



CICLO DE SIMPOSIOS

Facilitación del Comercio:
Oportunidades para la
Competitividad Internacional.

Octubre 2020

ORGANIZAN

Programa de Extensión Docente ED-3282 de la Escuela de Administración Pública

Docentes de la carrera de Administración Aduanera y Comercio Exterior

Vivian Licardié Gairaud, Coordinadora

Georgianella Barboza González

Déborah Castillo García

Andrey Rojas Corrales

Andrés Mora Elizondo

Jason Fonseca Chavarría

Asistentes de la carrera de Administración Aduanera y Comercio Exterior

Ana Laura Quesada Rodríguez

José David Umaña Benavides

Con la cooperación de

Centro de Capacitación e Investigación en Administración Pública (CICAP).

Vicerrectoría de Acción Social de la Universidad de Costa Rica.

Asistencia y Redes Sociales

Diego Salazar Castillo, Informático

Diseño

Ana Laura Quesada Rodríguez

Edición

Ana Laura Quesada Rodríguez

José David Umaña Benavides

Todas las ideas presentadas en este documento le pertenecen a la autoría de cada ponente.

CONTENIDO



4 Presentación

5 Síntesis del 1° simposio
Gestión Coordinada de Fronteras:
experiencias en la región.

13 Síntesis del 2° simposio
Desafíos de la facilitación del comercio
en puertos y aeropuertos.

21 Síntesis del 3° simposio
Facilitación del comercio sin papel:
iniciativas tecnológicas.

PRESENTACIÓN

En nombre del señor director Dr. Leonardo Castellón Rodríguez y del mío propio como director a.i. de la Escuela de Administración Pública de la Universidad de Costa Rica, les damos la más cordial bienvenida a este ciclo de simposios que, tienen como objetivo propiciar un espacio para la difusión de conocimiento, experiencias y discusión en temas de competitividad y retos para la región centroamericana a partir de aplicación del Acuerdo de Facilitación del Comercio. El evento viene siendo organizado desde el año pasado y no fue posible hacerlo presencial por la emergencia sanitaria.

Contamos con la participación y apoyo de nuestro personal docente de la carrera de Administración Aduanera y Comercio Exterior, la cual posee 42 años de liderazgo y se encuentra acreditada por SINAES y el programa PICARD de la OMA-OMC, siendo la 8 universidad en el mundo y la primera en el hemisferio americano en ser acreditada por la OMA. Participa también el Programa de Extensión Docente de la Escuela de Administración Pública con la colaboración del Centro de Investigación y Capacitación en Administración Pública, de la Universidad de Costa Rica.

Para la Universidad de Costa Rica es un privilegio que la virtualidad permita tener panelistas en este ciclo de simposios de diferentes representaciones a nivel nacional e internacional y cuyo público estará conformado principalmente por profesionales, investigadores, estudiantes y personas interesadas en los temas de la facilitación del comercio.

Agradecemos nuevamente la participación de todos ustedes y esperamos que los conocimientos adquiridos en este evento les sean un importante aporte para el desempeño laboral, profesional y académico.

Rodolfo Arce Portugués
Subdirector de la Escuela de Administración Pública
12 de octubre de 2020

GESTIÓN COORDINADA DE FRONTERAS: EXPERIENCIAS EN LA REGIÓN

SÍNTESIS

12 DE OCTUBRE DE 2020

[Enlace a grabación](#)



MODERADORES Y PANELISTAS



ANDREY ROJAS CORRALES | MODERADOR

- Coordinador de Fronteras del Ministerio de Comercio Exterior, Costa Rica.
- Docente de la carrera de Administración Aduanera y Comercio Exterior de la Universidad de Costa Rica desde 2016.
- Se ha desempeñado como asesor en materia de aduanas y comercio internacional.



MARGARITA LIBBY HERNÁNDEZ

- Coordinadora del Hub Regional, del Sector de Integración y Comercio, Banco Interamericano de Desarrollo (BID).
- Técnica de modernización fronteriza, ventanillas únicas y plataformas digitales de facilitación de comercio en la región.
- Líder de implementación por cinco años del Componente Aduanero del CAFTA-DR para USAID.
- Ex presidenta de la Ventanilla Única de Comercio Exterior de Costa Rica.



MELVIN REDONDO

- Secretario General de la Secretaría de Integración Económica Centroamericana desde julio de 2017.
- Jefe de negociaciones comerciales en los tratados de libre comercio CAFTA-DR, Corea y ACCUE.
- Participación destacada en las discusiones del Convenio Marco para el Establecimiento de la Unión Aduanera de Centroamérica; y la Estrategia Centroamericana de Facilitación de Comercio y Gestión Coordinada de Fronteras.



DUAYNER SALAS CHAVERRI

- Viceministro de Comercio Exterior de Costa Rica 2018-2022.
- Presidente del Consejo Nacional de Facilitación del Comercio (CONAFAC).
- Docente universitario y ex coordinador de la carrera de Aduanas y Comercio Exterior, UCR.

El único acuerdo multilateral fuerte, que se ha aprobado luego de la Ronda de Uruguay de la Organización Mundial del Comercio (OMC), corresponde al Acuerdo sobre Facilitación del Comercio. No obstante, en Centroamérica se aprueba, en el 2007, el Convenio Marco para la Unión Aduanera Centroamericana, lo cual implica distintos tipos de integración: una integración física entre comunidades fronterizas en Costa Rica y Panamá; una integración virtual entre Costa Rica y Nicaragua a partir del intercambio de datos y; una integración profunda entre Guatemala, Honduras y el Salvador. Esta integración profunda convive con la facilitación de mercancías nacionalizadas de los tres mercados a través de la Factura y Declaración Única Centroamericana (FYDUCA), un paso ágil migratorio y la implementación de tecnología.

