

**UNIVERSIDAD NACIONAL
SISTEMA DE ESTUDIOS DE POSGRADO
CENTRO INTERNACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA PARA EL
DESARROLLO SOSTENIBLE
POSGRADO PROFESIONAL EN GERENCIA DEL COMERCIO INTERNACIONAL
(MGCI)**

TÍTULO DEL PROYECTO

Estrategias aduaneras para la mitigación de los efectos negativos de la COVID-19 en la logística del comercio internacional de la Aduana de Peñas Blancas, Costa Rica

SUSTENTANTE:
Wilson Céspedes Sibaja

Liberia, Costa Rica
Abril del 2022

Trabajo presentado para optar al grado de Magíster en Gerencia del Comercio Internacional.
Cumple con los requisitos establecidos por el Sistema de Estudios de Posgrado de la
Universidad Nacional, Costa Rica

TÍTULO DEL PROYECTO:

Estrategias aduaneras para la mitigación de los efectos negativos de la COVID-19 en la logística del comercio internacional en la Aduana de Peñas Blancas, Costa Rica

SUSTENTANTE:

Wilson Céspedes Sibaja

HOJA DE APROBACIÓN

Este Trabajo Final de
Graduación fue aprobado por el Comité Evaluador como requisito para optar al grado de
Magíster en Gerencia del Comercio Internacional – CINPE – UNA

Nombre Miembro Comité Asesor

Nombre Miembro Comité Asesor

Wilson Céspedes Sibaja

Nombre Sustentante

Agradecimiento

El presente trabajo final de graduación fue producto de una investigación en la zona fronteriza de Peñas Blancas, Costa Rica, frontera con Nicaragua, sitio donde laboré por varios años. Fueron muchas las buenas experiencias y aprendizajes en Peñas Blancas, ya que conocí a personas que con su aporte han apoyado a garantizar la continuidad del comercio internacional, pese a algunas situaciones críticas como lo ha sido la pandemia de la COVID-19.

A las personas entrevistadas, por la retroalimentación y enseñanza en esta investigación, que se nutrió de amplio conocimiento, producto de experiencias y conversaciones con personas expertas que conocen la frontera de Peñas Blancas.

Al Dr. Fernando Sáenz Segura, quien fue el tutor del Trabajo Final de Graduación, también, al gran equipo de profesores del Centro Internacional de Política Económica del CINPE de la Universidad Nacional, especialmente, quienes me impulsaron a esforzarme y dar lo mejor de mí, en cada uno de los cursos de la maestría.

Mi agradecimiento a todos los compañeros de la maestría, que siempre compartieron conmigo su conocimiento, en especial, a la compañera Yanith Ruiz Jaén, con quien logré hacer un excelente equipo y de quien aprendí mucho.

Dedicatoria

A mis padres, Gerardo Céspedes Blanco y María Sibaja Araya. Y a mi hermana Gemma Céspedes Sibaja, quienes siempre me han apoyado incondicionalmente, y han sido la base para obtener mis metas.

Para mi hijo José Antonio Céspedes Downing, mi principal profesor, mi fuente de motivación e inspiración.

A todas las personas que siempre estuvieron apoyándome y muy pendientes de mis estudios, el triunfo también es de ellos.

Wilson

Tabla de contenido

HOJA DE APROBACIÓN	iii
Agradecimiento	iv
Dedicatoria	v
Índice cuadros y tablas	viii
Resumen Ejecutivo	ix
Summary	xi
PALABRAS CLAVES	xiii
INTRODUCCIÓN	xiv
CAPÍTULO I	16
1.1 ANTECEDENTES Y CONTEXTO	16
1.2 PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	18
1.3 OBJETIVO GENERAL	19
1.4 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	19
CAPÍTULO II	20
2.1 PERSPECTIVA TEÓRICA	20
2.1.1 GESTIÓN ADUANERA	20
Regímenes de Importación, exportación, tránsito internacional	20
Control aduanero	21
Gestión coordinada de fronteras	21
Beneficios de la gestión coordinada de fronteras	21
2.1.2 FACILITACIÓN DE COMERCIO	22

Coordinación Institucional	22
Consejo Nacional de Facilitación del Comercio (CONAFAC)	23
2.1.3 Actores que tienen participación en el proceso de comercio internacional de la Frontera de Peñas Blancas	23
2.1.3.1 ADUANA	24
2.1.3.2 MIGRACIÓN	24
2.1.3.3 MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR	25
2.1.3.4 MINISTERIO DE AGRICULTURA Y GANADERÍA: (MAG) (Servicio Fitosanitario y el Servicio de Salud Animal)	25
2.1.3.5 MINISTERIO DE SALUD	26
2.1.3.6 MINISTERIO DE SEGURIDAD PÚBLICA (Fuerza Pública – Policía de Control de Drogas)	26
2.1.4 Sector privado	26
2.1.4.1 Auxiliares de la Función Pública	26
2.1.4.2 Agentes aduaneros	27
2.1.4.3 Transportistas aduaneros	27
2.2 ELEMENTOS METODOLÓGICOS	28
CAPÍTULO III	33
ANÁLISIS DE RESULTADOS	33
3. ESTRATEGIAS Y PROCESOS DE COMERCIO INTERNACIONAL EN LA FRONTERA DE PEÑAS BLANCAS CON LA PANDEMIA DE LA COVID-19	33
3.1 Procedimientos establecidos por las instituciones públicas para dar continuidad a las operaciones de comercio internacional	33
3.2 Tiempos de espera de las unidades de transporte de carga durante el período (2020 – 2021), con la pandemia de la COVID-19	35
3.3 Análisis de los costos de las empresas exportadoras e importadoras durante el período (2020 – 2021), con la pandemia del COVID-19	36

3.4 Shock económico con la COVID-19	37
3.5 Infraestructura en la Frontera de Peñas Blancas	40
3.6 Análisis de los costos de las empresas exportadoras e importadoras durante el período (2020 – 2021), con la pandemia de la COVID-19	43
3.7 Medidas sanitarias y aduaneras tomadas en frontera producto de la Pandemia de la Covid – 19	44
3.8 Detalle de las entrevistas	45
3.9 Resultados de las entrevistas.	79
3.10. Estrategias para mitigar futuras crisis	
IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	84
CONCLUSIONES	84
RECOMENDACIONES	86
REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS	90
ANEXOS	95

Índice cuadros y tablas

Tabla 1 Impactos del covid-19 en la economía costarricense (Exportaciones – Importaciones)	45
Tabla 2 Resumen de análisis de contenido de las entrevistas	107

Resumen Ejecutivo

El presente trabajo de investigación se realiza con el fin de entender el shock económico causado en la Frontera de Peñas Blancas sobre la afectación y atrasos de los tiempos de entrega de las mercancías en el despacho de los productos y que con la llegada de la pandemia de la COVID-19, agrega controles adicionales y aumenta los costos y tiempos de espera para los dueños de las cargas como lo son importadores, exportadores y los encargados de la logística, tanto en el sector privado como en el sector público, sumado a la carencia de infraestructura que potencia las consecuencias de la pandemia.

Dentro del estudio se plantea analizar las estrategias utilizadas por las instituciones de Gobierno que se ubican en la frontera de Peñas Blancas, para enfrentar los problemas generados por la pandemia de la COVID-19 y su efecto en la logística del comercio internacional, por medio de la identificación de las medidas sanitarias que se aplicaron en la Frontera de Peñas Blancas, los costos económicos, producto de las medidas sanitarias que afectaron las empresas del sector importador y exportador, y cómo la falta de infraestructura potenció el impacto de la Covid-19, para realizar las recomendaciones ante eventuales situaciones atípicas que se presenten en un futuro en la Frontera de Peñas Blancas.

Con el fin de comprender el entorno de la Frontera de Peñas Blancas se analizan temas muy importantes como lo son: La Gestión Aduanera, los Regímenes aduaneros de importación, exportación, tránsito internacional. El control aduanero, la Gestión coordinada de fronteras y sus beneficios. La facilitación del comercio mediante la coordinación institucional, la activación del Consejo Nacional de Facilitación del Comercio (CONAFAC), con participación de actores del sector público y privado.

Los actores que tienen participación en el proceso de comercio internacional en la frontera de Peñas Blancas incluyen a las principales instituciones públicas del Estado: la Aduana, Dirección General de Migración y Extranjería, Ministerio de Comercio Exterior, Ministerio de Agricultura y Ganadería: (MAG). (Servicio Fitosanitario y el Servicio de Salud Animal, Ministerio de Salud, Ministerio de Seguridad Pública (Fuerza Pública). La participación del sector privado representado por los Auxiliares de la función pública, principalmente, Agentes Aduaneros y Cámaras de Transportistas.

Se realiza un estudio de los resultados mediante el análisis de los procedimientos establecidos por las instituciones públicas, que dio continuidad a las operaciones de comercio internacional,

además de investigación sobre los tiempos de espera en Frontera, el impacto en los costos de los usuarios, Shock económico y cómo los problemas de infraestructura en la Frontera de Peñas Blancas vienen a impactar la crisis con la pandemia de la COVID-19.

Con los resultados obtenidos en la presente investigación se estarán estableciendo propuestas ante eventuales situaciones de crisis en la frontera de Peñas Blancas, y se cuente con los insumos necesarios para evitar una afectación al comercio internacional mediante la Frontera de Peñas Blancas.

Summary

The research work is carried out with the purpose of understanding the economic shock caused in the Peñas Blancas Border on the affectation and delays in the delivery times of the goods in the dispatch of the products and that with the arrival of the pandemic of COVID-19, adds additional controls increasing the costs and waiting times for the owners of the loads such as importers, exporters and those in charge of the logistics in the private sector as well as in the public sector, added to the lack of infrastructure that potentiates the consequences of the pandemic.

Within the analysis of the study, it is proposed to analyze the strategies used by the government institutions located at the Peñas Blancas border to face the problems generated by the COVID-19 pandemic and its effect on the logistics of international trade, through the identification of the sanitary measures applied at the Peñas Blancas Border, the economic costs resulting from the sanitary measures that affected companies in the importing and exporting sector, and how the lack of infrastructure increased the impact of Covid-19 in order to make recommendations for possible atypical situations that may arise in the future at the Peñas Blancas Border.

In order to understand the environment of the Peñas Blancas Border, very important issues are analyzed, such as: Customs management, import, export and international transit customs regimes. Customs control, coordinated border management and its benefits. Trade facilitation through institutional coordination, the activation of the National Council for Trade Facilitation (CONAFAC), with the participation of public and private sector actors.

The actors that participate in the international trade process at the Peñas Blancas border include public institutions of the State: Aduana, Dirección General de Migración y Extranjería, Ministerio de Comercio Exterior, Ministerio de Agricultura y Ganadería: (MAG). (Servicio Fitosanitario y el Servicio de Salud Animal, Ministerio de Salud, Ministerio de Seguridad Pública (Fuerza Pública). The participation of the private sector represented by: Los Auxiliares de la función pública, Agentes Aduaneros, Transportistas.

A study of the results is made by analyzing the procedures established by public institutions that gave continuity to international trade operations, in addition to research on waiting times at the border, the impact on user costs, economic shock and how infrastructure problems at the Peñas Blancas Border come to impact the crisis with the COVID-19 pandemic.

With the results obtained in the present investigation, proposals will be established so that in the event of a crisis situation at the Peñas Blancas border, the necessary inputs will be available to avoid affecting international trade not only in Costa Rica, but also in Central American region.

PALABRAS CLAVES

- Aduana
- Gestión coordinada de Frontera
- Coordinación Institucional
- Regulación del comercio internacional
- Auxiliares de la Función Pública
- Despacho aduanero
- Estrategias aduaneras
- Enganche y desenganche.
- Convoy
- Protocolos
- Tiempos de espera en frontera
- Costos de transporte
- Problemas de infraestructura de las aduanas.
- Cadena logística
- Shock económico

INTRODUCCIÓN

Costa Rica se ha caracterizado por ir a la vanguardia en temas democráticos, ambientales y de tecnología de punta a nivel de la Región Centroamericana. Un país con niveles altos de educación, lo que permite establecer estrategias comerciales para la aplicación en los distintos sectores de la economía; una de las entidades más importantes en relación con la participación en los procesos de comercio internacional es la Aduana.

La Aduana es una institución de Gobierno que controla el ingreso, la permanencia y la salida de mercancías y unidades de transporte objeto de comercio internacional, es una Dirección perteneciente al Ministerio de Hacienda, cuyo propósito es recaudar de forma adecuada los impuestos aduaneros, facilitar el comercio internacional, garantizar que el ingreso de los productos y mercancías, cumplan con los requisitos establecidos a nivel de seguridad nacional, notas técnicas y requisitos aduaneros. Protegiendo los intereses de la colectividad, tales como: la salud pública, la seguridad nacional, el patrimonio arqueológico, cuidado del medio ambiente, derechos de propiedad intelectual, entre otros.

Las mercancías que ingresan y salen de nuestro país, deben cumplir el control ejercido por el Estado, garantizando la seguridad en la cadena logística y de suministros de las unidades de transporte y mercancías en los distintos regímenes aduaneros. Con operadores de comercio que pueden ser importadores, exportadores, agentes de aduana, terminales de carga de exportación, depositarios fiscales, transportistas de carga, que son autorizados para operar en el comercio internacional por medio de la Dirección General de Aduanas.

Al inicio de la pandemia de la COVID-19, las aduanas del país se vieron afectadas producto de las medidas sanitarias establecidas, ya que el Gobierno solicitó requisitos sanitarios que no se tenían antes para el ingreso de transportistas de carga provenientes de Centro América. Además, se implementaron otras medidas como lo fueron: el engancho y desengancho, el relevo, custodia y traslados por medio de convoyes de unidades de transporte de carga en grupos entre las fronteras terrestres (COMEX, 2019).

En este estudio, se analizan las estrategias que adoptó la aduana de Peñas Blancas, Costa Rica, para dar continuidad a las operaciones de comercio internacional con la llegada de la pandemia, un escenario muy distinto de la operativa normal de la aduana. En el marco de la actividad del comercio internacional, donde las fronteras se han ido reactivando paulatinamente, con el avance de la pandemia de la COVID- 19, la participación de

actores claves como son las Aduanas y sus procesos, trámites, protocolos, estrategias, normativas, son necesarias. Ya que estos desempeñan un papel indispensable en la reactivación de la economía, al encontrarse ubicadas en puntos estratégicos del territorio nacional (Fronteras terrestres, puertos marítimos, aeropuertos).

CAPÍTULO I

1.1 ANTECEDENTES Y CONTEXTO

El concepto de aduana en Costa Rica se remonta al período 1714 -1718 durante el gobierno colonial de Diego de la Halla y Fernández, cuando se crearon los impuestos sobre el comercio exterior, para ese entonces, se llamaba “Provincia de Costa Rica “y eran en beneficio de los fondos de la Corona Real Española”.

La creación de la Ley General de Aduanas en el año 1996, tuvo como fin fortalecer la aduana de Costa Rica en perspectiva a los cambios que se avecinaban en materia de intercambio comercial entre países y, además, para establecer el marco normativo en materia aduanera, para adaptársela al entorno en cumplimiento del control aduanero y la facilitación de comercio internacional.

La Aduana de Costa Rica ha tenido como referente el cumplimiento al Plan Estratégico de Aduanas de Costa Rica 2019-2023, que responda a las mejores prácticas internacionales en la obtención de metas de forma transparente, que debe ser divulgado a los actores claves. Tanto del sector público como privado”, lo cual implica el reto de mejorar procesos y herramientas tecnológicas para fortalecer el control aduanero e incrementar la recaudación de impuestos” (Ministerio de Hacienda, 2019, p.4).

La Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica (1995) menciona:

Otro aspecto importante en la logística aduanera es la participación de los operadores de comercio, que son Auxiliares de la Función Pública que deben estar alineados con los procedimientos y normativa aduanera establecida (importadores, exportadores, agentes de aduanas, terminales de carga de exportación, depositarios fiscales, transportistas de carga), autorizados por medio de la Dirección General de Aduanas para garantizar la continuidad del comercio internacional (p.10).

Dentro del contexto histórico aduanero de nuestro país, se ha tenido la existencia de problemas en la infraestructura de las Aduanas, con deficiente infraestructura en las oficinas y puestos de atención actuales, no se cuenta con cámaras de seguridad para tener un control adecuado de las mercancías y unidades de transporte de carga, problemas de iluminación en la zona primaria que provoca que se presente asaltos, robos y carreteras en mal estado que afectan el flujo de paso de camiones en la frontera de Peñas Blancas (Central América Data, 2016).

Además de carreteras y flujos mal diseñados, que provocan atrasos y lentitud en el trayecto de los medios de transporte de carga, factor que implicó que los tiempos de espera en frontera aumentaran y, por lo tanto, el atraso a los procesos de importación, tránsito y exportación crecieron significativamente.

Este problema se ha venido arrastrando a lo largo de los años, siendo las aduanas más afectadas las terrestres, situación que ha contribuido a generar distintos problemas, tales como largas filas de unidades de transporte de carga, que provocan tiempos de espera de las mercancías y unidades de transporte en frontera por varios días, que afectan el despacho aduanero de las mercancías objeto de comercio internacional, principalmente en la Aduana de Paso Canoas, Frontera con Panamá y la Aduana de Peñas Blancas, ubicada en la Frontera Norte del país, frontera con Nicaragua, esta última tiene mayor flujo de comercio, al considerarse la puerta de acceso al comercio con la región centroamericana, aduana que será objeto de análisis en la presente investigación.

Con la pandemia de la COVID-19, la mayor afectación en las aduanas del país fue la caída en las exportaciones y las importaciones; en relación con las exportaciones el mayor impacto se dio en el segundo trimestre del 2020, al decrecer en un 12 %. Las exportaciones de servicios disminuyeron, con un valor anual promedio para el año 2020 en el -28,8 %, afectando directamente a sectores como lo son el transporte y viajes, igual fue el comportamiento para las exportaciones de servicios que disminuyeron en el año 2020, pasando de un 45 % a un 37 %. En relación con las importaciones de bienes registraron un decrecimiento durante el año 2020 del 9,8 % al pasar de US\$ 16 031 millones a US\$ 14 457 millones, donde el mayor impacto se dio en la importación de vehículos y combustibles (COMEX, 2020).

Como información estadística importante, se tiene que después del 12 de mayo del 2020, y durante todo ese mes, producto de la Pandemia de la COVID-19, Costa Rica emitió los decretos 42 351 y 42 350, relacionados con medidas sanitarias, donde ningún conductor de unidades de carga extranjero podía ingresar al país, con la excepción que el recorrido se diera en tránsito y con escolta policial a la frontera de Paso Canoas, provocando reacción en la región centroamericana con los gobiernos de Panamá y Nicaragua, con el cierre de fronteras, lo que ocasionó una acumulación de cientos de camiones en la Frontera de Peñas Blancas.

1.2 PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

El problema de esta investigación se establece en relación con la afectación de los tiempos de entrega de las mercancías en el despacho y entrega de los productos en la Frontera de Peñas Blancas con la llegada de la pandemia de la COVID-19, la cual viene a agregar controles extras que no existían, aumentado los costos y tiempos de espera de las mercancías y unidades de transporte de carga, situación que se le suma a la carencia de infraestructura en la frontera y que potencia aún más los efectos de la pandemia, causando disrupción y un shock en el comercio internacional, lo que supone una pérdida de competitividad en el comercio de mercancías.

En relación con las interrogantes de esta investigación, se plantea si se conoce ¿Cuáles fueron las principales estrategias que se utilizaron en la Frontera de Peñas Blancas para la mitigación de los efectos negativos de la COVID-19? ¿Cuáles fueron los principales problemas que se enfrentaron en la Frontera de Peñas Blancas con esta pandemia? ¿Cuál fue el incremento de los costos en que se incurrió por parte de los dueños de las mercancías y transporte durante la pandemia producto de la COVID-19? ¿Si los problemas de infraestructura en la frontera de Peñas Blancas potenciaron la afectación en el comercio con la llegada de la COVID-19?

Lo anterior con el fin de analizar los resultados obtenidos, producto de la implementación de medidas, estrategias, coordinaciones, procedimientos, leyes, para mitigar los efectos de la irrupción de la COVID-19 en la logística del comercio internacional.

1.3 OBJETIVO GENERAL

Analizar las estrategias utilizadas por la Aduana de Peñas Blancas, Costa Rica, para enfrentar los problemas generados por la pandemia de la COVID-19 y su efecto en la logística del comercio internacional.

1.4 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Identificar las medidas sanitarias que se aplicaron en la Frontera de Peñas Blancas, durante la pandemia de la COVID – 19.
2. Identificar cuáles fueron los costos económicos producto de las medidas sanitarias de la COVID-19, que afectaron las empresas del sector importador y exportador y que tramitan en la Frontera de Peñas Blancas.
3. Analizar cómo la falta de infraestructura potenció el impacto de la Covid-19 en la Frontera de Peñas Blancas.

CAPÍTULO II

PERSPECTIVA TEÓRICA

2.1.1 GESTIÓN ADUANERA

La Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica (1995) menciona en la Ley General de Aduanas:

Las aduanas se encargan de regular el control de las entradas y las salidas, del territorio nacional, de mercancías, vehículos y unidades de transporte; además del despacho aduanero y los hechos y actos que deriven de él o de las entradas y salidas, de conformidad con las normas comunitarias e internacionales, cuya aplicación esté a cargo del Servicio Nacional de Aduanas (p.1).

En la Ley General de Aduanas también se menciona el artículo 266, que hace referencia a las definiciones:

La gestión aduanera se define como el conjunto de actividades y acciones que realiza el Sistema Aduanero Nacional en ejercicio de sus atribuciones, facultades, obligaciones y deberes, establecidos por el régimen jurídico aduanero para obligar a cumplir los preceptos normativos aduaneros y brindar el servicio a los usuarios (p.75).

Regímenes de Importación, exportación, tránsito internacional

Para empezar en este apartado se citará el artículo 111 de la Ley General de Aduanas en donde se define importación y exportación:

Se entiende por régimen de importación y exportación definitiva, la entrada o salida de mercancías de procedencia extranjera o nacional respectivamente, que cumplan con las formalidades y los requisitos legales, reglamentarios y administrativos para el uso y consumo definitivo, dentro o fuera del territorio nacional (p.33).

Por otro lado, se tiene el artículo 138, que establece lo siguiente:

El tránsito aduanero interno o internacional es el régimen aduanero, según el cual se transportan, por vía terrestre, mercancías bajo control aduanero dentro del territorio nacional. El tránsito aduanero interno será declarado por el transportista aduanero o el agente aduanero expresamente autorizado por la Dirección General de Aduanas (p.40).

Control aduanero

El artículo 176 de la Ley General de Aduana establece los controles aduaneros:

a) Vigilancia permanente o temporal en los límites y vías de acceso. b) Comprobación del uso y destino de las mercancías, según el fin para el cual fueron ingresadas en el régimen. c) Inspección de las empresas beneficiadas.

De igual manera, señala la siguiente información:

El órgano administrador del régimen debe suministrar a la autoridad aduanera la información pertinente sobre las operaciones realizadas por las empresas por los medios que establezca la Dirección General de Aduanas, sin perjuicio de la facultad de la autoridad aduanera para solicitar, directamente, a las empresas los registros de costos y procesos de producción, inventarios permanentes y los registros contables y sus anexos de las amparadas en el régimen, conforme a lo que señalen las disposiciones reglamentarias correspondientes (p.49).

Gestión coordinada de fronteras

El Marco de normas SAFE ha permitido una mejor coordinación entre las fronteras, por tal razón se explicará el proceso de su origen. La Organización Mundial de Aduanas (2018) afirma:

A partir de la reunión celebrada en junio de 2005 del Consejo de la Organización Mundial de Aduanas en Bruselas, los Miembros de la OMA adoptaron el Marco de normas SAFE para asegurar y facilitar el comercio mundial. Este instrumento internacional único marcó el comienzo de las normas modernas de seguridad de la cadena logística y anunció el inicio de un nuevo enfoque para la gestión integral de las mercancías transportadas entre fronteras, además de reconocer la importancia de una asociación más estrecha entre Aduanas y empresas, donde se destaca la disposición sobre la gestión coordinada de fronteras para la continuidad y reanudación del comercio internacional a través de la implementación de ventanillas únicas y códigos de gestión coordinada de fronteras (párr. 1).

Beneficios de la gestión coordinada de fronteras

Por otro lado, también plantea los beneficios de este marco, la Organización Mundial de Aduanas (2018):

Por medio de la coordinación institucional se garantiza que la cooperación que se establece entre las autoridades públicas responda eficazmente a los desafíos de seguridad de la cadena logística, evitando la duplicación de requisitos y controles, simplificando los procedimientos y, en última instancia, trabajar para establecer normas que aseguren el movimiento de mercancías con el propósito de facilitar el comercio (p.4).

FACILITACIÓN DE COMERCIO

Según La Organización Mundial de Comercio, el acuerdo de facilitación de comercio Global Alliance for trade facilitation presenta el siguiente objetivo:

Abordar los obstáculos al comercio causados por los requisitos burocráticos fronterizos que dificultan el comercio internacional, una vez que el país ratifica el Acuerdo, se compromete a reducir los trámites burocráticos en frontera a través de la aplicación de medidas que agilicen el despacho de mercancías, además de fortalecer la cooperación que debe existir entre los organismos fronterizos, bajo un marco de transparencia, eficiencia, para reducir los costos, procesos duplicados, la burocracia y la corrupción. Con la aplicación del AFC se podría reducir los costos del comercio hasta en un 14,3 % en promedio y crear alrededor de 20 millones de empleos, en su mayoría en países en desarrollo. El AFC ofrece una oportunidad única para avanzar en los objetivos del desarrollo como el desarrollo sostenible, la reducción de la pobreza y la igualdad de género (párr.1-3).

Coordinación Institucional

Según el artículo 8 de La Ley General de Aduanas, el Servicio Nacional de Aduanas:

El Servicio Nacional de Aduanas será el órgano de control del comercio exterior y de la Administración Tributaria; dependerá del Ministerio de Hacienda y tendrá a su cargo la aplicación de la legislación aduanera. Estará constituido por la Dirección General de Aduanas, las aduanas, sus dependencias y los demás órganos aduaneros; dispondrá de personal con rango profesional y con experiencia en el área aduanera y/o de comercio exterior, pertinentes conforme a los acuerdos, convenios y tratados internacionales vigentes. El Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Comercio Exterior establecerán una instancia de coordinación interinstitucional, cuya función será velar por la correcta aplicación de los controles de comercio exterior aptos para ejercer la gestión aduanera (p.3).

Consejo Nacional de Facilitación del Comercio (CONAFAC)

El Consejo Nacional de Facilitación del Comercio (CONAFAC) es un órgano creado en cumplimiento del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC) de la Organización Mundial del Comercio, para facilitar la coordinación interna y la aplicación de las disposiciones de dicho instrumento. La ratificación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio y la creación de este Consejo que está adscrito al Ministerio de Comercio Exterior.

El CONAFAC es el órgano de decisión y coordinación interinstitucional permanente entre las instancias gubernamentales que tienen competencias relacionadas con los procedimientos de comercio exterior, incluidos los relativos a exportación, importación y tránsito de mercancías, así como los proyectos de mejora de procesos e infraestructura, tanto física como tecnológica, para la facilitación del comercio. Asimismo, se encarga de velar por el cumplimiento y la implementación de las disposiciones del AFC; cuenta con comisiones técnicas y comités locales para apoyar su labor y funcionamiento.

