

**UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DE LAS
AMERICAS**

VICERECTORIA ACADEMICA

COMERCIO INTERNACIONAL

**ANÁLISIS DEL POSIBLE IMPACTO DEL PROGRAMA
DE INTEGRACIÓN FRONTERIZO A LAS EMPRESAS
IMPORTADORAS DEL SECTOR AGRÍCOLA**

Sharon María Rivera Román

San José, agosto 2020

ÍNDICE DE CONTENIDO

ÍNDICE DE CONTENIDO.....	ii
ÍNDICE DE TABLAS	vi
CARTA DEL FILÓLOGO.....	vii
DEDICATORIA.....	viii
AGRADECIMIENTOS	ix
RESUMEN EJECUTIVO	x
CAPÍTULO I: PROBLEMA.....	1
Planteamiento del problema de investigación.....	1
Objetivos de la investigación	4
Objetivo general	4
Objetivos específicos.....	4
Justificación de la investigación.....	4
Antecedentes de la investigación	10
Proyecciones de la investigación.....	18
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO	19
El acuerdo sobre la agricultura de la Organización Mundial del Comercio (OMC).....	19
Acuerdo sobre facilitación al comercio en Costa Rica	21
Consejo Nacional de Facilitación de Comercio	22
Seguridad alimentaria.....	23
Equipo especial de alto nivel	23
Banco Interamericano de Desarrollo.....	24
Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico	25
Comercio de servicios	26
Indicadores de facilitación del comercio	26
Comercio y agricultura	26
Acuerdos comerciales preferenciales como herramientas de apoyo al comercio agrícola	27
Políticas de comercio agrícola de Argentina y el desarrollo sustentable	31
Principales objetivos de las políticas agrícolas en la última década.....	33
Mantener los precios internos de los alimentos en a precios relativamente bajos.....	33

Controlar la inflación a través de la evolución de precios internos de los productos agropecuarios correspondientes a los mercados internacionales.	34
Generar recursos fiscales para financiar el gasto público y lograr superávits fiscales.	34
Apoyar a la agricultura familiar y a los pequeños agricultores.	34
Apoyar a la innovación, sanidad y calidad de los alimentos.	35
Principales herramientas de política utilizadas.....	35
Impuestos a las exportaciones y diferenciales de impuestos a la exportación.....	35
Políticas de biocombustible.	35
Servicios generales para la agricultura.	36
Impacto de las políticas en las principales variables y objetivos del desarrollo sostenible...	37
El sector agrícola en la Integración Económica Regional: experiencias comparadas de América Latina y la Unión Europea.....	37
La Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI).....	37
La experiencia andina de integración	38
El Mercado Común del Sur (Mercosur)	38
Diferencias y similitudes entre la integración agrícola latinoamericana y la europea	39
Caso de Latinoamérica.....	39
Caso de Europa.	39
Logística y facilitación del comercio entre la comunidad del Caribe y Centroamérica	40
Características y dinámica comercial	40
Acercamientos diplomáticos y acuerdos comerciales	41
Elementos que obstaculizan el comercio.....	42
Barreras arancelarias.....	42
Transporte y logística.....	42
Política de visas de turismo y negocios	45
La nueva Ley de Seguridad Agrícola y de Inversión Rural de los Estados Unidos (Farm Bill). Un análisis de sus implicancias comerciales.....	45
La Ley de Seguridad Agrícola e Inversión Rural de los Estados Unidos.....	47
Programa de productos básicos.....	47
Programas de conservación.....	47
Programas de apoyo a las exportaciones.	47
Programas de apoyo según sectores y productos.	48

La Ley Agrícola de 2002 y las disposiciones de la OMC	50
Los pagos anticíclicos.....	50
Pagos fijos desconectados	50
Etiquetado según país de origen	51
Programa de integración fronterizo.....	51
Beneficios del Programa de integración fronterizo al sector agrícola en Costa Rica.....	52
Puestos Aduaneros beneficiados por el Programa de integración fronterizo	53
CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO	54
Enfoque de la investigación	54
Diseño de la investigación.....	55
Fuentes de información	57
Fuentes primarias.....	57
Fuentes secundarias	58
Muestra	59
Unidad de estudio.....	62
Explicar los beneficios para las empresas importadoras del sector agrícola de la implementación del Programa de Integración Fronterizo	62
Unidad 1. Beneficios	62
Determinar la eficiencia y la eficacia en los controles aduaneros aplicando el Programa de Integración Fronterizo para la competitividad en el Comercio Internacional	62
Unidad 2. Eficiencia y eficacia.....	62
Instrumentos de la investigación.....	63
Proceso para la recolección y análisis de datos.....	66
CAPÍTULO IV: ANÁLISIS DE RESULTADOS	68
Unidad de análisis 1: Beneficios	69
Categoría 1. Tiempo	70
Descripción.	70
Análisis.	72
Categoría 2: Trámites	72
Descripción.	72
Análisis.	74

Categoría 3: Agilización	74
Descripción.	74
Análisis.	75
Categoría 4: Sector exportador	76
Descripción.	76
Análisis.	77
Categoría 5: Sector importador.....	78
Descripción.	78
Análisis.	79
Unidad de análisis 2: Eficiencia y eficacia.....	79
Categoría 1: Infraestructura	81
Descripción.	81
Análisis.	82
Categoría 2: Escáneres.....	83
Descripción.	83
Análisis.	84
Categoría 3: Laboratorios	85
Descripción.	85
Análisis.	86
Categoría 4: Personal capacitado.....	87
Descripción.	87
Análisis.	88
Categoría 5: Chip / RFID.....	89
Descripción.	89
Análisis.	91
Categoría 5: Sistemas de información.....	91
Descripción.	91
Análisis.	93
Interpretación de datos	93
CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	96
Conclusiones de la investigación	96

Recomendaciones	99
Referencias	101
APÉNDICES DE LA INVESTIGACIÓN	109
Apéndice A: Cuestionario utilizado en la investigación	109

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Muestra de la Investigación	61
Tabla 2 Unidades y Categorías de Análisis.....	68

DEDICATORIA

Deseo dedicar la presente tesina a Dios por darme la capacidad y fortaleza para desarrollar el presente trabajo de investigación, esta fue una demostración de que nunca hay que darse por vencido a pesar de las adversidades de la vida día con día.

Posteriormente, le quiero dedicar el trabajo de investigación a mi madre y padre, Siria Román Mendoza y Juan José Rivera Murillo y a mi hermana, Samantha Rivera Román, quienes fueron mis pilares durante la realización del presente trabajo; este me dejó como enseñanza que todo se puede con esfuerzo y dedicación, además, ellos me enseñan los retos de la vida y, a partir de eso, ser mejor persona.

También me gustaría dedicarles el presente trabajo a mis abuelos, María de los Ángeles Román Mendoza y Otoniel Badilla Morales, pues siempre han estado conmigo en todo momento; además, a mis padrinos, Jeannette Castro y Miguel Ángel Acosta quienes han estado presentes en mi vida desde niña; a mi prima, Bárbara Acosta y a mi sobrino, Andrés Varela pues ellos me alientan a ser una persona exitosa.

A mi tutor, Mag. Alonso Navarro Álvarez, por todo el apoyo brindado y la paciencia otorgada durante la realización de la tesina. Su ayuda fue indispensable durante este proceso, asimismo, considero que es un gran profesional y un ejemplar docente en la Universidad. Cabe destacar, que a pesar del poco tiempo disponible, siempre estuvo presente en todo lo que necesité, además, me alentaba a no darme por vencida, cuando se me presentaban obstáculos en el trabajo.

AGRADECIMIENTOS

Primeramente, quiero agradecerle a Dios por darme la capacidad y oportunidad de llegar tan lejos en relación a mi formación académica; le agradezco por darme el conocimiento, la paciencia, la fortaleza y sabiduría para desarrollar el presente trabajo de investigación y tomar las mejores decisiones que integran el presente proyecto.

Quiero agradecerle a mi tutor de la investigación, Mag. Alonso Navarro Álvarez, quien con todos sus conocimientos estuvo siempre presente y dispuesto a ayudarme y brindarme consejos durante este proceso, a impulsarme a realizar el mejor trabajo y a no rendirme fácilmente. Le agradezco a el director de carrera de Comercio Internacional, MSc. Fernando Ramírez Cartagena, por su ayuda, aportes y guías brindadas durante el proceso de investigación.

A mi familia, Siria Román Mendoza, Juan José Rivera Murillo y Samantha Rivera Román, por toda la ayuda que me dieron durante este proceso, no solamente en el factor económico, sino con el apoyo emocional y lo consejos brindados, ya que sin mi familia este proceso no hubiera sido el mismo, además, agradezco a mi prima Barbara Acosta Castro la cual de forma financiera me ayudó para poder cumplir con uno de mis sueños y metas educativas.

Para concluir, quiero agradecerles a todos mis compañeros y amigos de la universidad, porque siempre estuvieron atentos y dispuestos a brindarme la ayuda necesaria para la correcta confección de la tesina en cuanto a consultas y consejos para la misma; a mis amigas Catherine Rivera y Jennifer Castillo pues nunca me abandonaron durante este proceso. De igual modo, deseo agradecerles a los profesores de la universidad, porque durante toda la formación académica me brindaron su apoyo, enseñanzas y conocimientos para la vida y para profesionalizarme en el campo de comercio internacional.

RESUMEN EJECUTIVO

En el presente trabajo de investigación se desarrolla el *Análisis del posible impacto del Programa de Integración Fronterizo a las empresas importadoras del sector agrícola*. De igual forma se basa en dos objetivos específicos desarrollados de manera amplia y del cual se extiende la muestra en estudio, dicha muestra consta de 9 personas, las cuales, a través de una entrevista proporcionada en el presente trabajo, brindan información útil y provechosa para el desarrollo y finalización del trabajo de investigación.

El Programa de Integración Fronteriza tiene como objetivo fortalecer la competitividad del país en temas de comercio exterior, esto por medio de la modernización en cuanto a infraestructura, equipamiento y sistemas fronterizos, los cuales buscan garantizar la coordinación eficiente y eficaz de los controles aduaneros. Asimismo, busca mejorar el control y el servicio en los pasos Fronterizos terrestres de Costa Rica tales como, Peñas Blancas, Paso Canoas, Las Tablillas y Sabalito en Sixaola.

El presente Programa es financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo, en el cual el 17 de junio de 2015 fue aprobado mediante la resolución DE – 46/15 del contrato de préstamo No. 3488/OC-CR por un monto de USD \$100 millones, el cual se utilizará para dotar a los pasos fronterizos de última generación colaborando con el comercio regional y la competitividad del país.

Igualmente, con el financiamiento del BID, se espera un diseño, construcción y equipamiento de nuevas instalaciones para los diferentes puestos fronterizos terrestres mencionados anteriormente. Dichas instalaciones incluyen un sistema de agua potable y saneamiento, además de sistemas eléctricos y de telecomunicaciones, la construcción de áreas comunes y obras viales, la dotación de equipos tecnológicos y si es el caso la adquisición de terrenos.

Asimismo, se pretende que los puestos fronterizos se acoplen a futuros escenarios con la cooperación binacional en cuanto a controles, así como al crecimiento del comercio y los flujos de pasajeros. De igual forma, se espera que con la implementación del programa las

obras permitan una disminución en tiempos de control, para contribuir a la reducción de costos de transporte e incrementado la competitividad del país en cuanto movimiento internacional de bienes y personas.

CAPÍTULO I: PROBLEMA

Planteamiento del problema de investigación

El presente proyecto de investigación nace a raíz de la problemática que presenta Costa Rica con sus puestos fronterizos terrestres, como lo es Peñas Blancas y Tablillas en la zona norte (Nicaragua) y en Paso Canoas, Sixaola y Sabalito en la zona sur (Panamá). El 11 de mayo de 2017, se aprobó el Programa de Integración Fronteriza en un segundo debate, con el objetivo de eliminar problemas de infraestructura, descoordinación interinstitucional, inseguridad, falta de controles, procedimientos repetitivos y actividades informales en los puestos fronterizos terrestres.

Según Laura Bonilla, presidenta de la Cámara de Exportadores de Costa Rica, el atraso en la infraestructura está restando competitividad a Costa Rica ante el comercio exterior, al no contar con equipos apropiados para las exigencias y normativas internacionales. La necesidad de mejorar la infraestructura, la tecnología y los controles en los puestos fronterizos tomó importancia a finales del 2011, donde se tenía que realizar una fila de hasta 120 camiones para llegar al puesto de Peñas Blancas; esto generó pérdidas para las empresas, un comercio ilegal, robos y desesperación dentro de los mismos transportistas (La Nación, 2018).

Román (2012) citado en un artículo del Ministerio de Hacienda (2017), menciona que siendo Costa Rica un país de ingreso medio, los precios internacionales para los importadores y exportadores de bienes suelen tener variables en su precio, por lo que las deficiencias en la infraestructura del transporte y la gestión de los pasos fronterizos tiene un incremento de un 4% a un 12% lo cual disminuye la competitividad del país. Estas carencias se extienden en toda la cadena logística, los altos costos que enfrentan los usuarios, la calidad del servicio en base a la seguridad y riesgos de la carga en la frontera, tiempos de paso, afectando esto a la productividad del país.

El Ministerio de Hacienda (2017) menciona que hace varios años los puestos fronterizos han estado en abandono, por lo que se origina una serie de problemas vinculados a

infraestructura inadecuada y deficiente, inseguridad, falta de controles para los usuarios, mantenimiento y operaciones, carencias en recurso humano y en presupuesto, desorganización, procedimientos repetitivos e ineficientes. La inversión en los pasos fronterizos de Costa Rica se ha limitado al mantenimiento de las instalaciones públicas y ha dejado de lado el área de atención a los usuarios.

Por otro lado, la infraestructura vial, señalización, las zonas de estacionamiento, el manejo de desechos y seguridad, los mecanismos de financiamiento y presupuesto no han sido idóneos para las necesidades de más urgencia. La ausencia de infraestructura y equipamiento en los puestos fronterizos generan una gestión ineficiente, lo cual afecta negativamente a los usuarios, funcionarios y a los vecinos donde se ubican dichos pasos fronterizos.

Según la Cámara Costarricense de Transportistas Unitarios (2011) citada en el Ministerio de Hacienda (2017), hace referencia que los transportistas desafían mayores incomodidades por falta de espacio para su atención, lo que se traduce en mayores costos y tiempos de espera. Además, los funcionarios no tienen las condiciones adecuadas para desempeñar su trabajo y realizar los controles de la mejor forma. Por otra parte, los vecinos se ven afectados por congestionamiento vial, contaminación, inseguridad a raíz de los pasos fronterizos.

Actualmente, la frontera de Peñas Blancas es el puesto fronterizo donde más transita el mayor volumen de carga, y el tiempo promedio que toma un vehículo de carga para exportación es de dos horas, hasta las siete horas, en cruzar dicha frontera; por otro lado, en la frontera de Paso Canoas el tiempo aproximado es de cuatro horas. La inadecuada infraestructura vial obliga a las unidades de carga a realizar filas por horas sobre vías de lastre o en barro de un solo carril mostrado en el Flujograma Exportación Aduana Paso Canoas (2011).

Es importante destacar que el estado de la infraestructura y el equipamiento en los puestos fronterizos exponen a los usuarios, mercancías y funcionarios a distintos riesgos con su seguridad. La carencia de zonas cerradas para los migrantes ha generado las ventas

informales, los asaltantes han aprovechado para realizar actividades inescrupulosas principalmente a los pasajeros y turistas. Para los funcionarios la inadecuada ubicación de las instalaciones y el no contar con barreras para controlar el ingreso de vehículos y de personas significa una constante exposición a accidentes y robos. Datos extraídos del Informe de medición de los tiempos y movimientos en puesto fronterizo de Peñas Blancas (2012).

En el caso del transporte de mercancías, la falta de zonas primarias aduaneras presenta una gran oportunidad para la evasión de controles. Cabe mencionar que los escáneres para la revisión no intrusiva de la mercancía que ingresa al país por medio de los puestos fronterizos terrestres no serán vistos hasta que el Programa de Integración Fronterizo se dé por terminado en el año 2022 (El Observador, 2019).

La instalación de escáneres para la revisión no intrusiva de la mercancía que ingresa al país por los puestos fronterizos terrestres no podrá ser una realidad hasta el 2022; siendo el Ministerio de Hacienda el ente encargado de la compra respectiva de estos equipos tecnológicos, anuncia que no posee la lista de requerimientos técnicos para realizar dicha compra de los escáneres para las fronteras por donde salen e ingresan mercancías al país.

Ministerio de Hacienda (2019) en un reportaje realizado por el observador menciona que:

Los escáneres no pueden ser instalados hasta que el Programa de Integración Fronterizo mejor conocido como el PIF llegue a su término. Este proyecto pretende modernizar los puestos fronterizos de Peñas Blancas, Paso Canoas, Sixaola y Sabalito (Costa Rica y Panamá).

Finalmente, según Duayner Salas, viceministro de Comercio Exterior, se espera que las obras inicien este 2020 y concluyan en el 2022. El Programa de Integración Fronterizo contempla la infraestructura física para la ubicación respectiva de los escáneres, pero no la adquisición de los mismos. Duayner Salas, expresa que la adquisición de los escáneres es una tarea del Ministerio de Hacienda a partir del transitorio 50 de la Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas (Ministerio de Hacienda, 2019).

Por lo tanto, se genera la siguiente pregunta

¿Cuál sería el posible impacto del Programa de Integración Fronterizo a las empresas importadoras del sector agrícola?

Objetivos de la investigación

Objetivo general

Analizar del posible impacto del Programa de Integración Fronterizo a las empresas importadoras del sector agrícola

Objetivos específicos

Explicar los beneficios que han obtenido las empresas importadoras del sector agrícola con la implementación del Programa de Integración Fronterizo

Determinar la eficiencia y la eficacia en los controles aduaneros aplicando el Programa de Integración Fronterizo para la competitividad del sector agrícola

Justificación de la investigación

El proyecto de investigación nace a raíz del estudio del Programa de Integración Fronterizo (PIF), el cual se implementaría como un programa para dotar los pasos fronterizos en Costa Rica con las herramientas necesarias para la efectiva atención de personas, mercancías y vehículos. Este programa se destaca por las mejoras que se realizaran en la infraestructura tanto de edificios, estacionamientos, así como en las respectivas áreas de inspección (Ministerio de Hacienda, 2019).

El programa dio inicio en el año 2012 según el Ministerio de Hacienda (2019), y fue el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) el que apoyó con la elaboración de estudios y

propuestas para la respectiva modernización de los puestos fronterizos del país. Seguidamente en el año 2013, se crea el Consejo de Puestos Fronterizos Terrestres y los impuestos de salida del país por medio de la Ley N° 9154. En los años 2014-2015 en el puesto fronterizo Las Tablillas, se desarrolla un modelo de gestión de las fronteras.

Adicionalmente, gracias al apoyo del BID en temas de infraestructura y estudios para mejorar la calidad de vida de la población latinoamericana y del Caribe, se pudo presentar un proyecto para dotar los pasos fronterizos terrestres del país, los impuestos recolectados por la Ley 9154 son utilizados para el mejoramiento de las fronteras. En el puesto fronterizo las Tablillas ubicado en los Chiles, Alajuela, se desarrolló un modelo en la administración donde visualizaron una disminución de congestionamiento en el puesto de Peñas Blancas y una mejora en tiempos y costos de logística.

En el año 2015 respectivamente se suscribe el contrato del préstamo con el BID y se envía a la Asamblea Legislativa para su revisión, finalmente el 31 de mayo de 2017 se aprobó el contrato con el BID para financiar el Programa de Integración Fronterizo (PIF) mediante la Ley N° 9451. Según John Fonseca exviceministro de Comercio Exterior, el préstamo busca ayudar a una mayor competitividad en las zonas fronterizas y convertir los cantones en generadores de empleo. (elmundo.cr, 2016)

El BID anuncia que el préstamo respectivo a Nicaragua por un monto de \$55 millones y a Costa Rica por \$100 millones, incluye la dotación de infraestructura, equipamiento, implementación de un sistema de control efectivo con procesos y herramientas para el control de cargas y de personas, esto tendrá como resultado una reducción importante en los tiempos y costos asociados al paso por las fronteras, contribuyendo a la competitividad del país y de la región en sí.

Adicionalmente, el préstamo realizado por el BID hacia Nicaragua y Costa Rica va a permitir que estos dos países modernicen la frontera que comparten, es decir, Peñas Blancas y las Tablillas, esto para contar con un puesto fronterizo de alta tecnología, con equipamiento y una infraestructura adecuada para los procedimientos que se realizan en ella. Además, esta

modernización permitirá una mayor competitividad entre estos dos países, generando empleos en la zona y con ello se reducen los índices de pobreza.

La aprobación de este préstamo permitirá que Costa Rica y Nicaragua unifiquen esfuerzos y conlleven una gestión coordinada de la frontera que comparten, para esto ambos países en el año 2015 suscribieron un *memorandum* donde se definen los procesos de coordinación en diseño y ejecución en las operaciones de los pasos fronterizos entre Peñas Blancas y las Tablillas.

Estos proyectos se suman a los esfuerzos realizados por el BID que ha apoyado en materia de mejoras fronterizas e integración física en los distintos países, a esto se le agrega el Programa de Aceleración del Corredor Pacífico y la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM). Todas estas operaciones tan establecidas por un marco del Programa Mesoamericano de Gestión Coordinada de Fronteras, el cual establece parámetros regionales en base a estándares internacionales (Proyecto de Integración y Desarrollo Mesoamericano, 2015).

Este proyecto mesoamericano ayuda con el diálogo, con una cooperación de desarrollo e integración en la región; esto para facilitar la gestión y la ejecución de proyectos de interés regional orientadas a mejorar la calidad de vida de los habitantes. El BID, como tal, es uno de los entes encargados del financiamiento de este proyecto regional que busca un diálogo político, una definición de prioridades, una consolidación de acciones para incrementar una cooperación internacional y bienes públicos regionales, todo esto para lograr una integración regional y un mejoramiento en materia fronteriza.

PROCOMER (2017), espera con el Programa de Integración Fronterizo (PIF) una infraestructura y equipamiento fronterizo en los puestos de Peñas Blancas, Tablillas, Paso Canoas, Sixaola y Sabalito. Además, contar con modernizaciones e integración en los procesos fronterizos mediante el desarrollo o mejoras en los sistemas informáticos como el TICA, VUCE. Por otra parte, contar con el financiamiento del Banco Interamericano de

Desarrollo (BID) por un monto de \$100 millones, de los cuales \$28.2 millones serán destinados para el paso fronterizo de Peñas Blancas.

Según PROCOMER (2017), con la implementación de este programa el país verá un mayor fortalecimiento en la competitividad en el comercio exterior, los controles aduaneros serán más efectivos y ágiles a la hora de realizarlos, mejorará la circulación de peatones en las zonas fronterizas mediante cruces peatonales, y la señalizaron respectiva, favorecerá la eficacia y la eficiencia en las instituciones presentes en los puestos fronterizos y por último mejorará las condiciones ambientales y de seguridad y habrá un aumento en las oportunidades económicas para las comunidades fronterizas.

Además, el PIF busca una modernización en las fronteras terrestres del país, esto porque a nivel regional Costa Rica es el que cuenta con puestos fronterizos menos dotados, busca una actualización en los sistemas de información ya que son inconstantes, por otra parte, se le asignará una gran cantidad de dinero en la frontera con Nicaragua por razones que es un punto estratégico donde pasan la mayor cantidad de exportaciones del país, esto ayudando a la competitividad de Costa Rica. En cuanto a los controles aduaneros serán más expeditos, ayudando al movimiento de personas, se presentará una mayor seguridad para los trabajadores y los migrantes que crucen por las fronteras.

PROCOMER (2017) garantizará que aquellas personas que se verán afectadas por el desarrollo de la modernización de los puestos fronterizos sean ayudadas de la mejor forma posible con líneas de base oficial conocidos como censos, un reintegro de sus condiciones de vida iguales o mejores a las que se encontraban antes del Programa de Integración Fronterizo (PIF), se les brindara una solución de vivienda a las familias que vivan en la zona del paso fronterizo.

A los trabajadores tanto formales como informales se les darán alternativas para potenciar sus oportunidades laborales con formación de nuevos oficios por medio de capacitaciones, cursos y orientación empresarial. Una regulación en la oferta de bienes y

servicios, además se les brindará una opción a las personas con la cual se sientan satisfechas y cómodas (Aduana Peñas Blancas, 2017).

Se formalizarán actividades requeridas como cambio de casa para la dinámica del paso por la frontera, se generarán nuevos empleos como servicio de comedor, limpieza, y guías turísticas, para las zonas comerciales cercanas al paso de la frontera se les permitirá ubicar puestos de ventas de bienes y servicios como lo son renta de automóviles, agencias turísticas por la zona, salas de belleza y sodas (PROCOMER, 2017).