La Gestión Coordinada de Fronteras opera a través de la gestión de procesos, con paradas únicas, inspección no intrusiva e inspección física conjunta. En cuanto a la tecnología, opera con sistemas y equipos de control de gestión y sistemas de gestión de riesgo integrado. La infraestructura debe responder al tipo de flujos de mercancías y vocación del puesto, es decir, volverlo más atractivo para el flujo de mercancías y personas. También, la Gestión Coordinada de Fronteras incluye la gestión responsable del entorno, a través del análisis social y ambiental.

¿Cómo se articulan todos los elementos anteriores? Con tecnología revolución 4.0 dentro del Sistema de Gestión de Control (SCG). Este sistema incorpora estaciones de gestión, canal de despacho expedito, zonas de establecimiento previo, zona de revisión de despachos, control de cabinas y compartimentos y zona de revisión no intrusiva. Además, la declaración anticipada es fundamental para identificar el riesgo, porque del riesgo depende la facilitación del comercio. Si no existen parámetros, no es posible predecir.

En Nicaragua los resultados de la gestión coordinada de fronteras son un ejemplo de éxito. El cruce de mercancías en tránsito pasó de seis horas, a quince minutos.

El cruce de mercancías con revisión física de treinta y seis horas, a ochenta y nueve minutos. El cruce de peatones de veinte minutos a cuatro minutos. Finalmente, el cruce de vehículos de turismo de dos horas y media a veinte minutos.

Las decisiones claves en la gestión regional de mercancías post covid-19 consisten en protocolos de bioseguridad regionales, acompañados de compromisos nacionales; equipamiento de los puestos de ingreso y salida para sanitización en áreas abiertas y cerradas; estabilización y aseguramiento de conductores identificados como riesgosos; identificación de mercancías necesarias según el tipo de emergencia y declaraciones anticipadas con tecnologías de última generación.

Para gestionar un cambio sostenible en la región es necesaria una transformación digital que mejore la conectividad e incentive el uso de plataformas interoperables. La integración regional debe estar acompañada de atracción de inversiones, generación de cadenas regionales de valor y un mayor aprovechamiento de los tratados de libre comercio. Por último, la facilitación del comercio precisa inversión en infraestructura, procesos eficientes y tecnología para el control.

El Mandato Presidencial de Punta Cana del 27 de junio de 2014, aprobado por COMIECO mediante el Acuerdo 01-2015, instruye que se adopte e implemente una Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio y Competitividad, dando énfasis a la Gestión Coordinada de Fronteras. La Estrategia incorpora medidas a corto y largo plazo, además de 3 ejes transversales. Este mandato se aprueba inclusive antes de la finalización del Acuerdo de Facilitación del Comercio de la OMC.

Recientemente en las mesas de trabajo de las medidas a corto plazo, se ha discutido cómo se implementa y qué se entiende por declaración anticipada, cuáles procesos se van incluir dentro del criterio anticipado, tomando en cuenta los cambios legislativos y de administración fronteriza que en cada caso se requieran. Guatemala y Honduras harán obligatoria la declaración anticipada a partir del 01 de julio de 2021 para todas las versiones de la DUCA, documentación aduanera, pagos y gestión de riesgo. En cambio, en Nicaragua, Costa Rica y Panamá se sigue trabajando de forma optativa.

Para la agilización de controles migratorios, se está trabajando en la actualización de la base de datos regionales de conductores de transporte de mercancías. En cuanto a la transmisión electrónica de certificados fitos y zoonosanitarios (MSF), se implementará a través de la Plataforma Digital de Comercio Centroamericano (PDCC). La adopción de dispositivos de RFID se está implementando en los siguientes puestos fronterizos: Pedro de Alvarado-La Hachadura (Guatemala-El Salvador), El Amatillo (El Salvador-Honduras), Gausale (Honduras-Nicaragua), Peñas Blancas (Nicaragua- Costa Rica) y Paso Canoas (Costa Rica-Panamá). En los mismos puestos fronterizos se han puesto en marcha sistemas de cámaras y esta pendiente configurar la transmisión en tiempo real de datos e imágenes en los portales web de las instituciones implicadas.

Las medidas a mediano plazo adoptan estándares internacionales (OMA, OMC, UNCTAD) en cuanto a la interoperabilidad de información, gestión integral del riesgo, operadores confiables, control cuarentenario, integración de

procedimientos y control, infraestructura y equipamiento y comunidad fronteriza y seguridad. Los ejes transversales incluyen la PDCC, la tipificación e implementación por pares de países y pares de fronteras y el fortalecimiento de comités nacionales de facilitación del comercio.

La PDCC será un catálogo de servicios relacionado con las operaciones de comercio intra y extra regional, que permitirá interoperar con las plataformas y sistemas nacionales y regionales en los procesos de comercio exterior. Es el proyecto más ambicioso que hay en la región, debido a que pretende funcionar como una ventanilla única que oferta en un solo lugar los procesos de aduanas, migración, VUCEs y MSF a nivel de comercio intrarregional.

