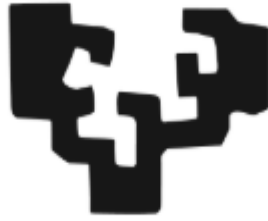


eman ta zabal zazu



Universidad  
del País Vasco

Euskal Herriko  
Unibertsitatea

*Facultad de Economía y Empresa*

**ANALISIS DE LA INCIDENCIA DE LA EFICIENCIA DEL SISTEMA PORTUARIO  
Y LA TECNOLOGIA ADUANERA EN LA FACILITACION DEL COMERCIO  
EXTERIOR DOMINICANO EN EL SIGLO XXI.**

**Autor: Manuel Joaquín Mercedes**

**Director: Dr. Vicente Camino Beldarrain**

**Donostia – San Sebastián, España**

**diciembre 2023**

## **TABLA DE CONTENIDO**

<b>AGRADECIMIENTOS</b> .....	<b>I</b>
<b>DEDICATORIAS</b> .....	<b>II</b>
<b>CAPITULO I</b> .....	<b>1</b>
<b>INTRODUCCION</b>	
1.1.- Identificación de los objetivos .....	2
1.2.- Pertinencia del tema de Investigación .....	4
1.3.- Marco teórico y Metodología .....	6
1.4.- Enumeración y contenido de los capítulos de la investigación .....	18
<b>CAPITULO II</b> .....	<b>21</b>
<b>ASPECTOS RELEVANTES DEL COMERCIO EXTERIOR DOMINICANO</b>	
2.1.- Introducción.....	22
2.2- Marco De La Política De Comercio Exterior Dominicano.....	24
2.2.1 Normativa Internacional .....	24
2.2.2 Normativa del Comercio Exterior Dominicano .....	30
2.2.3 Integración Económica y los Tratados de Libre Comercio (TLC).....	37
2.2.3.1 República Dominicana y la Organización Mundial del Comercio (OMC).....	39
2.2.3.2 Tratados de Libre Comercio (TLC) suscritos por República Dominicana .....	41
2.3.- Presentación De La Economía Dominicana .....	44
2.4.- Estructura Del Comercio Exterior Dominicano.....	52
2.4.1. -Las Exportaciones de Bienes Dominicanos.....	52
2.4.2Exportacion del sector minero dominicana.....	55
2.4.3. Exportación Agropecuaria Nacional .....	59
2.4.4.- Exportaciones de la Industria Nacional .....	60
2.4.5.- Las Importaciones Bienes en República Dominicana .....	66
2.4.6.- La Balanza Comercial de República Dominicana .....	73
2.4.7.- Algunas consideraciones sobre Comercio Exterior Dominicano .....	82
2.4.8.- Geografía de los flujos de Comercio Exterior Dominicano.....	87
2.4.8.1.- Destino de las Exportaciones.....	87
2.4.8.2.- Origen de las Importaciones .....	89
<b>CAPITULO III</b> .....	<b>91</b>
<b>EL SISTEMA PORTUARIO DOMINICANO EN SIGLO XXI</b>	
3.1 Historia y Evolución del Sistema Portuario Dominicano en el Siglo XX .....	92
3.2 Estructura del Sistema Portuario Dominicano .....	96

3.2.1 Administración marítima dominicana.....	97
3.2.2 La Autoridad Portuaria dominicana (APORDOM).....	100
3.2.3 La Dirección General de Aduanas (DGA).....	108
3.3 Transporte marítimo: tipos de buques en función de tipología de carga .....	111
3.4 El Sistema Portuario Marítimo Dominicano.....	112
3.4.1 Clasificación de los Puertos .....	114
3.4.2 Tipos de Terminales Portuarias y Características Primordiales.....	115
3.4.3 Elementos Característicos y primordiales de Terminales portuarias. ....	115
3.4.4 Tipos de Terminales Portuarias.....	115
3.4.5 Conectividad marítima y portuaria .....	120
3.4.6 Las generaciones de los puertos marítimos.....	133
3.4.7 República Dominicana: HUB Logístico de Carga Internaciona .....	136
3.4.8 Los Puertos Marítimos Comerciales Dominicanos.....	141
3.4.9 Movimiento de Embarcaciones clasificadas por puertos y Terminales .....	161
3.5 Descripción de los Puertos Comerciales Dominicanos.....	175
3.5.1 Puerto Libertador o Manzanillo de Montecristi .....	175
3.5.2 Puerto de Puerto Plata.....	190
3.5.3 Puerto Duarte-Arroyo-Barril, Samaná .....	195
3.5.4 Puerto La Romana.....	198
3.5.5 Puerto La Cana.....	201
3.5.6 Puerto de San Pedro (San Pedro de Macorís) .....	204
3.5.7 Puerto de Boca Chica.....	206
3.5.8 Puerto Multimodal Caucedo .....	208
3.5.9 Puerto AES Andrés .....	218
3.5.10 Puerto de Santo Domingo .....	221
3.5.11 Puerto de Rio Haina.....	231
3.5.12 Puerto de Itabo .....	242
3.5.13 Puerto de Punta Catalina .....	245
3.5.14 Puerto de Azua de Compostela.....	246
3.5.15 Puerto de Barahona .....	248
3.5.16 Puerto de Cabo Rojo de Pedernales .....	252
3.6 Normativa del Sistema Portuario Dominicano .....	255
3.6.1 Normativa Portuaria Internacional.....	260
3.6.1.1 Convenio y Estatutos- Régimen Internacional de Puertos .....	260
3.6.1.2 Revisión Convenio de 1924. Protocolo de Bruselas (Convenio Haya-Visby).....	261

3.6.1.3 Convenio U.N.Transporte Marítimo Mercancías Reglas de Hamburgo.....	261
3.6.1.4 Convenio Responsabilidad de Empresarios de Terminales Marítimas .....	261
3.6.1.5 Convenio U.N contrato de Transporte (Reglas de Rotterdam) .....	262
3.6.2 La Legislación Portuaria Dominicana.....	262
3.6.2.1 Libro II - Código de Comercio Dominicano de 1882 proveniente del Código de Comercio francés de 1845.....	263
3.6.2.2 Decreto No.309-92 de 1998 .....	263
3.6.2.3 Ley No. 3003 sobre Policía, Puertos y Costas de julio de 1951 .....	266
3.6.3 Propuesta de Reforma Legislación marítima y portuaria dominicana .....	267
3.7 Comentarios sobre el Sistema portuario dominicano.....	271
<b>CAPITULO IV .....</b>	<b>273</b>
<b>LAS ADUANAS EN CONTEXTO DEL COMERCIO EXTERIOR</b>	
Introducción .....	274
4.1 Historia y Evolución de las Aduanas Dominicanas .....	277
4.2 Aspectos Institucionales de las Aduanas (Misión, Visión, Objetivos y Valores) .....	290
4.3 Funciones, atribuciones y potestades de las aduanas dominicanas.....	292
4.3.1 Funciones, potestades y atribuciones y de las Aduanas dominicanas.....	293
4.3.2 Potestad según lo provisto por la nueva Ley de la Dirección General de Aduanas .....	294
4.3.3 Atribuciones según lo provisto por la Ley No. 168-21 a la Dirección General de Aduanas .....	294
4.3.4 Funciones más relevantes que hay que definir y organizar con precisión para que el servicio de aduanas cumpla con su finalidad económica.....	298
4.4 Estructura Institucional de la Dirección General de Aduana DGA .....	301
4.4.1 Las Dependencias de las aduanas en las fronteras portuarias, aeroportuarias y terrestre fronterizos .....	307
4.4.2 Modelo aplicado en Países que "lo hacen bien" o con Eficiencia Aduanera .....	308
4.4.3 Resultados de la Eficiencia de las aduanas en el mundo .....	314
4.4.4 Niveles e indicadores de eficiencia de las aduanas Republica Dominicanas.....	316
4.4.5 Principales indicadores de modernidad y eficiencia de las aduanas dominicanas en el presente siglo XXI.....	317
4.5 Normativas en las operaciones de las aduanas dominicanas .....	317
4.6 Modalidades, Regímenes, Procedimientos y operaciones de las aduanas .....	318
4.6.1 Concepto e Importancia de los regímenes aduaneros .....	319
4.6.2 Clasificación y características y base legal de los regímenes aduaneros .....	319
4.6.3 Regímenes Aduaneros Definitivos.....	320



4.6.4 Regímenes Aduaneros Devolutivos .....	322
4.6.5 Regímenes de Reintegro (Drawback) .....	322
4.6.5.1 Reposición en franquicia arancelaria (RMFA).....	322
4.6.6 Regímenes Liberatorios .....	323
4.6.7 Temporales o suspensión de derechos .....	323
4.6.8 Operaciones Aduanales.....	324
4.6.8.1 Principales operaciones aduaneras y sus características fundamentales .....	324
4.6.9 Estadísticas de los principales regímenes aduaneros del comercio exterior dominicano	
2022 .....	324
4.7 El Papel de las Aduanas en el contexto del Comercio Exterior .....	325
4.8 Aportes de las aduanas a la Economía Dominicana.....	326
4.8.1 Las recaudaciones de las aduanas dominicanas .....	330
4.9 Proceso de Aforo y desaduanamiento de mercancías de comercio exterior .....	337
4.10 Relación de la Dirección General de Aduanas (DGA) y la Autoridad Portuaria	
Dominicana (APORDOM).....	338
<b>CAPITULO V. ....</b>	<b>342</b>
<b>ASPECTOS FUNDAMENTALES DE LA TECNOLOGIA ADUANERA</b>	
Introducción .....	343
5.1 Papel estratégico de la tecnología de información (TI) en las aduanas .....	343
5.2 Sistema de gestión de información aduanera (SIGA) y áreas de aplicación.....	346
5.3 Otras consideraciones sobre un sistema automatizado de gestión aduanera.....	357
5.4 Evaluación post-implementación de Sistema Integrado de Gestión Aduanera (SIGA) .....	358
5.5 Dificultades para evaluar los sistemas de gestión de información aduaneros.....	359
5.6 Aspectos Fundamentales y Evolución de la tecnología aduanera dominicana .....	360
5.6.1 Control de entrada y Salida de Mercancía (CESM) (1991-2001) .....	360
5.6.2 SIADOM (2001-2010).....	360
5.6.3 Proceso de modernización de las aduanas dominicanas .....	362
5.6.4 Evolución del Análisis de Datos en las Aduanas Dominicanas .....	366
5.6.5 Sistema Integrado de Gestión Aduanera (SIGA) .....	370
5.6.6 Ventanilla Única Integrada para el comercio exterior (VUCE) .....	373
5.6.7 Alcance y aplicación de la tecnología en los procesos aduaneros .....	375
5.6.7.1 Incidencia de la tecnología aduanera en cumplimiento de despacho en 24hs .....	376
5.6.7.2 Opinión de Expertos sobre la tecnología aduanera .....	381
5.6.7.3 Laboratorio de la Dirección General de Aduanas .....	384
5.6.7.4 Equipos de Rayos X para la verificación no intrusiva .....	385

5.7 Experiencias y Perspectivas Tecnológicas de las aduanas en países Latinoamericanos en su papel de facilitación del comercio exterior.....	389
5.7.1 Las experiencias en países de América del Sur .....	389
5.7.1.1 República de Bolivia.....	389
5.7.1.2 República del Ecuador .....	391
5.7.1.3 República de Colombia.....	393
5.7.1.4 República del Uruguay.....	397
5.7.1.5 República Federativa du Brasil .....	398
5.7.1.6 República Argentina .....	398
5.7.2 Las experiencias en países de América Central y el Caribe.....	399
5.7.2.1 República de El Salvador .....	399
5.7.2.2 República de Nicaragua .....	400
5.7.2.3 República de Honduras .....	400
5.7.2.4 República de Panamá .....	402
5.7.2.5 República de Costa Rica .....	403
5.7.2.6 República de Cuba .....	403
5.7.3 Experiencia Tecnología Aduanera en Norteamérica.....	404
5.7.3.1 Experiencia Tecnología Aduanera en los Estados Unidos Mexicanos .....	404
5.8 Mejoras propuestas y recomendadas para las Aduanas Dominicanas .....	406
<b>CAPITULO VI.....</b>	<b>410</b>
<b>PRESENTACIÓN, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS</b>	
<b>DE LAS ENCUESTAS DE LA INVESTIGACIÓN</b>	
6.1 Introducción .....	411
6.2 Encuesta sobre el Análisis de la Eficiencia del Sistema Portuario y la Tecnología Aduanera en la Facilitación del Comercio Exterior Dominicano durante el Siglo XXI.....	411
6.2.1 Resultados de las encuestas aplicadas sobre la eficiencia del sistema portuario dominicano en favor de la facilitación del comercio exterior dominicano.....	413
6.2.2 Análisis general de los resultados de las encuestas sobre eficiencia del Sistema portuario en favor de la facilitación del comercio exterior dominicano .....	453
6.3 Encuesta para la aduana: “Análisis de la Incidencia de la Implementación de Tecnología en los procesos Aduanales para la Facilitación del Comercio Exterior Dominicano” .....	454
6.3.1 Resultados e interpretación de la encuesta para la Aduana “Análisis de la Incidencia de la Implementacion de la Tecnología en los en los procesos Aduanales para la Facilitación del Comercio Exterior Dominicano” .....	456
6.3.2 Análisis de los Resultados de las encuestas sobre las incidencias de la tecnología aduanera en	

la facilitación del comercio exterior dominicano.....	470
<b>CAPITULO VII .....</b>	<b>477</b>
<b>CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES</b>	
<b>ANEXOS Y APENDICES.....</b>	<b>525</b>

## ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro No. 1: Indicadores macroeconómicos Años (2000-2021) .....	49
Cuadro No. 2: Índice de Precios al Consumidor Nacional, (2004-2022) .....	51
Cuadro No. 3: Exportaciones totales por sector (Millones de US\$) .....	54
Cuadro No. 4: Exportaciones del Sector Minero (2010-2020) .....	60
Cuadro No. 5: Exportaciones de bienes industriales régimen nacional .....	64
Cuadro No. 6: Exportaciones Zonas Francas Industriales de Exportación .....	65
Cuadro No. 7: Aportes al PIB de las Zonas Francas (2007-2021) .....	69
Cuadro No. 8: Evolución de las Principales Variables de las Zonas Francas (2001-2021) .....	72
Cuadro No. 9: Los Diez (10) principales productos importados según capítulo arancelario .....	81
Cuadro No. 10: Importaciones por uso y destino .....	86
Cuadro No. 11: Importaciones que más pesan con respecto del total (Año 2021) .....	86
Cuadro No. 12: Importaciones que más pesan con respecto del total (Año 2020) .....	88
Cuadro No. 13: Importaciones por uso o destino económico (2012– 2021) .....	90
Cuadro No. 14: Intercambio comercial entre EE.UU. y República Dominicana .....	126
Cuadro No. 15: Índices de concentración y diversificación de las exportaciones .....	127
Cuadro No. 16: Índices de las exportaciones e importaciones 2005-2016 .....	154
Cuadro No. 17: Exportaciones según país de destino 2005- 2015 .....	158
Cuadro No. 18: Importaciones según país origen 2005 vs 2015 .....	159
Cuadro No. 19: Índices de Conectividad Marítima y Portuario .....	160
Cuadro No. 20: Clasificación de los puertos según comportamiento del año 2020 .....	160
Cuadro No. 21: Características de algunos Puertos Importantes .....	161
Cuadro No. 22: Puertos Marítimos Comerciales Dominicanos .....	162
Cuadro No. 23: Características de algunos Puertos Importantes .....	164
Cuadro No. 24: Principales Terminales Turísticas Marítimas .....	166
Cuadro No. 25: Principales Fondeaderos Turísticos dominicanos .....	167
Cuadro No. 26: Principales marinas o muelles Deportivos del Estado Dominicano .....	169
Cuadro No. 27: Tráfico de Embarcaciones y Movimientos de Carga Años 2018 -2019 .....	171
Cuadro No. 28: Comparativo del Tráfico de Embarcaciones por Puertos (2018 y 2019) .....	174
Cuadro No. 29: Embarcaciones, Carga y Pasajeros) Comparativo 2019 Vs 2022 .....	174
Cuadro No. 30: Embarcaciones, Carga y Pasajeros) Comparativo 2021 Vs 2022 .....	188
Cuadro No. 31: Movimiento de Embarcaciones Clasificadas por Puertos y Terminales .....	188
Cuadro No. 32: Comparativo de embarcaciones por Puertos y Terminales 2019 Vs. 2022 .....	314
Cuadro No. 33: Comparativo de Embarcaciones por Puertos y Terminales 2021 Vs 2022 .....	320

Cuadro No. 34: Exportaciones (Mercancía suelta y contenerizada por periodos .....	363
Cuadro No. 35: Importaciones (Mercancía suelta y contenerizada) por períodos .....	365
Cuadro No. 36: Eficiencia de las aduanas del mundo .....	368
Cuadro No. 37: Clasificación y características de los regímenes y operaciones aduaneras .....	414
Cuadro No. 38: Evolución proceso de despacho mercancías de Importación. (1999 -2009) .....	415
Cuadro No. 39: Índice de Comercio Transfronterizo del “Doing Business” (2006-2015) .....	417
Cuadro No. 40: Algunos de los resultados obtenidos por sector económico .....	418
Cuadro No. 41: Representantes de los distintos grupos de interés del sistema portuario .....	419
Cuadro No. 42: Tiempo de operación de los grupos de interés en los puertos dominicanos .....	420
Cuadro No. 43: Puertos con mayor flujo operativo del Sistema portuario dominicano .....	421
Cuadro No. 44: Frecuencia de asistencia o visita a las infraestructuras portuarias .....	422
Cuadro No. 45: Necesidad de visitar los puertos para recibir sus servicios .....	423
Cuadro No. 46: Valoración de los servicios portuarios dominicanos .....	424
Cuadro No. 47: Consideraciones sobre la eficiencia de los servicios portuarios .....	425
Cuadro No. 48: Incidencia de concesiones e inversión en eficiencia del sistema .....	426
Cuadro No. 49: Incidencia en la eficiencia de la Comisión operadora de los puertos .....	427
Cuadro No. 50: Incidencia de los tratados comerciales en la eficiencia portuaria.....	428
Cuadro No. 51: Consideraciones sobre cumplimiento de convenios con la OMI .....	429
Cuadro No. 52: Incidencia modernización de instituciones estatales en eficiencia portuaria .....	430
Cuadro No. 53: Adiestramiento y capacitación en operaciones portuarias .....	431
Cuadro No. 54: Plataforma y acceso virtual para servicios de los operadores .....	432
Cuadro No. 55: Los niveles tecnológicos en los servicios portuarios.....	433
Cuadro No. 56: Preferencia de puerto para operar.....	434
Cuadro No. 57: Las principales debilidades del Sistema Portuario Dominicano .....	435
Cuadro No. 58: Incidencia de las políticas de concesión, privatización e inversión .....	438
Cuadro No. 59: Indicadores reflejan la seguridad de los puertos .....	439
Cuadro No. 60: Equipos que no existen para responder a la eficiencia portuaria.....	440
Cuadro No. 61: Fortalezas del Sistema Portuario Dominicano .....	441
Cuadro No. 62: Valoración costos de operaciones del sistema portuario .....	442
Cuadro No. 63: Valoración de los servicios portuarios recibidos.....	443
Cuadro No. 64: Incidencia de la tecnología en la reducción de costos de las empresas.....	444
Cuadro No. 65: Indicadores que muestran la incidencia de la tecnología portuaria .....	445
Cuadro No. 66: Adecuación de requisitos para acceder a páginas de los operadores.....	446
Cuadro No. 67: Satisfacción con el tiempo de movilización de mercancías de operadores .....	447
Cuadro No. 68: Conformidad con la separación de funciones de DGA y la Apordom .....	448

Cuadro No. 69: Necesidad de una nueva legislación para el Sistema Portuario Dominicano.....	449
Cuadro No. 70: Aspectos negativos que inciden en las respuestas de operadores portuarios .....	450
Cuadro No. 71: Percepción del desempeño de la Apordom en la facilitación del comercio .....	451
Cuadro No. 72: Percepción de la incidencia de los servicios portuarios .....	452
Cuadro No. 73: Inversiones realizadas el Estado en el Sistema Portuario Dominicano .....	453

## ÍNDICE DE GRÁFICAS Y FIGURAS

Grafica No. 1: Exportación de productos eléctricos.....	68
Gráfica No. 2: Exportación de cacao .....	73
Gráfica No. 3: Importaciones “Despacho a consumo” según capítulo arancelario.....	76
Gráfica No. 4: Exportaciones e Importaciones de República Dominicana .....	78
Gráfica No. 5: Balanza Comercial de RD (Exportaciones Vs Importaciones) .....	79
Gráfica No. 6: Exportaciones de República Dominicana por régimen .....	83
Gráfica No. 7: Tipos de cambios Reales .....	84
Gráfica No. 8: Índice de cambio efectivo real global de países centroamericanos .....	87
Gráfica No. 9: Índice de Conectividad Marítima República Dominicana (jul-sept 2018).....	130
Gráfica No. 10: Índice de conectividad portuaria (jul-sept 2018) a (jul-sept 2021) .....	131
Gráfica No. 11: Términos de intercambio y poder adquisitivo de las exportaciones de RD .....	132
Gráfica No. 12: Movimiento nacional de carga de República Dominicana (2015-2019) .....	165
Gráfica No. 13: Comparativo del Tráfico de Embarcaciones (2018 vs. 2019) .....	170
Grafica No. 14: Cantidad de embarcaciones arribadas por puertos (enero-diciembre 2022).....	170
Gráfica No.15: Porcentaje de embarcaciones arribadas por puertos (enero-diciembre 2022 .....	173
Gráfica No. 16: Comparativo de embarcaciones clasificadas por puertos (2019-2022) .....	186
Gráfica No. 17: Exportaciones por Régimen aduanero.....	325
Gráfica No. 18: Importaciones por Régimen aduanero.....	325
Gráfica No. 19: Representantes y participantes de los grupos de interés del Sistema Portuario .....	331
Gráfica No. 20: Tiempo operando en los puertos marítimos dominicanos .....	331
Gráfica No. 21: Tiempo operando en los puertos dominicano .....	336
Gráfica No. 22: Puertos con mayor flujo operativo .....	414
Gráfica No. 23: Frecuencia de asistencia o visita a las infraestructuras portuarias .....	415
Gráfica No. 24: Necesidad de visitar los Puertos para poder recibir los servicios .....	416
Gráfica No. 25: Valoración de los servicios portuarios dominicanos .....	417
Gráfica No. 26: Los servicios portuarios son más eficientes ahora que antes .....	418
Gráfica No. 27: Incidencia de la inversión de sector privado en eficiencia del sistema portuario.....	419
Gráfica No. 28: Incidencia de La Comisión de los puertos, en la eficiencia del sistema portuario .....	420
Gráfica No. 29: Incidencia en la eficiencia de la integración por los Tratados Comerciales.....	421
Gráfica No. 30: Cumplimiento del Sistema Portuario con los convenios de la OMI.....	422
Gráfica No. 31: Incidencia de la eficiencia en la modernización del Estado y Comercio Exterior .....	423
Gráfica No. 32: Orientaciones y Capacitacion de personal.....	424

Gráfica No. 33: Existencia de una plataforma virtual para los servicios de los operadores .....	425
Gráfica No. 34: Los niveles tecnológicos en los servicios portuarios.....	426
Gráfica No. 35: Puerto preferido para operar.....	427
Gráfica No. 36: Principales debilidades del Sistema Portuario Dominicano .....	428
Gráfica No. 37: Incidencia de las políticas de concesión en la seguridad de los puertos.....	429
Gráfica No. 38: Indicadores reflejan la seguridad de los puertos .....	430
Gráfica No. 39: Falta de equipos en cantidades para responder a la eficiencia portuaria.....	431
Gráfica No. 40: Las principales fortalezas del Sistema Portuario Dominicano .....	432
Gráfica No. 41: Valoración de costos de operaciones del sistema portuario dominicano .....	433
Gráfica No. 42: Valoración de los servicios portuarios que se recibe .....	434
Gráfica No. 43: Incidencia de la tecnología en costos de las operaciones portuarias .....	435
Gráfica No. 44: Indicadores de incidencia de la tecnología portuaria en beneficio de las empresas .....	436
Gráfica No. 45: Requisitos adecuados para acceder virtualmente a las páginas de los operadores .....	437
Gráfica No. 46: Satisfacción del tiempo de movilización de mercancías de los operadores .....	438
Gráfica No. 47: Separación de funciones de DGA y la Apordom a partir de la Ley 70 -70.....	439
Gráfica No. 48: Necesaria una nueva legislación para el Sistema Portuario Dominicano.....	440
Gráfica No. 49: Aspectos que inciden en las respuestas de los operadores portuarios .....	441
Gráfica No. 50: Percepción del desempeño de la (APORDOM), en la facilitación del comercio .....	442
Gráfica No. 51: Percepción de la incidencia de los servicios portuarios a partir de la concesión .....	443
Gráfica No. 52: Conocimiento de inversiones realizadas del Estado en el Sistema portuario .....	444
Gráfica No. 53: Importancia de la eficiencia del sistema portuario para el crecimiento económico .....	445
Gráfica No. 54: Contribución de políticas del Estado a la eficiencia de los servicios portuarios .....	446
Gráfica No. 55: Indicadores de las estrategias del Estado en favor de la eficiencia portuaria .....	447
Gráfica No. 56: El Sistema Portuario Dominicano está a los niveles de la región de América.....	448
Gráfica No. 57: Hablar de eficiencia a favor de facilitación en los últimos 20 años .....	449
Gráfica No. 58: Políticas portuarias y contribución a la eficiencia de los servicios en los puertos .....	450
Gráfica No. 59: Indicadores de políticas del Estado en favor de la eficiencia portuaria .....	451
Gráfica No. 60: Las infraestructuras portuarias están a favor de la facilitación de comercio exterior .....	452
Gráfica No. 61: El Sistema Portuario está a los niveles de los de la región de América Latina .....	453



## Diagramas

Diagrama No. 1: Los puertos y su conectividad .....	123
Diagrama No. 2: Generaciones de Puertos marítimos .....	134
Diagrama No. 3: Comparativo Movimiento de contenedores.....	214
Diagrama No. 4: Regímenes Aduaneros .....	321
Diagrama No. 5: Modelo de Ventanilla de Transacción y Automatizado de Información .....	374

## AGRADECIMIENTOS

Me siento agradecido de Dios por su misericordia y gracia, al finalizar este recorrido de formación intensa y provechosa. El proceso accidentado por la cotidianidad que marcaba una tendencia a declinar en el avance, sin embargo, existieron los motivadores agregados al objetivo, que más que yo, ellos no desmayaron en incentivar me en todo momento. Sin lugar a dudas, dedico y reconozco a mi familia, sin duda, la más afectada, pero determinante para impulsarme a este gran logro.

Un agradecimiento especial a mi director de investigación, Vicente Camino, que, gracias a su paciencia, entrega, comprensión, dedicación y motivación, hicieron posible llegar a este punto tan esperado y deseado desde hace varios años de nuestra existencia. Realmente debo considerarlo más que un director o un asesor, y situarlo como mi amigo, compañero y parte de nuestra familia, ya que, en los últimos cinco 5 años, he tenido más comunicación con él que con muchos de mis familiares y compañeros de trabajo.

Agradezco a la Universidad del País Vasco “UPV”, al personal administrativo de los doctorados, en especial a Irene Zapirain y a Ana Regidor, por los momentos difíciles de entrega y registro de documentos, quienes siempre, junto a Vicente, me sacaron de abajo y pude cumplir con las metas. Agradecemos a todos los profesores del master por su esfuerzo de viajar desde diferentes puntos de España, con grandes sacrificios, a brindarnos sus conocimientos, entusiasmo y motivación sobre el programa.

A los doctores Edgar Rojas Acosta y Reinaldo Fuentes Plasencia, por sus apoyos, orientaciones y motivaciones, así como a las instituciones y sus representantes en las aduanas, la portuaria, la CIP-OEA, la UNCTAD y demás organismos internacionales y nacionales relacionadas con el comercio internacional y exterior dominicano, por permitirnos aplicar las distintas encuestas y entrevistas para responder a los objetivos y demás ejes transversales de la investigación, Gracias.

A la Universidad Autónoma de Santo Domingo (UASD), por ser la contraparte, y al actual decano de la Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, Dr. Antonio Ciriaco, por su apoyo y apostar a nosotros, a todos los compañeros del máster, y a los que de una forma u otra han colaborado e incidido y acompañado en este largo recorrido y anhelado logro personal y familiar en favor de la educación dominicana.

## DEDICATORIAS

Esta investigación sobre la incidencia de la tecnología aduanera y la eficiencia del sistema portuario dominicana en la facilitación del comercio exterior, con mucho entusiasmo quiero dedicársela, con mucho deseo y seguridad a un grupo de personas que han incidido históricamente en mi vida y que representan los más altos grados de satisfacción.