Siempre pensando en la población que habita cerca de los puestos fronterizos y que se verán afectados por la modernización de los mismos, se les brindará una ayuda para mejorar su estilo de vida, esto a raíz del PIF. A los trabajadores de la zona se les brindaran alternativas para un oficio de estremo, por medio de todos los talleres necesarios para este necesite para la capacitación del personal, se restaurarán a las familias que habiten en la línea fronteriza brindándoles un cambio de casa, a la población de este lugar se les dará la oportunidad que generen fuentes de empleo alrededores de la zona fronteriza.

La falta de infraestructura en los puestos fronterizos y atrasos para unificar los procesos entre la región centroamericana hace que los comerciantes del istmo reclamen atrasos en Costa Rica, esto porque el país se ha resistido a facilitar el comercio entre Centroamérica. Por otro lado, el Triángulo Norte que está conformado por El Salvador, Guatemala y Honduras acordaron una facilitación en el tránsito aéreo, esto como parte de la unificación acordada entre estos países (La República, 2019).

Según Juan Carlos Gómez, director general de Aduanas menciona que el DUCA es vital para el control del tránsito internacional y que permitirá un conocimiento mayor a nivel país y de Centroamérica de las mercancías que van circulando por la región. Este documento entró en vigor el pasado 7 de mayo de 2019, con el cual se unificarán las declaraciones aduaneras entre la región. Además, se seguirá solicitando la Declaración de Mercancías mejor conocida como DUA ya que es un requisito de importación (Gómez, 2019).

Según Fernández (2019) (Cámara de Comercio, Costa Rica) entre los países centroamericanos, con excepción de Costa Rica, han firmado acuerdos de facilitación que permite un tránsito de mercancías sin tanta documentación y burocracia. Se ha tratado que El Consejo Nacional de Facilitación del Comercio (Conafac) funcione de una manera más fluida, esto para impulsar o generar políticas que permitan poner a las aduanas costarricenses a la altura del resto de la región centroamericana.

En virtud de que Costa Rica no ha firmado un acuerdo de facilitación que permita un tránsito libre de mercancías sin tanta documentación, se queda atrás en temas de competitividad dentro de la región, de un comercio más factible y menos complejo con los países vecinos. Se espera que el Conafac trabaje de una forma más ágil para incitar políticas en dirección a una modernización en las fronteras costarricenses para poder alcanzar la superioridad en que se encuentran las fronteras de los países centroamericanos y de esta forma tener un comercio más rápido sin tanta burocracia.

Según Mayorca (2019) (Federación de Cámaras de Comercio del Istmo Centroamericano) la región está dividida en dos; el Triángulo Norte esta solidificado en la liberación de aduanas y, por otra parte está Costa Rica, Nicaragua y Panamá que se encuentran en proceso de mejorar los puestos fronterizos con el apoyo del BID; asimismo, Nicaragua a pesar de sus crisis, está cumpliendo con el trato y Costa Rica lo entregó en mayo del 2019; mientras que Costa Rica y Panamá en ese año no habían iniciado las gestiones para las mejoras en los puestos fronterizos.

Duayner Salas, viceministro, indica que gracias al apoyo del BID los países de Costa Rica, Panamá y Nicaragua van avanzando con la ejecución de sus programas de integración fronteriza. En Costa Rica el primer desembolso fue en noviembre de 2018 y de forma paralela, el Conafac centraliza sus esfuerzos en la elaboración del reglamento operativo de los Comités Locales de Facilitación del Comercio, además, sobresale un coordinador fronterizo que apoyará la gestión y operación de los puestos entre Peñas Blancas y las Tablillas. (Salas, 2019).

No obstante, el presente trabajo de investigación pretende demostrar los avances realizados por el Programa de Integración Fronterizo en los diferentes puestos fronterizos del país, además, busca proyectar qué beneficios pueden obtener las empresas importadoras del sector agrícola a la hora de transitar por las fronteras costarricenses; qué tan eficientes o eficaces son las mejoras que se pretenden implementar en los programas informáticos que gestionan temas de comercio internacional y adunas, como por ejemplo el TICA y el VUCE para una mayor facilitación en el paso de las mercancías a suelos costarricenses o si bien a países extranjeros.

Antecedentes de la investigación

En el artículo “Dinámicas de Cooperación Transfronteriza alrededor de la gestión ambiental de la cuenca del Río Sixaola, en la frontera entre Costa Rica y Panamá” (s.f), realizado por Lucile Medina y Tania Rodríguez, se detalla como objetivo enumerar y analizar las iniciativas de cooperación transfronterizo lideradas por diferentes actores para promover la gestión de cuencas compartidas, buscando de esta manera la ejecución de proyectos en cuanto a viabilidad y sostenibilidad a lo largo del tiempo.

Es importante resaltar que la cuenca del Río Sixaola es una región transfronteriza en condiciones adaptables para la cooperación, ya que es una frontera permeable y pacífica; además, cuenta con un marco de cooperación institucional muy desarrollado. También es una zona ambiental estratégica para Costa Rica y Panamá, así como para los organismos de cooperación internacional, las ONG y las entidades financieras. Se concluye que los programas se pueden observar como un lazo que establecen el desarrollo de las zonas fronterizas y la integración regional.

Mediante una noticia publicada en el periódico La República por Tatiana Gutiérrez Wa-Chong el 09 de enero de 2017 titulada “Empresarios urgen modernizar puestos fronterizos” se menciona que los representantes del sector comercio e industria lanzan un llamado al Gobierno y a los legisladores por la problemática que se está viviendo en las fronteras, ya que no es aceptable que un país optado por el comercio internacional recorra en

los puestos fronterizos una velocidad de 17 kilómetros por hora lo cual significa un aumento en los costos de logística.

Se ha concluido una preocupación por parte del sector privado puesto que la región se encuentra por debajo del promedio de los países desarrollados con una velocidad de 50 kilómetros por hora al transportar mercancías por los puestos fronterizos. Son 10 horas lo que una unidad de transporte dura en pasar la frontera cuando esta se encuentra en temporada alta, lo que lleva a retrasos en los puestos fronterizos con grandes pérdidas económicas.

En un comunicado de prensa realizado por IADB el 17 junio de 2015, asigna que “BID aprueba financiamiento para modernización de pasos fronterizos de Costa Rica” esto proporciona un préstamo de \$100 millones con el objetivo de financiar el Programa de Integración Fronterizo para aumentar la competitividad del comercio costarricense, ayudando a la reducción de costos de transacción tanto para los importadores como para los exportadores nacionales.

Es relevante destacar que a esta operación se le sumaran esfuerzos regionales en materia de desarrollo e integración física y comercial, para mejorar significativamente las condiciones de infraestructura y procesos en las fronteras, lo que reducirá en gran importancia en los tiempos y costos relacionados al paso de mercancías y personas por las respectivas fronteras contribuyendo a la competitividad del país y la región.

En un reportaje realizado por Umaña (2019) en El Observador, llamada “Modernización de puestos fronterizos iniciarán hasta el 2020, pese a contar con recursos desde hace 2 años”, se dedica un apartado sobre los escáneres de las inspecciones no intrusivas de mercancías, Costa Rica no cuenta con estos instrumentos en puertos marítimos ni terrestres, solamente la Terminal de Contenedores de Moín posee uno ya que fue adquirido por la empresa AMP Terminals.

El exviceministro de Economía, Nogui Acosta asegura que se necesitan escáneres útiles para todas aquellas instituciones que participen en los monitoreos de mercancías, tales

como Servicio Fitosanitario del Estado (SFE), la Policía del control de Drogas y el Servicio Nacional de Aduanas. Afirma que la primera experiencia que tuvieron con los escáneres chinos no fue satisfactoria y no lo quieren volver a repetir.

En relación con los escáneres para las inspecciones no intrusivas, se nota un atraso en la adquisición de esta tecnología por parte del país, ya que es de suma importancia contar con dispositivos tecnológicos como estos en los puestos terrestres y marítimos de Costa Rica para una mayor seguridad a la hora de pasar la mercancía por los puestos fronterizos. Además, todas aquellas corporaciones que tengan que ver con el monitoreo de mercancías deberían de contar con un dispositivo de estos para aprovechar mejor el tiempo y mejorar sus labores diarias.

La Secretaria Ejecutiva de Planificación Sectorial Agropecuaria (abril, 2019) elaborado por Ghiselle Rodríguez y Eugenia Mora tiene un objetivo ya logrado de disponer en términos de compra, instalación y puesta en funcionamiento de equipos de escaneo para la inspección no intrusiva de contenedores, con una estricta vigilancia sobre el ingreso y salida de sustancias psicotrópicas y estupefacientes, material vegetal y animal no declarado que podrían ser transmisores de plagas o enfermedades transfronterizas.

Como resultado se procura mantener un estatus sanitario en Costa Rica y dentro del marco del Programa de Integración Fronterizo (PIF) se realizaron transmites y condiciones por el Consejo Nacional de Facilitación del Comercio (Conafac) para mejorar la inspección de animales vivos importados, con la implementación de corrales en los puestos fronterizos de Tablillas y Limón, lo cual es un filtro sanitario para prevenir el ingreso de plagas y enfermedades inusuales al país.

En un comunicado realizado por Presidencia de la República (octubre 8, 2019) nombrado “Puente en frontera con Panamá tiene un 56% de avance” la construcción del puente binacional sobre el río Sixaola, ejecutado por Costa Rica y Panamá muestra un avance global del 56%, se ejecutan traslados por los puestos fronterizos de ambos países en temas policiales, migración, aduanas, supervisión del traslado de vegetales, animales.

Como impacto el proyecto forma parte del corredor vial Nor-Atlántico y se complementa con la ampliación de la ruta 32, la carretera de Bajos de Chilamate – Vuelta de Kooper y el puesto fronterizo las Tablillas. Además, el Tren Eléctrico Limonense de Carga (TELCA) modernizará la red ferroviaria del Valle de la Estrella – Limón – Río Frío con una ampliación hasta Chilamate para descongestionar la ruta 32.

De esta manera se busca la facilitación del traslado de mercancías por las fronteras sur y norte del país sin tener la necesidad de pasar por el Valle Central y con una gran mejora en los tiempos de desplazamiento. Dicha construcción del puente está a cargo de Consorcio Binacional Sixaola los cuales lo conforman, Meco S.A de Costa Rica, Cal & Mayor y Asociados y Mexpresa provenientes de México.

En la tesis llamada “La gestión gubernamental de los flujos migratorios de personas en tránsito y en condición irregular en Costa Rica en el año 2016, desde un abordaje de política social” realizada por Randall Otárola Madrigal en el año 2019, muestra como objetivo el análisis de flujos migratorios mixtos de personas en condiciones irregulares que transitaban en el país durante el 2016. Este análisis busca mostrar las acciones políticas sociales que el estado costarricense realizó para proteger los derechos de las personas migrantes desde el punto de vista de la institucionalidad pública.

En efecto la investigación ha mostrado desafíos como la falta de organización y articulación institucional, además, de poca colaboración de los países del istmo centroamericano y del sistema internacional, se llega a la conclusión de que las agencias internacionales fijan estándares internacionales poco operacionales y definidos por los Estados. A raíz de esto, el estudio motiva a una vinculación entre la gobernanza de los países para mejorar el abordaje migratorio a través de la necesidad de integrar a los municipios fronterizos en un rol más importante.

En una noticia publicada el 03 de diciembre de 2019, en el periódico digital Delfino titulada “Baja ejecución en puestos fronterizos a pesar de altas necesidades” se menciona que fue encontrado en un informe de la Contraloría General de la República, que durante los años

2015 y el 2018 se realizó una ejecución del 51% de los recursos recaudados por los impuestos de salida terrestre. La ley 9154, aprobada en el 2013, estableció que los impuestos de salida de personas, exportación de mercancías, ambos por vía terrestre, se utilizaran para el desarrollo, operación, conservación y ampliación de los puestos fronterizos terrestres del país.

Además, en estudios de infraestructura realizados por la Contraloría General de la República en el año 2019, se comprueba que los cinco puestos fronterizos terrestres del país tienen deficiencias básicas como es la infraestructura física y equipamiento; se pudieron observar goteras en los edificios de Peñas Blancas y Paso Canoas, también se observó que los funcionarios tienen sus oficinas en contenedores provisionales como en el caso de Sabalito y Sixaola. La contraloría concluye que estas situaciones inciden en la facilitación del comercio, tránsito de personas y mercancías; así, afectan la competitividad del país en materia de infraestructura fronteriza terrestre.

Además, un artículo de la Universidad el Norte, Colombia, realizado por José Luis Rhi- Sausi y Nahuel Oddone, titulada “Integración regional y cooperación transfronteriza en los nuevos escenarios de América Latina” se tiene como objetivo analizar los procesos de integración subregional y de la cooperación transfronteriza de los países latinoamericanos desde la óptica de los territorios locales.

Como resultado, se puede decir que en América Latina se identifica una serie de demandas en temas de cooperación e integración fronteriza que dan origen a problemas específicos que afectan a las poblaciones locales, también se muestran dificultades transnacionales que no se han podido resolver de forma individual entre los distintos estados nacionales.

En la tesis llamada “Acuerdo amplio peruano – ecuatoriano de integración fronteriza, desarrollo y vecindad” se muestra como objetivo en el apartado “terminales terrestres” el construir terminales terrestres en las diferentes localidades de las regiones fronterizas para ayudar a la determinación, contribución y al mejoramiento del transporte de mercancías por dichas terminales terrestres.

Como resultado, las regiones fronterizas se unen vialmente, es decir por la Carretera Panamericana principalmente, esta carretera une las principales ciudades de la costa. A la vez existen servicios de transporte transfronterizo que se manejan de forma desordenada, ya que no cuentan con terminales terrestres apropiadas. El establecimiento de nuevas rutas de interconexión brinda la posibilidad de crear nuevos destinos terrestres lo que es necesario para facilitar un transporte terrestre ordenado.

En el artículo realizado por Nahuel Oddone y José Luis Rhi – Sausi, Universidad de Nariño, Colombia. Titulado “Cooperación transfronterizo e integración: Oportunidad para el desarrollo del Perú” el objetivo fue crear programas bilaterales de integración y cooperación transfronterizo del Perú mediante cuatro componentes, un espacio dedicado a la participación de la sociedad civil de frontera, realización de obras de infraestructura física, espacio institucional que regule las relaciones de las autoridades locales y finalmente un acuerdo político de alto nivel.

En conclusión, el proceso transfronterizo puede convertirse en el eje ordenador, en donde los diferentes proyectos diseñados se conviertan en variables funcionales. La cooperación y la integración transfronteriza le ofrecen a Perú un nuevo panorama para el diseño de políticas que favorezcan el equilibrio territorial y tender a una mejor calidad de vida a los habitantes de la zona que sufren con severos problemas de pobreza y marginalidad.

El siguiente artículo de la Universidad Católica de Chile, escrito por Patricio Chellew Schroeders, denominado “Antecedentes para una Integración Fronteriza Chileno – peruano – boliviana”, tiene como objetivo proponer un intercambio recíproco entre Chile y Perú y beneficios para equilibrar la balanza comercial entre ambas naciones e incrementar cada vez más las vinculaciones económicas; asimismo, desarrollar acciones sucesivas entre Chile y Bolivia, complementando las economías, así como la independencia económica de sus pueblos.

Algunas conclusiones que se podrían mencionar, es la necesidad de un estudio que permita definir claramente la Región Fronteriza chileno – peruano – boliviana que contengan una investigación y una especificación socioeconómica del área para así proponer un Plan de Desarrollo para la región fronteriza. Por otra parte, promover los niveles de decisión de los Gobiernos respectivos para avanzar en el Programa de Integración Fronteriza.

En el ensayo realizado por Nilo Meza de la Universidad de los Andes, titulado “Zonas de Integración Fronteriza Perú – Bolivia una experiencia a considerar” se muestra como objetivo adoptar políticas para la aplicación de planes, programas y proyectos para fomentar el desarrollo sostenible y una integración fronteriza de manera conjunta orientada a la obtención de beneficios mutuos hasta lograr una competitividad en la economía internacional.

Se concluye mediante un pensamiento sobre las zonas de integración fronteriza trilaterales en las que se puede ser parte Chile. El Consejo Presidencial Andino encomienda a sus ministros de Relaciones Exteriores que promuevan el establecimiento de las Zonas de Integración Fronteriza (ZIF) con países limítrofes a la Comunidad Andina, teniendo iniciativas en el Norte con territorios brasileños y en el sur con Chile.

En la revista científica *Iberoamerican Business Journal*, se publicó un artículo realizado por Jorge Peralta y Luis Alberto Rocchetti en el año 2017 titulado “Evaluación del impacto de la gestión del “Comité de Integración y Desarrollo Fronterizo Perú – Chile” como entidad articuladora de la relación fronteriza”, este menciona que en el marco de las relaciones exteriores en el año 1999 se creó el Comité de Frontera Perú – Chile, antecesora del Comité de Integración y Desarrollo Fronterizo, con el objetivo de crear un foro bilateral para promover el desarrollo y la integración en las regiones de Tacna, Arica y Parinacota.

Este comité tiene como finalidad proporcionar una solución en los problemas de tráfico de personas, vehículos y bienes, además de promover el desarrollo de las zonas de frontera, así como la cooperación e integración regional e impulsar proyectos orientados a el desarrollo de las poblaciones fronterizas. Además, se concluye que de los 1.400 microacuerdos realizados en el Comité de Integración y Desarrollo Fronterizo, tan solo un 42,5% se han logrado cumplir

ya que el comité ha sido productivo en sus reuniones y escaso en los resultados, pues se cuenta con una cantidad abundante de acuerdos con un bajo porcentaje de cumplimientos de los mismos.

En la tesis publicada en el 2016 titulada “La integración fronteriza en el marco de la integración regional latinoamericana” realizada por Carla Cordoncilla, expone como se caracteriza la evolución de la integración regional latinoamericana y analiza su influencia en la concepción de las fronteras y en las iniciativas de una integración fronteriza. El propósito es describir, analizar y comparar la forma en la que cuatro organismos de integración regional como lo es el SICA, Proyecto Mesoamericano, CAN, MERCOSUR, han planteado el tema de integración fronteriza y han promovido iniciativas en ese ámbito en el periodo que va desde 1950 hasta la actualidad.

Este trabajo concluye con criterios que permiten comparar las iniciativas de integración fronteriza del Sistema de Integración Centroamericana (SICA), Proyecto Mesoamericano, Comunidad Andina de Naciones (CAN), y el Mercado Común del Sur (MERCOSUR). Por otro lado, se concluye que no existe un único modelo de integración fronteriza ni de integración regional, lo cual explica la dispersión de emprendimientos, también realiza una serie de sugerencias para mejorar la coherencia entre el discurso y la puesta en práctica integracionista entre el CAN y el MERCOSUR.

En el artículo Globalización, Integración y Fronteras en América Latina (s.f) realizado por Raquel Álvarez, Rita Giacalone y Juan Manuel Sandoval, se menciona que un grupo de investigadores de México, Venezuela y Colombia realizaron un proyecto colectivo llamado “Integración Regional, Fronteras y Globalización en América Latina y el Caribe” tiene la finalidad de analizar diferentes aspectos como los problemas que enfrenta la integración regional en el continente y en particular en dos de las regiones fronterizas más dinámicas como lo es la México- estadounidense y la colombo Venezuela.

En conclusión, el trabajo une los conceptos de globalización, integración y frontera, que suelen ser estudiados por aparte, esta unión se establece para que los

conceptos sean considerados parte integral de los procesos económicos y políticos que dominan las relaciones entre los pueblos, dentro de los mismos y desde los comienzos del siglo XXI. En la perspectiva de la globalización y de la tendencia regionalista o formación de bloques regionales, las fronteras nacionales han ganado una nueva dimensión en temas geopolíticos, y geoeconómicos.

Proyecciones de la investigación

Explicar los beneficios para las empresas importadoras del sector agrícola con la implementación del Programa de Integración Fronterizo. En este sentido, se explicarán los beneficios para las empresas importadoras del país, que se dedican al sector agrícola mediante la implementación del Programa de Integración Fronterizo (PIF) en temas de reducción de costes, una mayor seguridad, controles aduaneros más breves, mejorar los tiempos de espera, una rápida y eficaz inspección de la mercancía provenientes del extranjero, con un alto sistema de información para realizar los documentos necesarios para una importación de la mejor forma posible.

Determinar la eficiencia y la eficacia en los controles aduaneros aplicando el Programa de Integración Fronterizo para la competitividad del sector agrícola. Se determinará con qué eficiencia y eficacia laboran las aduanas costarricenses en temas de control aduanero en las fronteras de Peñas Blancas, Sabalito, Las Tablillas y Paso Canoas utilizando el Programa de Integración Fronterizo (PIF) abarcando situaciones de tiempos, costes, seguridad para medir la competitividad que se genera en Costa Rica en términos de comercio internacional.

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

El acuerdo sobre la agricultura de la Organización Mundial del Comercio (OMC)

Según en el Parlamento Europeo (s.f), los sistemas de ayudas nacionales para la agricultura empezaron a regir por el Acuerdo sobre la Agricultura, dicho acuerdo se negoció durante la Ronda Uruguay (1986-1994) y finalmente entró en funcionamiento en 1995. El objetivo de este Acuerdo fue crear un sistema de comercio agrícola equitativo y orientado al mercado para, posteriormente, iniciar un proceso de reformas mediante la negociación para el apoyo y protección por medio de normas reforzadas y eficaces desde el punto de vista operativo y disciplinario.

De conformidad con el Parlamento Europeo (s.f), el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros (GATT) en el año 1947 se aplicaba inicialmente para la agricultura, pero de una forma incompleta, los Estados contratantes descartaron este sector del ámbito donde se aplicaban principios que se encontraban estipulados en el Acuerdo General. En el periodo de 1947 a 1994, los miembros podían emplear las subvenciones a la exportación de productos primarios agrícolas e imponer restricciones a la importación, con la finalidad de que las principales materias primas agrícolas se encontraran con barreras al comercio.

Por lo tanto, el camino hacia un sistema de comercio agrícola equitativo y con una visión orientada a los mercados, era largo y dificultoso. Las negociaciones concluyeron durante la Ronda Uruguay (1986-1994) en donde la agricultura obtuvo un estatus especial en los acuerdos y memorandos de acuerdo con la OMC en relación con el comercio, dado que el sector agrícola disfrutaba un acuerdo específico llamado Acuerdo sobre la Agricultura.

Además, las disposiciones del Acuerdo en relación con la Aplicación de Medidas Sanitarias y Fitosanitarias (Acuerdo SPS) ven afectadas a la producción y al comercio agrícola en sí. De igual forma sucede con el Acuerdo sobre los aspectos de los derechos de propiedad intelectual en relación con el comercio (ADPIC) en lo referente a la protección de zonas geográficas, finalmente, las disposiciones estipuladas en el Acuerdo sobre Agricultura

relacionado con el acceso a mercados se complementan con el Acuerdo sobre obstáculos técnicos al comercio (Acuerdo OTC).

Dichos acuerdos permiten una flexibilidad en cuanto a su aplicación con respecto a los países en desarrollo miembros de la OMC, los cuales cuentan con un trato especial y diferenciado; por otra parte, a los países menos desarrollados y a los países en desarrollo e importadores netos de productos alimentarios les ofrecen disposiciones especiales tales como “períodos más largos para aplicar los acuerdos y compromisos, medidas para aumentar sus oportunidades comerciales y ayudarles a establecer la infraestructura que necesitan para desempeñar su labor en la OMC, resolver las diferencias y aplicar las normas técnicas” (párr.2).

De acuerdo con lo dicho en el Acuerdo sobre la Agricultura, los estados miembros de la OMC se comprometieron a cumplir con un programa de reformas políticas agrícolas en tres ámbitos principales:

1. El acceso a los mercados imponiendo:

- ✓ La transformación de la totalidad de las medidas de protección en frontera en derechos arancelarios, y posteriormente reducirlos progresivamente.
- ✓ En materia de productos específicos que no están sujetos a aranceles se implementó un “acceso mínimo” a favor de terceros países mediante la apertura de contingentes arancelarios.
- ✓ El establecimiento de una cláusula de salvaguardias especial, esta se aplicaría en caso de superarse el volumen de las importaciones de ciertos productos con respecto a un límite determinado, o la caída de precios de las importaciones por debajo de un nivel determinado.

2. La ayuda interna:

Prevén una reducción en los volúmenes de ayuda, diferenciadas en la función de la naturaleza de las subvenciones, las cuales se clasifican en

diferentes compartimientos según sus capacidades de distorsión en los mercados agrícolas.

- ✓ El compartimiento “naranja o ámbar”, mejor conocido como Medida Global de la Ayuda, incluye las medidas de apoyo relacionadas con el precio y las subvenciones directamente relacionadas con la producción que no están sujetas a exoneraciones.
- ✓ El compartimiento “azul”, abarca todas las ayudas vinculadas a programas de control de la oferta, exentas de compromisos de reducción.
- ✓ El compartimiento “verde”, posee dos grupos de ayudas. La primera incorpora los programas de servicios públicos (investigación, promoción, infraestructura). Y la segunda contiene los pagos directos asignados a los productores totalmente afiliados a la producción, principalmente se trata de programas de garantía de ingresos y de seguridad.