Para finales del 2021 está programada la presentación de resultados del Estudio de Medición de tiempos de tránsito terrestre de las mercancías y evaluación de procesos en los puestos fronterizos de Centroamérica. A partir del mismo se elaborará una propuesta de Plan de Acción para la guía de los trabajos futuros de facilitación del Comercio en Centroamérica.

Guatemala y Honduras han desarrollado el esquema de puestos fronterizos integrados donde las autoridades de aduanas funcionan en una misma localidad y desarrollan todos los procedimientos de despacho. Además, a partir del 1 de octubre de 2020 empezaron a funcionar de la misma forma tres aduanas periféricas para los trámites de tránsito internacional de mercancías y nacionalización dentro del territorio perteneciente a la Unión Aduanera entre estos dos países.

El Programa de Integración Fronteriza (PIF) se aprueba mediante la Ley N° 9451 por un monto de US \$100.000.000, en un plazo de ejecución del 31 de mayo de 2017 al 31 de mayo de 2022. Los Centros de control de integración física corresponden a Paso Canoas, Sabalito, Peñas Blancas y Las Tablillas. A pesar de que la institución ejecutora es el Ministerio de Comercio Exterior (COMEX), el proyecto alcanza magnitudes a nivel país e incorpora una gama de actores e instituciones.

El propósito del PIF es fortalecer la competitividad mediante la modernización de los puestos de frontera, para mejorar los controles y agilizar el comercio. Tiene 3 ejes de acción: reingeniería de procesos, ingreso y egreso de personas, mercancías y vehículos; sistemas digitales y nueva infraestructura. Se establecieron estos tres ejes de acción debido a que solo la inversión en infraestructura no es suficiente para fortalecer la competitividad, por lo que era necesario incorporar los demás ejes.

La gestión coordinada de fronteras y la facilitación del comercio busca tres elementos en concreto: menos tiempos, menos costos y más seguridad. A partir del trabajo en estos componentes, se busca avanzar en el índice de eficiencia de los procesos aduaneros del Reporte de Competitividad Global del Foro Económico Mundial. También resultarán impactos y resultados en las esferas sociales y ambientales, tales como la mejora en la defensa de los derechos humanos, en las condiciones socioambientales de las zonas y la seguridad vial. Existen dinámicas específicas dependiendo el puesto, como por ejemplo la atención de población migrante en el Puesto Fronterizo de Sabalito.

La modernización e integración de procesos fronterizos implica la modernización de los sistemas informáticos de apoyo al comercio, como el Sistema de Gestión de Riesgo, TICA, las VUCE y VUI. Todos estos sistemas serán intervenidos con recursos del PIF.

Adicionalmente, el PIF es parte del Proyecto de Hacienda Digital del Ministerio de Hacienda y, además de lo mencionado, tiene un producto específico de

Sistema de Gestión de Riesgo Nacional que incorpora todas las consideraciones de riesgo de las autoridades implicadas en las operaciones de comercio exterior.

En relación a infraestructura y equipamiento, actualmente se está en la etapa de diseño de los puestos fronterizos de Peñas Blancas, Las Tablillas, Paso Canoas, Sixaola y Sabalito, con el fin de iniciar las obras en el primer semestre del 2021.

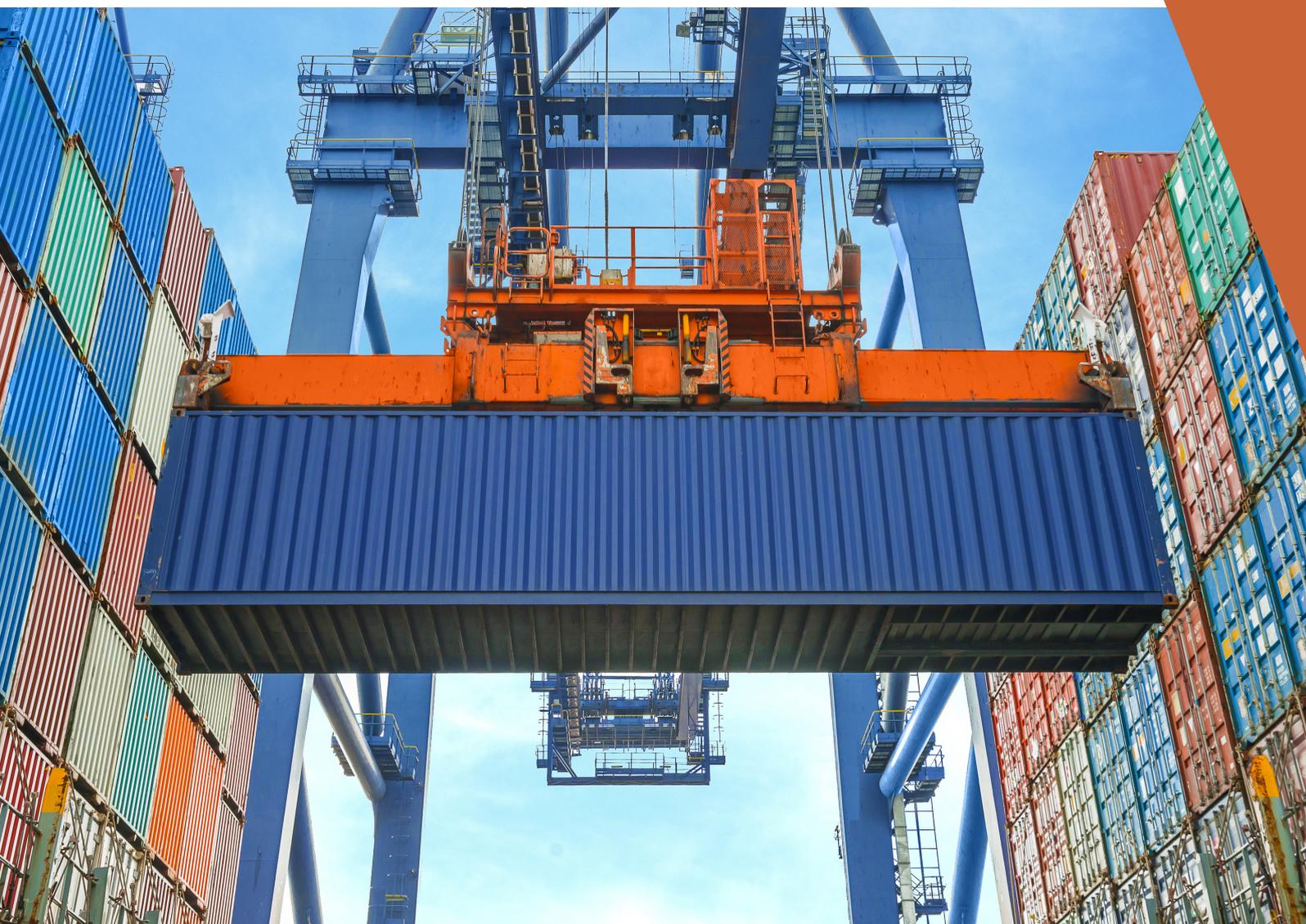
En el caso de Panamá, la ejecución del PIF tendrá un alcance mucho mayor. Abarca una gestión coordinada a nivel intrainstitucional, interinstitucional e internacional. En Paso Canoas se trabajará con un modelo de doble cabecera, el cual en ambas fronteras están establecidos puestos de control, pero únicamente se ejecutará en el país de importación. En el momento de control estarán funcionarios de ambos países ejerciendo al mismo tiempo. El modelo de única cabecera, para Sabalito y Sixaola, solo tendrá una infraestructura de control en una sola frontera.