A mi madre, por todo su sacrificio desde el engendro y formación en su vientre, durante toda nuestra niñez, adolescencia, juventud y en la etapa actual de madurez. Ella siempre ha sido mi norte y mi motivación, ya que, debo reconocer sus esfuerzos por llevarnos a cumplir cada una de nuestras etapas con la mayor seguridad y esperanza de vida. No obstante, a las incertidumbres, donde se habría que leer nuestro libro “Cuéntame tu historia Profesor Cuneta”, para entender a todo lo que me refiero, y pudiéramos quedar cortos, o dejar la novela incompleta, gracias, señora Brígida Mercedes, por todo, aquí le presento otro logro.

A mi familia, mis hijas Dianny, Perla y Kiara Camila, Mercedes y Diandra Berroa, el tiempo de no estar con ustedes a consecuencia del arduo, intenso y permanente esfuerzo durante el master, previo a esta investigación doctoral, y en el transcurso de la misma, la que generará grandes beneficios a nuestro entorno familiar. Espero que este logro colectivo sirva de motivación y entusiasmo para todas y que podamos disfrutarlo. Muchas gracias.

Finalmente, quiero dedicar esta obra a todas las personas relacionadas con nuestra trayectoria desde el campo, pasando por el Ingenio Consuelo, Santo Domingo, en los distintos lugares que hemos vivido, además de los que nos han acompañado en los centros educativos y de formación, así como en los lugares de trabajo y desarrollo de nuestra vida, como clubes, centros de recreación y el hacer vida social, los cuales en el tiempo han creído y nos han apoyado para alcanzar todos los éxitos, donde este éxito, sin lugar a dudas, representa el de mayor sacrificio, y a la vez, el de mayor satisfacción en materia de formación y profesionalización.

**CAPITULO I.**  
**INTRODUCCION**

La presente investigación se relaciona con el tema **“la incidencia de la eficiencia del sistema portuario y la tecnología aduanera para la facilitación del comercio exterior dominicano en el siglo XXI”**, que recoge los retos y los desafíos que plantea la modernidad y que requieren de un análisis profundo de la entidad regidora del sistema portuario dominicano: La Autoridad Portuaria Dominicana, en el orden de sus debilidades, fortalezas, amenazas y oportunidades, para lograr llevar a la práctica nuevos modelos de gestión portuaria (Plan estratégico institucional, 2017-2020).

La investigación sobre esta problemática institucional se realizó por el interés de conocer **«cómo y cuánto»** han incidido la eficiencia del sistema portuario y la tecnología aduanera para la facilitación del comercio exterior dominicano en el siglo XXI, y el **«por qué se ha dado, o no»**.

Esto permitió identificar las relaciones de poder entre los agentes emergentes y las autoridades gubernamentales. Por otra parte, también permitió establecer los indicadores de eficiencia y avances tecnológicos, así como el nivel de la implementación de los elementos de modernidad en las instituciones en estudio. Profundizar la indagación desde la perspectiva de la tecnología, fue un interés académico. De igual manera, otro interés resultó ser el aportar estadísticas recientes sobre este problema. En el ámbito profesional, como curioso dedicado a la Investigación Social Cuantitativa, el interés versó en conocer el contexto laboral como variables independientes de las condiciones intrainstitucionales que se desarrollan en los organismos objeto de estudio.

### **1.1.- Identificación de los objetivos:**

Con fundamento en las premisas de que en los últimos años el acceso, uso y conocimiento de las tecnologías ha estado creciendo en República Dominicana, se puede afirmar que, es impostergable mantener a los puertos y a las aduanas modernizándose, actualizándose y constantemente renovándose por medio de planes, programas, proyectos e iniciativas tecnológicas, de infraestructura, gerenciales y laborales. En este sentido, se elaboran las preguntas adecuadas o pertinentes para lograr diseñar una consulta clara, específica y orientada a los objetivos que se pretenden alcanzar con la investigación, los cuales están relacionados con la situación presentada por medio de observaciones, información documental y datos cuantitativos. Se han incluido datos cuantitativos de diferentes bases de datos, así como, cuestionarios y entrevistas del segmento de la

población cubierto para descubrir las incidencias buscadas. Por otra parte, el enfoque tomó como base las preguntas de investigación.

Las preguntas de investigación son las que determinan la calidad de la investigación, porque son empíricamente comprobables. Es decir, se expresan de manera que se puedan observar y medir. Estas características aumentan la probabilidad de recopilar y medir con precisión datos relevantes sobre el tema que se investiga (Nassaji, 2019). Bryman (2007) sostiene que, los investigadores sociales suelen considerar que los métodos de investigación deben adaptarse a las preguntas de investigación que guían la investigación.

Seguido, y tomando como base los objetivos, se generaron las preguntas que guiarían la presente investigación siendo importantes como herramientas útiles y esenciales para el proceso investigativo, al definir exactamente lo que se desea averiguar. En consecuencia, este trabajo tiene los siguientes objetivos y preguntas de investigación:

**OBJETIVOS:** Se planean las informaciones y los nuevos conocimientos que se obtendrán con el presente estudio.

El primer objetivo consiste en analizar la incidencia de la eficiencia del sistema portuario dominicano que identificamos de la siguiente manera:

**Objetivo #1:** Análisis de la incidencia de la eficiencia del sistema portuario dominicano identificando los signos de su evolución y el desarrollo en República Dominicana.

- Pregunta #1: ¿Son eficientes los servicios portuarios dominicanos?
- Pregunta #2: ¿Cómo se valoran los servicios portuarios dominicanos?
- Pregunta #3: ¿Ha aportado a la eficiencia portuaria la inversión y administración privada?
- Pregunta #4: ¿Ha servido la fórmula Público-privada para el mejoramiento portuario dominicano?
- Pregunta #5: ¿Qué estrategia ha desarrollado el Estado Dominicano para hacer de República Dominicana un “HUB Logístico”?
- Pregunta #6: ¿Son los puertos dominicanos competitivos si se comparan con los puertos latinoamericanos?

**Objetivo #2:** Este segundo objetivo consiste en analizar la tecnología aduanera en la facilitación del comercio exterior dominicano, que identificamos de la siguiente manera:

- Pregunta #1: ¿Cuáles son los principales desafíos del Sistema Portuario Dominicano, en respuestas a las demandas de los mercados y usuarios, desde el punto de vista de la

competitividad regional y la facilitación del comercio exterior a través de la tecnología aduanera?

- Pregunta #2: Ante la incorporación e integración de las nuevas tecnologías en la vida cotidiana, ¿cómo se ha caracterizado y evolucionado la aduana dominicana?
- Pregunta #3: ¿Cuáles han sido las acciones del gobierno para actualizar y modernizar la aduana dominicana?

## **1.2.- Pertinencia del tema de Investigación**

Para que una investigación sea pertinente se requiere que tenga sentido, enfrente un problema real, se sitúe en las implicaciones de los resultados para un contexto dado, sea interdisciplinaria, tenga relevancia global, y que asuma responsablemente las consecuencias de sus hallazgos (De Roux, 1994).

La pertinencia es un criterio fundamental para la elaboración de un proyecto académico, de investigación, de innovación, de inversión, etc. En este sentido, la pertinencia establece el grado de necesidad e importancia del proyecto dentro del campo o disciplina en que se desarrolla, así como su adecuación e idoneidad para la realidad en que será aplicado. Un proyecto pertinente es aquel que guarda relación de afinidad y eficacia con las necesidades formativas del entorno social y laboral, y por lo tanto es congruente con esas exigencias del medio externo.

República Dominicana está localizada en un sitio privilegiado, que al contar con 1,666.4 km de costas y con una totalidad de 16 puertos y terminales comerciales, debidamente habilitadas, es atractiva para el desarrollo de un sistema portuario viable, estratégico y competitivo.

La línea litoral de República Dominicana ha sido dimensionada en 1,527.268 km., más otros 141.12 km., correspondientes a las islas adyacentes para totalizar 1,668.4 km. Físicamente el territorio continúa hacia el océano con una plataforma insular de 5,863.50 kms<sup>2</sup>. No obstante, el 85% del movimiento de la carga está concentrada en solamente cuatro (4) puertos comerciales, siendo los más importantes: el Puerto Rio Haina, el Puerto Multimodal Caucedo, el Puerto Manzanillo, y el Puerto de Puerto Plata, que, entre todos, manipulan aproximadamente el 96% de la carga contenerizada del del sistema portuario del país, lo que hace pertinente el análisis del sistema portuario vis a vis su productividad, eficiencia y competitividad, acompañado de una organización aduanal que favorece y facilita el comercio.

Anterior a la apertura económica del país en los años de la década de 1970, los puertos dominicanos se caracterizaban por ser organizaciones que operaban con diferentes restricciones y marcadas debilidades, generando una calidad y una productividad inferiores a los estándares internacionales, además, en ese período, las inversiones públicas resultaban insuficientes.

Para enfrentar los retos y desafíos de la apertura económica a los mercados globales, los puertos dominicanos establecieron como objetivo primordial, aumentar su grado de productividad y de competitividad, entendiéndose, como la capacidad de la organización para desarrollar y mantener sistemáticamente las ventajas que aseguren una posición predominante en el mercado donde opera.

A República Dominicana le acompaña un conjunto de características, contextos y situaciones, que favorecen y reclaman la continua consolidación del desarrollo portuario marítimo nacional y de la aduana, por ello, la conveniencia de la investigación que se plantea y realizó. Por ello, la justificación y el porqué de la investigación que se plantea, además, porque aporta conocimientos actualizados y recientes sobre el tema investigado y da luces sobre qué mejoras pueden suponer para los puertos, la aduana y el país.

Se hacen necesarias entonces, realizaciones de cambios y mejoras importantes en el marco jurídico e institucional, así como la puesta en marcha de medidas y acciones inevitables e impostergables para remozar y fortalecer la infraestructura logística y portuaria, el aumento y mejoramiento de las capacidades técnicas y humanas, la promoción de iniciativas orientadas hacia el ordenamiento urbano y de los territorios donde operan los puertos, a los fines de perfeccionar la capacidad de accesibilidad, la movilidad urbana y las condiciones de vida de las comunidades involucradas, así como también, la necesidad de diseñar y poner en marcha una estrategia de marketing internacional, de políticas de fomento a la exportación de productos dominicanos, que permitan hacer un mejor y mayor uso de las capacidades y potencialidades de los puertos, lo que plantea también, la necesidad de implementar una estrategia que consista en provechar la capacidad instalada de los puertos que, repercute en la mejora del nivel de la balanza comercial del país. Es entonces, también importante que, para alcanzar la productividad y competitividad institucional requerida, se cuente con un capital humano que responda y se adapte a las exigencias cambiantes que se presentan, como reto de la transformación que se necesita, y alcanzar el fortalecimiento Institucional, punto focal planteado y propuesto en el Plan Estratégico Institucional



de la Autoridad Portuaria Dominicana (2020b), APORDOM PEI 2021-2024 (Apordom-PEI, 2020).

Correa et al. (2002), indicaron que la modernización del Estado trae aparejada la necesidad de evaluar permanentemente, la eficiencia, la productividad y la efectividad de las políticas, las instituciones, los programas, los proyectos y los recursos que la implementación de la modernidad implica.

Comprender el tipo y el nivel de impacto que los gobiernos están generando ayuda a descubrir, qué está funcionando y que no lo está, para impulsar las áreas con identificadas debilidades y con mayor dificultad económica. Comentan igualmente Correa et al. (2002), que es deber cuantificar y cualificar la diferencia entre los resultados que se obtienen y los beneficiarios de un programa con respecto a lo que esos mismos beneficiarios hubiesen obtenido en ausencia del mismo. Por lo que medir el impacto de los resultados ayuda a valorar el retorno, en variables específicas, de los recursos invertidos en la intervención (Vara, 2007; Morstadt y Vélez, 2018; CAF, 2018).

### **1.3.- Marco teórico y Metodología.**

Este punto tiene un doble contenido. Identificamos, por una parte, el marco teórico de referencia que, en nuestro caso, vendría representado por la literatura que describe el funcionamiento de los sistemas portuarios, así como el que nos describe el de las instituciones implicadas en la actividad portuaria. Una literatura que sirve de base de describir en profundidad las características de la realidad portuaria dominicana, así como aquellos elementos que definan un sistema portuario eficiente.

Para la construcción del marco teórico se llevó a cabo una revisión de literatura relacionada con las actividades portuarias y aduanales, iniciando por los antecedentes, se realizaron consultas de distintas fuentes y bases de datos respecto a qué investigaciones previas abordaron el tema en cuestión, para saber cuál es el estado de la cuestión al momento.

Y esto es, justamente, lo que se explica en este apartado, haciendo referencias explícitas y concretas a los más destacados antecedentes que existen, explicando en qué la investigación se diferencia de lo expuesto por ellos. Busca desarrollar la estructura conceptual del trabajo de investigación, en el cual se debe recurrir a teorías, en el caso que fuera pertinente, así como desarrollar los principales conceptos teóricos relacionados con el tema de la investigación, para lo

cual, se recurrió también a la posición emitida por otros investigadores, así como a las normas vinculadas y a la jurisprudencia. Se ha efectuado una revisión de la literatura, haciendo un resumen de las ideas claves de las fuentes verificadas, así mismo se han integrado síntesis conceptuales específicas sobre el tema de investigación.

Las fuentes secundarias exploradas y seleccionadas incluyeron informes de organizaciones gubernamentales y no gubernamentales, informes de organismos internacionales, investigaciones relacionadas, noticias sobre el contexto, documentos oficiales, periódicos, consultas de libros, artículos de revistas indexadas y otros estudios relacionados con el tema de la investigación.

Una especial atención se ha prestado a las iniciativas nacionales e internacionales sobre la eficiencia del sistema portuario y las aduanas como medio para la facilitación del comercio exterior, las políticas públicas sobre la oferta portuaria, el acceso a servicios de Internet y dispositivos, las iniciativas gubernamentales de impacto que permiten acelerar la eficiencia o minimizar costos. Garantizar un procedimiento de búsqueda y clasificación de las fuentes secundarias que posibiliten el análisis y clasificación de las fuentes con más prestigio por su confiabilidad.

Por otro lado, se recapitularon las informaciones de una manera que se pudo acortar la problemática a investigar, permitiendo el análisis de la revisión de la literatura con la integración de interpretaciones y argumentaciones procedentes de autores de actualidad, rastrear la progresión intelectual del campo de estudio, incluyendo los principales debates y la evaluación de las fuentes relevantes del tema. Respecto a este procedimiento, los autores Paul y Criado (2020) sostienen que, la revisión de la literatura proporciona una descripción general completa de la literatura relacionada con un tema, teoría, método y sintetiza estudios previos para fortalecer la base del conocimiento. Al verificar algunas investigaciones, se han presentado de forma concisa las ideas con la que se identifica la investigación, y otras ideas se articularon como estado del arte.

Otros aspectos que también distinguen a esta sistemática indagación que contribuyen a su calidad y rigor son:

- Un Enfoque Interdisciplinario: La investigación aborda un tema complejo y multifacético que involucra aspectos económicos, logísticos, tecnológicos y legales. La incorporación de diferentes perspectivas y disciplinas en la investigación demuestra un enfoque integral y profundo en el análisis del tema, la relevancia para el Desarrollo Nacional. Al centrarse

en la facilitación del comercio exterior dominicano, la búsqueda aborda un tema de alta relevancia para el desarrollo económico del país. El resultado de esta investigación podría tener implicaciones significativas para la política comercial y la competitividad del país.

- La pesquisa se basó con su muestra en el uso de datos y fuentes confiables y actualizadas para respaldar la investigación. La inclusión de datos sólidos y verificables refuerza la credibilidad de los hallazgos y las conclusiones.

Es preciso tener presente que, fueron incluidos, los análisis comparativos con otros países o regiones con sistemas portuarios y aduaneros similares, lo cual enriqueció la investigación y de igual modo proporciono perspectivas adicionales para entender los desafíos y oportunidades específicas del caso dominicano.

Siempre se insistió en trabajar en favor de la “Contribución al Nuevo Conocimiento”. Ello se expresa en que la investigación se preocupó por aportar nuevos conocimientos, enfoques o recomendaciones que no hayan sido ampliamente explorados o abordados en estudios previos. Esta contribución al conocimiento es fundamental para demostrar la originalidad y el valor de la investigación.

## **Facilitación del Comercio**

Las características principales de la facilitación del comercio implican y se relacionan con la simplificación y armonización de los procedimientos y flujos de información asociados con la importación y exportación de bienes. Asimismo, se enfoca en reducir el tiempo y costo para realizar transacciones comerciales, es decir, en eliminar barreras en las fronteras y puertos. La facilitación del comercio es un vehículo para el desarrollo económico, una mayor competitividad internacional, la integración regional y una inserción estratégica de los países en desarrollo a las cadenas de valor, así lo afirma la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (2015).

La liberalización comercial refuerza el desarrollo económico de los Estados por la eliminación de los aranceles aduaneros, la creación de zonas libres de comercio, el principio de no discriminación y la reciprocidad en los compromisos (Herdegen, 2012,184). Al mismo tiempo, estas ventajas pueden desaparecer, si las transacciones comerciales incluyen gastos excesivos y demoras, entre otros contratiempos. La importancia de la reducción de los gastos comerciales se examina a nivel internacional (OMC, 2015a). Se cree que los obstáculos de procedimientos al comercio tienen efectos más negativos que el arancel. A pesar de que es difícil cuantificar las

estimaciones empíricas, los estudios señalan que el impacto de los obstáculos de procedimientos al comercio es significativo. La Organización Mundial del Comercio (OMC) destaca que las pérdidas experimentadas por las empresas como consecuencia de los retrasos en las fronteras, la exigencia de documentación complicada e innecesaria y la falta de automatización de los trámites oficiales establecidos para el comercio, sobrepasan a veces el costo de los aranceles y otras cargas oficiales (Bacchetta, 1988, 36).

En la misma línea destaca la OCDE que las barreras del comercio pueden ser mucho más nocivas para los flujos comerciales que las tarifas, porque, técnicamente y políticamente, son complejas para descubrirlas, analizarlas y quitarlas. (OCDE, 2018a, 112). La facilitación del comercio reduce los costos. Los estudios señalan que las reducciones ulteriores de los gastos comerciales están vinculadas, en gran medida, con la disminución de las medidas no arancelarias y la introducción de medidas para la facilitación del comercio (Duval et al, 2015).

Se considera que la facilitación y liberalización del comercio proporcionan significativos resultados mediante la reducción de los obstáculos al comercio exterior. A pesar del largo periodo de estudios sobre la simplificación del comercio, todavía no existe una única definición del término «facilitación del comercio» que es bastante amplio, dado que incluye varias áreas temáticas relacionadas con la exportación y la importación, la organización del transporte, el financiamiento de la transacción comercial, los seguros, etc.

Las organizaciones internacionales han desarrollado definiciones propias y conceptos operacionales específicos con respecto al término facilitación del comercio. Evidentemente, esta situación responde a sus respectivos intereses y mandatos, así como sus particulares necesidades, posibilidades, tiempo de existencia, objetivos y acuerdos ya alcanzados (Izam, 2001, 8). La Organización Mundial del Comercio no ha ofrecido una definición formal del significado de «facilitación del comercio» aunque la Conferencia Ministerial de Singapur de 1996 ha permitido un trabajo científico sobre la simplificación del comercio. La OMC afirma que, «han rehusado siempre a la definición formal de la facilitación del comercio, tanto por la imposibilidad de llegar a un acuerdo al respecto como por el deseo de no excluir posibles aspectos de trabajos futuros» (OMC, 2015b, 4).

La definición de «facilitación de comercio» puede tener una visión diferente. Por ejemplo, después de los ataques terroristas a los Estados Unidos de América en 2001, se percibe que la facilitación del comercio pasa a través de las aduanas en su función de proporcionar seguridad en la cadena de suministro mundial.

Esto solo es posible, sin detener el comercio debido a las interminables e innecesarias inspecciones, a través de servicios aduaneros modernos (Carvalho, 2013, 22).

Actualmente hay un enfoque nuevo en la facilitación del comercio a raíz de la pandemia del COVID-19 (Coronavirus), que tiene un carácter global e influye en el comercio mundial. Los

Estados trabajan para aumentar la capacidad del tráfico e intercambio de los datos, con gastos mínimos o sin ellos, y también reducen los gastos operacionales vinculados con el pago digital.

Las organizaciones internacionales se ocupan de la entrega de documentos en formato electrónico, de pagos electrónicos, de minimización de costos y de la aplicación de tecnologías de la información (OMC, 2020, 6).

## **Contenido de la Facilitación del Comercio**

Las definiciones de la facilitación del comercio varían, pero pueden diferenciarse dos puntos de vista: **estricto o amplio**.

En sentido estricto, solo abarcan los procedimientos administrativos, es decir, las formalidades aduaneras y no aduaneras. La facilitación del comercio se refiere a la simplificación y racionalización de los procedimientos aduaneros y otros trámites administrativos que obstaculizan, retrasan o encarecen la circulación de la mercancía a través de las fronteras internacionales (OMC, 2015b, 40). Díez en la misma línea, afirma que la facilitación del comercio supone la simplificación y armonización de formalidades (Díez, 2009). Jaén señala que la «facilitación del comercio se refiere a aspectos relacionados con un entorno más predecible, seguro y eficiente del comercio internacional, a través de la simplificación, estandarización y armonización de las formalidades administrativas» (Jaén, 2010, 108).

La visión estricta se relaciona con las actividades de la OMC (Sheperd, 2016), la cual indica que «la simplificación, armonización y modernización de los procedimientos aduaneros, tendrá

repercusiones de primer orden en la reducción de los costos y los plazos de la actividad comercial» (OMC, 2015b, 38).

Debemos subrayar que tanto la facilitación del comercio como la simplificación, racionalización y eliminación de las formalidades innecesarias, ha sido vista tradicionalmente como una actividad de carácter menor en la estructura jerárquica de la política comercial y en los negocios internacionales. Hasta ahora las exigencias de las formalidades aduaneras componían una parte insignificante de las disposiciones del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) y de la OMC. En los artículos del GATT se formularon disposiciones de facilitación de las formalidades aduaneras. El Convenio Internacional sobre Simplificación y Armonización de Regímenes Aduaneros (Convenio de Kyoto Revisado) se compone del artículo V del Acuerdo del GATT «Libertad del Tránsito» y del artículo VIII, Derechos y formalidades en el ámbito de la importación y exportación entre otros. El nuevo Acuerdo de facilitación del comercio de la OMC contiene diferentes medidas modernas de reducción a los obstáculos al comercio exterior, en su mayor parte relacionadas con las formalidades aduaneras.

El término facilitación del comercio, en sentido amplio, no se limita a un sector específico (por ejemplo, formalidades aduaneras) y abarca toda la cadena de suministro (Moisé, Orliac y Minor, 2011), comprende los cambios tanto dentro del país como un espectro completo de políticas que podrían reducir los costos del comercio internacional, excepto las reducciones arancelarias (Sheperd, 2016). Los aspectos que incluye el término facilitación del comercio, en sentido amplio, se pueden examinar como las cuestiones complementarias para reducir los obstáculos al comercio exterior.

Según la UNCTAD la definición de facilitación del comercio puede incluir toda medida que agilice una transacción comercial y permita ahorrar tiempo y gastos (UNCTAD, 2006, 8). En la misma línea indica la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE) que la facilitación del comercio se refiere a las políticas y medidas destinadas a reducir los costos del comercio, mediante la mejora de la eficiencia en cada fase de la cadena de comercio internacional (OCDE, 2011,7).

La facilitación del comercio en un sentido amplio, no solo se refiere a los procedimientos y prácticas comerciales asociados los mismos sobre la importación y exportación de bienes, eficiencia del transporte (infraestructura portuaria o logística de transporte) o los servicios a los

exportadores (Calvo Mayayo, 2005, 24). Implica, necesariamente, procedimientos internacionales de transporte. El futuro régimen legal internacional de facilitación del comercio, bajo los auspicios de la OMC, merece un análisis detallado desde el punto de vista del transporte (Jaimurzinala, 2004, 4).

### **Clasificación de las dimensiones «suave», «dura» y «digital» de facilitación del comercio.**

Los doctores Nikiforovich y Victorovna, (2021), definen la facilitación del comercio en tres dimensiones: «suave», «dura», «digital».

Algunas definiciones mencionadas de la facilitación del comercio, tanto en sentido amplio como estricto, implican las inversiones en infraestructuras «duras» (Portugal-Pérez y Wilson, 2010).

La definición «dura» de la facilitación del comercio prevé un espectro completo de medidas, excepto las reducciones arancelarias, que pueden bajar los gastos del comercio internacional, en particular se relaciona con las infraestructuras físicas, puertos, aeropuertos y transporte.

La definición «suave» se concentra en los procedimientos administrativos en la frontera y los puertos, como la aduana y también otros organismos estatales. Se relaciona con la «infraestructura» normativa y procedimental.

La OMC (2015, b) destaca que unas definiciones de la facilitación del comercio se circunscriben a las inversiones en infraestructuras no materiales («suave»), mientras que otras definiciones abarcan también las inversiones en infraestructuras materiales («dura»).

Las dimensiones de la facilitación el comercio mencionadas por Portugal-Pérez y Wilson pueden ser completadas por una dimensión «digital» que responde a los retos relacionados con las barreras digitales. La ausencia de estas tecnologías para el uso común de la información entre los órganos gubernamentales se identifica como una barrera para el comercio exterior, la carencia de estas tecnologías dificulta controlar los procesos y comprobar los documentos (UNNExT, 2014).

La facilitación del comercio digital es una dimensión nueva de la facilitación del comercio. A diferencia de otras dimensiones, que tienen por objeto mejorar la eficiencia de los flujos comerciales a través de las fronteras y dentro del país, la facilitación del comercio digital prevé

una solución digital, relacionada con la introducción y modernización de la infraestructura para la tramitación electrónica de documentos de comercio y el intercambio de información relacionada, incluyendo sistemas informáticos.

Por soluciones digitales se entienden la presencia y disponibilidad de la infraestructura, el acceso y la aplicación de los sistemas de información y la internet, y la seguridad de las tecnologías de la información. Por ejemplo, el Instituto de comercio del Banco Asiático de Desarrollo sostiene que la facilitación del comercio digital es la aplicación de las tecnologías modernas de la información y las comunicaciones para simplificar y automatizar los procedimientos comerciales internacionales (Duval y Mengjing, 2017).

Grainger señaló que la modernización del comercio y los procedimientos aduaneros por medio del uso de las tecnologías de la información se considera un elemento complementario de la simplificación, de la estandarización y la armonización (Grainger 2011, 48; 2008).

Según Widdowson, la automatización no es una condición especial de la facilitación del comercio (Widdowson, 2004). También el uso de la tecnología de la información se considera como un medio facilitar el comercio y no como un objeto por sí mismo (OCDE, 2005), en este caso se considera como un instrumento de apoyo de la aplicación de medidas de gestión aduanera. Además, los instrumentos internacionales y las disposiciones del GATT y la OMC no exigían su uso, por ejemplo, los artículos V, VIII y X del GATT no prevén el uso de la tecnología de la información, El capítulo siete (7) del Convenio de Kyoto implica que la aduana empleará la tecnología de la información a fin de respaldar las operaciones aduaneras, cuando su aplicación resulte rentable y eficaz tanto para la aduana como para el comercio.

También, como principio, prevé la máxima utilización de la tecnología de la información. Sin embargo, las disposiciones del Convenio de Kyoto no imponen a los Estados la obligación de aplicar las tecnologías de la información.

Se han realizado esfuerzos para elaborar un marco de facilitación del comercio digital en base a distintos niveles, incluyendo internacional y regional. En el nivel internacional la facilitación del comercio digital se busca mediante la elaboración de recomendaciones y disposiciones de tratados multilaterales. Las recomendaciones de las organizaciones internacionales juegan un papel importante para facilitar el comercio digital. Al principio las medidas de facilitación del comercio digital se contenían en los instrumentos de soft law (ley



blanda), por ejemplo, la Recomendación No. 33 de CEPE/ONU implica de la ventanilla única para el comercio. En el presente distintas herramientas de facilitación del comercio digital se incluyen en documentos que tienen un carácter obligatorio.

Según C. Fernández Liesa (2019, 130) «instrumentos de la *soft law* (ley suave) del pasado con el derecho vigente actual, por lo que es predecible ese tránsito en otros sectores que, en el momento actual, son recomendatorios».

A diferencia de los acuerdos multilaterales derivados de la Ronda de Uruguay, que ignoran en gran medida la cuestión de las tecnologías que los Miembros pueden utilizar para cumplir con sus obligaciones, el AFC se refiere explícitamente a una serie de tecnologías digitales (OMC, 2018, 182). Se cree que «la adopción más generalizada de tecnologías de la información y las comunicaciones y la automatización de los procedimientos aduaneros son algunos de los instrumentos más eficaces para facilitar el comercio y mejorar la eficacia en la recaudación de ingresos» (OMC, 2015b). El Acuerdo de la simplificación del comercio de la OMC contiene una serie de disposiciones dedicadas a las perspectivas del uso de las tecnologías de la información para la simplificación del comercio internacional relacionados con los artículos V, VIII y X del GATT, se trata de intercambio de datos y documentos, presentación de documentos en formato electrónico, uso del sistema de pago, aplicación de la ventanilla única para el comercio y los estándares internacionales para el comercio digital.

Casi cada artículo del Acuerdo puede ser cumplido eficientemente solamente a través de las tecnologías de la información. Por ejemplo, el párrafo 2 del artículo 1 del Acuerdo exige que los Miembros faciliten diversos tipos de información «por medio de la Internet».