3. Las subvenciones a la exportación:

Las ayudas respectivas a la exportación debían disminuir un 21% en términos de volumen y un 36% en temas presupuestarios. Se ha llevado a cabo una reducción lineal mediante la clasificación de veinte grupos de productos, en relación a los productos procesados, únicamente se les aplicaría una reducción presupuestaria.

Acuerdo sobre facilitación al comercio en Costa Rica

En un comunicado de prensa realizada por el Ministerio de Comercio Exterior (2017), se presenta la aprobación de la firma de la ley de “Aprobación del Protocolo de Enmienda del Acuerdo de Marrakech por el que se establece la Organización Mundial del Comercio (OMC), hecho en Ginebra el 27 de noviembre de 2014 y su anexo (Acuerdo sobre Facilitación del Comercio)”; todo comenzó en el año 2013, donde los Miembros de la OMC concluyeron en la Conferencia Ministerial de Bali, Indonesia, las negociaciones respectivas en el entorno al Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC).

El día 27 de noviembre del año 2014 se adoptó un Protocolo de Enmienda para incorporar el nuevo instrumento en el Anexo 1A del Acuerdo de la OMC. Dicho acuerdo contiene disposiciones para la agilización del tránsito de mercancías, la mejora en la cooperación entre autoridades aduaneras y otros entes con relación al comercio exterior, se plantea medidas para la simplificación y modernización de trámites comerciales; y una reducción de tiempos y costos de transacción. Todo esto se traduce a una mayor eficiencia, efectividad y ahorro tanto para el Estado como los sectores productivos del país.

La iniciativa realizada por la institución COMEX (2017) en conjunto con los esfuerzos centroamericano y en ámbito internacional, tiene como finalidad promover el crecimiento de la competitividad comercial en Costa Rica. La ley de aprobación de este instrumento considera la creación del Consejo Nacional de Facilitación del Comercio (CONAFAC), esto para facilitar la coordinación interna y la aplicación de las obligaciones obtenidas en el Acuerdo; promover el dialogo y la coordinación con el sector privado y estimular el convenio entre el sector público-privado en temas de comercio.

Además, el CONAFAC asumirá las funciones del Consejo de Puestos Fronterizos Terrestres y ejecutará la coordinación general sobre facilitación del comercio en el país, estará vinculado a COMEX y se acordarán 7 ministros y 5 representantes del sector privado, todos ellos con voz y voto; tendrá además el derecho de tomar acuerdos vinculantes para la administración pública y en temas relacionados al Acuerdo. El AFC entró a regir el 22 de febrero de 2017 y se unió a los 115 países que se ven beneficiados con la aplicación de dicho Acuerdo.

Consejo Nacional de Facilitación de Comercio

El Consejo Nacional de Facilitación del Comercio (CONAFAC, s.f), “es un órgano que se constituyó en cumplimiento del artículo 23.2 del Acuerdo de Facilitación del Comercio de la OMC. Fue aprobado mediante la Ley N° 9430 del 20 de abril de 2017” (párr.1), se han

realizado 4 sesiones hasta la fecha. El CONAFAC es un ente que ayuda a la facilitación de la coordinación interna y la aplicación de las obligaciones de dicho acuerdo, ayuda a promover el dialogo y la coordinación del sector privado y fomentar las relaciones entre los sectores públicos y privados.

Este ente tendrá el apoyo de comités locales tanto públicos como privados en los puertos, aeropuertos y fronteras que realicen seguimiento en la implementación de medidas y de la situación en el campo comercial y tendrán el apoyo de comisiones técnicas que realicen asesoramiento a los miembros en temas de tecnologías y de mejores prácticas hacia la tramitología, esta entidad permite la simplificación de los trámites, además de, sintetizar y digitalizar todos los procesos de comercio internacional.

Seguridad alimentaria

Según la página oficial de la OMC (s.f) se contempla que las personas gocen de una seguridad alimentaria agrícola, mediante el acceso a alimentos inocuos y nutritivos para así conllevar una vida sana y activa. Dentro de la OMC el trabajo referente a la seguridad alimentaria se desarrolla en el Comité de Agricultura, además, la OMC proporciona conocimientos especializados a un Sistema de Información sobre los Mercados Agrícolas (SIMA), esto fue recomendado por el Equipo Especial de Alto Nivel sobre las crisis de la seguridad alimentaria mundial.

Equipo especial de alto nivel

Tal como lo escrito por la OMC (s.f) dicha institución se unió al Equipo Especial de Alto Nivel a raíz de la crisis de seguridad alimentaria mundial en abril de 2008, por motivo de una rápida alza en los precios de los alimentos. Este equipo especial está dirigido por el Secretario General de las Naciones Unidas y está conformado por directores y otros funcionarios en representación de 22 organizaciones internacionales, en las que se pueden mencionar la OMC y órganos pertenecientes a la Secretaría de las Naciones Unidas.

El equipo especial elaboró su primer marco de acción en julio de 2008, en este se proyectaban estrategias y principios para adoptar un enfoque global sobre la seguridad alimentaria en el que se comprendían aspectos como la disponibilidad de los alimentos, acceso, estabilidad y utilización de los mismos. En el año 2010 se actualizó dicho marco para abarcar con más amplitud las controversias y abordar detalladamente aspectos relevantes a la seguridad alimentaria y nutricional.

Banco Interamericano de Desarrollo

De acuerdo con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID, s.f.) este corresponde a la principal fuente de financiamiento y destreza multilateral para el desarrollo económico, social e institucional de América Latina y el Caribe. Dicha institución ayuda a mejorar vidas mediante la proporciones financieras y conocimientos sobre el desarrollo tanto para el sector público como del privado. Este grupo está conformado por el BID, el cual ha trabajado por 60 años con los gobiernos, el BID Invest que trabaja con el sector privado y el BID Lab que experimenta innovaciones para impulsar un crecimiento más comprensivo.

El BID trabaja para mejorar la calidad de vida en América Latina y el Caribe, en temas de salud, educación e infraestructura a través de apoyo financiero y técnico a los países que laboran para disminuir la pobreza y la desigualdad. El objetivo principal es alcanzar el desarrollo de una manera sostenible y amigable con el medio ambiente. La historia del BID se remonta desde el 1959 y desde entonces ofrece préstamos, donaciones, asistencia técnica y realiza amplias investigaciones.

Asimismo, el Banco Interamericano de Desarrollo mantiene un compromiso con la consecución de resultados y estándares de integridad, transparencia y rendición de cuentas. Los temas que actualmente desarrolla como prioridad son los retos de desarrollo, inclusión social e igualdad, productividad e innovación e integración económica, con temas cruzados como la igualdad de género y diversidad, cambio climático y sostenibilidad ambiental, estado de derecho y capacidad institucional.

Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico

Según, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE, s.f) esta es: “es una organización internacional cuya misión es diseñar las mejores políticas para una vida mejor”. (párr.1) Su objetivo principal es promover políticas que favorezcan la prosperidad, la igualdad, las oportunidades y el bienestar para todas las personas. Dicha organización tiene una transcendencia de 60 años de experiencia y conocimientos.

El trabajo en conjunto de la OCDE, los gobiernos, responsables de políticas públicas y la ciudadanía, ayudan a establecer estándares internacionales y soluciones basadas en retos sociales, económicos y medioambientales. La OCDE es un foro único, un centro de conocimiento para la recopilación y análisis de datos, un intercambio de experiencia y de buenas prácticas. Asesoran en materia de políticas públicas y en el establecimiento de estándares y normas a nivel mundial en distintos ámbitos.

En un estudio realizado por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE, 2016) se menciona la importancia de realizar un estudio de apertura de mercado en Costa Rica, con el objetivo de analizar qué tan accesible es el marco regulatorio en temas de comercio e inversión; identificar qué posibles mejoras se podrían dar en relación a políticas comerciales a fin de mejorar la productividad y la competitividad de la economía costarricense.

En el apartado “Dirección de Comercio y Agricultura de la OCDE – áreas de trabajo” menciona que la “Dirección de Comercio y Agricultura (DCA) brinda apoyo a los gobiernos para diseñar e implementar políticas comerciales, agricultura y pesca para contribuir al crecimiento sostenible y la creación de puestos de empleo”. (p.14) Además, se estudiará el comercio de servicios, indicadores de facilitación del comercio, el comercio y agricultura.

Comercio de servicios

El comercio de servicios fomenta el intercambio de ideas, el activo intangible conocido como *know how* que se puede aplicar a la parte estrategia, operativa y técnica de la empresa, esta es una metodología que agrupa los conocimientos que han llevado a la empresa al éxito; y la tecnología. Por otra parte, ayuda a las empresas a reducir los costos, a aumentar la productividad, fomenta la participación de cadenas globales de valor e impulsa la competitividad.

Indicadores de facilitación del comercio

En relación a los indicadores de facilitación del comercio, estos ayudan a los gobiernos a mejorar sus procedimientos fronterizos, a reducir los costos en relación al comercio, impulsa los flujos de comercio y brinda mayores beneficios al comercio internacional. La OCDE ha perfeccionado una serie de Indicadores en temas de Facilitación al Comercio (IFC) para la identificación en áreas de acción y la posibilidad de evaluación del impacto en las reformas a evaluar.

Comercio y agricultura

Por otra parte, el comercio y la agricultura tienen como dificultad las negociaciones multilaterales en el sector agrícola, además, esta dificultad se extiende a otros sectores y temas importantes. Se debe tener un conocimiento de los cambios en políticas y mercados, así como las implicaciones en las políticas de comercio internacional. Se deben definir alternativas factibles y menos complicadas para lograr alcanzar los objetivos del gobierno en el sector alimenticio y agrícola.

Acuerdos comerciales preferenciales como herramientas de apoyo al comercio agrícola

Según Economipedia (2020) los Acuerdos Preferenciales es un pacto de reducción mutua de aranceles entre dos o más países. Se puede decir que, un país reduce uno o varios aranceles a otro país, que este a su vez también reduciría uno o varios aranceles. Su objetivo es fomentar el comercio bilateral entre los países que firmen el contrato. No se consideran acuerdos regionales porque no suponen la eliminación de todas las barreras comerciales ni conllevan la adopción de una política comercial única. El problema de los ACP es que se oponen al principio de nación más favorecida del GATT – OMC.

En una nota técnica realizada por el Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura (IICA, 2020) se analizan los acuerdos comerciales preferenciales como herramientas de apoyo al comercio agrícola; esta tiene como objetivo informar a los ministros de Agricultura de los países de América sobre la importancia de utilizar y emplear los acuerdos comerciales preferenciales (ACP), ya que en las pasadas dos décadas los países de América han firmado más de 140 ACP.

Esto con el fin de aumentar y diversificar productos y mercados de exportación, además de mejorar su competitividad. Según fuentes de la OMC (2019) los acuerdos comerciales preferenciales en las Américas abarcan un 9% en el Caribe, un 40% en Centroamérica, un 42% en Norteamérica y un 61% en Suramérica; lo que generaría un incremento económico, creación de fuentes de empleo, una transformación productiva y una reducción de la pobreza.

En el sector agrícola, donde las barreras al comercio son más estrictas, los ACP son aún más relevantes, ya que facilitan el acceso a los mercados. En un estudio reciente, se muestra la evolución del comercio agrícola en el período de 1998-2009; se estima que los ACP incrementaron las exportaciones un 30% y 40% entre los países socios. En las Américas ha habido un crecimiento en el comercio agrícola, por ejemplo, México durante 1993-2015 bajo el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) las exportaciones han aumentado un 642% y las importaciones un 338%. (BID, 2018)

Por otra parte, en Chile, el 95% de las exportaciones son cubiertas por el ACP, estas han impulsado a un crecimiento y movimiento de exportaciones de productos no tradicionales como lo son los productos frescos como uvas, arándanos, ciruelas, cerezas; adicionalmente, las manzanas deshidratadas, nueces con cáscara. o sin ella, bulbos de flores, pasas, vinos a granel y frambuesas congeladas (Direcon, 2019); todo esto fue posible bajo los acuerdos de Chile el cual se convirtió en el primer, segundo y tercer país exportador de estos productos.

Por otra parte, las condiciones relacionadas con la competitividad y productividad en temas de colocación en los mercados internacionales se ven afectados por diversos factores que pueden condicionar el aprovechamiento de los ACP, en especial la ayuda para impulsar a nuevas exportaciones de productos o nuevos exportadores. Interpretando lo mencionado en el (IICA, 2020) en dichas condiciones se encuentran los siguientes:

- ✓ Condiciones de acceso a los mercados: estas son las exclusiones en los ACP en temas de desgravación arancelaria, con ello se queda sujeta la importación al arancel de nación más favorecida o cuotas de importación con un arancel preferencial a un determinado volumen de importación (FAO 2017). Además, se evidencia que las exportaciones aumentan cuando mayor sea la preferencia arancelaria, asimismo, las reglas de origen limitan el comercio a las PYMES. Por otra parte, las restricciones a la exportación, salvaguardias, medidas sanitarias y fitosanitarias limitan el uso de los ACP.
- ✓ Falta de información y conocimiento: el conocimiento de los ACP está relacionado a su utilización de estos acuerdos, asimismo, el desconocimiento de los ACP en temas de contenido e impacto reduce su aplicación. El lenguaje técnico especializado empleado en estos acuerdos impide una comprensión y su aplicación en práctica (IICA 2016).
- ✓ Carencia de programas efectivos de apoyo exportador: aparte de la ayuda de los ACP, los potenciales exportadores necesitan apoyo para conseguir

información relacionada con los mercados entrantes, así como a su desarrollo. La falta de programas para los exportadores presenta efectos negativos en la posibilidad de exportar, especialmente, a los pequeños y medianos agroexportadores. Por el contrario, una efectiva promoción de estos exportadores incrementaría las exportaciones.

- ✓ Debilidades asociadas con la calidad o el volumen de las exportaciones: la entrada de productos agrícolas a los mercados internacionales están sujetas al cumplimiento de normas tanto sanitarias como fitosanitarias, esto en relación con las medidas de inocuidad de los alimentos y a la calidad de los mismos. Por el contrario, la debilidad tanto públicas como privadas es cumplir los estándares de manera sostenible o bien, para negociar con los protocolos correspondientes, todo esto limita o impide el acceso a los mercados.

- ✓ Costos del comercio: están relacionados con el intercambio de productos agrícolas, como lo son los aranceles y medidas no arancelarias, transporte, logística y procedimientos aduaneros son altos en América Latina. Además, el tiempo y los costos de exportación e importación son mayores que el promedio de los países desarrollados pertenecientes a la OCDE. Las fricciones generadas podrían anular las ventajas competitivas y de esta manera impactando a los productores agrícolas a la participación de cadenas de valor agroalimentarias.

- ✓ Debilidades institucionales: según IICA (2016), la falta de personal capacitado en el sector público, la mala coordinación interinstitucional y la falta de recursos económicos, etc. Esto podría afectar el cumplimiento correspondiente de las funciones gubernamentales de aprovechamiento de los ACP. La falta de organizaciones empresariales especializadas tiene como efecto negativo la gestión de intereses frente al gobierno, también la carencia de cultura con una orientación al sector exportador.

Entre las habilidades para que los productores empresariales aprovechen de la mejor forma los ACP, estas pueden ser mejoradas por medio de acciones de política pública y una mayor coordinación público-privada. Algunas de las acciones que se podrían implementar para aumentar y realizar un uso correcto de los ACP como guía para los exportadores se encuentran las siguientes:

- ✓ Mejoramiento de las condiciones de acceso a mercados: los ACP deben ser revisados y de esta manera ser ajustados a las exigencias de los mercados internacionales en especial del sector agrícola. Esto con el fin de revisar los productos, las reglas de origen u otros factores que interfieran en su utilización. El fortalecimiento de medidas sanitarias y fitosanitarias a través de la transparencia y el uso de estándares como los internacionales, la regionalización y la equivalencia; ayuda a un comienzo efectivo en los mercados.
- ✓ Fortalecimiento de las capacidades de cumplimiento de estándares: la capacidad de exportar bienes agrícolas va de la mano con cumplir los estándares de los mercados de exportación. Además, es esencial el fortalecimiento público - privadas para la inocuidad de los alimentos y sanidad animal y vegetal, para esto es importante mejorar la inspección, certificación y aprobación para los procedimientos en cuarentena mejorando la eficacia y la trazabilidad de los productos.
- ✓ Facilitación del comercio: con la implementación del Acuerdo de Facilitación del Comercio de la OMC, se espera una reducción más amplia de los costos asociados al comercio, esto con la finalidad de mejorar la competitividad de los productos de exportación. A raíz de esto se debe de ver una mejora en cuanto gestión aduanera, facilitación y agilización de trámites. El uso de nuevas tecnologías como la cadena en bloques mejor conocida como “blockchain” donde se eliminan los intermediarios descentralizando la gestión.

La institución del IICA es clave para los países de las Américas, ya que los alienta a aprovechar de una mejor forma los ACP a través del suministro de materiales analíticos, la propagación y socialización de información y conocimientos, el aporte de diseños de estrategias, alineación institucional, la construcción de capacidades y capacitaciones para los agentes públicos y privados. Además, el IICA cuenta con el Programa Hemisférico de Comercio Internacional e Integración Regional, en la cual brinda información técnica concentrada en promover el comercio agroalimentario y apoyar la integración regional y la articulación de la política comercial.

Políticas de comercio agrícola de Argentina y el desarrollo sustentable

Según Regúnaga y Tejeda (2015) en su estudio sobre las Políticas de Comercio Agrícola de Argentina y el Desarrollo Sustentable, las políticas comerciales agrícolas bien diseñadas pueden ayudar al crecimiento económico y equitativo. Por otra parte, ayuda a la inseguridad alimentaria y a la pobreza, más que todo en las zonas rurales. Además, El Centro Internacional para el Comercio y el Desarrollo Sostenible (ICTSD) ha realizado una serie de estudios, con el objetivo de analizar la forma en que las políticas agrícolas domésticas se relacionan con el desarrollo sostenible, acordados a nivel mundial y con los marcos de trabajo global (normas comerciales OMC).

Las políticas de Argentina sobre el comercio agrícola han sido reconocidas a nivel mundial, esto gracias a sus implicaciones en temas de seguridad alimentaria y mercados agrícolas. Argentina es considerado uno de los países más grandes en exportaciones netas de productos agrícolas, como lo son, los cereales, oleaginosas (vegetales que contienen aceites y grasas) y biocombustibles. El presente estudio pretende una evaluación imparcial donde se evidencien el éxito que las políticas comerciales agrícolas en Argentina en base a los objetivos económicos, sociales y ambientales, entre ellos la seguridad alimentaria, reducción de pobreza, sostenibilidad ambiental y cambio climático.

En la última década se propuso una serie de objetivos e instrumentos hacia las políticas agrícolas, dichas políticas fueron una pieza importante para la estrategia de importaciones implementada por el gobierno. Dicha estrategia trata de que la demanda interna, es decir, el abastecimiento por la producción local debe de ser la principal fuente de crecimiento económico y social del país, desestimando las importaciones de las exportaciones para una apertura comercial para que de esta manera mejore la competitividad y la economía a mediano y largo plazo.

A raíz de la estrategia planteada, el sector agropecuario antepuso los siguientes roles:

1. Proveer de alimentos baratos
2. Un instrumento para limitar la inflación de los precios de los alimentos
3. Fuentes de alta recaudación fiscal

Excluyendo el crecimiento económico nacional, el aumento de exportaciones, generación de fuentes de empleo, por último, el desarrollo económico y social de las regiones con más pobreza en el país.

Entre los principales objetivos e instrumentos utilizados se encuentran:

- ✓ Sostener los precios internos de los productos agropecuarios a un nivel inferior de los de exportación y de esta manera abastecer de alimentos baratos y controlar la inflación de la canasta de alimentos.
- ✓ Proteger la producción manufacturera local mediante un 35% en aranceles de importación más protegidos, un 20% a 35% impuestos de exportación a granos principales, barreras no arancelarias a la exportación de alimentos y a las importaciones de bienes industriales.
- ✓ Un incremento en la recaudación de impuestos a las exportaciones mediante productos agroindustriales como lo son: soja 35%, girasol 32%, trigo 23%,

maíz y sorgo 20%, carne vacuna 15% y productos regionales y manufacturados un 5%.

- ✓ Incentivar a los pequeños agrícolas por medio de programas destinados a facilitar el acceso a la tecnología, mercados y créditos.
- ✓ Se ampliaron los recursos públicos destinados a la investigación y extensión agrícola, primeramente, la tecnología.
- ✓ Conservación de la naturaleza, recursos y ambiente.
- ✓ La puesta en marcha de la política de sustitución de combustibles fósiles por biocombustibles que mejora el balance de carbono, promoviendo la exportación de biodiesel.

Principales objetivos de las políticas agrícolas en la última década

Según, las políticas agrícolas aplicadas en Argentina (2015), estas son parte del objetivo general de la política económica – comercial, en el cual se antepuso la estrategia de sustitución de importaciones, con el fin promover el crecimiento económico y las fuentes de empleo. Además, la estrategia tuvo una influencia en las políticas comerciales, monetarias y fiscales del país, en los últimos 10 años se han utilizado los impuestos y barreras no arancelarias a las exportaciones y barreras a las importaciones, subsidios para la intervención directa en el mercado para reducir la inflación y proteger la industria manufacturera.

Mantener los precios internos de los alimentos en a precios relativamente bajos.

Analizando las estrategias de crecimiento basadas en la sustitución de importaciones, estas tienen como prioridad el consumo interno por medio del abastecimiento con la producción local de bienes industriales. A raíz de lo mencionado, las políticas agrícolas se orientaron a reducir los precios internos de los alimentos en relación con el mercado internacional, uno de los precios que fueron disminuidos fue el de productos agrícolas

primarios frente a los precios internos del resto de bienes y servicios, reduciendo con ello, la rentabilidad del sector agropecuario.

Controlar la inflación a través de la evolución de precios internos de los productos agropecuarios correspondientes a los mercados internacionales.

A raíz de la devaluación de la moneda en el 2002 y el aumento de los precios agrícolas en el 2003 se plantearon desafíos para la estrategia de limitar la inflación evitando el crecimiento de los precios internos de los alimentos. Por esto, se implementaron políticas comerciales (aranceles y no arancelarias) y una política de tipo de cambio diferenciado para separar los precios internos y los precios internacionales. Dichas políticas se fundamentaron en evitar el aumento de precios de los alimentos básicos para cuidar la mesa de los argentinos.

Generar recursos fiscales para financiar el gasto público y lograr superávits fiscales.

Una pieza clave de los aumentos en la recaudación, fueron los impuestos a la exportación del sector agroindustrial y tasas reducidas del 5% a las manufacturas industriales, con la finalidad de aumentar la imposición relativa de las cadenas agroindustriales. Dichos impuestos son aplicados a los productos, no a los contribuyentes. El aumento de los gravámenes del sector agroindustrial fue esencial para la estrategia destinada a incrementar los recursos fiscales para financiar el gasto público y la generación de superávits fiscales.

Apoyar a la agricultura familiar y a los pequeños agricultores.

El Ministerio de Agricultura de Argentina (MINAGRI, 2015) antepuso el apoyo a los pequeños productores, con la finalidad de atender de una forma diferente a los productores de menor tamaño para atenuar la poca competitividad que presentan ante los productos comerciales. Para hacer esto posible, se ejecutaron programas para facilitar el acceso por medio de tecnologías, programa de asistencia técnica, fomentar la asociatividad y por último otorgar créditos con tasas menores que el sistema financiero institucional.

Apoyar a la innovación, sanidad y calidad de los alimentos.

En los últimos 10 años, el gobierno de Argentina aumentó los recursos fiscales asignados a la investigación y el desarrollo agrícola, además, antepuso las actividades de extensión y transferencia de tecnologías para los pequeños y medianos agricultores. También se incrementaron los recursos destinados a las políticas de sanidad para una mejor sanidad y asegurar la calidad e inocuidad de los alimentos, mediante el Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA) y el Instituto Nacional de Alimentos (INAL).

Principales herramientas de política utilizadas

Impuestos a las exportaciones y diferenciales de impuestos a la exportación.

En la actualidad, las exportaciones de soja presentan la alícuota más alta con un 35% del precio FOB; por otro lado, los granos con menor alícuota son el girasol 32%, el trigo 23%, el maíz y sorgo 20%. Además, la carne vacuna presenta una tasa del 15%, mientras que otros productos regionales presentan lo mismo que los bienes manufacturados, un 5%; asimismo, los impuestos a los lácteos fueron eliminados y reemplazados por otras restricciones.