DESAFÍOS DE LA FACILITACIÓN DEL COMERCIO EN PUERTOS Y AEROPUERTOS

SÍNTESIS

19 DE OCTUBRE DE 2020

[Enlace a grabación](#)



MODERADORES Y PANELISTAS

JASON FONSECA CHAVARRIA | MODERADOR



- Promotor de Exportaciones Regional Huetar Caribe, Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica desde 2016.
- Docente de la carrera de Administración Aduanera y Comercio Exterior.
- Experiencia en acompañamiento en proceso de internacionalización y fortalecimiento de habilidades empresariales.

ALVARO ALPIZAR ANTILLÓN



- Presidente y Director General del Grupo REX América (RexCargo).
- Representante de UCCAEP ante el Consejo Nacional de Facilitación de Comercio desde el 2019.
- Representante por BASC ante el Grupo y Sub Grupo de Trabajo del Marco SAFE de la Organización Mundial de Aduanas.

GERARDO BOLAÑOS ALVARADO



- Director General de Aduanas, Ministerio de Hacienda de Costa Rica.
- Más de 40 años de laborar en el Ministerio de Hacienda de Costa Rica.
- Más de 10 años en FMI, trabajando en reformas en Bolivia y Paraguay y en CAPTAC – DR.

FABIO WEIKERT



- Oficial Asociado de Asuntos Económicos de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL - Naciones Unidas)
- Desarrolla proyectos de investigación y cooperación técnica en las áreas de transporte fluvial, logística y movilidad sostenible e infraestructura resiliente.

RICARDO J SÁNCHEZ



- Oficial Senior de Asuntos Económicos, División de Comercio Internacional e Integración de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL - Naciones Unidas).
- Es un experto en infraestructura y economía portuaria y marítima, con especial atención en la región de América Latina y el Caribe.

Entre los objetivos del marco SAFE se encuentran el establecimiento de normas que proporcionen seguridad y faciliten la cadena logística para promover la certeza y previsibilidad, la gestión integrada y armonizada para todos los modos de transporte y, mejorar las funciones de la aduana y sus capacidades para atender los retos y oportunidades del siglo XXI. Además, busca fortalecer la cooperación entre administraciones aduaneras en el control, detección de riesgo y asistencia mutua; junto con la de las administraciones aduaneras con otras autoridades públicas y empresas.

Sus elementos fundamentales son la armonización de requisitos de información electrónica anticipada de carga, el compromiso de usar un enfoque de gestión de riesgo coherente para abordar las amenazas; una solicitud razonable del país receptor, con una metodología comparable de selección de riesgo, y beneficios para las empresas que cumpan con normas de seguridad y mejores prácticas. Respecto a los tres pilares del marco SAFE, se encuentran: Aduana/Aduana, Aduana/Comercio y Aduana/Otras agencias gubernamentales.

El Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC) es el primer acuerdo en la historia de la OMC que haya sido concluido por todos sus Miembros; promueve la seguridad, la eficiencia y la transparencia de manera que mejora las posibilidades de participar en las cadenas de valor mundiales y reduce las posibilidades de corrupción y exceso de trámites. Este cuenta con disposiciones sugeridas o de aplicación obligatoria para agilizar el movimiento, el levante y el despacho de aduana de las mercancías, incluidas las mercancías en tránsito.

El Consejo Nacional de Facilitación del Comercio (CONAFAC) de Costa Rica representa un instrumento de suma importancia y con gran potencial para materializar cambios hacia un entorno más ágil, seguro y menos costoso para las importaciones, exportaciones y tránsito de mercancías.