La Ley N°9430 del 04 de abril de 2017 muestra cómo está conformado el CONAFAC:

--Cuatro representantes designados por la Unión de Cámaras y Asociaciones del Sector Empresarial Privado (designados cada dos años) y un representante por la Cámara de Exportadores.

Siete viceministerios: Gobernación (Migración), Agricultura (autoridades sanitarias y fitosanitaria), Obras Públicas y Transportes, Salud, Hacienda (DGA), Seguridad (PCD-Fronteras) y Comercio Exterior.

2.1.2 Actores que tienen participación en el proceso de comercio internacional de la Frontera de Peñas Blancas.

Instituciones Públicas del Estado

El artículo 7 de la Ley General de Aduanas” establece que el Sistema Aduanero Nacional estará constituido por el Servicio Nacional de Aduanas y las entidades, públicas y privadas, que ejercen gestión aduanera y se relacionan dentro del ámbito previsto por el régimen jurídico aduanera” (p.3).

Los principales actores que tienen participación en los procesos de control y facilitación de comercio institucional y cumplimiento de las leyes establecidas para cada institución del Gobierno para la seguridad pública, seguridad nacional y salud pública, que se realiza en

frontera se tiene.

2.1.2.1 ADUANA

La existencia de la aduana desde el punto de vista del comercio en una frontera es muy importante. El artículo 1 de la Ley General de Aduanas establece que se encarga de controlar el ingreso, permanencia y salida de mercancías y vehículos que son objeto de comercio internacional.

Otro aspecto importante se indica en el artículo 9 de la Ley General de Aduanas, la aduana debe aplicar todos los convenios, acuerdos y tratados internacionales existentes, así como la normativa nacional en materia aduanera. También se encarga de ejercer el control y coordinación en frontera con las demás instituciones por medio de la Comisión Fronteriza Interinstitucional a través del liderazgo que debe tener la Gerencia de la Aduana en Frontera y las facultades de administración tributaria respecto de los tributos que generan el ingreso, la permanencia y salida de mercancías objeto del comercio exterior, la aduana se encarga de ejecutar el control aduanero de las políticas de comercio exterior vigentes además debe mantener actualizados los procedimientos aduaneros y proponer las modificaciones de las normas, para adaptarlas a los cambios técnicos y tecnológicos y a los requerimientos del comercio internacional.

2.1.2.2 MIGRACIÓN

El artículo 1 de la Ley General de Migración y Extranjería”, indica que la Dirección General de Migración y Extranjería, desempeña un papel muy importante en el proceso de comercio, ya que es la institución que se encarga de establecer el control migratorio, mediante la fiscalización que ejerce a toda persona extranjera que ingresa, permanece o sale del país, así como a las personas costarricenses que deseen ingresar o salir del territorio nacional.

Dicho control lo ejerce en frontera, tanto a los turistas que ingresan o salen como a los transportistas de carga que realizan trámites de exportación, importación o tránsito internacional, el trámite migratorio se realiza previo a cualquier trámite aduanero o cuarentenario, ya que, si no cumple con los requisitos migratorios, no podría continuar con los demás tramites en frontera.

2.1.2.3 MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR

El Ministerio de Comercio Exterior actualmente desempeña un papel relevante en las fronteras, ya que está a cargo de la implementación del Programa de Integración Fronteriza (PIF), fortaleciendo la competitividad de Costa Rica, mediante la modernización de los puestos fronterizos terrestres, impulsando el cumplimiento de la Gestión Coordinada de Fronteras para que se logre adecuadamente lo siguiente:

La facilitación del tránsito de personas, mercancías y vehículos.

Una mayor eficiencia en la gestión del comercio.

Mejoras en los procedimientos de recaudación, control y seguridad fronteriza.

Eficacia del control y eficiencia en el uso de los recursos.

Simplificación y automatización de procesos.

2.1.2.4 MINISTERIO DE AGRICULTURA Y GANADERÍA: (MAG) (Servicio Fitosanitario y el Servicio de Salud Animal)

El Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG), está compuesto por dos direcciones, SENASA: Servicio Nacional de Salud Animal y SEFITO: Servicio Fitosanitario del Estado.

En el artículo 2 de la Ley General del Servicio Nacional de Salud Animal, se indica que SENASA se encarga de ser un filtro muy importante para procurar al consumidor que el ingreso por medio de la frontera se va a brindar la seguridad sanitaria de los alimentos de origen animal y, con ello, la protección de la salud humana, además de regular y controlar la seguridad sanitaria e inocuidad de los alimentos de origen animal en forma integral, a lo largo de la cadena de producción alimentaria. Registrar, regular y supervisar los medicamentos veterinarios y los alimentos para consumo animal, de manera que no representen un peligro para la salud pública veterinaria, la salud animal y el medio ambiente.

La Dirección del Servicio Fitosanitario del Estado, desempeña un papel muy importante, en el artículo 2 de la Ley de Protección Fitosanitaria, se indica que es la institución que se encarga de evitar y prevenir la introducción y difusión de plagas que amenacen la seguridad alimentaria y la actividad económica sustentada en la producción agrícola. Regular el uso y manejo de sustancias químicas, biológicas o afines y equipos para aplicarlas en la agricultura: asimismo, su registro, importación, calidad y residuos, procurando al mismo tiempo proteger la salud humana y el ambiente, evitando que las medidas fitosanitarias constituyan

innecesariamente obstáculos para el comercio internacional.

2.1.2.5 MINISTERIO DE SALUD

El Ministerio de Salud tiene como misión garantizar la protección y el mejoramiento del estado de salud de la población, mediante el ejercicio efectivo de la rectoría y el liderazgo institucional, con enfoque de promoción de la salud y participación social inteligente, bajo los principios de transparencia, equidad, solidaridad y universalidad.

El Ministerio de Salud ha tomado un papel muy necesario en las fronteras del país, ya que con la pandemia de la COVID-19, es el ente rector de autorizar el ingreso y salida de personas del territorio nacional.

2.1.2.6 MINISTERIO DE SEGURIDAD PÚBLICA (Fuerza Pública – Policía de Control de Drogas).

El Ministerio de Seguridad Pública desempeña un papel muy importante en las fronteras, que se caracterizan por contar con problemas de inseguridad, delitos de narcotráfico, robos, asaltos, que comprenden áreas muy extensas y sin iluminación. Por lo que ante este tipo de situaciones se encargan de preservar y mantener la soberanía nacional; para garantizar el principio de legalidad, velar por el orden público en el país, según lo establecido en el artículo 1 de la Ley Orgánica del Ministerio de Seguridad Pública.

2.1.4 Sector privado

2.1.4.1 Auxiliares de la Función Pública.

En la frontera de Peñas Blancas se cuenta con participación de Auxiliares de la Función Pública que tienen que cumplir requisitos y obligaciones legales. El artículo 28 de la Ley General de Aduanas explica todo lo referente a los auxiliares de función pública:

Se considerarán auxiliares de la función pública aduanera, las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, que participen habitualmente ante el Servicio Nacional de Aduanas, en nombre propio o de terceros, en la gestión aduanera. Los auxiliares serán responsables solidarios ante el Fisco por las consecuencias tributarias derivadas de los actos, las omisiones y los delitos en que incurran sus empleados acreditados ante el Servicio Nacional de Aduanas, sin perjuicio

de las responsabilidades civiles, administrativas y penales a que dichos empleados queden sujetos legalmente (p.10).

Los principales Auxiliares de la Función Pública que brindan soporte al proceso de comercio internacional en la Frontera de Peñas Blancas son:

2.1.4.2 Agentes aduaneros

La Ley General de Aduanas establece en el artículo 33 el concepto y funciones de agentes aduaneros:

El agente aduanero es el profesional auxiliar de la función pública aduanera, autorizado por el Ministerio de Hacienda para actuar, en su carácter de persona natural, con las condiciones y requisitos establecidos en el Código Aduanero Uniforme Centroamericano y esta ley, en la prestación habitual de servicios a terceros, en los trámites, regímenes y las operaciones aduaneras. El agente aduanero es el representante legal de su mandante para las actuaciones y notificaciones del despacho aduanero y los actos que deriven de él. En ese carácter, es responsable civil ante su mandante por las lesiones patrimoniales que surjan como consecuencia del cumplimiento de su mandato. El agente aduanero y demás auxiliares serán responsables, patrimonialmente, ante el fisco, por las infracciones y los delitos en que incurran sus asistentes acreditados ante la Dirección General de Aduanas (p.11).

2.1.4.3 Transportistas aduaneros

A continuación, en el artículo 40 de la Ley General de Aduanas, se relata toda la información acerca de transportistas aduaneros:

Los transportistas aduaneros son personas, físicas o jurídicas, son auxiliares de la función pública aduanera; autorizados por la Dirección General de Aduanas. Se encargan de las operaciones y los trámites aduaneros relacionados con la presentación del vehículo, la unidad de transporte y sus cargas ante el Servicio Nacional de Aduanas, a fin de gestionar en la aduana el ingreso, el arribo, el tránsito, la permanencia o la salida de mercancías. Además, son representados por las Cámaras de Transportes que cuentan con oficinas en la Fronteras terrestres (p.13).

2.2 ELEMENTOS METODOLÓGICOS

La presente investigación tiene un enfoque cualitativo, analizando las experiencias, puntos de vista y la forma en cómo los individuos perciben los fenómenos que los rodean para la interpretación de resultados, en la investigación cualitativa, el investigador se identifica con el tema en análisis, profundizando en los fenómenos para tener un mayor conocimiento sobre el campo de investigación, este enfoque tiende a inducir las hipótesis por medio de la recolección y el análisis de datos. Por las razones anteriores, la investigación se considera de carácter exploratorio, debido a que el tema de estudio ha sido muy poco investigado. Del mismo modo, es de tipo correlacional, porque la información obtenida durante la investigación se relaciona.

En relación con las preguntas de investigación, el ambiente donde se lleva a cabo es en la frontera de Peñas Blancas, Costa Rica, frontera con Nicaragua. En cuanto a las fuentes de investigación se tomará fuentes primarias de instituciones públicas como el Ministerio de Hacienda, el Ministerio de Comercio Exterior, en relación con la forma en que enfrentó el Gobierno la crisis de la pandemia en la frontera de Peñas Blancas, publicaciones en sitios web relacionadas principalmente con la pandemia de la COVID-19, en este sentido, se cuenta con un buen alcance a la hora de obtener la información, principalmente, por ser la pandemia y su impacto en la economía y el comercio un tema relevante a nivel nacional e internacional.

Se tomará información de fuentes secundarias como la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA), Organización Mundial de Comercio (OMC), la Organización Mundial de Aduanas (OMA), Banco Interamericano de Desarrollo (BID), que cuentan con estadísticas de las actividades económicas y comerciales de los países centroamericanos, incluyendo las fronteras terrestres que conforman dicha región.

La investigación se establecerá haciendo una reseña de la problemática de la Aduana de Peñas Blancas en los últimos 15 años, mediante el uso y revisión de bibliografía aplicada a este tema, se tomará como referencia los problemas de infraestructura de la frontera de Peñas Blancas y el nivel de avance del préstamo del BID para mejoras en las Aduanas y puestos aduaneros terrestres de Costa Rica.

En el estudio se dará especial atención al tiempo de inicio de la Pandemia de la COVID-19 en Costa Rica, correspondiente a los años 2020 -2021, se analizará los procesos y normativa, tales como programas pilotos que permitieron a los transportistas internacionales trasladar

mercancías entre los países centroamericanos.

Asimismo, se analizará información sobre las afectaciones de mercancías en cuanto a costos por los tiempos de espera de las unidades de transporte de carga, por lo que es importante estudiar la adaptación que logró la Aduana de Costa Rica en relación con el cambio de estrategias durante la pandemia, aun siendo una entidad de gobierno, para la organización y coordinación, factores considerados claves en cualquier situación de crisis tal es el caso de la pandemia de la COVID - 19.

Se tomará en cuenta la información de normas, comunicados oficiales, resoluciones y directrices emitidas por el Servicio Nacional de Aduanas de Costa Rica, entidades y Organismos Internacionales, como por ejemplo, la Secretaría de Integración Centroamericana (SIECA, además, instituciones de Gobierno que participan en la gestión coordinada de Fronteras (Aduanas, Migración, MAG- Policía- Ministerio de Salud , COMEX), y operadores de comercio como lo son las cámaras de transporte y agencias de aduanas que juegan un papel relevante, al participar en temas de la cadena logística de comercio internacional, seguridad y salud pública.

En el presente estudio se realizará entrevistas a funcionarios expertos.

Las entrevistas a los expertos en una investigación consiste en conocer y profundizar la opinión de especialistas en temas, se utiliza en este tipo de estudios cualitativos para establecer una hipótesis más precisa y, además, con el fin es de mejorar un proceso tal y cómo se enfoca en esta investigación, por ser una entrevista semiestructurada, se recomienda de previo establecer un guion de lo que se desea conocer, son preguntas abiertas, por lo que posibilita una mayor flexibilidad en las respuestas en este caso, se realizará una sola entrevista para todos los expertos en temas de aduanas, comercio y coordinación de fronteras. El documento de la encuesta dirigida se incluye en el anexo # 1.

Las entrevistas a expertos se establecerán a los funcionarios públicos y privados especialistas en temas de coordinación institucional, en temas aduaneros y de comercio internacional en la frontera de Peñas Blancas, con el fin de obtener insumos para la investigación, conocer la realidad de los procesos y medidas para verificar la validez de los resultados de las estrategias del Gobierno durante la pandemia de la COVID-19. Para lograr a través del análisis de resultados identificar las debilidades en los procesos de control de ingreso y salida de mercancías y unidades de transporte en las aduanas, pudiendo elaborar conclusiones y hacer recomendaciones importantes en materia de gestión coordinada de fronteras

En el período de estudio comprendido del año 2020-2021, se analizará mediante entrevistas a funcionarios del Gobierno en instituciones como: Aduanas, Dirección General de Migración y Extranjería, Ministerio de Comercio Exterior, Ministerio de Agricultura y Ganadería, Ministerio de Seguridad Pública, Ministerio de Salud, para analizar hechos como las estrategias por utilizar en la frontera para enfrentar la pandemia, coordinación de las medidas sanitarias establecidas por el gobierno con la llegada de la COVID-19, la activación de la coordinación institucional de Gobierno (Comisión Fronteriza Interinstitucional de Peñas Blancas) y entre el sector público y privado (Consejo Nacional de Facilitación de Comercio - CONAFAC), para coordinar acciones de control y facilitación de comercio y salud pública.

En relación con el sector privado, se realizará entrevista al Presidente de la Cámara de Transportistas de Costa Rica (CANATRAC), al Presidente de Agentes de Aduanas de Costa Rica y Agentes de Aduanas que tienen representación en la aduana de Peñas Blancas, al ser considerados auxiliares de la Función pública, lo anterior, con el fin de tener una mayor perspectiva de la situación en la frontera de Peñas Blancas de ambos sectores, por ser de mucho interés en el proceso de comercio en la frontera.

En el Anexo 1, se establece entrevista dirigida a personas expertas de la Frontera de Peñas Blancas en temas aduaneros, en aspectos de comercio internacional y de coordinación fronteriza, con el fin de analizar los atrasos de los tiempos de entrega de las mercancías en el despacho de las mercancías que genera un aumento de los costos de los usuarios, producto de la pandemia de la COVID-19, adicionando la problemática de la infraestructura que potencia las consecuencias de la pandemia, con el fin de evaluar los resultados de la entrevista para establecer las recomendaciones ante situaciones que se presenten ante eventuales crisis.

La entrevista que se aplica es semiestructurada, debido a que al informante se le indicó sobre la entrevista, por lo que se cuenta con la aceptación para realizar y contestar las preguntas. Además, se formuló una serie de preguntas específicas para ser contestadas por todos los entrevistados.

En relación con el grupo de personas seleccionadas para la entrevista, se escogió a un total de 12 individuos, tanto del sector público como del sector privado, esta población fue escogida tomando en consideración su experiencia vivida en el área de comercio durante la pandemia de la COVID-19.

En cuanto a la metodología utilizada para realizar las entrevistas, una vez diseñadas,

estructuradas y analizadas las preguntas, se realizó contacto vía telefónica con las personas seleccionadas, quienes estuvieron anuentes a realizar dicha entrevista, en la conversación telefónica, se solicitó la dirección de correo electrónico, se agendó día, hora y medio seleccionado por el entrevistado para llevar a cabo la entrevista.

A través de correo electrónico se envió con anticipación a los entrevistados el detalle con el tema, el objetivo, fundamentos del trabajo de investigación y las preguntas a realizar con el fin de que pudieran tener información previa a la entrevista.

Con respecto a la planificación de una entrevista, (Carballo, 2001) indica que cuando se da el primer acercamiento con los entrevistados, señala que: en el contacto inicial, el éxito depende exclusivamente de las cualidades personales de quien investiga y mediante una actitud natural se debe crear una relación adecuada y de confianza.

Las entrevistas fueron realizadas en un marco de confianza y mutuo respeto, buscando que el entrevistado se mantuviera interesado en el tema y a la vez pudiera sentirse bien para efectos de brindar las respuestas.

Las entrevistas se realizaron a través de las plataformas Zoom y Teams, vía telefónica y de forma presencial. Mediante las plataformas zoom y teams se solicitó la autorización para que las mismas fueran grabadas para efectos de poder interpretar de una mejor forma la información posterior a la entrevista.

Las 12 entrevistas se realizaron en el periodo comprendido del 21 de febrero de 2022 al 28 de marzo de 2022.

Las preguntas realizadas en las entrevistas están orientadas a un enfoque general, pero aplicado a la situación que se vivió en la frontera de Peñas Blancas con la pandemia de la COVID-19, con el propósito de generar en el entrevistado interés para que desarrollara de forma amplia sus respuestas.

En el Anexo # 4, se indica un cuadro con la información de la entrevista de cada uno de los actores de comercio seleccionados donde se incluye: nombre del entrevistado, cargo que desempeña y el resumen de la entrevista realizada.

Personas entrevistadas

Las personas entrevistadas son parte importante del proceso de comercio en Costa Rica y, por consiguiente, en la Frontera de Peñas Blancas:

- Asdrúbal Villalobos M, presidente, Asociación de Agentes de Aduanas de Costa Rica. / Director

de Operaciones HA LOGIX.

- Francisco Quirós Tencio. Director Ejecutivo Cámara Nacional de Transportistas de Carga (CANATRAC).
- Leonel Gómez. VP Business Development Rex Cargo, Costa Rica.
- Roy Chacón Mata, Gerente Aduana de Peñas Blancas período 2020-2021.
- Juan Carlos Alán Corea, funcionario del Grupo Gerencial de la Aduana de Peñas Blancas.
- Mauricio Morales Berrocal, jefe del Departamento Técnico de la Aduana de Peñas Blancas.
- Andrey Rojas Corrales, Coordinador de Fronteras, Ministerio de Comercio Exterior. (COMEX).
- Dr. Mario Cascante Ugalde, jefe Servicio de Salud Animal del Estado (SENASA), Ministerio de Agricultura y Ganadería, Puesto Fronterizo de Peñas Blancas.
- Carlos Herra Canales, Jefe Migración, Puesto Fronterizo de Peñas Blancas.
- Donaldo Miranda Hernández, jefe servicio fitosanitario del Estado (SEFITO), Ministerio de Agricultura y Ganadería, Puesto Fronterizo de Peñas Blancas.
- Dra. Thais Mayorga Acosta, Directora Dirección Área Rectora de Salud de La Cruz, Región Chorotega, Ministerio de Salud.
- Freddy Rodríguez Rodríguez, Agente policial, encargado de la Delegación Policial de Peñas Blancas durante la pandemia de la COVID-19.

La población es el "(...) conjunto finito o infinito de elementos con características comunes, para los cuales serán extensivas las conclusiones de la investigación. Esta queda limitada por el problema y por los objetivos del estudio" (Arias, 2006, p. 81). Las entrevistas se realizaron a un grupo de personas con características comunes objeto de estudio para la investigación.

CAPÍTULO III

ANÁLISIS DE RESULTADOS.

3. ESTRATEGIAS Y PROCESOS DE COMERCIO INTERNACIONAL EN LA FRONTERA DE PEÑAS BLANCAS CON LA PANDEMIA DE LA COVID-19.

El artículo 9 de la ley General de Aduanas establece como objetivos del Servicio Nacional de Aduanas en los puntos b): Apoyar el desarrollo del comercio exterior., y en el punto d): Actualizar los procedimientos aduaneros y proponer las modificaciones de las normas, para adaptarlos a los cambios técnicos y tecnológicos y a los requerimientos del comercio internacional (p.3).

3.1 Procedimientos establecidos por las instituciones públicas para dar continuidad a las operaciones de comercio internacional

En los primeros meses de la pandemia de la COVID-19, se estableció entre aduanas fronterizas terrestres y con las autoridades del Gobierno de Panamá coordinaciones para efectuar un programa piloto que permita a los transportistas internacionales trasladar mercancías entre ambos países, además de permitir el ingreso de personas extranjeras que conduzcan medios de transporte internacional sin mercancía, que se encuentren regresando a su país de origen. Además, medidas alternativas como el enganche y desenganche de remolques o el cambio de conductores para el traslado de la carga en el país, según la necesidad del transportista.

Las medidas de enganche y desenganche mencionadas en el párrafo anterior, Telediario (2020) consiste en:

En el proceso de desenganche, el conductor ubica la unidad de transporte en la zona primaria, ya sea esta carga de importación o exportación con el fin de separar su cabezal de su carga o contenedor. Para el enganche, un transportista coloca el contenedor o carga a su cabezal y traslada la mercancía, ya sea hacia el territorio nacional o hacia la región centroamericana (párr. 3-4).

Otra de las alternativas durante la pandemia hace referencia a la figura de convoy, Carsync (2020) indica que:

La figura del convoy ha sido muy utilizada en vehículos de fuerzas de seguridad o militares con el objetivo de apoyarse unos a otros y reforzar la seguridad del viaje. El convoy en su uso

tradicional beneficia a las flotas, ya que como método rudimentario sirve para tener un orden y mantener la comunicación de un grupo de vehículos que desean cuidarse unos a otros, eso hace parte de la seguridad que brinda esta técnica. Lo que antes se hacía de forma más rudimentaria, es decir, uno de los conductores circulaba delante y los demás le seguían, ahora se ha actualizado gracias a la tecnología (párr.4-6).

Se autorizó a los transportistas internacionales a ingresar y salir del territorio nacional de Costa Rica por tierra bajo un protocolo de salud y seguridad que permita que las mercancías se muevan a lugares debidamente autorizados en el tránsito internacional terrestre entre los puertos fronterizos de norte a sur y autoriza el ingreso hasta las instalaciones de uno de los depósitos aduaneros habilitados temporalmente por la Dirección General de Aduanas.

Se emitieron órdenes sanitarias de acatamiento obligatorio durante la instancia en Costa Rica, a las personas extranjeras que formen parte del personal de medios de transporte internacional terrestre de mercancías, junto con los lineamientos previamente establecidos por el Ministerio de Salud para la prevención del contagio de la COVID-19. (Decreto Ejecutivo 42353 MGP-H-S, Costa Rica modificó el Artículo 5 del Decreto Ejecutivo 42238-MP-S del 17 de marzo de 2020).

Se implementó en la Aduana de Peñas Blancas la declaración anticipada de importación, Servicio Nacional de Aduanas (2022) que consiste en:

Un formulario en el que se registra la información general relativa a la mercancía que está siendo objeto de importación. Para una importación se debe realizar la transmisión de la declaración aduanera de importación a través de un agente de aduana, en donde debe constar la información de los pesos, puerto de destino y origen, flete y entre otros datos del documento de transporte (párr. 1-2).

Así mismo, se realizó la aplicación del documento DGA-016-2020 sobre casetas de control de exportaciones, según La Nación:

Las casetas de control de exportaciones en el puesto fronterizo de Peñas Blancas, con lo cual se puede atender a seis camiones simultáneamente y pasarlos en tan solo ocho minutos. La apertura del servicio la hizo la ministra de Comercio Exterior (Comex), Anabel González, pues ese despacho coordina las obras de mejoramiento en los puestos fronterizos, según un acuerdo del Consejo de Gobierno (párr. 1-2).

3.2 Tiempos de espera de las unidades de transporte de carga durante el período (2020 – 2021), con la pandemia de la COVID-19.

La OCDE estableció un estudio económico en Costa Rica en el año 2020, sobre las mejoras de las regulaciones que deben existir en sectores claves de la economía que tienen un efecto negativo, principalmente en el transporte marítimo y en las fronteras terrestres, ya que el tiempo necesario para importar y exportar es particularmente prolongado, afectando la competitividad del país y se incrementó con los controles sanitarios producto de la pandemia de la COVID 19 (p.15).

Los tiempos de espera por parte de las unidades de transporte de carga se debe a los lineamientos que se han implementado como consecuencia de la COVID-19, CEPAL (2020) manifiesta:

Alrededor del 80 % del comercio mundial se transporta por transporte comercial. Desafortunadamente, el transporte de carga puede contribuir a la propagación del virus, ya que no está completamente informatizado. Tanto los documentos como las mercancías continúan sujetos a controles físicos para aduanas y otros fines reglamentarios. El personal de las estructuras portuarias, los puntos de cruce de fronteras y las terminales de control están expuestos al riesgo de pandemia por la naturaleza de su trabajo. Debido a la transmisión del virus de persona a persona, los conductores y otros trabajadores relacionados que cruzan las fronteras pueden ser detenidos durante varias semanas de cuarentena (párr.5).

Las agencias fronterizas enfrentan el desafío de acelerar el despacho de importaciones y exportaciones, incluidas las donaciones y los envíos de socorro, al tiempo que garantizan la prevención de epidemias y proporcionan controles de cumplimiento adecuados (CEPAL,2020, párr.7). Las medidas fronterizas como la salud o el control de permisos de los conductores crean kilómetros de colas y días de tiempo de espera.

Los camioneros han experimentado largos turnos de trabajo, ya que algunos gobiernos relajan las normas sobre el tiempo de trabajo y/o de conducción. Se han producido largos tiempos de espera y discriminación relacionados con la cuarentena obligatoria o el cierre de los puertos de entrada terrestres (OIT, 2021, párr.9). Algunos lugares de embarque y recepción tienen instalaciones inadecuadas, incluyendo la falta de acceso a agua fresca y baños.

Los riesgos laborales también han aumentado, como la violencia relacionada con el robo de cargamentos de productos esenciales y farmacéuticos, y la escasez de equipos de protección

personal. Algunos camioneros también se enfrentan a dificultades financieras como consecuencia de la reducción de las tarifas de los fletes, la incertidumbre sobre la cobertura de los seguros y la inadecuada protección social de los conductores independientes o informales (OIT, 2021, párr.11).

3.3 Análisis de los costos de las empresas exportadoras e importadoras durante el período (2020 – 2021), con la pandemia del COVID-19.

Según una nota informativa realizada por la OMC la crisis de la COVID-19, demuestra que ha aumentado los costos del comercio, en relación con el transporte terrestre internacional se ha visto muy afectado por los cierres de fronteras, las medidas sanitarias y los desvíos que se han tenido que hacer en muchos países del mundo, donde se analiza los efectos de la pandemia en los costos del comercio, en particular, los relacionados con los viajes y el transporte, indicándose las esferas en las que los costos podrían seguir siendo más elevados, incluso después de que se haya contenido la pandemia.

Producto del atraso en los procesos de ingreso, tránsito y salida de mercancías, que se ha generado por muchos años en el paso fronterizo de las unidades de transporte de carga por la espera de finiquitar los trámites y largas filas de camiones que afectan la agilidad y continuidad de la unidad de transporte, generando mayores costos para los exportadores e importadores de productos que se incrementaron con la pandemia de la COVID-19.