El párrafo 1 del artículo 7 requiere que los Miembros incluyan la presentación anticipada de documentos en «formato electrónico». El párrafo 2 del artículo 10.2 solicita que los organismos gubernamentales acepten una «copia electrónica» de un documento. También el Acuerdo contiene el artículo 10 sobre la aplicación de la ventanilla única. El artículo 12 prevé que las comunicaciones entre autoridades aduaneras de distintos países puedan llevarse a cabo por medios electrónicos (OMC, 2018).

Las disposiciones que contienen el Acuerdo en la mayor parte tienen un carácter recomendatorio, al mismo tiempo el Acuerdo es obligatorio para los miembros de la OMC.

Se han revisado los instrumentos internacionales con el objetivo de incluir las normas relacionadas con el uso de las tecnologías de la información, incluso el Convenio para facilitar el el tráfico marítimo internacional de la Organización Marítima Internacional y el Anexo 9 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

La facilitación del comercio digital ha adquirido importancia por medio de varias iniciativas regionales. Las disposiciones figuran en los acuerdos de libre comercio y exigen a las partes crear un entorno digital que facilite el intercambio de datos entre los participantes del comercio y las autoridades gubernamentales.

Las investigaciones modernas estudian el impacto de la nueva generación de medidas de facilitación del comercio, en particular del comercio internacional sin papel (virtual), que tienen un efecto más relevante que las medidas tradicionales para reducir los costos del comercio y aumentar el comercio regional. Los estudios señalan una reducción significativa de casi dos terceras partes de los gastos comerciales por la aplicación de las tecnologías de la información, a diferencia de la aplicación de las medidas de simplificación del comercio no digitales.

La aplicación de las tecnologías de la información puede reducir los gastos desde un 20% hasta un 87% para las transacciones (Duval et al, 2018). Las investigaciones muestran que las tecnologías de la información pueden mejorar considerablemente los índices de comercio, por ejemplo, tienen un impacto en la reducción de gastos, ahorro de tiempo y aumento de la competitividad.

Los datos sobre el uso de las tecnologías de la información muestran sus diferentes niveles de integración y digitalización. En el nivel internacional, la idea del uso de las tecnologías de la información para la facilitación del comercio apareció en los finales de los años setenta del siglo XX, en particular en 1979 se previó el intercambio electrónico de datos (EDI), en 1981 eran elaboradas plataformas para el sector de aduanas como el Sistema Aduanero Automatizado (SIDUNEA), en el año 1989 en el nivel nacional fue creada la primera ventanilla única para el comercio en Singapur «Trade Net» y Suecia, «Customs Information System» (Sistema de Información Aduanera). Desde entonces, el sistema de ventanilla única ha pasado de ser una plataforma de estadísticas de exportación a un instrumento amplio de facilitación del comercio. La ventanilla única nacional en la era moderna incluye casi todos los aspectos de la facilitación del comercio en un solo mecanismo, incluye la aceptación de copias electrónicas y la gestión

coordinadora de fronteras entre otros. En el presente, la tendencia refleja que en la base de la ventanilla única aparecen las plataformas para el comercio que prevén la aplicación de la cadena de bloques, por ejemplo, un proyecto entre China y Singapur llamado “Global Trade Connectivity Network” (Red de conectividad comercial global) (OMA, 2018).

La facilitación del comercio digital puede tener distintas formas. Suele considerarse que no existe un modelo universal de las tecnologías de la información para el comercio exterior.

El uso de estas tecnologías se aplica principalmente para reducir tiempo y costos. Las organizaciones internacionales destacan algunos grupos relacionados con las tecnologías de la información, por ejemplo, las Comisiones regionales de Naciones Unidas prevén los siguientes grupos: el comercio digital sin papel, comercio transfronterizo sin papel y el uso de tecnologías sostenibles que incluye las medidas en las categorías de «Facilitación del comercio para las medianas y pequeñas empresas», «Mujeres en la facilitación del comercio» y «Facilitación del comercio del sector agrario» (UNRCs, 2019).

Al mismo tiempo, las tecnologías de la información reducen el costo y el tiempo dentro del país, incluso de almacenamiento e inventario, de transporte y logística por medio de la inteligencia artificial, las cadenas de bloques. Los sellos electrónicos, identificación por radio frecuencia (RFID) y el Sistema de Posicionamiento Global, entre otros. Como se puede observar, las tecnologías de la información se amplían y tienen por objeto garantizar la integridad de la cadena de suministro y su visibilidad y es más que una simple red de comunicación entre los organismos gubernamentales.

Para concluir, se puede decir que la facilitación de comercio tiene varias definiciones y puede diferenciarse desde dos puntos de vista, estricto y amplio, en particular la facilitación del comercio se examina en sentido estricto en los procedimientos, mientras que la definición amplia comprende a los cambios dentro del país. Un concepto amplio de facilitación del comercio incluye todos los procedimientos relacionados con la circulación de mercancías a través de las fronteras de los países. Algunas de las definiciones mencionadas de la facilitación del comercio en el sentido amplio implican inversiones en infraestructura «suave» y otras abarcan inversiones en infraestructuras «dura». Las dimensiones pueden ser completadas por la «dimensión digital» que responde a los retos mencionados en la Agenda 2030 de «brecha digital» por medio de la creación

de la infraestructura de las tecnologías de la información para facilitar los procedimientos del comercio internacional.

Por otro lado, y para completar de forma eficiente nuestro conocimiento de la realidad que presentan los sistemas portuario y aduanero dominicanos, además de apoyarnos en las estadísticas disponibles que nos permitirían una primera aproximación a su descripción, nos vamos a apoyar, para enriquecer nuestra investigación, en el desarrollo de una serie de encuestas dirigidas a recoger la opinión de expertos como instrumento metodológico relevante para el conocimiento tanto de la situación como de las posibilidades de mejora que ofrece el sistema portuario dominicano.

Las encuestas representan un elemento fundamental en nuestra investigación por cuanto recogemos, a partir de la opinión de expertos con amplia experiencia de trabajo en los ámbitos relacionados con la actividad objeto de estudio, una información particularmente rica no sólo en lo que hace referencia a los aspectos formales que afectan al sistema portuario, sino a aquellos aspectos relacionados con su funcionamiento práctico en el día a día. Estamos recogiendo el punto de vista de una serie de personas perfectamente informadas y conocedoras del medio con el doble objetivo de testar la realidad de los sectores, así como de recoger su punto de vista en torno a su evolución futura.

Se han llevado a cabo dos encuestas:

- (1) “Análisis de la Eficiencia del Sistema Portuario y la Tecnología Aduanera en la Facilitación del Comercio Exterior Dominicano, durante el Siglo XXI”, y
- (2) “Análisis de la Incidencia de la Implementación de la Tecnología en los procesos Aduanales para la facilitación del Comercio Exterior Dominicana”.

La primera de ellas iría dirigida a evaluar al Sistema Portuario dominicano haciendo un planteamiento más general mientras que la segunda particularizaría su estudio en el análisis de los efectos conseguidos sobre la eficacia conseguida en el funcionamiento de las gestiones aduaneras como consecuencia de los cambios tecnológicos habilitados en nuestros puertos.

La realización de encuestas cualitativas representa un instrumento de investigación perfectamente reconocido y de gran utilidad cuando se trata de conocer fenómenos complejos que requieren conocimientos muy específicos en las personas entrevistadas. Sabemos que la investigación cualitativa es un método para recoger y evaluar datos no estandarizados, en los

cuales, en la mayoría de los casos, se utiliza una muestra con el fin de obtener una comprensión más profunda de sus criterios de decisión y de su motivación (Hernández et al, 2014).

En línea con los objetivos de investigación, se aplicó la encuesta a todo un conjunto de intervinientes en la actividad portuaria implicados en las tareas objeto de análisis teniendo especial cuidado en recoger todo el abanico de instancias participantes.

El trabajo de campo que se llevó a cabo nos aproxima al conocimiento real y completo de una realidad que es muy heterogénea en la que están presentes muchos agentes distintos con intereses varios y diferentes. Representa, como señala Malhotra, (2008) un instrumento especialmente útil cuando se trata, como es nuestro caso, de obtener información muy específica.

#### **1.4 Enumeración y contenido de los capítulos de la Investigación**

Con el fin de evaluar la calidad y el rigor de la presente investigación, resultó necesario e importante identificar los aspectos más relevantes y sobresalientes que se destacan en el índice de su contenido. Aquí, se merece destacar algunos puntos clave que permiten hablar de calidad y rigor del trabajo de investigación.

Por los objetivos de la investigación de Comercio Internacional en cada capítulo del trabajo de investigación "Análisis de la incidencia de la eficiencia del sistema portuario y la tecnología aduanera en la facilitación del comercio exterior dominicano en el siglo XXI", se enumeran y brevemente se describe el contenido de cada uno de los capítulos que forman parte de la investigación.

En el Capítulo 2, se presentan los aspectos más relevantes del comercio exterior dominicano en el siglo XXI. Se inicia por analizar el marco de la política de comercio exterior de la República Dominicana se evalúan los tratados de libre comercio suscritos por República Dominicana en términos de costos y beneficios, se describe la economía dominicana y su estructura de comercio exterior. También se realiza una Investigación detallada sobre las exportaciones e importaciones dominicanas, tanto nacionales como de las zonas francas industriales establecidas en todo el territorio. Adicionalmente, se analizó la actividad portuaria y el transporte marítimo de y en República Dominicana. En el ámbito de comercio exterior se examinó la balanza de pagos y la balanza comercial dominicana y se Identifican los principales socios comerciales de República Dominicana. Igualmente, se incluyeron algunas, consideraciones

sobre el comercio exterior dominicano y se estudió la geografía de los flujos de comercio exterior dominicano.

En su Capítulo 3, se Investiga sobre la historia y evolución del sistema portuario dominicano, se analiza la estructura del sistema portuario dominicano, incluyendo la administración marítima, se estudia la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM) y la Dirección General de Aduanas (DGA). Al estudiar el transporte marítimo y los tipos de buques, se hace en función de la tipología de carga, se clasifican los puertos marítimos y se describen los principales tipos de terminales portuarias y sus elementos característicos. Fue también importante examinar la conectividad marítima y portuaria del sistema portuario del país, se analiza la generación de los puertos y la posición de República Dominicana como Hub logístico de carga internacional. Para completar el capítulo, se describe cada uno de los 16 puertos comerciales dominicanos y el movimiento de embarcaciones en puertos y terminales portuarias y se investigó la normativa del sistema portuario dominicano, tanto a nivel internacional como a nivel nacional.

En el siguiente Capítulo 4 del trabajo, se investigó y analizó la historia y la evolución de las aduanas dominicanas, primeramente, se describieron los aspectos institucionales de las aduanas incluyendo su misión, visión, objetivos y valores, se analizaron sus funciones, sus atribuciones y potestades. Se estudió la estructura institucional de las aduanas, se analizó el papel de las aduanas dentro del contexto del comercio exterior dominicano. Además, se examinó la normativa aplicable a las operaciones aduaneras dominicanas, se describieron las modalidades, los regímenes, procedimientos y operaciones de las aduanas, y se Investigó y evaluaron los aportes de las aduanas a la economía dominicana. Por otra parte, también, se estudiaron las prácticas tecnológicas para el aforo y desaduanamiento en los puertos, y se analizó la correlación entre las aduanas y la autoridad portuaria dominicana.

Se continuó con el subsiguiente capítulo 5 relativo con el análisis y rol estratégico de la tecnología de información en las aduanas. Se describió el sistema de gestión de información aduanera y sus principales áreas de aplicación, y se realizaron consideraciones sobre la evaluación post-importación. Se identificaron las dificultades para evaluar los sistemas de gestión de información aduaneros, se analizó la evolución y los aspectos fundamentales de la tecnología aduanera en República Dominicana en el siglo XXI. También se estudiaron los sistemas implementados como: el CESM, el SIADOM, el Sistema Integrado de Gestión Aduanera (SIGA)

y la Ventanilla Única Integrada para el Comercio Exterior (VUCE). Igualmente, se investigó sobre el alcance y la aplicación de la tecnología en los procesos aduaneros, incluyendo el laboratorio de la Dirección General de Aduanas y el uso de equipos de rayos X.

En el Capítulo 6, se presenta, interpreta y analizan los resultados de las encuestas y entrevistas realizadas sobre la incidencia de la eficiencia del sistema portuario y la tecnología aduanera en la facilitación del comercio exterior dominicano en el siglo XXI.

Concluimos nuestra investigación con el capítulo 7 que dedicamos y sintetizamos las principales conclusiones derivadas de nuestro trabajo en el que incluimos, también, aquellas recomendaciones prácticas dirigidas a mejorar la eficiencia del sistema portuario y la tecnología aduanera. Estas recomendaciones pudieran ser valiosas para las autoridades gubernamentales y los actores involucrados en el comercio exterior.

**CAPITULO II.**  
**ASPECTOS RELEVANTES DEL COMERCIO EXTERIOR**  
**DOMINICANO EN EL SIGLO XXI**



## 2.1.- Introducción

Según el relato del historiador Colomo (2005), en su libro sobre “Los Fundamentos y Transformaciones históricas contemporáneas: la formación del espacio económico mundial del siglo XVI al siglo XXI” que, aunque los escritos no señalan exactamente cuándo se dieron los primeros pasos del comercio exterior dominicano, y partiendo de que el mismo está sustentado en las primeras exportaciones e importaciones, y que la historia sostiene que los primeros intercambios comerciales formales e informales fueron fruto del descubrimiento del continente americano en siglo XVI, por lo que la lógica ayuda a confirmar que la salida de mercancías como el oro, la plata y la madera y la entrada al país de animales y especias, entre otros, dieron origen al comercio exterior de la isla la Hispaniola con la corona de España.

De igual manera, la autora Cecilia Huesca Rodríguez, (2012), en su libro sobre “Comercio Internacional”, considera que el comercio exterior empezó a adquirir importancia a partir del siglo XVI con la creación y expansión de los imperios coloniales europeos y se convierte en un instrumento de política imperialista y expansionista. Un país era rico o pobre dependiendo de la cantidad de oro, plata y otros metales preciosos que obtuvieran, tuvieran y acumularan. El imperio buscaba conseguir mayor riqueza al menor costo posible. Este modo de comercio internacional se conoció como “mercantilismo” y predominó durante los siglos XVI y XVII. Según Huesca Rodríguez (2012), durante este periodo, los principales productos comercializados a nivel internacional fueron:

- La explotación del oro: Este metal se constituyó en el principal renglón de exportación de la colonia española.
- La Industria Azucarera: Durante casi todo el curso del siglo XVI el azúcar fue el renglón de explotación fundamental de la colonia de Santo Domingo, aparte de otros productos de menor importancia, como la madera y pieles de animales.

Durante los primeros siglos después del descubrimiento de la isla la Hispaniola por la corona española, la tala y exportación de madera preciosa, en particular la caoba, representó un renglón importante para el comercio exterior dominicano. Respecto al renglón de importación, con la colonización de la “Hispaniola”, al país llegó el ganado vacuno, las especias, los cítricos, la caña de azúcar, el trigo, el aceite de oliva, la avena, las manzanas, el vino, las uvas, las zanahorias, las lechugas, la cebada, las prendas de vestir, entre otros productos de producción.

Al producirse las invasiones haitianas de 1801 y 1804 en toda la isla, el comercio de exportación de la colonia de Santo Domingo (Saint Domingue, en el idioma francés), ahora bajo el gobierno de Toussaint Louverture<sup>1</sup>, líder de la revolución antiesclavista e independentista en Haití, adquirió cierta dinámica. Por un lado, las medidas dictadas por Louverture en el plano agrícola, así como las leyes de incentivos a la producción de tabaco, café, cacao y frutos menores, se implementaron para ser destinados a la exportación, las que dieron un empuje importante al desarrollo de las corrientes comerciales con el exterior y, por otro lado, la apertura de los puertos y la liberalización de impuestos al comercio, completaron el cuadro que le deparó el dinamismo al comercio exportador de entonces.

Con la intervención militar del ejército estadounidense en República Dominicana en los años de 1916 a 1924 y durante todo el tiempo comprendido de la dictadura de Rafael Leónidas Trujillo (1930-1961), de la nación dominicana, el azúcar se convirtió en el renglón principal de las exportaciones dominicanas, orientadas básicamente al mercado norteamericano e inglés. La mayoría de las importaciones durante ese período provenían principalmente de los Estados Unidos de América, llegando a alcanzar más de un 50% de las exportaciones (X) y de las importaciones (M) totales, claro, haciendo la salvedad de que la balanza comercial  $BC = X - M$ , favoreció siempre a los Estados Unidos de América. La situación o resultado histórico de la balanza comercial entre ambos socios comerciales ha estado sustentada, no solo por la cantidad de mercancías, sino que la diferencia radica en el valor de las mercancías.

El azúcar fue un bien tradicional y el principal rubro de exportación, que constituía el 60% del valor total de las exportaciones del país con el resto del mundo, acompañado, en ocasiones, por metales preciosos, en especial el oro, pero que, por los costos de extracción y por la falta de maquinaria, de tecnología y de potencial humano, no alcanzaron los niveles de calidad, estandarización, eficiencia y eficacia y, por lo tanto: la constancia requerida.

En el año 1961, finalizada la dictadura del presidente Rafael Leónidas Trujillo, las exportaciones dominicanas iniciaron y mantuvieron una escala ascendente hasta el momento de la guerra civil del 24 de abril de 1965, que tuvo repercusiones negativas para el comercio exterior dominicano.

---

<sup>1</sup> Toussaint Louverture murió el 7 de abril de 1804, casi a los sesenta años de edad, en Francia. Había sido capturado y desterrado por sus enemigos, tras liderar la revuelta de esclavos más exitosa en la historia del continente americano.

La consolidación del sector turismo, el aumento de las remesas recibidas de la diáspora dominicana, el importante cometido de la inversión extranjera directa (IED), así como la instalación de las zonas de libre comercio para fomentar las exportaciones, ayudaron a convertir a República Dominicana en una economía abierta y la segunda economía de mayor crecimiento en la región de Latinoamérica durante la década de los años 1960.

A partir del año 1966 y hasta finales de la década de los años 1980, las exportaciones dominicanas readquieren su dinámica, favorecida por los altos precios de los productos (efecto precios) agrícolas, (principalmente del precio del azúcar). Sin embargo, como política pública y de desarrollo, el gobierno orientó las divisas y las inversiones hacia la industria de la construcción y los servicios principalmente y en menor grado hacia la producción agrícola.

El cambio en el marco de las políticas comerciales en República Dominicana durante los últimos 30 años no solo ha sido considerable, sino sobrecogedor y dramático. Los pilares de esta transformación han sido dos reformas arancelarias y el desmantelamiento de barreras no arancelarias, que liberalizaron sustancialmente las importaciones de bienes; una legislación que otorga incentivos fiscales a las zonas francas de exportación, la Ley 8-90 sobre Fomento de Zonas Francas (Consejo Nacional de Zonas Francas de Exportación, 2020) y la Ley de inversión extranjera (Ley No.16-95 de 1995 y su reglamentación), que ofrece un trato nacional preferente a los inversionistas extranjeros y la implementación de leyes y reglamentos específicos, que hicieron más transparente las reglas del juego del comercio exterior dominicano. No obstante, cabe señalar que, también han hecho al comercio exterior mucho más complejo y difícil de manejar. Simultáneamente, el país continúa desarrollando una activa agenda de negociaciones comerciales multilaterales y regionales, las que se han traducido en compromisos generales y específicos de liberalización y mayor apertura comercial.

## **2.2- Marco de la Política de Comercio Exterior Dominicano**

Este es un apartado que dedicamos a la exposición de la política comercial: primero la internacional que afecta a República Dominicana y segundo, la propia de República Dominicana.

### **2.2.1.- Normativa internacional.**

La política de comercio exterior puede otorgar poderosos incentivos o desincentivos a la producción, por medio de su influencia en los precios y las cantidades de los productos

competidores que se importan en el país y a través de sus efectos sobre los precios internos recibidos por las exportaciones. Se dice que las políticas que encarecen los precios de las importaciones en el mercado interno proporcionan protección económica.

Los instrumentos principales de la política comercial son las cuotas y los aranceles por el lado de las importaciones, y varios tipos de incentivos cuando se trata de las exportaciones. En algunos casos se usa una combinación de cuotas y aranceles (conocidas como “cuotas arancelarias”), según la cual se aumentan los aranceles cuando las importaciones exceden una cantidad establecida.

Desde las desastrosas guerras de aranceles de la década de los años 1930, los aranceles “Smoot-Hawley”, que profundizaron la “Gran Depresión”, desataron la última gran guerra comercial de EE.UU., (BBC (2019), el propósito de las negociaciones ha sido el desmantelamiento progresivo de las barreras al comercio internacional.

Existe consenso que los aranceles elevados no sólo estimulan medidas de represalia de parte de los socios comerciales, sino que también conducen a ineficiencias en la estructura productiva del propio país, al quitar la presión para incrementar la productividad y reasignar los recursos productivos a ramas o productos más competitivos.

Muchos países en vías de desarrollo se han beneficiado del incremento del comercio internacional en las décadas recientes. República Dominicana ha sido una clara receptora y beneficiaria. Por ejemplo, Eugenio Diaz-Bonilla & Lucio G. Reza, (1997), han señalado que América Latina y el Caribe han disfrutado durante décadas de una balanza comercial agrícola positiva neta por décadas, que, en 1996 había alcanzado los US\$ 20,2 mil millones de dólares de EE.UU.

Los beneficios derivados del aumento del comercio internacional hacen que los países en desarrollo tengan interés en promoverlo y en asegurar que las normas del comercio internacional sean justas. Sin embargo, desde que concluyó la Ronda Uruguay, (OMC, 1994), que tuvo lugar en 1994, comenzó en septiembre de 1986 en Punta del Este (Uruguay) y culminó en 1994 en Marrakech (Marruecos), con la firma del Acuerdo de Marrakech (Acuerdo constitutivo de la Organización Mundial del Comercio). Duró siete años y medio, casi el doble del plazo previsto. Hacia el final participaron en ella 123 países. Abarcó la casi totalidad del comercio, desde los cepillos de dientes hasta las embarcaciones de recreo, desde los servicios bancarios hasta las

telecomunicaciones, desde los genes del arroz silvestre hasta los tratamientos contra el SIDA. Simplemente, fue la mayor negociación comercial que haya existido jamás y, muy probablemente, la negociación de mayor envergadura, de cualquier género en la historia de la humanidad. Abarcó diversos temas como la reducción de subsidios agrícolas, un acuerdo para permitir el libre acceso de textiles y prendas de vestir provenientes de los países en desarrollo, así como la ampliación del alcance de los derechos de propiedad intelectual. (Ronda de Uruguay 1986 - Universidad EAFIT),

Sin embargo, a raíz de ello, los países desarrollados han incrementado sus exportaciones más que los países en vías de desarrollo, y han surgido justificadas preocupaciones sobre la continuación de las medidas de protección agrícola en los países desarrollados. Temas de esta naturaleza afloran y figuran prominentemente en las rondas de negociaciones sobre el comercio internacional.

Durante la última década del siglo XXI, la protección agrícola se ha reducido más lentamente que la protección industrial. El profesor de la universidad de Standford, Timothy Josling en su libro: “The WTO and Agriculture (Critical Perspectives on the Global Trading System and the WTO)”, editado por Kym Anderson, (Josling, T.,(2005), que traducido lee: “La OMC y la agricultura (Perspectivas críticas sobre el sistema de comercio mundial y la OMC)”, ha analizado el conjunto de los aranceles prevalecientes en el mundo y ha escrito:... los aranceles de los productos manufacturados se encuentran actualmente a niveles modestos en la mayoría de los países industrializados y en un creciente número de países de ingresos medianos y bajos. Muchos de estos aranceles son de 5 a 10 por ciento. Por el contrario, los aranceles agrícolas están por encima del 40 por ciento en promedio, con picos arancelarios (mega aranceles) de más del 300 por ciento... que efectivamente bloquean el comercio....

Otra preocupación importante de los países más pobres es la frecuencia de los subsidios a las exportaciones agrícolas en las naciones más ricas. Estos tienen el efecto de reducir los precios al productor en los países más pobres, y por lo tanto tienden a agravar el problema de la pobreza rural. De acuerdo con Josling: El uso de subsidios a la exportación en los mercados agrícolas plantea un serio problema para los países que tratan de desarrollar sectores agrícolas competitivos.

Este efecto resulta no sólo de los subsidios explícitos a la exportación. Varios tipos de subsidios a la producción agrícola en las naciones ricas contribuyen a la sobre oferta de productos

agrícolas, exacerbando la tendencia descendente de los precios reales agrícolas en los mercados mundiales.

Quizás pensando en este tipo de situaciones, Dani Rodrik, profesor de la Fundación Ford sobre política económica internacional en la universidad de Harvard, (Rodrik, D. 2020), ha articulado un enfoque bien pensado y pragmático para la política de comercio exterior de los países en desarrollo, según el cual la fase del desarrollo en que se encuentran sería el factor determinante del grado de liberalización. El profesor Rodrik continúa anotando... la índole de la relación entre la política de comercio exterior y el crecimiento económico continúa siendo una cuestión abierta. Este tema está lejos de haber sido resuelto sobre bases empíricas. De hecho, hay razones para ser escéptico sobre la posible existencia de una relación general y clara entre la apertura comercial y el crecimiento.

Es probable y no desestimable, que la relación sea contingente, dependiente de características internas y externas a cada país. El hecho de que prácticamente todos los países actualmente avanzados crecieron detrás de barreras arancelarias y redujeron la protección solamente después de haber crecido, indudablemente ofrece algunas claves. Además, la teoría moderna del crecimiento endógeno ofrece una respuesta ambigua a la pregunta de si la liberalización comercial promueve el crecimiento. La respuesta varía dependiendo de si las fuerzas de las ventajas comparativas orientan los recursos económicos hacia actividades que generan crecimiento a largo plazo (a través de externalidades en investigación y desarrollo, ampliación de la variedad de productos, mejoramiento de la calidad de productos, etc.) o si las desvían de tales actividades.

Sin duda, la complementariedad entre incentivos de mercado e instituciones públicas no ha sido menos importante que el desempeño del comercio exterior. En Asia oriental el papel del gobierno en promover las exportaciones durante las etapas tempranas del crecimiento ha sido extensamente estudiado y documentado.... Aún en Chile, modelo ejemplar de orientación hacia el libre mercado, el éxito de las exportaciones desde 1985 ha dependido de una amplia gama de políticas públicas, incluyendo subsidios, exoneraciones de impuestos, reintegros de impuestos, investigación de mercados a cargo del gobierno, e iniciativas públicas para fomentar el desarrollo de pericia científica. (Rodrik, D., 2020). Después de detallar algunas de las políticas nacionales utilizadas para promover los sectores de frutas, pesca y forestación en Chile, antes y después de

1973, William Maloney, Economista jefe para la Región Latinoamericana del Banco Mundial (Maloney,1997) ..., concluye que “es justo dudar si estos, tres de los sectores de exportación más dinámicos, habrían respondido a las fuerzas de mercado de la manera que lo hicieron, sin el temprano y continuo apoyo del gobierno”.

La conclusión adecuada de todo esto no es que la protección al comercio exterior debe preferirse a la liberalización, como regla general. No existe evidencia en los últimos 50 años de que la protección comercial esté sistemáticamente asociada al crecimiento más rápido. El punto es simplemente, que los beneficios de la apertura comercial no deben ser sobrestimados. Cuando otros objetivos válidos de política compiten por los escasos recursos administrativos y el capital político, la liberalización comercial profunda a menudo no merece la prioridad normalmente alta que se le asigna en las estrategias de desarrollo. Esta es una lección de particular importancia para los países que están en etapas tempranas de reforma, tales como los de África. (Rodrik, 2001). Entre los “otros objetivos válidos de la política” a que alude Rodrik, la reducción de la pobreza rural sería el primero de la lista, opciones de política que ayudarían a lograr los beneficios de la liberalización comercial, contribuyendo al mismo tiempo a aliviar la pobreza.

## **Los Aranceles en los países en vías de desarrollo**

Si bien los sistemas arancelarios confieren protección económica, pueden constituir una bendición mixta para los productores nacionales.

En primer lugar, *los exportadores generalmente sufren los aranceles*, ya que estos elevan los costos de sus insumos directa o indirectamente, pero no les permiten aumentar el precio de sus exportaciones en la misma medida. Esto fue bien documentado para el caso de Colombia en un estudio clásico de Jorge García García, (García y García, 1981).

En segundo lugar, *aún los subsectores que compiten con las importaciones pueden ser perjudicados por los sistemas arancelarios*, si sus tasas no son uniformes y son más altas para sus insumos que para los productos que compiten con su producción. En términos analíticos, este efecto se mide calculando las *tasas de protección efectiva* en vez de las *tasas de protección (nominal) simple*; y las tasas efectivas pueden ser negativas si la protección es más alta para los insumos que para los productos.

En tercer lugar, es bien conocido que *los altos aranceles pueden minar la competitividad de sectores e industrias nacionales*, ya que las ganancias económicas adicionales resultantes de la protección arancelaria tienden a debilitar el interés por incrementar la productividad.