Se trata de un órgano colegiado de decisión y coordinación interinstitucional permanente entre las instancias gubernamentales, que tienen competencias

relacionadas con los procedimientos de comercio exterior, incluidos los relativos a exportación, importación y tránsito de mercancías, así como los proyectos de mejora de procesos e infraestructura, tanto física como tecnológica, para la facilitación del comercio.

Los criterios del CONAFAC son de carácter vinculante y estará conformado por los Viceministros de Comercio Exterior, Hacienda, Agricultura y Ganadería, Obras Públicas y Transportes, Salud, Seguridad Pública y Gobernación y Policía, quienes tendrán derecho a voz y voto. Siempre que los acuerdos del CONAFAC se circunscriben al alcance del AFC, tendrán la fuerza que se desprende de un Convenio Internacional y su jerarquía estará por encima de las leyes nacionales.

El Convenio de Kyoto Revisado es el principal convenio de Facilitación del Comercio. Consiste en una revisión y actualización sobre el Convenio internacional sobre la Simplificación y la Armonización de Procedimientos Aduaneros adoptado en 1973-1974. Su principal objetivo es la armonización y simplificación de los procedimientos y prácticas aduaneras, proporcionando estándares recomendados para las técnicas modernas. Todas estas se colocan en un conjunto de normas como un cuerpo del Convenio, un acuerdo general y acuerdos específicos.

El país que suscribe el Convenio de Kyoto debe asumir obligatoriamente la norma del acuerdo general y algunas específicas. En su anexo general se señala que estas se establecerán en la legislación nacional y serán tan sencillas como sea posible; junto con toda prohibición sobre importación o exportación. Se impulsa que la nueva legislación regional incluya estos términos a través del CAUCA V; o se incorporen a nivel nacional mediante una ley general en la que se está trabajando.

En el marco SAFE, el fortalecimiento de las capacidades resulta de suma importancia, pues en ocasiones no basta con la tecnología, infraestructura u otros aspectos; sino que se debe tener un recurso humano verdaderamente capacitado. Para aplicar el instrumento, se necesita fortalecer las capacidades y entender que es gradual. No se debe esperar su aplicación inmediata, sino que la capacidad de la Administración y la potestad Administrativa debe tomarse en consideración. Suscribir un conjunto de normas o documentos no es suficiente para dar el salto cualitativo o cuantitativo esperado.

La nueva aduana, en materia de legislación, apunta a la firma del Convenio de Kyoto y la nueva Ley General de Aduanas basada en este. Se puede incorporar el Operador Económico Autorizado (OEA), que solo existe por decreto. El CAUCA V se estará incorporando, y se espera que contenga la mayoría de aspectos del Convenio de Kyoto.

El motivo por el cual es tan necesaria su implementación es por la pérdida a lo largo del tiempo del carácter de facilitación y de control; producto de ajustes antojadizos, no planeados y no integrales que han debilitado la Ley General de Aduanas actual. Al fundamentarla en un convenio internacional, realizar dichas modificaciones desventajosas será mucho más complicado; lo que motiva a los esfuerzos para incorporar esta norma en la legislación.

A nivel de los sistemas de información, se busca una Hacienda Digital; con bases de datos, inteligencia artificial, información de otros sistemas, y recepción anticipada. Respecto al convenio con la OMA denominado Cargo Targeting System, se busca mejorar la trazabilidad de contenedores. En infraestructura, destaca el PIF (Proyecto de Integración Fronteriza), que involucra cuatro puestos fronterizos totalmente nuevos: Paso Canoas, Peñas Blancas, Sixaola y Tablillas. Se está desarrollando el sistema de inspección no intrusivo, a través de los escáneres utilizados por los concesionarios.

Debido al gran golpe que ha dado el COVID-19 al comercio global, es posible apreciar cómo el volumen mundial del comercio total y del marítimo se ha contraído a nivel interanual, en casi todos los rubros. El comercio marítimo en contenedores podría caer un 7,2% en 2020; una fuerte diferencia, pues antes de la pandemia se estimaba un crecimiento del 3,6% para este año.

En el caso de las importaciones, América Latina presenta una caída de 12,3% en el período. Los números positivos corresponden a exportaciones hacia otros territorios, pero sigue siendo posible apreciar una caída respecto a datos anteriores. La actividad portuaria también se ha visto reducida en el primer semestre, con una tendencia declinante en todas las subregiones (América Central, Caribe, y las costas Este y Oeste de América del Sur). Pese a una recuperación en agosto, el comercio marítimo por contenedores en ALC sigue sujeto a la alta volatilidad de la oferta y la demanda.

En agosto del 2020, el transporte aéreo de pasajeros en ALC registró una caída de un 83%. La capacidad del transporte de carga aérea está configurada también por el “belly capacity” de los aviones que transportan pasajeros. La recuperación desde mayo y junio ha sido más lenta en comparación a otras regiones como Europa y América del Norte. Esta caída ha afectado también el transporte de cargas por vías aéreas, que para agosto se ha registrado en un -27%; un monto muy superior al promedio global y a nivel individual en otras regiones.

Un aspecto por considerar es la resiliencia de los servicios, garantizando su continuidad pese a la incertidumbre, la reducción de ingresos y la volatilidad de la oferta y demanda. El ritmo y la sostenibilidad de la recuperación depende de variables como la duración de la pandemia y de la recesión económica en la región, la continuidad de las medidas restrictivas, los cambios en la confianza del sector productivo y de los consumidores, y la capacidad de las empresas de soportar los reveses.