Además, se tiene claro que la pandemia llegó sin esperarse de un momento a otro, por lo que se requiere de capacidad creativa, la experiencia de los individuos que representan a las instituciones de Gobierno, los grupos y organizaciones que son parte del proceso de la logística del comercio internacional y que generan oportunidades de desarrollo, ya que esto es un factor clave para la resolución de conflictos y situaciones en la operativa de las empresas y organizaciones durante esta pandemia que se atraviesa.

En relación a los costos en que se incurrieron a nivel del Estado costarricense durante la pandemia del COVID-19 en la Frontera de Peñas Blancas, en las entrevistas con la información que se obtuvo se pudo determinar que fueron costos por conceptos de horas extras y viáticos en que incurrieron los cuerpos policiales que dieron soporte en temas de seguridad, salud pública, tránsito de la frontera norte principalmente la Fuerza Pública, Ministerio de Salud, Policía de Fronteras y Policía de Tránsito

3.4 Shock económico con la COVID-19.

Según Rodrigo Ricardo de Exonegocios, un shock económico se refiere a cualquier cambio en las variables o relaciones macroeconómicas fundamentales, que tiene un efecto sustancial en los resultados macroeconómicos y las medidas del desempeño económico, como el desempleo, el consumo y la inflación. Los shocks a menudo son impredecibles y generalmente son el resultado de eventos que se cree que están más allá del alcance de las transacciones económicas, tal es el caso del shock que se está presentando con la pandemia de la COVID-19, a nivel sanitario que afecta el comercio y la economía en general.

La transmisión de la pandemia del COVID-19, también ha provocado un grave problema sanitario a nivel de la logística y el transporte de carga en los procesos de comercio ya que, con el uso de documentación, las verificaciones de las mercancías sujetas a inspección y la manipulación de los embalajes y contenedores, se pueden presentar posibles contagios y, por ende, un shock en el comercio internacional que afecta la oferta y demanda de bienes y servicios.

En el caso de Costa Rica, donde se implementaron nuevos controles sanitarios y procesos de logística que no existían, el shock económico – comercial tuvo impacto, afectando el tránsito de las mercancías y unidades de transporte de carga, con el consecuente aumento de costos para las empresas del sector importador y exportador.

Los impactos del covid-19 en la economía costarricense y mundial, según La Universidad Estatal a Distancia: El impacto generado en el sector exportador. Las empresas costarricenses de comercio exterior reportan el lento avance de embarques y desembarques en los puertos de Asia, retrasos en el retorno de contenedores y el “enfriamiento” de los pedidos de compras en los países hacia los que Costa Rica exporta, como consecuencia del impacto en los mercados y en la logística del coronavirus covid-19 (párr.30).

Laura Bonilla, presidenta de Cadexco, indicó que hay retrasos en la llegada de la materia prima, principalmente la proveniente de Asia, y que también es posible que se genere escasez de equipo. Recibió reportes de las empresas sobre problemas logísticos, tanto en exportación como en importación. Además, se han cancelado 7 ferias internacionales en las que exportadores ticos tenían planeado participar (párr.31).

El presidente de la Cámara Nacional de Productores y Exportadores de Piña (Canapep), Abel Chaves, explicó que el problema se centra en el congestionamiento de los muelles en China. Esto hace que la carga tarde más en llegar al mercado. Chaves reveló que, ante esta

situación, las navieras están cobrando cargos adicionales (párr.32).

Se presentan atrasos y ventas menores por mantener la fruta y otros productos en los muelles chinos. Aseguró que ese cobro extra es de entre \$1.000 y \$1.500 por cada contenedor. El principal dilema que enfrentan las empresas tiene que ver con el flujo de las mercancías, por el retraso en el retorno de contenedores (principalmente los refrigerados) ante los lentos desembarques y embarques en los puertos, sobre todo de Asia. En este sentido, uno de los sectores de exportación que se ha visto más golpeado es de la carne de bovino. Los ganaderos habían logrado un importante avance en la colocación del producto en China, pero desde enero se está atrasando el desembarque de los contenedores, ante la baja en la actividad en los puertos chinos (párr.33).

Tabla 1:

Impactos del covid-19 en la economía costarricense (Exportaciones – Importaciones)

Exportaciones	Importaciones
No hay rotación de contenedores.	Atraso en la llegada de materias primas.
Disminución en el volumen exportado. Las navieras no están saliendo con la frecuencia usual.	Cierre de las fábricas en China obliga a comprar productos en otros países a precios más elevados.
Los clientes están dejando de comprar. Carencia de opciones de tránsito aéreo.	La disminución en el volumen de mercancías obliga a las navieras a no salir con la frecuencia usual.
Caída del consumo de productos en los países con mayor afectación del covid-19.	Aumento en los costos de los importadores por concepto del precio en los fletes marítimos.
Incertidumbre del comportamiento en el mercado mundial como: Europa, EE. UU, México y el Cono Sur. Cancelación de ferias internacionales	Unidades de transporte con mercancías que aumentaron en tiempo de espera en las fronteras terrestres principalmente por las medidas sanitarias implementadas por el Gobierno.
Altos costos en puertos por espera y por desvío a otros puertos, alejando los productos de los puntos de llegada originales.	Disminución en la compra por parte de los clientes de productos importados principalmente que no son de primera necesidad ya que la prioridad en pandemia fue la alimentación y los medicamentos.

Fuente: Cadexco y periódico La Nación.

Un aspecto importante para mitigar un shock económico es la prevención del contagio: Debido a que la aduana realiza dentro de sus análisis de riesgo, controles físicos y documentales a las mercancías, por lo que los funcionarios que laboran en los puntos fronterizos están expuestos al contagio por la naturaleza del trabajo que realizan con el eventual riesgo de que tengan que someterse a procesos de cuarentena durante varios días, afectando directamente la operativa y la agilización en el paso de comercio, de ahí la importancia que los trámites que se realicen sean más informatizados y a través de instrumentos no intrusivos, donde la manipulación del ser humano sea lo menos posible para evitar este tipo de transmisiones del virus.

Según datos de la Organización Mundial de Comercio se dio una caída en el comercio mundial de bienes intermedios del 12 % al 32 % en el año 2020, con una disminución de dos dígitos en los volúmenes de comercio en casi todas las regiones del mundo, producto de las políticas de bloqueo de los principales países productores en el mundo.

Otro aspecto que afecta es el incremento en los procesos onerosos. Los representantes de las instituciones que realizan funciones en las fronteras, se enfrentan con el desafío de acelerar el despacho producto de la pandemia de donaciones, envíos de socorros además de las exportaciones e importaciones que se autorizan, incluidas las donaciones y los envíos de socorro, al tiempo que garantiza la prevención de la epidemia y proporciona controles de cumplimiento adecuados.

Los controles sanitarios para los transportistas y controles de permisos para mercancías específicas de los conductores pueden generar kilómetros de fila de unidades de transporte de carga y tiempos de espera por varios días, que hace que se acumulen contenedores en las fronteras con el aumento de costos para el sector exportador e importador.

Existe un gran riesgo de las interrupciones en la logística con las amenazas de la pandemia que pueden llevar a tener pérdidas comerciales y hasta quiebras de las empresas, hacen que el apoyo político de los países, las acciones coordinadas entre las instituciones del gobierno y el sector privado deban ser constantes y efectivas, por lo que el movimiento del transporte terrestre por las fronteras debe fluir, ya que son muchos los desafíos en temas como las demoras, fallas en el proceso, cambios en los contratos, asuntos de causa mayor, por lo que el asesoramiento de los expertos en temas legales y de comercio son muy necesarios para mitigar posibles efectos negativos y garantizar la seguridad en el proceso para evitar un shock económico.

Es muy importante llevar a cabo un manejo adecuado de la sostenibilidad para evitar un shock económico, se debe adecuar y dar continuidad a los objetivos del desarrollo sostenible, la economía circular y la disminución de los efectos perjudiciales para el medio ambiente, ya que con la pandemia de la crisis de la COVID- 19, exista un retroceso en los logros en materia ambiental y aumento de la pobreza, por lo que debería realizarse una reorganización en el comercio internacional tomando en cuenta los problemas de salud que existen incluso antes de la crisis de la COVID-19.

3.5 Infraestructura en la Frontera de Peñas Blancas.

Tomando en consideración que en las Fronteras terrestres de Costa Rica desde hace muchos años existen problemas y deficiencias en la infraestructura, que han causado inclusive lamentables situaciones como lo han sido, incendios en la Aduana de Peñas Blancas en el año 2009, que destruyó totalmente el edificio administrativo, y en el año 2016 otro incendio en una de las bodegas con mercancías decomisadas en la Aduana de Paso Canoas.

A partir del año 1990, hace más de 30 años cuando Costa Rica comienza a “aumentar el comercio de exportaciones con Centroamérica, es donde se empieza a reflejar la necesidad de contar con infraestructura adecuada para atender la demanda de comercio en la Frontera de Peñas Blancas” (La Nación, 2012)

Es hasta el año 2012, cuando se llevó a cabo remodelación del Edificio de Migración y la construcción de las casetas para el control de las exportaciones en Peñas Blancas impulsado por el Ministerio de Comercio Exterior (COMEX) (La Nación, 2012).

La obra más reciente en infraestructura se llevó a cabo en el mes de abril del año 2017, donde se instalaron espacios y oficinas administrativas para la aduana de Peñas Blancas, Policía de Control Fiscal, Instituto Nacional de Seguros, oficina para transportistas de la Dirección de Migración y Extranjería, Policía de Tránsito, Policía de Inteligencia y Seguridad, el Servicio Fitosanitario del Estado, Servicio Nacional de Salud Animal, el Consejo Nacional de Producción y la Promotora de Comercio Exterior, proyecto impulsado por el Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Comercio Exterior (Diario Extra, 2017).

Con motivo de ese atraso en la infraestructura de edificios y de las carreteras, se han presentado manifestaciones por parte de los transportistas de carga internacional, con consecuentes cierres de carreteras y huelgas en las fronteras terrestres, ocasionadas por las largas filas de unidades de transporte de carga que no avanzan principalmente por la

tramitología que se da en las fronteras no solo de nuestro país. Sino también en los países vecinos, aunado a los problemas de infraestructura vial, ya que no se cuenta con una red vial que agilice el paso, al contrario, se torna en un cuello de botella, provocando tiempos de espera de hasta tres días.

La anterior situación paralelamente genera otros problemas como lo son inseguridad por los asaltos a los transportistas y atrasos a los turistas que transitan por nuestras fronteras terrestres, acumulación de desechos de basura producto de los tiempos de espera en los Puestos fronterizos

Los desechos se acumulan ya que los transportistas al tener que esperar ser atendidos a lo largo de la carretera interamericana, misma que no se constituye en un lugar oficial de espera como lo es un depósito fiscal o un estacionamiento transitorio, muchos de ellos tiran los desechos a la calle al no existir basureros para recolectar.

Por la ubicación de los camiones en la carretera interamericana le corresponde a la Municipalidad de La Cruz realizar la limpieza, que se realiza con frecuencia e inclusive realizan campañas de limpieza donde participan varias autoridades de gobierno como, por ejemplo: Bomberos, Cruz Roja, Policía de Fronteras etc., pero debido a que el volumen de camiones estacionados diariamente en promedio es de hasta 5 kilómetros es muy difícil mantener limpia esa área.

En relación con los problemas en las aduanas de Costa Rica, donde se tiene deficiencias, sobre todo, en materia de infraestructura, que inciden negativamente en la facilitación del comercio, determinando que la infraestructura en varias aduanas y puestos fronterizos del país es deficiente, con problemas estructurales, condiciones inadecuadas de las carreteras, edificaciones defectuosas e insalubres.

En las Aduanas Fronterizas existen carencias de equipo de seguridad, como cámaras de seguridad y agujas para el paso de transportistas, la iluminación en la zona primaria no es adecuada, las actividades comerciales no autorizadas afectan los controles que ejercen las instituciones del Estado.

Producto de toda esa problemática de fronteras planteada anteriormente y con el fin de erradicar más de 30 años de rezago en infraestructura fronteriza, problemas para realizar una adecuada coordinación interinstitucional, problemas de inseguridad, procedimientos repetitivos, carencias presupuestarias, y actividades informales, en el año 2017 se aprueba en la Asamblea

Legislativa en segundo debate un préstamo con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) por \$100 millones para mejorar infraestructura y modernización de puestos fronterizos terrestres.

Este proyecto beneficiaría a los puestos fronterizos de Peñas Blancas, Paso Canoas, Las Tablillas y Sixaola, para el aumento de la competitividad, el intercambio comercial, fortalecimiento de las herramientas informáticas que sirven de apoyo a las instituciones públicas, mejoramiento de los sistemas de información aduanera, la Ventanilla Única de Comercio Exterior y el desarrollo de un sistema para la gestión de los pasos de frontera y la seguridad nacional por medio de cambios que permitirán reducir los excesivos tiempos de espera, menores costos y más competitividad.

EL Programa de integración Fronteriza (PIF), tiene como propósito fortalecer la competitividad de Costa Rica mediante la modernización de sus puestos fronterizos terrestres, mejorando la gestión coordinada de fronteras, COMEX (2017) a través de:

- Facilitación del tránsito de personas, mercancías y vehículos.
- Ahorro de tiempos y costos para las empresas exportadoras e importadoras.
- Mayor eficiencia en la gestión del comercio.
- Mejoras en los procedimientos de recaudación, control y seguridad fronteriza.
- Eficacia del control y eficiencia en el uso de los recursos.
- Simplificación y automatización de procesos.
- Reingeniería de procesos y funcionamiento coordinado de las instituciones competentes (párr.1).

En el año 2020 la OCDE estableció un estudio económico en Costa Rica, sobre las mejoras de las regulaciones que deben existir en sectores claves de la economía del país que tienen un efecto negativo que contempla el transporte marítimo y también incluye a las fronteras terrestres, ya que en este último caso, el tiempo necesario para importar y exportar es particularmente prolongado, afectando la competitividad del país, por lo que este estudio sugiere que se debe mejorar la logística para dar un impulso significativo a las importaciones y las exportaciones.

La modernización permitirá reducir los excesivos tiempos de espera que sufre el sector privado e implicará menores costos y más competitividad; así como garantizar la seguridad de

la población (La República, 2017, párr. 5).

En la actualidad, el deterioro de la infraestructura es un obstáculo para el crecimiento de la actividad comercial, así como para las funciones de control, seguridad y la calidad del servicio que brindan las instituciones públicas en dichas instalaciones (La República, 2017, párr. 7).

3.6 Análisis de los costos de las empresas exportadoras e importadoras durante el período (2020 – 2021), con la pandemia de la COVID-19.

La rápida propagación de la COVID-19 y las medidas adoptadas por los gobiernos han tenido graves consecuencias en las principales economías mundiales. Se ha interrumpido gran parte de las actividades productivas, primero en Asia y, posteriormente en Europa, América del Norte y el resto del mundo, y ha habido cierres generalizados de fronteras. Esto ha dado lugar a un marcado aumento del desempleo, especialmente, en los Estados Unidos, con la consecuente reducción de la demanda de bienes y servicios. En este contexto, en 2020 el producto mundial registraría su mayor contracción desde la Segunda Guerra Mundial (CEPAL, 2020, p.2).

En esta coyuntura, en mayo de 2020 el volumen del comercio mundial de bienes cayó el 17,7 % con respecto al mismo mes de 2019. La caída en los primeros cinco meses del año fue generalizada, si bien afectó especialmente a las exportaciones de los Estados Unidos, el Japón y la Unión Europea. China experimentó una contracción menor que el promedio mundial, ya que controló el brote y reabrió su economía relativamente rápido. América Latina y el Caribe es la región en desarrollo más afectada (CEPAL, 2020, p.2).

La caída del valor de las exportaciones regionales de bienes entre enero y mayo de 2020 se explica por una reducción del volumen del 8,6 % y de los precios del 8 %, desplome que agudiza la pérdida de dinamismo de las exportaciones desde 2019. En ese año, los envíos sufrieron los efectos de las tensiones comerciales entre los Estados Unidos y China y de los bajos precios de los minerales y metales (CEPAL, 2020, p.4).

Así mismo, según el informe realizado por CEPAL, el cierre de actividades productivas, las medidas sanitarias más estrictas y los obstáculos administrativos han frenado el transporte terrestre. Pese a que el transporte por camión es crucial para satisfacer la demanda de artículos esenciales, se observa una menor actividad como consecuencia de la pandemia. A nivel mundial, se prevé que la disminución de la facturación anual de las empresas del sector en 2020 será de alrededor del 18 %; en América Latina, alcanzaría al 20 % (p.17).

En Peñas Blancas durante la pandemia se incurrió en costos, por ejemplo, la incorporación de

GPS a las unidades de transporte \$20. “Los transportistas que ingresen a territorio costarricense para circular por nuestro país serán monitoreados por GPS” (SINART,2020, párr. 1). Esto como parte del plan para resolver el congestionamiento en las fronteras y parte de las peticiones de estos conductores, pero también para reducir el riesgo de contagio de la Covid-19.

Por otro lado, se presenta los costos por pago a depósitos fiscales. Con respecto a las tarifas por concepto de ingreso a depósitos fiscales va depender del tipo de ingreso de las mercancías, si es por DUA rojo, tránsitos, actas de traslado o actas de decomiso. Al inicio de la pandemia el costo por pago a depósitos fiscales en promedio era de \$200 por el ingreso de unidades de transporte de carga para el proceso de enganche y desenganche.

La solicitud para el depósito Fiscal será presentada al Administrador de Aduana por el total o por parte de lo que comprende el conocimiento de embarque. En ese último caso, solo se concederá por partidas completas por bultos aislados cuando por los términos de la declaración pueda determinarse con exactitud y sin necesidad de nuevo reconocimiento aduanal, el monto de los impuestos que correspondan a la mercadería que esos bultos contengan (Reglamento sobre Almacenes de Depósito Fiscal N° 15, art. 5).

3.7 Medidas sanitarias y aduaneras tomadas en frontera producto de la Pandemia de la Covid – 19.

Las medidas fueron tomadas para garantizar la protección y resguardo de los costarricenses y conforme con los instrumentos jurídicos regionales.

Estas medidas establecen que, los transportistas solo podrán ingresar a las instalaciones de los puestos fronterizos terrestres costarricenses a fin de realizar las operaciones logísticas requeridas para garantizar las importaciones y exportaciones del país. Adicionalmente, es permitido el ingreso de transportistas extranjeros que se encuentren en tránsito internacional, es decir, aquellas personas que van desde la frontera norte hacia frontera sur o viceversa. Estos tránsitos se realizan bajo custodia policial y brindan todas las seguridades y garantía a los derechos de los transportistas (COMEX, 2019, párr.4).

Ante la solicitud de suspensión de las disposiciones adoptadas por Costa Rica y en el marco de la protección de la salud, nuestro país propuso las siguientes tres medidas regionales, COMEX (2019):

1-Elaboración de un protocolo regional de medidas de bioseguridad en el marco de la pandemia de la COVID-19, para proteger la salud de los ciudadanos centroamericanos y, al mismo tiempo, permitir el comercio regional. Este protocolo deberá basarse en mejores

prácticas sanitarias y evidencia científica.

2-Conformación de un grupo de trabajo regional para operativizar la nueva realidad de los flujos de comercio en Centroamérica.

3-Garantizar la apertura de todas las fronteras terrestres de la región (párr.5).

3.8 Detalle de las entrevistas.

A continuación, se detallan las entrevistas realizadas a cada uno de los actores de comercio tanto del sector público como privado que tienen participación en los procesos y trámites en la Frontera de Peñas Blancas.

Sr. Carlos Herra Canales, Jefe de Migración de Peñas Blancas.

Se realizó entrevista al personero (C. Herra, 22 de febrero de 2022), al señor Carlos Herra Canales, quien accedió muy amablemente a contestar las preguntas que se le hicieron, dicha entrevista fue brindada por medio de la herramienta informática Teams.

¿Con la llegada de la pandemia del COVID-19, conoce usted cuáles fueron los principales problemas en la logística del comercio que se enfrentaron en la Frontera de Peñas Blancas?

Con la llegada de esta pandemia se dio el cierre a la oficina de Migración para turismo al no autorizarse el ingreso de personas turistas, pero se tuvo que dar la continuidad del comercio internacional, medidas que afectaron principalmente el ingreso, esta medida se aplicó a las personas extranjeras que se les tuvo que aplicar la prueba Covid, se tenía que esperar de 1 a 2 días para obtener los resultados y mientras tanto las mercancías permanecían en frontera.

Además de las medidas sanitarias, tengo conocimiento que se dio un desabasto de los GPS que eran dispositivos que se les ponían a los camiones, era un atraso porque lo que iba a depósito fiscal se requería el GPC, otra medida fue de hacer convoy de medios de transporte lo que implicaba que había que hacer grupos de transportistas, se presentaron algunos accidentes de tránsito, el transportista debía esperar toda la noche para esperar el convoy del día siguiente. Los transportistas solo podían ir a depósitos fiscales autorizados, estos controles sanitarios afectaron la logística del comercio, implicó que, si la mercancía la traía un transportista extranjero, tenía que esperar hasta tres días. Fue evolucionado conforme avanzó la pandemia y mejoraron los procesos. Hubo huelgas generadas por los controles existentes y consecuentes atrasos en la frontera.

¿Conoce usted si se incrementaron los costos en que se incurrieron por parte de los

dueños de las mercancías y transporte durante la pandemia producto de la COVID-19 en la Frontera de Peñas Blancas?

Cuando los Transportistas iban a Depósitos Fiscales autorizados le correspondía al dueño del transporte asumir estos costos, incrementaron costos que anteriormente no existían. El realizar las descargas en los depósitos fiscales implicó mayores costos a que si se realizara en la empresa. En relación con los días de estadía que autoriza Migración a los transportistas se pasó de dar hasta 30 días en tiempo normal antes de pandemia a otorgar solo cinco días para los casos donde solo iban a los depósitos fiscales autorizados, producto de esta situación implicó que los auxiliares de la función pública principalmente las Agencias de Aduanas tuvieron que laborar en un horario ampliado y el que está establecido en la frontera de lunes a domingo de 6 a.m. a las 12 m.n.

¿Producto de la llegada de la pandemia del COVID-19, me podría indicar si aumentaron los tiempos de espera de las mercancías y unidades de transporte de carga? ¿En caso de aumentar, en cuánto tiempo fue?

Sí hubo un aumento en el tiempo de espera, ya que los transportistas que iban a Depósitos Fiscales tenían que esperar al inicio hasta tres días esperando la prueba COVID, implicó que las Unidades de transporte con sus mercancías también debían esperar.

¿Conoce usted cuáles fueron las mercancías que se vieron más afectadas con la pandemia, producto de los atrasos y tiempos de espera en la frontera de Peñas Blancas?

Si traían perecederos implicaba un mayor riesgo de permanecer hasta tres días en la frontera de Peñas Blancas.

¿Me podría indicar las principales estrategias que se utilizaron en la Frontera de Peñas Blancas para la mitigación de los efectos negativos de la COVID-19? ¿Cómo estas medidas favorecieron a la fluidez del comercio internacional?

Se habilitó para Migración una oficina en el Edificio de la Aduana donde se atienden transportistas, con el fin de dar un servicio ágil y evitar posibles contagios, ya que antes de la pandemia estaban junto a los funcionarios de la Aduana.

¿Conoce usted cuáles son los principales problemas de infraestructura que se tiene en la Frontera de Peñas Blancas?

El tema de infraestructura afectó, pero no tan drásticamente, por ejemplo, no había parqueos o zonas adecuadas y seguras para estacionar las unidades de transporte de carga, para

que los conductores se realizaran las pruebas Covid, estos controles sanitarios atrasaban la continuidad de los medios de transporte. Al inicio el tema de las aglomeraciones de personas y medidas de prevención fueron factores a los que se tuvieron que dar mucha atención. Se acondicionó una oficina en la Aduana, ya que migración tenía que emitir las órdenes sanitarias. Se tuvo apoyo del Ministerio de Salud para la emisión de órdenes sanitarias, se tuvo que coordinar con el Ministerio de Salud para dejar de hacer una entrevista, ya que quitaba mucho tiempo, pasó de 2 minutos el tiempo de despacho del transportista en migración antes de la pandemia, a 12 minutos con la pandemia para que finalizara el proceso, eran tiempos muy largos y sí se realizaron las coordinaciones interinstitucionales para generar las recomendaciones. Se logró el apoyo para no hacer esas entrevistas.

¿Considera que los problemas de infraestructura en la frontera de Peñas Blancas potenciaron la afectación en el comercio con la llegada de la COVID-19?

No afectó tan drásticamente, pero lo ideal hubiera sido tener condiciones adecuadas como estacionamientos para las unidades de transporte de carga.

¿Tomando en cuenta su valiosa experiencia en la Frontera de Peñas Blancas, podría indicar ante posibles situaciones como fue la pandemia de la COVID-19 y que se presenten en un futuro los elementos de mejora o recomendaciones para el Gobierno y para el sector privado?

Por ser un tema sanitario las medidas se tuvieron que ir modificando conforme avanzaba la pandemia a nivel país de acuerdo con las mejoras y avances, una crisis sanitaria se puede venir en cualquier momento, sería bueno revisar además del tema de la infraestructura para la atención de eventos como lo ha sido el de la COVID, revisar el Reglamento Sanitario Internacional por parte del Ministerio de Salud y las instituciones que le corresponda, es muy importante contar con un sitio adecuado para atender y dar un abordaje adecuado a los casos que se lleguen a presentar en la frontera en la parte sanitaria, a pesar de que el Ministerio de Salud tiene instalaciones, es recomendable adecuarlo a cada crisis sanitaria que se llegue a presentar, ya que a pesar de que la mayoría de las instituciones dieron un abordaje adecuado los tiempos de respuestas no fueron óptimos, por ejemplo, con los resultados de las pruebas COVID de los transportistas o usuarios en general, si salían positivos, no se contaba con un lugar adecuado para tener esa persona, otro aspecto importante es la implementación del Proyecto del BID sobre el Plan Integrado de Fronteras (PIF), ya que con esta modernización de fronteras se contaría con instalaciones adecuadas y procesos más ordenados.

Sr. Andrey Rojas, encargado del Ministerio de Comercio Exterior de Peñas Blancas.

Se llevó a cabo entrevista al personero (A. Rojas, 08 marzo de 2022), al señor Andrey Rojas, encargado del Ministerio de Comercio Exterior en Peñas Blancas, quien accedió muy amablemente a contestar las preguntas que se le hicieron, dicha entrevista fue brindada por medio de la herramienta informática Teams.

¿Con la llegada de la pandemia de la COVID-19, conoce usted cuáles fueron los principales problemas en la logística del comercio que se enfrentaron en la Frontera de Peñas Blancas?

Desde la óptica de las instituciones, se destaca las limitaciones del ingreso de personas. Dentro de lo escuchado por parte de las personas, a nivel de turismo se cerraron las fronteras afectando proyectos de las empresas e instituciones, ya que con el cierre de la frontera no pudieron ingresar a realizar sus trabajos a Costa Rica.