Es importante mencionar que las tasas más elevadas son para los productos primarios, con diferencia de los productos procesados para fomentar la exportación de productos con cierto valor agregado local y de esta manera contrarrestar el escalonamiento tarifario sobre las importaciones en los distintos mercados. Es fundamental resaltar que los impuestos sobre las exportaciones no se encuentran regulados por el Acuerdo sobre Agricultura de la OMC, de modo que están permitidos.

Políticas de biocombustible.

La producción de biocombustible forma parte del crecimiento de la producción agropecuaria y de fuentes de empleo en las regiones que están ubicadas en las lejanías de los puertos y centros urbanos, donde no es rentable la producción de exportación de granos debido a los altos costos de transporte. Por otra parte, da origen a sistemas de producción integrados para el debido abastecimiento de los mercados locales como lo son combustibles, producción ganadera y energía CO₂, estos sistemas generarían energía y una gran posibilidad de desarrollo industrial en las zonas alejadas que no cuentan con suficientes recursos para la oferta.

Además, dichos sistemas agregarían un valor local con el desarrollo de biorrefinerías. Adicionalmente, la producción de biocombustibles expandiría la diversificación de la canasta de exportaciones de Argentina. También participan en el mejoramiento de la balanza comercial de Argentina, ya que se reduciría la necesidad de importar gas y petróleo. Es importante resaltar que el instrumento de promoción de la producción ha sido la diferenciación de aranceles para las exportaciones de biodiesel, ya que las resoluciones del Ministerio de Economía aclararon que los impuestos de exportación del biodiesel eran de un 14,3%, mientras que el del aceite de soja era de un 32%.

Servicios generales para la agricultura.

Entre las principales debilidades con la que cuenta la producción agroindustrial en Argentina, está la carencia de infraestructura de transporte y de logística. En la última década se ha deteriorado la calidad y se han aumentado los costos de transporte y de logística en general. Esto debido a la falta de aprobación por parte del gobierno en la actualización de precios en los peajes de rutas donde han contribuido al mejoramiento de la red troncal de infraestructura en la década de los 90s.

Además, se ha visto una escasa inversión pública en temas de infraestructura vial, ferroviaria y fluvial para el transporte de cargas. Asimismo, Argentina cuenta con una estructura institucional desarrollada ya varias décadas atrás por el apoyo público de la

investigación y desarrollo agropecuario, así como la prevención y control en materia de sanidad e inocuidad en la producción primaria y en los alimentos.

Impacto de las políticas en las principales variables y objetivos del desarrollo sostenible

Las políticas agrícolas implementadas en los últimos 10 años tuvieron como efecto una reducción de los precios internos recibido por el productor, en comparación con los precios correspondientes a las exportaciones. Dichos impuestos se disminuyeron por consecuencia de los impuestos y restricciones a las exportaciones, además de otros controles de comercio. Pero el periodo de validez de los registros de operaciones de exportación (ROE) generaron desconfianza, lo que dio lugar a costos ocultos y por consiguiente, mayores costos de transacción en la cadena de valor.

El sector agrícola en la Integración Económica Regional: experiencias comparadas de América Latina y la Unión Europea

La Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI)

El objetivo primordial de la asociación (ALADI, 2000) es la formación de un mercado común latinoamericano, el cual utilizó los acuerdos de alcance parcial de complementación económica que, en su mayoría, son de carácter bilateral. Primeramente, un acuerdo de alcance parcial de complementación económica (AAPCE o ACE) tiende a la instalación de preferencias comerciales, estos pueden resultar en la liberación total arancelaria lo que originaría una zona de libre comercio.

La finalidad de estos acuerdos es la eliminación total de las condiciones de privilegio de los productos agrícolas y su integración en los programas de desgravación arancelaria. Es importante saber que la mayoría de estos acuerdos contienen un capítulo sobre la cooperación económica, en donde se incorporan temas de complementación agrícola y agroindustrial,

además de sanidad agropecuaria. Asimismo, el Tratado de Montevideo 1980 establece la posibilidad de formar acuerdos de alcance parcial agropecuarios, tienen como objetivo promover y regular el comercio agrícola intrarregional.

La experiencia andina de integración

El Acuerdo de Cartagena firmado el 26 de mayo de 1969, se basa específicamente en programas para impulsar el desarrollo agropecuario y agroindustrial, con la finalidad de conseguir una estabilidad mayor de seguridad alimentaria en la subregión. Dichos programas hacen referencia a la ejecución de programas comunes y de acción en ámbitos como sanidad, desarrollo tecnológico y conservación de recursos naturales.

El Mercado Común del Sur (Mercosur)

El Mercosur, fue fundado mediante la firma del Tratado de Asunción en 1991, con el propósito de coordinar políticas macroeconómicas y sectoriales en diversas áreas, en la cual la parte agrícola es tan importante como lo equivalente a lo industrial, fiscal, monetario, y comercio exterior. Además, el proceso de integración subregional ha utilizado varios programas como la desgravación arancelaria y la creación de un arancel externo común (AEC), los cuales serán aplicados al mundo arancelario de mercancías.

Es importante conocer que del Tratado de Asunción se formó un subgrupo de trabajo dirigido a las políticas agrícolas, dicha instancia sugirió cambios o la eliminación de medidas de políticas nacionales internas entre las cuales se puede mencionar créditos agrícolas con tasas de interés preferencial y mediaciones estatales orientadas a el almacenamiento superior con la estricta necesidad de seguridad alimentaria. Por otro lado, como consecuencia de las complementariedades el sector agropecuario del Mercosur se ha producido un importante flujo de comercio de bienes agrícolas entre los países que lo conforman.

Diferencias y similitudes entre la integración agrícola latinoamericana y la europea

Caso de Latinoamérica.

La integración agrícola actual: entre el libre comercio y la política común.

Se propusieron dos tendencias con la evolución de la integración agrícola en América Latina, las cuales están representadas por el Mercosur y la Comunidad Andina. Primeramente, el Mercosur planteó la liberación arancelaria y no arancelaria de un sin fin de productos, incluyendo los agrícolas. Cabe mencionar que se han alcanzado avances en materia de normas sanitarias, fito y zoonosanitarias, asimismo, se recalca la intención de la Comunidad Andina de construir una Política Agropecuaria Común Andina (PACA).

La finalidad de la (PACA, 2000) es la construcción de un programa subregional de seguridad alimentaria, confeccionado por la armonización de políticas agrícolas y la elaboración de programas financiados subregionalmente, todo esto incluido en una política común debido a la subexplotación agrícola por políticas nacionales como el proteccionismo industrial, la seguridad alimentaria, esto sería compatible para la creación de políticas orientadas a aumentar la competitividad internacional del sector agropecuario subregional, así como disminuir la dependencia alimentaria de la Comunidad Andina.

Caso de Europa.

Por medio de la Política Agrícola Común (PAC, 2000) Europa ha alcanzado logros significativos, en las cuales las diversas medidas agrícolas nacionales han formado una política común por la cual se ha logrado la consolidación de un mercado común de productos agrarios, como consecuencia de la política establecida se ha experimentado una expansión notable en los Estados miembros. Por otra parte, la puesta en marcha del PAC ha provocado una disminución de los productores agrícolas y de esta manera un incremento en las explotaciones e incremento en la producción agrícola. Además, se impulsó el modelo productivista, en donde la productividad agrícola supero la industria.

Logística y facilitación del comercio entre la comunidad del Caribe y Centroamérica

El siguiente documento realizado por Cordero (2014), quien es asistente de investigación de la Unidad de Comercio Internacional e Industria de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), tiene como objetivo analizar los avances y los retos en las relaciones comerciales entre los países de Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Dominicana, Granada, Guyana, Haití, Jamaica, Montserrat, Santa Lucía, San Kitts y Nevis, San Vicente y las Granadinas, Suriname y Trinidad y Tabago (CARICOM) y Centroamérica.

Características y dinámica comercial

Los países centroamericanos y los conformados por el CARICOM están relacionados por una serie de similitudes, lo que favorecen sus relaciones comerciales. En primer lugar, están localizados alrededor del Mar Caribe lo que indica que la distancia entre ellos favorece aún más dichas relaciones comerciales. En segundo lugar, Centroamérica, exceptuando Panamá, se dedica a la producción de bienes de consumo, mientras que el CARICOM brinda servicios turísticos; por otra parte, la especialización de Panamá son los servicios logísticos y financieros. En tercer lugar, los países de ambas regiones son catalogados como países pequeños lo que significa mercados pequeños e implica la búsqueda de otros mercados.

Las especialidades del CARICOM, Centroamérica y Panamá, pueden ayudar a facilitar la integración comercial entre las economías de cada país. Panamá podría disminuir los costos de servicios tanto financieros, logísticos y de transporte que realicen los países, esto debido a su gran oferta; Centroamérica proveería Panamá los principales bienes manufacturados y alimenticios para el consumo nacional, de la misma forma, proveería al CARICOM de los bienes necesarios para atender el turismo internacional. Finalmente, el CARICOM aumentaría su atracción turística hacia Panamá y Centroamérica, además, incrementaría los recursos energéticos para el desarrollo de industrias y servicios.

Los mayores socios comerciales de Centroamérica hacia el CARICOM son Panamá y Costa Rica, en orden respectivo. Entre las principales exportaciones del CARICOM a la región pertenecen a los recursos naturales tales como aceites de petróleo, abonos minerales, barras de hierro o acero, alcohol etílico, entre otros. Por otro lado, los principales bienes exportados por parte de Centroamérica son la caña de azúcar, preparaciones para alimento animal, textiles, bombonas, botellas y frascos. Por último, el 52% de las ventas de Panamá hacia el CARICOM lo representan las reexportaciones de la Zona Libre de Comercio de Colón.

Acercamientos diplomáticos y acuerdos comerciales

El programa diplomático entre los países del CARICOM y el Sistema de Integración Centroamericana (SICA) ha sido dinámica desde los años 1992. Los principales temas que las regiones del CARICOM y SICA han trabajado y compartido experiencias son comercio e inversión, cambio climático y manejo integrado del riesgo, seguridad, cooperación en el transporte aéreo y terrestre, reducción de la pobreza, coordinación de políticas exteriores, turismo, etc.

Conjuntamente con el foro que posee el SICA y el CARICOM además de los acuerdos bilaterales, la Asociación de Estados del Caribe (AEC) ha cooperado un acercamiento entre los países del CARICOM y los centroamericanos, también de aquellos países que comparten el Mar Caribe, entre ellos están Colombia, Cuba, México, República Dominicana y Venezuela. Por otra parte, el Plan de Acción de Petion Villa, firmado el 25 de octubre de 2013 toma acciones en los campos de turismo sostenible, comercio, transporte, reducción de desastres y cultura llevados a cabo en el periodo de 2013 – 2014.

Adicionalmente, entre las acciones que se firmaron en el Plan de Acción de Petion Villa en el año 2013, se adjunta el programa de turismo multi – destino en el Gran Caribe, la cual va de la mano con el incentivo del transporte aéreo y marítimo en la región. Asimismo, es considerado como proyecto para la eliminación y reducción de obstáculos al comercio tanto de bienes como de servicios.

Elementos que obstaculizan el comercio

Barreras arancelarias.

El ingreso del CARICOM con excepción de Bahamas y los países centroamericanos a la OMC en 1995, ha permitido una disminución en las tasas arancelarias de manera unilateral, más que todo en los países centroamericanos, en cambio, en los países que conforman el CARICOM si redujeron sus aranceles, pero no de la forma en que los centroamericanos lo hicieron, esto debido al proteccionismo de sus economías y a la incentivación de su mercado intrarregional.

Las Bahamas al no ser miembro de la OMC ni de la zona de libre comercio del CARICOM presenta los aranceles más altos. En los productos agrícolas el país utiliza un promedio simple, es decir, una tasa arancelaria del 110,8% *ad valorem* (valor sobre el producto) mientras que en los productos no agrícolas un 73%. Por otro lado, Haití país miembro de la CARICOM presenta los aranceles más bajos, pues posee una tasa en los productos agrícolas de un 5,9% y en los productos no agrícolas un 2,3%.

Transporte y logística.

Se sabe que la distancia entre el CARICOM y los países centroamericanos es relativamente corta, pero la disposición en los servicios de transporte que unen ambas regiones es limitada. Existen varias ofertas de transporte entre los países centroamericanos y el CARICOM, esto va por parte de empresas privadas de navieras internacionales ya que ellos cubren varias de las rutas preestablecidas, mejor conocidas como servicios marítimos regulares, entre ellas encontramos el grupo francés CMA CGM, la empresa de Maersk, Evergreen, Caribbean Feeder Services Ltd; entre otros.

Por otro lado, se considera a Panamá la puerta de enlace entre Centroamérica y el CARICOM, pues tiene contacto con los ocho de los 15 miembros que conforman el Tratado de Libre Comercio (CARICOM), además, cuenta con dieciocho servicios en Costa Rica, ocho

con Guatemala y cuatro en Honduras, se desconoce si cuenta con servicios en El Salvador. Es importante resaltar que Panamá se denomina el mayor centro de unión entre el CARICOM y Centroamérica.

Adicionalmente, Panamá cuenta con una buena infraestructura portuaria y aérea la cual se podría explotar para mejorar los enlaces entre ambas regiones. Centroamérica, excluyendo Panamá, posee 13 puertos relevantes, pero también tiene puertos con menos importancia para el comercio local o regional, ubicados tanto en el Caribe como en el Pacífico. En el caso del CARICOM cuenta con 17 puertos relevantes, así también con otros de uso para el mercado regional del Caribe.

Asimismo, Panamá tiene seis puertos de relevancia internacional, entre los principales están Colón, Balboa, Manzanillo y Cristóbal. Siendo Balboa localizado en la zona del Pacífico, y los demás en la zona del Caribe en Colón. En temas de calidad la infraestructura de este país ocupa el sexto lugar a nivel mundial en el periodo de 2013 – 2014. La modificación que ha tenido Panamá con la ampliación del Canal y sus puertos le ha permitido mantener un alto puntaje a nivel mundial, sobresaliendo como uno de los países con mejor infraestructura portuaria después de los Países Bajos.

Mientras tanto, los puertos de Manzanillo y Balboa han dirigido sus proyectos de expansión y actualización de servicios con la finalidad de recibir busques de carga grandes como el de Post – Panamax. En cuanto la infraestructura portuaria de Barbados, es considerada la segunda mejor entre los 12 países centroamericanos y el CARICOM. El principal puerto de Balboa es el Bridgetown, por donde se desplazan cargas de combustible, productos petroleros, manufacturados, alimentos, azúcares, entre otros.

Los países de Jamaica y Bahamas, al lado de República Dominicana y Cuba luchan para convertirse en el lugar logístico donde llegan las cargas con la finalidad de ser redistribuidas, es decir, centros de conexión y logística de distribución, mejor conocido como “hub” en el Caribe. Además, el objetivo de la inversión portuaria es ganar competitividad con la entrada de buques de mayor calado. Para llevar a cabo el proyecto, tuvieron que invertir en la

ampliación de terminales de contenedores, la obtención de grúas, dragados y otras obras de la industria marítima.

En los países centroamericanos, Guatemala inició en el 2014 la modernización del Puerto Quetzal con el objetivo de ser uno de los principales puertos de consolidación y distribución de carga procedente de Asia y de la costa oeste de Norteamérica, con el propósito de disminuir los tiempos de espera de los barcos para su descarga. En Honduras se construyó la terminal de contenedores y de carga en Puerto Cortés; por otra parte, en Nicaragua se llevaron a cabo mejoras en el Puerto Corinto, situado en el Océano Pacífico.

APM Terminals en Costa Rica, mediante una empresa holandesa, realizó un proyecto para la construcción de una terminal de contenedores en Moín; dicho proyecto contiene una capacidad para buques postpanamax. El puerto Moín está ubicado en el Mar del Caribe y se dedicará al tráfico doméstico de contenedores. Por otra parte, Panamá también ha llevado a cabo proyectos para la respectiva modernización y ampliación de los puertos estatales que poseen.

Del mismo modo, el transporte aéreo entre Centroamérica y el CARICOM contienen cierta igualdad con el transporte marítimo. Entre ellos se afirma que ambas regiones tienen más relación con distintos mercados mundiales que entre ellos mismos. Entre las principales aerolíneas regionales se encuentran TACA, COPA, Bahamas Airlines y Caribbean Airles, pero los costos de transportación aérea entre el CARICOM y Centroamérica son mayores que cualquier país conformado por los dos bloques comerciales.

De igual modo, diversos países han llevado proyectos de infraestructura aeroportuaria para mejorar su competitividad y atender una mayor demanda de pasajeros. En Panamá, por ejemplo, se realizó una expansión del Aeropuerto Internacional de Tocumen y una adaptación en el Aeropuerto Enrique Malek de David ubicado en Chiriquí, con el fin de recibir vuelos internacionales, mientras que en Costa Rica se han realizado trabajos en el Aeropuerto Juan Santamaría y el de Liberia. Guatemala cuenta con planes de construir un nuevo aeropuerto y dar condición internacional al Puerto de San José y al Puerto Barrios.

Además, el progreso de un servicio de transporte aéreo entre Centroamérica y el CARICOM es fundamental para una mayor integridad entre ambas regiones, por otro lado, la exportación de productos delicados en temas de valor o temporalidad necesita ser transportadas vía aérea permitiéndoles mantener la competitividad de los productos en términos de costos y calidad; de igual modo se incentivará el turismo para ambas regiones.

Por último, en temas de logística es primordial seguir llevando a cabo reformas en aduanas, infraestructura y calidad en los diversos servicios. Los países que conforman el CARICOM y Centroamérica aún necesitan mejoras e inversiones en los servicios de logística, transporte, capacidad de almacenamiento, consolidación de carga, despacho fronterizo, sistemas de pago, entre otros.

Política de visas de turismo y negocios

Otra causa que frena el intercambio comercial, turístico y de negocios es la política de concesión de visas. Una apertura en la entrada de turistas y negociadores entre ambas regiones es esencial para promover y facilitar los vínculos comerciales, ya que no todos los países cuentan con representación diplomática, lo que obstaculiza el trámite de visas. Esto se suma a la falta de líneas de transporte directo entre ambas regiones frenando las posibilidades de un mayor acercamiento económico.

La nueva Ley de Seguridad Agrícola y de Inversión Rural de los Estados Unidos (Farm Bill). Un análisis de sus implicancias comerciales

“La Ley de Seguridad Agrícola y de Inversión Rural de 2002, mejor conocida como Farm Bill 2002, fue firmada el 13 de mayo de 2002 y entró a regir en setiembre de ese mismo año” (p.5). Dicha ley contiene programas de apoyo las ya estipuladas en la Ley Federal de 1996 de Reforma y Mejoras a la Agricultura. La Ley de Seguridad Agrícola e Inversión de

2002 extiende los beneficios a diversos cultivos y plantea nuevos programas, además, esta Ley tendrá una vigencia de seis años, las cuales se cumplieron en el periodo de 2002 a 2007.

La Ley conocida como Farm Bill 2002, sustenta los programas de apoyo a la producción, comercialización y exportación establecidas en legislaciones anteriores. Dicha Ley plantea nuevas modalidades de pagos directos, anticíclicos, de asistencia a la comercialización y de exportaciones. Entre los programas de producción básica (*commodities*) están los programas de pagos directos por medio de flexibilidad en la producción (montos fijos por tonelada), pagos anticíclicos (protección al precio en efectivo bajo un precio meta del gobierno)

Aunado a lo anterior, se realizarán préstamos de asistencia para la comercialización y pagos para cubrir insuficiencias de préstamos cuando los precios caen por debajo de la tasa en la que se brindó el préstamo. En la Ley de 2002, se incorporaron productos como soja, aceites, lana, tela de angora, lentejas, almejas y cacahuets. También se agregó un nuevo programa anticíclico en los pagos de los productos lácteos, por otro lado, hay programas de apoyo a sectores y productos específicos como lácteos, maní, azúcar, lana, angora, miel, garbanzos y lentejas, frutas y verduras.

Entre los programas que causan polémica en contexto a las disposiciones del Acuerdo sobre Agricultura de la OMC se encuentran las siguientes:

- ✓ Pagos anticíclicos
- ✓ Pagos fijos desconectados
- ✓ Etiquetado según el país de origen, se pueden considerar como una barrera no arancelaria

Además, se plantearán los posibles impactos que tendrá la nueva Ley Agrícola en el comercio de América Latina, en temas de exportaciones e importaciones. La puesta en marcha de la protección contra – cíclicos (seguir produciendo en tiempos de excedentes) produce una sobreproducción, la cual tiene como consecuencia la disminución de los precios

internacionales; por otro lado, se puede llegar a presentar una competencia desleal en los productos latinoamericanos frente a los terceros mercados, dichos programas tienen a generar una producción ineficiente y un comportamiento monopolístico.

La Ley de Seguridad Agrícola e Inversión Rural de los Estados Unidos

Programa de productos básicos.

El programa de productos básicos de la Ley de 2002 está conformado por los siguientes productos: trigo, granos gruesos como el maíz, sorgo, avena y cebada, el algodón de altura, arroz y las oleaginosas como soja. Por otro lado, para dichos productos la ayuda de ingreso de los productores se administra mediante tres programas los cuales son pagos directos, pagos anticíclicos y préstamos de comercialización.

Programas de conservación.

Los programas de conservación de tierra tuvieron inicios en los treinta y es de gran importancia en la política agrícola de los Estados Unidos. Dichos programas impulsan la protección del medio ambiente; del mismo modo, la nueva Ley Agrícola creó un nuevo programa de Seguridad de la Conservación (CSP) con la finalidad de incentivar a los productores a adoptar o mantener prácticas enfocadas en uno o varios recursos de interés tales como el suelo, agua y la vida silvestre.

Programas de apoyo a las exportaciones.

Es común que los productos provenientes de América Latina y el Caribe deban luchar con los productos protegidos de los Estados Unidos tanto en el mercado interno como los mercados de exportación, por eso, los programas de apoyo a las exportaciones de los Estados Unidos facilitan las operaciones de exportación hacia los países extranjeros mediante

incentivos especiales tales como facilidad de créditos a posibles compradores e infraestructura en el exterior para el almacenamiento de productos estadounidenses.

Por lo demás, la nueva Ley de Seguridad Agrícola y de Inversión Rural influyó en diversos programas de garantía de créditos para la exportación del Departamento de Agricultura de los Estados Unidos tales como el programa de fomento a la exportaciones, el programa de incentivos a las exportaciones de productos lácteos, programa de acceso a los mercados, programa de desarrollo de mercados externos y el programa de mercados emergentes, este último con el objetivo de identificar mercados en donde haya potencial de crecimiento de las exportaciones estadounidenses.

Programas de apoyo según sectores y productos.

Productos lácteos.

La Ley Agrícola de 2002 amplía el programa de sustentación de precios, así como el de incentivos a las exportaciones de productos lácteos. Dicha ley estableció una red de seguridad para los productos lácteos entre diciembre de 2001 y septiembre de 2005 mediante pagos directos por pérdidas de mercados lácteos. Los productores firmaron un contrato por 5 años en donde se plantea pagos directos mensuales cuando el precio de la leche general, descremada y con un contenido bajo en grasa sea menor de \$16.94.

Maní.

A raíz de la nueva Ley, los productores de maní al igual que los de productos básicos pueden obtener préstamos de comercialización y de pagos por deficiencia de préstamos, de esta manera ofreciendo como garantía la totalidad de su producción. La tasa de préstamo de asistencia a la comercialización del maní se estableció en \$355 por tonelada. Además, la cuota de comercialización interna del maní se elimina.

Azúcar.

La política azucarera de los Estados Unidos presenta elementos importantes como lo son los contingentes arancelarios y el programa de préstamos de precio de apoyo. Este programa de préstamos para los procesadores de azúcar mantiene el precio de dicho producto en los Estados Unidos, en diferencia de otros programas, el préstamo se le realizan a los procesadoras y no directamente a los productores de caña de azúcar y de remolacha ya que son productos perecederos y deben de ser procesados antes de su comercialización y almacenamiento.

Para conseguir dicho préstamo, los procesadores deben acordar transferir parte del crédito a los productores de caña de azúcar y de remolacha. Además, se mantiene el contingente de importación de azúcar en Estados Unidos limitando la importación de este producto con el fin de mantener el precio interno del azúcar. Por otro parte, el Programa de Pago en Especie (PIK) ofrece a los productores de azúcar de remolacha la alternativa de cambiar parte de su cosecha por azúcar que la Corporación de Préstamos de Productos Básicos (CCC) sustenta en inventario.

Lana, angora, miel, garbanzos y lentejas.

Los productos como la lana, la miel, los garbanzos, las lentejas y la angora tendrán el apoyo por medio de una tasa de préstamo y del sistema de pago por deficiencia de préstamo, de esta manera se extiende la cantidad de productos que reciben apoyo de forma directa por el gobierno, creando la posibilidad de añadir a nuevos productos en el futuro.

Manzanas, frutas y vegetales.

Mediante la nueva Ley Agrícola (2003), se integra 100 millones de subsidios a los productores de manzanas, por motivos de indemnización a los productores por el bajo precio que presento la manzana en el año 2000. Además, se aportará 200 millones de dólares a fondos para la compra y distribución de frutas y verduras por medio de diversos programas.