Otros factores importantes por considerar ante la pandemia son:

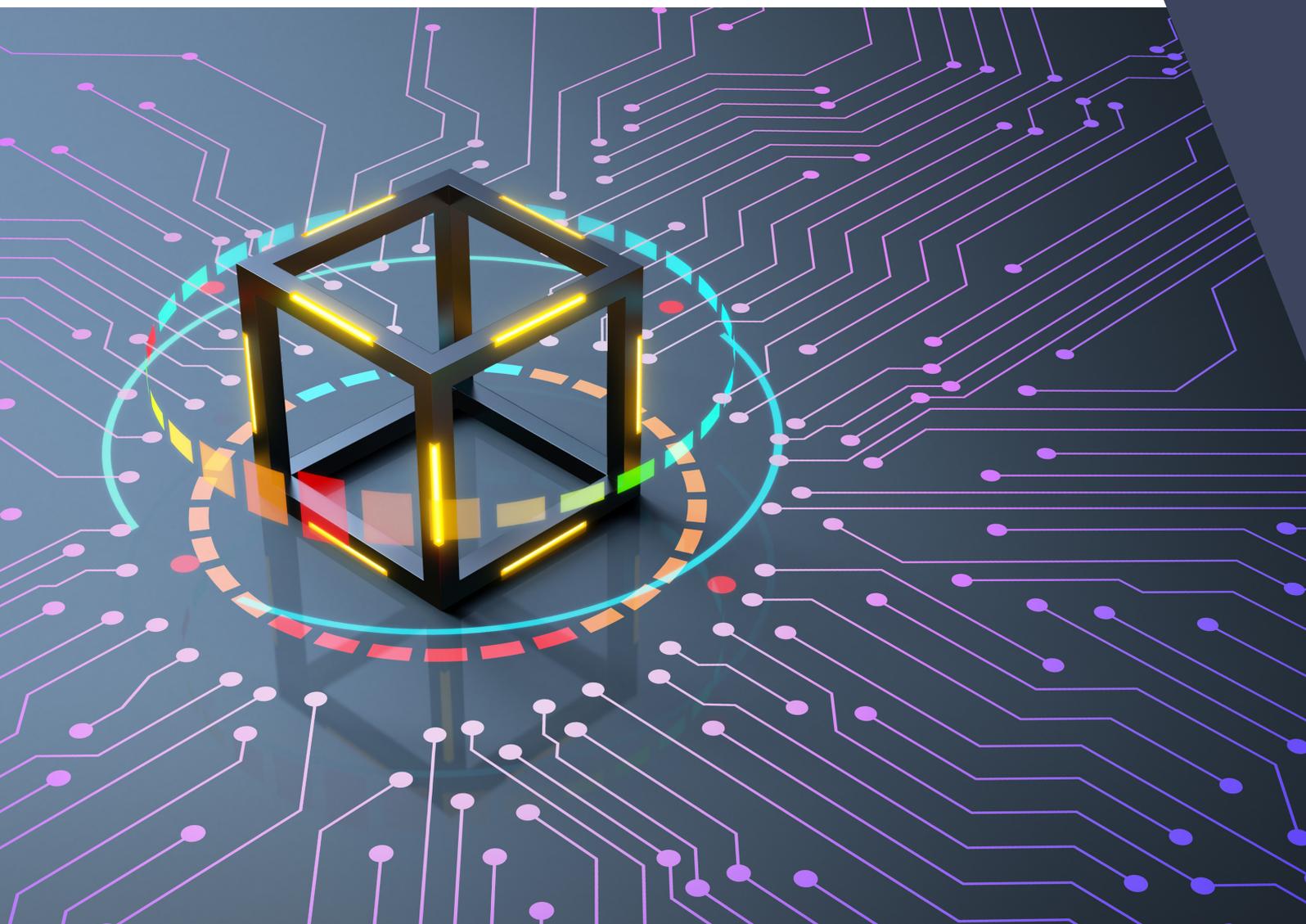
- **Inversiones en infraestructura:** el 82% de los puertos de América del Sur y Central han informado de un impacto negativo de la crisis de Covid-19 sobre las inversiones. La pandemia también deja en entredicho a numerosos planes de expansión de aeropuertos e infraestructuras logísticas aéreas.
- **Impactos sociales y temas laborales:** en ALC, la crisis del sector aéreo ha puesto en peligro puestos de trabajo directos e indirectos. Los puertos de América Central y del Sur son los que se han enfrentado a un mayor problema en cuanto a la disponibilidad de trabajadores portuarios en el mundo.
- **Digitalización y ciberseguridad:** las medidas de control de la COVID-19 han acelerado el proceso de digitalización de las relaciones económicas y sociales, lo que ha acelerado la implementación de mecanismos de facilitación comercial y favorecido la continuidad de servicios logísticos.

FACILITACIÓN DEL COMERCIO SIN PAPEL: INICIATIVAS TECNOLÓGICAS

SÍNTESIS

26 DE OCTUBRE DE 2020

[Enlace a grabación](#)



MODERADORES Y PANELISTAS

ANDRÉS MORA ELIZONDO | MODERADOR



- Asesor del Ministerio de Comercio Exterior de Costa Rica.
- Docente de la carrera de Administración Aduanera y Comercio Exterior, Universidad de Costa Rica.
- Se ha desempeñado como consejero e investigador en inversión e integración económica.