A los transportistas se les vio como héroes centroamericanos al inicio de la pandemia de la COVID y conforme esta avanzó se vieron más bien como sujetos de riesgo, producto de los lineamientos sanitarios se limitó por parte de migración la cantidad de días en la permanencia, no solo en Costa Rica, sino en varios países de Centro América, donde la estadía se limitó a tiempos muy cortos de 10 días, posteriormente hasta tres días, antes de la pandemia se les otorgaba un plazo de permanencia en Costa Rica de 30 días para que pudieran trasladar sus mercancías a su destino, esta situación afectó la logística de las empresas, ya que las empresas utilizan estrategias con el manejo de inventarios, no les sirve tener mucho inventario, al poner limitación de plazo a pocos días de estadía, tenían que descargar rápidamente, porque el transportista tenía que irse provocando una afectación, no solo a las empresas, sino también a los transportistas, al tener que llevarse la unidad de transporte vacía, sin la posibilidad de realizar otro flete.

Otra medida se relaciona con las cargas que tenían que ir a un depositario aduanero, esta medida fue de índole sanitaria, con el fin de evitar esparcir el virus de la Covid-19, los Depósitos fiscales tuvieron que pasar por control del Ministerio de Salud y tener condiciones adecuadas, ya que los transportistas debían permanecer y tener condiciones adecuadas en ese recinto aduanero hasta que se descargara la mercancía.

¿Conoce usted si se incrementaron los costos en que se incurrió por parte de los dueños de las mercancías y transporte durante la pandemia producto del COVID-19 en la Frontera de

Peñas Blancas?

No manejo datos concretos de costos por ser un tema muy propio de cada empresa y del sector privado, a nivel de instituciones no hubo un aumento de los costos de los servicios, sí un gasto de rastreo de las unidades de transporte de carga con la incorporación del GPS, esto se hizo para tener la trazabilidad y monitoreo del medio de transporte, el costo del GPS lo pagaba la agencia de aduanas o el mismo transportista, costo que al final se le traslada al dueño de la mercancía y en la cadena de valor al consumidor final, hoy en día no está vigente la medida, el costo con un dispositivo y si solo se enganchaba era de 15 dólares, el servicio de rastreo y el alquiler del dispositivo era de 20 dólares, el costo que la mercancía fuera a un Depósito Fiscal correspondía el pago de la estancia por ingresar en dicho recinto aduanero.

En general considera que hubo reducción de costos, ya que se logró disminuir los tiempos de espera en frontera, las filas de camiones y además se eliminaron algunas medidas que antes de la pandemia se aplicaban en el Ministerio de Agricultura y Ganadería, específicamente, por el Servicio Fitosanitario del Estado, implicando reducción de costos.

¿Producto de la llegada de la pandemia de la COVID-19, me podría indicar si aumentaron los tiempos de espera de las mercancías y unidades de transporte de carga? ¿En caso de aumentar, en cuanto tiempo fue?

En materia de medición de tiempos no hay herramientas tecnológicas que midan el tiempo efectivo de paso de las unidades de transporte, sí hubo una reducción de tiempos significativa, antes de la pandemia el patio de la Aduana estaba lleno con unos 150 camiones parqueados, con las medidas después de la pandemia actualmente el Patio de la Aduana tiene menos de 50 camiones estacionadas, y no es porque se hayan reducido las exportaciones o las importaciones, es producto que las unidades de transporte no se están quedando en la Frontera, a nivel de importación hubo medidas claves como la implementación de las declaraciones anticipadas, donde los trámites que se realicen en Frontera deben ser anticipados, con excepción de algunos que son de interés cuarentenario, donde el Ministerio de Agricultura debe verlos físicamente, además, se estableció la medida que una vez que arriba la unidad de transporte a la frontera, la permanencia es de tres horas para hacer los trámites, otra medida tomada con la pandemia fue la aceptación de copias a nivel de exportación, medidas que han ayudado a reducir de forma importante las filas en la frontera, por ejemplo, un domingo a mediodía ya no hay fila de exportación, esto implica que ha disminuido el tiempo de espera. A nivel de las instituciones

ha habido un acomodo de personal para agilizar los procesos en fechas, días y horarios específicos, implica que tiene un impacto significativo, porque se procesa más rápido las exportaciones, y los módulos de exportación con tres funcionarios de aduanas se agilizan.

Se cuenta con el apoyo por parte de la Policía de Control de Drogas para dar continuidad a las unidades que no son de interés y algo importante es la buena coordinación con las autoridades de aduana de Nicaragua, aspectos que haga que los tiempos de espera disminuyan.

¿Conoce usted cuáles fueron las mercancías que se vieron más afectadas con la pandemia, producto de los atrasos y tiempos de espera en la frontera de Peñas Blancas?

Se vieron afectadas, pero positivamente las mercancías al contar con un carril preferencial para productos perecederos, animales vivos que no pueden esperar 12 horas en fila, pollitos, huevos fértiles, tienen un paso ágil, mercancías perecederas que tengan riesgo de daño y, sobre todo, las que no tengan equipo adecuado y que, por su naturaleza, no pueden esperar, por ejemplo, las fresas. Los explosivos que por su naturaleza son escoltados y tienen que salir rápido del país. Además de las mercancías que pertenecen a los Operadores Económicos Autorizados (OEA), que se les brinda un paso ágil por estar certificados ante la aduana como operadores de comercio de alta confianza para la administración.

Lo que sí se vieron afectadas fueron las operaciones por la agilización en puestos fronterizos, por ejemplo, las exportaciones provenientes de Nicaragua, donde la Declaración Aduanera que nace y se registra en Peña Blancas, Nicaragua, a unos 200 metros de la frontera, ha obligado a que las agencias de aduanas de Costa Rica mejoren su logística, ya que hasta que se active la Declaración Única Centro Americana (DUCA), a esa hora se tramita la declaración para nacionalizar en la Aduana de Peñas Blancas, Costa Rica, esa agilización ha provocado que las agencias de aduanas en Peñas Blancas laboren más tiempo, han tenido que acomodarse, preparar mejor su logística de forma que sepan exactamente cuál es la hora de llegada del camión a Costa Rica y tener lista la declaración aduanera en Costa Rica, ya que tiene que venir todo listo y, por lo tanto, se tiene que tener coordinado.

¿Me podría indicar las principales estrategias que se utilizaron en la Frontera de Peñas Blancas para la mitigación de los efectos negativos de la COVID-19? ¿Cómo estas medidas favorecieron a la fluidez del comercio internacional?

1. Aplicación de las declaraciones aduaneras anticipadas que aplica en la modalidad terrestre para identificar y aplicar controles por parte de la administración cuando ya tenga la información,

para que la operación fluya y los controles se den de la mejor forma, esta es la medida a criterio del señor Rojas, la más importante, ya que mejoró notablemente la comunicación entre actores públicos y privados.

2. Limitar la estadía de la carga de las unidades de transporte de carga cuando ingresa la mercancía con Declaración Anticipada, sino está listo en tres horas, la mercancía debe ser enviada a un Depósito Fiscal, se da la obligación que tienen ese tiempo para tramitar. Si se traslada a un DF implica un mayor costo, las agencias de aduanas se han organizado para cumplir con los requerimientos de los clientes.
3. Aceptación de copias, por el tiempo que implica entregar los documentos originales por parte de la agencia o del importador.
4. Reorganización de personal de Aduanas en los puestos claves para la movilización de las unidades de transporte junto con el apoyo de la Dirección General de Aduanas (DGA) con más personal para la Aduana de Peñas Blancas, que apoya la operación, ya que a nivel central se tiene claro que el comercio debe continuar para garantizar el abastecimiento de mercancías en el mercado de Costa Rica.

¿Conoce usted cuáles son los principales problemas de infraestructura que se tienen en la Frontera de Peñas Blancas?

Enfocado en una situación de pandemia, la infraestructura debería procurar el mayor distanciamiento entre las personas, tener el menor contacto y, a la vez, garantizar la agilización de comercio, como está concebido actualmente en el régimen de exportación en la Frontera de Peñas Blancas, donde se cuenta con una ventanilla de migración donde el transportista no se baja de la unidad de transporte, posteriormente, pasa a la ventanilla de la aduana donde tampoco se baja, este tipo de infraestructura responde al modelo ideal en un proceso de frontera, para evitar el contacto entre personas y garantiza el distanciamiento, en el caso del régimen de importación, el hecho de que el chofer tenga que bajarse y dejar el camión hace que sea más lento el proceso y se exponga a posibles contagios o enfermedades.

Las instituciones de la frontera no estaban preparadas, ya que no se tenían suficientes espacios para lavado de manos ni suficientes baños para el uso de los transportistas.

En el régimen de exportación, al no tener un escáner para mercancías, las revisiones que establece la Policía de Control de Drogas se hace de forma manual, implica que la revisión se hace de forma detallada, porque si se pudiera pasar la mercancía por un escáner se evitaría el

contacto de los funcionarios y se avanza más ágilmente el proceso de revisión, se considera que más que modernizar una infraestructura, lo ideal es modernizar los procesos basados en riesgos inteligentes, no tiene sentido revisar todo, si no se genera el nivel de hallazgos que se requiere.

¿Considera que los problemas de infraestructura en la frontera de Peñas Blancas potenciaron la afectación en el comercio con la llegada de la COVID-19?

Una buena infraestructura ayuda a mejorar los procesos de revisión y facilitación de comercio.

¿Tomando en cuenta su valiosa experiencia en la Frontera de Peñas Blancas, me podría indicar ante posibles situaciones como lo fue la pandemia de la COVID-19 y que se presenten en un futuro los elementos de mejora o recomendaciones para el Gobierno y para el sector privado?

1. Las operaciones de Comercio Exterior en los puestos fronterizos deben estar pensados bajo gestión coordinada de fronteras y facilitación de comercio, mediante una adecuada coordinación interinstitucional a lo interno y también de forma binacional con el país vecino.
2. Mejorar la interoperabilidad de las operaciones aduaneras y compartir datos entre actores público - privados, el proyecto de modernización de fronteras del BID, no había considerado una pandemia, por lo que en el proceso de diseño se ha tenido que considerar los espacios adecuados que debe tener el Ministerio de Salud, considerando por ejemplo: accesos de autobuses a zonas especiales ante posibles situaciones de contagio, accesos directos del personal de salud, contar con cuartos de espera y cuartos especiales de aislamiento y desinfección que antes de la pandemia no se habían considerado.
3. Para futuras situaciones de crisis se debe considerar la experiencia de cómo ha sido la pandemia de la Covid-19, por lo que actualmente se están rediseñando los procesos en el proyecto del Plan Integrado de Fronteras (PIF), que implica elaborar protocolos claros para atender situaciones similares que se puedan presentar.
4. Las instituciones públicas deberían hacer más simulacros de entrenamiento para saber a cuál entidad le corresponde liderar ante diferentes situaciones que se presenten.
5. Establecer en la Frontera reglamentos internos (salud ocupacional), de conocimiento y aplicación por parte de todo el personal que labora.
6. La posibilidad de que un solo ente como se hace en Estados Unidos con el U.S. Customs Border Protection (CBP), que establezca reglas y funciones iguales para todas las instituciones, sería interesante agregar ese tipo de dinámicas en las fronteras de Costa Rica.

Sr. Freddy Rodríguez, Jefe de Fuerza Pública de Peñas Blancas durante la pandemia año 2020

Se llevó a cabo entrevista al personero (F. Rodríguez, 23 febrero de 2022), al señor Freddy Rodríguez, encargado del Ministerio de Seguridad Pública en Peñas Blancas, durante el período 2020-2021, quien accedió muy amablemente a contestar las preguntas que se le hicieron, dicha entrevista fue brindada por medio de la herramienta informática Zoom.

¿Con la llegada de la pandemia de la COVID-19, conoce usted cuáles fueron los principales problemas en la logística del comercio que se enfrentaron en la Frontera de Peñas Blancas?

Es importante indicar que Peñas Blancas fue acogido por MIDEPLAN como un distrito operativo por ser una frontera amplia, que abarca desde el sector de la libertad hasta el mojón 19 ubicado por el río Sapoá. Llegó una pandemia donde las autoridades de Gobierno no se encontraban preparados para el ingreso de personas que ingresan provenientes de Nicaragua, por lo que era difícil controlar el ingreso por las zonas no habilitadas.

Si las personas ingresaban por las zonas habilitadas se trataba de cumplir con los protocolos de lavado de manos, uso de mascarilla, hubo un dispositivo apoyo de la Cruz por parte del Ministerio de Salud, que apoyó en el Puesto de la Aguja Norte en el tamizaje. Hubo apoyo de la Fuerza Pública de San José para reforzar el personal para mitigar el ingreso de personas no autorizadas por zonas no habilitadas.

En relación con los Convoy, se ubicaban los transportistas en grupos y se acompañaban y custodiaban por parte de la Fuerza pública y Policía de Tránsito a Sardinal, en Limonal hacían una parada en un restaurante, se estacionaban 20 minutos y posteriormente continuaban hacia su destino final.

¿Conoce usted si se incrementaron los costos en que se incurrió por parte de los dueños de las mercancías y transporte durante la pandemia producto de la COVID-19 en la Frontera de Peñas Blancas?

El proceso de paso en aduanas de Peñas Blancas fue rápido, se considera que no hubo atrasos, se agilizaron los trámites para evitar que se quedaran los camiones y evitar costos.

¿Producto de la llegada de la pandemia de la COVID-19, me podría indicar si aumentaron los tiempos de espera de las mercancías y unidades de transporte de carga? ¿En caso de aumentar, en cuanto tiempo fue?

Se agilizó el trámite para que no permanecieran mucho tiempo en Frontera. Aduana y migración agilizaron para dar continuidad a la carga, además, la Aduana de Costa Rica coordinaba con la Aduana de Nicaragua para efectos de agilizar.

¿Conoce usted cuáles fueron las mercancías que se vieron más afectadas con la pandemia, producto de los atrasos y tiempos de espera en la frontera de Peñas Blancas?

No hubo afectación de mercancías, solo fue la molestia de los transportistas extranjeros por hacer el transbordo, al inicio de la pandemia solo los transportistas ticos podían introducir mercancías a Costa Rica, posterior se hicieron los convoyes y pudieron ingresar los también pudieron ingresar los transportistas extranjeros.

¿Me podría indicar las principales estrategias que se utilizaron en la Frontera de Peñas Blancas para la mitigación de los efectos negativos de la COVID-19? ¿Cómo estas medidas favorecieron a la fluidez del comercio internacional?

En pandemia se agilizaron los procesos gracias al refuerzo de personal y prevenir la expansión del virus, hubo refuerzo de autoridades de la Policía de Control Fiscal, Policía de Control de Drogas y de Fuerza Pública de San José.

En cuanto a los convoyes, estos salían a las 6 a.m. para Paso Canoas se contaban el número de camiones y si se requería hacer otro convoy se hacía en el transcurso de la tarde por lo que se hacían hasta dos convoyes por día, dependiendo del caso.

¿Conoce usted cuáles son los principales problemas de infraestructura que se tienen en la Frontera de Peñas Blancas?

No se cuenta con escáner para revisar mercancías.

Falta de un andén para revisión de los camiones.

¿Considera que los problemas de infraestructura en la frontera de Peñas Blancas potenciaron la afectación en el comercio con la llegada de la COVID-19?

La infraestructura actual no es la adecuada, limita el servicio y cada año ingresan más camiones y mercancías, la infraestructura no está acorde con los trámites que se realiza, se presenta asaltos en Calle Piedra, ubicada dentro del complejo aduanero de Peñas Blancas, no hay un andén adecuado para inspección de mercancías, no hay un escáner para carga, solo para equipajes, la revisión que realiza la Policía de Control de Drogas (PCD), se hace de forma manual y se demora hasta 10 o 15 minutos, en ocasiones, por cada unidad de transporte, además, la revisión se lleva a cabo en la Carretera Interamericana, las unidades de transporte de carga

que vienen haciendo fila de atrás no pueden avanzar. Con el proyecto del BID, se espera que mejore los aspectos de infraestructura.

Si bien es cierto se ha mejorado nivel de Aduanas con los módulos de exportación, es muy necesario contar con personal permanente en los tres módulos existentes por las filas que se generan, especialmente, los viernes, sábados y domingos, filas desde la bomba de Peñas Blancas hasta El Encanto de hasta 12 kilómetros.

¿Tomando en cuenta su valiosa experiencia en la Frontera de Peñas Blancas, me podría indicar ante posibles situaciones como lo fue la pandemia de la COVID-19 y que se presenten en un futuro los elementos de mejora o recomendaciones para el Gobierno y para el sector privado?

Se debe mantener un plan de contingencia ante este tipo de pandemias.

Mantener reuniones interinstitucionales para coordinar y realizar simulacros, si bien es cierto, se han hecho simulacros, pero cuando se da una situación real, no se tiene el personal idóneo, por ejemplo, mantener personal del Ministerio de Salud en la línea fronteriza, de forma permanente, y personal con preparación médica.

Sería bueno pensar en habilitar otro paso de personas - turismo por Conventillo en La Cruz, para reducir el congestionamiento vial que se genera en la frontera. Del lado de Nicaragua ya existe un destacamento, y se nota inversión por parte del Gobierno nicaragüense, esto porque en ocasiones se dan choques de flujos de turismo y transporte de carga.

Dra. Thais Mayorga, Jefa Regional de Salud de la Cruz y de Peñas Blancas

Se llevó a cabo entrevista a la personera (T. Mayorga, 25 febrero de 2022), a Thais Mayorga, Jefa Regional del Ministerio de Salud de La Cruz y de Peñas Blancas, quien accedió muy amablemente a contestar las preguntas que se le hicieron, dicha entrevista fue brindada por medio de la herramienta informática Teams.

¿Con la llegada de la pandemia de la COVID-19, conoce usted cuáles fueron los principales problemas en la logística del comercio que se enfrentaron en la Frontera de Peñas Blancas?

Desde el periodo de pandemia, cuyo primer caso fue en marzo de 2020, vienen una serie de alertas en el sector salud, una de las limitaciones fue la no articulación de los distintos sectores sociales y de las diferentes instituciones que debían participar de forma coordinada, todos trabajaban, pero de forma separada. Esa desarticulación implicó falta de liderazgo

institucional, cada una tuvo que ejercer sus competencias a nivel sanitaria, ambiental y epidemiológica.

El esfuerzo se realizó para integrar a los actores que intervienen en el área de la salud, ya que el enfoque era preservar la salud dentro del país y en la frontera, para evitar e introducir el virus al país.

Como trabajadores de salud en cargos de administración pública, se sintió el vacío de cómo articularlo con los gobiernos locales y las instituciones en frontera, si no ingresaban los transportistas, había riesgo de desabastecimiento de mercancías y, si ingresaban, había riesgo de que el virus de la Covid se desplegara, por lo que ese equilibrio costó.

¿Conoce usted si se incrementaron los costos en que se incurrió por parte de los dueños de las mercancías y transporte durante la pandemia producto de la COVID-19 en la Frontera de Peñas Blancas?

No cuenta con información por ser del área de salud.

¿Producto de la llegada de la pandemia de la COVID-19, me podría indicar si aumentaron los tiempos de espera de las mercancías y unidades de transporte de carga? ¿En caso de aumentar, en cuanto tiempo fue?

No cuenta con información por ser del área de salud.

¿Conoce usted cuáles fueron las mercancías que se vieron más afectadas con la pandemia, producto de los atrasos y tiempos de espera en la frontera de Peñas Blancas?

No se cuenta con información por ser del área de salud.

¿Me podría indicar las principales estrategias que se utilizaron en la Frontera de Peñas Blancas para la mitigación de los efectos negativos de la COVID-19? ¿Cómo estas medidas favorecieron a la fluidez del comercio internacional?

Se adaptó una oficina para los funcionarios de migración en el edificio de la Aduana, lo que permitió atender a los transportistas, mantener el distanciamiento y brindar un mejor servicio.

¿Conoce usted cuáles son los principales problemas de infraestructura que se tiene en la Frontera de Peñas Blancas?

Se requieren espacios adecuados para ubicar personas ante situaciones de crisis.

¿Considera que los problemas de infraestructura en la frontera de Peñas Blancas potenciaron la afectación en el comercio con la llegada de la COVID-19?

Se hubiera deseado contar una infraestructura adecuada en el buen sentido, donde todas las personas tuvieran espacios adecuados, y una buena coordinación, articulación, conducción, liderazgo y políticas a nivel local.

La infraestructura si es importante, pero no es determinante al actuar. El no contar con suficiente personal no implica que no se aborden ciertos temas, por ejemplo, apoyo de la Comisión de Emergencia, fue la respuesta a la gestión de acuerdo con la necesidad. Sí se contó con apoyo político, a través de la gestión se dio la atención oportunamente, se fortaleció el recurso humano, ampliando horarios, con autorización de tiempo extraordinario, se movilizó personal desde otras zonas del país.

El mayor trabajo a nivel de mercancías y aduanas fue lo más fuerte, a nivel de turismo se cerró.

El proyecto del PIF se aceleró producto de la necesidad, el proyecto está muy avanzado que va a favorecer mucho.

¿Tomando en cuenta su valiosa experiencia en la Frontera de Peñas Blancas, me podría indicar ante posibles situaciones como lo fue la pandemia de la COVID-19 y que se presenten en un futuro los elementos de mejora o recomendaciones para el Gobierno y para el sector privado?

Tiene que haber un compromiso por parte de instituciones que tiene que ver con salud, evaluando y dando seguimiento a políticas a cada institución, labor de rectoría de las instituciones es muy importante para el seguimiento y evaluación de las instituciones, cada institución debe estar actualizando a los funcionarios en temas de protocolos.

Otro aspecto importante para la frontera de Peñas Blancas es la creación de políticas y recursos específicos en materia de migración, para brindar atención de migrantes, especialmente por la no coordinación con el país vecino, recursos para la población a patria - migrante y también para la población regular. Esta pandemia vino a sensibilizar que también otras personas necesitan apoyo y, por lo tanto, se requieren más recursos.

Todas las decisiones se tomaron en un nivel central político normativo y no en los cantones, los gobiernos locales no tuvieron participación, las decisiones se tomaron a nivel central, se debió analizar desde una perspectiva a nivel central.

Dr. Mario Cascante, jefe de SENASA del Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG) de Peñas Blancas

Se llevó a cabo entrevista al personero (M. Cascante, 2 febrero de 2022), a Mario Cascante, jefe de Salud Animal - SENASA del Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG) de Peñas Blancas, quien accedió muy amablemente a contestar las preguntas que se le hicieron, dicha entrevista fue brindada vía telefónica.

¿Con la llegada de la pandemia de la COVID-19, conoce usted cuáles fueron los principales problemas en la logística del comercio que se enfrentaron en la Frontera de Peñas Blancas?

Hubo que hacer cambio de choferes de las unidades de transporte de carga, porque si venían de Centro América no podían ingresar, en los regímenes aduaneros de importaciones y tránsito, solo se permitían choferes nacionales, atrasaba el trámite, porque el chofer tenía que hacer todos los trámites y también había que desinfectar las cabinas de los camiones, en principio, debió hacerlo el Ministerio de Salud, el riesgo de contagio era de salud humana, el MAG hizo la fumigación de dichas cabinas, implicó coordinar entre SENASA Y SFE del MAG horarios para desinfectar las cabinas, lo que generó atrasos, ya que fue una nueva función que se le estableció al MAG.

Al inicio de la pandemia considera que se disminuyeron la cantidad de trámites, exportaciones, importaciones y tránsitos se vieron muy afectados, principalmente por la incertidumbre de lo que sucedería, dándose una afectación muy fuerte en Costa Rica, Centro América y a nivel mundial.

La implementación de los Convoy, afectó porque se manejaban el traslado a ciertas horas del día, por ejemplo, si salía en horas de la tarde para Paso Canoas, implicaba que los camiones que ingresaban hoy se tenían que esperar para ser enviados hasta el día siguiente. La custodia de los camiones se hacía por parte de la Fuerza Pública. El objetivo del convoy era que no se detuvieran a comer en cualquier sitio, sino en un solo lugar que tuviera las condiciones para prevenir la transmisión, con todas las medidas de higiene. Un dato importante es que estuvo muy ordenada la zona primaria de la frontera de Peñas Blancas, desapareció el comercio informal, ventas ambulantes, cambistas de moneda con el apoyo del Gobierno Central, ya que vino mucho personal de apoyo de policía.

¿Conoce usted si se incrementaron los costos en que se incurrió por parte de los dueños de las mercancías y transporte durante la pandemia producto de la COVID-19 en la Frontera de Peñas Blancas?

Es muy probable que sí se hayan aumentado los costos, a nivel de Gobierno no hubo cambios en las tarifas, por ejemplo, se mantuvo la tarifa por fumigación. Aumentos en los costos, por ejemplo, si viene un refrigerado en tránsito, esperar hasta el siguiente día, por el convoy que implicó aumento en los costos para mantener el contenedor frío. El hecho de durar más tiempo en frontera implicó aumentó en los costos de las horas extras en que incurrían los choferes.

¿Producto de la llegada de la pandemia de la COVID-19, me podría indicar si aumentaron los tiempos de espera de las mercancías y unidades de transporte de carga? ¿En caso de aumentar, en cuánto tiempo fue?

Debido a que al inicio de la pandemia con el enganche y desenganche no solo se optó por cambio de chofer, sino por cambio de cabezal, implicaba un atraso, porque se debía hacer otra tramitología, había que esperar a que el otro cabezal llegara, más los cambios de información en los sistemas informáticos del gobierno.

Con el convoy implicó a que se diera más espera al tener que esperar hasta que se juntara un grupo de camiones para desplazarlos hasta la frontera de Paso Canoas.

¿Conoce usted cuáles fueron las mercancías que se vieron más afectadas con la pandemia, producto de los atrasos y tiempos de espera en la frontera de Peñas Blancas?

Principalmente, los productos perecederos que se dañan más rápido por estar más tiempo, no es lo mismo un camión de camarones a un menaje de casa, pero en general, se considera que no hubo afectación de productos perecederos, pero sí eran de mayor riesgo por su naturaleza.

¿Me podría indicar las principales estrategias que se utilizó en la Frontera de Peñas Blancas para la mitigación de los efectos negativos de la COVID-19? ¿Cómo estas medidas favorecieron a la fluidez del comercio internacional?

Se habilitó una oficina de migración para los transportistas para que el despacho de los transportistas fuera más rápido, con mayor refuerzo de personal en las instituciones.

¿Conoce usted cuáles son los principales problemas de infraestructura que se tienen en la Frontera de Peñas Blancas?

Al tener muchos contenedores en espacios cuyo suelo era muy suave, se hundían, se tuvo que hacer trabajos de mejora en la Calle de Piedra, o sea, no se contó con espacios con infraestructura adecuada para el parqueo de camiones.

¿Considera que los problemas de infraestructura en la frontera de Peñas Blancas potenciaron la afectación en el comercio con la llegada de la COVID-19?

Considero que el COVID es una circunstancia que trae el chofer, no afecta la mercancía. Para efectos de interés cuarentenario siempre hay que hacer inspección física, por la función de SENASA como barrera a productos infecciosos, no se podría depender de un escáner.

La inspección física debe hacerse por el MAG, la inspección siempre sería intrusiva a nivel de carga que es de interés cuarentenario.

¿Tomando en cuenta su valiosa experiencia en la Frontera de Peñas Blancas, me podría indicar ante posibles situaciones como lo fue la pandemia de la COVID-19 y que se presenten en un futuro los elementos de mejora o recomendaciones para el Gobierno y para el sector privado?

Considero que las medidas tomadas fueron bastante adecuadas, todo fue muy novedoso y funcional.

Se podría implementar en la frontera el sistema que se implementó para los trabajadores agrícolas temporales, se montó un sistema denominado SITLAN, controla a los trabajadores agrícolas que vienen de Nicaragua, le dan una trazabilidad al trabajador agrícola que ingresa, es un programa del MAG, que liga a la finca de café con los trabajadores, se les exige la prueba Covid, el Ministerio de Salud le da trazabilidad a la persona, va a la empresa correspondiente ya sea de café, piña, caña, etc. Considera que este sistema es aplicable en comercio, ya que tiene que ver con productos exportables, como lo son los melones de exportación.