La Ley Agrícola de 2002 y las disposiciones de la OMC

Los pagos anticíclicos

La caja o compartimiento Ámbar conduce a aumentos desproporcionales a la producción e intervienen en los precios internacionales, es por esto que los pagos anticíclicos se deben de clasificar en esta categoría como pagos tipo producto - específico y deben de ser contabilizados dentro de los compromisos de la Medida Global de Ayuda, es decir, un techo del gasto anual en apoyo a la agricultura estadounidense que se han comprometido cumplir ante la OMC.

Sin embargo, los impulsores de la nueva Ley Agrícola sostienen que la protección anticíclica se debe considerar como subsidio no – específico y que ello es permitido por la cláusula de *minimis* del Acuerdo sobre Agricultura. Dicha cláusula establece que las subvenciones de pequeña escala están libres de reducción o eliminación. En el caso de productos específicos, la ayuda no debe de exceder el 5% del valor total de la producción en países desarrollados y el 10% en países en vía de desarrollo.

Por otra parte, la ayuda interna no referida a productos específicos no debe superar el 5% del valor total de la producción agropecuaria total para los países desarrollados y el 10% para los países en desarrollo. La Ley Agrícola de 2002 establece que los pagos contra cíclicos sean pagados en relación de los precios efectivos y los precios meta que funcionan como precios de sustentación. Así los pagos reflejaran los movimientos de precios de cada cultivo contabilizados como no específicos ni desconectados.

Pagos fijos desconectados

El principio de los pagos desconectados era que los mismos deberían ser independientes de la producción, eso conforme a los precios internos y externos y de uso de insumos, con el propósito y condiciones de que los pagos se realicen previamente. Además, de que no se alteren las condiciones de producción y de mercado. Como consecuencia los pagos

desconectados son mínimamente distorsionantes, puesto que el pago no impide que los agricultores respondan al sistema de precios de mercado.

Etiquetado según país de origen

Desde el año 2004, las carnes, pescados y el maní requieren y deben de ser etiquetados de manera que los consumidores sepan cual es el país de origen de los productos. Esta reglamentación constituye una restricción no arancelaria en cuanto a los productos autorizados en condiciones de sanidad y fitosanitarias, ya una vez autorizados deben de gozar un trato nacional y no recibir trato discriminatorio según sea su origen. El etiquetado debe ser voluntario, y debe resaltar la calidad del producto, además, encarece los costos y desmotiva la importación de productos agrícolas.

Programa de integración fronterizo

Según el Ministerio de Comercio Exterior (COMEX) el programa de integración fronterizo es un proyecto para dotar los pasos de fronterizos de Costa Rica, de las herramientas necesarias, infraestructura y equipo, para así atender efectivamente los flujos de personas, mercancías y vehículos. Con el objetivo de fortalecer la competitividad del comercio exterior en Costa Rica, buscando garantizar la eficiencia y eficacia en los controles aduaneros por parte de las instituciones responsables de los mismos.

Este programa dotará al país de infraestructura y equipamiento en las zonas fronterizas, esto mediante el diseño, la construcción y el equipamiento necesario para las nuevas instalaciones en los cuatro puestos fronterizos que son Peñas Blancas, Tablillas, Paso Canoas y Sixaola. Además, incluirán agua potable y saneamientos, telecomunicaciones y sistemas eléctricos, se desarrollarán obras viales, dotaciones de equipos y si bien es necesario la adquisición de terrenos y mobiliarios.

Adicionalmente, el programa dará con la modernización e integración de procesos fronterizos, en cuanto al desarrollo y mejora en los sistemas informáticos utilizados en los

puestos fronterizos, para así fortalecer las operaciones de control aduanero, Fito zoosanitarias, migratorio y facilidades al comercio, pretendiendo que los puestos fronterizos se adapten a futuros escenarios binacionales, crecimiento del comercio. Se permite así una disminución en tiempos, ayudando a una reducción de costes de transporte e incrementando la competitividad mediante el movimiento internacional de bienes y personas.

Por otra parte, se encuentra el financiamiento que se dará mediante el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) el cual fue aprobado el 31 de mayo de 2019 por medio de la Ley N° 9451 en la cual se menciona un monto de \$100 millones para la modernización de los puestos fronterizos costarricenses, los cuales un \$28.2 millones serán destinados a la frontera Peñas Blancas que es la frontera terrestre donde se lleva a cabo el mayor intercambio comercial del país y es la conexión entre Costa Rica y Centroamérica.

Beneficios del Programa de integración fronterizo al sector agrícola en Costa Rica

El sector agropecuario es el segundo generador de empleo en el país, actualmente el 15% de la población costarricense depende de forma directa a la actividad agrícola, pues en más de 70 cantones del país su actividad principal económica es la agricultura. El sector agrícola se ha convertido en “La Cenicienta” debido a la sensibilidad de los productos, ya que las cosechas están sujetas a los factores ambientales.

Como beneficios de este programa se considera que son: disminuir la dependencia económica de los productos tradicionales de exportación como lo son el café y el banano. Como resultado se ha creado una cultura exportadora en empresas de diversos tamaños, especialmente en las pequeñas y medianas que cada día se atreven más a penetrar mercados ya sea por cuenta propia o como proveedores.

Para mantener la agricultura costarricense de forma eficiente es de suma importancia ofrecer a los mercados mundiales productos de primera calidad, diversificar la oferta y los mercados a los cuales ofrecemos productos y manteniendo precios competitivos sin que se

provoquen daños en las condiciones sociales y económicas tanto de los productores como de los trabajadores del sector.

Los Tratados de Libre Comercio (TLC) que tiene Costa Rica con los diversos países que han sido promovidos por la Promotora de Comercio Exterior (PROCOMER) y las aperturas de oficinas comerciales en sitios estratégicos han sido un gran motor para el proceso de expansión y han cambiado las cifras de manera favorable no solamente en temas de volumen sino también en la diversificación de productos ofertados a los distintos mercados.

Puestos Aduaneros beneficiados por el Programa de integración fronterizo

En la frontera norte están los puestos fronterizos de:

- ✓ Peñas Blancas
- ✓ Las Tablillas

En la frontera sur tenemos los siguientes puestos fronterizos:

- ✓ Paso Canoas
- ✓ Sabalito
- ✓ Sixaola

CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO

Enfoque de la investigación

Para efectos de este proyecto de investigación el enfoque es cualitativo. Según Hernández, Fernández y Baptista (2014, p.7) este es aquel estudio en el cual se pueden desarrollar preguntas e hipótesis antes, durante y después de la recolección y el análisis respectivo de los datos. Estas actividades sirven de primero para descubrir cuáles son las preguntas más importantes de la investigación, después sirven para perfeccionarlas y ser respondidas.

Este tipo de enfoque también es conocido como investigación naturalista, fenomenológica, interpretativa o etnográfica, el enfoque cualitativo utiliza la recolección y el análisis de datos para afinar las preguntas de la investigación o revelar nuevas preguntas. En la mayoría de estudios cualitativos no se prueban hipótesis, sino se generan durante el proceso y se perfecciona conforme se va obteniendo datos como resultado del estudio.

Según Hernández et al (2014, p.9) el investigador cualitativo utiliza como técnicas para la recolección de datos la observación no estructurada, entrevistas abiertas, revisión de documentos, evaluación de experiencias personales, registro de historias de vidas, la interacción con grupos o comunidades. El proceso de búsqueda es más flexible y se va moviendo entre las respuestas y el desarrollo de la investigación, la aproximación cualitativa evalúa los sucesos, es decir no hay manipulación ni estimulación de la realidad.

El investigador se introduce en las experiencias de los participantes y construye el conocimiento, siempre teniendo en cuenta de que es parte del fenómeno estudiado. El centro de la investigación está situado en la diversidad ideológica y cualidades únicas de cada individuo. El enfoque cualitativo busca principalmente en expandir o dispersión de los datos e información obtenida.

Según Martínez y Benítez (2015) el enfoque cualitativo es de tipo ideográfico, que hace énfasis en lo particular e individual y pondera lo subjetivo. Se orienta a cualidades específicas de aquello que busca comprender y se inscribe en la subjetividad. Se interesa en la descripción de las cualidades de un fenómeno social, no pretende probar, medir o cuantificar variables, sino, describir cualidades de manera específica. La investigación cualitativa permite la formulación de preguntas e hipótesis durante y después de la recolección y el análisis de datos.

Según Campos (2017) la investigación cualitativa es un paradigma de reflexiones culturales, deducciones, razonamientos, relaciones y subjetividad. Como su enfoque es cualitativo este tiene que ver con las cualidades del objeto de investigación y estas vendrán dadas por apreciaciones realizadas por el investigador a partir del objeto en estudio. Además, este paradigma siempre estará basado en la subjetividad; sin embargo, la rigurosidad y el grado de objetividad será dictada por la lógica del investigador, la solidez de su argumentación, deducciones y razonamientos que pueda encontrar.

Diseño de la investigación

En primera instancia se debe conocer a qué se refieren los teóricos con el término diseño de la investigación; según Hernández et al (2014, p.128) se explica diseño como “Plan o estrategia que se desarrolla para obtener la información que se requiere en una investigación y responder al planteamiento del problema”. Es decir, por medio del diseño de la investigación se desarrollará una habilidad para conseguir la información necesaria para la investigación y así responder el planteamiento del problema.

Asimismo, la presente investigación tiene carácter fenomenológico, pues según Hernández et al (2014, p.493) en cuanto al diseño fenomenológico: “Su propósito principal es explorar, describir y comprender las experiencias de las personas con respecto a un fenómeno y descubrir los elementos en común de tales vivencias”. De igual manera, mediante este tipo

de diseño de investigación se pretende entender lo que está haciendo el Programa de Integración Fronterizo en el país.

Según Martínez y Benítez (2015) en el diseño fenomenológico, el investigador tiene que ver el interior de sí mismo, comprendiendo sus propios procesos y orientaciones como sujeto. De esta manera, el conocimiento científico social vendría dado por las experiencias y la comprensión del investigador en relación con el ente social y el ente individual. Como principio básico la fenomenología es que la investigación social posee una intención y una intencionalidad del investigador, es decir, que el conocimiento se debe de producir a partir de un sujeto pensante (investigador).

Según Briñis (2017) la fenomenología se centra en el estudio de los significados de las acciones humanas y de la vida social. Este modelo intenta sustituir las ideas científicas de explicación, predicción y control del paradigma positivista por el sentido de comprensión, significado y acción. La fenomenología busca la objetividad en el ámbito de los significados empleando como criterio de evidencia el acuerdo intersubjetivo, pretendiendo, cuestionar la existencia de una realidad externa y valiosa para ser analizada.

El diseño fenomenológico posee procesos en la investigación cualitativa, mediante los cuales se pretende describir y entender los fenómenos desde el punto de vista de cada participante y de una perspectiva colectiva, basándose en el análisis de discursos y temas. El investigador confía en los participantes, así como en las experiencias vividas, además este contextualiza las experiencias en términos de tiempo, lugar, personas y lazos que generan las experiencias.

Visto que el diseño de la presente investigación es fenomenológico, este quiere entender mediante las experiencias vividas en las zonas fronterizas que se está viviendo en las fronteras costarricenses, en términos de infraestructura, modernización de información, agilidad en los procesos de control aduanero, además de la reducción de costes y tiempos de espera.

Fuentes de información

Fuentes primarias

Según Hernández et al (2014, p.65) las fuentes primarias son aquellos libros, artículos de revista científicas, trabajos presentados en congresos, simposios o evento similares para la elaboración del marco teórico. Por esta razón, mediante estas fuentes se sistematizan la mayor información recopilada, profundizando más en el tema que se desarrolla. Las fuentes primarias proporcionan datos de primera mano, ya que se trata de documentos que incluyen los resultados de los estudios correspondientes al que se está investigando.

Según Martínez y Benítez (2015) las fuentes primarias son investigaciones en las cuales los datos obtenidos son de primera mano, es decir, recogidos por aquellos que los efectúan. Las fuentes primarias son archivos que se localizan tanto públicos como privados o en internet, esto implica a realizar una técnica de análisis documental para la búsqueda de datos. Además, estas fuentes primarias son aquellos escritos producidos en el momento mismo en que ocurre un proceso social.

Según Maranto y González (2015) las fuentes primarias corresponden a la información original, es decir, es información de primera mano, es el resultado de las ideas, conceptos, teorías y resultados de investigaciones. Las fuentes primarias es la información directa, aquella que no ha sido interpretada y evaluada por otras personas, las principales fuentes primarias son: libros, informes técnicos de instituciones públicas o privadas, tesis, seminarios, monografías.

Por lo tanto, las fuentes primarias generan información de confianza debido a que son entidades como la Cámara de Comercio Exterior (COMEX), Promotora de Comercio Exterior (PROCOMER), Ministerio de Hacienda, quien es el ente encargado del Programa de Integración Fronterizo, Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG) y el Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura (IICA), de igual modo, se utilizaron tesis

libros y artículos científicos en donde la información recolectada no sufre alguna modificación y es de alta seguridad y verídico.

Fuentes secundarias

Parafraseando el estudio realizado por Guzmán (s.f), las fuentes secundarias permiten conocer los hechos o fenómenos a partir de documentos o datos recopilados con anterioridad por otras personas, publicaciones o documentos ya realizados, que le posibilitan al investigador extraer conocimientos sobre un determinado problema en estudio. Los datos secundarios no son de mucha confiabilidad y validez.

Según Martínez y Benítez (2015) las fuentes secundarias son todas aquellas investigaciones que operan con datos y hechos ya recogidos con anterioridad por diferentes personas, o son resultados de otras investigaciones ya realizadas. Por otra parte, las fuentes secundarias fueron redactadas de forma posterior a un suceso ocurrido en un determinado proceso social.

Según Maranto y González (2015) las fuentes de información secundarias son aquellas que ya han sufrido algún tipo de proceso sobre la información recopilada en las fuentes primarias. El proceso de esta información puede ser una interpretación de la misma, un análisis, también puede ser una extracción y reorganización de la información primaria. Algunas fuentes secundarias son: revistas, enciclopedias, bibliografías, comentarios o críticas, índices.

Con la disponibilidad con la que cuenta las fuentes secundarias en el país es amplia, pero no todas ellas son confiables o accesibles. Todas ellas intentan introducirse a través del tiempo y con un uso continuo, ya que demuestran un uso importante. A partir del VI Censo Nacional Agropecuario realizado por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, se sistematizan datos sobre distribución, tendencias a partir de la tierra, producción, tecnología empleada en la producción agropecuaria. (INEC, 2015)

Muestra

Según Hernández et al (2014, p.567) “muestreo” es el acto de seleccionar un subconjunto de la población para la recolección de datos con el fin de responder a un planteamiento del problema de la investigación. Por ende, cuando se determine la muestra de la investigación se debe de tener en cuenta dos puntos fundamentales. El primero es de la manera en la cual se seleccionarán los casos mediante participantes, eventos, organizaciones; el segundo es el número de muestras que se van a incluir.

Según Martínez y Benítez (2015) la muestra es la técnica para tratar la información obtenida sobre algún tema de interés en una población que se está estudiando. Dicho modelo parte del principio de que las partes representan el todo y que estudiando cierto número de sujetos (muestra) se puede caracterizar una población en conjunto. Para ello es preciso establecer variables subjetivas (estados de opinión o valoraciones sobre un tema) con el fin de encontrar posibles correlaciones.

De acuerdo con Briñis (2017) en el muestreo intencional, la selección de la muestra se deja a criterio del investigador, este tipo carece de procedimientos probabilísticos, es decir, no se puede conocer el porcentaje del error muestral. Existen varios tipos de muestreo intencional, pero el más utilizado es el conocido como “cuotas”, mediante lo cual se asigna un porcentaje de la población en un área geográfica que concuerden con las características de la población que el investigador necesite para su investigación.

Smith & Molina (2011), citando a Willis (2005) indica que la entrevista cognitiva, teniendo en cuenta de que es un nombre genérico para encontrar un dispositivo de evaluación de respuestas, consiste en una serie de entrevistas individuales semiestructuradas en un ambiente controlado con una pequeña muestra de la población elegida. En el transcurso de la entrevista, las personas participantes llenan un cuestionario en estudio, además, se realiza una serie de pruebas para hallar posibles problemas a la hora de contestar dicho cuestionario.

La muestra a realizar no es aleatoria ya que se eligió a las entidades, personas, organismos a los cuales se le van a realizar el formulario para la obtención de información; por otra parte, serán intencionales por el hecho de que se le aplicarán a persona, institución u organismos que tengan un conocimiento amplio sobre el PIF, porque se está aplicando en el país y para conocer qué mejoras se verán después de que concluya el programa.

Tabla 1 Muestra de la investigación

Entrevistados	Dónde	Razón
Entrevistado N° 1	Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura	Centro de Referencia de la Organización Mundial de Comercio (Centro OMC-IICA)
Entrevistado N° 2	Servicio Fito Sanitario del Estado	Estuvo a cargo del puesto de control fitosanitario en Limón y el puesto de control de Sixaola
Entrevistado N° 3	Grupo H.A Logística	Agencia Aduanal
Entrevistado N° 4	Dirección General de Aduanas	Gerente de Aduanas, Ministerio de Hacienda
Entrevistado N° 5	Conarroz	Importadora de arroz
Entrevistado N° 6	Agencia Aduanal Siete Mares San José	Agencia Aduanal
Entrevistado N° 7	Agencia Aduanal Siete Mares Peñas Blancas	Agencia Aduanal
Entrevistado N° 8	Interfruit	Importadora de frutas
Entrevistado N° 9	Agencia Aduanal ProCargo	Agencia Aduanal

Nota: Elaboración propia con datos obtenidos de la presente investigación, 2020

Unidad de estudio

Explicar los beneficios para las empresas importadoras del sector agrícola de la implementación del Programa de Integración Fronterizo

Unidad 1. Beneficios

Previamente, se debe tener claro que es un beneficio, según La Real Academia Española es un beneficio. Asimismo, un estudio realizado por Valverde (2010, p.28) menciona como beneficios derivados de los incentivos del sector agrícola, menores costos de producción, una mayor competitividad, mayor oferta en los productos agropecuarios y desarrollo económico, un acceso a nuevas tecnologías, un mayor empleo, aumento en las exportaciones y una mayor seguridad alimentaria en el país.

Finalmente, con los recursos liberados por las exoneraciones que se le incentivan a este sector agrícola, en cuanto a maquinaria, equipos e insumos, pueden llegar a generar más empleo o reducir el despido de los trabajadores, además, se generaría una cadena de beneficios como la creación de nuevos ingresos para los trabajadores y así combatir la pobreza donde en promedio se gasta más de la mitad de los ingresos de la población.

Determinar la eficiencia y la eficacia en los controles aduaneros aplicando el Programa de Integración Fronterizo para la competitividad en el Comercio Internacional

Unidad 2. Eficiencia y eficacia

Primeramente, se deben conocer los conceptos de eficiencia y eficacia; según Gerencie.com (s.f.) la eficiencia es la relación entre los recursos utilizados en un proyecto y los logros conseguidos con el mismo, se entiende que la eficiencia se da cuando se utilizan menores recursos para lograr un mismo objetivo. Y la eficacia se puede definir como el nivel de consecución de metas y objetivos, la eficacia hace referencia a la capacidad de lograr lo que se propone.

En conclusión, la eficacia se diferencia de la eficiencia en el sentido que la eficiencia hace referencia a la mejor utilización de los recursos, generalmente en el sentido económico, por otro lado, la eficacia hace mención en la capacidad para alcanzar los objetivos, aunque en el proceso no se haya aprovechado al máximo los recursos brindados por la empresa o habiendo utilizado recursos extras es decir innecesarios.

Instrumentos de la investigación

Inicialmente, es de suma importancia conocer mediante cuál método se obtendrá la información necesaria para la confección respectiva del capítulo IV del presente proyecto de investigación. Primeramente, se explicará el concepto de cuestionario; este según Hernández et al (2014, p.217) consiste en un conjunto de preguntas con respecto a una o más variables a medir, debe de ser congruente con el planteamiento del problema e hipótesis. Es el instrumento más utilizado para la recolección de datos, contiene dos clases de preguntas abiertas y cerradas, en este proyecto se utilizarán las abiertas que son aquellas que no delimitan las respuestas.

Según Smith & Molina (2011) al utilizar los cuestionarios auto aplicados, suponen que las personas reaccionan tal y como lo esperan, es decir, estas comprenden los ítems de forma correcta y brindan la información apropiada para responder las preguntas, además de juzgar sus respuestas correctamente y responder a los incentivos de los distintos formatos de respuesta. Todo esto según las expectativas, proyecciones y criterios derivados de sus teorías (p.5).

Asimismo, el cuestionario es una herramienta que tiene como finalidad la obtención de información mediante una serie de preguntas relacionadas con el Programa de Integración Fronterizo, así como los posibles beneficios que tendrán las empresas importadoras y la eficiencia y eficacia en los controles aduaneros. Es importante recalcar que las preguntas utilizadas en el cuestionario tienen carácter abierto pues con ello proporcionarán un

conocimiento más amplio de las variables de estudio, además, se utilizan para conocer las experiencias por parte de los participantes.

Sucesivamente, se explicará el concepto de entrevista; este es el enfoque cualitativo y según Hernández et al (2014, p.403) se define como entrevista cualitativa aquella que es más íntima, flexible y abierta. Se explica como una reunión para conversar e intercambiar conocimiento e información entre una persona que es el entrevistador y otro que es el entrevistado. Regularmente en las investigaciones cualitativas las primeras entrevistas son abiertas, es decir, se fundamentan en una guía general y el entrevistador posee toda la flexibilidad de manejarla.

Las entrevistas como herramientas para la recolección de datos cualitativos, se utilizan cuando el problema de estudio no se puede observar fácilmente o es muy difícil desarrollarlo, algunos elementos de las entrevistas cualitativas es que se pueden efectuar por etapas; es decir de forma flexible, las preguntas y el orden se adecuan a los participantes de las entrevistas, tiene carácter más amistoso y las preguntas deben de ser abiertas y neutrales, ya que pretenden recolectar perspectivas, experiencias y opiniones detalladas de los participantes.

Según Martínez y Benítez (2015) hacen referencia a la entrevista y mencionan que es una forma de obtener datos de la realidad social, esta consiste en obtener información mediante una conversación entre personas para una investigación determinada. Esta técnica es empleada en estudios de carácter exploratorio, ya que permiten recopilar información abundante y básica sobre el problema, es un instrumento fundamental en las investigaciones ya que por este medio se puede recoger información de diversos ámbitos, relacionados con la temática que se investiga.

Por medio de la entrevista, se recopilan datos de lo que sucede en la realidad, dichos datos es información suministrada por la muestra escogida, las respuestas empleadas serán categorizadas como fuentes primarias, ya que el comunicado recogido no se somete a modificación alguna. Además, las entrevistas son empleadas en estudios donde existe un problema que se desea investigar.

Según Lora (2015) las entrevistas dirigidas son aquellas que siguen un procedimiento fijado por un cuestionario o una guía de la entrevista, esto por una serie de preguntas que el entrevistador prepara con anterioridad para el entrevistado. En relación con el grado de estructura de la entrevista, se trata de entrevistas por pautas o guías con la finalidad de poseer una orientación básica dejando que el entrevistado libere todo lo relacionado al tema de interés generando un diálogo satisfactorio que permita presentar los hechos con toda su complejidad.

Las entrevistas orientadas son aquellas que tiene como guía un cuestionario, este cuestionario es una serie de preguntas con la finalidad de que el entrevistado las responda con los conocimientos o experiencias que posee. Las preguntas se realizan con un periodo de anterioridad para que a la hora de ser empleadas, se entiendan con total claridad. Según sea grado de la entrevista esta desea generar un diálogo con el entrevistado para obtener mayor información que funcione como respuestas a el problema de investigación.

Según Smith & Molina (2011) la entrevista cognitiva es una entrevista individual semiestructurada, empleada en un ambiente controlado en el cual se le solicita contestar la entrevista o completar el cuestionario (si es auto aplicable) y se le pregunta sobre diversos aspectos que intervienen o interfieren en el proceso de contestar dichas preguntas. Además, se puede observar dos técnicas básicas, entre ellas se encuentran decir todo lo que piensa en voz alta mientras completa el cuestionario (pensar en voz alta) y, por otro lado, se encuentra contestar una serie de preguntas sobre el cuestionario (tareas o pruebas verbales).

En cuanto a la entrevista cognitiva, esta es semiestructurada aplicada en un ambiente agradable en la cual se le pide a el entrevistado que conteste o complete la entrevista o el cuestionario que le están aplicando, esto con la finalidad de obtener respuesta a las preguntas realizadas. Esta se puede emplear con dos métodos, una de ellas en pensar en voz alta, el entrevistador le realiza las preguntas a el entrevistado y este se las contesta de forma verbal en voz alta, y la otra es tareas o pruebas verbales, la cual es contestar las preguntas en forma escrita.