Debido a esto último, ahora es un principio aceptado que *los niveles de los aranceles no deben ser altos en general y, que, si lo son, debe adoptarse un programa para reducirlos progresivamente*. Los acuerdos de libre comercio incluyen normalmente cláusulas para alcanzar estos objetivos. Como se indicó, en el caso del TLC, se han otorgado hasta 15 años para eliminar algunos aranceles agrícolas, pero el acuerdo para su eventual eliminación ha sido comprometido en el tratado.

Además de evitar altos niveles, *el segundo principio básico para los sistemas arancelarios es que sus tasas deben ser relativamente uniformes entre sectores y entre productos*. A los efectos de fomentar la eficiencia económica, este principio es extremadamente importante. Si bien más adelante se mencionan tres excepciones, en general cuanto más uniformes sean los aranceles, mejores serán para promover el crecimiento económico. La protección arancelaria desigual favorece a algunas industrias o subsectores más que a otros, y a menudo los más favorecidos tienden a ser los menos competitivos a largo plazo. Podría tratarse de las industrias que más sienten el acicate de la competencia y, en consecuencia, han ejercido mayor presión política para conseguir la protección. Este es un ejemplo de cómo los subsidios (implícitos en este caso) propician comportamientos de “búsqueda de rentas”, mencionados. En el caso de Honduras, existe documentación empírica sobre la relación fuertemente inversa entre la competitividad de los productos y sus tasas de protección arancelaria: por ejemplo, al café, uno de los productos más competitivos, se ha otorgado una protección económica negativa y el azúcar, uno de los menos competitivos, ha recibido una protección altamente positiva. (Roger D. Norton y Magdalena García U., 1992) <https://www.fao.org/3/y5673s/y5673s0n.htm>

En esencia, en los sistemas en los cuales los aranceles son desiguales entre productos, el gobierno debe “escoger los ganadores” y la experiencia ha demostrado ampliamente que es mucho menos capaz que el mercado de hacerlo con éxito. Una variante común de sistema arancelario no uniforme es un conjunto de aranceles graduados, con la tasa más baja para los productos primarios, una tasa más alta aplicada a los bienes industriales intermedios y la tasa mayor reservada a los bienes manufacturados de consumo final.



Tal sistema se puso en marcha, por ejemplo, en la República de Corea del Sur, en las primeras décadas de su despegue económico y más recientemente en Guatemala. Este sistema fue propuesto por la primera escuela del desarrollo económico, que daba prioridad la industrialización como camino hacia el crecimiento. Este enfoque discrimina contra la agricultura. Si un país tiene ventajas comparativas en algunos productos agrícolas, cabe preguntarse, ¿por qué el sistema arancelario debería diseñarse para penalizar a esos productos e implícitamente subsidiar a la industria?

Cuando los aranceles ya están dentro de un abanico bajo o moderado, desde la perspectiva del desarrollo económico es al menos tan importante uniformarlos tanto como sea posible, que continuar reduciéndolos. *Para que los países puedan explotar sus ventajas comparativas al máximo y, por lo tanto, maximizar sus perspectivas de crecimiento, es muy importante alinear los precios relativos nacionales con los precios relativos internacionales tanto como sea posible.*

La política arancelaria uniforme constituye un paso importante en esta dirección.

## **2.2.2 Normativa del Comercio Exterior dominicano**

En la misma dirección de la cantidad abultada de presidentes, instituciones y desequilibrada división territorial a la cual ha estado expuesta República Dominicana desde su fundación en el año 1844, la Constitución, las Leyes, decretos y normativas han sido objeto de constantes cambios, la mayoría por intereses políticos partidistas, actitudes clientelistas, y por la existencia de la estructura de gobiernos históricamente presidencialistas.

En los últimos años, República Dominicana se ha dispuesto a llevar a cabo un proceso de mayor liberalización comercial. Este proceso, cuyas bases han sido las reformas arancelarias implementadas a partir del año 1990, a través del decreto 339-90 de fecha 13 de septiembre de 1990, que creó el reglamento para la ejecución del arancel aduanero provisional y las nuevas reformas arancelarias de los años 2000, 2001, 2005, 2007 y 2012, fueron las de mayor trascendencia en los últimos 30 años. Las mismas se han caracterizado por la eliminación de la mayor parte de las restricciones no arancelarias a las importaciones, la simplificación de los procedimientos de importación, la adopción de normativas más transparentes y la reducción de los niveles y la dispersión arancelaria.

En la actualidad, las normativas del comercio exterior dominicano están sustentadas en la Constitución de la República, así como en el código tributario, en la Ley No.11-92, que crea el Código Tributario Dominicano en el que se establece el proceso legal y administrativo del sistema tributario, y se aplica en el país relacionado con los impuestos internos; en la Ley No. 8-90, sobre Zonas Francas, por cuanto los operadores de zonas francas podrán fijar libremente el precio de alquiler, arrendamiento o venta del espacio ocupado por las empresas establecidas. Asimismo, podrán fijar su precio por servicios brindados, como, por ejemplo: recogida de basura, asuntos aduanales, vigilancia, asistencia médica y otros; en la Ley No.14-93, que aprueba el Arancel de Aduanas de la República Dominicana. Considerando: Que es necesario incorporar el sistema aduanero del país a los avances que se han venido produciendo en la economía y en el comercio internacional; Considerando: Que el arancel aduanero debe constituir un instrumento básico; en la Ley No.16-95 sobre inversión extranjera, que otorga incentivos especiales a personas extranjeras y personas físicas nacionales residentes en el exterior que realicen aportes a una empresa que opere en la República Dominicana; en la Ley No.146-00, sobre reforma tributaria y rectificación fiscal; en la Ley No. 28-01 sobre desarrollo fronterizo, en la Ley No. 402-05, sobre compras por internet y operada vía la mensajería internacional (los Courier), que aprueba el Reglamento para el Despacho Expreso de Envíos. Considerando el crecimiento y desarrollo del transporte expreso internacional de documentos y mercancías que se realizan a través de empresas especializadas y la necesidad de implementar medidas para regular ese sistema; en la Ley No. 456-73, que establece que los almacenes de depósito Fiscal, los cuales funcionan bajo la vigilancia y control de la DGA (Dirección General de Aduanas); en la Ley No. 20-00 sobre propiedad industrial; en la Ley No. 01-02 sobre prácticas desleales al comercio y medidas de salvaguardia, donde se declara de interés nacional la protección contra las prácticas desleales de comercio que amenacen causar o causen daño a la producción nacional, desvíen artificialmente los flujos de comercio o lesionen la confianza en que se ampara el libre comercio y en la Ley No. 84-99, que trata sobre la admisión temporal sobre reactivación y fomento a las exportaciones y su reglamento de aplicación y plantea un apoyo a las exportaciones exclusivamente en base a la eliminación de los impuestos pagados por las importaciones de materias primas y bienes necesarios para la fabricación de los productos a exportar.

Es importante destacar que, en virtud de la Ley No. 146-00 sobre Reforma Arancelaria, el país inició la utilización del llamado Sistema “GATT” de valoración aduanera. La nueva estructura

consta de 5 tasas arancelarias como sigue: 0%, 3%, 8%, 14% y 20%. Estas tasas se aplican sobre un universo de 6,695 subpartidas arancelarias del llamado “Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías”.

Por otro lado, la Ley No.14-93 que aprueba el Arancel de Aduanas de la República Dominicana. Considerando: Que es necesario incorporar el sistema aduanero del país a los avances que se han venido produciendo en la economía y en el comercio internacional; Considerando: Que el arancel aduanero debe constituir un instrumento básico, sobre reforma tributaria, que además, incluye el procedimiento y orden del cálculo y cobro de los impuestos del comercio exterior bajo la responsabilidad de la Dirección General de Aduanas (DGA) como son: el Arancel, el Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) y el impuesto a la transferencia de bienes industrializados y servicios (ITBIS) (impuesto general al consumo tipo valor agregado que se aplica a la transferencia e importación de bienes). Estos impuestos y tasas están sustentados en el Código Arancelario Dominicano, Ley No.146-000, que estipula que el pago de los cargos arancelarios se liquidará sobre la base imponible del valor CIF (costo, seguro y flete), calculado en pesos oro. En cuanto al impuesto selectivo al consumo, está sustentado en el código tributario ley No.11-92 del año 1992. Esta ley dice que todas las personas físicas o jurídicas que realicen operaciones de transferencia de bienes o presten servicios a título oneroso o gratuito, deberán emitir comprobantes fiscales por las transferencias u operaciones que efectúen.

Adicional a las ya referidas normativas y legislaciones, se tienen otras leyes y decretos nacionales relacionados con el comercio exterior dominicano que se detallan a continuación:

- Ley No. 262 de 17 de abril de 1943, que regula la fabricación, exportación, importación, almacenaje, distribución y uso de las sustancias explosivas.
- Ley No. 4990 de 26 de agosto de 1958, que crea los certificados fitosanitarios de los productos agrícolas de exportación.
- Ley No. 165 de 26 de mayo de 1967, que prohíbe la exportación de ámbar en su estado bruto o natural.
- Ley No. 456 de 3 de enero de 1973 establece los almacenes de depósito fiscales.
- Ley No. 56 de 24 de octubre de 1974, sobre prohibición de exportar sangre humana y derivados.

- Decreto No. 413 de 28 de octubre de 1982, autoriza a la Autoridad Portuaria Dominicana a aplicar la tabla progresiva de los derechos de almacenaje.
- Decreto No. 2700 de 24 de enero de 1985, sobre clasificación y procedimiento para la exportación de cacao en grano.
- Decreto No. 13 de 7 de enero de 1987, prohíbe la exportación de ámbar, larimar y minerales análogos, que no estén debidamente procesados.
- Decreto No. 196 de 15 de mayo de 1991, que establece el Reglamento de Despacho Aduanero para las Empresas de Courier.
- Decreto No. 377 de 18 de diciembre de 1992, que elimina, para los fines de realizar operaciones de exportación el requerimiento a toda persona física o moral de estar provista de la licencia de exportador.
- Decreto No. 106 de 25 de marzo de 1996, reglamenta los depósitos para la reexportación de mercancías.
- Ley No. 20 de 18 de abril de 2000, sobre propiedad industrial.
- Decreto 696 de 28 de junio de 2001 que establece el Reglamento de aplicación para la agricultura orgánica.
- Decreto No. 262-15 de 2005 que crea el régimen de los centros logísticos como una estrategia más de facilitación del comercio exterior dominicano.
- Ley 84-99 y 6-96 de 1996 incentivo a las exportaciones. Admisión temporal
- Ley 8-90 de 1990 incentivo al sector de zona franca
- Ley 158-01 de 2001 de incentivos al sector turismo
- Ley 28-01 de 2001 Incentivo al Desarrollo fronterizo
- Ley 16-95 de 1995 inversión extranjera directa IED e indirecta IEID
- Ley 14-93 de 1993 y modificada por 146-00 de 2000 reforma arancelaria y del arancel de aduana
- Ley 3489-53 para el régimen del régimen de las aduanas dominicanas
- Ley 226-06 de 2006 Autonomía Presupuestal y Patrimonio propio de las Aduanas

- Ley 168-21 de 2021 Dirección General de Aduanas Dominicanas
- Ley 98-03 de 2003 Crea el centro de exportación e inversión CEI-RD
- Ley 456-73 de 1993 depósitos de almacenes fiscales
- Ley 106-96 de 1996 para las reexportaciones
- Ley no. 56-07 de 2007 sobre textiles, confección y accesorio; pieles, fabricación de calzados
- Decreto 402-05 de 2005 compra por internet y operatividad de los Courier
- Decreto 262-15 de 2015 para los Centros Logísticos
- Asociación dominicana de exportadores ADOEXPO.
- Decreto de incorporación No. 2374 de 1972

### **La Modernización y tecnificación del Sistema de Aranceles de República Dominicana**

El 4 de junio de 1971, después de un período largo de estudios y trabajo, el Congreso Nacional votó por la Ley No.170-21 sobre el Arancel de Aduanas, que modificó la Ley No.1488 de 26 de julio de 1947, y suspendió la aplicación de la Ley No. 45-20, que modificó el artículo 21 y reincorporó artículos de forma temporal y permanente. G. O. No. 11031 del 17 de agosto de 2021, con la cual, se dio el *“primer paso” para la modernización del sistema arancelario dominicano*. Con ella se adoptó la “Nomenclatura de Bruselas”, y la propia Ley establecía que en el muy breve plazo se daría el “2do paso”, que daría como resultado la consolidación de las tarifas, las tasas, los recargos e impuestos y, que de inmediato se daría el “3er paso”, relativo a la revisión de las altas tarifas arancelarias. Esta, contaba con un modelo de liquidación de derechos e impuestos en la modalidad de mixtos y específicos.

A raíz del Foro de Desarrollo Económico y Social de República Dominicana de 12 de septiembre de 1990, el Poder Ejecutivo emitió el Decreto No. 339-90, para la ejecución del arancel provisional, medida que transformó la estructura arancelaria de República Dominicana, considerado para muchos, una reforma arancelaria considerable e inconstitucional, prueba de ello, la misma no pasó por el congreso nacional, que modificó los niveles arancelarios de 592 partidas.

Este nuevo régimen arancelario, continuó en 1991 con la eliminación gradual y de desmonte, que, de un 30% en el año 1990, disminuyó a un 20% en 1991, y posteriormente fue reducido a un 10% en 1992. El nivel del arancel máximo, que en muchos casos superaba el 200%, por su parte, el número de tarifas se redujo a siete, o del 5% al 35%.

El anterior citado decreto No. 339-90 de 1990, representó un salto tanto cualitativo como cuantitativo de primer orden para el comercio exterior de República Dominicana, por cuanto le imprimió más agilidad y simplificación al despacho aduanero, que, además, redujo considerablemente la carga arancelaria que pagaban las mercancías para su introducción o nacionalización, como también, se eliminaron los impuestos a la exportación. Al mismo tiempo, se introdujo una nueva nomenclatura como base para los aranceles, con el “Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (SADCM)”.

Las políticas de comercio exterior adoptadas en los últimos años han transformado al país, cambiándolo de una situación de economía conservadora o restrictiva (cerrada), es decir, pasándolo del consumo de productos internos y barreras con impedimentos desventajosos e inconvenientes, a una condición de “economía abierta”, instituyendo la posibilidad para la adquisición de productos de importación, como los electrodomésticos, los automóviles, otros alimentos importados y prendas de vestir, permitidos por los gobiernos del Dr. Joaquín Balaguer, quien gobernó en varios períodos presidenciales desde el año 1966 hasta el año 1996. No obstante, el principal obstáculo era el bajo poder adquisitivo de más del 90% de la población dominicana, por lo que, por ejemplo, tener cualquier tipo de automóvil era un privilegio y un lujo, así como poseer electrodomésticos, que hoy, ha adquirido gran parte de la población.

Durante ese periodo, la llamada “industria con chimenea”, (la industria azucarera), algunas importaciones de minerales y productos agrícolas, así como las recaudaciones de las aduanas representaban las principales actividades económicas y primordiales fuentes de ingresos para responder al presupuesto nacional. En el transcurso de este periodo, el método de valoración que prevalecía en las aduanas era el método “especifico”, que representaba un obstáculo y un inconveniente para las importaciones.

Se cobraba impuestos, no por el valor de la mercancía o transacción sustentados en los valores FOB, o CIF, sino más bien, por un monto fijo o específico, o por tipo de mercancía, es decir por ejemplo, en productos textiles (tales como camisas, pantalones, entre otras prendas de

vestir), que se pagaba lo mismo de impuesto, lo que no representaba una real opción o el aprovechamiento y ventaja de precios bajos en los mercados para adquirir productos de mejor o mayor calidad, que respondieran a las necesidades básicas de los habitantes y no a la suntuosidad, a la moda o a la suntuosidad.

A principios de la década de los años 1990, se dieron los pasos finales para disponer de una economía más dinámica y totalmente abierta, con la posibilidad de un consumo de bienes importados con una vida útil más prolongada, entre los cuales se pueden citar los ya aludidos automóviles, electrodomésticos y otros bienes de consumo de mayor durabilidad y vida útil.

A pesar de que República Dominicana ya era signataria del Acuerdo General de Aranceles “GATT” desde el año 1950, luego en el año 1995, formaría parte de la Organización Mundial del Comercio (OMC), condición sustentada en el decreto y reglamento No.333-90 sobre algunas regulaciones y apertura al comercio exterior. Es necesario aclarar que el decreto fue objeto de muchas discusiones y controversias sobre el concepto de “legitimidad” para muchos juristas, congresistas y especialistas en comercio exterior, que, para concluir, y después de toda esta polémica, el decreto fue considerado ilegal.

Por razones constitucionales las decisiones de los estados son fruto de la aprobación de los principales poderes (Poderes Fácticos), en especial el congresual, sin embargo, durante los gobiernos del dictador Rafael Leónidas Trujillo (1930-1961) y, posteriormente los del presidente Joaquín Balaguer, que desde 1960 a 1996 ocupó la presidencia en siete (7) oportunidades, (6 veces como presidente constitucional y 1 vez como presidente provisional), es considerado un egresado de la escuela y cultura autócrata y totalitaria, porque la mayoría de las decisiones políticas, sociales y económicas eran de carácter presidencialista. En este contexto, se enmarca el anteriormente referido decreto presidencial de Joaquín Balaguer No.333-90 de 1990 en materia tributaria.

A partir de este decreto y su reglamento, en República Dominicana se introdujo, como base arancelaria nacional la nomenclatura del “Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías, o simplemente, (SA)”, medida que en aquel momento transformó la estructura arancelaria del país.

Posterior al anteriormente referido decreto No.339-90, surgieron dos leyes, anteriormente señaladas: la Ley No.14-93 en el año 1993 y la Ley No.146-00 del año 2000, para continuar sustentando las actividades y desarrollo del comercio exterior dominicano, en especial la apertura

y la eliminación de diversas barreras a las importaciones, mismas que estaban orientadas a la reducción de las tasas arancelarias y a la aplicación del método de valoración “Ad Valorem”, o *valor de transacción*, teniendo como base imponible el valor CIF y en ocasiones, para las compras por correos expresos con el valor FOB. Todo este proceso fue el inicio para suplantar como principal método de valoración el específico, considerado por los expertos y operadores de comercio exterior como inapropiado e injusto para el desarrollo necesario de las operaciones comerciales internacionales.

La tecnología, respaldada en la plataforma de la internet desde inicios de la década de los años 1990 y continuando durante los años de la década 2000, facilitó y contribuyó a la aplicación del “método Ad Valorem”, por medio de la consulta “en línea” (online) de los precios de las mercancías en el comercio internacional, siendo de mucha asistencia y ventajas para los departamentos de aforo, valoración, liquidación y fiscalización en todas las aduanas dominicanas.

### **2.2.3 Integración Económica y los Tratados de Libre Comercio (TLC) suscritos por República dominicana.**

La integración económica de los países ha sido influenciada significativamente por el fenómeno de la globalización, o a la creciente integración de las economías de todo el mundo, especialmente a través del comercio y los flujos financieros. En algunos casos este término hace alusión al desplazamiento de personas (mano de obra) y la transferencia de conocimientos (tecnología) a través de las fronteras internacionales y ha sido favorecida por la influencia y avance de la tecnología en las últimas dos décadas del siglo XXI, donde la internet y las redes sociales son indicadores fundamentales.

República Dominicana es la principal economía del Caribe, y figura entre las primeras diez (10) economías de América latina, como también una de las doce (12) primeras del continente, que abrió sus puertas a los acuerdos y tratados comerciales a partir del año 2000, lo que le ha permitido mejorar considerablemente su situación de competitividad económica, pasando del lugar número 104 de entre 144 países, a una posición menos de 100, y bajando cada año, hasta el final del periodo de este estudio, a la posición #79, en menos de 10 años.

Los primeros pasos de la integración dominicana al resto de la economía mundial se dieron al inicio de los años de la década de los años 1980 con los convenios de LOME I, II, III, y IV.



El Convenio de LOME es un acuerdo de carácter complejo concertado entre la Comunidad Europea y 69 países en vías de desarrollo que, entraña derechos y obligaciones para todas sus Partes, no sólo por lo que se refiere al sector del comercio, sino igualmente a una serie de otras esferas del desarrollo.

Los referidos Convenios de LOME son acuerdos de carácter complejo concertados entre la Comunidad Europea y 69 países en desarrollo, que entraña derechos y obligaciones para todas sus partes, no sólo por lo que se refiere al sector comercio sino, igualmente a una serie de otras esferas del desarrollo. Fueron las iniciativas como aporte y facilidad de los países desarrollados de América del Norte, Europa y Asia, como lo fue el caso de Japón, en favor de los países llamados del tercer mundo o los famosos ACP, África, Caribe y Pacífico, en los que se incluyó a República Dominicana, y que hoy están representando el “Sistema Generalizado de Preferencia (SGP)”. Estos sistemas responden a la no existencia de tratados de libre comercio (TLC), como en el caso de República Dominicana que lo adoptó, y se ha beneficiado con las relaciones de países como Canadá, Japón, Noruega, Suiza, Australia, entre otros, sin la necesidad de haber firmado y tener un tratado de libre comercio (TLC). Estos sistemas que nacieron con el nombre de LOMÉ permiten que los productos exportados de los países en vías desarrollo lleguen a los destinos de importación requeridos y aspirados con un trato preferencial, sin barreras arancelarias y no arancelarias, habiendo sido eliminadas. Hoy regularmente ya no pagan aranceles al ser introducidos en los mismos, representando una “facilitación al comercio exterior”.

La Firma de abogados Felipe (Felipe Law Firm, <https://fc-abogados.com> › países-con-los-cuales-republica-dominicana-tiene-tratados-de-libre-comercio/), manifiesta en su página WEB que, República Dominicana es signataria de cinco (5) tratados de libre comercio, siendo el DR-CAFTA (tratado de libre comercio entre la República Dominicana, Centroamérica y los Estados Unidos de Norteamérica) y el tratado EPA (Economic Partnership Agreement) los convenios que tienen mayor alcance en el sistema exportador.

El convenio llamado DR-CAFTA fue firmado en el año 2005, y entró en vigor en República Dominicana en el año 2007, el mismo representa el tratado comercial de mayor incidencia, repercusión y participación comercial.

La firma de abogados, Guzmán Ariza (2016), especialistas en comercio internacional, señala que República Dominicana mantiene relaciones diplomáticas con 129 países y pertenece a

múltiples organizaciones internacionales, entre las principales están: la Organización de las Naciones Unidas (ONU), la Organización de Estados Americanos (OEA), el Sistema de la Integración Centroamericana (SICA), la Organización Mundial del Comercio (OMC), la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), el Fondo Monetario Internacional (FMI), el Banco Mundial (BM), el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones, la Corporación Financiera Internacional (CFI), Banco Interamericano de Desarrollo BID, Corporación Interamericana de Inversiones CII, el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), el Banco de Desarrollo del Caribe (BDC), la Agencia de Garantía de Inversiones (AGI), y el Foro del Caribe de África, Caribe y Pacífico.

### **2.2.3.1 República Dominicana y la Organización Mundial del Comercio (OMC)**

La participación de República Dominicana en la Organización Mundial del Comercio (OMC), ha sido muy ventajosa en virtud de que es la única organización de comercio internacional con esa atribución y prerrogativa, y representa la oportunidad de poder debatir y deliberar cualquier diferencia con los otros países miembros. La OMC sirve de foro para la negociación de acuerdos encaminados a reducir los obstáculos al comercio internacional y a asegurar condiciones de igualdad para todos, y contribuye así al crecimiento económico y al desarrollo.

La Nación Dominicana ha sido miembro de la Organización Mundial del Comercio (OMC), organismo regulador del comercio internacional, desde su fundación en el año 1995.

Para poder ser miembro de la OMC, había que estar de acuerdo y aceptar todos los pactos y convenios de la Ronda de Uruguay, la 8va Ronda del Uruguay (1986-1993). Esto contribuyó positivamente a la capacidad de exposición continua y al avance comercial del país, mostrando y teniendo entre otros indicadores, la apertura, la firma de diversos acuerdos y al menos 5 tratados de libre comercio, que entraron en vigor a partir del año 2020, colocando a República Dominicana en el “*umbral*” del desarrollo económico y en la puerta de entrada al “*crecimiento económico sostenible*” en el tiempo. En efecto, la integración del país al comercio internacional ha influido en el fortalecimiento de las políticas en favor del comercio exterior, repercutiendo en la dinamización y crecimiento de las exportaciones e importaciones, en la inversión extranjera directa y demás indicadores relacionados con una economía abierta.

El principal objetivo de la OMC consiste en asegurar que las corrientes comerciales internacionales transiten entre sus países miembros con la máxima facilidad, previsibilidad y libertad. En su calidad de país en vías del desarrollo, le permite a República Dominicana recibir un trato preferencial, no recíproco de los otros estados miembros de la organización.

Según la información publicada y divulgada por el Comité de Facilitación de Comercio de la Cámara Americana de Comercio de República Dominicana (AMCHAMDR, 2017), el país ha logrado implementar un 87 por ciento de las 238 medidas contempladas en el “Acuerdo de Facilitación de Comercio”, impulsado por la Organización Mundial del Comercio. Esto significa que el país se encaminó para alcanzar la meta que mantuvo proyectada para el año 2019 de un 90% de adopción. Además, en el año 2020, se presentó el nuevo concepto de la “Ventanilla Única de Comercio Exterior” (VUCE-RD 2020). La VUCE es un mecanismo de facilitación del comercio internacional que permite optimizar y unificar digitalmente, en un solo punto de ingreso, todos los requerimientos relacionados con la importación, exportación y tránsito de mercancías, que ha aprobado desde su puesta en funcionamiento, la agilización de los trámites requeridos para la importación y exportación de mercancías, así como los aportes y beneficios adquiridos tras su implementación.

Para poder comenzar a sustentar todas las disposiciones anteriores, responder a los organismos internacionales y transitar con firmeza en los primeros pasos hacia la integración económica, y poder suscribir acuerdos y tratados comerciales, República Dominicana consigue la membresía de la Organización Mundial del Comercio (OMC), en 9 de marzo de 1995. Además, ya pertenecía al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) desde el 19 de mayo de 1950, en virtud de que, más del 90% del comercio internacional era realizado por los países miembros, lo que, desde entonces, ha generado grandes soportes en materia de capacitación de personal, seguridad en la cadena logística y la aplicación de procedimientos y regímenes aduaneros en favor del comercio exterior. En virtud a su membresía, el país ha podido participar y aprovechar todos los procesos socioeconómicos de industrialización y tecnificación (modernización), asesorías emanadas o propuestas provenientes de los países miembros más desarrollados y los frutos resultado de los distintos acuerdos y protocolos de la OMC y de la Organización Mundial de Aduanas (OMA).

### **2.2.3.2 Tratados de Libre Comercio (TLC) suscritos por República Dominicana**

República Dominicana es un país que tiene el beneficio de su ubicación geográfica, funciona como un puente hacia toda la región del Caribe, así como también, hacia el resto del continente americano y los demás países del mundo. Con miras a aprovechar aún más estas ventajas, desde el año 1985, el país ha sido signatario de cinco (5) acuerdos comerciales, y los ha puesto en marcha. Estos son, en orden cronológico:

- (1). El Acuerdo de Libre Comercio de Alcance Parcial con la República de Panamá.
- (2). El Tratado de Libre Comercio con la Comunidad del Caribe (CARICOM, por sus siglas en inglés).
- (3). El Tratado de Libre Comercio con Centroamérica.
- (4). El Acuerdo de Libre Comercio con Estados Unidos y Centroamérica (DR-CAFTA) y
- (5). El Acuerdo de Asociación Económica entre la Comunidad Europea y sus Miembros y el CARIFORO (EPA, por sus siglas en inglés). Todos con el objetivo de promover el comercio entre las Partes, permitiendo así la expansión y diversificación del intercambio de bienes y servicios.

República Dominicana, como miembro de estos acuerdos suscritos de libre comercio, y dado que, la economía del país depende en gran medida de las exportaciones de bienes y servicios como una de las principales fuentes de ingreso, el gobierno acogió e instaló un sinnúmero de zonas francas industriales, principalmente para la exportación, y, para tal propósito, ha establecido más de 50 zonas francas y acogido más de 500 empresas que operan activamente en estas zonas francas, aprovechando diversas exenciones fiscales durante quince (15) años. Al principio, aproximadamente la mitad de las empresas se dedicaban a la producción de textiles y prendas de vestir para el mercado estadounidense.

De los acuerdos de libre comercio firmados por República Dominicana dos (2) de ellos, el Acuerdo de libre comercio entre República Dominicana, Centroamérica y los Estados Unidos de América o (DR-CAFTA), o con su nombre en inglés, (“The Dominican Republic and Central American Free Trade Agreement, DR-CAFTA”) y el Acuerdo de Asociación Económica (AAE) entre la Comunidad Europea y sus Miembros y el CARIFORO (EPA por sus siglas en inglés), son los acuerdos de mayor alcance en el sistema actual de exportación dominicano.