Sr. Juan Carlos Alán Corea, equipo de Apoyo a la Gerencia de la Aduana de Peñas Blancas

Se llevó a cabo entrevista al personero (J. Alán, 25 febrero de 2022), Juan Carlos Alan Corea, funcionario del equipo gerencial de la Aduana de Peñas Blancas, quien accedió muy amablemente a contestar las preguntas que se le hicieron, dicha entrevista fue brindada vía teams.

¿Con la llegada de la pandemia de la COVID-19, conoce usted cuáles fueron los principales problemas en la logística del comercio que se enfrentaron en la Frontera de Peñas

Blancas?

Por ser una pandemia, un problema atípico para todo el planeta, existe un antes y un después de la pandemia.

Para la aduana de Peñas Blancas fue preocupante, ya que se requería cumplir con los controles de salud, y a la vez, estar contemplado los procedimientos aduaneros, con la pandemia de la Covid, el procedimiento de ingreso y salida de mercancías y vehículos dio un giro radical, donde con la pandemia, primeramente el transportista tenía que cumplir con los requisitos sanitarios (prueba Covid), posteriormente, el ingreso por parte de Migración, luego, el Ministerio de Agricultura y, por último, la autorización de la aduana.

Con el enganche y desenganche, los choferes daban el contenedor al otro transportista y lo “pegaban” al cabezal, implicó que se hicieran largas filas, devolución de productos a la empresa de la frontera por posibles vencimientos de los productos y daños y afectación de algunos productos en la fila, este proceso de enganche y desenganche en una zona primaria era un proceso muy lento, ya que no se cuentan con las condiciones de infraestructura adecuada.

En relación con el convoy se realizaban dos veces al día, a las 10 a.m. y el otro aproximadamente a las dos de la tarde, este procedimiento fue liderado por el Ministerio de Salud, en conjunto con las demás instituciones que tienen que ver con la autorización y agilización del comercio internacional.

Durante la pandemia y a la fecha, se coordinó adecuadamente con las autoridades de la aduana de Nicaragua, se coordinaba el paso ágil de productos de emergencias, por ejemplo, el oxígeno que urgía para la atención de enfermos contagiados de Covid.

Se emitía lineamientos constantemente por parte de las altas autoridades, migración daba tiempos de estadía, según la situación de evolución de la pandemia, se autorizaba el traslado de mercancías hacia un depósito fiscal, siempre y cuando tuvieran las condiciones de salud para poder albergar los conductores. Migración les daba unos 10 días de estadía en el país, no podían buscar carga para traer de regreso, solo si hubiera carga en el depósito fiscal donde se ubicaba no podían ir a otro lugar, la Aduana tenía que ajustarse a las nuevas medidas del Gobierno que se implementaban constantemente.

¿Conoce usted si se incrementaron los costos en que se incurrió por parte de los dueños de las mercancías y transporte durante la pandemia producto de la COVID-19 en la Frontera de Peñas Blancas?

Con el enganche y desenganche, los choferes daban el contenedor al otro transportista y lo “pegaban” al cabezal, implicó mayores costos para los dueños de las mercancías, ya que cambia el proceso, devolución de productos a la empresa de la frontera por posibles vencimientos de los productos, daños y afectación de algunos productos en la fila afectaba los costos, este proceso de enganche y desenganche en una zona primaria era un proceso muy lento, ya que no se cuentan con las condiciones de infraestructura adecuada, ese atraso se traslada en costos adicionales para la empresa. Hubo casos de medios de transportes de Honduras y Guatemala que se tuvieron que devolver de Nicaragua, había mucho hermetismo, la frontera estaba paralizada para hacer un buen control, situación que implicó mayores costos para las empresas.

¿Producto de la llegada de la pandemia de la COVID-19, me podría indicar si aumentaron los tiempos de espera de las mercancías y unidades de transporte de carga? ¿En caso de aumentar, en cuánto tiempo fue?

Las filas aumentaron y el riesgo de los contagios de los funcionarios, hubo un compromiso por parte de todos los funcionarios de la aduana, a nivel institucional fue muy grande, a pesar que no fueron vacunados como con las demás instituciones, no nos vimos como funcionarios de primera línea.

Para evitar contagios, se instaló en la zona primaria de la aduana un espacio, los transportistas tenían que esperar el resultado de la prueba, implicaba que la carga tenía que quedarse más tiempo.

El tránsito internacional se afectaba por la espera hasta el otro día que saliera el convoy, el atraso de los medios de transporte por el tiempo de espera de los resultados de las pruebas COVID.

¿Conoce usted cuáles fueron las mercancías que se vieron más afectadas con la pandemia, producto de los atrasos y tiempos de espera en la frontera de Peñas Blancas?

Principalmente los productos perecederos que tuvieron que devolverse de la frontera al inicio de la pandemia a su origen para evitar daños mayores.

¿Me podría indicar las principales estrategias que se utilizaron en la Frontera de Peñas Blancas para la mitigación de los efectos negativos de la COVID-19? ¿Cómo estas medidas favorecieron a la fluidez del comercio internacional?

Se estableció una adecuada coordinación institucional y la aduana cedió un espacio, un

área amplia a Migración para atender los transportistas.

¿Conoce usted cuáles son los principales problemas de infraestructura que se tienen en la Frontera de Peñas Blancas?

La frontera requiere de infraestructura adecuada para que las entidades de Gobierno realicen los procesos de control y revisión de vehículos y mercancías.

¿Considera que los problemas de infraestructura en la frontera de Peñas Blancas potenciaron la afectación en el comercio con la llegada de la COVID-19?

La infraestructura en la frontera de Peñas Blancas, aunque se le han hecho mejoras, tengo 21 años de estar en la frontera y sí se han hechos esfuerzos agilización para mejorar los servicios a nivel de carga y turismo.

Si se hubiera tenido una mejor infraestructura para enganche y desenganche, espacios adecuados para el parqueo de camiones de los transportistas.

Lo ideal es haber contado con la infraestructura que se pretende establecer con la modernización de la frontera PIF del BID, que debe ser atendido urgentemente por el Gobierno.

¿Tomando en cuenta su valiosa experiencia en la Frontera de Peñas Blancas, me podría indicar ante posibles situaciones como lo fue la pandemia de la COVID-19 y que se presenten en un futuro los elementos de mejora o recomendaciones para el Gobierno y para el sector privado?

Debe haber apoyo político del Gobierno Central en cuanto a recursos, personal, seguridad.

Deben existir recursos para este tipo de pandemias o crisis similares, no solo contar con recursos de la comisión de emergencia. Impulsar y dar un manejo adecuado de la sostenibilidad para dar continuidad a los objetivos del desarrollo sostenible y la disminución de los efectos perjudiciales para el medio ambiente, ya que con la pandemia de la COVID- 19, se dio un retroceso a nivel mundial en los logros en materia ambiental por el uso de guantes y mascarillas.

Con la pandemia quedó evidenciado que se debió haber abierto la frontera las 24 horas lo que implica tener más personal, tanto en el sector público como en el privado, con tres turnos de trabajo garantizando un mejor control y, a la vez, facilitando las operaciones de comercio internacional.

Debido al riesgo de los contagios de los funcionarios donde siempre hubo un compromiso por parte de todos los funcionarios de la aduana, MAG, a pesar de esto no fueron

vacunados como con las demás instituciones, no nos vimos como funcionarios de primera línea, se recomienda ante futuros casos, ser contemplados a los funcionarios de la Aduana y el MAG, funcionarios de atención prioritaria de primera línea y ser vacunados.

Sr. Leonel Gómez, REX CARGO, Costa Rica.

Se llevó a cabo entrevista al personero (L. Gómez, 25 febrero de 2022), a Leonel Gómez VP Business Development Rex Cargo, Costa Rica, quien accedió muy amablemente a contestar las preguntas que se le hicieron, dicha entrevista fue brindada vía teams.

¿Con la llegada de la pandemia de la COVID-19, conoce usted cuáles fueron los principales problemas en la logística del comercio que se enfrentaron en la Frontera de Peñas Blancas?

Se vivió una experiencia inesperada para el comercio en la parte pública y privada, hubo que prepararse ante muchos inciertos.

El transporte terrestre fue el primero en afectarse y, paralelamente, los depósitos fiscales, Zonas Francas y un impacto en los servicios que no estaban relacionados con la pandemia.

Fue necesario considerar toda una logística en los depósitos fiscales autorizados contar con servicios sanitarios y un lugar apto para los choferes, kits de limpieza, estacionar los equipos en un lugar donde no colapsara la entrada de los demás equipos.

Llegó un momento donde se tenía muchas personas en un lugar privado como es un depósito fiscal, se tenía muchas filas de camiones, el personal tuvo que ampliar horarios hasta horas de la noche, sábados y domingos, extra horarios que las aduanas autorizaban.

Se dieron etapas: primeramente, el transporte terrestre, luego el almacenamiento en las bodegas colapsadas, por lo que se tenían que buscar bodegas externas, y los clientes duplicaron las compras y, por ende, los trámites para el periodo de marzo 2020 a mayo 2020, Semana Santa 2020 se dio un colapso, no solo en las fronteras terrestres, sino también en el Puerto de Caldera, por la demoras de contenedores, donde se juntaba el tiempo de estadía dado por migración con el tiempo de ruedo de los camiones.

El enganche y desenganche fue un éxito, sí hubo reacción del sector público y privado, donde constantemente se emitían resoluciones de actualización por parte de aduanas, determinando que hubo acciones público privadas muy interesantes.

¿Conoce usted si se incrementaron los costos en que se incurrió por parte de los dueños de las mercancías y transporte durante la pandemia, producto de la COVID-19 en la Frontera

de Peñas Blancas?

Según los clientes lo indican, en el caso de los camiones subcontratados se vieron muy afectadas para productos como salsas de tomate, pastes de tomate que fueron saliendo para supermercados, atrasos de 6 y 12 horas, dependiendo de las filas y del convoy en que se autorizara.

¿Producto de la llegada de la pandemia del COVID-19, me podría indicar si aumentaron los tiempos de espera de las mercancías y unidades de transporte de carga? ¿En caso de aumentar, en cuánto tiempo fue?

Según los clientes lo indican, en el caso de los camiones subcontratados, se vieron muy afectadas para productos como salsas de tomate, pastes de tomate que fueron saliendo para supermercados, atrasos de 6 y 12 horas dependiendo de las filas y del convoy en que se autorizara.

¿Conoce usted cuáles fueron las mercancías que se vieron más afectadas con la pandemia, producto de los atrasos y tiempos de espera en la frontera de Peñas Blancas?

No hubo afectación a los productos, se devolvieron camiones y, en muchos casos, se volvió a re empacar, cambiar cajas, fue más factible devolver trámites, pidieron cambios de espacios, los medicamentos de clientes que se iban a dañar y venían de México, se tuvo mucho apoyo a los productos perecederos o por dañar.

¿Me podría indicar las principales estrategias que se utilizó en la Frontera de Peñas Blancas para la mitigación de los efectos negativos del COVID-19? ¿Cómo estas medidas favorecieron a la fluidez del comercio internacional?

Coordinación entre el sector público y privado con una adecuada retroalimentación de la información del sector público en cuanto a resoluciones conforme el avance de la pandemia.

¿Conoce usted cuáles son los principales problemas de infraestructura que se tienen en la Frontera de Peñas Blancas?

Ingreso lento de unidades de transporte a Nicaragua por problemas de infraestructura, principalmente vial.

¿Considera que los problemas de infraestructura en la frontera de Peñas Blancas potenciaron la afectación en el comercio con la llegada de la COVID-19?

Se ha dejado de lado el Puesto Aduanero de Las Tablillas, ya que la infraestructura, carreteras, puntos de salida sí es relevante, con pandemia y sin pandemia se podría evitar atrasos

de 10-12 horas, saliendo de Costa Rica a Nicaragua por la frontera de Peñas Blancas.

¿Tomando en cuenta su valiosa experiencia en la Frontera de Peñas Blancas, me podría indicar ante posibles situaciones como lo fue la pandemia del COVID-19 y que se presenten en un futuro los elementos de mejora o recomendaciones para el Gobierno y para el sector privado?

Hacer las exportaciones como aduana de salida la aduana de donde sale la mercancía y no en Peñas Blancas, si salen con revisión que las hagan en la aduana de inicio, que la frontera solo sea de paso, por las condiciones de infraestructura, ha habido atrasos, por ejemplo, en químicos y agroquímicos.

Incrementar el envío de mercancías por Las Tablillas, ya que no se dio el Ferry a El Salvador, e implica hacer los trámites vía terrestre, mejorando la infraestructura y mediante alianzas público privadas.

Sectorizar a la industria farmacéutica y médica, no es lo mismo una industria ferretera de tiendas, que una industria de supermercados, por lo que sería muy bueno que haya alguien revisando lo que trae el contenedor, por ejemplo, no es lo mismo un contenedor de sartenes a un contenedor de lácteos de yogurt o farmacéuticos. Inclusive algunas empresas siendo farmacéuticos traen muebles, pero si algún funcionario revisa que sí es o no es producto perecedero, implica que se puede organizar mejor, se conoce que es complicado por falta de recursos en el sector público, pero se podría desplazar personal de los auxiliares de la función pública que pueden apoyar identificando los productos y materia primas urgentes, por ejemplo, para medicamentos por medio del control de citas, sin dejar de lado los demás trámites.

Hay que unir fuerzas para mejorar los regímenes de importación e importación y el análisis de estos son muy importantes para ver la importancia de estos puestos fronterizos.

Contar con una aduana con todas las condiciones, cámaras, agencias de aduanas, estructura organizacional y un lugar alterno para Peñas Blancas. La experiencia fue enriquecedora, los Auxiliares de la Función Pública pueden hacer procesos que agilicen el comercio internacional, la dinámica de traer cargas a San José, se abarataron costos de importación, fletes de 1300 a 800 dólares se abarataron con la opción de lo que se llama la vuelta redonda a la operación, traer de vuelta cargado el contenedor.

Dar impulso con más comercio en el Puesto Aduanero de las Tablillas y juntar con APM terminal el flujo de comercio. Las calles amplias de la ruta de Los Chiles al Caribe permiten estacionamientos para camiones, la pandemia enseñó mucho que podemos enfrentar las crisis

juntos sector público y privado esa fue la mejor enseñanza.

Sr. Asdrúbal Villalobos de la empresa HA Logix y Sr. Francisco Quirós Tencio, de CANATRAC

Se llevó a cabo entrevista a los personeros (A. Villalobos y F. Quirós, 25 febrero de 2022), Asdrúbal Villalobos M., presidente, Asociación de Agentes de Aduanas de Costa Rica. / Director de Operaciones HA LOGIX. y el Sr. Francisco Quirós Tencio, Director Ejecutivo Cámara Nacional de Transportistas de Carga (CANATRAC), quienes accedieron muy amablemente a realizar la entrevista en conjunto y contestar las preguntas que se les hicieron, dicha entrevista fue brindada vía teams.

¿Con la llegada de la pandemia de la COVID-19, conoce usted cuáles fueron los principales problemas en la logística del comercio que se enfrentaron en la Frontera de Peñas Blancas?

Don Francisco Quirós: A nivel general la pandemia tiene que dejar una conclusión inicial, que ante una crisis de esta magnitud lo primero que debe hacer el estado de Costa Rica es una mesa de trabajo pública privada, hubiera sido importante la participación del sector privado en la resolución de enganche y desenganche para atender la problemática.

En Costa Rica, lo que se haga afecta directamente a Centroamérica, ya que somos un referente comercial y el enganche y desenganche crearon una serie de acciones a nivel de la región que limitaron mucho el comercio y libre tránsito de mercancías.

En abril de 2020, se hizo una mesa de trabajo, CANATRAC tomó la batuta y se sugirieron algunas opciones al enganche y desenganche, se propuso el redestino a Depósito Fiscal, garantizando un control sanitario en ruta.

En relación con los GPS, el Ministerio de Salud solicitó que se les incorporaran a los camiones para un mejor control sanitario, esto fue propuesto por otra entidad del sector privado. En relación con el GPS sanitario, el costo no lo asumió ni el transportista ni el Estado de Costa Rica, con un valor de 20 dólares, fue acogido por las cámaras y así se logró abrir fronteras, para que el comercio intrarregional fluyera por nuestro país.

Aduanas fue un actor muy importante por el compromiso y las facilidades que se brindaron por parte del Director General, el Subdirector General y el Gerente de la Aduana de Peñas Blancas.

Don Asdrúbal Villalobos: Nunca se está preparado para crisis inéditas como esta, la

legislación, documentación comunitaria, los procesos administrativos, las herramientas son hechas para tiempos normales y, si en muchas oportunidades son lentas, para tiempos normales, aún más para estas crisis.

Hubo un pánico en el sector de salud que paralizó las actividades y estuvo enfocado en la salud, se paralizaron y se atrasaron decisiones importantes, hubo crisis en las fronteras, que ya están atrasadas y no tienen capacidad, en tiempos normales 4,5 km de fila de unidades de transporte de carga en tiempos normales, aunado a que Nicaragua es un país complejo.

El enganche y desenganche no funcionó, no había condiciones para los transportistas, era muy riesgoso para contagiarse del virus.

Desde el inicio de la pandemia tuvo que haber accionado los ministros de COMIECO y también la SIECA como encargada de emitir los documentos comunitarios de la región, les faltó coercitividad para que todos los países se alinearan a hacer un documento comunitario, en un documento que abarcara el flujo de mercancías y el control sanitario con la toma de decisiones políticas de seguridad, facilitación y control.

Peñas Blancas, se convirtió en una frontera muy peligrosa al no tener infraestructura adecuada.

Después de dos semanas donde el sector transportista ya había sido afectado en la frontera por las largas filas y por un tema de humanidad para los transportistas, se creó un comité de crisis integrado por la Ministra de Comercio Exterior, la Directora de Comercio Exterior, CANATRAC y otros actores del sector privado, Dirección General de Aduanas, que gestionaron aspectos sumamente importantes.

Una de las lecciones aprendidas con esta pandemia es que para las empresas de Costa Rica, el mercado de Centroamérica y México son mercados muy importantes, por lo que ante este tipo de situaciones se requiere contar con una mejor plataforma para dejar previsto que esto que paso con la pandemia puede volver, y asegurar la continuidad del negocio, especialmente, tomarlo en cuenta con el proyecto PIF del BID, se deben buscar los mecanismos para que las fronteras de Centroamérica no se detengan nunca, es importante el apoyo y coordinación de la SIECA, Sistema Aduanero Nacional y COMIECO.

Este ejercicio de entrevista que estamos realizando sería excelente para generar un foro a nivel centroamericano coordinado por SIECA o por el Ministerio de Comercio Exterior de Costa Rica (Comex).

A este tipo de situaciones se le debe dar un enfoque global: No solo pensar en el plano de la salud, hubo mucho desempleo, reducción salarial, jornadas, cierres temporales, debe haber un aprendizaje.

Como empresa privada estar muy cerca de los gremios, con las primeras medidas se aseguraron que el libre tránsito se diera, excepto en Peñas Blancas, donde se hizo un tipo de “nudo gordiano”, difícil de resolver por haber actores de varios países, producto de varios temas, la crisis generó que se aumentaran los problemas normales y generara un efecto en la economía que afectó al mercado nacional y otras empresas de Centroamérica. Hubo un esfuerzo enorme de todos los actores, faltó capacidad política de COMIECO, involucramiento oportuno del sector privado, los primeros 15 días de la pandemia solo se dio la visión del sector salud, por lo que es importante que SIECA y COMIECO deben plantear una mejora para el futuro ante este tipo de situaciones.

¿Conoce usted si se incrementaron los costos en que se incurrieron por parte de los dueños de las mercancías y transporte durante la pandemia producto del COVID-19 en la Frontera de Peñas Blancas?

Don Francisco: Al inicio de la pandemia con el plan de ruta sanitaria hubo un periodo de acomodo y aprendizaje, cuantificadamente no es posible dar el dato, había mucho temor a nivel sanitario, esos incrementos de costos, más que para el sector transportistas, que no criticaban tanto el costo, sino que se ofreciera una solución logística producto de la crisis sanitaria, por lo que después de estar 22 días estacionados, los costos no fueron tan elevados e impagables.

En cuanto al enganche y desenganche había que pagar dos fletes por el cambio de chofer, además, existía una responsabilidad solidaria de llevar ese furgón de otra persona, era un riesgo droga, menos mercancía, esa figura se hubiera evitado el cierre de fronteras que sí impactó costos y afectó costos de las empresas en esos dos días.

Don Asdrúbal: En relación con el enganche y desenganche no fue funcional, ya que se puede decir que actualmente el mercado de choferes está constituido por un 50 % de empresas unitarias y el restante 50 % por los transportistas unitarios de Centroamérica, por lo que el enganche y desenganche funciona cuando una empresa tiene choferes y equipos en toda Centroamérica y, en este caso, no existía eso.

En relación con los costos como empresario, un promedio de viajes a Centroamérica no

se lograba ni un solo viaje, había que seguir pagando el seguro, gastando viáticos implicó costos adicionales.

¿Producto de la llegada de la pandemia de la COVID-19, me podría indicar si aumentaron los tiempos de espera de las mercancías y unidades de transporte de carga? ¿En caso de aumentar, en cuánto tiempo fue?

Hubo un pánico en el sector de salud que paralizó las actividades y estuvo enfocado en la salud, se paralizaron y atrasaron decisiones importantes que generó filas de unidades de transporte de carga y por lo tanto tiempos mayores de espera de más de 15 días en algunos casos.

¿Conoce usted cuáles fueron las mercancías que se vieron más afectadas con la pandemia, producto de los atrasos y tiempos de espera en la frontera de Peñas Blancas?

Algunos camiones se devolvieron al origen para evitar que se dañaran las mercancías

¿Me podría indicar las principales estrategias que se utilizaron en la Frontera de Peñas Blancas para la mitigación de los efectos negativos de la COVID-19? ¿Cómo estas medidas favorecieron a la fluidez del comercio internacional?

Aduanas fue un actor muy importante por el compromiso y las facilidades que se brindaron las autoridades superiores y los encargados en la frontera

Después de 2 semanas del inicio de la pandemia se creó un comité de crisis de alto nivel entre COMEX, Aduanas y sector privado

¿Conoce usted cuáles son los principales problemas de infraestructura que se tienen en la Frontera de Peñas Blancas?

No se cuenta con carreteras adecuadas para el tránsito ante el gran volumen de unidades de transporte que transitan diariamente por la frontera, en promedio 600 unidades de transporte diarias.

¿Considera que los problemas de infraestructura en la frontera de Peñas Blancas potenciaron la afectación en el comercio con la llegada de la COVID-19?

Don Francisco: Los problemas de infraestructura no potenciaron el problema de la pandemia se debe mejorar y poner a conversar todas las instituciones que convergen en la frontera, la infraestructura no potenció la crisis, sino que los garantes de la funcionalidad de la frontera no se sentaron, sino hasta después de 15 días, pero tuvo que haber sido de inmediato.

Quedó en evidencia que la SIECA – COMIECO, tuvieron que haber creado

instrumentos de integración y crear una política estandarizada para la región, se requiere una mayor incidencia y músculo político y diplomático.

Don Asdrúbal: Infraestructura no potenció la pandemia, pero no facilitó el manejo, no se contaba con una infraestructura de manejo de control de personas, mercancías y personas

Carreteras no fueron pensadas como estratégicas para el comercio, sino militarmente, por eso, la interamericana pasa por el Cerro de la Muerte, los flujos de comercio de mercancías y personas con los controles sanitarios de salud y migración no están alineados ni con la tecnología, se duró mucho tiempo para aliarse con laboratorios para los resultados de las pruebas Covid, situación que no permitió ser más eficiente en el manejo de la pandemia.

Convenio marco de Centroamérica supra nacional no ayudó, al contrario, implicó la toma de decisiones, este foro como países debemos hacer en el futuro, cómo queremos administrar nuestras fronteras y comercio para Centroamérica, que es el segundo mercado más importante de Costa Rica.

¿Tomando en cuenta su valiosa experiencia en la Frontera de Peñas Blancas, me podría indicar ante posibles situaciones como lo fue la pandemia del COVID-19 y que se presenten en un futuro los elementos de mejora o recomendaciones para el Gobierno y para el sector privado?

Don Asdrúbal: Es muy importante que las universidades tomen estos temas para análisis para contar las historias vividas, un país debe saber las causas de las dificultades que ha tenido y cómo prevenirlas, qué debo mejorar para resolverlo.

Tomar decisiones adecuadas en una pandemia en una situación de crisis debe tomar un líder político, empresarial, gremial sobre la marcha, a la hora de exponer es un tema importante, no solo para cumplir un requisito, sino para estar preparados a lo que venga en el futuro.

Sr. Mauricio Morales Berrocal, jefe del Departamento Técnico de la Aduana de Peñas Blancas

Se llevó a cabo entrevista al personero (M. Morales, 02 marzo de 2022), Mauricio Morales Berrocal, jefe del Departamento Técnico de la Aduana de Peñas Blancas, quien accedió muy amablemente a contestar las preguntas que se le hicieron, dicha entrevista fue brindada vía teams.

¿Con la llegada de la pandemia de la COVID-19, conoce usted cuáles fueron los principales problemas en la logística del comercio que se enfrentaron en la Frontera de Peñas Blancas?

Afectación con los plazos de permanencia para los transportistas en el país a nivel migratorio, de 30 a 10 y a 5 días, generaron manifestaciones.

Las pruebas Covid no estaban contempladas para la región, creando un impacto económico y social.

Con el tema del convoy, posteriormente el GPS, en vez de ser ágil, había que esperar hasta que estuvieran listos y con patrullas adelante y atrás.

Había instrucción del Ministerio de Salud de custodia de unidades de transporte, sin considerar aspectos de migración, aduanas y MAG, afectando los procesos de las instituciones.

¿Conoce usted si se incrementaron los costos en que se incurrió por parte de los dueños de las mercancías y transporte durante la pandemia, producto de la COVID-19 en la Frontera de Peñas Blancas?

Sí se vieron afectados los costos, debido a que los transportistas aumentaron la instancia en frontera, además, se estableció el costo de los GPS en los camiones, el costo de ingresar en los depósitos fiscales.

Hubo momentos de zozobra, debido al riesgo de contagio, no todas las personas o pilotos querían viajar a los países por el riesgo a contagiarse, inclusive por costos más altos. El costo de estar esperando en frontera a que el convoy salga hasta el siguiente día.

¿Producto de la llegada de la pandemia del COVID-19, me podría indicar si aumentaron los tiempos de espera de las mercancías y unidades de transporte de carga? ¿En caso de aumentar, en cuánto tiempo fue?

En la frontera de Peñas Blancas el promedio para trámites es el siguiente: Importación: tres horas; Tránsito: dos horas 35 minutos; exportación: 2 horas 30 minutos.

En pandemia los tiempos de espera pasaron de horas a días, por ejemplo, tiempos de espera por el convoy de un día para otro.

En ocasiones, debido a los controles de GPS que no alcanzaban y las UTS no se podían ir, implicaba atrasos de hasta un día, los GPS, se activaban como estrategia del Ministerio de Salud para garantizar que iban a tomar la ruta a los depósitos fiscales.

¿Conoce usted cuáles fueron las mercancías que se vieron más afectadas con la pandemia, producto de los atrasos y tiempos de espera en la frontera de Peñas Blancas?