Proceso para la recolección y análisis de datos

Según Martínez y Benítez (2015) el análisis documental permite identificar la información más relevante para la investigación, y la forma idónea para su registro. Las fuentes de información documentales corresponden a cualquier escrito o testimonio visual y/o auditivo que proporcionan datos sobre el tema que se está investigando, la información de primera mano o datos primarios son los obtenidos, organizados y formulados por el propio investigador, los datos secundarios o información secundaria, son los que se obtienen de fuentes documentales provenientes de otras investigaciones.

El análisis documental es aquel con el cual se puede observar la información más importante para confeccionar un estudio. Dicho análisis se puede realizar con información escrita, auditiva o visual en donde brindan datos sobre el tema que se está investigando. En este se puede observar la información de fuentes primarias como aquellas que son obtenidas, organizadas y formuladas por el investigador, y las fuentes secundarias las cuales ya han sufrido alguna modificación de la investigación original.

Según Briñis (2017) la organización e interpretación de los datos se efectúa después de haber concluido la etapa de recolección de la información pues en esta etapa se suman los hechos y datos individualizados; es decir, consiste en el ordenamiento de un conjunto de información producto del instrumento aplicado. Es necesario el tratamiento y organización de los datos obtenidos para llegar al análisis e interpretación de los datos. Asimismo, el procesamiento de los datos se puede definir como el tratamiento que realiza el investigador con la información obtenida a partir del instrumento aplicado con el objetivo de realizar el correspondiente análisis de dicha información.

De conformidad con Smith & Molina (2011), citando a Nunnally (1991) puede indicarse que las puntuaciones de un instrumento poseen propiedades de validez cuando es posible obtener evidencias del test verídicas y de esta manera justificar las inferencias que se puedan realizar sobre los resultados. En los enfoques modernos no se define la validez como

una característica propia del instrumento, sino una propiedad que se le puede dar a las puntuaciones obtenidas mediante este y las consecuencias de las interpretaciones derivadas de las puntuaciones.

Para efectos del presente proyecto de investigación, la información indispensable para la ejecución efectiva de los capítulos se llevar a cabo mediante fuentes primarias como lo son artículos publicados en el Ministerio de Hacienda, así también se toma como base tesis anteriormente elaboradas relacionadas con el tema de las zonas de integración fronterizas. Además, se tomarán fuentes secundarias que brindan información de cómo se encuentran los pasos fronterizos, así como los controles aduaneros.

El presente proyecto de investigación tiene como carácter cualitativo con un diseño fenomenológico pues se pretende entender el panorama del Programa de Integración Fronterizo en el país, este diseño posee procesos que describen y ayudan a entender los fenómenos mediante el punto de vista de los participantes y las experiencias vividas en temas de infraestructura, mejora en los sistemas de información como lo es TICA o el VUCE, además de una reducción en los tiempos de espera y costes.

Se utiliza la técnica de la entrevista mediante un cuestionario, el cual será empleado a entidades como Agencias Aduanales, Empresas importadoras, Ministerio de Hacienda, entre otros. También se les entregará dicho cuestionario a empresas importadoras del país, así como distintas agencias aduanales. En el cuestionario se realizarán preguntas del carácter abierto, ya que permite obtener mayor información por parte de los entrevistados, teniendo en cuenta opiniones o criterios personales sobre ciertos temas en específico.

Se crean unidades de análisis generadas a raíz de los objetivos específicos, que van a establecer categorías de investigación las cuales se encuentran fundamentadas en el Capítulo II Marco Teórico y estas permiten cumplir con los objetivos planteados en el presente proyecto de investigación.

CAPÍTULO IV: ANÁLISIS DE RESULTADOS

En el presente capítulo se presenta el análisis de resultados los cuales fueron obtenidos a través de las entrevistas realizadas a la muestra de investigación. Estos se encuentran sistematizados en el siguiente orden: primeramente, por una tabla gráfica en la cual se presentan las categorías de análisis; es decir, las respuestas brindadas por los entrevistados, además, estas categorías surgieron de las unidades de análisis de la presente investigación. Dichas unidades de análisis corresponden a los dos objetivos específicos en estudio.

En segunda instancia, el presente capítulo contempla la descripción y el análisis de cada categoría. Dicho análisis se realizará por medio de lo expresado por las fuentes de información; asimismo, de la teoría que le da soporte al presente estudio. Por último, una vez descrita y analizada cada categoría, se realizará un apartado de interpretación, en el cual se interrelacionan dichas categorías para finalmente darle respuesta al problema de investigación.

Tabla 2 Unidades y categorías de análisis

Objetivo	Unidad de análisis	Categoría
Explicar los beneficios que han obtenido las empresas importadoras del sector agrícola con la implementación del Programa de Integración Fronterizo	Beneficios	Tiempo Tramites Agilización Sector Exportador Sector Importador

<p>Determinar la eficiencia y la eficacia en los controles aduaneros aplicando el Programa de Integración Fronterizo para la competitividad del sector agrícola</p>	<p>Eficiencia y Eficacia</p>	<p>Infraestructura Escáneres Laboratorios Personal capacitado Chip/ RFID Sistemas informáticos</p>
---	------------------------------	--

Unidad de análisis 1: Beneficios

Según significados (2017) la palabra beneficio hace referencia a un bien que es dado o recibido. Un beneficio siempre implica una acción o resultado positivo, por lo tanto, es bueno y puede favorecer a una o a más personas, además, de satisfacer alguna necesidad. A raíz del beneficio las personas pueden obtener una ganancia, por ejemplo, las empresas exportadoras o importadoras del país pueden tener como beneficio un rápido paso por las fronteras, esto minimizando costes.

De igual modo, según *Agriculturers* (2018) uno de los beneficios de la agricultura es el hecho que proporciona alimentos tanto a nivel local como internacional, ya que sin cosechas y ganado el suministro mundial de alimentos sería poco fiable y limitado. Entre los beneficios que puede presentar la agricultura a los países que es gracias a ella se puede producir y cosechar el sustento de un país, y si bien se especializan en un producto específico este puede ser exportado a mercado internacionales, dándoles un beneficio económico.

El presente apartado hace referencia a los beneficios que obtienen las empresas importadoras del sector agrícola a través del Programa de Integración Fronterizo una vez que este finalice; los entrevistados brindaron una perspectiva de aquellos posibles beneficios que

podría brindar este programa. La unidad de análisis sobre ello está relacionada con el primer objetivo en estudio, de la cual se derivaron las siguientes categorías de investigación:

1. Tiempo
2. Trámites
3. Agilización
4. Sector Exportador
5. Sector Importador

Categoría 1. Tiempo

Descripción.

La primera categoría se refiere a el tiempo, en la actualidad el paso por las fronteras terrestres de Costa Rica es relativamente lento y monótono en cuanto a revisiones y trámites repetitivos, además, hace varios años se tuvo la iniciativa de abrir cuatro módulos en las fronteras para tener una disminución en tiempos de espera, pero por la falta de personal capacitado y de financiamiento para realizar este trabajo de la mejor forma tuvieron que cerrar dos de esos cuatro módulos, teniendo como consecuencia tiempos de espera mayores a los ya existentes.

Seguidamente se mostrarán las respuestas dadas por algunos entrevistados:

- ✓ *“Depende, así como nos hemos tardado horas, 1 o 2 días, hay días que por ejemplo las mismas aduanas por procesos que están llevando a cabo pues tenemos 2 semanas y siguen sin poder liberar las mercancías. Va a depender de la aduana y depende mucho de los filtros o los controles que tengan, no siempre son los más eficientes” (Entrevistado 8).*

- ✓ *“Es igual, no ha variado mucho por un tema de infraestructura y hay prácticas, que, por ejemplo, en un momento dado se aumentó las horas de atención, pero los despachos requieren de un agente de aduanas porque las importaciones necesitan obligatoriamente un agente de aduanas, pero dicho agente trabajan hasta las 4 o 4:30, entonces aunque nosotros amplíemos el horario y que no haya agente de aduanas ese camión se tiene que quedar hasta el día siguiente, eso por un lado. Por otro lado, vienen muchos consolidados, es decir, en un camión vienen mercancías de diferentes importadores, con solo un importador que no cumpla se queda todo el camión, hasta que el importador mande los papeles y pague los impuestos, sin el pago de este impuesto se atrasa todo el camión, por eso esas prácticas son muy complejas de resolver. Además, tenemos un solo almacén o depósito fiscal, estos son privados y eso genera una situación un poco deseable, en el sentido de que no queremos mandar todas las mercancías al único almacén fiscal, porque es muy caro, porque es el único, ya que es el único se aprovecha de una condición monopólica que a todas luces es indeseable” (Entrevistado 4).*

- ✓ *“Algunas veces hay tramitaciones que duran por las condiciones que tienen alrededor de 2 hasta 3 días, es decir, que esto para los productos perecederos es fatal” (Entrevistado 2).*

- ✓ *“Si el contenedor entra en la mañana, y usted tiene el DUA por ahí de las 3 o 4 de la tarde, y si es necesario una inspección, maso menos dura entre 6 a 8 horas” (Entrevistado 6).*

Análisis.

Los tiempos en frontera han producido un atraso exorbitante, ya que hay que realizar largas filas para poder pasar por el paso fronterizo y llegar a la respectiva revisión por parte de los policías de frontera. Para los productos perecederos esto es de suma importancia ya que no todos los camiones cuentan con refrigeración o por las altas temperaturas pueden llegar a descomponerse de una forma rápida. Como lo mencionado anteriormente por los entrevistados el tiempo que se les toma estar en frontera se traduce en horas o días.

Según la Real Academia Española (2010) tiempo significa la duración de las cosas sujetas a mudanzas, es la magnitud física que permite ordenar la secuencia de los sucesos, estableciendo un pasado, presente y futuro. Por otra parte, según Léxico (s.f) hace mención que el tiempo es un periodo determinado en donde se realiza una acción o se desarrolla un acontecimiento.

El tiempo es fundamental para los productos agrícolas tanto procesados como no procesados los cuales deben tener una manipulación especial; además, para las empresas importadoras y exportadoras el tiempo es primordial, ya que esto significa que sus productos van a llegar a tiempo; de igual modo, el tiempo en que los transportistas internacionales son retenidos en frontera es de suma importancia ya que esto les produce a las empresas un gasto adicional que tal vez no lo tenían contemplado en el presupuesto inicial.

Categoría 2: Trámites

Descripción.

En esta categoría se evidencia que los trámites a la hora de importar o exportar han sido mucho más rápidos, de una o de otra forma se ha tratado de eliminar o reducir aquellas gestiones repetitivas, ya que esto genera un atraso en las fronteras; cuando ello es menor, los transportistas internacionales tienden a tener un tránsito mucho más rápido, en cuanto a las

empresas estas salen beneficiadas ya que los productos llegan en un menor tiempo. A continuación, algunas frases expresadas por los entrevistados:

- ✓ *“Creo que, con una gestión coordinada en fronteras, con controles eficientes, por parte de los actores, permitiría ejercer un único control, sin tener que repetirse el mismo proceso en cada territorio, eso sería lo ideal, pero no se ha logrado” (Entrevistado 3).*
- ✓ *“Los tramites han sido más rápidos y mucho más ágiles” (Entrevistado 6).*
- ✓ *“El DUCA-T es un documento legal dentro de un tramite administrativo, o sea es simplemente un documento donde se genera una revisión del trayecto del transportista, lo que hace es marcar la ruta y va marcando las paradas o fronteras por donde van ingresando según la ruta programada y esto se va marcando con tiempos y se va cerrado cada vez que se hace una entrada o una salida a algún punto de llegada o punto de partida, que al final de cuentas es el mismo, es simplemente un método de control” (Entrevistado 9).*
- ✓ *“Los trámites entre más rápidos serían mucho mejor, y la simplicidad de ellos para que los que transportan la mercancía no estén mucho tiempo en las aduanas, siendo un arroz ya procesado el tiempo de vida son 6 meses para no tener problemas de deterioro” (Entrevistado 6).*
- ✓ *“Las mercancías de origen vegetal tienen la particularidad de manejarse con niveles de riesgo muy importante porque los productos frescos, los productos no procesados tienen a la posibilidad de acarrear plagas cuarentenarias que el estatus fitosanitario no se puede permitir, sin embargo, la problemática real es que muchas veces la gente que lleva los productos ahí con los productos desconoce cuál es el tramites o los requerimientos que necesita y cuál es el proceso a los cuales deben de ser sometidos” (Entrevistado 2).*

- ✓ *“En cuanto a trámites, ha sido satisfactorio, pero el paso por las fronteras ha sido muy lento” (Entrevistado 7).*

Análisis.

Los trámites tanto de importación como de exportación son importantes a la hora ingresar o salir mercancías del país. Además, en la presente categoría los entrevistados mencionaron que los trámites han sido mucho más rápidos y ágiles a pesar del poco avance que ha tenido el programa. Por otro lado, el entrevistado 9 hizo mención del documento DUCA – T, el cual a través del SIECA hace una revisión del trayecto del transportista, marcando los tiempos de entrada y salida en todas las fronteras por donde transita.

Según la Cámara de Comercio de Bogotá (s.f) se entiende como trámite a un conjunto o serie de acciones reguladas por el Estado y llevados a cabo por los usuarios para obtener un determinado producto, además de garantizar la prestación correcta de un servicio, tener el conocimiento de un derecho, la regulación de alguna actividad especial o bien la debida ejecución y control de acciones propias de la función pública.

Categoría 3: Agilización

Descripción.

En la presente categoría la agilización es la principal fuente, ya que muchos de los entrevistados han manifestado que han notado agilización en las fronteras en cuanto a la realización de trámites y paso de camiones por los puestos fronterizos. Es clave ser más ágil ya que esto eleva la competitividad frente a los demás países. Entre lo mencionado por los entrevistados, se encuentra lo siguiente:

- ✓ *“Cuando un camión se detiene para ser revisado no tenga que esperar la actuación de cada una de las instituciones que tienen que participar en la revisión, sino que todo se haga coordinadamente, que sea más ágil el tránsito en frontera, ya que lo que pasa en la actualidad es que todo se hace en diferentes momentos generando atrasos” (Entrevistado 4).*

- ✓ *“Se ha visto una agilización en frontera, pero tenemos 1 mes de no poder ingresar nada por fronteras terrestres debido al tema de la pandemia” (Entrevistado 6).*

- ✓ *“Desde un enfoque a productos agrícolas, los procedimientos están establecidos y debe cumplirse los requisitos de importación o exportación, dictados por cada país, según sus condiciones sanitarias, tales como certificados de origen, fitosanitarios expedidos por los entes correspondientes, etc. Todas las instituciones nacionales/gubernamentales deberían efectuar las revisiones de mercancías en el mismo momento, para agilizar y optimizar los tiempos en cada frontera” (Entrevistado 3).*

Análisis.

Lo expresado por los entrevistados en cuanto a la agilización desemboca en que no deberían de estar presentes todas aquellas instituciones, profesionales a la hora de una revisión de mercancías, esto debería de estar coordinado para una mayor agilidad en frontera, pero esto no ha sido posible, lo cual se ve reflejado en las largas filas que se generan tanto en frontera, como en la zona primaria.

Por otra parte, para los productos agrícolas ya están establecidos los procedimientos como los requisitos, estos son dictados por cada país, pero una observación realizada por el entrevistado 3, es que todas las instituciones tanto nacionales como gubernamentales deberían de realizar las inspecciones respectivas en el mismo momento, esto con la finalidad de agilizar y optimizar los tiempos en cada frontera terrestre.

El tema de agilización en frontera es primordial para todas aquellas empresas o personas importadoras y exportadoras de bienes, porque con una mayor agilización los productos no van a permanecer tanto tiempo en frontera en condiciones inapropiadas para su conservación. Además, tener una agilización eficiente y rápida en frontera permite al país ser más competitivo en cuanto a calidad y propiedades frente a los mercados internacionales.

Además, Castro (2018) señala en su reportaje titulado “Mayor agilidad en las operaciones de comercio exterior” que:

La simplificación de los procedimientos para la importación y exportación de mercancías, la reducción de los tiempos de permanencia de las cargas en los depósitos, la agilidad en los trámites, así como el desarrollo de las operaciones en un clima más seguro y favorable, resaltan entre las facilidades de este programa (párr.8).

Categoría 4: Sector exportador

Descripción.

La cuarta categoría de la primera unidad de análisis hace referencia a el sector exportador, en donde según La Ley General de Aduanas (2012) hace referencia a él régimen de exportación e importación como:

Se entiende por régimen de importación o exportación definitivos, 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.61).

A continuación, algunas de las respuestas brindadas por los entrevistados:

- ✓ *“Si hablamos de Peñas Blancas esperamos que los sectores beneficiados sean todos, pero deberíamos de mejorar nuestras exportaciones” (Entrevistado 4).*
- ✓ *“Creo que los dos sectores tanto exportador como importador se verían beneficiados, ya que por día pasar alrededor de 500 camiones en importaciones y en cuanto a las exportaciones anda parecido o hasta más” (Entrevistado 7).*
- ✓ *“Este proyecto beneficiaría tanto al sector importador como exportador, por ejemplo, llevan desde Costa Rica de la zona bananera del Caribe para carga en almirante en Panamá, entonces viajan a través de trámites de control internacional para poder subir a un barco en Panamá por una cuestión en logística de las compañías navieras, entonces estos sectores serían los más beneficiados” (Entrevistado 2).*

Análisis.

Tomando en cuenta lo mencionado por los entrevistados, se puede asegurar que con la puesta en marcha del PIF, los sectores que se ven más beneficiados sería el importador como el exportador. Pero en cuanto al sector exportador, se tiene que, según el entrevistado 4, se debe mejorar las exportaciones del país, esto para aumentar la competitividad a raíz de la diversificación de los productos ante los diversos mercados. Por otro lado, una de las iniciativas del programa es la adecuada infraestructura, esto permitiría al sector exportador un aumento ya que al contar con infraestructura de primera, el paso por frontera de las mercancías que van saliendo del país es mucho más rápido.

Según Umaña (2020) el sector exportador de Costa Rica pierde alrededor de \$ 6.7 millones por día debido a la crisis que está enfrentando las fronteras, “La Cámara de Exportadores de Costa Rica (Cadexco) estima que el país pierde alrededor de \$6,7 millones por día ante la situación de cierre y conflicto en las fronteras y el atasco de mercancías, muchas de ellas perecederas” (párr.1). El pasado mes de mayo había más de 500 camiones varados en el lado costarricense, y unos mil en el territorio nicaragüense.

Categoría 5: Sector importador

Descripción.

Se le da énfasis a este concepto, ya que la presente investigación se basa en las importaciones que presenta Costa Rica con el sector agrícola. Según Comercio-exterior Es (s.f) un importador es aquella “persona física o jurídica que adquiere mercancías extranjeras o contrata servicios prestados por extranjeros” (párr.1).

A raíz del concepto de importador, se puede decir que el sector costarricense importador es aquel que ingresa (importa) mercancías provenientes de distintos países como de mercados para el uso y consumo definitivo en el país, con base en esto, se pueden satisfacer las necesidades de la población; además, gracias a las importaciones, Costa Rica puede ingresar productos no producidos en el país, por diferentes factores como tierra o clima.

Sucesivamente se mostrarán algunas respuestas dadas por los entrevistados:

- ✓ *“Lógico que el sector importador, ya que la exportación es más rápida, ya que dependiendo el producto uno transmita el DUA desde acá, con la carga donde el cliente y si sale el DUA Verde inmediatamente pasa, evidentemente es mucho más ágil. Todo se debe a la importación que es mucho más lento” (Entrevistado 6).*
- ✓ *“Beneficiaria a los dos, más que todos aquellos que salen o llegan vía terrestre, como los productos derivados de la agricultura, procesados o no procesados, manufacturados, insumos, en temas de exportación se encuentran los productos como salsas, tabascos, refrescos, productos de construcción como cemento, barras de acero, lácteos, alimentos para animales, abonos, fertilizantes” (Entrevistado 1).*
- ✓ *“Si se llegara a dar a cabo de la mejor manera, por supuesto que el sector alimentario sería el más beneficiado, también hay que acordarnos que todo lo que tiene que ver con los países cercanos a Costa Rica tienen prácticamente todo tipo de insumos, si*

pudiéramos considerar cuál es el más afectado no necesariamente es el importador, ya que muchos de los productos que vienen de países cercanos pues simplemente están limitados en cuestión de entrar” (Entrevistado 8).

Análisis.

Al igual que la categoría anterior nombrada sector exportador, el sector importador del país también se vería beneficiada. Visto así desde la perspectiva del entrevistado 1, se verían beneficiados los dos sectores en cuanto a la modalidad terrestre, ya que para los países vecinos se importan productos derivados a la agricultura tanto procesados como no procesados, además de productos manufacturados e insumos necesarios.

Por otro lado, se encuentra la visión del entrevistado 6 la cual hace mención que el sector más beneficiado es el importador, esto debido a que las exportaciones son mucho más rápidas y ágiles porque si el DUA sale verde inmediatamente las mercancías con destino a otros países salen sin complicación alguna; pero en cuanto a las importaciones, es mucho más lento debido a las revisiones que deben de cumplir en frontera.

Según elmundo.cr (2019) el Laboratorio de Calidad e Inocuidad del Consejo Nacional de Producción (CNP) verifica la calidad de productos agrícolas de importación, con el propósito de proteger al consumidor nacional. Dicho proceso verifica que los productos agrícolas cumplan con el reglamento técnico respectivo; es decir, con las características físicas que cada producto debe poseer en términos de calidad, entre los productos más analizados se encuentran frijoles, arroz, papa, cebolla, chile dulce, coliflor, lechuga, tomate, moras, repollos, vainicas y zanahorias.

Unidad de análisis 2: Eficiencia y eficacia

La segunda unidad de análisis hace referencia a la eficiencia y eficacia de los procesos aduaneros que se realizan en las fronteras costarricenses, además, hace mención de cuáles factores se podrían mejorar para obtener una mayor eficiencia y eficacia a la hora de pasar por

los puestos fronterizos terrestres. Por otra parte, se menciona qué tecnologías o sistemas se podrían integrar en las aduanas para tener un tránsito más rápido y ágil por las mismas.

Al respecto EUDE (2019) explica los conceptos de eficiencia y eficacias y cuáles son sus principales diferencias. En cuanto a eficiencia, es la relación existente entre los empleados para un proyecto y los logros que son obtenidos a través de este; la eficiencia se obtiene en aquellos casos donde se utilizan la menor cantidad de recursos para poder conseguir un mismo objetivo; es decir, cuando se alcanza un mayor número de objetivos con la misma cantidad de recursos hasta inclusive puede ser menos.

En relación con la eficacia, esta implica la obtención de metas y objetivos, ello hace referencia a la capacidad que tienen los empleados de poder conseguir aquello que se establece, independientemente de los recursos utilizados para llegar a esa meta o a esos objetivos. Entonces, la diferencia radica en que la eficiencia utiliza el menor número de recursos para alcanzar un objetivo, por otro lado, la eficacia logra un objetivo o meta satisfactoria sin importar el número de recursos que necesite para alcanzarla.

Una vez recopilada la información suministrada por los entrevistados, se determinan 6 categorías de análisis dentro de la segunda unidad de análisis denominada “Eficiencia y Eficacia” los cuales abarcarán los diversos factores para elevar el buen trabajo por parte de los funcionarios públicos de estas zonas fronterizas. Entre las categorías encontradas destacan las siguientes:

1. Infraestructura
2. Escáneres
3. Laboratorios
4. Personal capacitado
5. Chip/ RFID
6. Sistemas informáticos

Categoría 1: Infraestructura

Descripción.

Según la Secretaría de la Plataforma Internacional de Recuperación (ISDR según su nombre en inglés International Recovery Platform Secretariat) (s.f) la definición de infraestructura corresponde a la siguiente:

Las estructuras físicas y organizativas, redes o sistemas necesarios para el buen funcionamiento de una sociedad y su economía. Los diferentes componentes de la infraestructura de una sociedad pueden existir ya sea en el sector público o privado, dependiendo como son poseídos, administrados y regulados (compartido con el sector gubernamental/privado según sea la propiedad y la administración) (p.2).

Además, la ISDR (s.f) hace referencia a la infraestructura física la cual “constituye instalaciones públicas que unen partes de la ciudad y proporcionan los servicios básicos que la ciudad necesita para el funcionamiento, como la red de caminos y servicios públicos” (p.2). En cuanto a la infraestructura de las fronteras terrestres de Costa Rica se puede decir que estas son obsoletas, ya que algunas de ellas no cuentan con servicios básicos como el agua potable; además, no existe un edificio con las condiciones apropiadas donde los funcionarios realicen su trabajo de forma correcta.