Acuerdos Comerciales TLC suscritos por República Dominicana		
Acuerdo/Parte(s) signataria(s)	Fecha de suscripción	Antecedentes y negociaciones
<b>Acuerdos de asociación económica</b>		
CARIFORUM - Reino Unido	22 marzo 2019	El 22 de marzo de 2019, Estados Miembros de CARIFORUM comenzaron a firmar un acuerdo de asociación económica con el Reino Unido. Los países que estarán cubiertos por el Acuerdo de Asociación Económica CARIFORUM-UK son: Antigua y Barbuda, Barbados, Belice, Bahamas, Dominica, República Dominicana, Granada, Guyana, Jamaica, Saint Kitts y Nevis, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas y Trinidad y Tobago
<b>Acuerdos multilaterales</b>		
Miembro de la OMC	9 marzo 1995 (Parte contratante del GATT 1947 desde 19 mayo 1950)	Acuerdo por el que se establece la OMC Firma: 15 de abril 1994, Entrada en vigor 1 de enero de 1995
<b>Acuerdos de Libre Comercio</b>		
CARIFORUM - Comunidad Europea/ (EPA)	15 octubre 2008	Las relaciones comerciales entre la Unión Europea (UE) y el Grupo de <b>Estados de África, el Caribe y el Pacífico</b> (ACP) fueron facilitadas por el Convenio de Lomé. El primer Convenio de Lomé se firmó en 1975 (con la participación de 46 países de ACP), Lomé II en 1979 (58 países de ACP), Lomé III en 1984 (65 países de ACP) y Lomé IV en 1989 (68 países de ACP, ampliándose en 1995 a 70 países de ACP).
CAFTA-DR (Centroamérica - Estados Unidos - República Dominicana)	5 agosto 2004	El día 24 de setiembre de 2001, en el marco de la IX Reunión del Comité de Negociaciones Comerciales del ALCA, se realizó una reunión entre cinco países de Centroamérica (Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua) y Estados Unidos con el objeto de discutir posibles medios para profundizar las relaciones bilaterales de comercio e inversión. A tales efectos, el 27 de noviembre, se iniciaron discusiones de carácter técnico dentro del marco de la fase exploratoria designada como "Diálogo de Política Comercial CA-USA". El 16 de enero de 2002, el Presidente de los Estados Unidos planteó ante el Congreso, su intención de negociar un tratado de libre comercio (TLC) con los países centroamericanos. El Congreso de Estados Unidos fue notificado formalmente de la intención de comenzar las negociaciones el 1º de octubre de 2002. Los gobiernos centroamericanos, por su parte, profundizaron su coordinación para hacer frente a las negociaciones y acordaron un marco estratégico común.
CARICOM	22 agosto 1998	El 21 de octubre de 1996, la Comunidad del Caribe (CARICOM) y la República Dominicana anunciaron su intención de comenzar negociaciones para el establecimiento de un área de libre comercio. Dos años más tarde, el 22 de agosto de 1998, con el objetivo de fortalecer sus relaciones

		<p>comerciales, las partes firmaron un acuerdo para el establecimiento de un área de libre comercio. Un protocolo de implementación del acuerdo, que forma parte integral del mismo, fue rubricado el 19 de marzo y suscrito el 28 de abril de 2000, en Santo Domingo, República Dominicana.</p> <p>El acuerdo prevé (en el párrafo 8, Artículo I, del Protocolo de Implementación) que los productos originarios de la República Dominicana tendrán libre acceso en los países de mayor desarrollo relativo (PMDs) de CARICOM (Barbados, Guyana, Jamaica, Trinidad y Tobago y Surinam) y pagarán el arancel de Nación Más Favorecida (NMF) en los países de menor desarrollo relativo (LDCs) de CARICOM (Antigua y Barbuda, Belice, Dominica, Grenada, Montserrat, San Cristóbal y Nevis, Santa Lucía y San Vicente y las Granadinas) hasta el 2005.</p>
<p>Centroamérica (Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua)</p>	<p>16 abril 1998</p>	<p>Las reuniones de presidentes Centroamericanos celebradas en los años 90, elemento importante del proceso de paz Centroamericano, también se centraron en temas relacionados con la integración Centroamericana. Las reuniones se ampliaron para incluir a países vecinos tales como Belice, la República Dominicana y Panamá. Durante la III Reunión Extraordinaria de presidentes Centroamericanos, celebrada en Santo Domingo, República Dominicana del 5 al 7 de noviembre de 1997, los presidentes de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Belice, República Dominicana y Panamá, firmaron una Declaración y un Acuerdo Marco de Cooperación lanzando formalmente la ampliación del proceso de integración Centroamericano. En el párrafo 11 de la declaración se expresa la intención de conformar una zona de libre comercio entre Centroamérica y República Dominicana y se instruye a los ministros encargados de Comercio a iniciar este proceso a más tardar en el primer trimestre de 1998. Este compromiso se asumió en el Acuerdo de Santo Domingo, suscrito el 6 de noviembre de 1997, mediante el cual los ministros de los países Centroamericanos y de República Dominicana acordaron negociar un tratado de libre comercio que comprenda bienes, servicios e inversión, y que desemboque en una desgravación arancelaria en una sola etapa para todo el universo arancelario, salvo justificadas excepciones. Las negociaciones se lanzaron en febrero de 1998 y la parte normativa del acuerdo se firmó el 16 de abril de 1998. Se estableció un Plan de Acción para implementar el Tratado de Libre Comercio y abordar asuntos pendientes. Las negociaciones de los temas pendientes en el Plan de Acción concluyeron el 5 de noviembre de 1998 y el 28 de noviembre de 1998 se firmó un Protocolo que contiene los acuerdos alcanzados.</p>

**Fuente:** Ministerio de Relaciones Exteriores de República Dominicana (MINREX)

En la actualidad, y como consecuencia de la integración económica lograda por el estado dominicano con otras regiones, bloques de países, y otros países del mundo, se han negociado diferentes acuerdos en distintas direcciones como en el caso de la no necesidad expedición de visados a los ciudadanos dominicanos para viajar y visitar otros países, que ya alcanzan cerca de 70 países. En ese sentido, en los próximos años se espera la firma y ejecución de acuerdos con Canadá, Colombia, México, Corea del Sur, China y otros.

En definitiva, el proceso de integración ha sido favorecido por la visible “facilitación del comercio” que existe en el país hoy, sustentado por la modernización y automatización de las operaciones aduanales y portuarias llevadas a cabo en el presente siglo XXI.

### **2.3.- Presentación de la Economía Dominicana**

Durante los últimos 25 años, República Dominicana ha experimentado un notable período de sólido y sostenido crecimiento económico, posición preeminente entre los países del Caribe. La economía dominicana registró un crecimiento real (ajustado por inflación) de 5,3%, en promedio, entre los años 2000 y 2019, principalmente, impulsada por una rápida acumulación de capital y un dinámico consumo privado.

La oportuna política y respuesta del gobierno dominicano durante el desarrollo de la pandemia del COVID-19, permitió una rápida recuperación económica, alcanzando un crecimiento en términos reales del 6.3% en el año 2021; (Aunque se habló de un crecimiento económico del orden de 12.3% en este año 2021, pero el mismo, fue el resultado de lo llamado “rebote estadístico” - ver cuadro No. 2), después de una caída de -6.7 % en el año 2020, causada por la inesperada pandemia del coronavirus, que afectó la actividad económica y el comercio internacional a escala mundial.

Las políticas fiscales y monetarias implementadas por la autoridad monetaria dominicana durante ese momento (Banco Central de República Dominicana) monitorearon la economía dominicana, y pudieron, en ese momento, ejecutar una efectiva campaña de vacunación y prevención contra la enfermedad.

La consolidación del sector turismo, el aumento de las remesas enviadas por la diáspora dominicana, el importante papel desempeñado de la inversión extranjera directa, así como el de las zonas de libre de comercio para el fomento las exportaciones, han contribuido a convertir a República Dominicana en la segunda economía de mayor crecimiento económico en la región durante la última década. Este notable desarrollo ha ayudado al objetivo de lograr una condición de país de altos ingresos esperado para el año 2030.

El sólido desempeño de la economía dominicana continuó en el año 2022 (ver cuadro No. 2), con el PIB real alcanzando en la primera mitad del año un crecimiento de 5,6% interanual. Sin embargo, el crecimiento de los ingresos se ha visto diluido por el alza de precios, la inflación llegó a 9,4 por ciento en julio del año 2022, muy por fuera del rango meta estimado por el Banco Central

de  $4\pm 1$  por ciento. Esto ha causado una expansión del déficit fiscal debido a los subsidios inesperados, que han sido necesarios para contrarrestar el aumento de los precios. Por otra parte, el conflicto armado por la invasión rusa a Ucrania plantea importantes riesgos inmediatos, principalmente, a través de dos canales: (1) mayores aumentos en los precios de los bienes y servicios. República Dominicana es un importador neto de petróleo, gas natural, soja, sorgo, trigo y maíz; y (2) una reducción de las llegadas de turistas.

Mientras tanto, la implementación de reformas estructurales en las áreas de energía, agua y asociaciones público-privadas, junto con esfuerzos para aumentar la calidad del capital humano y atraer Inversión Extranjera Directa a industrias de mayor valor agregado, serán cada vez más importantes para sostener el potencial de crecimiento en el término medio.

Durante la última década, el crecimiento económico registrado condujo a una reducción sustancial de las tasas de pobreza y apoyó la expansión de la clase media. No obstante, las disparidades en el acceso a reales oportunidades económicas y sociales, y de los servicios públicos, siguen siendo profundas. Las tasas de pobreza son persistentemente altas en las zonas rurales y en general, las mujeres enfrentan desafíos desproporcionados en todo el territorio nacional.

A pesar de un aumento en el gasto social para tratar de mitigar el impacto de la crisis generada por la pandemia del Covid-19, las estimaciones oficiales de pobreza aumentaron en 2,4 puntos porcentuales a 23,4 por ciento en el año 2020. La tasa de pobreza mantuvo su tendencia creciente durante 2021, alcanzando 23,9 por ciento, lo que significa que aproximadamente más de 300 mil personas cayeron en la pobreza desde que comenzó la crisis de la pandemia del coronavirus. Esto se explica por: (i) la informalización del mercado laboral, que se correlaciona con una menor productividad y bajos salarios; (ii) mayor inflación que ha erosionado el ingreso real de los hogares, principalmente los de los más pobres; y (iii) la reducción de escala de la asistencia social de emergencia que se puso en marcha durante el pico de la crisis sanitaria causada por la pandemia del Covid-19.

El lento ritmo de reducción de la pobreza monetaria podría explicarse en parte por la incompleta recuperación de la actividad económica y de los principales indicadores laborales. En el segundo trimestre del año 2022, la tasa de empleo (59,9 por ciento) se mantuvo 1,1 puntos porcentuales por debajo de los niveles prepandémicos y la informalidad (57,9 por ciento) 4 puntos porcentuales por encima. Las brechas preexistentes en las tasas de participación laboral y el



empleo entre mujeres y hombres se han ampliado después de la crisis pandémica y se han evidenciado pocos avances, la mitad de las mujeres en edad de trabajar son económicamente inactivas, en comparación con el 23 por ciento de sus homólogos hombres.

El aumento general de los precios (la inflación), ha sido controlada relativamente bien en últimos 15 años. La inflación interanual registró una tasa de 28.7% en el año 2004 durante la crisis económica del mismo año, mientras que, en el año siguiente, 2005, disminuyó a 7.4%. Durante los subsiguientes 12 años (2006-2018), la tasa inflacionaria registró un promedio de 4.27% anual. En el año 2019 previo a la crisis del COVID-19, terminó con una inflación de 3.7%. (ver cuadro No.4). No obstante, a partir del año 2020 la tasa de inflación interanual aumentó a 5,5%, y en el año 2021 y se incrementó a un nivel de 8.50%, afectando marcadamente el poder adquisitivo de la población. La inflación también ha surgido como un reto en el año 2022 alcanzando el 7.83 por ciento medido por la tasa interanual como consecuencia indirecta de la guerra en Ucrania por la invasión rusa y como consecuencia de la interrupción de las cadenas de suministro de bienes mundial.

El costo de la canasta familiar medida a través del índice de precios al consumidor (IPC), aumentó en el año 2022 a un 118.67% en comparación con los niveles anteriores previos a la pandemia, 95.35% en 2019 y 97.08% en 2020, o 21. 6% afectando al crecimiento de los ingresos de los quintiles más pobres. Al final, este índice no recoge los precios de un producto o un servicio, sino sus variaciones en el tiempo, es decir: si sube o baja de precio. Si el IPC sube un 2% querrá decir que nuestra cesta de la compra costará un 2% más comprando lo mismo que en el mes o periodo anterior.

El acceso a servicios adecuados de agua potable y saneamiento ha mejorado desde principios de la década de 2000, pero la exposición del país al cambio climático amenaza estos logros. Los esfuerzos de mitigación y adaptación al cambio climático deben complementarse con una mejor gestión de los recursos naturales, especialmente el manejo de los activos costeros y marinos, de los que depende en gran parte, la economía de República Dominicana.

Si bien los formuladores de políticas se enfocaron en los desafíos urgentes que plantea la pandemia del coronavirus, la situación crítica de inestabilidad política y social del vecino país Haití, por sus niveles de pobreza, y la aparición de enfermedades consecuencia de la escases de agua y aseo de la población más empobrecida y el nivel de inflación actual, República Dominicana

mantiene siempre un alto riesgo de recibir huracanes, tener inundaciones y sufrir terremotos y otros eventos climáticos extremos. A medida que la pandemia retroceda, la inversión en capital humano será vital para el crecimiento y desarrollo continuos de República Dominicana (BM, 2022).

Resulta incuestionable, que el país ha logrado grandes avances en la expansión del acceso a la educación y la atención médica, pero la calidad desigual de estos servicios sigue siendo un obstáculo importante para el crecimiento económico con base amplia y el desarrollo del capital humano. Para reiniciar el crecimiento del empleo intensivo y favorable a los pobres y, mejorar su competitividad económica, el gobierno dominicano debe fortalecer los vínculos productivos entre las empresas nacionales y las exportadoras, reducir los costos administrativos de la burocracia, combatir la corrupción en la sociedad, mejorar la confiabilidad del suministro eléctrico y ampliar el acceso al crédito competitivo. La rapidez y eficacia con que el gobierno adopte estas reformas, determinará en gran medida el impacto a largo plazo de la pandemia, en la pobreza, en el empleo y en el crecimiento económico. (BM, 2022).

El PIB medio per cápita en el país ha crecido sostenidamente a partir del año 2005 de US\$ 4,301.9 dólares al año, un monto de US\$ 8,536.7 registrado en el año 2020, que, comparado con la tasa de crecimiento de la población y de la economía, se puede inferir que la distribución del ingreso y la pobreza monetaria en República Dominicana han aumentado diametralmente.

Recientemente ha resurgido en el debate público local e internacional, incluyendo a los organismos de financiamiento como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco Mundial, el Fondo Monetario Internacional (FMI), la importancia de reducir los niveles de desigualdad de la población, dada su incidencia en la estabilidad social y política de los países, como se ha evidenciado en algunas naciones de América Latina, en las que se han generado movilizaciones sociales a raíz de alta disparidad que existe en la redistribución del ingreso. En efecto, como ha externado el Gobernador del Banco Central en varias comparecencias, y recientemente el ministro de Hacienda se ha hecho eco de los logros alcanzados en materia de indicadores sociales afirmando que en el país se registran menos desiguales que hace 8 años, el crecimiento económico ha permeado sus efectos en la generación de empleo, con unos 831,725 nuevos ocupados.

Asimismo, una mayor focalización del gasto social en salud y educación ha incidido notablemente en este desempeño, dado los beneficios derivados a los más desposeídos de la sociedad. En efecto, el promedio del coeficiente de Gini en América Latina es de 0.465, encontrándose República Dominicana por debajo de este promedio con un índice de 0.439. Se puede observar que el país se encuentra en el quinto lugar con la desigualdad más baja en 17 países latinoamericanos, siendo superado solamente por Argentina, Uruguay, El Salvador y Bolivia, lo cual debería resaltarse como un elemento positivo, especialmente por el hecho de que, de los referidos cuatro países, solo Uruguay registra un nivel de pobreza monetaria inferior al caso dominicano.

<b>Cuadro No. 1</b> <b>VARIABLES MACROECONÓMICAS Y SOCIALES - REPÚBLICA DOMINICANA</b> <b>TASA DE DESEMPLEO; PIB PER CAPITA; TASA DE CRECIMIENTO ECONOMICO REAL Y TASA DE CRECIMIENTO POBLACIONAL</b> <b>REPÚBLICA DOMINICANA (AÑOS: 2000-2021)</b>				
Año	Tasa de Desempleo Ampliada Nacional (%)	PIB Per Cápita US\$ a precios constantes de 2010	Tasa de Crecimiento Económico (PIB Real) (%)	Tasa de Crecimiento de la Población (%)
2000	14.1	3,902.6	5.6	1.64
2001	15.7	3,911.8	1.8	1.63
2002	16.1	4,074.8	5.8	1.61
2003	16.7	4,003.1	-0.3	1.36
2004	18.4	3,995.4	1.3	1.33
2005	18.0	4,301.9	9.3	1.29
2006	16.4	4,692.9	10.7	1.47
2007	15.7	5,030.4	8.7	1.50
2008	14.1	5,120.6	3.2	1.50
2009	14.9	5,099.6	0.9	1.49
2010	14.4	5,451.1	8.3	1.36
2011	14.7	5,547.7	3.1	1.33
2012	14.7	5,630.9	2.8	1.31
2013	15.0	5,825.4	4.7	1.28
2014	14.5	6,193.7	7.6	1.25
2015	14.0	6,921.5	7.0	1.23
2016	14.1	7,300.0	6.1	1.23
2017	15.6	7,556.9	4.7	1.10
2018	15.5	7,997.7	7.0	1.08
2019	9.9	8,314.3	5.1	1.05
2020	18.5	7,677.7	-6.7	1.01

2021	16.8	8,971.9	6.3 (11.5) *	0.97
2022	16.9	10,600.0	5.0 (preliminar)	0.96
<p><b>Fuentes:</b> Banco Mundial, CIA World Fact Book, Centro Regional de estrategias Económicas Sostenibles (Crees) - (14-11-22) Banco Central de República Dominicana</p> <p>(*) Se habla de un crecimiento económico del orden de 12.3% en el año 2021, pero fue el resultado de lo llamado “rebote estadístico”</p>				

El Índice de Precios al Consumidor es un indicador que mide la evolución promedio de los precios de un conjunto de bienes y servicios representativos del gasto de consumo de los hogares residentes en un área determinada.

<b>Cuadro No. 2</b>				
<b>Índice de Precios al Consumidor Nacional, 2004-2022</b>				
<b>Base Diciembre 2010 =100</b>				
<b>Base Anual: Octubre 2019 - Septiembre 2020 =100</b>				
<b>Período</b>	<b>Índice Base diciembre 2010*</b>	<b>Índice Base octubre 2019- diciembre 2020</b>	<b>Tasa de Inflación Interanual %</b>	<b>Tasa de Inflación Promedio 12 meses %</b>
2004	68.57	50.46	28.74	51.46
2005	71.44	52.58	7.44	4.19
2006	76.85	56.56	5.00	7.57
2007	81.57	60.03	8.88	6.14
2008	90.25	66.42	4.52	10.64
2009	91.55	67.38	5.76	1.44
2010	97.35	71.65	6.24	6.33
2011	105.58	77.71	7.76	8.46
2012	109.49	80.58	3.91	3.70
2013	114.77	84.47	3.88	4.83
2014	118.22	87.01	1.58	3.00
2015	119.21	87.74	2.34	0.84
2016	121.13	89.15	1.70	1.61
2017	125.10	92.07	4.20	3.28
2018	129.56	95.35	1.17	3.56
2019	131.91	97.08	3.66	1.81
2020	-	100.75	5.55	3.78
2021	-	109.06	8.50	8.24
2022	-	118.67	7.83	8.81

(\*) El IPC se transformó de la base diciembre 2010 a la base anual: octubre 2019 - septiembre 2020 =100, mediante el coeficiente de enlace 1.358727436.

(\*\*) El Índice de Precios al Consumidor es un indicador que mide la evolución promedio de los precios de un conjunto de bienes y servicios representativos del gasto de consumo de los hogares residentes en un área determinada.

**Fuente:** Banco Central de República Dominicana

## **2.4.- Estructura Del Comercio Exterior Dominicano**

El comercio exterior de la nación dominicana está determinado y medido por la balanza comercial del país, los flujos de comercio (con origen o destino en el territorio nacional y/o zonas francas o zonas procesadoras de exportación), sus principales productos de importación y exportación y el origen o destino de estos. A continuación, se presenta una síntesis de los aspectos más relevantes del comercio exterior de bienes dominicanos.

### **2.4.1. Las Exportaciones De Bienes Dominicanos.**

La dinámica experimentada del Comercio exterior de bienes dominicanos se ha fundamentado en su política de comercio exterior o externo, que, a partir de las distintas estrategias y reformas arancelarias e incentivos a la exportación, orientadas a la facilitación del comercio exterior, han contribuido a que principalmente las exportaciones de bienes nacionales ascendieran a US\$5,282.4 mil millones en diciembre del año 2021. También las exportaciones provenientes de las zonas francas industriales de exportación registraron un valor de exportación de US\$7,179.6 mil millones en el año 2021.

La capacidad de resiliencia de República Dominicana ha dado lugar a que las exportaciones del país alcanzaran una cifra récord en el año 2021, cuando se incrementaran en un 20 % interanual, para alcanzar los US\$11.831 millones dólares, frente a los US\$ 9.859 millones de dólares correspondientes a las exportaciones totales del año 2020. Este crecimiento de las exportaciones fue de un 16,32 % si se compara con el 2019, año previo a la pandemia, en el que se exportaron productos dominicanos por valor de US\$10.171 millones de dólares, según datos de la Asociación Dominicana de Exportadores (ADOEXPO), (Adoexpo, 2022). Las cifras del año 2021 representan el mayor volumen en las exportaciones registradas en la historia del país.

El Centro de Exportación e Inversión de la República Dominicana (ProDominicana) informó que el país se posiciona en el año 2022 por segundo año consecutivo con un récord histórico en exportaciones, de acuerdo con los registros preliminares de la Dirección

General de Aduanas (DGA), indican que, con un monto de US\$ 12,390.9 millones congruente con las estimaciones del Banco Central que, cuando se realicen las actualizaciones correspondientes, superará los US\$ 14,000 millones. La directora ejecutiva, Angelina Biviana Riveiro Disla, indicó que esto evidencia que el país cuenta con un sector exportador resiliente, el cual ha sabido afrontar los retos globales presentados por la economía y los mercados internacionales, así como otros factores de impacto como el huracán Fiona, que afectó determinados rubros. (Centro de Exportación e Inversión de la República Dominicana-ProDominicana, 2023).

Estas cifras contienen o incluyen las exportaciones realizadas por las zonas francas industriales de exportación establecidas y que operan en todo el territorio dominicano.

Respecto a los principales productos colocados en el resto del mundo en el año 2022, ProDominicana destacó que el oro en bruto continúa posicionado como el principal producto exportado, representando el 10.53 % del total, equivalente a USD 1,322.4 millones; cigarros puros con un 8.14 % del valor total (zonas francas). Entre los principales productos exportados del sector agropecuario se destacan: Cacao en grano USD 211 MM, bananos USD 196 MM, tabaco sin desvenar USD 141 MM, entre otros.

## **Destinos de las Exportaciones dominicanas**

En cuanto a los mayores destinos de las exportaciones dominicanas, los Estados Unidos de América, se ha mantenido como el principal socio dominicano de exportación durante el año 2022, acumulando un total de US\$ 6,245 millones, equivalentes a un 50.4% del total exportado, y con un crecimiento de un 5% respecto del año anterior. En términos de relevancia, es seguido por el mercado de Haití con US\$ 1,040 millones y una participación de 8.4 %, luego está Suiza, con valores exportados de USD 1,036 millones y un 8.36 % de participación. Asimismo, otros destinos que muestran crecimientos porcentuales muy significativos son Corea del Sur, con una variación relativa interanual de 771.8 %, los Emiratos Árabes Unidos con 141 % y Canadá creciendo en un 95 %, entre otros.



<b>Cuadro No. 3</b>										
<b>Exportaciones totales por sectores (Millones de US\$)</b>										
<b>-NACIONALES-</b>										
<b>DETALLE (AÑO)</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
<b>1. MINERAL</b>	<b>582.0</b>	<b>1,523.5</b>	<b>1,737.1</b>	<b>1,358.6</b>	<b>1,807.2</b>	<b>1,767.0</b>	<b>1,767.7</b>	<b>2,042.5</b>	<b>2,001.9</b>	<b>2,149.7</b>
Oro	174.7	1,190.6	1,544.8	1,227.3	1,575.3	1,456.7	1,360.6	1,544.3	1,675.5	1,610.3
Ferroníquel	267.3	157.3	-	-	90.9	153.6	233.8	383.4	231.2	392.6
Cobre	103.9	80.9	66.2	38.3	45.8	54.3	59.8	26.8	16.1	45.2
Plata	25.6	60.4	25.6	49.9	68.4	82.7	86.4	54.4	58.1	65.7
Bauxita	0.3	20.2	30.5	27.6	3.4	0.1	0.2	0.2	-	1.6
Piedra caliza	4.6	5.6	6.3	2.1	7.6	3.9	10.0	10.8	6.9	9.9
Zinc	-	-	-	7.6	8.0	10.4	9.0	13.3	5.1	13.4
Otros minerales	5.6	8.5	5.2	5.8	7.8	5.3	7.9	9.3	9.0	11.0
<b>2. AGROPECUARIO (Nacionales)</b>	<b>508.0</b>	<b>503.0</b>	<b>575.6</b>	<b>561.5</b>	<b>583.9</b>	<b>472.1</b>	<b>513.4</b>	<b>543.9</b>	<b>641.6</b>	<b>760.7</b>
Guineos	266.0	300.1	330.6	306.7	324.1	275.7	254.3	290.2	292.1	363.4
Cacao en grano	75.1	63.2	78.5	109.1	111.7	54.6	85.4	81.7	90.9	99.2
Aguacates	11.4	12.1	12.5	7.7	13.1	23.4	25.1	33.4	39.8	42.0
Ajés y pimientos	9.7	8.9	12.8	6.4	11.0	11.7	10.8	13.7	22.9	26.2
Cocos secos	7.0	7.9	8.2	6.8	6.2	4.8	6.9	5.3	12.4	12.9
Café en grano	13.3	7.1	4.8	5.2	4.1	4.0	3.7	4.0	5.2	7.9
Batatas	4.8	4.9	6.6	5.6	5.7	7.7	8.4	7.4	5.6	5.6
Plátanos	2.7	2.2	7.4	5.5	4.6	4.4	5.1	5.5	6.1	5.9
Tabaco en rama	2.8	0.8	2.7	0.7	1.6	0.7	0.6	1.5	1.5	1.4
Otros agropecuarios	115.2	95.8	111.5	107.8	101.8	85.1	113.1	101.2	165.1	196.2
<b>3. INDUSTRIALES (Nacionales)</b>	<b>2,926.6</b>	<b>2,421.5</b>	<b>2,324.5</b>	<b>2,098.1</b>	<b>1,944.6</b>	<b>2,185.9</b>	<b>2,321.8</b>	<b>2,356.8</b>	<b>1,763.9</b>	<b>2,372.0</b>
Azúcar cruda	200.6	131.3	125.2	126.0	124.0	141.9	147.7	128.1	151.2	154.2
Productos químicos	112.3	105.2	109.2	112.8	108.8	123.7	134.8	116.1	144.8	168.1
Cemento gris	93.0	96.6	109.1	88.6	74.0	75.1	68.6	70.5	57.0	72.0
Varillas de acero	71.8	50.5	63.1	37.5	27.9	53.8	65.6	67.6	13.9	71.5

Ron de caña de azúcar	80.0	76.1	62.9	53.9	51.4	52.5	58.8	58.8	47.2	61.9
Envases y tapas plásticos	52.1	51.1	50.5	50.1	55.7	60.9	63.2	64.9	84.8	101.2
Harina de trigo	54.4	49.2	51.7	36.2	24.7	23.1	23.2	36.3	25.9	34.6
Sazonadores y condimentos	30.7	47.0	48.5	59.8	57.6	41.9	32.8	34.6	31.7	31.1
Galletas	20.7	19.4	19.4	21.5	24.4	24.0	26.0	26.3	30.2	24.3
Cervezas	29.6	19.1	20.5	30.8	32.1	18.6	18.2	18.2	8.7	19.2
Pastas alimenticias	18.2	18.3	17.6	7.6	4.5	6.9	7.4	7.5	15.1	20.8
Cajas de cartón corrugado	23.4	14.0	14.5	15.1	14.7	16.1	21.8	10.8	13.7	12.4
Frutas procesadas	18.3	20.5	22.1	24.7	27.7	30.0	33.9	31.4	39.5	45.5
Tabaco manufacturado	8.8	8.4	13.8	15.4	21.1	18.7	5.4	15.9	6.6	8.5
Café manufacturado	21.2	7.9	5.5	2.3	3.3	4.9	4.9	5.8	4.1	6.2
Cacao manufacturado	4.6	5.6	10.2	8.7	8.6	8.1	8.5	10.1	9.1	10.6
Aceite de soya	12.5	3.0	2.8	5.1	7.0	7.8	6.6	13.3	19.7	36.4
Combustibles derivados del petróleo	453.6	155.6	34.3	34.0	33.2	25.8	25.3	23.7	30.6	87.7
Alimentos para aeronaves	1.0	0.2	-	-	-	-	-	-	-	-
Combustibles de aeronaves	554.6	525.6	540.7	379.2	332.9	456.7	518.6	465.7	156.6	332.8
Otros productos industriales	1,065.2	1,016.9	1,002.9	988.8	911.0	995.4	1,050.5	1,151.2	873.5	1,073.0
<b>TOTAL (1+2+3)</b>	<b>4,016.6</b>	<b>4,448.0</b>	<b>4,637.2</b>	<b>4,018.2</b>	<b>4,335.7</b>	<b>4,425.0</b>	<b>4,602.9</b>	<b>4,943.2</b>	<b>4,407.4</b>	<b>5,282.4</b>

**Fuente:** Banco Central de República Dominicana

## 2.4.2. Exportación Del Sector Minero Dominicano

República Dominicana posee cuantiosos recursos y diversos yacimientos mineros entre los cuales se encuentra el segundo depósito de oro más grande del continente americano, siendo los rubros más importantes el oro, la arena, la grava y gravilla, el ferroníquel, la plata y el cobre; cuenta el país además con, níquel, bauxita, mármol, piedra caliza y granito.