MARVIN SALAS JIMÉNEZ



- Director de la Ventanilla Única de Comercio Exterior de la Promotora de Comercio Exterior (PROCOMER) de Costa Rica, desde 1996 hasta la fecha.
- Secretario del Consejo Director de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (1990 -2016).
- Posee amplia trayectoria en Foros Latinoamericanos de Ventanillas Únicas de Comercio Exterior y Facilitación del Comercio.

ALICIA AVENDAÑO RIVERA



- Directora, Dirección de Tecnología de Información y Comunicación del Ministerio de Hacienda.
- Directora a.i. del Proyecto Hacienda Digital.
- Gerente del Proyecto Modernización Aduanera “TIC@” “Tecnología de Información para el Control Aduanero”, Ministerio de Hacienda, 2004-2006.
- Premio a la Mejor Funcionaria Pública, otorgado por la Cámara de Exportadores, 2000.

MAURICIO BENÍTEZ



- Director y líder de los clientes internacionales en Chile para Tax & Legal.
- Líder de Desk de China en Chile y Director del escritorio de Americas y China.
- Jefe de Desarrollo de Negocios para la firma en el país y Transformación Digital (Fintech).
- Se ha enfocado en analizar proyectos de inversión de origen chino en la región sudamericana.

Desde 1996 se tuvo la visión dentro del Ministerio de Comercio Exterior (COMEX) y la Promotora de Comercio Exterior (PROCOMER) de establecer la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) a través de la Ley 7638, artículo 8.c). La VUCE tiene el objetivo de centralizar, agilizar y simplificar los trámites de comercio exterior mediante la colaboración de las instituciones públicas, la ubicación de zonas geográficas estratégicas y alianzas público-privadas: el Consejo Director de VUCE y el Consejo Nacional de Facilitación del Comercio (CONAFAC).

La VUCE está integrada por tres áreas de trabajo: asistencia al sector comercio exterior, certificación de origen para la exportación y la coordinación institucional con 16 instituciones para la simplificación y automatización de procesos. La VUCE 2.0 alberga a dieciseis instituciones, ciento cincuenta y seis procesos, sesenta y dos notas técnicas para la exportación e importación y funciona con cero papel. Actualmente se encuentra en la etapa de definición del software que será incluido en la VUCE 2.0 relacionado al tema de origen y administración de los tratados de libre comercio. De esta forma, se facilitará el proceso de certificación de origen.

Desde un inicio se apostó por brindar un mejor servicio público para el sector comercio exterior. La plataforma cuenta con mecanismos que permiten la transparencia pública y la trazabilidad de trámites, ya que le permite al usuario saber el estado y el grado de avance en sus trámites, está disponible una bitácora de trámites para los funcionarios y empresarios y, cuenta con una app móvil para consultar el estado del registro de exportador, estado de tramites, configuración de alertas y notificaciones de interés. Para el 2019, se obtuvo un resultado de tramitación de cuatrocientos mil notas técnicas con un 62.4% de aprobación automática, gracias a la colaboración en gestión de riesgos con las instituciones involucradas.

El sistema de VUCE 2.0 contiene diez procesos del registro único de exportador, cuatro procesos del Ministerio de Salud relacionados a certificados de libre venta, cincuenta y seis notas técnicas,

cinco procesos sobre declaraciones aduaneras, treinta y dos procesos sobre origen de mercancías y cincuenta y un procesos de carácter general.

La VUCE 2.0 cuenta con una herramienta para medir el impacto de la misma, la cual fue desarrollada en conjunto con un funcionario de la Universidad Georgia Tech. La metodología se encarga de caracterizar los procesos antes y después de la VUCE 2.0, estimar los factores de costo de cada proceso para las empresas y, cuantificar el ahorro generado por el sistema actual. Los resultados totales, hasta el momento, constan de un ahorro de seis millones de dólares anuales, tres millones de horas en tiempo de ciclo del proceso, seiscientos árboles no talados por año y más de dos millones de kilogramos de CO2 mitigados.

En relación a la región centroamericana, dentro de la PDCC se estará ligando a la VUCE 2.0 con los certificados de libre venta, certificados sanitarios y fitosanitarios, entre otros. Para finales del 2021 se espera que se entreguen los primeros módulos de la PDCC.

Hacienda Digital para el Bicentenario nace ante los retos de la implementación de las nuevas reglas fiscales en Costa Rica. La Contraloría General de la República ha emitido cuarenta informes de auditoría de carácter especial, vinculados a la emisión de recomendaciones de mejora a los sistemas de información del Ministerio de Hacienda. Estas recomendaciones están dirigidas hacia la operación y cobertura de los sistemas informáticos.

Otros análisis de entes especializados han indicado que el Ministerio de Hacienda necesita modernizarse en la gestión de procesos. Existe una carencia de integración de todos los procesos y actividades de la institución, por lo que repercute en la cantidad de trámites que debe hacer el ciudadano o contribuyente. Los cambios de normativa no se han reflejado en los sistemas de información y relacionado a ello, hay carencia de herramientas tecnológicas actualizadas que permitan la visión integral de los procesos.

Los 56 sistemas de información que tiene el Ministerio están desintegrados y tienen una edad promedio de diecinueve años de haberlos puesto en operación. Entre estos hallazgos y demás encontrados, a nivel de aduanas ha provocado fallos en los sistemas que repercuten en más costos para los usuarios, se dificulta el control y contribuye a retrasos en el despacho de las mercancías.