Algunas de las frases expresadas por los entrevistados fueron las siguientes:

- ✓ *“Mejor infraestructura con oficinas y ventilación adecuada” (Entrevistado 1).*
- ✓ *“Hay un rezago en equipamiento e infraestructura y también algo importante es que se requiere de más personal en aduanas, para facilitar y mejorar el servicio a los importadores y exportadores y bajar sustancialmente los tiempos de respuesta” (Entrevistado 3).*

- ✓ *“Actualmente la infraestructura no permite la separación de flujos para dar un mejor servicio, sino que todos por igual tienen que hacer la misma fila, esto en cierta manera obstaculiza el paso. Pero nosotros deberíamos de tener separados importaciones, exportaciones, personas y de eso, ver que es nacionalización, tránsito y de esa manera agilizar los flujos en las fronteras” (Entrevistado 4).*

- ✓ *“Creo que deberíamos tener un par de almacenes fictales más en las fronteras que puedan generar un poco más de espacio y de facilidades para los choferes en caso de que alguno quiera dejar la carga por allá. Por ejemplo, en Peñas Blancas hay un almacén y el próximo más cercano es en libera, donde existen 80 o 100 kilómetros de diferencia entre un almacén y otro, sería como una queja de infraestructura a nivel de frontera” (Entrevistado 9).*

Análisis.

En cuanto a la categoría de análisis infraestructura se puede analizar que la infraestructura que tienen los puestos fronterizos es pobre y escasa, ya que el entrevistado mencionó que los trabajadores de esta zona están laborando en un contenedor con las altas temperaturas que se vive en esta zona geográfica del país; además, en los días lluviosos el contenedor posee goteras las cuales afectan a los equipos y materiales con los que trabajan, por otro lado, el lugar de trabajo no cuenta con la ventilación adecuada para los trabajadores.

De igual modo, el entrevistado 4 explica que la infraestructura en los puestos fronterizos no da la capacidad de separar los flujos de la zona, esto obstaculiza a los trabajadores de los puestos fronterizos para dar un mejor servicio a los importadores, exportadores, a las personas y a las mercancías que van a ser nacionalizadas o que solamente van en tránsito. Asimismo, menciona que todas las personas que deseen pasar por la frontera deben realizar la misma fila que todos, esto se ve reflejado en los tiempos de espera en las fronteras terrestres, lo cual dificulta, también, el paso fluido de las mercancías.

La República.net (2017) menciona la opinión dada por Otto Guevara quien dice:

El proyecto es tan importante, porque es meter una cantidad de recursos cuantiosos al mejoramiento de una buena infraestructura que es vital para el comercio costarricense que nos está quitando la competitividad por los tiempos de espera, las malas condiciones en las que operan las aduanas, falta de controles porque por ahí están ingresando contrabandos que pasan sin mayores revisiones y eso está afectando al empresariado formal del país, pero también aquí lo que importa es la materia productiva para sus mismos procesos productivos; por ejemplo, los que exportan alimentos perecederos o médicos, estos se ven afectados por los tiempos (párr.13).

Categoría 2: Escáneres

Descripción.

La presente categoría hace referencia a los escáneres los cuales son una modalidad de control de mercancías, el cual permite tener una imagen de los productos que están siendo transportados sin tener la necesidad de abrir el contenedor, esto permite verificar que las mercancías que están en el contenedor tienen relación con el manifiesto de carga o la declaración única aduanera. A continuación, algunas de las respuestas dadas por los entrevistados:

- ✓ *“La instalación de un escáner para combatir el narcotráfico, sin embargo, ha sido lento, pero debemos entender que es para el bien del país ya que es la tecnología que tiene el gobierno” (Entrevistado 5).*
- ✓ *“Escáneres para la carga, ya que si Costa Rica tuviera este instrumento podría meter los camiones más rápidos, pero lamentablemente no lo tiene, entonces tienen que llegar los policías fiscales con los perros a ver si hay presencia de drogas.” (Entrevistado 7).*

- ✓ *“Los escáneres serían una gran ayuda para poder generalizar un poco más el tipo de mercancías que están ingresando a el país, que actualmente hay uno con la frontera con nicaragua y que está funcionando, sé que con Panamá no hay” (Entrevistado 9).*
- ✓ *“La falta de escáner en el puesto fronterizo de Las Tablillas en frontera norte” (Entrevistado 3).*

Análisis.

Los escáneres en los puestos fronterizos son de suma importancia ya que con la implementación de estos, se podría dotar la rapidez en los despachos aduaneros; además, buscan la agilización de trámites y una reducción significativa en los costos derivados a el tiempo que están en frontera; asimismo, tanto los importadores como los exportadores se verían beneficiados con dicha reducción de costos. Con la puesta en marcha de los escáneres se busca la facilitación del comercio y volver a el país más competitivo.

Igualmente, con la adquisición de escáneres para los diferentes puestos fronterizos, se podría realizar la inspección no intrusiva la cual facilitaría el comercio entre las regiones, además de brindar una seguridad nacional y salud pública para el país. Esta inspección se les realizaría a los contenedores para el debido reconocimiento de las mercancías que transportan sin tener la necesidad de abrir dicho contenedor. Con la ayuda del sistema de inspección no intrusiva se podrá tener información como el número de contenedor, placa, básculas, entre otros.

Según un estudio realizado por el Banco Mundial (2016):

La deficiencia de infraestructura y equipamiento, genera que los pasajeros deban esperar largos periodos aproximadamente 1 hora y 30 minutos en época ordinaria y hasta 5 horas en épocas de alto tránsito para realizar sus trámites migratorios. La espera en la mayoría de los casos se realiza en espacios abiertos, expuestos a las inclemencias del tiempo. Asimismo, por la ausencia de equipos de escaneo, los pasajeros que cruzan los puestos fronterizos (a excepción de Peñas Blancas) deben someter su equipaje a controles aduaneros y sanitarios manuales, en estaciones provisionales en las afueras de las instalaciones. (p.4 párr.2)

Categoría 3: Laboratorios

Descripción.

Según EcuRed (s.f) un laboratorio es un lugar físico, especialmente equipado con diferentes instrumentos y elementos de medida o equipo. Esto en orden de satisfacer las demandas y necesidades de experimentos o investigaciones. Además, un laboratorio es un “Lugar dotado de los medios necesarios para realizar investigaciones, experimentos, prácticas y trabajos de carácter científico, tecnológico o técnico” (párr.1).

En relación con los laboratorios, en los puestos fronterizos estos son indispensables para la realización de pruebas en las mercancías que ingresan o salen del país. Con la instalación de esta infraestructura en las fronteras los exportadores o importadores tienen la seguridad de que sus productos cumplen con todos los requisitos necesarios para la venta, tales requisitos como la inocuidad, que ingresen libres de plagas o enfermedades que puedan poner en riesgo la salud de las personas.

Entre las frases expresadas por los entrevistados fueron:

- ✓ *“Se necesitan laboratorios para realizar pruebas de manera inmediata, con personal capacitado que pueda responder de manera eficiente y rápida el resultado realizado a los productos agrícolas y mercancías afines.” (Entrevistado 3)*
- ✓ *“La falta de laboratorios para las pruebas que necesita los productos frescos o no procesados, además, el tiempo de inspección es larga por la falta de áreas especializadas como los son zonas de refrigeración, donde hacer más expedita la revisión.” (Entrevistado 2)*
- ✓ *“Es importante tener espacios aptos para el control sanitario que yo tenga la certeza de que mi mercancía no se va a poner mala porque la abrieron y se contamina por equis razón.” (Entrevistado 1)*

Análisis.

La creación de laboratorios o de lugares donde los especialistas realicen las inspecciones o muestras provenientes de los productos procedentes de otros países es de suma importancia, ya que por medio de estos controles se pueden evitar el ingreso de plagas o de productos en mal estado a el territorio nacional y de esta manera cuidar de la salud de los habitantes, además, se verificará la inocuidad y calidad de las mercancías importadas.

De igual modo, como lo mencionado por el entrevistado 1, los importadores tienen que tener la seguridad y certeza que a la hora de realizar dicha inspección en la frontera la mercancía que han ingresado a el país no se les verá afectada por si abren el contenedor, ya que esto se debería de hacer un el lugar apto con todas las medidas de seguridad e inocuo para que no tengan alguna afectación los productos entrantes.

Según Cortés (2012) en su proyecto final de graduación titulado *Infraestructura aduanera moderna para el sector fronterizo de Paso Canoas*”, el Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG) en el mismo predio de Paso Canoas “sitúa la Estación de Cuarentena Agropecuaria, la cual se encarga de realizar los chequeos correspondientes para que la

mercancía que se transporta cumpla con las normas de salubridad.” Además “existe la Zona de Tratamientos cuarentenarios, donde se fumigan todos los camiones que entran al país, y que posteriormente ingresaran a realizar el trámite aduanero.”

Categoría 4: Personal capacitado

Descripción.

Esta categoría hace referencia a la capacitación del personal, ya que es un factor clave en las empresas porque va a influir en el desempeño de las labores, además de enseñarles a realizar algún proceso nuevo o que conozcan algún producto nuevo que ha sido lanzado a los mercados internacionales, asimismo, a través de las capacitaciones, los funcionarios aprenden a usar el equipamiento que contienen las aduanas.

Según Gestipolis (2015) “Capacitación significa entrenar a la persona de acuerdo al área en la que se encuentre para prepararlo ante cualquier circunstancia que se pueda presentar a la hora de realizar su trabajo, esto nos llevara a crear personas autosuficientes.” (párr.2). Además, capacitar al personal es importante dentro de las organizaciones dado que es el factor principal para el correcto desempeño de los trabajadores, los cuales adquieren y desarrollan habilidades al igual que competencias para auxiliar en el desarrollo de futuras responsabilidades. En relación con los entrevistados ellos expresaron lo siguiente:

- ✓ *“Mayor personal capacitado y esto generaría una mayor agilidad a la hora de inspeccionar la carga” (Entrevistado 5).*
- ✓ *“Siento que el factor humano es el que atrasa, ya que el sistema electrónico esta modernizado y hecho para que el transportista pase a las horas que sean 24/7 los 365 días del año. El problema es cuando usted ingresa a una frontera y se va a quedar en ese país ejemplo Costa Rica y tienen transmites de aduana después de un aforo rojo, ahí empezamos a atrasarnos, pero ya es por un factor humano, un factor de procesos,*

optimizar los procesos aduaneros depende de cada país, porque los sistemas está a su altura lo que atrasa es el usuario” (Entrevistado 9).

- ✓ *“Hace como 5 años hicieron dos módulos para tramitar lo que son exportaciones para que el chofer selle los documentos, se realizaron dos módulos para aduana y dos módulos para migración, pero por la falta de recursos financieros y de personal capacitado cerraron dos módulos, es decir, en este momento solo hay un módulo para aduana y un módulo para migración” (Entrevistado 7).*

Análisis.

Capacitar al personal de la empresa se puede traducir en profesionalismo, calidad y eficiencia en las labores que realizan; impartir capacitaciones tiene como finalidad la obtención de excelentes resultados además de tener un ahorro en tiempos y ello disminuye los costos de importación o exportación; de igual modo, a la hora de realizar capacitaciones, los empleados van a adquirir nuevos conocimientos y destrezas los cuales son un “plus” en la empresa y se les pueden abrir muchas puertas a nivel nacional o internacional.

Por lo demás, la Universidad ESAN (2016) menciona los beneficios que tienen las empresas a través de las capacitaciones:

- ✓ Genera un aumento de la productividad y la calidad de trabajo.
- ✓ Incrementa la rentabilidad de la organización.
- ✓ Levanta la moral de los trabajadores.
- ✓ Ayuda a resolver problemas concretos en el día a día.
- ✓ Disminuye la necesidad de supervisión.
- ✓ Contribuye a prevenir los accidentes de trabajo.
- ✓ Ayuda a reducir los costos (párr.5).

Se puede decir que una empresa responsable es aquella compañía que capacita a sus empleados brindándoles mejores habilidades, herramientas y conocimientos los cuales

ayudarán a optimizar procesos, a disminuir el tiempo de espera y tener una rápida respuesta a los usuarios. Por otro parte, gracias a las capacitaciones los empleados tendrán un conocimiento más amplio de las tecnologías implementadas en la empresa.

Categoría 5: Chip / RFID

Descripción.

Según Microservos (2009) los chips de radiofrecuencia mejor conocidos como RFID se definen así:

Los RFID son un pequeño chip que permite identificar, remotamente mediante una señal de radio, el objeto en el que está colocado. Al contrario de lo que sucede con los códigos de barras, con un RFID se puede acceder a la información contenida en un chip sin necesidad de acceder visual o físicamente a este (párr.1).

Los chips de radiofrecuencia (RFID) corresponden a un sistema el cual permite la comunicación electrónica entre dos o más objetos los cuales podrían ser mercancías o productos. Por medio de este chip el comercio internacional se podría ver beneficiado ya que se tendría un control mayor de la trazabilidad de las mercancías cuando estas están siendo transportadas; además, se tendría toda la información de forma digital antes de que llegue el camión a frontera, esto por medio de las ondas que transmite y que son recibidas por las antenas de radiofrecuencia, lo cual permite una mayor rapidez a la hora de pasar por los puestos fronterizos.

Seguidamente se mostrarán algunas de las respuestas dadas por los entrevistados:

- ✓ *“Pensaría que lo mejor es que pudiera existir máquinas que te puedan escanear el contenedor para poder identificar la mercancía, si de alguna manera existiera a la hora del embarque un cierto tipo de información vía chip que pudiera dar toda la*

información, ayudaría mucho, ahora también no creo que no solamente pasa por el tema de la tecnología también pasa mucho por el tema de la confianza, dependerá mucho de la empresa que sea el medio de transporte por el cual viene para poder identificar que pueda ser más fácil de aceptarlo, no es lo mismo una empresa desconocida que una empresa conocida, por ahí es que la tecnología viniera de la mano con el prestigio de la empresa que te ayuda” (Entrevistado 8).

- ✓ *“Uno podría pensar en llenar de tecnologías por medio de marchamos de radiofrecuencia, RFID le llaman, se pueden utilizar cámaras no solamente para captar imágenes sino para identificar placas, números de camiones, choferes y de esta manera permitir un flujo más rápido, pero todo esto necesita una plataforma que unifique todas las plataformas de tecnología” (Entrevistado 4).*

- ✓ *“Se podría implementar un sistema de controles que facilitaría el tránsito de todas estas mercancías, por ejemplo, en el Salvador implemento a nivel Centroamericano por medio del SIECA un sistema de control RFID mejor conocido como sistema de inventarios, ya que a través de una serie de transmisiones que permite un control importante y permite que la tramitación sea más ágil porque lo mantiene es un registro de todas las mercancías y la inspección prácticamente cuando es transmitido por transmisor que se le aplica a el camión que lo transporta transmite la información sin tener que ver algún tipo de documentación, se transmite de manera automática se carga en los sistemas donde están los receptores y entonces eso agiliza la forma en la que es transmitida toda la información a los sistemas” (Entrevistado 2).*

- ✓ *“Se podrían implementar la tecnología de información, de inspección, de control e incluso de divulgación de comunicación para facilitar el dialogo, y que las personas sepan que hacer” (Entrevistado 1).*

Análisis.

La implementación de la radiofrecuencia los RFID traería una mejora a el país, así como a el sector comercial en general, ya que por medio de las ondas que transmiten se podría tener la información antes o de una manera más tecnológica ya que todos se realizaría por medios electrónicos dejando de lado el trabajo manual lo cual es un atraso en tiempo que se necesita, en cambio con los RFID el tiempo sería menor y se reducirían los costos. Los RFID tienen un funcionamiento similar al de código de barras, pero una de las particularidades de este sistema de radiofrecuencia es su tamaño.

Además, los RFID significan una particularidad en la técnica de la trazabilidad, la cual pretende renovar el sector de la producción, permitiendo reducir tiempos y costes por el motivo de que no es imprescindible mantener una línea de visión entre el producto y el sistema de lecturas. Este sistema es clave para los productores y proveedores porque les permiten analizar todos los productos en conjunto, la utilización de los RFID facilita el control de los productos en los almacenes y permite conocer rápidamente toda la información relacionada a dichos productos.

Categoría 5: Sistemas de información**Descripción.**

Los sistemas de información son importantes en los puestos fronterizos, ya que por medio de ellos, los funcionarios tendrán la información a mano y de una forma rápida, esto sería por medio del internet que es una pieza clave en el mundo globalizado. Mediante estos sistemas de información las agencias aduaneras situadas alrededor del país podrán realizar diversos trámites y de una forma rápida y eficiente los funcionarios de las aduanas lo tendrán en solo segundos.

Según el Instituto de Nutrición de Centro América y Panamá (INCAP) (s.f) los sistemas de información corresponden al “conjunto de elementos que interactúan entre sí con

un fin común; que permite que la información esté disponible para satisfacer las necesidades en una organización” (párr.1). Por otra parte, EcuRed (s.f) explica que los sistemas de información son un “Conjunto de elementos interrelacionados con el propósito de prestar atención a las demandas de información de una organización.” (párr.2)

A continuación, un ejemplo de las respuestas dadas por los entrevistados:

- ✓ *“La mayoría de los empleados a nivel de frontera son empíricos, el empirismo es alguien que no tiene estudios y que llego ahí porque lo conocen hace mucho tiempo y ya sabe el proceso, pero a nivel de sistema y de programa con respecto a la unificación centroamericana con el SIECA yo creo que no hay nada que mejorar es simplemente ir aumentando el proceso, una versión más actualizada del mismo sistema año con año porque no creo que se vaya a hacer algo diferente a lo que se está haciendo, optimizar el proceso o no optimizarlo al final de cuentas es electrónico y llega a una persona humana que es el decide si se puede hacer o no el sistema, el sistema te da todo lo que necesitas para transitar de un país a otro” (Entrevistado 9).*
- ✓ *“Para elevar la eficiencia y eficacia necesitamos un sistema informático bueno, el que tenemos el TICA no es bueno, hay que mejorar el sistema informático y a la par de la mejora del sistema, ajustar o adecuar los procedimientos, los procedimientos más simplificados y esto de alguna manera va a congestionar la frontera. En cuanto a los procedimientos deberíamos de separarlos de tal manera que si es Semana Santa o Navidad y se los llena de gente la frontera, que esta gente no interfiera con el paso de mercancías ni de ingreso ni de salida” (Entrevistado 4).*
- ✓ *“Podría haber un sistema para trámites legales con el personal capacitado para ello ya que cuando tienes que presentar alguna apelación o recurso para tramitarlo ante la aduana para la anulación o corrección de un DUA y esto lo hace el departamento de normativa o departamento legal de la aduana y esto es super lento ya que pueden durar de 8 meses a 1 año para que te resuelvan, y los importadores se enojan porque piensan que uno los está engañando” (Entrevistado 7).*

- ✓ *“Los métodos ya están definidos, más que métodos yo creo que hay que hacer una valoración de los sistemas como de los equipos, por ejemplo, en Caldera el personal que había hace 3 años era totalmente insuficiente para ver el nivel de mercancías tanto de exportación como de importación que estaban ingresando por ese punto, más que métodos yo creo que son condiciones y recursos” (Entrevistado 2).*

Análisis.

Con base en las respuestas dadas por los entrevistados se pueden observar dos puntos de vistas diferentes; por ejemplo, el entrevistado 9 menciona que los sistemas informáticos de unificación son correctos por medio del SIECA, pero si se debería de ir actualizando año con año para no quedar obsoleto. Pero, por otro lado, el entrevistado 4 menciona que los sistemas de información, por ejemplo, el TICA no es bueno, ya que la mayoría de las veces esta caída provocando atrasos, además, menciona que a raíz de los sistemas informáticos se podría ver una mejora en los procedimientos y dicha mejora tendría como resultado el descongestionamiento del paso por frontera.

Asimismo, se necesita personal capacitado que sepa cómo manejar los sistemas informáticos utilizados en frontera, ya que la mayoría de los funcionarios son empíricos, es decir, no poseen estudios y trabajan ahí porque saben cómo funcionan los procesos y a la hora de realizar alguna corrección o anulación de algún DUA debe ser el departamento de normativa o el departamento legal de la aduana en lugar de ser un sistema donde la corrección sea más rápida elevando la eficiencia y eficacia, porque al hacerlos estos departamentos tienen una duración de 8 meses a 1 año lo que significa un atraso circunstancial.

Interpretación de datos

Primeramente, se puede enfatizar del determinado estudio y análisis una serie de planteamientos los que muestren cuáles posibles beneficios tendrán las empresas importadoras del sector agrícola y qué métodos se pueden implementar o mejorar para elevar la eficiencia y

eficacia en los procesos aduaneros. Cabe resaltar que gracias a los datos suministrados por los entrevistados se logró una recopilación de información apropiada con resultados óptimos para el presente trabajo de investigación.

El Programa de Integración Fronterizo como tal, es un proyecto el cual busca dotar los pasos fronterizos de Costa Rica, mediante las herramientas necesarias para atender de una forma fluida el paso de personas, mercancías y vehículos a través de infraestructura de primera mano y equipamiento fronterizo en las fronteras de Peñas Blancas, Las Tablillas, Paso Canoas, Sixaola y Sabalito; además, de una modernización e integración de procesos fronterizos como los sistemas informáticos, y por último el financiamiento por parte del BID por un monto de \$ 100 millones, los cuales un \$ 28.2 millones será destinados a la frontera de Peñas Blancas.

Con base en las respuestas dadas por los entrevistados y profesionales en el sector comercio del país se puede observar que las respuestas de la primera unidad de análisis evidencian un atraso en cuanto a tiempo de espera debido a la escasa infraestructura que poseen las fronteras costarricenses; asimismo, se hizo notorio el horario de un agente de aduanas el cual labora hasta las 4 o 4:30 de la tarde y si una carga llega después de esa hora tendría que esperar hasta el día siguiente para la respectiva revisión.

En cuanto a los trámites y agilización en las fronteras se ha visto un porcentaje de beneficio ya que algunos de los entrevistados mencionaron que se han realizado los trámites más rápidos y se ha visto una agilización en frontera, pero en cambio otros entrevistados dijeron que el paso por frontera sigue siendo lento y que representa un atraso; además, mencionaron que si se logra un único control esto agilizaría los movimientos en los puestos reduciendo los tiempos de espera y se tendrían menores costos.

En relación con los sectores de importación y exportación se verían beneficiados a través de las mejoras de la infraestructura en los puestos fronterizos, ya que como lo mencionaron algunos de los entrevistados, la que poseen las fronteras son pobres y se encuentran en mal estado, por ejemplo, trabajan en contenedores sin ventilación y, dependiendo de las condiciones climáticas, se pueden observar goteras o un calor intenso.

Asimismo, el entrevistado 3 hace referencia a la infraestructura de los puestos fronterizos con la siguiente cita, “Me parece que modernizar los puestos fronterizos, permitiría mejorar la competitividad del país, el comercio internacional, el desarrollo del sector privado y el crecimiento económico de nuestro país.” Como anteriormente se ha dicho, con la renovación de estos puestos fronterizos el país podría tener una mayor competitividad frente a los mercados internacionales y de esta manera mejorar la economía por medio de las exportaciones.

Adicionalmente, es indispensable que las personas que se encuentran en frontera tengan la capacidad para laborar ahí, pero muchos de ellos son empíricos; con base en las respuestas de los entrevistados, se determina que debería haber un personal capacitado el cual tenga las habilidades y destrezas de manejar tecnologías como son escáneres y laboratorios, los cuales son necesarios en frontera. Los escáneres son de suma importancia ya que las revisiones a los camiones serían mucho más rápidas ahorrarían dinero y tiempo y los laboratorios son necesarios para realizar pruebas a los productos más que todo a los agrícolas a la hora de ingresar a el país.

De igual manera, los sistemas informáticos son fundamentales en los puestos fronterizos porque por medio de estos se mejora la productividad y el rendimiento de las aduanas, las cuales serían más competitivas. También, son importantes porque brindan la posibilidad de tener información de una manera oportuna y rápida los datos relevantes que los funcionarios necesitan. De igual modo, los Chips RFID son clave en el comercio internacional dado que permiten una identificación por radiofrecuencia de la información sin necesidad de tener un acceso visual o físico.

Esto se reflejaría como una ventaja, considerando que no se necesita tener un camión en frontera para hacer una revisión exhaustiva de la mercancía que está transportando, gracias a las ondas que transmiten los funcionarios de aduanas a través de los sistemas de información pueden revisar y recibir información de una forma completa haciendo que el trabajo sea más competitivo y productivo, para elevar la eficiencia y eficacia en las fronteras costarricenses.

CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El presente capítulo es indispensable en la investigación, debido a que se desarrollan las conclusiones y recomendaciones de la misma. En cuanto a las conclusiones, estas se determinan a partir de las categorías de análisis por medio de los objetivos específicos de la investigación. De igual modo se contesta la pregunta del planteamiento del problema; posteriormente, se dan las recomendaciones las cuales se realizan a través de lo concluido.