Los yacimientos de minerales en explotación en el país están localizados a lo largo de todo el territorio nacional. Tradicionalmente, las operaciones de extracción minera han sido “a cielo abierto”, aunque la empresa Corporación Minera Dominicana (CORMIDOM) ha iniciado

operaciones en la primera mina subterránea del país, para la extracción de minerales metálicos. Por igual, existen actividades artesanales de minería subterránea de larimar y ámbar.

Durante los años 2019 y 2020, la producción consolidada de minerales metálicos se distribuyó de la siguiente manera: 1,927,602 oz. de oro; 6,320,000 oz. de plata; 137,873 T.M. de ferroníquel; 9,475 T.M. de bauxita; 8,240 T.M. de cobre, y 7,888 T.M. de zinc.

Con base en el precio promedio de exportación, en los años 2019 y 2020 se calcula un valor económico ascendente a US\$1,598 millones de oro, US\$232 millones de ferroníquel, US\$56 millones de plata, US\$14 millones de cobre y US\$6 millones de zinc. Los proyectos de explotación minera metálica se ubican principalmente en tres provincias: La Vega, Monseñor Nouel y Sánchez Ramírez. La concesión Quisqueya I de ferroníquel, en las provincias Monseñor Nouel y La Vega, es operada por la empresa “Falconbridge Dominicana S.A”.

En la reserva fiscal Montenegro, ubicada en el municipio Cotuí, provincia Sánchez Ramírez, opera la empresa minera “Pueblo Viejo Dominican Corporation” extrayendo oro y plata, y la corporación “Envirogold, “Las Lagunas Limited (Envirogold)”, que aprovecha el oro, la plata y el cobre de la presa de colas Las Lagunas.

La Corporación Minera Dominicana (CORMIDOM) desarrolla un proyecto de extracción de oro, plata y cobre en su concesión Bloque C-1 Cerro de Maimón en los parajes La Sabana y El Copey, secciones los Martínez y la Laguna, municipios de Maimón y Cotuí, provincias Monseñor Nouel y Sánchez Ramírez. Hasta el año 2015, la empresa “DOVEMCO” explotó bauxita en el municipio y provincia de Pedernales, en el Sur de República Dominicana.

En lo que respecta a los minerales metálicos, (ver cuadro No. 5), la producción nacional y exportación ha experimentado un importante crecimiento durante el período 2010-2020, destacándose las variaciones positivas del oro y la plata. Además de estos dos productos minerales, la producción metálica nacional ha estado representada por el ferroníquel, cobre, zinc y bauxita.

Las exportaciones mineras contribuyen sustancialmente a la balanza de pagos del país, debido a que son una fuente importante de generación de divisas, y dado que, este sector ofrece proporcionalmente un porcentaje apreciable del valor agregado a la economía dominicana. El total de exportaciones mineras es calculado combinando los valores exportados de los siguientes

minerales: oro, plata, cobre, zinc, ferroníquel, bauxita, rocas calizas, arcillas, arenas silíceas, Larimar, ámbar, yeso y sal; entre otros recursos metálicos y no metálicos.

Las exportaciones de sustancias minerales desde República Dominicana han experimentado un crecimiento robusto, pasando de US\$114 millones en el año 2010 a US\$2,001 millones en el año 2020, lo que refleja un crecimiento promedio anual de 52.3%. El valor total de los recursos minerales exportados durante el período 2010-2020, ascendió a US\$15,149.4 millones.

Las exportaciones de minerales realizadas durante el período 2010-2020, en las que se incluyen las exportaciones nacionales y las de las zonas francas, representaron un 14.4% del total exportado por el país. Al contemplar solo las exportaciones nacionales, esta proporción se duplica, alcanzando la minería una participación igual al 32.9%; mientras que los demás sectores, industrial y agropecuario, registraron una participación total de 54.3% y 12.8% respectivamente.

Esto coloca a los productos minerales como el segundo sector de exportación de mayor importancia del país, en comparación con los demás sectores citados. Es preciso señalar que, precisamente la participación del sector minero en las exportaciones nacionales ha experimentado un crecimiento significativo, pasando de representar un 4.3% en 2010, a un 45.5% al cierre del año 2020.

Durante los años 2019 y 2020, las exportaciones minerales significaron un 41.3% y 45.5% del total de exportaciones nacionales respectivamente; siendo el resultado del año 2020 la participación más alta registrada por el sector durante la última década.

La producción dominicana de minerales se vende y exporta a clientes de otros países. En términos económicos, las exportaciones de minerales contribuyen a equilibrar la balanza de pagos siendo una fuente de significativa de ingresos y creación de riqueza, y un incentivo a los sectores económicos vinculados con las actividades extractivas. El país exporta oro, plata, cobre, zinc, ferroníquel, bauxita, rocas calizas, arcillas, arenas silíceas, larimar, ámbar, yeso y sal; entre otros recursos metálicos y no metálicos. Así mismo, las exportaciones de minerales contribuyen de forma decisiva y crucial al desarrollo sostenible de República Dominicana a través de la generación de divisas y empleos directos e indirectos, aportando directamente al crecimiento y económico y mejor calidad de vida del país. Los minerales extraídos en República Dominicana son la materia prima para diversos productos industriales luego del procesamiento, transformación y refinación que se realizan en el exterior.

El comportamiento interanual de estas exportaciones ha sido uno de continuo crecimiento, con excepción de un decrecimiento del 21.8% en el año 2015, de 2.2% en el año 2017 y de 2.0% en el año 2020, con respecto al año que les antecedió. Las sustancias minerales de mayor valor exportado durante el lapso 2010-2020, fueron: oro (77.9%), ferroníquel (11.9%), cobre (4.4%), plata (4.0%), bauxita (0.5%), otros minerales (0.5%), piedra caliza (0.4%) y zinc (0.4%).

De manera particular, durante los años 2019 y 2020 el monto total exportado de sustancias minerales ascendió a la suma de US\$4,043 millones, en las siguientes proporciones: oro (79.6%), ferroníquel (15.2%), plata (2.8%), cobre (1.1%), zinc (0.5%), otros minerales (0.5%), piedra caliza (0.4%) y bauxita (0.0%).

Según el Estudio Mesoamericano de Logística de Cargas (BID, 2012), y Acciones del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para el desarrollo de infraestructura logística para el comercio, también para la distribución urbana de mercancías y para la facilitación del comercio internacional, (CEPAL, 2017), y las explotaciones de ferroníquel en las provincias del Cibao, Bonao-La Vega y otras dedicadas a la extracción piedra caliza y volcánica en las provincias de Barahona y Dajabón, concentran la mayor parte de la actividad minera nacional.

Informes recientes señalan la existencia del sólido crecimiento de la actividad minera de República Dominicana a partir de principios del año 2013. En general, esta actividad creció un 135% a partir del año 2013. Este crecimiento estuvo impulsado principalmente por la mina de oro y plata de “Pueblo Viejo”, en una proporción de 60/40 entre las empresas canadienses “Barrick Gold” y “Goldcorp”, que, en noviembre del año 2012, inició su producción comercial. Pero el mineral no empezó a ser procesado mientras se completaba la puesta en marcha de dos autoclaves. Las autoclaves son recipientes metálicos de elevada presión, como grandes ollas a presión, que se llenan con mineral molido para separar los distintos metales que contiene la roca. A la fecha de mayo 2012, ya se habían extraído 16,4 millones de toneladas de mineral (que contienen aproximadamente 1,9 millones de onzas de oro). (periódico Diario Libre, 15 de agosto de 2012, (Guerrero, 2013).

Cuando en enero de 2013 la empresa canadiense abrió sus puertas en *Pueblo Viejo*, marcó un récord en la historia de República Dominicana, convirtiéndose en “la mayor inversión extranjera nunca antes registrada en el país”. Según cifras provenientes del Banco Central de República Dominicana, al 29 septiembre de 2021, el valor agregado generado por la minería dentro

del Producto Interno Bruto (PIB) de la nación, ascendió a RD\$89,231.2 millones en el año 2020, equivalente a un 2.0% del PIB.

Las exportaciones de productos mineros alcanzaron niveles récord en República Dominicana en 2021, impulsadas por sólidos despachos de oro y ferroníquel. Estos ascendieron a US\$2.150 millones en el año 2021, frente a los US\$2.000 millones del año anterior.

Los envíos de oro alcanzaron los US\$1.610 millones, menos que los US\$1.680 millones de 2020, mientras que las exportaciones de ferroníquel subieron de US\$231 millones a US\$393 millones, según los datos más recientes del Banco Central de República Dominicana. El aumento de las exportaciones refleja en parte los altos precios de los metales, con el alza del valor del oro y el níquel desde principios de 2020.

Otro material minero con mucho potencial de exportación es el basalto. La viabilidad financiera para iniciar la explotación de la mina de basalto de “Peralvillo Los Montones” en el periodo (2016-2022) se está llevando a cabo.

### **2.4.3. Exportación Agropecuaria Nacional**

La oferta agrícola de exportación de productos agrícolas cultivados en el país tiene un alto nivel de preponderancia y calidad, se destacan el banano orgánico, el café, el cacao orgánico, la piña, el aguacate, el mango, los plátanos, el coco, la pitahaya, los vegetales orientales, los vegetales de invernadero, las hierbas aromáticas, el tabaco, entre otros productos.

#### **EXPORTACIÓN DE PRODUCTOS AGROPECUARIOS TRADICIONALES**

El valor de las exportaciones de los productos agrícolas tradicionales (café, cacao, tabaco y caña de azúcar), que en conjunto representaron el 57.2% del valor total exportado en el año 2020, mostró un desempeño positivo en el período 2016 a 2020, pasando de US\$1,132 millones en el primer año de la serie a US\$1,272 millones en el año 2020, equivalente a un incremento del 12.15%.

#### **EXPORTACION DE PRODUCTOS AGROPECUARIOS NO TRADICIONALES**

En los últimos años, específicamente a partir del año 2012, se ha ido incrementando sustancialmente la exportación de productos agrícolas no tradicionales, dado que se han abierto nuevos mercados en los que tienen cabida, además de los bananos orgánicos, el cacao orgánico, la piña, el aguacate, el mango, los plátanos, el coco, la pitahaya, los vegetales orientales, los vegetales

de invernadero, las hierbas aromáticas, los vegetales orientales y vegetales frescos producidos en invernaderos y cielo abierto, así como las frutas frescas y pulpa de frutas, buena parte se moviliza a través del transporte aéreo, aprovechando las barrigas de los aviones “chárter”, que operan en el turismo dominicano en Punta Cana principalmente, en el Este del País.

Los sectores de la pesca y la ganadería en República Dominicana dirigen su producción mayoritariamente al consumo nacional. No obstante, el sector de la pesca atunera presenta una dinámica exportadora creciente hacia los Estados Unidos de América y Europa.

#### 2.4.4. Exportación de la Industria Nacional

<b>Cuadro No. 4</b>					
<b>Exportaciones de bienes industriales del régimen nacional por destino económico</b>					
Valores en USD\$ millones					
Año	2018	2019	2020	2021	2022*
Bienes de Capital	72.49	162.48	71.35	74.64	55.75
Bienes de Consumo	628.36	629.83	604.62	810.67	802.06
Materias Primas	621.80	553.32	538.77	705.24	857.59
<b>Total General</b>	<b>1,322.65</b>	<b>1,345.63</b>	<b>1,214.74</b>	<b>1,590.55</b>	<b>1,715.41</b>
Fuente: Ministerio de Industria, Comercio y MiPymes, Viceministerio de Desarrollo Industrial, Portal Industrias RD con datos de la Dirección General de Aduanas.					
(*) Once meses					

Ciertamente, la pandemia de la enfermedad por coronavirus (COVID-19), tuvo importantes repercusiones negativas o desfavorables en el desarrollo de las exportaciones industriales dominicanas a partir y durante los primeros años de la pandemia (2020-2022), así mismo, rubros como las ventas al exterior de azúcar cruda, cemento gris, ron de caña de azúcar, harina procesada de trigo, la exportación de cerveza, las exportaciones de cajas de cartón corrugado, las exportaciones de café manufacturado, los combustibles y los derivados del petróleo, los alimentos para aeronaves y los combustibles de aeronaves disminuyeron o mermaron. No obstante, las

exportaciones de bienes industriales registraron un crecimiento promedio anual de 29.6% entre los años 2018 y 2022, muy por encima del crecimiento del PIB nominal o corriente.

Los productos que experimentaron mermas en sus exportaciones con respecto al año anterior (2021) fueron: los calzados, con una reducción de 47,9 %; los electrodos y escobillas de carbón, con una baja del 46,4%, y las preparaciones alimenticias con una disminución de 49,1%. En este grupo también se incluye el banano orgánico, uno de los principales productos agrícolas del país, que redujo su exportación en un 7,2 % en el año 2021.



# LAS ZONAS FRANCAS INDUSTRIALES DE EXPORTACIÓN

## Antecedentes

La primera normativa referente a las zonas francas en República Dominicana fue la Ley No. 4315, promulgada en fecha 22 de octubre del año 1955. La misma creó una “Comisión de Zonas Francas” y se refería al comercio de importaciones y exportaciones de ciertos artículos, desde y hacia el exterior.

Un año más tarde, en 1956 fue promulgada la Ley No.432, a través de la cual se agregaban varios artículos a la primera ley sobre el sector. En el año 1969 se aprobó la Ley núm. 299 de 23 de abril de 1969 ([https://www.ilo.org > documents > wcms\\_126390](https://www.ilo.org/documents/wcms_126390)), para la promoción e incentivo industrial, cuyo principal propósito era el de fomentar una industrialización hacia adentro, basada en la sustitución de importaciones. Es mediante esta Ley No.299 que se establecen de manera definitiva las zonas francas industriales de exportación en República Dominicana.

Mediante la clasificación “A” de esta Ley, se permite la instalación de las empresas bajo ciertos requisitos y preferencias de tipo fiscal y arancelario. Se establece 100% de exención de impuestos de importación de materias primas, sobre la renta, sobre patentes y sobre importación de vehículos de cargas y los destinados a transportar al personal de las empresas.

“La Zona Franca” es un incentivo a las exportaciones que permite desarrollar actividades industriales, comerciales y de servicios, bajo una normatividad especial, en materia cambiaria, tributaria, aduanera y de comercio exterior. Los beneficios de la zona franca son: Aduaneros, de extraterritorialidad aduanera. Estos centros de producción para la exportación permiten que compañías manufactureras extranjeras y locales puedan establecer operaciones y se beneficien de incentivos impositivos y de facilidades de importación para la producción y subsecuente exportación. Las zonas francas tienen un fuerte arraigo en el país, contribuyendo con la generación de empleos directos, profesionalizando la fuerza laboral dominicana, impulsando el encadenamiento productivo nacional y el crecimiento de las exportaciones. De acuerdo con las cifras de la Dirección General de Aduanas (DGA), las zonas francas contribuyeron al 77.1% del crecimiento de las exportaciones totales del país, hasta el año 2021 y con ello a la recuperación económica, de enero a mayo de este año, período en el cual las exportaciones acumuladas

totalizaron US\$ 3,178.1 millones, siendo este el monto exportado más alto desde el año 2012 hasta la mitad del año 2021.

El “sector zona franca” ha colocado a República Dominicana en los primeros lugares en cuanto a capacidad productiva y calidad se refiere, no sólo en América Latina, sino en todo el mundo. A esto ha contribuido la estabilidad política y social, la estabilidad macroeconómica, así como la creación de una infraestructura adecuada y un marco legal y regulatorio competitivo en el país.

Las exportaciones del sector zonas francas de República Dominicana representan una importante fuente de captación de divisas y de aportes al fisco, con lo cual se mantienen como uno de los motores principales de la economía nacional.

### **Las Exportaciones de las Zonas Francas Industriales**

Entre los años 1998 y 2018 las exportaciones de este sector sobrepasaron los US\$100,179.8 millones, lo que ha posicionado a las zonas francas de exportación como un importante sector que aporta al producto interno bruto (PIB) dominicano. Según datos de Banco Central de República Dominicana (BC), en los 10 primeros años del período analizado, las confecciones textiles lideraron el monto de las exportaciones, representando el 45.2% (unos US\$22,327.2 millones) del total que fue de US\$ 49,400.7 millones.

Los productos eléctricos representaron el 13% de las exportaciones durante el referido período, con US\$6,496.8 millones y artículos de joyería y conexos con US\$5,238.2 millones, un 10.7%, según datos del Banco Central. En el período enero-diciembre 2009-2018, el valor total de las exportaciones de las zonas francas registró un crecimiento absoluto de US\$1,378.5 millones, al pasar de US\$49,400.7 millones en el período 1998-2008 a US\$ 50,779.2 millones en los últimos 10 años, para un incremento relativo de un 3%.

La fabricación de equipos médicos y quirúrgicos, aunque fue incluida en la exportación a partir del año 2010, los productos alcanzaron un buen posicionamiento dentro del mercado internacional, representando el 23% durante el período 2009-2018, liderando el monto con unos US\$11,518.0 millones, según datos de Banco Central. Al final del año 2021, el sector contaba con 84 parques de zonas francas en operación y 778 empresas, las cuales generaron 183,232 empleos directos y exportaciones por US\$ 7,179.6 millones, compuestas por 1,744 rubros y/o

productos diferentes destinados a 129 países, en cinco continentes. Este sector ocupa posiciones de primer orden en el ranking mundial de diversos productos exportados. Las confecciones textiles ocuparon entonces el segundo lugar, con unos US\$11,323.9 millones, equivalente a un 22%. Esto, pese a que en los últimos siete años experimentó una baja. Al comparar el monto de las confecciones textiles del primer período con el segundo, durante el segundo decenio se registró una disminución absoluta de US\$11,003.3 millones, un -48%. Los productos eléctricos registraron un crecimiento absoluto de US\$44.7 millones, al pasar de US\$6,496.8 millones en el período 1998-2008 a US\$6,541.5 millones en el período 2009-2018, para un incremento relativo de un 0.70%.

<b>Cuadro No. 5</b>										
<b>-ZONAS FRANCAS INDUSTRIALES de EXPORTACIÓN-</b>										
<i>Detalle (Año)</i>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
<b>1. AGROPECUARIOS</b>	<b>146.6</b>	<b>172.1</b>	<b>192.4</b>	<b>192.9</b>	<b>190.4</b>	<b>167.6</b>	<b>207.3</b>	<b>197.0</b>	<b>189.2</b>	<b>227.8</b>
Cacao en grano	87.4	98.0	121.4	132.3	113.4	78.6	118.3	99.2	95.9	106.7
Otros agropecuarios	59.2	74.1	71.0	60.6	77.0	89.0	89.0	97.8	93.3	121.1
<b>2. INDUSTRIALES</b>	<b>4,772.3</b>	<b>4,804.3</b>	<b>5,069.3</b>	<b>5,230.7</b>	<b>5,313.5</b>	<b>5,542.0</b>	<b>5,827.9</b>	<b>6,052.5</b>	<b>5,705.3</b>	<b>6,951.8</b>
Confecciones textiles	1,222.8	1,219.1	1,241.9	1,247.9	1,102.8	1,095.9	1,094.6	1,037.7	689.4	892.7
Productos eléctricos	638.8	658.2	752.8	707.3	750.6	883.1	1,017.9	1,067.3	1,105.4	1,153.4
Artículos de joyería	405.3	315.6	283.7	369.9	407.0	422.2	490.6	530.5	429.2	762.8
Productos farmacéuticos	23.4	33.3	41.7	40.8	47.9	64.3	53.0	32.1	77.5	51.0
Fabricación equipo médico y quirúrgico	1,189.8	1,197.2	1,232.5	1,320.3	1,449.1	1,422.8	1,503.5	1,628.0	1,732.9	1,878.3
Manufactura de calzados	406.5	422.2	449.5	443.0	424.7	386.8	303.5	279.7	202.2	201.4
Manufactura de tabaco	475.9	531.6	586.9	660.3	695.9	798.4	823.5	885.4	897.2	1,198.5
Cacao manufacturado	1.6	1.6	2.8	2.4	1.7	0.9	1.1	1.1	1.7	2.8
Alimentos para aeronaves	23.8	26.2	31.5	32.5	34.4	37.0	35.7	31.3	9.7	17.6
Otros productos industriales	384.4	399.3	446.0	406.3	399.4	430.6	504.5	559.4	560.1	793.3
<b>Total (1+2)</b>	<b>4,918.9</b>	<b>5148.5</b>	<b>5,261.7</b>	<b>5423.6</b>	<b>5,503.9</b>	<b>5,709.6</b>	<b>6,035.2</b>	<b>6,249.5</b>	<b>5,894.5</b>	<b>7,179.6</b>

Fuente: Banco Central de República Dominicana

Como consecuencia de la crisis sanitaria mundial ocasionada por la pandemia del COVID-19, se estimaron contracciones significativas en la economía mundial que rondaba el 5% para el año 2020. De igual forma, se previó una reducción de los ingresos per cápita en 3,6%.

<b>Cuadro No. 6</b>			
<b>Aportes al PIB de las Zonas Francas en República Dominicana (2007-2021). En Millones de RD\$</b>			
<b>Año</b>	<b>PIB</b>	<b>Zonas Francas</b>	<b>Contribución (%)</b>
2007	1,458,416.5	58,296.4	4.0
2008	1,661,642.7	57,838.6	3.5
2009	1,736,041.1	59,002.2	3.4
2010	1,983,201.7	64,621.3	3.3
2011	2,210,213.9	73,420.6	3.3
2012	2,386,016.2	81,678.1	3.4
2013	2,619,769.7	88,554.8	3.4
2014	2,925,665.10	96,492.51	3.3
2015	3,205,655.14	105,116.65	3.3
2016	3,487,292.51	116,137.07	3.3
2017	3,802,655.77	125,039.12	3.3
2018	4,235,846.77	141,858.66	3.3
2019	4,562,235.08	145,663.56	3.2
2020	4,456,657.40	157,215.00	3.5
2021	5,392,714.10	195,678.20	3.6

**Fuente:** Banco Central de República Dominicana. (2021): Preliminar

La consistencia productiva en el régimen de zonas francas durante todos los años de pandemia fue clave para amortiguar los efectos de la crisis en la economía local. Su contribución al PIB pasó de 3,2% en 2019, a 3,6% en 2021. (Ver cuadro No.6).

Para el caso de América Latina, la caída del Producto Interno Bruto Regional se calculó en una disminución del 6,9%. Pero a pesar del fuerte impacto de la pandemia del Covid-19 en la economía mundial, República Dominicana mostró una caída mucho más moderada, sobre todo, al ser comparada con la región de América Latina; la reducción fue de un 2.31% en su Producto Interno Bruto, así lo evidencia el cuadro No.1. (Ver cuadro No. 1).

#### **2.4.5. Las Importaciones de Bienes de República Dominicana**

Como se afirmaría anteriormente para el análisis de las exportaciones realizadas por el país, a partir de las distintas estrategias, reformas arancelarias e incentivos otorgados para fomentar y propiciar el desarrollo y expansión del comercio exterior dominicano, el diseño e implementación de políticas orientadas a la facilitación del comercio exterior, han contribuido grandemente a que las importaciones de bienes de consumo, de materia prima y bienes de capital nacionales aumentaran a US\$19,532.3 en 2021, y así también las importaciones de las de zonas francas crecieron hasta el monto de US\$4,610.9 en ese mismo año. Estas importaciones combinadas y agregadas (nacionales y de zonas francas) ascendieron a un monto total de US\$24,143.2 mil millones en el año 2021.

En del período de los años 2012–2021, el agregado de las importaciones totales del país, mostraron un crecimiento anual promedio de 36.77% al pasar de US\$17,651.8 millones en el año 2012 a US\$24,143.2 millones en el año 2021.

Las importaciones de bienes se concentraron en 10 capítulos arancelarios primordialmente. Los siguientes son: el capítulo 7-Combustibles minerales, aceites minerales y productos de su destilación (15.74%), el 84-Reactores nucleares, calderas, máquinas, aparatos y artefactos mecánicos (8.11%), el 85-Máquinas y aparatos, material eléctrico y sus partes (8.06%), el 39-Plástico y sus manufacturas (7.14%), el 87-Vehículos automóviles, tractores, ciclos y demás vehículos terrestres (7.09%), el 30-Productos farmacéuticos (3.21%), el 72-Fundición, hierro y acero (2.97%), el 52-Algodón (2.83%), el 48-Papel y cartón, manufacturas de pasta celulosa (2.64%), y el 73-Manufacturas de fundición de hierro o acero. (2.34%). El resto representa el 39.85%.

Las principales importaciones que realiza República Dominicana son: Petróleo refinado (\$966M), Gas petróleo (\$638M), Carros (Vehículos) (\$585M), Equipo de transmisión (\$530M), y Joyería (\$450M), importando principalmente desde los Estados Unidos de América (\$7,47MM), China (\$3,09MM), México (\$637M), España (\$621M), y Brasil (\$490M).

Los Estados Unidos de América y China suplen el 50% de los bienes a República Dominicana. En el año 2021 las importaciones de bienes de República Dominicana sumaron US\$24,485.1 millones; eso es poco más del doble de los valores exportados de US\$11,644.5 millones, según cifras de la Dirección General de Aduanas (DGA). Del monto importado hay una partida de zonas francas y otros regímenes (20.2%), es decir, US\$4,954.5 millones. El monto mayor (US\$19,530.6 millones) son importaciones para “despacho a consumo”, representando un 79.7%. (Periódico elDinero <https://eldinero.com.do> › los-10-productos-mas-importad).

Las importaciones de “Despacho a consumo” son las mercancías que pueden entrar en libre circulación dentro del territorio aduanero, previo pago de derechos e impuestos y cumplimiento de las normas de importación exigibles. Pero, de esas mercancías para despacho a consumo, ¿cuáles son las más demandadas en territorio dominicano?

La Dirección General de Aduanas tiene una especie de “top ten” (los diez más importantes), donde se destacan los diez productos más importados por República Dominicana (Periódico elDinero <https://eldinero.com.do> › los-10-productos-mas-importad).

Los “combustibles y aceites minerales”, representaron el 20.5% de las importaciones de despacho a consumo el año pasado, con un monto de US\$4,006.7 millones; seguido de los “vehículos y tractores” con US\$1,727.8 millones para representar el 8.8%. Por eso, no es casual que esos dos renglones estén entre los de mayor recaudación, tanto de las cargas por Aduanas, como de los gravámenes, a través de la Dirección General de Impuestos Internos (DGII).

Los ocho renglones importados de mayor demanda interna tras los combustibles y vehículos son “maquinarias, aparatos y artefactos mecánicos” con un 8.3%, “productos farmacéuticos” (6.1%), “máquinas y aparatos eléctricos” con 5.8%, “plástico y sus manufacturas” representaron el 4.7% y el “hierro y acero para manufacturas” un 4.7% de las importaciones de despacho a consumo.

Los “cereales”, que sirven de materia prima para producir otros alimentos, son el 3% de los valores importados el año pasado, en tanto que las “manufacturas de fundición de hierro” son el 2% y el “papel y cartón, manufacturas de pasta” representó el 2% en el año 2021.

Gráfica No. 1



Estos diez renglones de importación equivalen a dos tercios de los US\$19,530.6 millones importados en despacho a consumo, es decir, fuera de zonas francas y otros regímenes.