Principalmente las que viajaban en el convoy, pues tenían que esperar a que saliera el grupo de camiones juntos y se agravaba si era un producto perecedero.

¿Me podría indicar las principales estrategias que se utilizó en la Frontera de Peñas Blancas para la mitigación de los efectos negativos de la COVID-19? ¿Cómo estas medidas favorecieron a la fluidez del comercio internacional?

Aplicación de resoluciones de importación temporal de turistas, al no salir los turistas, implicaba que no podían salir y se les iba dando el tiempo conforme se sacaran las resoluciones.

Durante la pandemia se notó un cambio cultural en la forma de trabajar, por ejemplo, exportación, se hicieron cambios donde en el patio solo podían ingresar las unidades para inspección.

Las empresas que cumplieran con lo establecido en el documento DGA-016-2020, sobre el uso de carril especial lo podían utilizar.

Un salón para Migración en el mismo edificio de la aduana, para atender transportistas y que no hubiera mezcla de funcionarios de aduanas y Migración en una sola oficina por el riesgo al contagio.

Al pasar el país a un tema sanitario, provocaba a aduanas una reingeniería inmediata que no estaban considerados.

Metamorfosis de ir adaptándose en las instituciones a la parte sanitaria, que está por encima de cualquier norma.

¿Conoce usted cuáles son los principales problemas de infraestructura que se tienen en la Frontera de Peñas Blancas?

La infraestructura se hace pequeña para el volumen de las operaciones, sumado a que Nicaragua no tenía restricciones de paso de comercio, Peñas Blancas se convertía en un cuello de botella.

¿Considera que los problemas de infraestructura en la frontera de Peñas Blancas potenciaron la afectación en el comercio con la llegada de la COVID-19?

La infraestructura es muy necesaria en la frontera para dar continuidad a las exportaciones, importaciones y tránsitos de mercancías.

¿Tomando en cuenta su valiosa experiencia en la Frontera de Peñas Blancas, me podría indicar ante posibles situaciones como lo fue la pandemia de la COVID-19 y que se presenten en un futuro los elementos de mejora o recomendaciones para el Gobierno y para el sector privado?

Los lineamientos deben considerar las disposiciones migratorias y aduaneras que

dependen de lineamientos internacionales, CAUCA, RECAUCA, plazos, normativa de Migración, hubo que reajustar para dar cumplimiento a la norma.

Mejorar el tema de desinfección para los transportistas, separar a los transportistas por nacionalidad, por ejemplo.

No hubo una respuesta por parte del Gobierno Central, para la aplicación de la vacuna contra la Covid para los funcionarios de la aduana y el MAG, estando en la primera línea en el ingreso de personas y unidades de transporte.

Deben existir protocolos, procedimientos regionales estándares entre los países para futuras crisis.

Se requieren más herramientas tecnológicas para evitar que las fronteras se vuelvan cuello de botella.

Ing. Donaldo Miranda Hernández, Jefe de Cuarentena Vegetal SEFITO del MAG de Peñas Blancas

Se llevó a cabo entrevista al personero (D. Miranda, 02 marzo de 2022), Donaldo Miranda Hernández, Jefe de Cuarentena Vegetal SFE del MAG de Peñas Blancas, quien accedió muy amablemente a contestar las preguntas que se le hicieron, dicha entrevista se realizó presencialmente en Liberia, Guanacaste.

¿Con la llegada de la pandemia de la COVID-19, conoce usted cuáles fueron los principales problemas en la logística del comercio que se enfrentaron en la Frontera de Peñas Blancas?

Con la pandemia se generó una gran aglomeración de transportistas de carga producto de la realización de las pruebas COVID, provocando que las cargas no se podían liberar y debían de esperar los resultados de las pruebas.

El MAG tuvo que asumir la desinfección de las cabinas, lo que implicaba destinar personal a una labor que no estaba definida anterior a la pandemia, ya que se daba un cambio de chofer de la unidad de transporte con el enganche y desenganche y, posteriormente, con el convoy.

¿Conoce usted si se incrementaron los costos en que se incurrió por parte de los dueños de las mercancías y transporte durante la pandemia, producto de la COVID-19 en la Frontera de Peñas Blancas?

Sí se incrementaron los costos, porque los choferes tenían que esperar el resultado de

las pruebas Covid, lo que implicaba el pago de horas extras, además, si iban en Convoy tenían que esperar y someterse a los tiempos de salida de los camiones hacia Paso Canoas o algún depósito fiscal en el país.

¿Producto de la llegada de la pandemia de la COVID-19, me podría indicar si aumentaron los tiempos de espera de las mercancías y unidades de transporte de carga? ¿En caso de aumentar, en cuánto tiempo fue?

Sí aumentaron las horas que se daban en tiempos normales a un día o más, producto de los resultados de las pruebas Covid o la espera del convoy.

¿Conoce usted cuáles fueron las mercancías que se vieron más afectadas con la pandemia, producto de los atrasos y tiempos de espera en la frontera de Peñas Blancas?

Principalmente, las mercancías perecederas por el tiempo de vida, ejemplo: mango, pitahaya, jocotes, aguacates, se les daba agilización para evitar que se dañaran.

¿Me podría indicar las principales estrategias que se utilizaron en la Frontera de Peñas Blancas para la mitigación de los efectos negativos de la COVID-19? ¿Cómo estas medidas favorecieron a la fluidez del comercio internacional?

Se recibían documentos escaneados y en línea para evitar el contagio y no atrasar los trámites, antes de la pandemia era mayormente en físico. Reuniones constantes en materia de coordinación institucional relacionado con el comercio, salud.

¿Conoce usted cuáles son los principales problemas de infraestructura que se tienen en la Frontera de Peñas Blancas?

Ausencia de espacios ideales para parqueo de camiones en la Aduana de Peñas Blancas.

¿Considera que los problemas de infraestructura en la frontera de Peñas Blancas potenciaron la afectación en el comercio con la llegada de la COVID-19?

Sí potenciaron los problemas en la frontera, por ejemplo, afectó la ubicación de las unidades de transporte de carga en la Calle de Piedra, ya que Nicaragua continuó con el trámite normal, a pesar de la pandemia, no detuvo el comercio.

¿Tomando en cuenta su valiosa experiencia en la Frontera de Peñas Blancas, me podría indicar ante posibles situaciones cómo fue la pandemia de la COVID-19 y que se presenten en un futuro los elementos de mejora o recomendaciones para el Gobierno y para el sector privado?

Establecer protocolos claros para futuras situaciones como fue la de la COVID-19 y principalmente al inicio de la pandemia, ya que no se conocía el comportamiento de la

transmisión del virus.

Aplicación de vacunas a todo el personal de la frontera ya que Aduanas y MAG no fueron tomados en cuenta en la aplicación de dosis como institución de primera línea como los demás entes policiales.

Sr. Roy Chacón Mata, Gerente Aduana de Peñas Blancas período 2020-2021

Se llevó a cabo entrevista al personero (R. Chacón, 02 marzo de 2022), Roy Chacón Mata, Gerente Aduana de Peñas Blancas período 2020-2021, quien accedió muy amablemente a contestar las preguntas que se le hicieron, dicha entrevista se realizó a través de la herramienta Teams.

¿Con la llegada de la pandemia de la COVID-19, conoce usted cuáles fueron los principales problemas en la logística del comercio que se enfrentaron en la Frontera de Peñas Blancas?

La infraestructura con que se cuenta en la frontera de Peñas Blancas no es la idónea para enfrentar una pandemia como la de la COVID-19, aunque se han hecho esfuerzos y continúan haciendo se requieren mejores condiciones, por ejemplo, parqueos para camiones.

No se tenía por parte de las instituciones con la llegada de la pandemia aspectos básicos para evitar el contagio como guantes y mamparas en las oficinas.

¿Conoce usted si se incrementaron los costos en que se incurrió por parte de los dueños de las mercancías y transporte durante la pandemia, producto del COVID-19 en la Frontera de Peñas Blancas?

Si se incrementaron los costos, ya que se definieron requerimientos de bioseguridad que anterior a la pandemia no se tenía, por ejemplo, la desinfección de las cabinas de los camiones.

Costo de permanencia de las unidades de transporte en los patios de la aduana, mientras se esperaba los resultados de las pruebas COVID de los transportistas.

Costos por espera a que se definieran los convoyes donde se iría la unidad de transporte, con el consecuente pago de horas extras a los choferes.

Costo por la aplicación del GPS a los medios de transporte que requería el Ministerio de Salud.

Sí se incrementaron los costos, porque los choferes tenían que esperar el resultado de las pruebas Covid, lo que implicaba el pago de horas extras, además, si iban en Convoy tenían que esperar y someterse a los tiempos de salida de los camiones hacia Paso Canoas o algún

Depósito Fiscal en el país.

¿Producto de la llegada de la pandemia del COVID-19, me podría indicar si aumentaron los tiempos de espera de las mercancías y unidades de transporte de carga? ¿En caso de aumentar, en cuánto tiempo fue?

Se incrementaron los tiempos de espera de horas a días por el efecto de espera del traslado de los medios de transporte por medio del convoy hacia Paso Canoas o a los Depósitos Fiscales autorizados por el Gobierno.

El registro de datos que solicitaba el Ministerio de Salud a través de fórmulas manuales, además Migración también solicitaba información a los transportistas, implicaba una mayor estancia en la zona primaria.

Se hacían filas de transportistas para realizar la prueba COVID, aumentaban los tiempos de espera en Peñas Blancas

La desinfección de las cabinas creada por el Ministerio de Salud implicaba tiempos de espera a los conductores, por lo que sí aumentaron de horas que se daban en tiempos normales a un día o más, producto de los resultados de las pruebas Covid o la espera del convoy donde se les pegaba un stickers en el parabrisas implicando más tiempo de espera.

¿Conoce usted cuáles fueron las mercancías que se vieron más afectadas con la pandemia, producto de los atrasos y tiempos de espera en la frontera de Peñas Blancas?

Se realizó una agilización por parte de todas las instituciones del Gobierno y el sector privado, para evitar la afectación de los productos perecederos, principalmente animales vivos, ganado, carne refrigerada, aguacates por el tiempo de vida, ejemplo: mango, pitahaya, jocotes, aguacates, se les daba agilización para evitar que se dañaran.

¿Me podría indicar las principales estrategias que se utilizaron en la Frontera de Peñas Blancas para la mitigación de los efectos negativos del COVID-19? ¿Cómo estas medidas favorecieron a la fluidez del comercio internacional?

Proceso de enganche y desenganche al inicio de la pandemia y, posteriormente, los Convoy, que se realizaban en grupos de unos 20 camiones custodiados por Fuerza Pública, permitió que los choferes extranjeros ingresaran en el país a distribuir las mercancías provenientes de Centro América.

Traslado de las unidades de transporte a los Depósitos Fiscales autorizados que contaran con espacios adecuados para los transportistas, alimentación y un lugar donde se pudiera aislar

a los choferes ante un posible caso positivo de la COVID-19.

Se recibía documentos escaneados y en línea para evitar el contagio y no atrasar los trámites, antes de la pandemia se recibía en físico.

Reuniones constantes en materia de coordinación institucional relacionado con el comercio y la salud.

¿Conoce usted cuáles son los principales problemas de infraestructura que se tiene en la Frontera de Peñas Blancas? Falta de parqueos para estacionar unidades de transporte de carga.

¿Considera que los problemas de infraestructura en la frontera de Peñas Blancas potenciaron la afectación en el comercio con la llegada de la COVID-19? La infraestructura de Peñas Blancas no ayudó en la pandemia de la COVID, en cuanto al ingreso de choferes, ya que lo que se tenía por parte del Ministerio de Salud era un toldo, no las condiciones ideales.

Al no tener parqueos adecuados para estacionar con seguridad a los transportistas, se dieron varios casos de robos a los transportistas. La revisión de las unidades de transporte en materia de control de drogas se realiza en un lugar de la carretera Interamericana que no tiene las condiciones adecuadas de infraestructura, lo que generaba que se hiciera un cuello de botella al ingreso de Nicaragua, ya que solo se tiene un carril para ingreso y un carril de salida en la Frontera entre Costa Rica y Nicaragua. Se potenciaron los problemas en la frontera, por ejemplo, afectó la ubicación en cuanto a espacios y seguridad de las unidades de transporte de carga en la Calle de Piedra, ya que Nicaragua continuó con el trámite normal, a pesar de la pandemia, no detuvo el comercio.

¿Tomando en cuenta su valiosa experiencia en la Frontera de Peñas Blancas, me podría indicar ante posibles situaciones como lo fue la pandemia de la COVID-19 y que se presenten en un futuro los elementos de mejora o recomendaciones para el Gobierno y para el sector privado?

La implementación del proyecto del BID, con el fin de que efectivamente se cumpla con los flujos adecuados en los procesos de importación, exportación y tránsito para contar con oficinas adecuadas para el personal que labora en la Frontera, espacios adecuados para los usuarios de la frontera.

Impulso a la gestión de Fronteras para coordinar adecuadamente los aspectos de logística, seguridad y facilitación de la frontera, donde se tenga siempre presencia de instituciones como lo son bomberos, Cruz Roja, Ministerio de Salud, con planes de contingencia

establecidos ante situaciones que se tenga que actuar.

Contar con disponibilidad de equipos y materiales de forma inmediata ante una crisis de cualquier tipo que salvaguarde la seguridad de los funcionarios y Recurso Humano adecuado de forma permanente, que asegure un buen servicio y control de las funciones que se realizan por parte de los funcionarios del Gobierno.

Reacción más rápida de los entes rectores encargados de las distintas actividades en frontera ante posibles crisis que se puedan dar con Lineamientos y protocolos claros y conocidos por las entidades responsables de aplicarlos.

Aplicación de vacunas a todo el personal de la frontera, ya que la Aduana y el MAG no fueron considerados como de primera línea, pese a que estaban presencialmente en la frontera y en contacto con muchas personas, lo que expone a un mayor riesgo de contagio.

3.9 Resultados de las entrevistas.

En esta sección se presentan los resultados producto del análisis realizado en las entrevistas a 12 funcionarios del sector público y privado, especialistas en temas de aduanas, comercio internacional y coordinación institucional, donde se podrán encontrar ideas y frases en común además de similitudes y diferencias en las respuestas.

En las entrevistas se denota la posición de los entrevistados del sector privado en relación a que la coordinación institucional para la agilización en los procesos y las mejoras en infraestructura son aspectos fundamentales en la frontera de Peñas Blancas y que deben ser mejorados no sólo en tiempos de crisis como lo fue la pandemia del COVID-19, sino en épocas normales en el país, ayudando a reducir los tiempos de espera de las unidades de transporte de carga, y también el consecuente aumento de costos por la mayor permanencia en frontera.

En relación al sector público la posición se orienta a la importancia de mantener una adecuada coordinación institucional con posiciones dirigidas a la necesidad de contar con mayor recurso humano y que se genere una mayor inversión en infraestructura. Principalmente en espacios adecuados en la frontera norte para atender posibles situaciones de personas contagiadas con alguna enfermedad y un lugar donde poder ubicar unidades de transporte de carga, ya que durante la pandemia este fue uno de los mayores problemas que afectó a nivel sanitario y también de comercio.

Ambos actores público y privado coinciden en la importancia de contar con una

infraestructura fronteriza acorde con los trámites que se realizan en la frontera de Peñas Blancas por lo que la modernización del Puesto Fronterizo de Peñas Blancas a través del préstamo del BID, viene a ser la solución más esperada por los usuarios de la frontera. Además de mantener niveles adecuados de coordinación público – privada para agilizar los trámites y disminuir el riesgo de que las mercancías principalmente los productos perecederos se dañen además de un adecuado involucramiento de las autoridades de las fronteras a la hora de tomar decisiones políticas que vayan alineadas a la realidad de la frontera y del país.

Fueron pocas las diferencias identificadas en las entrevistas principalmente criterios en relación a la afectación o no afectación en los costos para los dueños de las mercancías, producto del daño que se generó a los productos perecederos por los tiempos de espera en la frontera de Peñas Blancas.

Se identificaron entre los entrevistados las siguientes ideas en común:

Que la figura de enganche y desenganche no agilizó el proceso de comercio en frontera, por lo complejo de tener que contar con dos choferes para el traslado de una unidad de transporte con mercancías.

El uso de convoy permitió dar continuidad al comercio internacional, aunque el proceso era lento por el tiempo que se tardaba en realizar la coordinación hacia la Frontera de Paso Canoas o hacia los depósitos fiscales autorizados, se logró dar continuidad a las operaciones de tránsito de mercancías.

Los problemas de falta de infraestructura en la frontera de Peñas Blancas no potenciaron la pandemia, pero no facilitó a que se diera un adecuado manejo de paso de unidades de transporte de carga.

Debido a los controles sanitarios los plazos de estancia para los transportistas en Costa Rica disminuyeron durante la pandemia pasando normalmente de 30 días que otorga la Dirección general de Migración y Extranjería a los transportistas a sólo 5 días, situación que limitaba al transportista para poder realizar su trámite y logística adecuadamente.

Posibilidad de utilizar otro punto de ingreso para turismo y carga habilitado por el Estado en la frontera norte que descongestione la Frontera de Peñas Blancas, por ejemplo, Las Tablillas en Los Chiles, Conventillos en La Cruz.

Importancia de la implementación del proyecto del Plan Integrado de fronteras (PIF) por parte del Estado, financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), donde se

solucionarían los problemas de infraestructura, procesos y seguridad en la frontera de Peñas Blancas.

Las frases en común identificadas en las entrevistas son:

“Aglomeración de transportistas”.

“Proceso de enganche y desenganche”.

“Espera de resultado de las pruebas COVID”.

“Ausencia de espacios para parqueo de camiones”.

“Productos o mercancías perecederas las más afectadas”.

“Se instaló una oficina de Migración para la atención de transportistas en el Edificio de la Aduana”.

3.10 Estrategias para mitigar futuras crisis.

Con el fin de tener una base ante futuras situaciones de crisis que se presenten en la frontera de Peñas Blancas como lo fue la pandemia del COVID-19, es importante considerar estrategias para mitigar el impacto:

La creación de un grupo de trabajo conformado por funcionarios aduaneros que laboran en la Dirección General de Aduanas y las Aduanas del país que estén disponibles para trasladarse a laborar por el tiempo necesario mientras se estabiliza la problemática generada por una crisis de cualquier tipo que afecte el ingreso y salida de mercancías y unidades de transporte en los distintos puertos marítimos, fronteras terrestres y aeropuertos, con ello se lograría garantizar la continuidad del comercio internacional.

Tabla 2:
Resumen del resultado de las entrevistas

<p>Características:</p>	<p>En las entrevistas se denota la posición del sector privado en relación a que la coordinación institucional para la agilización en los procesos y las mejoras en infraestructura son aspectos importantes en la frontera de Peñas Blancas y que deben ser mejorados no sólo para tiempos de crisis como lo fue la pandemia del COVID-19, sino en épocas normales en el país, ayudando a reducir los tiempos de espera y también el consecuente aumento de costos por permanecer en la frontera.</p> <p>En relación al sector público las solicitudes van orientadas a la necesidad de recurso humano y de inversión en infraestructura principalmente en espacios donde poder ubicar unidades de transporte de carga, ya que durante la pandemia este fue un problema que afectó a nivel sanitario y también de comercio.</p> <p>Sector Público y privado coinciden en la importancia de contar con una infraestructura acorde con los trámites que se realizan en la frontera de Peñas Blancas por lo que la modernización del Puesto Fronterizo de Peñas Blancas a través del préstamo del BID, viene a ser la solución más esperada por los usuarios de la frontera además de mantener niveles adecuados de coordinación público – privada para agilizar los trámites y disminuir el riesgo de que las mercancías principalmente los productos perecederos se dañen además de un adecuado involucramiento de las autoridades de las fronteras a la hora de tomar decisiones políticas que vayan alineadas a la realidad de la frontera y del país.</p>
<p>Diferencias</p>	<p>Fueron pocas las diferencias identificadas en las entrevistas principalmente criterios en relación a la afectación en los costos o no afectación de los productos perecederos por los tiempos de espera en la frontera de Peñas Blancas.</p>
<p>Frases en común:</p>	<p>Las frases en común identificadas en las entrevistas son:</p> <p>“Aglomeración de transportistas”.</p> <p>“Proceso de enganche y desenganche”.</p> <p>“Espera de resultado de las pruebas COVID”.</p> <p>“Ausencia de espacios para parqueo de camiones”.</p> <p>“Productos o mercancías perecederas las más afectadas”.</p> <p>“Se instaló una oficina de Migración para la atención de transportistas en el Edificio de la Aduana”.</p>

Ideas en común:	<p>Se identificaron a los entrevistados las siguientes ideas en común:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La figura de enganche y desenganche no agilizó el proceso de comercio en frontera. - El uso de convoy permitió dar continuidad al comercio internacional, aunque el proceso era lento por el tiempo que conlleva realizar la coordinación hacia la Frontera de Paso Canoas o hacia los depósitos fiscales autorizados. - Los problemas de falta de infraestructura en la frontera de Peñas Blancas no potenciaron la pandemia, pero no facilitó a que se diera un adecuado manejo de paso de unidades de transporte de carga. - Debido a los controles sanitarios los plazos de estancia para los transportistas en Costa Rica disminuyeron en pandemia de 30 días a 5 días, situación que limitaba al transportista para poder realizar su trámite adecuadamente. - Posibilidad de utilizar otro punto de ingreso para turismo y carga habilitado por el Estado en la frontera norte que descongestione la Frontera de Peñas Blancas, por ejemplo, Las Tablillas en Los Chiles, Conventillos en La Cruz. - Implementación del proyecto del Plan Integrado de fronteras por parte del Estado, financiado por el BID, donde se solucionarían los problemas de infraestructura, procesos y seguridad en la frontera de Peñas Blancas.
------------------------	---

Fuente: Elaboración propia.

IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

Tomando en consideración la información teórica de la presente investigación y como resultado de las entrevistas realizadas a varios actores del sector público y privado que tienen interacción con los procesos y controles que se establece en la Frontera de Peñas Blancas, a continuación, se indican las siguientes conclusiones:

- Durante las fechas de mayor crisis de la pandemia de la Covid-19 (marzo-mayo 2020), se autorizó por parte del gobierno de Costa Rica el paso a los transportistas internacionales a través de la figura de Convoy para ingresar y salir del territorio nacional de Costa Rica por tierra bajo un protocolo de salud y seguridad, que permitió que las mercancías se movilizaran, garantizando la continuidad del comercio internacional en la región centroamericana y el abastecimiento de productos en el mercado nacional costarricense. La medida de aplicación del convoy no fue la mejor opción ya que en la frontera de Peñas Blancas no se cuenta con la infraestructura ni los espacios adecuados donde se puedan realizar ese tipo de cambio de unidades de transporte.
- El papel del Ministerio de Salud en la frontera de Peñas Blancas fue primordial ya que emitieron órdenes sanitarias de acatamiento obligatorio durante la pandemia de la Covid-19, durante la instancia en Costa Rica, a las personas extranjeras transportistas por parte del personal del Ministerio de Salud para ayudar a la contención del virus y prevención del contagio del COVID-19.
- El apoyo recibido de parte de la Dirección General de Aduanas y el Ministerio de Comercio Exterior en la Frontera de Peñas Blancas fue primordial para garantizar la continuidad del comercio, convirtiéndose en actores que se destacaron por el alto nivel de compromiso y facilidades que brindaron durante la pandemia.
- En el caso de Costa Rica y, específicamente, en la Frontera de Peñas Blancas, donde se implementaron nuevos controles sanitarios y procesos de logística que no existían, el shock económico comercial tuvo impacto, afectando el tránsito de las mercancías y unidades de transporte de carga, ya que se generaron largas filas de unidades de transporte de carga, con el consecuente aumento de costos para los dueños de las cargas y el incremento en los tiempos de espera para las empresas del sector importador y exportador de Costa Rica.

- Durante la pandemia en los puestos fronterizos, la gestión coordinada de fronteras y la facilitación de comercio, por medio de una adecuada coordinación interinstitucional a través de los miembros de la Comisión Fronteriza Interinstitucional de peñas Blancas y el CONAFAC a lo interno y también de forma binacional con el país vecino, fueron aspectos necesarios para la continuidad de las operaciones de comercio internacional.
- Producto del estudio realizado se puede determinar que tanto el Gobierno como las empresas de Costa Rica, que el mercado de Centroamérica y el de México, son mercados muy importantes para nuestra economía, por lo que ante este tipo de situaciones de crisis se requiere contar con una mejor plataforma de coordinación y prevención para asegurar la continuidad del negocio y del comercio internacional, especialmente tomarlo en cuenta para los aspectos por incluir en el proyecto de Plan Integrado de Fronteras (PIF), financiado por el BID, por medio de mecanismos adecuados para que las fronteras de Centroamérica no se detengan.
- La importancia de establecer a tiempo alianzas público-privadas en la toma de decisiones para la continuidad del comercio internacional y con mayor razón en tiempos de pandemia o situaciones de crisis donde debe prevalecer el liderazgo político, institucional, empresarial y gremial en la marcha, para tomar las mejores decisiones que beneficien a la mayoría de la población.

RECOMENDACIONES

Se recomienda a las autoridades del Ministerio de Salud lo siguiente:

- Que se realice de forma regular la revisión y análisis del Reglamento Sanitario Internacional con el objetivo de divulgar dicho documento de forma oportuna ante una nueva situación de pandemia.
- Ante la posibilidad de futuras pandemias es relevante la aplicación de vacunas a todo el personal de la frontera de Peñas Blancas, ya que durante la pandemia de la Covid-19, los funcionarios de la Aduana y el Ministerio de Agricultura y ganadería (MAG) de Peñas Blancas, no fueron considerados por el Ministerio de Salud como funcionarios de primera línea, a pesar a que estaban presencialmente en la frontera y en contacto directo con mercancías y personas, lo que los expone a un mayor riesgo de contagio.
- Contar con un sitio adecuado para el Ministerio de Salud en la Frontera de Peñas Blancas para atender y dar un abordaje adecuado a los casos de posibles contagios que se lleguen a presentar en la frontera de Peñas Blancas a nivel sanitario, donde se tengan espacios para ubicar autobuses que traen personas con riesgo de contagio, salones donde se puedan atender y aislar personas contagiadas, laboratorios y personal para atender posibles pandemias.
- Los lineamientos sanitarios que se emitan deben considerar las disposiciones migratorias y aduaneras vigentes y que dependen de normativas internacionales como lo son: CAUCA, RECAUCA, donde se contemplan plazos, normativa como la Ley General de Migración y Extranjería, Ley General de Aduanas, para evitar posible malinterpretación o incumplimiento de la norma.

Se recomienda a las autoridades de Aduana lo siguiente:

- Gestionar ampliar horarios de atención para situaciones especiales las 24 horas, ya que actualmente la frontera de Peñas Blancas cuenta con horario de 6:00 a.m. a las 12 medianoche, por lo que es importante una apertura a las 24 horas, para ello, se requiere de apoyo político por parte del Gobierno Central para contar con más personal, autorización de horas extras en el sector público, y también un impulso y coordinación con el sector privado dentro de los pilares de la organización Mundial de Aduanas relacionado con la coordinación Aduana – Empresa para que los Auxiliares de la Función pública (Agentes, agencias de Aduanas, Cámaras de Transporte, etc.), establezcan turnos de trabajo durante las 24 horas, para garantizar un mejor control y se dé una mayor facilitación de las operaciones de comercio internacional.