Conclusiones de la investigación

Se concluye que con la implementación del Programa de Integración Fronterizo se verá una mejora en cuanto a tiempos de espera en los puestos fronterizos terrestres, esto beneficiaría al sector importador agropecuario ya que los productos agrícolas tienen un ciclo de vida reducido, además se puede agregar que es de suma importancia ser ágil en los procedimientos que se realizan en frontera, teniendo en cuenta que se vería reflejado en la competitividad del país frente a mercados internacionales.

Se logra determinar que con la implementación del PIF los trámites de importación serán mucho más rápidos y sencillos, con la finalidad de que los transportistas internacionales de productos agrícolas no estén mucho tiempo en los puestos fronterizos costarricenses.

Se evidencia que el sector importador de productos agropecuarios es el más beneficiado con el Programa de Integración Fronterizo, debido a que con la correcta agilización en frontera los productos agrícolas que ingresan al país verían una mejora en cuanto a tiempos y costes.

Se concluye que por medio de la mejora de la infraestructura en los puestos fronterizos se vería una agilización en cuanto a trámites y tiempos de espera, es decir para la respectiva verificación de las mercancías agrícolas importadas al país.

Se determina que existe la gran necesidad de contar con escáneres en los puestos fronterizos, con la finalidad de realizar las inspecciones necesarias a los productos agrícolas sujetas a importación, además, con la implementación de esta tecnología se aumentaría lo que es la competitividad y productividad en los puestos fronterizos terrestres.

Se concluye que es necesario la construcción de laboratorios cercanos a los puestos fronterizos terrestres, con la finalidad de que en ellos se realice la verificación de los productos agrícolas que ingresan al país tanto de calidad como de inocuidad, descartando enfermedades y plagas que pueden afectar la salud de la población, así como diversos cultivos del país.

Se logra determinar que la clave para alcanzar una mayor eficiencia y eficacia en las labores que se realizan en los puestos fronterizos dependen de la capacitación del personal, esto con el propósito de que desarrollen competencias, conocimientos y herramientas utilizadas en los productos agrícolas, así como el manejo adecuado de los mismo con el objetivo de elevar la competitividad y productividad de la región.

Se concluye que es necesario la utilización de los Chips RFID en el transporte internacional de mercancías, ya que este brindaría la información de forma anticipada, lo cual conllevaría a menores tiempos en frontera minimizando costes y ayudando a la trazabilidad de la mercancía.

Se evidencia que es necesario un sistema de información robusto, el cual representará una mejora en los procedimientos aduaneros y tendrá como resultado un descongestionamiento en frontera.

Se concluye que el Programa de Integración Fronterizo impactará de manera positiva al país, incrementado la eficiencia y la eficacia por medio de la automatización de los procesos y la implementación de nuevas tecnologías, las cuales traerían numerosos beneficios a el sector agrícola.

Se evidencia que con la posible finalización de la Trocha Fronteriza con Nicaragua el país y los puestos fronterizos de Costa Rica se verían beneficiados ya que existiría una disminución en tiempos y un descongestionamiento en las aduanas dado que se activarían caminos que permiten conectar la zona fronteriza colindante a Nicaragua. Asimismo, dicho proyecto dio inicio en el 2010 y actualmente no ha finalizado, dejan en abandono un punto clave en temas de frontera.

Se logra determinar que con la confección del Proyecto Bajos de Chilamate – Vuelta de Kopper, habría un gran beneficio para las mercancías entrantes es decir para las importaciones y para el país, ya que con la construcción de este proyecto las importaciones que ingresan por el Puerto de Limón no tendrían que pasar por la capital del país de manera descongestionándola ya que la mayoría de camiones que pasan por Costa Rica van en tránsito, además, con la elaboración de dicho proyecto las empresas y transportistas tendrían como ventaja la disminución en tiempos de frontera y en costes, debido a que las mercancías saldrían por el Puesto Fronterizo las Tablillas.

Se concluye que el Programa de Integración Fronterizo tiene como objetivo la erradicación de problemas en los distintos puestos fronterizos en temas de infraestructura, descoordinación interinstitucional, inseguridad, falta de controles a la hora de pasar mercancía o bien el paso de personas, procedimientos repetitivos e ineficientes lo que hace que las inspecciones tomen más tiempo lo cual disminuye la competitividad del país y propicia las actividades informales como el comercio ilícito.

Recomendaciones

Se recomienda a los puestos fronterizos la disminución de los tiempos de espera, mediante la optimización de la gestión de procesos, ya que esto elevaría la eficiencia y eficacia en cuanto a los despachos de importaciones y exportaciones, esto ayudaría a disminuir costos a los sectores empresariales, transportistas y demás actores inmersos en el comercio internacional que utilizan estos puntos fronterizos. Además, generaría que los transportistas y las mercancías tarden menos días y horas en las fronteras, lo cual beneficiaría al país en el Ranking Doing Business el cual analiza las regulaciones para el comercio transfronterizo y el mercado laboral.

Se le recomienda al Gobierno mejorar la infraestructura en los diferentes puestos fronterizos del país, mediante el financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo por un monto de \$ 100 millones, con la finalidad de que las personas que laboran en estas áreas eleven su productividad mejorando la competitividad de la región.

Se le recomienda al Estado la adquisición de nuevas tecnologías como los escáneres y los chips RFID, como se puede observar en el párrafo 6 del proyecto de integración fronterizo, dicha adquisición se podría dar través de donaciones o de un proyecto de apoyo internacional, con la finalidad de realizar inspecciones de una forma óptima, aumentando de esta manera el intercambio comercial entre las regiones.

Se les recomienda a las empresas dedicadas al comercio internacional, capacitar al personal, para que estas dispongan de mayores conocimientos, destrezas, y habilidades para utilizar las nuevas tecnologías como los escáneres o los chips RFID, y de esta manera elevar el rendimiento tanto en los puestos fronterizos como con los transportistas.

Se le recomienda al Programa de Integración Fronterizo la construcción de laboratorios mediante el financiamiento del BID, en dichos laboratorios se realizaría la correcta verificación de las mercancías entrantes, con la finalidad de proteger a el sector alimenticio del país, además de la seguridad nacional.

Se recomienda a las Autoridades competentes realizar una valoración de los sistemas informáticos TICA y VUCE, como lo indica en el párrafo 9 del Proyecto de Integración Fronterizo, en el cual se menciona el fortalecimiento de los sistemas informáticos que son utilizados en los controles aduaneros, fitozoosanitarios, migratorios y de facilitación a el comercio. Además, para cumplir con dicho fortalecimiento de los sistemas informáticos, es necesario alinear los procedimientos y procesos del marco jurídico tanto nacional como regional.

Referencias

- “Aprobación del contrato de préstamo n.º 3488/oc-cr suscrito entre la república de costa rica y el banco interamericano de desarrollo para financiar el programa de integración fronteriza de costa rica”. (30 de junio de 2016). Recuperado el 8 de julio de 2020, de <http://www.aselex.cr/boletines/Proyecto-20012.pdf>
- Acuerdo Amplio Peruano- Ecuatoriano de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vencidad.* (s.f.). Recuperado el 13 de abril de 2020, de <http://planbinacional.org.pe/wp-content/uploads/2018/07/BIN-Acuerdo-%C3%81mplio-Peruano-Ecuatoriano-Plan-T%C3%ADtulo-V-m%C3%A1s-Anexos-4-y-5-26-10-1998.pdf>
- Alvarez, R, Giacalone, R, & Sandoval, j. (s.f.). *globalización, integración y fronteras en américa latina.* recuperado el 14 de abril de 2020, de <http://intranet.comunidadandina.org/documentos/bda/ve-int-0001.pdf>
- Baja ejecución en puestos fronterizos a pesar de altas necesidades.* (3 de diciembre de 2019). Recuperado el 14 de abril de 2020, de <https://delfino.cr/2019/12/contraloria-baja-ejecucion-en-puestos-fronterizos-a-pesar-de-altas-necesidades>
- Banco Interamericano de Desarrollo.* (s.f.). Recuperado el 15 de abril de 2020, de <https://www.iadb.org/es>
- Barquero, M. (10 de septiembre de 2018). *Obras en puestos fronterizos terrestres se atrasan para el 2020.* Recuperado el 26 de abril de 2020, de <https://www.nacion.com/economia/politica-economica/obras-en-puestos-fronterizos-terrestres-se-atrasan/NOELW7LHHNFWLNTONZCJ25L5CI/story/>
- Basco, C., Buccellato, I., Delich, V., & Tussie, D. (diciembre de 2003). *La nueva Ley de Seguridad Agrícola y de Inversión Rural de los Estados Unidos (Farm Bill). Un análisis de sus implicancias comerciales.* Recuperado el 15 de junio de 2020, de <https://www.cepal.org/es/publicaciones/4382-la-nueva-ley-seguridad-agricola-inversion-rural-estados-unidos-farm-bill-un>
- Bernal Peralta, J., & Roccheti Herrera, L. A. (2017). Evaluación del impacto de la gestión del “Comité de Integración y Desarrollo Fronterizo Perú – Chile” como entidad

- articuladora de la relación fronteriza. *Iberoamerican Business Journal*, 1(1), 4-28. doi:<https://doi.org/10.22451/3002.ibj2017.vol1.1.11001>
- Briñis, A. (2017). *La Investigación Social Cuaderno Metodológico*. Recuperado el 2 de junio de 2020, de <https://www.uls.edu.sv/sitioweb/images/2019/Enero/La-Investigacion-Social.pdf>
- Cámara de Comercio de Bogotá. (s.f.). *¿Qué es un trámite?* Recuperado el 7 de julio de 2020, de <https://www.ccb.org.co/Preguntas-frecuentes/Tramites-registrales/Que-es-un-tramite>
- Campos Ocampo, M. (2017). *MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN ACADÉMICA*. Recuperado el 30 de abril de 2020, de <http://repositorio.ucr.ac.cr/bitstream/handle/10669/76783/Campos%20Ocampo%2C%20Melvin.%202017.%20M%C3%A9todos%20de%20Investigaci%C3%B3n%20acad%C3%A9mica.%20%28versi%C3%B3n%201.1%29.%20Sede%20de%20Occidente%2C%20UCR.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Castro, J. (25 de noviembre de 2018). *Mayor agilidad en las operaciones de comercio exterior*. Recuperado el 7 de julio de 2020, de <http://www.granma.cu/cuba/2018-11-25/mayor-agilidad-en-las-operaciones-de-comercio-exterior-25-11-2018-20-11-56>
- CEPAL. (julio de 2014). *Logística y facilitación del comercio entre la Comunidad del Caribe y Centroamérica*. Recuperado el 11 de junio de 2020, de <https://www.cepal.org/es/publicaciones/37015-logistics-and-trade-facilitation-between-caricom-and-central-america>
- Chellew Schroeders, P. (2014). Antecedentes para una integración fronteriza Chileno - Peruano - Boliviana. *Revista de Derecho Público*(8), 96-104. doi:[doi:10.5354/0719-5249.2014.31745](https://doi.org/10.5354/0719-5249.2014.31745)
- Comex. (s.f.). *Progama de Integración Fronteriza PIF*. Recuperado el 2 de abril de 2020, de <http://www.comex.go.cr/media/5396/008-brochure-pif.pdf>
- Cordoncillo Acosta, C. (s.f.). *La integración fronteriza en el marco de la integración regional latinoamericana*. Recuperado el 14 de abril de 2020, de <https://repositorio.uniandes.edu.co/handle/1992/13286?locale-attribute=es>

- Cortés, D. (2012). *Infraestructura aduanera moderna para el sector fronterizo de Paso Canoas*. Recuperado el 8 de julio de 2020, de <https://repositoriotec.tec.ac.cr/handle/2238/7331>
- Economipedia. (2020). *Acuerdos preferenciales*. Recuperado el 8 de junio de 2020, de <https://economipedia.com/definiciones/acuerdos-preferencial.html>
- EcuRed. (s.f.). *Laboratorio*. Recuperado el 8 de julio de 2020, de <https://www.ecured.cu/Laboratorio#:~:text=Concepto%3A,Laboratorio.>
- EcuRed. (s.f.). *Sistemas de Información*. Recuperado el 8 de julio de 2020, de https://www.ecured.cu/Sistema_de_Informaci%C3%B3n
- elmundo.cr. (2 de febrero de 2019). *CNP verifica calidad de productos agrícolas de importación*. Recuperado el 7 de julio de 2020, de <https://www.elmundo.cr/costa-rica/cnp-verifica-calidad-de-productos-agricolas-de-importacion/>
- Escuela Europea de Dirección y Empresa. (mayo de 2019). *Eficiencia y eficacia: principales diferencias*. Recuperado el 7 de julio de 2020, de <https://www.eude.es/blog/eficiencia-eficacia-diferencias/>
- exterior.es, C. . (s.f.). *Importador*. Recuperado el 7 de julio de 2020, de <http://www.comercio-exterior.es/es/action-diccionario.diccionario+idioma-223+I-I+p-896+pag-/Diccionario+de+comercio+exterior/importador.htm>
- Gerencie. (s.f.). *Diferencias entre eficiencia y eficacia*. Recuperado el 30 de marzo de 2020, de <https://www.gerencie.com/diferencias-entre-eficiencia-y-eficacia.html>
- GestioPolis. (27 de febrero de 2015). *Capacitación del personal y desempeño de los trabajadores* . Recuperado el 8 de julio de 2020, de <https://www.gestiopolis.com/capacitacion-del-personal-y-desempeno-de-los-trabajadores/>
- González, A. (2020). *Los acuerdos comerciales preferenciales como herramienta de apoyo al comercio agrícola*. Recuperado el 7 de junio de 2020, de <https://repositorio.iica.int/handle/11324/8635>
- Herrera, K. (28 de septiembre de 2016). *Comex asegura que dinero que se le quitará a Municipalidades fronterizas es para beneficiarlas*. Recuperado el 6 de abril de 2020, de <https://www.elmundo.cr/costa-rica/comex-asegura-que-dinero-que-se-le-quitaria-a-municipalidades-fronterizas-es-para-beneficiarlas/>

- IADB. (s.f.). *BID aprueba financiamiento para modernización de pasos fronterizos de Costa Rica*. Recuperado el 30 de marzo de 2020, de <https://www.iadb.org/es/noticias/bid-aprueba-financiamiento-para-modernizacion-de-pasos-fronterizos-de-costa-rica>
- Instituto de Nutrición de Centro América y Panamá. (s.f.). *Sistema de Información*. Recuperado el 8 de julio de 2020, de <http://www.incap.int/sisvan/index.php/es/acerca-de-san/conceptos/797-sin-categoria/501-sistema-de-informacion>
- Internacionales, D. G. (2019). *Impacto de los tratados de libre comercio hacia una política comercial inclusiva*. Recuperado el 8 de junio de 2020, de <https://www.subrei.gob.cl/wp-content/uploads/2019/01/IMPACTO-digital.pdf>
- International Recovery Platform Secretariat. (s.f.). *Infraestructura*. Recuperado el 8 de julio de 2020, de <http://dipecholac.net/docs/xfiles/85-6-infraestructura.pdf>
- Izam, M., & Onffroy, V. (septiembre de 2000). *El sector agrícola en la integración económica regional: Experiencias comparadas de América Latina y la Unión Europea*. Recuperado el 14 de junio de 2020, de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/4424/S2000935_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Jenkins, C. (01 de mayo de 2019). *Comerciantes del istmo reclaman retraso aduanero en Costa Rica*. Recuperado el 7 de abril de 2020, de <https://www.larepublica.net/noticia/comerciantes-del-istmo-reclaman-retraso-aduanero-en-costa-rica>
- La República. (9 de enero de 2017). *Empresarios urgen modernizar puestos fronterizos*. Recuperado el 30 de marzo de 2020, de <https://www.larepublica.net/noticia/empresarios-urgen-modernizar-puestos-fronterizos>
- La República.net. (27 de abril de 2017). *Proyecto de modernización de puestos fronterizos tendrá que esperar*. Recuperado el 8 de julio de 2020, de <https://www.larepublica.net/noticia/proyecto-de-modernizacion-de-puestos-fronterizos-tendra-que-esperar>
- Léxico. (s.f.). *Tiempo*. Recuperado el 7 de julio de 2020, de <https://www.lexico.com/es/definicion/tiempo>
- Lora, L. (2015). *Nociones Básicas de Metodología de la Investigación Social*. Recuperado el 2 de junio de 2020, de

<http://www.derecho.uba.ar/investigacion/investigadores/publicaciones/lora-metodologia-de-la-investigacion-social.pdf>

Maranto Rivera, M., & González Fernández, M. E. (2015). *Fuentes de Información*. Recuperado el 1 de mayo de 2020, de <https://repository.uaeh.edu.mx/bitstream/bitstream/handle/123456789/16700/LECT132.pdf>

Martínez, & Benítez. (2015). *Metodología de la Investigación Social*. Obtenido de https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/57466483/26_Metodologia_de_la_investigacion_social_I.pdf?1538166550=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DMetodologia_de_la_investigacion_social_I.pdf&Expires=1591132241&Signature=gOeAVcH2Bex-iTV1zeXmjhLs

Medina, Rodríguez. (2011). DINÁMICAS DE COOPERACIÓN TRANSFRONTERIZA ALREDEDOR DE LA GESTIÓN AMBIENTAL DE LA CUENCA DEL RÍO SIXAOLA, EN LA FRONTERA ENTRE COSTA RICA y PANAMÁ. *Aqua-LAC*, 3(2), 115-102. Obtenido de http://www.unesco.org/new/fileadmin/MULTIMEDIA/FIELD/Montevideo/pdf/AquaLAC-Vol3_Numero2-39-50.pdf

Meza M, N. (2005). Zonas de integración fronteriza (ZIF) Perú - Bolivia una experiencia a considerar. *Aldea Mundo*, 10(18), 36-43. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/543/54301805.pdf>

Microsiervos. (2009). *¿Qué son los chips RFID y para qué sirven?* Recuperado el 8 de julio de 2020, de <https://www.microsiervos.com/archivo/tecnologia/que-son-chips-rfid.html>

Ministerio de Comercio Exterior. (4 de abril de 2017). *Acuerdo sobre Facilitación del Comercio*. Recuperado el 18 de abril de 2020, de <https://www.presidencia.go.cr/comunicados/2017/04/comex-acuerdo-sobre-facilitacion-del-comercio/>

Ministerio de Comercio Exterior. (s.f.). *Consejo Nacional de Facilitación de Comercio*. Recuperado el 18 de abril de 2020, de <http://www.comex.go.cr/facilitaci%C3%B3n-del-comercio/conafac/>

- Ministerio de Hacienda. (s.f.). Recuperado el 30 de marzo de 2020, de https://www.hacienda.go.cr/docs/57607d5894866_informe%20final%2028%2072010.pdf
- Ministerio de Hacienda. (2012). *Ley General de Aduanas*. Recuperado el 7 de julio de 2020, de https://www.hacienda.go.cr/docs/51c9baa1b805f_LEYGENERALDEADUANASACTUALIZADAAOCTUBRE2012.pdf
- OCDE - OECD. (s.f.). *Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico*. Recuperado el 6 de junio de 2020, de <https://www.oecd.org/acerca/>
- Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura. (octubre de 2017). *El trato de la agricultura en los acuerdos comerciales regionales*. Recuperado el 8 de junio de 2020, de <http://www.fao.org/3/a-i8010s.pdf>
- Organización Mundial del Comercio. (s.f.). *Contribuir al desarrollo de los países*. Recuperado el 3 de julio de 2020, de https://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/10thi_s/10thi06_s.htm
- Organización Mundial del Comercio. (s.f.). *Seguridad Alimentaria*. Recuperado el 24 de mayo de 2020, de https://www.wto.org/spanish/tratop_s/agric_s/food_security_s.htm
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico. (2016). *Costa Rica, Estudio de Apertura de Mercados*. Recuperado el 6 de junio de 2020, de <http://www.comex.go.cr/media/5223/comercio.pdf>
- Otárola Magridal, R. (1 de mayo de 2019). *La gestión gubernamental de los flujos migratorios de personas en tránsito y en condición irregular en Costa Rica en el año 2016, desde un abordaje de política social*. Recuperado el 14 de abril de 2020, de <http://biblioteca.icap.ac.cr/BLIVI/TESIS/2019/Randall%20Arturo%20Ot%C3%A1rola%20Madrigal.pdf>
- Parlamento Europeo. (s.f.). *El Acuerdo sobre Agricultura de la OMC*. Recuperado el 24 de mayo de 2020, de <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/es/sheet/111/el-acuerdo-sobre-la-agricultura-de-la-omc>
- Presidencia de la República. (8 de octubre de 2019). *Puente en frontera con Panamá tiene un 56% de avance*. Recuperado el 30 de marzo de 2020, de

<https://presidencia.go.cr/comunicados/2019/10/puente-en-frontera-con-panama-tiene-un-56-de-avance/>

Proyecto de integración y desarrollo Mesoamérica. (s.f.). *BID aprueba financiamiento para mejora de la gestión fronteriza en Costa Rica y Nicaragua*. Recuperado el 7 de abril de 2020, de http://www.proyectomesoamerica.org/index.php/comunicacion/seccion-noticias?option=com_content&view=article&id=143&catid=20&Itemid=138

RAE. (s.f.). *Beneficio*. Recuperado el 30 de marzo de 2020, de <https://dej.rae.es/lema/beneficio>

Real Academia Española. (s.f.). *Significado de tiempo*. Recuperado el 7 de julio de 2020, de <https://dle.rae.es/tiempo>

Regúnaga, M., & Tejeda, A. (marzo de 2015). *La Política de Comercio Agrícola de Argentina y el Desarrollo Sustentable*. Recuperado el 10 de junio de 2020, de <https://www.scribd.com/document/335326333/La-Politica-de-Comercio-Agricola-de-Argentina-y-El-Desarrollo-Sustentable>

Rhi-Sausi, José Luis; Oddone, Nahuel. (2013). Integración regional y cooperación transfronteriza en los nuevos escenarios de América Latina. *Investigación & Desarrollo*, 21(1), 260-285. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/268/26828624011.pdf>

Secretaría Ejecutiva de Planificación Sectorial Agropecuaria. (1 de abril de 2019). Recuperado el 13 de abril de 2020, de http://www.sepsa.go.cr/docs/2019-006-Informe_Gestion_SectorAgro_2018-2019.pdf

Significados. (2017). *Significado de Beneficio*. Recuperado el 6 de julio de 2020, de <https://www.significados.com/beneficio/>

Smith, V., & Molina, M. (2011). *LA entrevista cognitiva: Guía para su aplicación en la evaluación y mejoramiento de instrumentos de papel y lápiz*. Recuperado el 30 de junio de 2020, de <http://iip.ucr.ac.cr/sites/default/files/contenido/Entrevista%20Cognitiva%20%282011%29.pdf>

Umaña, P. (16 de diciembre de 2019). *Escáneres en puestos fronterizos terrestres verán la luz hasta el 2022*. Recuperado el 15 de abril de 2020, de

<https://observador.cr/noticia/escaneres-en-puestos-fronterizos-terrestres-verian-la-luz-hasta-el-2022/>

Umaña, P. (26 de septiembre de 2019). *Modernización de puestos fronterizos iniciarán hasta el 2020, pese a contar con recursos desde hace 2 años*. Recuperado el 30 de marzo de 2020, de <https://observador.cr/noticia/modernizacion-de-puestos-fronterizos-iniciaran-hasta-el-2020-pese-a-contar-con-recursos-desde-hace-2-anos/>

Umaña, P. (29 de mayo de 2020). *Sector exportador de Costa Rica pierde \$ 6,7 millones al día por crisis en frontera*. Recuperado el 7 de julio de 2020, de <https://observador.cr/noticia/sector-exportador-de-costa-rica-pierde-67-millones-al-dia-por-crisis-en-fronteras/>

Universidad ESAN. (5 de agosto de 2016). *La importancia de la capacitación en la empresa*. Recuperado el 8 de julio de 2020, de <https://www.esan.edu.pe/apuntes-empresariales/2016/08/la-importancia-de-la-capacitacion-en-la-empresa/>

APÉNDICES DE LA INVESTIGACIÓN

Apéndice A: Cuestionario utilizado en la investigación

1. ¿Qué experiencias ha tenido en relación con el Programa de Integración Fronterizo (PIF)?
2. ¿Cuáles beneficios ha obtenido su empresa importadora del sector agrícola con la puesta en marcha del PIF?
3. ¿Qué afectaciones se le ha presentado a su empresa al poner en acción el PIF?
4. ¿Qué procedimientos se les asignan a las mercancías con la puesta en práctica del PIF?
5. Según su criterio: ¿A qué sector tanto importador como exportador agrícola considera que beneficia más el PIF?
6. ¿Qué procesos aduaneros se optimizarán tras la implementación y ejecución total del PIF?
7. ¿Cuánto tiempo le ha tomado realizar los procesos aduaneros en las aduanas aplicando el PIF?
8. ¿Cuáles métodos considera usted que son más prácticos para aumentar la eficiencia o eficacia en una importación?
9. ¿Cuáles podrían ser las innovaciones tecnológicas para una mayor rapidez en los controles aduaneros?