El objetivo principal del proyecto Hacienda Digital es modernizar y digitalizar los sistemas del Ministerio de Hacienda, con el propósito de facilitar el pago de impuestos, reducir la evasión fiscal, mejorar la eficiencia del gasto, facilitar la gestión de deuda y convertir la cultura institucional para que se trate a los ciudadanos como un cliente. Además, contempla 3 elementos importantes: la modernización actual de la gestión, la integración e interoperabilidad de los sistemas de información y el fortalecimiento de capacidad y cambio en la cultura organizacional.

Hacienda Digital tendrá una arquitectura orientada al servicio al ciudadano. Funcionará a través de un registro único del ciudadano, a quien le

corresponderá una firma digital proporcionada por el Ministerio. Además, estarán involucradas instituciones como el Ministerio de Salud, el Registro Nacional, la VUCE 2.0, entre otros. Un bus de interoperabilidad conectará a los usuarios, instituciones, un catálogo de servicios digitales, con el sistema tributario, aduanero, financiero, gestión de expedientes y de gestión de riesgo. Con el uso del Big Data e inteligencia artificial, será posible auditorías más eficientes y una gestión de riesgos basada en datos.

Para el sistema aduanero, Hacienda Digital disminuirá el fraude aduanero con el uso de tecnologías no intrusivas. Mejorará la competitividad del país al racionalizar y automatizar los procedimientos aduaneros. Por último, fortalecerá los controles aduaneros con la implementación de controles cruzados y elementos de análisis de riesgos para orientar las acciones de control de la Dirección General de Aduanas.

Dentro de los objetivos para el sistema aduanero, se tiene contemplada la modernización del Sistema TICA hacia un modelo totalmente digital. También se utilizará tecnología blockchain por medio de una Plataforma Digital de Rastreo de Logística TradeLens (Canadá).

El Proyecto Hacienda Digital traerá múltiples avances en diversos ámbitos tributarios, sin embargo en específico para el área de aduanas, se proyectan beneficios económicos en 0.1% del valor de las exportaciones, automatización de los procedimientos aduaneros y la disminución del número de inspecciones durante el control aduanero y la focalización de estas.

El Mundo Fintech ha tenido un crecimiento exponencial en todo el mundo. En muchos países ha migrado al comercio intencional, en especial en relación a los pagos internacionales y la logística internacional. Incluye lo que es el insurtech, préstamos, bancos digitales, inversiones, blockchain y criptomonedas, pagos y transferencias, y todo lo relacionado a la banca y finanzas.

La transformación digital es el proceso por el cual las organizaciones o empresas reorganizan sus estrategias, modelos de negocios y métodos de trabajo, para obtener más beneficios gracias a la digitalización de procesos y a la implementación dinámica de nuevas tecnologías. Básicamente, la transformación digital es el arte de simplificar lo complejo, o hacer simple lo que debería ser simple a través de la tecnología.

Recientemente Chile firmó el Acuerdo de Asociación de Economía Digital (Digital Economy Partnership Agreement) o DEPA por sus siglas en inglés. Está conformado por Chile, Nueva Zelanda y Singapur, y busca impulsar la colaboración en el ámbito de la economía digital en el comercio internacional. El Acuerdo busca establecer un marco normativo de cooperación que permita a las economías miembro promover sus mercados para el desarrollo de la economía digital.

Estos tres países iniciaron conversaciones durante la cumbre de Líderes de APEC, en Los Cabos, México, en octubre de 2002. Encontraron similitudes al tener economías pequeñas, pero con productos digitales desarrollados con posible expansión a nivel regional. Iniciaron negociaciones en mayo de 2019 y concluyeron en enero de 2020. En junio de 2020 hicieron la suscripción digital del acuerdo. Las negociaciones se hicieron tanto de forma presencial como virtual, incluyendo la revisión legal del acuerdo que se realizó en época de pandemia.

El Acuerdo contiene temas tradicionales como el comercio sin papel, firma electrónica y pagos electrónicos, no imposición de aranceles, entre otros, e integra nuevos temas como: cooperación en ciberseguridad, fintech,

inteligencia artificial, interoperabilidad y estándares abiertos, inclusión digital, política de competencia y modelos de desarrollo abiertos.

Dentro del acuerdo se reconocen los principios generales de la protección de datos personales dispuestos por la OCDE, establece la confianza en las empresas de prestar servicios transfronterizos para evitar las malas costumbres de comercio y que exista una libre competencia. También incluye disciplinas para promover la innovación en la economía digital sobre el dominio público, innovación en materia de datos y datos abiertos gubernamentales.

Uno de los objetivos principales del acuerdo es apoyar a las MIPYMES, ya que busca la cooperación entre las agencias encargadas para compartir las mejores prácticas en el uso de herramientas digitales para facilitar el acceso al capital o a concursos de compras públicas. Para el acceso a mercados de las mismas, se establece el compartir información por ejemplo sobre regulaciones y procedimientos en aduanas y puntos de contacto, procedimientos y regulaciones sobre derechos de propiedad intelectual, regulaciones técnicas, estándares para el comercio digital, medidas sanitarias y fitosanitarias para procesos de exportación e importación, programas de promoción de comercio, entre otros.

El Acuerdo está abierto para la adhesión de nuevos miembros una vez el DEPA entre en vigor. Esta posibilidad abre las puertas para que países como Costa Rica formen parte de este nuevo acuerdo. Corresponde a una oportunidad para la reactivación económica con vistas al periodo post-pandemia.