- Contar con un equipo de trabajo conformado por funcionarios de la Dirección General de Aduanas y las Aduanas del país que ante situaciones como lo fue la pandemia del COVID-19 u otro tipo de crisis, puedan dar soporte en las distintas aduanas del país, garantizando la continuidad del comercio internacional.
- Como institución encargada de liderar en la Frontera, impulsar con las demás instituciones del gobierno que conforman la Comisión Fronteriza Interinstitucional, la gestión coordinada de Fronteras, facilitación de comercio para coordinar adecuadamente los aspectos de control, logística, seguridad y facilitación del comercio y establecer también una adecuada comunicación y coordinación binacional con el país vecino.

A los miembros de las instituciones que conforman la Comisión Fronteriza Interinstitucional de Peñas Blancas, se recomienda lo siguiente:

- Que exista un compromiso de estas instituciones para dar seguimiento a las políticas y protocolos establecidos en materia de Reglamento Sanitario Internacional.
- Recomendar a nivel central y principalmente al CONAFAC como enlace de dicha comisión, que las decisiones en temas sanitarios o de comercio sean analizadas con las instituciones que se encuentran destacadas en la Frontera ya que estas instituciones no siempre tuvieron participación y los lineamientos que se establecieron no siempre estaban acorde con la realidad de la Frontera.
- Efectuar simulacros de entrenamiento para saber a cuál entidad pública le corresponde llevar a cabo acciones específicas y liderar ante diferentes situaciones de crisis que se presenten.
- Impulsar a nivel de gobierno central para que se cuente en la Frontera de Peñas Blancas con infraestructura adecuada para atender y dar un abordaje adecuado a los posibles casos producto de una pandemia o algún incidente especial que se llegue a presentar en la frontera en la parte sanitaria, considerando, por ejemplo: accesos de autobuses a zonas especiales ante posibles situaciones de contagio, accesos directos del personal de salud, contar con cuartos de espera y cuartos especiales de aislamiento y desinfección que antes de la pandemia no se había considerado y presencia permanente de instituciones como lo son bomberos, Cruz Roja y Ministerio de Salud.
- Apoyar el proceso de implementación en la Frontera de Peñas Blancas del Proyecto del BID sobre el Plan Integrado de Fronteras (PIF), ya que con esta modernización de fronteras se

contaría con instalaciones adecuadas, procesos claros y condiciones de seguridad para los usuarios de la frontera, para que se cumpla con los flujos adecuados en los procesos de importación, exportación y tránsito y contar con oficinas adecuadas para el personal que labora en la Frontera, ya que una infraestructura apropiada para la frontera de Peñas Blancas y utilizando una adecuada logística en los procesos son determinantes para la recuperación económica del país.

- Impulsar y dar un manejo adecuado de la sostenibilidad para dar continuidad a los objetivos del desarrollo sostenible y la disminución de los efectos perjudiciales para el medio ambiente, ya que con la pandemia de la COVID- 19, se dio un retroceso a nivel mundial en los logros en materia ambiental por el uso de guantes y mascarillas.

A los actores que conforman el Sector Privado, se recomienda lo siguiente:

- Mayor uso del Puesto Aduanero de Las Tablillas, ubicado en Los Chiles, para reducir el congestionamiento vial que generan las unidades de transporte de carga, junto con los vehículos de turismo en la frontera de Peñas Blancas, esto porque en ocasiones se dan choques de flujos de turismo y transporte de carga.
- Como parte de las alianzas público-privadas es necesario tener participación del sector privado en las reuniones que se establezcan en el sector público para definir aspectos importantes relacionados con temas de comercio internacional ante situaciones que se den ante una crisis de esta magnitud lo primero que se recomienda hacer al gobierno de Costa Rica es una mesa de trabajo pública – privada.
- Importancia de certificarse como Operadores Económicos Autorizados (OEA), ante la Dirección General de Aduanas, donde las empresas exportadoras o importadoras se conviertan en sujetos de confianza para la Administración Aduanera, para que las mercancías y las unidades de transporte puedan tener agilización del paso por la frontera de Peñas Blancas.
- Como Auxiliares de la Función Pública del Estado brindar atención y servicio a los clientes y usuarios de la frontera de Peñas Blancas las 24 horas.

Se recomienda al Ministerio de Comercio Exterior y al Servicio Nacional de Aduanas:

- Gestionar a nivel regional centroamericano para reforzar la integración regional centroamericana y poder contar con mayor apoyo, logística inteligente con un buen uso de la tecnología, incidencia e involucramiento por parte de la SIECA y COMIECO, ante situaciones de crisis como la vivida con la pandemia de la Covid-19, por medio de más herramientas

tecnológicas, la creación de instrumentos de integración y de políticas estandarizadas para la región centroamericana.

- Se sugiere realizar un estudio orientado a analizar los tiempos de duración en que se incurren en los distintos procesos de comercio en la Frontera de Peñas Blancas: importación, exportación, tránsito con el propósito de ver cuales son las causas específicas que conllevan esos atrasos con la consecuente afectación en los costos de los dueños de las mercancías.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- América Caribe. (s.f.) *Medidas tomadas por las aduanas de la región contra el COVID-19* Recuperado de: http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/es/pdf/topics/facilitation/activities-and-programmes/natural-disaster/covid_19/20200401-buenas-practicas-de-las-aduanas-de-las-americas-y-el-caribe-por-pais_es.pdf?La=fr
- Arias, O. y Fidiás, G. (2012). *El proyecto de investigación. Introducción a la metodología científica*. (6ª. ed.)
- Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. (1995). *LEY No. 7557 LEY GENERAL DE ADUANAS DE COSTA RICA*. Recuperado de: http://www.vertic.org/media/National%20Legislation/Costa_Rica/CR_Ley_7557_de_1995.pdf
- BLP LEGAL. (s.f.). *Resolución de Dirección General de Aduanas sobre revisión documental o física con copias en Costa Rica durante el Estado de Emergencia*. Recuperado de: <https://www.blplegal.com/es/Resolucion-Direccion-General-Aduanas-Costa-Rica-EstadoEmergencia-COVID-19-Coronaviru>
- Carballo, R (2001). *La entrevista en la investigación cualitativa*. *Revista Pensamiento Actual*, Vol 2 N°3. Universidad de Costa Rica. 2001. Recuperado de: <https://xdoc.mx/preview/la-entrevista-en-la-investigacion-cualitativa-5d1bba91d1abc>
- Carsync. (2020). *Viajar en convoy, una tradición de seguridad actualizada por CarSync Fleet*. Recuperado de: <https://blog.carsync.com/blog/viajar-en-convoy-una-tradicion-ancestral-actualizada-gracias-a-la-tecnologia>
- Centralamericadata. (2016). *Problemas en aduanas de Costa Rica*. Auditoría Contraloría General de la República de Costa Rica. Recuperado de: https://www.centralamericadata.com/es/article/home/Problemas_en_aduanas_de_Costa_Rica
- CEPAL. (2020a). *Conectividad, transporte y comercio en la era de la pandemia*. Recuperado de: <https://www.cepal.org/es/proyectos/conectividad-transporte-comercio-la-era-la-pandemia#:~:text=Alrededor%20del%2080%25%20del%20comercio,que%20no%20est%C3%A1%20completamente%20informatizado.>
- CEPAL. (2020b). *Los efectos del COVID-19 en el comercio internacional y la logística*. Recuperado de: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45877/1/S2000497_es.pdf
- CEPAL. (2020c). *Naciones Unidas. Conectividad, transporte y comercio en la era de la pandemia*. Recuperado de: <https://www.cepal.org/es/proyectos/conectividad-transporte-comercio-la-era-la-pandemia>
- COMEX. (s.f.). *Modernización de puestos fronterizos terrestres*. Recuperado de: <https://www.comex.go.cr/sala-de>

[prensa/comunicados/2017/mayo/modernizaci%C3%B3n-de-puestos-fronterizos-terrestres/](#)

COMEX. (s.f.). *Programa de Integración Fronteriza*. Recuperado de: [Ministerio de Comercio Exterior \(comex.go.cr\)](#)

COMEX. (20 de mayo del 2019). *Medidas sanitarias en frontera adoptadas por Costa Rica a transportistas centroamericanos*. Recuperado de: <https://www.comex.go.cr/sala-de-prensa/comunicados/2020/mayo/cp-2481-medidas-sanitarias-en-frontera-adoptadas-por-costa-rica-a-transportistas-centroamericanos/>

COMEX. (2020). *Análisis sobre la evolución del comercio exterior e IED en Costa Rica en 2020*. Recuperado de: <https://www.comex.go.cr/media/8771/ana-lisis-sobre-la-evolucion-del-comercio-exterior-e-ied-en-costa-rica-2020-final.pdf>

Corcuera, S., García, M. y Lucenti, K. (2020). *Cómo las aduanas nos protegen del coronavirus*. Recuperado de: <https://blogs.iadb.org/integracion-comercio/es/aduanas-coronavirus>

DECRETO EJECUTIVO N.º -COMEX (s.f.). *CONAFAC Ley N.º9430 del 04 de abril de 2017*. Recuperado de: [cos177952.pdf \(fao.or\)](#)

Dirección General de Migración y Extranjería. (2019). *Glosario Migratorio. Control Migratorio*.

Recuperado de: <https://www.migracion.go.cr/Paginas/Comunicaci%C3%B3n/Glosario-Migratorio.aspx>

ECURED (s.f.). *Aduana de Costa Rica*. Recuperado de: [https://www.ecured.cu/Aduana de Costa Rica#Rese.C3.B1a_hist.C3.B3rica](https://www.ecured.cu/Aduana%20de%20Costa%20Rica#Rese.C3.B1a_hist.C3.B3rica)

Garita, R. (2019). *Origen, avances y futuro de la legislación aduanera en Costa Rica*. Recuperado de: <https://ronaldgarita.com/tag/historia-normativa-aduanas-costa-rica/>

La Nación. (2012). *Gobierno abrió casetas para control de exportaciones en Peñas Blancas*. Recuperado de: <https://www.nacion.com/economia/gobierno-abrio-casetas-para-control-de-exportaciones-en-penas-blancas/CTIBDVEFPBFV7AHURIPDSGAN34/story/>

La República. (2017). *Modernización de puestos fronterizos quedará al próximo gobierno*. Recuperado de: <https://www.larepublica.net/noticia/modernizacion-de-puestos-fronterizos-queda-al-proximo-gobierno>

Láscarez, C. y Sequeira, W. (2009). *Aduana de Peñas Blancas se perdió tras incendio*. Recuperado de: http://www.aldia.cr/ad_ee/2009/agosto/31/sucesos2075034.htm

Ley N.º 7664 – 1997. (6 de abril del 2006). *Poder legislativo ley de protección fitosanitaria*. Artículo 2º Objetivos <https://www.mag.go.cr/legislacion/2006/ley-8495.pdf>

Ley General del Servicio Nacional de Salud Animal N.º 8495. (6 de abril del 2006). *La Asamblea*

Legislativa de la República de Costa Rica decreta: ley general del servicio nacional de salud animal artículo 2° Objetivos. <http://www.mag.go.cr/legislacion/2006/ley-8495.pdf>

Ley de Migración y Extranjería N° 8487. (2009). *La Asamblea Legislativa de la República de*

Costa Rica decreta: ley de migración y extranjería. Recuperado de: <https://www.acnur.org/fileadmin/Documentos/BDL/2009/7261.pdf>

MBA. Hellen Ruiz Hidalgo. UNED. *Observatorio de Comercio Exterior. Impactos del covid-19 en la economía costarricense y mundial,* <https://www.uned.ac.cr/ocex/index.php/124-boletines-articulos/556-impactos-del-covid-19-en-la-economia-costarricense-y-mundial>

María Siu Lanzas. *Diario Extra. Peñas Blancas con nuevas oficinas de ₡1.013 millones. Sábado 22 abril, 2017* <https://www.diarioextra.com/Noticia/detalle/330602/pe-as-blancas-con-nuevas-oficinas-de-1-013-millones>

Marvin Barquero. *La Nación. 4 diciembre 2012. Gobierno abrió casetas para control de exportaciones en Peñas Blancas.* <https://www.nacion.com/economia/gobierno-abrio-casetas-para-control-de-exportaciones-en-penas-blancas/CTIBDVEFPBFV7AHURIPDSGAN34/story/>

Ministerio de Comercio Exterior. (2019). *Programa de Integración Fronteriza.* Recuperado de: <https://www.comex.go.cr/facilitacion-del-comercio/pif/>

Ministerio de Hacienda de Costa Rica (2018). *Marco de Normas SAFE.* Recuperado de: [5eff733fd01eb_safe-framework2018](https://www.hacienda.go.cr/5eff733fd01eb_safe-framework2018) (español).pdf (hacienda.go.cr)

Ministerio de Hacienda. (2019). *Plan estratégico del Servicio Nacional de Aduanas 2019-2023.* Recuperado de: https://www.hacienda.go.cr/docs/5ce826e7cf126_Plan%20Estrategico%20SNA%202019-2023.pdf

Ministerio de Salud. (2005). *Financiero.* Recuperado de: https://www.ministeriodesalud.go.cr/index.php?option=com_content&view=article&layout=edit&id=1105

Ministerio de Comercio Exterior, (2017). *PIF.* <https://www.comex.go.cr/facilitacion-del-comercio/pif/>

OMC. (s.f.). *Alianza Global para la Facilitación del Comercio.* Recuperado de:

[Alianza Global para la Facilitación del Comercio | TFAF - Mecanismo para el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio \(tfafacility.org\)](https://www.tfafacility.org/)

OMC. (2020). *La OMC hace público un nuevo informe sobre cómo la crisis de la COVID-19 de aumentar los costos del comercio.* Recuperado de:

Noticias 2020 - La OMC hace público un nuevo informe sobre cómo la crisis de la COVID-19 puede aún entrar los costos del comercio (wto.org)

OCDE. (2020). *Estudios Económicos de la OCDE Costa Rica. VISIÓN GENERAL*. Recuperado de: EstudiosEconómicos de la OCDE: Costa Rica 2020 (oecd.org)

OIT. (2021). *COVID-19 y el transporte por carretera*. Recuperado de: https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_776049/lang-es/index.htm

Organización Mundial del Comercio. (s.f.). *¿Qué se entiende por "derechos de propiedad intelectual"?* Recuperado de: https://www.wto.org/spanish/tratop_s/trips_s/intel1_s.htm

Páez, G. (2020). *Certificado de origen*. Economipedia.com. Recuperado de: <https://economipedia.com/definiciones/certificado-de-origen.html>

Rodrigo, Ricardo. (s.f.). *Exnegocios*. Definición de choque económico. Recuperado de: <https://exnegocios.com/definicion-de-choque-economico/>

Sayagués, R. (2020). *Medidas especiales de los gobiernos de Centroamérica respecto a COVID-*

19. Recuperado de: https://www.ey.com/es_cr/tax/medidas-especiales-covid-19

SCIJ. (2021a). *Acuerdo N° 01-2015 (COMIECO-LXXIII) del 22 de octubre de 2015 y su Anexo*: Recuperado de: http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=81599&nValor3=108812&strTipM=TC

SCIJ. (2021b). *Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio y Competitividad con énfasis en Gestión Coordinada de Fronteras" N° 39675 - COMEX*. Recuperado de: http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=81599&nValor3=104131&strTipM=TC

SCIJ. (2021c). *Ley Orgánica del Ministerio de Seguridad Pública*. ARTÍCULO 1°. http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param2=NRTC&nValor1=1&nValor2=2393&strTipM=TC

SCIJ. (2021d). *Reforma Medidas sanitarias en materia migratoria para prevenir los efectos del COVID-19. N° 42353-MGP-H-S*. Recuperado de: [Sistema Costarricense de Información Jurídica \(pgrweb.go.cr\)](#)

SCIJ. (2021e). *Reglamento de los Derechos de Vía y Publicidad Exterior N° 29253-MOPT 1°*. Recuperado de: [Sistema Costarricense de Información Jurídica \(pgrweb.go.cr\)](#)

Servicio Nacional de Aduanas. (2022). *Registro de la Declaración Aduanera de Importación*. Recuperado de: <https://www.gob.ec/senae/tramites/registro-declaracion-aduanera-importacion>

SINART. (2020). *Transportistas que ingresen a Costa Rica serán monitoreados por GPS*.

Recuperado de: <https://costaricamedios.cr/2020/05/21/transportistas-que-ingresen-a-costa-rica-seran-monitoreados-por-gps/>

Telediario. (2020). *Transportistas se someten a un “estricto seguimiento” para evitar contagios.*

Recuperado de: <https://www.telediario.cr/al-minuto/transportistas-someten-estricto-seguimiento-evitar-contagios>

USAID. (2009). *Guía Aduanera de Costa Rica Nota técnica:*

Recuperado de:

https://www.hacienda.go.cr/docs/5224c2cfb7c51_GUIAADUANERADECOSTARICA

ANEXOS

ANEXO # 1:

Entrevista realizada.

La entrevista está dirigida a personas expertas de la Frontera de Peñas Blancas en temas de coordinación fronteriza, comercio internacional, aduaneros; en relación con los atrasos en el despacho de las mercancías, producto de la pandemia de la COVID-19, adicionando la problemática

de la infraestructura que potencia las consecuencias de la pandemia, con el fin de evaluar los resultados para establecer las recomendaciones que se presenten ante eventuales crisis.

Un aspecto importante es que a la persona entrevistada se le indicó con anterioridad sobre las preguntas por realizar, por lo que se cuenta con la aceptación para realizar y contestar la información que se le consulta.

Fecha: _____ / _____ / _____ /

Nombre _____ del
entrevistado

Institución _____ o
empresa:

. Nota: La persona entrevistada está de acuerdo en responder las preguntas.

Introducción

Objetivo de la entrevista: Analizar las estrategias utilizadas por la Aduana de Peñas Blancas, Costa Rica para enfrentar la pandemia de la COVID-19 y su efecto en la logística del comercio internacional.

PREGUNTAS

1. ¿Con la llegada de la pandemia del COVID-19, conoce usted cuáles fueron los principales

problemas en la logística del comercio que se enfrentaron en la Frontera de Peñas Blancas?

2. ¿Conoce usted si se incrementaron los costos en que se incurrió por parte de los dueños de las mercancías y transporte durante la pandemia, producto del COVID-19 en la Frontera de Peñas Blancas?
3. ¿Producto de la llegada de la pandemia del COVID-19, me podría indicar si aumentaron los tiempos de espera de las mercancías y unidades de transporte de carga? ¿En caso de aumentar, en cuánto tiempo fue?
4. ¿Conoce usted cuáles fueron las mercancías que se vieron más afectadas con la pandemia, producto de los atrasos y tiempos de espera en la frontera de Peñas Blancas?
5. ¿Me podría indicar las principales estrategias que se utilizó en la Frontera de Peñas Blancas para la mitigación de los efectos negativos de la COVID-19? ¿Cómo estas medidas favorecieron a la fluidez del comercio internacional?
6. ¿Conoce usted cuáles son los principales problemas de infraestructura que se tiene en la Frontera de Peñas Blancas?
7. ¿Considera que los problemas de infraestructura en la frontera de Peñas Blancas potenciaron la afectación en el comercio con la llegada de la COVID-19?
8. ¿Tomando en cuenta su valiosa experiencia en la Frontera de Peñas Blancas, me podría indicar ante posibles situaciones cómo lo fue la pandemia de la COVID-19 y que se presenten en un futuro los elementos de mejora o recomendaciones para el Gobierno y para el sector privado?

Anexo # 2:
Cuadro: Preguntas de la entrevista

¿Con la llegada de la pandemia del COVID-19, conoce usted cuáles fueron los principales problemas en la logística del comercio que se enfrentaron en la Frontera de Peñas Blancas?
¿Conoce usted si se incrementaron los costos en que se incurrieron por parte de los dueños de las mercancías y transporte durante la pandemia producto del COVID-19 en la Frontera de Peñas Blancas?
¿Producto de la llegada de la pandemia del COVID-19, me podría indicar si aumentaron los tiempos de espera de las mercancías y unidades de transporte de carga? ¿En caso de aumentar, en cuanto tiempo fue?
¿Conoce usted cuáles fueron las mercancías que se vieron más afectadas con la pandemia, producto de los atrasos y tiempos de espera en la frontera de Peñas Blancas?
¿Me podría indicar las principales estrategias que se utilizaron en la Frontera de Peñas Blancas para la mitigación de los efectos negativos del COVID-19? ¿Cómo estas medidas favorecieron a la fluidez del comercio internacional?
¿Conoce usted cuales son los principales problemas de infraestructura que se tienen en la Frontera de Peñas Blancas?
¿Considera que los problemas de infraestructura en la frontera de Peñas Blancas potenciaron la afectación en el comercio con la llegada del COVID-19?
¿Tomando en cuenta su valiosa experiencia en la Frontera de Peñas Blancas, me podría indicar ante posibles situaciones como lo fue la pandemia del COVID-19 y que se presenten en un futuro los elementos de mejora o recomendaciones para el Gobierno y para el sector privado?

Fuente: Elaboración propia

Anexo # 3:

Cuadro: Entrevista realizada a los actores de comercio de la frontera de Peñas Blancas, resumen por pregunta.

<p>Pregunta/ Nombre - Cargo del entrevistado.</p>	<p>¿Con la llegada de la pandemia del COVID-19, conoce usted cuáles fueron los principales problemas en la logística del comercio que se enfrentaron en la Frontera de Peñas Blancas?</p>	<p>¿Conoce usted si se incrementaron los costos en que se incurrieron por parte de los dueños de las mercancías y transporte durante la pandemia producto del COVID-19 en la Frontera de Peñas Blancas?</p>	<p>¿Producto de la llegada de la pandemia del COVID-19, ¿me podría indicar si aumentaron los tiempos de espera de las mercancías y unidades de transporte de carga? ¿En caso de aumentar, en cuanto tiempo fue?</p>	<p>¿Conoce usted cuáles fueron las mercancías que se vieron más afectadas con la pandemia, producto de los atrasos y tiempos de espera en la frontera de Peñas Blancas?</p>	<p>¿Me podría indicar las principales estrategias que se utilizaron en la Frontera de Peñas Blancas para la mitigación de los efectos negativos del COVID-19? ¿Cómo estas medidas favorecieron a la fluidez del comercio internacional?</p>	<p>¿Conoce usted cuáles son los principales problemas de infraestructura que se tienen en la Frontera de Peñas Blancas?</p>	<p>¿Considera que los problemas de infraestructura en la frontera de Peñas Blancas potenciaron la afectación en el comercio con la llegada del COVID-19?</p>	<p>¿Toman en cuenta su valiosa experiencia en la Frontera de Peñas Blancas, me podría indicar ante posibles situaciones como lo fue la pandemia del COVID-19 y que se presenten en un futuro los elementos de mejora o recomendaciones para el Gobierno y para el sector privado?</p>
<p>Andrey Rojas Corrales. Coordinador de Fronteras, Ministerio de Comercio Exterior. (COMEX)</p>	<p>Se limitó el plazo de otorgamiento de status migratorios a los transportistas en el país de 30 a 10 días. Medida de traslado de los</p>	<p>Hubo agilización de los trámites en la Frontera. Se incorporó el GPS para el rastreo de camiones con un precio de \$20.</p>	<p>Se redujo el tiempo de espera en frontera por la agilización de paso de camiones. Los patios de la aduana se organizaron</p>	<p>Implementación Declaración Aduanera Anticipada. Limitó el tiempo de estadía a los camiones a 3 horas, sino están listos deben ir a depósito</p>	<p>Las mercancías que están certificadas OEA, perecedas, animales vivos se vieron beneficiadas al tener un carril preferencial en exportación.</p>	<p>Falta de lavamanos, baños para los transportistas. Debe existir una mejora de procesos.</p>	<p>Con una mejor infraestructura se ayuda a mejorar los procesos de revisión, facilitación y control.</p>	<p>Mejorar la Interoperatividad entre el sector público-privado. Protocolos claros para atender situaciones de crisis. Simulacros</p>

	camiones a Depósitos Fiscales		mejor pasando de 150 camiones a 50 camiones.	fiscal. Aceptación de copias. Organización personal aduanas en los Puestos de Control.				por parte de las instituciones. Reglamentos para instituciones claros sobre salud ocupacional. Conforme una institución que lidere las demás en frontera.
Carlos Herra Canales. Jefe Migración, Puesto Fronterizo de Peñas Blancas.	Hubo un desabasto de los dispositivos GPS para poner a los camiones circular en el país. Se generaron manifestaciones de transportistas por el tiempo de espera en frontera con las medidas sanitarias. Con los convoyes se presentaron accidentes de tránsito.	Aumento de costos por el traslado de las unidades de carga a los depósitos fiscales, medida que no se tenía anteriormente.	Si hubo un aumento en los tiempos de espera principalmente al inicio de la pandemia los transportistas tenían que esperar hasta 3 días para esperar los resultados de las pruebas COVID.	Los productos perecederos por el riesgo a dañarse al tener que permanecer varios días en frontera.	Habilitó en el Edificio de la Aduana un edificio para la atención migratoria de los transportistas.	Falta de parqueos para camiones y zonas de estacionamiento seguras.	La falta de infraestructura no afectó tan drásticamente, pero si hubiera sido importante contar con parqueos adecuados para las unidades de transporte de carga en pandemia.	Contar con infraestructura adecuada para atender posibles pandemias en Peñas Blancas. Revisión y actualización del Reglamento Sanitario Internacional por parte del Ministerio de Salud y las demás instituciones en frontera.
Thais Mayorga Acosta. Directora Dirección Área Rectora de Salud de La Cruz, Región	No articulación de actores sociales y las instituciones públicas que debían de actuar de forma	No cuenta con información por ser del área de salud.	No cuenta con información por ser del área de salud.	No cuenta con información por ser del área de salud.	Se adaptó una oficina para migración en la atención de transportistas y garantizar el distanciamiento y brindar un mejor servicio.	No se cuenta con espacios adecuados para ubicar personas ante posibles situaciones de crisis.	La infraestructura es importante pero no predeterminante para ejecutar y accionar en	Compromiso de las instituciones para dar seguimiento a las políticas y protocolos establecidos. Crear

Chorotega, Ministerio de Salud.	coordinada, trabajaban, pero de forma separada. Mantener el equilibrio entre mantener protegida a la población a nivel sanitario y abastecer a la población de mercancías.				Apoyo político y de recurso humano para la crisis de la pandemia. Se ampliaron horarios y se actualizaron horas extras para funcionarios		casos de crisis.	políticas y dar recuerdos a la parte migratoria. Las decisiones en cuanto a aspectos de pandemia que se tomen a nivel central deben estar alineadas con la parte municipal e institucional de la frontera.
Freddy Rodríguez Rodríguez Agente policial, encargado de la Delegación Policial de Peñas Blancas durante la pandemia del COVID-19.	No se cuenta con escáner ni un andén adecuado en la aduana para revisar mercancías, situación que afecta actualmente y afectó durante la pandemia el comercio.	El trámite en pandemia de la aduana fue rápido, se agilizó el proceso por lo que considera que no hubo afectación de costos para las empresas.	Los trámites en migración, aduanas y todas las instituciones fue muy rápido, por lo que considero no hubo aumento en el tiempo de estancia de los transportistas.	No hubo afectación a mercancías durante la pandemia	Refuerzo de personal principalmente de la parte policial	No se cuenta con un andén en la aduana ni escáner para carga. Revisiones se hacen de forma manual.	La infraestructura actual no es la adecuada, cada año ingresan más volumen de camiones por esta frontera.	Contar con más personal de las instituciones del estado en los puestos de control para evitar filas. Planes de contingencia ante crisis. Reuniones institucionales permanentes. Habilitar otros puntos de ingreso y salida para turismo, no sólo Peñas Blancas para liberar trámites.
Mario Cascante Ugalde. Jefe	El cambio de choferes con el enganche	No cuenta con datos, pero si el chofer	Con el enganche y desenganche si	Principalmente los productos perecederos	Se estableció una oficina para migración en	No se cuenta en la aduana con una	El COVID es una circunstancia	Recomienda que en pandemia es