<b>Cuadro No. 7</b>										
<b>Importaciones totales por uso y destino económico {Enero – Diciembre} - (2012 – 2021)</b>										
<b>Millones de US\$</b>										
<b>-IMPORTACIONES NACIONALES-</b>										
<b>Detalle - Año</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
<b>1. BIENES DE CONSUMO</b>	<b>7,774.8</b>	<b>7,341.7</b>	<b>7,419.4</b>	<b>7,024.6</b>	<b>7,166.2</b>	<b>7,719.4</b>	<b>8,727.8</b>	<b>8,945.4</b>	<b>7,275.2</b>	<b>10,491.4</b>
Duraderos (automóviles, electrodomésticos)	837.6	809.0	977.1	1,180.8	1,360.1	1,238.1	1,335.1	1,492.0	1,175.8	1,684.5
Partes o piezas de bienes de consumo	43.1	38.7	35.5	45.0	48.9	66.4	69.7	70.0	47.1	58.3
Herramientas	30.2	26.4	29.2	33.5	36.9	37.6	40.9	44.9	34.1	50.2
Repuestos para vehículos	228.1	220.5	222.1	249.8	263.9	247.2	278.6	287.7	237.9	313.9
Estufas de gas y eléctricas	31.5	30.1	32.3	32.5	37.6	40.4	44.2	38.9	31.4	57.1
Productos alimenticios elaborados y semi-elaborados (inclusive aceites vegetales)	682.8	711.1	818.8	869.0	911.1	981.8	1,075.2	1,122.3	1,100.5	1,459.7
Leche de todas las clases	162.4	172.7	170.3	146.2	136.3	138.0	167.7	165.5	192.4	186.5
Arroz para consumo	5.0	9.2	12.1	9.7	10.4	20.3	11.3	9.7	19.6	21.2
Azucar refinada	2.8	1.7	2.3	12.9	9.5	1.0	1.8	1.6	2.0	2.7
Productos medicinales y farmacéuticos	425.6	484.4	490.1	470.1	582.5	526.0	573.8	619.6	641.2	1,137.8
Productos blancos derivados del petróleo (combustibles)	3,765.7	3,317.0	2,939.2	2,238.7	1,962.1	2,462.6	3,050.0	2,972.1	1,780.0	3,125.9
Otros bienes de consumo	1,560.0	1,520.9	1,690.4	1,736.4	1,806.9	1,960.0	2,079.5	2,121.1	2,013.2	2,393.6
<b>2. MATERIAS PRIMAS NACIONALES</b>	<b>4,691.7</b>	<b>4,572.7</b>	<b>4,654.2</b>	<b>4,173.2</b>	<b>4,012.1</b>	<b>4,035.8</b>	<b>4,938.9</b>	<b>4,696.5</b>	<b>3,965.4</b>	<b>6,395.6</b>
Para la Agricultura	165.6	144.6	162.0	149.1	136.8	122.6	165.1	137.6	143.0	215.3
Para la Industria alimenticia (sin elaborar)	318.9	308.6	352.5	446.4	468.5	481.1	536.6	529.8	565.6	762.1
Aceites vegetales alimenticios (brutos o vírgenes)	201.1	173.0	148.4	131.7	138.1	163.5	152.8	138.4	151.8	223.4
Maiz a granel (p/prep. Alimentos animales y de consumo humano)	287.9	266.0	213.0	206.8	202.7	224.2	247.8	251.1	232.3	378.6



Azucar cruda (parda)	28.8	0.0	12.3	34.6	45.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Madera	107.4	128.4	121.8	134.2	126.4	130.6	158.4	143.0	110.2	215.2
Para la Industria textil	84.9	86.3	98.5	99.3	100.0	94.3	103.3	105.6	85.1	113.8
Para la Industria de envases	146.5	156.0	158.0	184.0	165.7	182.5	220.4	209.6	194.6	247.2
Para la Industria de bebidas	105.7	96.7	102.8	106.1	110.5	107.9	130.4	127.6	119.3	136.7
Tabaco sin elaborar	4.0	4.1	3.3	2.2	2.3	1.6	0.2	0.1	0.3	0.3
Trigo a Granel	188.9	157.2	161.9	127.4	109.2	117.6	116.1	129.7	117.6	181.0
Petroleo crudo y reconstituido (Combustible)	1,023.1	1,035.1	938.4	305.3	363.2	405.8	664.8	585.5	174.4	623.1
Carbón mineral	71.8	77.5	76.8	64.3	54.6	95.2	106.8	121.0	138.7	291.2
Grasas y aceites animales y vegetales (demás)	41.1	31.1	23.9	20.0	18.1	17.3	18.7	15.6	15.2	20.5
Productos químicos inorgánicos	82.4	77.2	78.1	75.7	73.0	82.6	87.9	90.3	75.1	83.1
Productos químicos orgánicos	119.7	125.2	138.7	132.6	120.1	130.7	145.8	131.3	125.8	169.3
Materias plásticas artificiales	392.4	430.9	452.3	449.0	440.4	441.8	537.0	480.0	425.1	716.0
Papel cartón mfct. p/celulosa	181.7	192.6	199.3	207.8	190.6	206.1	227.6	227.1	186.3	243.0
Fundición de hierro y acero	580.6	477.1	575.1	632.5	510.6	472.7	680.4	622.0	472.1	961.6
Otras materias primas y/o insumos intermedios	559.2	605.1	637.1	664.2	635.4	557.7	638.8	651.2	632.9	814.2
<b>3 .BIENES DE CAPITAL NACIONALES</b>	<b>2,286.6</b>	<b>1,776.0</b>	<b>1,775.7</b>	<b>2,210.7</b>	<b>2,686.2</b>	<b>2,232.4</b>	<b>2,693.0</b>	<b>2,674.3</b>	<b>2,244.2</b>	<b>2,645.3</b>
Para la Agricultura	51.1	66.3	55.2	70.5	79.2	74.9	90.7	58.4	48.3	59.5
Para la construcción	106.3	85.5	79.3	113.3	117.3	115.9	137.2	144.9	111.4	145.6
Para el transporte	327.2	161.4	206.0	267.6	276.1	266.7	338.3	324.2	265.5	332.0
Para la industria	389.9	338.0	303.5	428.9	605.0	419.3	506.1	473.6	384.0	538.8
Repuestos para maquinarias y aptos	719.8	491.8	518.5	606.2	799.4	556.3	755.5	649.5	615.5	737.3
Otros bienes de capital	692.3	633.0	613.2	724.2	809.2	799.3	865.2	1,023.7	819.5	832.1
<b>TOTAL (1+2+3)</b>	<b>14,753.1</b>	<b>13,690.4</b>	<b>13,849.3</b>	<b>13,408.5</b>	<b>13,864.5</b>	<b>13,987.6</b>	<b>16,359.7</b>	<b>16,316.2</b>	<b>13,484.8</b>	<b>19,532.3</b>
<b>Fuente:</b> Banco Central de República Dominicana										
<b>IMPORTACIONES PETROLERAS Y NO PETROLERAS NACIONALES</b>										
(Millones de US\$ )										

<b>Importaciones Nacionales</b>	<b>14,753.1</b>	<b>3,690.4</b>	<b>13,849.3</b>	<b>13,408.5</b>	<b>13,864.5</b>	<b>13,987.6</b>	<b>16,359.7</b>	<b>16,316.2</b>	<b>13,484.8</b>	<b>19,532.3</b>
1/ Importaciones petroleras	4,788.8	4,352.1	3,877.6	2,544.0	2,325.3	2,868.4	3,714.8	3,557.6	1,954.4	3,749.0
2/ Importaciones No petroleras	12,863.0	12,449.1	13,395.5	14,362.5	15,073.3	14,865.9	16,482.5	16,710.2	15,150.6	20,394.2
(1/) Corresponde a las importaciones de petróleo y derivados										
(2/) Corresponde a las importaciones de mercancías generales excluyendo petróleo y derivados										
<b>Fuente:</b> Departamento Internacional, Subdirección de Balanza de Pagos, División de Estadísticas de Exportaciones e Importaciones.										

## LAS IMPORTACIONES DE LAS ZONAS FRANCAS

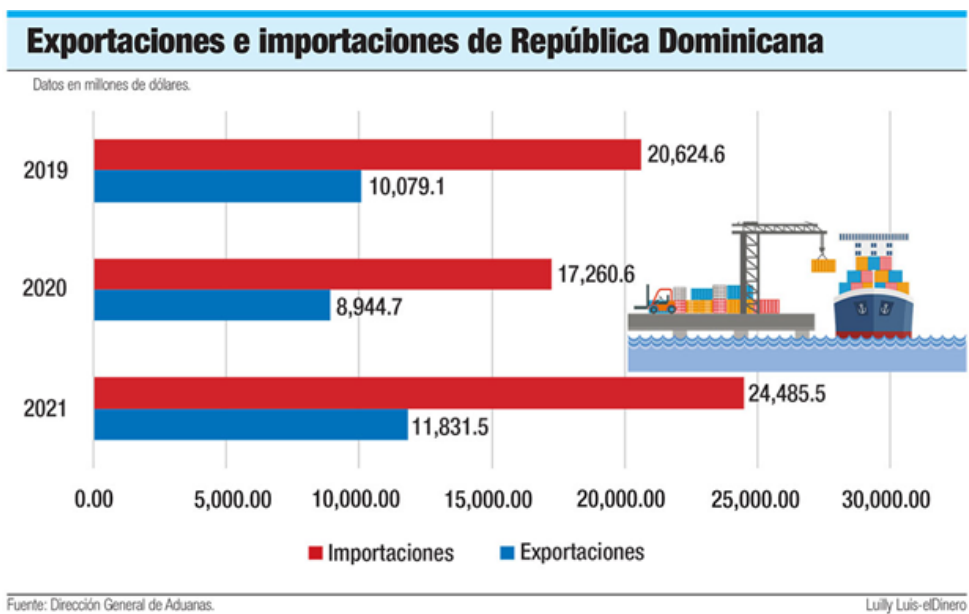
Cuadro No. 8										
Importaciones totales por uso o destino económico {Enero - diciembre}- (2012 – 2021)										
Millones de US\$										
<b>-IMPORTACIONES DE ZONAS FRANCAS -</b>										
Detalle (Año)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>1. Materias Primas</b>	<b>2,761.5</b>	<b>2,950.7</b>	<b>3,222.9</b>	<b>3,271.9</b>	<b>3,308.9</b>	<b>3,475.6</b>	<b>3,558.2</b>	<b>3,627.5</b>	<b>3,256.0</b>	<b>4,248.5</b>
Materias primas	2,734.0	2,918.6	3,189.5	3,238.5	3,279.6	3,417.6	3,503.5	3,571.8	3,214.1	4,187.6
Comercializadas	27.5	32.1	33.4	33.4	29.3	58.0	54.7	55.7	41.9	60.9
<b>2. Bienes de Capital</b>	<b>137.2</b>	<b>160.1</b>	<b>200.9</b>	<b>226.1</b>	<b>225.2</b>	<b>271.1</b>	<b>279.4</b>	<b>324.1</b>	<b>364.2</b>	<b>362.4</b>
<b>TOTAL (1+2)</b>	<b>2,898.7</b>	<b>3,110.8</b>	<b>3,423.8</b>	<b>3,498.0</b>	<b>3,534.1</b>	<b>3,746.7</b>	<b>3,837.6</b>	<b>3,861.6</b>	<b>3,620.2</b>	<b>4,610.9</b>
Fuente: Banco Central de República Dominicana										

Las importaciones de las zonas francas industriales de exportación, centradas fundamentalmente en la compra de materias primas, crecieron en 59.1% en promedio durante el mismo período.

Los resultados en términos de desarrollo económico no obstante, han sido mixtos, pero se destacan positivamente algunos como, el auge económico que colocó a la nación dominicana entre los países de mayor crecimiento económico del continente Americano, que lo ocasionó la eliminación de una gran cantidad de aranceles y deficiencias no arancelarias, la modernización de la infraestructura portuaria en términos de grúas especializadas y equipamiento portuario moderno, incluyendo los sistemas informáticos para la administración de espacios para contenedores y manipulación de los mismos, la logística y administración organizacional computarizada, el entrenamiento, el adiestramiento y la capacitación del personal portuario de acuerdo con estándares internacionales, la reingeniería de los procesos y procedimientos portuarios realizados por la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM) y la Dirección General de Aduanas (DGA), dependencia del Ministerio de Hacienda, que administra los servicios para la

exportación e importación de mercancías, facilitando el intercambio comercial con otros países; el advenimiento de la inversión directa extranjera, el acaecimiento y florecimiento turístico y de la construcción de infraestructuras portuarias y viales; la dinamización y prosperidad del comercio, la ampliación del sector doméstico, la modernización e internacionalización de la economía y la sociedad dominicana. Todas estas variables y cambios han impactado de forma inapelable la estructura del comercio exterior y la base económica de República Dominicana. Pero la economía dominicana hacia afuera depende principalmente del comercio exterior, de los servicios, de la minería, de la industria farmacéutica, de la producción y exportación de los componentes electrónicos, de la producción y exportación de los equipos médicos, de la producción y exportación de los textiles y calzados y del turismo, siendo estos sectores los pilares de una industria altamente desarrollada y de una economía abierta y diversificada.

Gráfica No. 2



#### 2.4.6.- La Balanza Comercial de República Dominicana

La balanza comercial dominicana en el año 2021 tuvo una situación negativa en una proporción de prácticamente de 70-30, debido a que las exportaciones locales representaron el 32.5% y las importaciones el 67.5% del intercambio con el resto del mundo. Así lo indican las estadísticas de la Dirección General de Aduanas (DGA), donde se destaca que esa misma proporción ha imperado en los años anteriores como en el año 2019, cuando todavía no había surgido pandemia del

coronavirus, y hasta en el año 2020, en medio de la parálisis de la mayoría de las actividades económicas para contener los contagios del covid-19.

Durante el pasado año 2021 las exportaciones de República Dominicana, entre las nacionales, las exportaciones de las zonas francas y por otros conceptos menos relevantes, sumaron US\$11,831.5 millones, para un incremento de 32.2% frente a los exportado en el año 2020, y de un 17.3% más que en 2019. Por otro lado, las importaciones se incrementaron en proporciones mayores, con lo que se amplió la brecha deficitaria de la balanza comercial dominicana. El valor importado en el año 2021 fue de US\$24,485.5 millones, superior en un 41.8% y 18.7% a lo comprado externamente en los años 2020 y 2019, respectivamente. Pero ese incremento no se debió necesariamente a una mayor compra de mercancías, sino, más bien, a los aumentos de precios de los productos importados, tanto en bienes terminados como de la materia prima y los fletes del transporte.

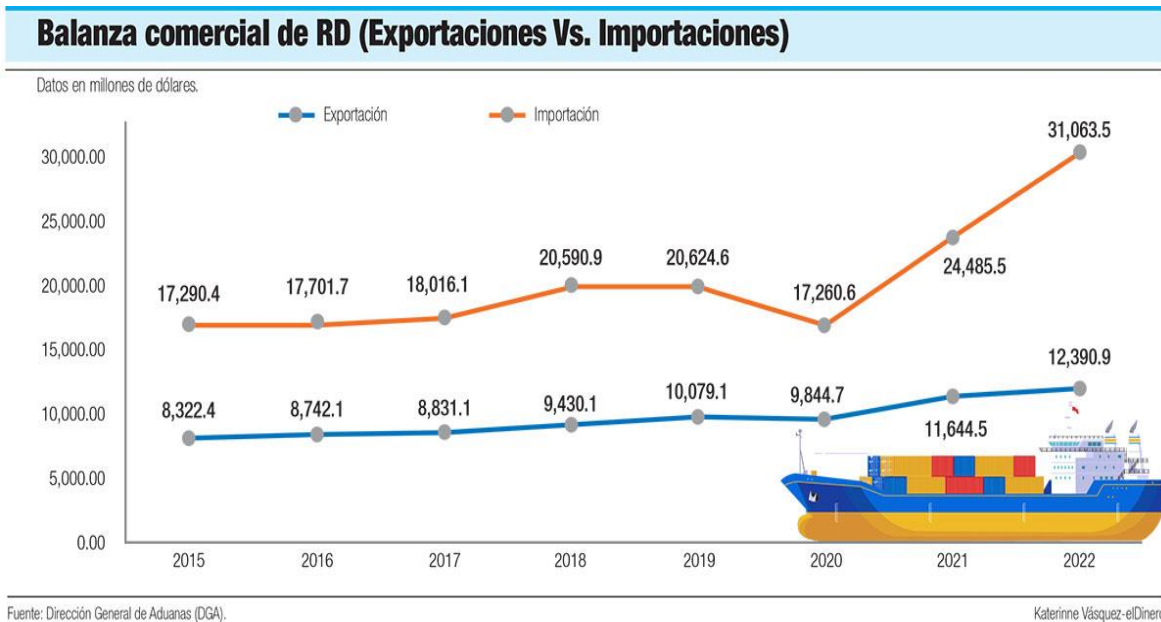
Aunque el déficit de la balanza comercial dominicana va en “crescendo” frente al resto del mundo, los demás componentes generadores de divisas han cubierto lo suficiente para equilibrar la balanza de pagos. Esto así, porque el país genera divisas por otras vías que son suficientes para cubrir el valor de los montos importados sobre los exportados. República Dominicana genera divisas por cuatro vías: por las exportaciones de bienes, por el turismo, por las remesas recibidas de la diáspora dominicana y por la inversión extranjera directa (IED) recibida. Por ejemplo, el monto en ingresos por medio de las remesas, del pasado año 2021, República Dominicana recibió de los dominicanos en el exterior valores por US\$10,402.5 millones, el mayor monto histórico, superior en un 26.6% a lo recibido en el año 2020, motivado, principalmente, por los incentivos económicos aplicados por el gobierno de los Estados Unidos de América, desde donde provienen el 83.2% de esos flujos.

Las estadísticas del Banco Central de República Dominicana indican que para el año 2021, los ingresos por turismo registraron un valor de US\$5,680.6 millones, un incremento del 112.5% sobre el año 2020 cuando ese sector estuvo prácticamente paralizado. En tanto que la confianza de los inversionistas en el futuro económico de República Dominicana se puso de manifiesto con el incremento en 20.8% registrado en la IED, que sumó US\$3,085.3 millones.

El informe del Banco Central indicó que como consecuencia del buen desempeño de los sectores generadores de divisas durante el año 2021 (las exportaciones, el turismo, las remesas familiares y la IED) se recibió un total de US\$34,039.8 millones, US\$8,824.1 millones por encima de los recibidos en el año 2020 y US\$3,422.5 millones adicionales al monto registrado en 2019, año previo a la pandemia. Entonces, ese monto generador de divisas superó en US\$9,554.3 millones el valor de las importaciones, con lo que se equilibró en gran medida la balanza de pagos del país. Además, ese flujo de divisas contribuyó con la estabilidad cambiaria, dado que, el peso dominicano frente al dólar estadounidense se apreció en un 1.4% durante el pasado año 2022, contrario a la depreciación observada en las monedas de la mayoría de los países de Latinoamérica en ese período, como son los casos de la Argentina (18.1%), Chile (15.8%), Colombia (13.8%), Perú (9.5%), Brasil (6.9%), Uruguay (5.3%), Costa Rica (4.5%), México (2.7%), Nicaragua (2.0%) y Honduras (1.5%).

El incremento en el flujo de divisas favoreció también la acumulación de reservas internacionales, que alcanzaron los US\$13,034 millones al 31 de diciembre del año 2022 pasado, equivalentes a 6.6 meses de importaciones y 13.8% del producto interno bruto (PIB). Los organismos internacionales consideran que las reservas deben superar el 10% el PIB y cubrir al menos tres meses de importaciones. Durante los últimos años y hasta el año 2020, la brecha negativa de la balanza comercial dominicana oscilaba entre los US\$8,000 millones y los US\$10,000 millones anuales. Pero en 2021 aumentó a cerca de US\$13,000 millones, mientras que en el pasado año 2022 se acercó a los US\$19,000 millones.

Gráfica No. 3



### ¿Qué aconteció en los años 2021 y 2022?

Un levantamiento estadístico partiendo del año 2015 indica que cada año, las importaciones de bienes se incrementan en alrededor de US\$1,000 millones. Pero en el año 2021 el aumento fue de poco más de US\$7,000 millones, debido a que en el año 2021 (año de la pandemia del Covid-19) hubo una considerable reducción de la demanda y compras de bienes externos, a excepción de los medicamentos e insumos de prevención del virus del covid-19. Pero en el año 2022 la tendencia siguió igual, el valor de las importaciones se incrementó en casi US\$7,000 millones respecto a las del año anterior. Esto indica que, en los últimos dos años, el promedio de incremento del valor de las importaciones es seis veces mayor al de los años anteriores, según indican las estadísticas oficiales.

### ¿Cuál fue la razón?

La causa principal fue el factor precio. Si bien la recuperación económica motiva a una mayor demanda de bienes, la realidad es que, en volumen, posiblemente se esté importando una cantidad prácticamente similar a la de años anteriores, aparte del crecimiento natural que registra la economía y la demanda de productos para consumo y en forma de insumos que utilizan las industrias para la transformación de bienes.

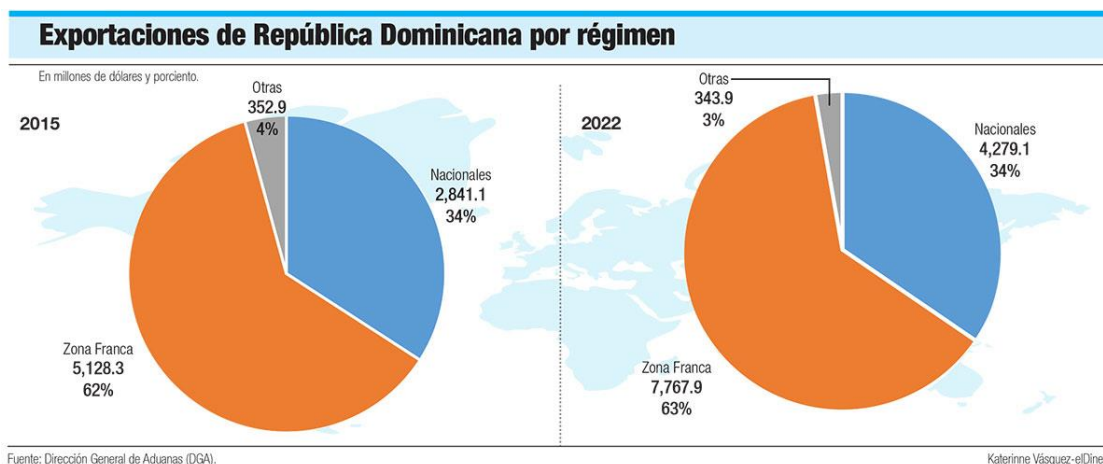
El factor fundamental es el relativo a los precios. Lo que se observa en las estadísticas es un incremento en el valor de las importaciones, no así en los volúmenes importados. La inflación a nivel mundial ha sido extraordinaria, causada, en principio por el aumento de los costos de los fletes del transporte de mercancía, causada por la recuperación de la demanda agregada tras la paralización de todos los procesos productivos durante la pandemia del Covid-19.

A esto también le ha afectado negativamente el conflicto bélico entre Rusia y Ucrania iniciado en febrero del año 2022, lo que provocó incrementos extraordinarios en los precios de diversos productos, especialmente en las materias primas para alimentos y los insumos para la producción industrial. Ucrania, uno de los principales productores a escala mundial de cereales para la producción de alimentos, se vio en la obligación de suspender la producción y las exportaciones, causando escases en los mercados, lo que, disparó los precios. En tanto que Rusia, como principal proveedor de gas natural de Europa occidental, ha sido bloqueada por los países aliados de Ucrania, que provocó una crisis de precios de los combustibles utilizados para la generación de electricidad, incluidos derivados del petróleo y carbón mineral.

La apertura comercial ha sido relativamente poco útil. La ampliación de la brecha negativa en la balanza comercial de República Dominicana se registra por el poco aprovechamiento de los tratados de libre comercio firmados con otras grandes naciones desarrolladas. República Dominicana, como se ha manifestado anteriormente, es parte del tratado de libre comercio entre Estados Unidos y Centroamérica conocido como DR-CAFTA, además de que tiene un acuerdo de asociación económica con la Unión Europea (EPA), un acuerdo de apertura comercial con los países del área del Caribe, así como con los centroamericanos (Guatemala, Honduras, Costa Rica, Nicaragua y el Salvador), además de un tratado con la República de Panamá.



Gráfica No. 4



## Principales Socios del Comercio Exterior dominicano

### Socios dispares de Comercio Exterior

Aunque parezca una contradicción, los dos socios comerciales más importantes para República Dominicana son los Estados Unidos de América, el país más rico del continente americano y la República de Haití, la nación más pobre de la región latinoamericana.

Los Estados Unidos de América continúa siendo el principal comprador de los productos dominicanos, y de cumplirse los datos positivos de crecimiento esperados en este país, el crecimiento del principal socio comercial se convertiría en crecimiento económico para la propia República Dominicana. Los instrumentos médicos y los cigarros no sólo encabezan la lista, sino que, de todo el grupo de principales productos dominicanos exportados, son los que lideran el crecimiento: un importante 93% para los equipos médicos y un remarcable 77% para el tabaco.

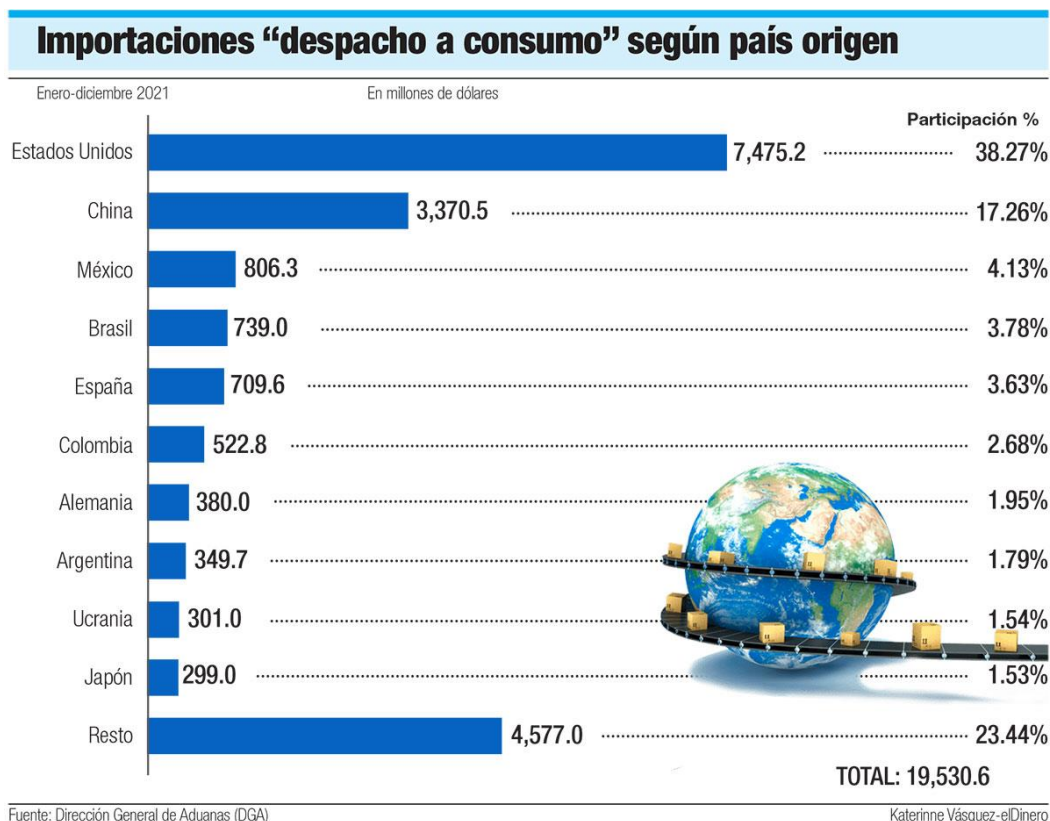
Los Estados Unidos de América mantienen la delantera en todo lo relacionado con la economía exterior de República Dominicana. Desde esa nación proviene la mayoría de la inversión extranjera directa que recibe el país, así como más del 40% de los turistas cada año. Pero, además, los Estados Unidos de América es el principal destino de las exportaciones dominicanas, con alrededor de un 48% de las ventas totales a ese país y también es fuente desde donde viene el 85% de las remesas que envían los dominicanos en el exterior.

Así, también, Estados Unidos de América es el principal proveedor de las importaciones dominicanas para despacho a consumo, dado que, a esa nación, República Dominicana le compró

el 38.27% de los bienes en 2021 (US\$7,475.3 millones), es decir, poco más de un tercio de las compras.

El término “despacho a consumo” es la expresión que designa, en la terminología aduanera y fiscal, el procedimiento administrativo que tiene como finalidad introducir al consumo, en forma definitiva, en el circuito de la economía interna de un país, mercadería originalmente extranjera.

Gráfica No. 5



En segundo lugar, como país de origen de las importaciones dominicanas para despacho a consumo está la República Popular de China, que vendió aquí US\$3,370.6 millones, para un 17.2% de participación. Les siguen México (4.1%), Brasil (3.9%) y España con un 3.6%. El sexto país suplidor de República Dominicana en 2021 lo constituyó Colombia con 2.7% de las importaciones, Alemania (1.9%), Argentina (1.8%), Ucrania (1.5%) y Japón (1.5%). El 23.4% restante de los valores importados provino de otros países.