<p>Servicio de Salud Animal del Estado (SENASA), MAG</p>	<p>y desenganche, atrasaba el tránsito de mercancías. La desinfección de las cabinas de los camiones. El atraso que se daba a los transportistas que tenían que esperar muchas horas para que se organizaran los convoyes.</p>	<p>tenía que esperar era muy probable que si aumentaría los costos para las empresas.</p>	<p>aumentó por el tiempo de espera del otro chofer que venía por el contenedor. Espera de horas a que el convoy estuviera listo.</p>	<p>por su naturaleza.</p>	<p>la atención de transportistas y garantizar el distanciamiento y brindar un mejor servicio</p>	<p>infraestructura adecuada para el parqueo de camiones.</p>	<p>la que trae el chofer por lo tanto la infraestructura ayuda mucho, pero en este caso fue una pandemia</p>	<p>importante que se tenga un sistema que le de trazabilidad a las personas que ingresan al país. Implementación del proyecto del Plan Integrado de fronteras por parte del Estado, financiado por el BID.</p>
<p>Juan Carlos Alán Corea. Funcionario del Grupo Gerencial de la Aduana de Peñas Blancas.</p>	<p>En pandemia se incorporó otro proceso adicional que fue el control por parte del Ministerio de Salud. Largas filas de transportistas producto del proceso de enganche y desenganche en la frontera.</p>	<p>Los costos se incrementaron por el proceso de enganche y desenganche. Varios camiones tuvieron que devolverse al origen porque sus productos se estaban dañando, lo que implicó costos para el dueño de las mercancías</p>	<p>Debido a que las filas de camiones aumentaron en frontera también aumentaron los tiempos de espera de las mercancías. Los convoyes salían sólo dos veces al día por lo que algunos transportistas tenían que esperar y por lo tanto aumentaba el tiempo</p>	<p>Productos percederos fueron los más afectados.</p>	<p>Adecuada coordinación institucional. La Aduana cedió un espacio a Migración para atención personalizada de transportistas. Espacios adecuados para estacionar camiones, producto de reuniones con la Comisión Fronteriza y la existencia de CONAFAC.</p>	<p>Infraestructura adecuada para la revisión de mercancías y atención de turistas.</p>	<p>Si hubiera sido importante contar con una infraestructura adecuada principalmente para la atención de medidas sanitarias tomadas en pandemia.</p>	<p>Mayor apoyo político en recurso humano, seguridad para la frontera. Recursos económicos para enfrentar este tipo de crisis no sólo con los recursos de la comisión de emergencia. Horario en la frontera laborando las 24 horas para agilizar el comercio.</p>

			de espera en frontera.					Aplicación de vacunas para todo el personal (incluidos Aduanas y MAG), no fueron vacunados al igual que los cuerpos policiales.
Leonel Gómez. VP Business Development Rex Cargo, Costa Rica.	Bodegas colapsadas. Además de las fronteras terrestres también se dio afectación en los Puertos, ejemplo, Puerto Caldera, principalmente por las demoras de los contenedores y el estatus migratorio brindado por Migración era muy corto.	Según los clientes lo indican, en el caso de los camiones subcontratados se vieron muy afectadas para productos como salsas de tomate, pastes de tomate que fueron saliendo para supermercados, atrasos de 6 y 12 horas, dependiendo de las filas y del convoy en que se autorizara	Atrasos de hasta 12 horas por la espera del convoy.	No hubo afectación a los productos, se devolvieron camiones y, en muchos casos, se volvió a reempacar, cambiar cajas, fue más factible devolver trámites, pidieron cambios de espacios, los medicamentos de clientes que se iban a dañar y venían de México, se tuvo mucho apoyo a los productos perecederos o por dañar.	Buena coordinación entre el sector público y privado con una adecuada retroalimentación de la información del sector público en cuanto a resoluciones conforme el avance de la pandemia. Apoyo de la Dirección General de Aduanas durante todo el proceso de la pandemia.	Ingreso lento de unidades de transporte a Nicaragua por problemas de infraestructura, principalmente vial.	Se ha dejado de lado el Puesto Aduanero de Las Tablillas, ya que la infraestructura, carreteras, puntos de salida sí es relevante en toda frontera, Tablillas sería una buena alternativa para el comercio con Centroamérica.	Incrementar el envío de mercancías por Las Tablillas, ya que no se dio el Ferry a El Salvador. Sectorizar a la industria farmacéutica y médica, no es lo mismo una industria ferretera de tiendas, que una industria de supermercados, por lo que sería muy bueno que haya alguien revisando lo que trae el contenedor, se podría desplazar personal de los auxiliares

								de la función pública que pueden apoyar identificando los productos y materia primas urgentes, por ejemplo, para medicamentos por medio del control de citas, sin dejar de lado los demás trámites. Contar con una aduana con todas las condiciones, cámaras, agencias de aduanas, estructura organizacional y un lugar alternativo para Peñas Blancas
Asdrúbal Villalobos empresa HA Logix y Francisco Quirós Tencio de CANATR AC	Se crearon una serie de acciones a nivel de la región que limitaron el libre tránsito de mercancías. Hubo un pánico en el sector de	No es posible cuantificar los costos había mucho temor a nivel sanitario, esos incrementos de costos, más que	Hubo un pánico en el sector de salud que paralizó las actividades y estuvo enfocado en la salud, se paralizaron y atrasaron decisiones importantes	Algunos camiones se devolvieron al origen para evitar que se dañaran las mercancías.	Aduanas fue un actor muy importante por el compromiso y las facilidades que se brindaron las autoridades superiores y los encargados en la frontera.	Principalmente las Carreteras de acceso a la frontera y dentro de la zona primaria que no fueron pensadas como estratégicas	Infraestructura no potenció la pandemia, pero no facilitó el manejo, no se contaba con una infraestructura de manejo de control de	Que las universidades tomen estos temas para análisis para contar las historias vividas, un país debe saber las causas de las

<p>salud que paralizó las actividades y estuvo enfocado en la salud, se paralizaron muchas decisiones. El enganche y desenganche no funcionó, no había condiciones para los transportistas, era muy riesgoso para contagiarse del virus. La crisis generó que se aumentarían los problemas normales y generara un efecto en la economía que afectó al mercado nacional y otras empresas de Centroamérica. En relación con los costos como empresario, un promedio de viajes a Centroamérica no se lograba ni un solo viaje había que</p>	<p>para el sector transportistas, que no criticaban tanto el costo, sino que se ofreciera una solución logística producto de la crisis sanitaria por lo que después de estar 22 días estacionados. Se implementó el GPS con un costo de \$20. En cuanto al enganche y desenganche había que pagar dos fletes por el cambio de chofer. En relación con los costos como empresario, un promedio de viajes a Centroamérica no se lograba ni un solo viaje, había que seguir pagando el</p>	<p>que generó filas de unidades de transporte de carga y por lo tanto tiempos mayores de espera de más de 15 días en algunos casos.</p>			<p>Después de 2 semanas del inicio de la pandemia se creó un comité de crisis de alto nivel entre COMEX, Aduanas y sector privado.</p>	<p>para el comercio.</p>	<p>personas, mercancías y vehículos.</p>	<p>dificultades que ha tenido y cómo prevenir las además qué debo mejorar para resolverlo. Ante este tipo de situaciones se requiere contar con una mejor plataforma para dejar previsto que esto que paso con la pandemia puede volver, y asegurar la continuidad del negocio, especialmente, tomarlo en cuenta con el proyecto PIF del BID. Buscar los mecanismos para que las fronteras de Centroamérica no se detengan nunca, es importante el apoyo y coordinación de la SIECA, Sistema Aduanero</p>
--	---	---	--	--	--	--------------------------	--	---

	seguir pagando el seguro, gastando viáticos implicando costos adicionales.	seguro, gastando viáticos implicó costos adicionales.						Nacional y COMIECO. A este tipo de situaciones se le debe dar un enfoque global: No solo pensar en el plano de la salud, hubo mucho desempleo, reducción salarial, jornadas, cierres temporales, debe haber mucho aprendizaje.
Mauricio Morales Berrocal. Jefe del Departamento Técnico de la Aduana de Peñas Blancas.	<p>Afectación con los plazos de permanencia para los transportistas en el país a nivel migratorio, de 30 a 10 y a 5 días, generaron manifestaciones por parte de los choferes de camiones.</p> <p>Las pruebas COVID no estaban contempladas para la región, creando un</p>	Sí se vieron afectados los costos, debido a que los transportistas aumentaron la instancia en frontera, además, se estableció el costo de los GPS en los camiones, el costo de ingresar en los depósitos fiscales.	<p>En la frontera de Peñas Blancas el promedio para trámites es el siguiente: Importación: tres horas; Tránsito: dos horas 35 minutos; exportación : 2 horas 30 minutos.</p> <p>En pandemia los tiempos de espera pasaron de horas a días, por ejemplo, tiempos de espera por el convoy</p>	Principalmente las que viajaban en el convoy, pues tenían que esperar a que saliera el grupo de camiones juntos y se agravaba si era un producto perecedero.	<p>Aplicación de resoluciones de importación temporal de turistas, al no salir los turistas, implicaba que no podían salir, el plazo se iba ampliando conforme se emitían las resoluciones.</p> <p>Las empresas que cumplieran con lo establecido en el documento DGA-016-2020, sobre el uso de carril especial para OEA, productos</p>	La infraestructura se hace pequeña para el volumen de las operaciones de la frontera.	La infraestructura es muy necesaria en la frontera para dar continuidad a las exportaciones, importaciones y tránsitos de mercancías.	Los lineamientos deben considerar las disposiciones migratorias y aduaneras que dependen de lineamientos internacionales, CAUCA, RECAUCA, plazos, normativa de Migración, hubo que reajustar para dar cumplimiento a la norma.

<p>impacto económico y social.</p>			<p>de un día para otro. Debido a los controles de GPS que no alcanzaban y las UTS no se podían ir, implicaba atrasos de hasta un día.</p>		<p>perecederos, animales vivos. Un salón para Migración en el mismo edificio de la aduana, para atender transportistas y que no hubiera mezcla de funcionarios de aduana y migración y evitar el contagio.</p>		<p>Mejorar el tema de desinfección para los transportistas, separar a los transportistas por nacionalidad, por ejemplo. Aplicación de la vacuna contra la Covid para los funcionarios de la aduana y el MAG, estando en la primera línea en el ingreso de personas y unidades de transporte. Deben existir protocolos, procedimientos regionales estándares entre los países para futuras crisis. Se requieren herramientas tecnológicas para evitar que las fronteras se vuelvan cuello de botella.</p>
------------------------------------	--	--	---	--	--	--	--

<p>Donaldo Miranda Hernández jefe servicio fitosanitario del Estado (SEFITO), Ministerio de Agricultura y Ganadería, Puesto Fronterizo de Peñas Blancas.</p>	<p>Aglomeración de transportistas de carga producto de la realización de las pruebas COVID, provocando que las cargas no se podían liberar y debían de esperar los resultados de las pruebas. El MAG tuvo que asumir la desinfección de las cabinas, lo que implicaba destinar personal a una labor que no estaba definida anterior a la pandemia, ya que se daba un cambio de chofer de la unidad de transporte con el enganche y desenganche y, posteriormente, con el convoy.</p>	<p>Sí se incrementaron los costos, porque los choferes tenían que esperar el resultado de las pruebas Covid, lo que implicaba el pago de horas extras, además, si iban en Convoy tenían que esperar y someterse a los tiempos de salida de los camiones hacia Paso Canoas o algún depósito fiscal en el país.</p>	<p>Sí aumentaron las horas que se daban en tiempos normales a un día o más, producto de los resultados de las pruebas Covid o la espera del convoy</p>	<p>Principalmente las mercancías perecederas por el tiempo de vida, ejemplo: mango, pitahaya, jocotes, aguacates, se les daba agilización para evitar que se dañaran.</p>	<p>Se recibían documentos escaneados y en línea para evitar el contagio y no atrasar los trámites, antes de la pandemia era mayormente en físico. Reuniones constantes en materia de coordinación institucional relacionado con el comercio, salud y existencia de CONAFAC.</p>	<p>Ausencia de espacios ideales para parqueo de camiones en la Aduana de Peñas Blancas.</p>	<p>Sí potenciaron los problemas en la frontera, por ejemplo, afectó la ubicación de las unidades de transporte de carga en la Calle de Piedra, ya que Nicaragua continuó con el trámite normal, a pesar de la pandemia, no detuvo el comercio.</p>	<p>Establecer protocolos claros para futuras situaciones como fue la de la COVID-19 y principalmente al inicio de la pandemia, ya que no se conocía el comportamiento de la transmisión del virus. Aplicación de vacunas a todo el personal de la frontera ya que Aduanas y MAG no fueron tomados en cuenta en la aplicación de dosis como institución de primera línea como los demás entes policiales. Implementación del proyecto del Plan Integrado de fronteras por parte del Estado,</p>
---	--	---	--	---	---	---	--	--

								financiado por el BID.
Roy Chacón Mata. Gerente Aduana de Peñas Blancas período 2020-2021.	No se tenía por parte de las instituciones con la llegada de la pandemia aspectos básicos para evitar el contagio como guantes y mamparas en las oficinas.	Si se incrementaron los costos, ya que se definieron requerimientos de bioseguridad que anterior a la pandemia no se tenía, por ejemplo, la desinfección de las cabinas de los camiones. Costo de permanencia de las unidades de transporte en los patios de la aduana, mientras se esperaba los resultados de las pruebas COVID de los transportistas. Costos por espera que se definirían los convoyes donde se iría la unidad de transporte,	Los choferes tenían que esperar el resultado de las pruebas Covid, lo que implicaba el pago de horas extras, además, si iban en Convoy tenían que esperar y someterse a los tiempos de salida de los camiones hacia Paso Canoas o algún Depósito Fiscal en el país. Se incrementaron los tiempos de espera de horas a días por el efecto de espera del traslado de los medios de transporte por medio del convoy hacia Paso Canoas o a los Depósitos Fiscales	Se realizó una agilización por parte de todas las instituciones del Gobierno y el sector privado, para evitar la afectación de los productos perecederos, principalmente animales vivos, ganado, carne refrigerada, aguacates por el tiempo de vida, ejemplo: mango, pitahaya, jocotes, aguacates, se les daba agilización para evitar que se dañaran.	Proceso de enganche y desenganche al inicio de la pandemia y, posteriormente, los Convoy, que se realizaban en grupos de unos 20 camiones custodiados por Fuerza Pública, permitió que los choferes extranjeros ingresaran en el país a distribuir las mercancías provenientes de Centro América. Traslado de las unidades de transporte a los Depósitos Fiscales autorizados que contarán con espacios adecuados para los transportistas, alimentación y un lugar donde se pudiera aislar a los choferes ante un posible caso positivo del COVID-19. Se recibían documentos escaneados y en línea para	La infraestructura con que se cuenta en la frontera de Peñas Blancas no es la idónea para enfrentar una pandemia como la de la COVID-19, aunque se han hecho esfuerzos y continúan haciendo se requieren mejores condiciones, por ejemplo, parqueos para camiones.	La infraestructura de Peñas Blancas no ayudó en la pandemia de la COVID, en cuanto al ingreso de choferes, ya que lo que se tenía por parte del Ministerio de Salud era un toldo, no las condiciones ideales. Al no tener parqueos adecuados para estacionar con seguridad a los transportistas, se dieron varios casos de robos a los transportistas. La revisión de las unidades de transporte en materia de control de drogas se realiza	Impulso a la gestión de Fronteras para coordinar adecuadamente los aspectos de logística, seguridad y facilitación de la frontera, donde se tenga siempre presencia de instituciones como los bomberos, Cruz Roja, Ministerio de Salud, con planes de contingencia establecidos ante situaciones que se tenga que actuar. Contar con disponibilidad de equipos y materiales de forma inmediata ante una crisis de cualquier tipo que salvaguarde la seguridad

		<p>con el consecuente pago de horas extras a los choferes. Costo por la aplicación del GPS a los medios de transporte que requería el Ministerio de Salud.</p> <p>autorizados por el Gobierno. El registro de datos que solicitaba el Ministerio de Salud a través de fórmulas manuales, además Migración también solicitaba información a las transportistas, implicaba una mayor estancia en la zona primaria. Se hacían filas de transportistas para realizar la prueba COVID, aumentaban los tiempos de espera en Peñas Blancas. La desinfección de las cabinas creada por el Ministerio de Salud implicaba tiempos de espera a los conductores</p>		<p>evitar el contagio y no atrasar los trámites, antes de la pandemia se recibía en físico. Reuniones constantes en materia de coordinación institucional relacionado con el comercio y la salud.</p>		<p>en un lugar de la carretera Interamericana que no tiene las condiciones adecuadas de infraestructura, lo que generaba que se hiciera un cuello de botella al ingreso de Nicaragua, ya que solo se tiene un carril para ingreso y un carril de salida en la Frontera entre Costa Rica y Nicaragua. Se potenciaron los problemas en la frontera, por ejemplo, afectó la ubicación en cuanto a espacios y seguridad de las unidades de transporte de carga en la Calle de Piedra, ya que Nicaragua continuó con el</p>	<p>de los funcionarios y Recurso Humano adecuado de forma permanente, que asegure un buen servicio y control de las funciones que se realizan por parte de los funcionarios del Gobierno. Reacción más rápida de los directores encargados de las distintas actividades en frontera ante posibles crisis que se puedan dar con Lineamientos y protocolos claros y conocidos por las entidades responsables de aplicarlos. Aplicación de vacunas a todo el personal de la frontera,</p>
--	--	---	--	---	--	--	--

			<p>s, por lo que sí aumentaron de horas que se daban en tiempos normales a un día o más, producto de los resultados de las pruebas Covid o la espera del convoy donde se les pegaba un stickers en el parabrisas implicando más tiempo de espera.</p>				<p>trámite normal, a pesar de la pandemia, no detuvo el comercio.</p>	<p>ya que la Aduana y el MAG no fueron considerados como de primera línea, pese a que estaban presencialmente en la frontera y en contacto con muchas personas, lo que expone a un mayor riesgo de contagio.</p> <p>Implementación del proyecto del Plan Integrado de fronteras por parte del Estado, financiado por el BID.</p>
--	--	--	---	--	--	--	---	--

Fuente: Elaboración propia.

Anexo # 4:

Cuadro con información del nombre del entrevistado, cargo que desempeña y un resumen de entrevista

Nombre del entrevistado	Cargo que desempeña	Resumen de la entrevista
Asdrúbal Villalobos M.	Presidente de Asociación de Agentes de Aduanas de Costa Rica / director de Operaciones HA LOGIX.	Infraestructura no potenció la pandemia, pero no facilitó el manejo, no se contaba con una infraestructura de manejo de control de personas. El enganche y desenganche no funcionó no había condiciones para los transportistas, era muy riesgoso para contagiarse del virus y generaba costos.
Francisco Quirós Tencio	Director Ejecutivo Cámara Nacional de Transportistas de Carga (CANATRAC).	En Peñas Blancas no se cuenta con carreteras adecuadas para el tránsito ante el gran volumen de unidades de transporte que transitan diariamente. La medida de enganche y desenganche crearon una serie de acciones que limitaron mucho el comercio y libre tránsito de mercancías.
Leonel Gómez.	VP Business Development Rex Cargo, Costa Rica.	Mejorar los regímenes de exportación e importación y el análisis de estos son muy importantes para ver la importancia de estos puestos fronterizos. Contar con una aduana con todas las condiciones, cámaras, agencias de aduanas, estructura organizacional y un lugar alternativo para Peñas Blancas.

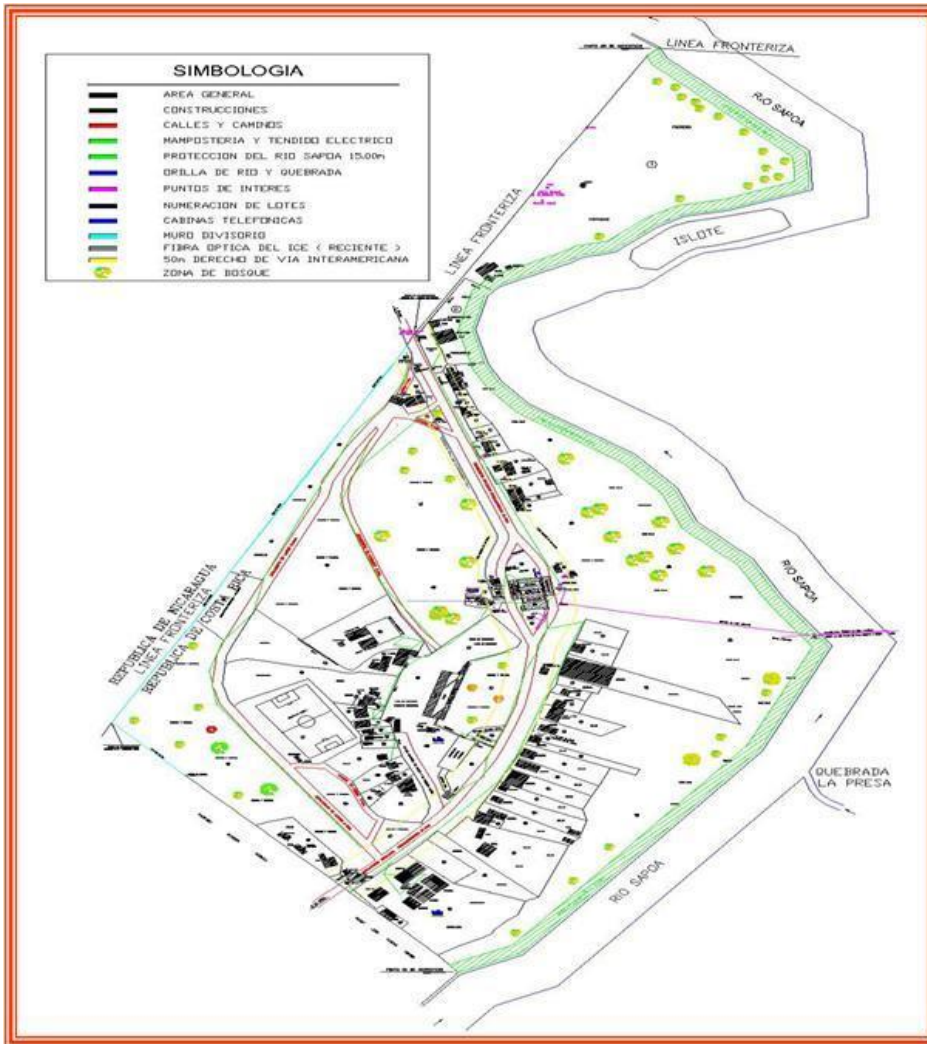
Roy Chacón Mata	Gerente Aduana de Peñas Blancas período 2020-2021.	La implementación del proyecto del BID con el fin de que efectivamente se cumpla con los flujos adecuados en los procesos de importación, exportación y tránsito para contar con oficinas adecuadas para el personal que labora en la Frontera. Reacción más rápida de los entes rectores encargados de las distintas actividades en frontera
Juan Carlos Alán Corea	Funcionario del Grupo Gerencial de la Aduana de Peñas Blancas.	Con el enganche y desenganche hubo mayores costos para los dueños de las mercancías. Una de las estrategias para evitar contagios, fue una adecuada coordinación institucional y la aduana cedió un espacio, un área amplia a Migración para atender los transportistas.
Mauricio Morales Berrocal	Jefe del Departamento Técnico de la Aduana de Peñas Blancas.	Si se vieron afectados los costos debido a que los transportistas aumentaron la instancia en frontera, además se estableció el costo de los GPS e ingreso a los depósitos fiscales. La infraestructura se hace pequeña para el volumen de las operaciones sumado a que Nicaragua no tiene restricciones de paso de comercio.
Andrey Rojas Corrales	Coordinador de Fronteras, Ministerio de Comercio Exterior. (COMEX).	Una buena infraestructura ayuda a mejorar los procesos de revisión y facilitación de comercio y las instituciones de la frontera no estaban preparadas ya que no tienen suficientes espacios. Se debe establecer en la Frontera reglamentos internos (salud ocupacional), de conocimiento y aplicación por parte de todo el personal que labora.

Mario Cascante Ugalde	Jefe Servicio de Salud Animal del Estado (SENASA), Ministerio de Agricultura y Ganadería, Puesto Fronterizo de Peñas Blancas.	Si hubo aumento en los costos, por ejemplo, un refrigerado en tránsito esperaba hasta el siguiente día y el durar más tiempo en frontera implicó horas extras en que incurrieran los choferes. Así mismo no se contó con espacios con adecuados para el parqueo de camiones debido a la infraestructura.
Carlos Herra Canales	Jefe Migración, Puesto Fronterizo de Peñas Blancas.	Mejorar el tema de la infraestructura para la atención de eventos como lo ha sido el del COVID. Además, revisar el Reglamento Sanitario Internacional por parte del Ministerio de Salud y las instituciones que le corresponda, es muy importante contar con un sitio adecuado para atender y dar un abordaje adecuado a los casos que se lleguen a presentar en la frontera en la parte sanitaria
Donaldo Hernández Miranda	Jefe servicio fitosanitario del Estado (SEFITO), Ministerio de Agricultura y Ganadería, Puesto Fronterizo de Peñas Blancas.	Las mercancías más afectadas son las perecederas por el tiempo de vida, ejemplo mango, pitaya, jocotes, aguacates. Una de las estrategias ante la pandemia fue recibir documentos escaneados y en línea para evitar el contagio y no atrasar los trámites.
Thais Mayorga Acosta	Directora Dirección Área Rectora de Salud de La Cruz, Región Chorotega, Ministerio de Salud.	Durante la pandemia las decisiones se tomaron en un nivel central político normativo y no en los cantones, los gobiernos locales no tuvieron participación. Otro aspecto importante para la frontera de Peñas Blancas es la creación de políticas y recursos específicas en materia de migración.
Freddy Rodríguez Rodríguez	Agente policial, encargado de la Delegación Policial de Peñas Blancas durante la pandemia del COVID-19.	En pandemia se agilizaron los procesos gracias al refuerzo de personal, hubo refuerzo de autoridades de la Policía de Control Fiscal, Policía de Control de Drogas y de Fuerza Pública de San José. La infraestructura actual no es la adecuada porque limita el servicio.

Fuente: Elaboración propia

ANEXO # 5:

Mapa: detalle de la zona primaria de la Aduana de Peñas Blancas. Área: 48 hectáreas.



Fuente: Dirección General de Aduanas, Costa Rica

ANEXO #6:

Mapa: Distribución de Puestos de Control, Aduana de Peñas Blancas.



Fuente: Aduana de Peñas Blancas.

ANEXO #7.

Casetas para el control de exportaciones, Aduana de Peñas Blancas.



Fuente: Elaboración propia.

ANEXO #8.

Miembros comisión fronteriza interinstitucional de Peñas Blancas.



Fuente: Elaboración propia.

ANEXO #9.

Miembros comisión fronteriza interinstitucional de Peñas Blancas.



Fuente: Elaboración propia.

ANEXO # 10:

Fotografía coordinación fronteriza interinstitucional.



Fuente: Elaboración propia.