La Dirección General de Aduanas señaló que, de los US\$19,530.6 millones importados para despacho a consumo en el año 2021 pasado, el 84.8% vino por vías regulares y solamente el 15.1%, es decir, US\$2,964.7 millones, entró por los acuerdos de libre comercio de República Dominicana con otras naciones. Del monto amparado en tratados comerciales, el 71.1% de lo importado fue a través del tratado de libre comercio con Estados Unidos y Centroamérica (DR-CAFTA), un 21.3% por el acuerdo de asociación económica con la Unión Europea (EPA) y el restante 7.5% de otros acuerdos comerciales. Además de los acuerdos comerciales DR-CAFTA y EPA, República Dominicana tiene tratados con Centroamérica, el Caribe, Reino Unido y uno parcial con Panamá. En tanto que con Haití las exportaciones rondan los US\$1,000 millones con la ventaja de que la balanza es positiva en una proporción 98 a 2, prácticamente absoluta a favor de República Dominicana.

### **Intercambio comercial entre los Estados Unidos de América y República Dominicana**

Los Estados Unidos de América es el socio comercial más importante que tiene República Dominicana. De hecho, en el año 2021 el 53.6% de las exportaciones totales del país tuvieron como destino a esa nación, mientras que, desde allá, los dominicanos trajeron el 42.6% de sus importaciones. Pero, en ese intercambio comercial, la balanza resulta en una proporción de 62.2 a 37.8 negativa para República Dominicana. Esto indica que de cada 100 dólares que el país comercializa con Estados Unidos, le compra 62.20 dólares y solo le vende 37.80 dólares.

De acuerdo con las cifras del Departamento de Comercio de Estados Unidos del año 2021, las exportaciones dominicanas hacia esa nación sumaron US\$6,346.9 millones, mientras que las importaciones fueron US\$10,444.4 millones, para una balanza comercial local negativa, o una brecha de US\$4,097.5 millones. Si bien en términos proporcionales la balanza comercial mantiene los mismos niveles en los últimos años (una proporción de 62 a 38 en promedio), a excepción del año 2020, año pico de la pandemia del Covid-19, en montos absolutos hubo un aumento el año pasado (2021), pues en el último lustro estaba por debajo de los US\$3,600 millones.

Las estadísticas publicadas por el Departamento de Comercio de los Estados Unidos de América y las que registra la Dirección General de Aduanas (DGA) en República Dominicana son relativamente similares, aunque con algunas diferencias de montos.

La Dirección General de Aduanas registró que en el año 2021 las exportaciones hacia Estados Unidos fueron de US\$5,916.5 millones. El monto es menor que los US\$6,346.9 millones

que publicó el Departamento de Comercio de los Estados Unidos de América. No obstante, la diferencia se reduce cuando se agregan los datos de exportación local hacia Puerto Rico, que Aduanas los contabiliza aparte. Puerto Rico es un territorio no incorporado de los Estados Unidos; es un Estado Libre Asociado con estatus de autogobierno.

En el año 2021 las exportaciones hacia Puerto Rico totalizaron US\$597.3 millones, que al sumarlas a las que fueron directamente a los Estados Unidos de América llegan a los US\$6,513.8, un monto más cercano a lo que registra el Departamento de Comercio norteamericano.

**Cuadro No. 9**

<b>INTERCAMBIO COMERCIAL ENTRE ESTADOS UNIDOS Y RD</b>				
<b>Año</b>	<b>Exportaciones</b>	<b>Importaciones</b>	<b>Balanza</b>	<b>Relación%</b>
2021	6,346.9	10,444.4	(4,097.5)	37.8 / 62.2
2020	5,188.1	7,514.6	(2,326.6)	40.8 / 59.2
2019	5,544.7	9,205.0	(3,660.4)	37.6 / 62.4
2018	5,302.2	8,942.6	(3,640.3)	37.2 / 62.8
2017	4,743.5	7,851.7	(3,108.3)	37.6 / 62.4

Fuente: Departamento de Comercio de Estados Unidos. Datos en millones de dólares.

Con relación a las importaciones provenientes de los Estados Unidos de América, la Aduana dominicana muestra un monto de US\$10,478.8 millones y US\$10,674.4 millones cuando se agregan los US\$195.6 millones comprados a Puerto Rico. Ambas cifras son relativamente cercanas a los US\$10,444.4 millones que publica el Departamento de Comercio de los Estados Unidos de América en su informe.

Las diferencias de algunos montos se pueden explicar por el hecho de que se trata de cifras preliminares, por lo reciente del informe, así como a algunos componentes que un país puede registrar como exportación o importación y el otro no.

La Dirección General de Aduanas, por ejemplo, registra en sus cifras de exportaciones e importaciones los regímenes nacionales, de zonas francas, administración temporal y depósitos de reexportación; en tanto que el informe de los Estados Unidos no muestra esas especificaciones.

Los Estados Unidos de América no solo es el socio comercial más importante de República Dominicana, sino que, además, es el principal receptor de las otras tres fuentes de captación de

divisas. Se estima que el 22% de las inversiones extranjeras en República Dominicana provienen de empresas de esa nación, para constituirse como el principal inversionista extranjero de República Dominicana. Asimismo, los visitantes estadounidenses representaron el año pasado (2021) el 45% de los turistas extranjeros que vinieron al país. A esas fuentes de divisas se suman las remesas, cuyo flujo al país sumó US\$10,402 millones en el año 2021, de los cuales el 83.9% provino de dominicanos residentes en los Estados Unidos.

#### **2.4.7.- Algunas consideraciones sobre el Comercio Exterior Dominicano**

El comercio exterior depende directamente de diversos factores que inciden significativamente en su competitividad, entre los cuales se pueden citar: el tipo de cambio, las ofertas y demandas de los distintos acuerdos y tratados de libre comercio y sobre todo, las políticas de comercio exterior del estado.

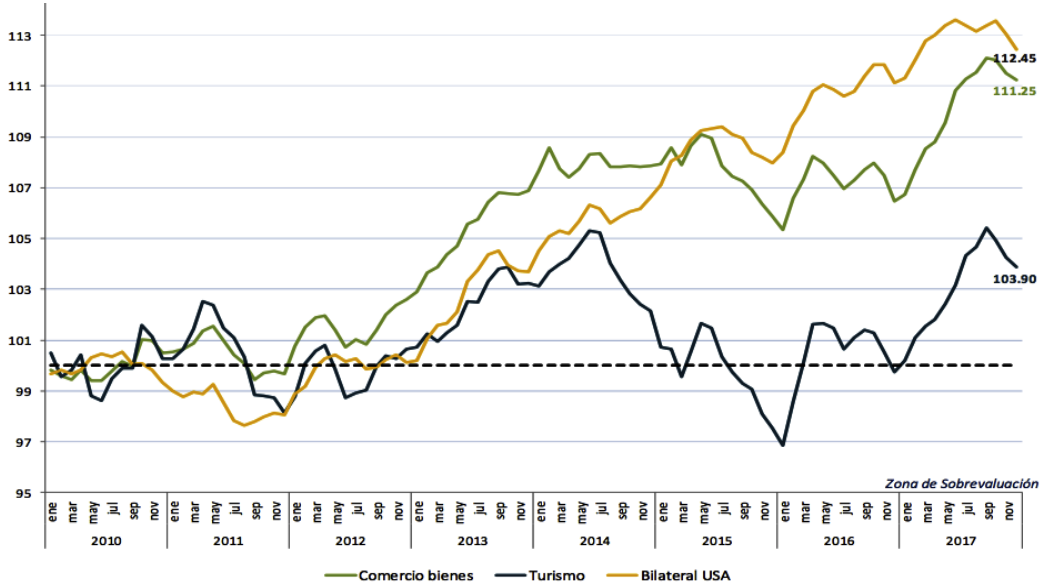
Durante el último año (2021), se observa que los tres tipos de cambio reales calculados (bilateral USA, multilateral comercio de bienes y multilateral turismo) experimentaron una devaluación superior a la que se había percibido en los años inmediatamente anteriores.

Lo que sí se destaca en la gráfica siguiente No.6, es un fuerte cambio de tendencia desde el año 2012, hacia tipos de cambio reales más competitivos.

Históricamente la tasa de cambio del país ha tenido saltos muy bruscos y sorprendentes, como el caso de los años 1984, 1995 y 2003, así como la variación consistente desde el 2012 a la fecha, aunque a en este último tramo la depreciación del peso dominicano ha sido fruto de la balanza comercial y otras variables controladas.

**Gráfica No. 6**

Tipos de cambio reales: multilateral de bienes y servicios y bilateral EE.UU., (2010=100)  
(2010-2017)

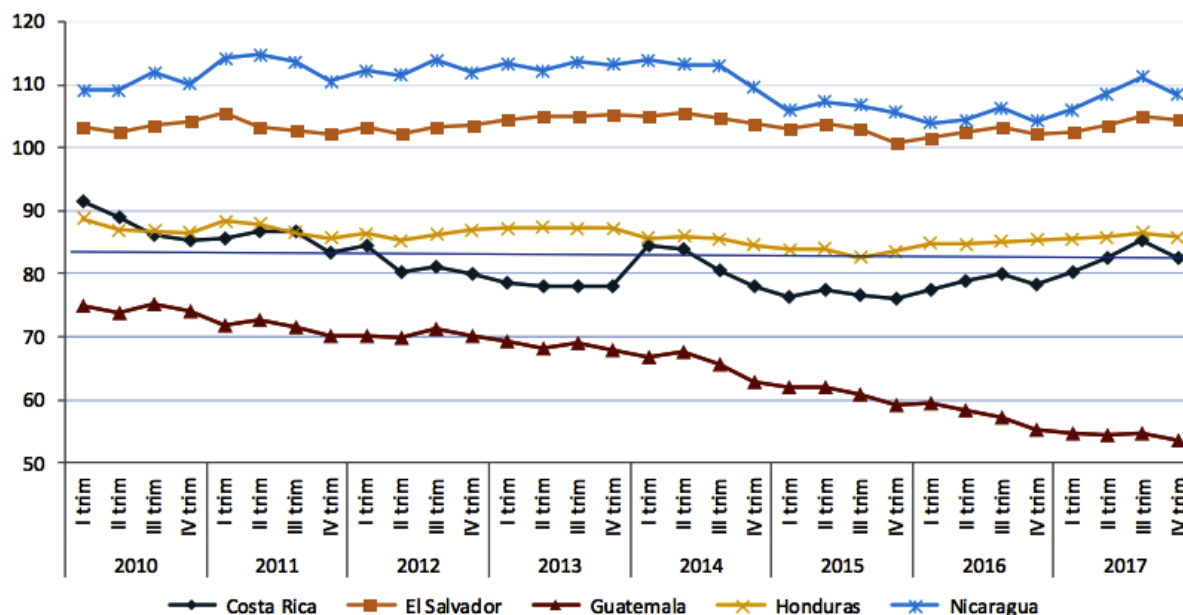


Fuente: Elaborado por UAAES/MEPyD con informaciones del BCRD y Banco Mundial.

En los países centroamericanos pertenecientes al DR-CAFTA, (competidores de República Dominicana en el mercado de EE. UU.), los tipos de cambio reales indican una depreciación en los casos de El Salvador y Nicaragua, y una apreciación en los restantes países, y más significativa en Guatemala.

Gráfica No. 7

Índice de tipo de cambio efectivo real global de países centroamericanos,  
2010-2017



Nota: Cálculos de la Secretaría Ejecutiva con año de referencia 2000=100. Valores sobre 100 significan una depreciación real de la moneda.

Fuente: secretaria ejecutiva del Consejo Monetario Centroamericano.

Durante el período de los años entre 2009-2016, República Dominicana presentó un incremento importante del número de productos exportados (23), obtenidos de la clasificación uniforme para el comercio internacional (CUCI), a tres dígitos), tan solo superado por Honduras (26 productos). El nivel de concentración de las exportaciones dominicanas, medido a través del “índice de Herfindahl Hirschmann”, experimentó un aumento en la concentración mayor que los demás países del convenio DR-CAFTA, que se produjo a partir del año 2013, debido a la aparición de las importantes exportaciones de oro.

En todos los países observados, la proximidad del valor cero indica una concentración relativamente escasa. La excepción sería Costa Rica, que hasta el año 2014 (cuando se retiró la empresa multinacional INTEL de ese país), mostraba una importante concentración de sus exportaciones en los productos de esa empresa.

Con excepción de Nicaragua, República Dominicana presenta en promedio la mayor diversificación.

Otro indicador frecuentemente utilizado sobre las características del comercio exterior de los países es el índice de diversificación de las exportaciones, que mide la desviación absoluta del patrón de comercio de un país respecto al patrón de comercio mundial.

Del conjunto de países centroamericanos analizados, Nicaragua es el de mayor diversificación, mientras que República Dominicana y los demás países muestran valores de desviación cercanos a 0.7. Lo que ambos indicadores muestran es la similitud de los sectores externos de República Dominicana con los de los demás países centroamericanos. (Ver cuadro No.7).

Los índices de valor y volumen han estado aumentando a partir de 2009, lo que evidencia la recuperación del comercio en República Dominicana tras el deterioro de los ritmos del crecimiento del comercio y la producción mundiales experimentados en los años 2008 y 2009, a consecuencia de la crisis económica global. Si bien el volumen de comercio se ha recuperado, una mirada de largo plazo muestra una evolución no tan satisfactoria para el comercio exterior. Todos los índices relativos a las importaciones han mostrado mayor crecimiento que los relativos a las exportaciones. Tan solo el índice de valor unitario de las importaciones muestra en los últimos años una reducción, debido a la caída de precios de los combustibles, pero antes de esa coyuntura, en 2011, ya habían experimentado un crecimiento mucho mayor que el registrado en el valor unitario de las exportaciones.



Cuadro No. 10

## Índices de concentración y diversificación de las exportaciones de República Dominicana y varios países centroamericanos

2009-2016

Año	Número de productos	Índice de concentración (Índice Herfindahl-Hirschmann )	Índice de diversificación respecto al patrón mundial	Año	Número de productos	Índice de concentración (Índice Herfindahl-Hirschmann )	Índice de diversificación respecto al patrón mundial
<b>República Dominicana</b>				<b>Guatemala</b>			
2009	203	0.1510	0.6919	2009	218	0.1444	0.6746
2010	213	0.1448	0.6823	2010	218	0.1417	0.6754
2011	223	0.1320	0.6691	2011	223	0.1455	0.6890
2012	221	0.1358	0.6506	2012	225	0.1449	0.6723
2013	215	0.1701	0.6429	2013	222	0.1390	0.6660
2014	224	0.1913	0.7047	2014	224	0.1352	0.6826
2015	222	0.1893	0.6912	2015	228	0.1390	0.6820
2016	226	0.2165	0.6981	2016	228	0.1332	0.6631
<b>Costa Rica</b>				<b>Honduras</b>			
2009	211	0.3100	0.6923	2009	193	0.2099	0.7178
2010	209	0.3539	0.6800	2010	190	0.2207	0.7149
2011	212	0.4208	0.7308	2011	198	0.2514	0.7255
2012	215	0.4553	0.7329	2012	207	0.2335	0.7433
2013	204	0.4667	0.7421	2013	213	0.2243	0.7458
2014	207	0.4363	0.7362	2014	201	0.2035	0.6865
2015	217	0.2279	0.6471	2015	219	0.2135	0.7377
2016	217	0.2583	0.6800	2016	219	0.2117	0.7315
<b>El Salvador</b>				<b>Nicaragua</b>			
2009	198	0.2080	0.6239	2009	165	0.2028	0.8041
2010	195	0.2157	0.6805	2010	166	0.2143	0.8308
2011	203	0.1958	0.6682	2011	159	0.2183	0.7983
2012	206	0.1942	0.6500	2012	166	0.1992	0.8023
2013	205	0.2025	0.6988	2013	163	0.2057	0.7930
2014	206	0.2099	0.6611	2014	168	0.2186	0.8199
2015	203	0.2119	0.6620	2015	157	0.2266	0.8182
2016	196	0.2206	0.6995	2016	182	0.2187	0.8052

Fuente: UNCTADstat.

Cuadro No. 11

## Índices de las exportaciones e importaciones de República Dominicana

(2005-2016)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Índice de valor de las exportaciones	107.11	115.21	124.81	117.61	95.57	117.72	148.02	158.08	168.23	172.54	164.58	171.87
Índice de valor de las importaciones	104.11	128.43	143.44	168.72	129.72	163.40	183.65	187.14	178.00	182.23	178.36	184.44
Índice de volumen de las exportaciones	99.99	103.42	103.25	91.79	80.20	94.96	107.86	116.43	128.45	130.28	133.91	142.84
Índice de volumen de las importaciones	93.11	109.38	116.35	123.29	110.22	125.09	124.81	127.34	123.68	131.08	149.19	157.43
Índice de valor unitario de las exportaciones	107.13	111.40	120.88	128.13	119.16	123.97	137.23	135.78	130.97	132.44	122.90	120.32
Índice de valor unitario de las importaciones	111.82	117.41	123.28	136.85	117.69	130.63	147.14	146.96	143.93	139.02	119.55	117.16

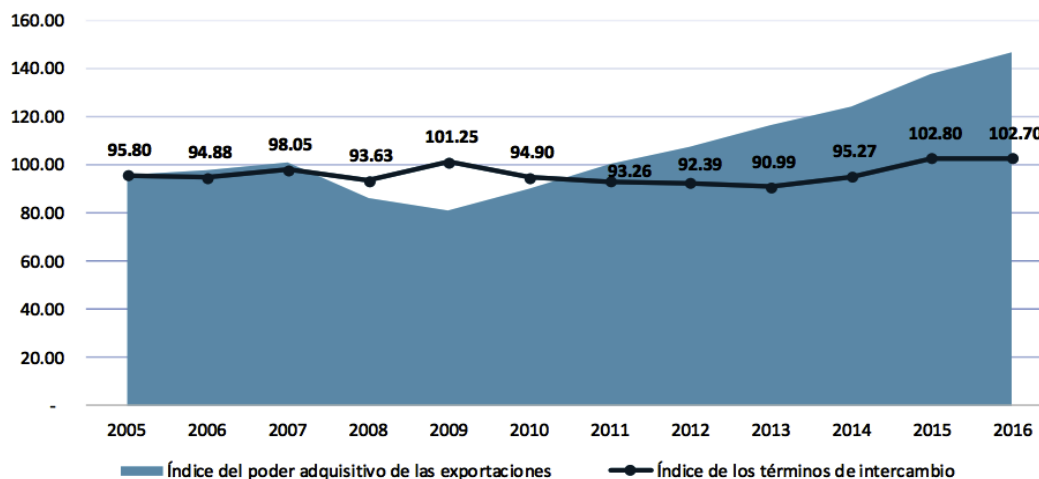
Fuente: UNCTAD

## Los Términos de Intercambio

Los términos de intercambio, definidos como la razón entre el precio de las exportaciones de un país y el precio de sus importaciones. Esta relación refleja la capacidad de compra que tienen los productos domésticos vendidos en el extranjero. Si bien experimentaron una disminución durante la crisis económica del período (2008-2009), en los años (2013-2015) se recuperaron; también se evidencia un continuo incremento en el poder adquisitivo de las exportaciones.

Gráfica No. 8

Términos de intercambio y poder adquisitivo de las exportaciones de República Dominicana (2005-2016)



Fuente: UNCTADstat.

### 2.4.8.- Geografía de los flujos de comercio exterior dominicano

#### 2.4.8.1 Destino de las exportaciones

Como se observa en el cuadro No.12, desde el año 2005 hasta el año 2015, la mayor proporción de las exportaciones dominicanas tuvieron como destino los Estados Unidos de América y los demás de mayor a menor fueron hacia Canadá, India Puerto Rico, Países bajos y China, fundamental en una investigación en la que se estudia el sistema portuario dominicano.

En el año 2022, los principales países de destino de los productos dominicanos permanecen encabezados por los Estados Unidos de América, que abarca el 50,3 % de la totalidad, seguidos por Suiza, Haití, India, Puerto Rico, Países Bajos, China, Alemania, Bélgica e Italia que suman, entre todos, alrededor del 86 %.

## Cuadro No.12

Exportaciones totales según país de destino  
(2005- 2015)  
millones US\$

País	2005	2015	Variación		Participación
			Absoluta	Relativa	% 2015
Estados Unidos	3,038.02	3,897.26	859.24	28.28%	48.90%
Haití	165.85	940.68	774.83	467.19%	11.80%
Canadá	36.22	696.85	660.62	1823.74%	8.74%
India	2.69	565.86	563.17	20955.90%	7.10%
Puerto Rico	557.27	460.94	-96.33	-17.29%	5.78%
Países Bajos	150.84	180.75	29.90	19.82%	2.27%
China	36.81	114.66	77.85	211.50%	1.44%
Alemania	43.81	91.07	47.26	107.88%	1.14%
Reino Unido	75.42	77.04	1.62	2.15%	0.97%
Suiza	11.13	63.25	52.12	468.09%	0.79%
Resto	447.55	881.18	433.63	96.89%	11.06%
<b>Total</b>	<b>4,565.62</b>	<b>7,969.54</b>	<b>3,403.92</b>	<b>74.56%</b>	<b>100.00%</b>

Fuente: Dirección General de Aduanas, DGA. Datos preliminares, generados el 23 de abril de 2019.

Entre los productos más exportados desde la República Dominicana a Estados Unidos de América se encuentran los instrumentos médicos (20%), los cigarrillos (13%), la joyería (8,7%), los interruptores automáticos y paneles (8,6%), el calzado (6,2%), la ropa de algodón (4,4%) y las medicinas y productos farmacéuticos.

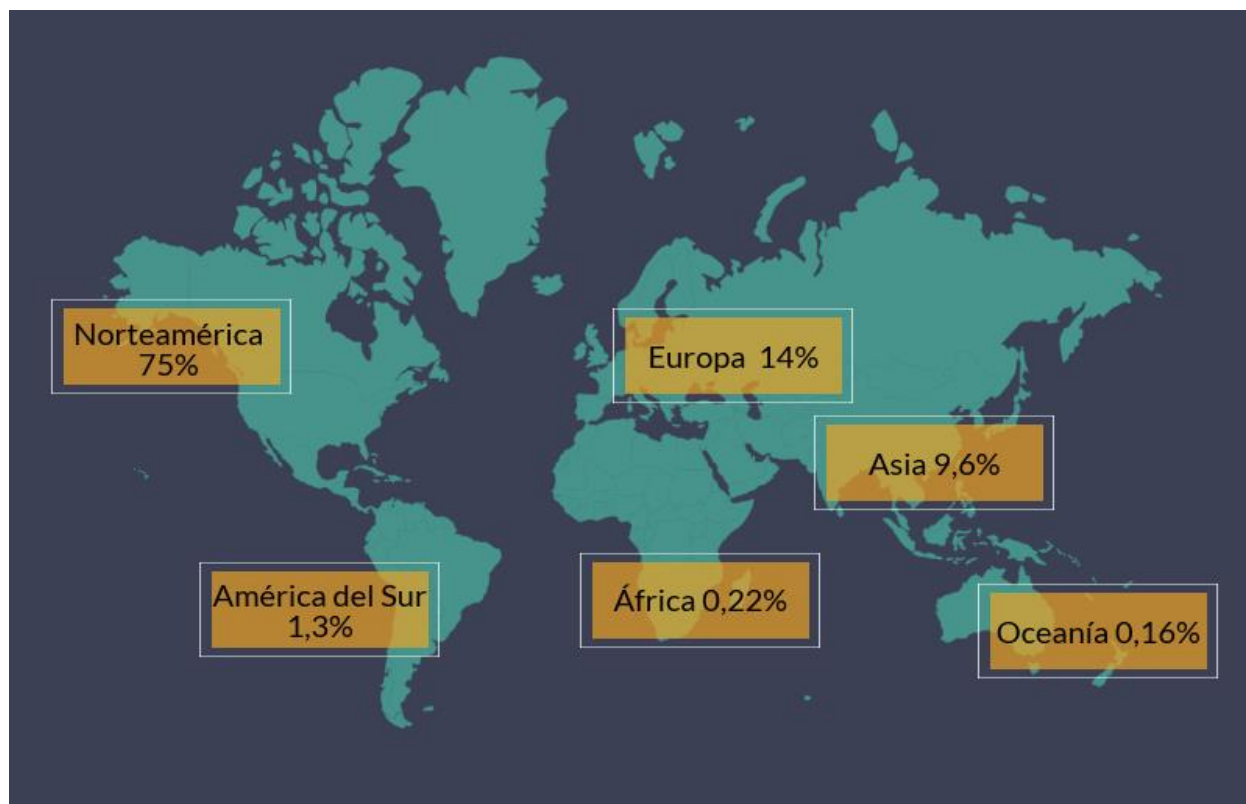
Un destino “no tradicional” de las exportaciones dominicanas es la República popular (de) China.

Los cinco productos exportados fueron: los aguacates Hass, el cacao, los mangos, las piñas y los bananos dominicanos. Sobre estos productos exportados, los gobiernos de República Dominicana y la República Popular (de) China abrieron el proceso de validación sanitaria para la exportación hacia esa nación asiática (<https://otca.gob.do/exportaciones-agricolas-a-china->) Las Exportaciones agrícolas a China serían US\$357 MM

### Transporte utilizado para la exportación de los bienes

El 61,78 % de las exportaciones dominicanas se hizo por vía marítima; le siguen las exportaciones vía aérea, que supusieron el 30,68 % y, por último, están las terrestres a Haití con un 7,55 % del total. (EFE, 2020).

## Mapa de los principales destinos de las exportaciones dominicanas



Fuente: Guía ¡Containers!

Como se observa en el anterior mapa, las exportaciones de República Dominicana están concentradas principalmente en Norteamérica: Estados Unidos de América y Canadá que dominan el mapa de las exportaciones dominicanas, además, se observa una participación importante también de Europa y Asia, en los casos de América del Sur, África y Oceanía están muy por debajo de las apreciaciones anteriores.

### 2.4.8.2 Origen de las Importaciones

En el cuadro No.13, se puede apreciar que desde el año 2005 hasta el año 2015 las importaciones dominicanas se han originado principalmente en los Estados Unidos, República Popular (de) China y México

**Cuadro No. 13**

Importaciones totales según país origen 2005 vs 2015; millones US\$

País	2005	2015	Variación		Participación % 2015
			Absoluta	Relativa	
Estados Unidos	6,036.93	6,754.04	717.11	11.88%	39.28%
China	355.51	2,188.65	1,833.15	515.64%	12.73%
México	583.63	820.71	237.08	40.62%	4.77%
Brasil	278.83	552.78	273.95	98.25%	3.22%
España	195.24	527.30	332.06	170.08%	3.07%
Colombia	400.99	357.04	-43.95	-10.96%	2.08%
Italia	121.47	349.79	228.32	187.96%	2.03%
Japón	356.54	347.28	-9.26	-2.60%	2.02%
Puerto Rico	1,423.19	342.14	-1,081.05	-75.96%	1.99%
Venezuela	879.69	308.42	-571.27	-64.94%	1.79%
Resto	2,341.42	4,644.76	2,303.34	98.37%	27.02%
<b>Total</b>	<b>12,973.44</b>	<b>17,192.91</b>	<b>4,219.47</b>	<b>32.52%</b>	<b>100.00%</b>

Fuente: Dirección General de Aduanas, DGA. Datos preliminares, generados el 23 de abril de 2019.

Con relación al cuadro No.13, el origen e importancia de las fuentes de las importaciones dominicanas en el año 2021, continúan siendo de las mismas.

Los diez (10) principales países de origen de las importaciones de República Dominicana durante el año 2021 fueron en grado de importancia: (1) los Estados Unidos de América con (44.%), (2) China con (16.2%), (3) México con (3.7%), (4) España con (3.1%), (5) Brasil con (2.9%), (6) Italia con (2.3%), (7) Colombia con (1.9%), (8) Alemania con (1.7%), (9), Argentina con (1.6%) y (10) Japón con (1.3%).

Las importaciones desde la República Popular China han aumentado y registrado un crecimiento sin precedentes del 515.84% en el año 2021, posicionándose como el segundo país más importante para República Dominicana en términos de importaciones. Las importaciones desde Brasil, España e Italia han crecido significativamente también, experimentado tasas de crecimiento del 98.25% 170.08%, y 187.96% respectivamente. Por el contrario, los países que han disminuido sus importaciones fueron Puerto Rico y Venezuela.

**CAPITULO III.**  
**EL SISTEMA PORTUARIO DOMINICANO EN EL SIGLO XXI**

### **3.1 Historia y Evolución del Sistema Portuario Dominicano en el Siglo XXI**

Como una contradicción lógica, la insularidad de las Antillas nos remite a un mundo vasto y relacional en el que los intercambios continuos de personas, ideas y mercancías fueron generando nuevas sociedades y culturas.

Producto de dichas relaciones y acciones, de conquistas, migraciones, comercio y esclavitud, estas sociedades poseen unos caracteres que, a pesar de su diversidad, las hacen semejantes. En determinadas épocas, la mirada e intereses de sus habitantes en puertos alejados de sus costas dotaron a las Antillas de un carácter atlántico y de una historia compartida entre varios territorios de mundos distintos (Naranjo Orovio y Moya Pons, 2010).

La insularidad tampoco fue obstáculo para que estos enclaves antillanos desempeñaran un destacado papel en los primeros momentos del llamado “descubrimiento de un mundo desconocido”, por su condición de génesis de la conquista y la colonización posterior de la calificada “Tierra Firme.”

La Historia los situó en un primer plano al convertirlos en el trampolín para la conquista del continente americano, lugar de experimentación de cultivos, aclimatación de plantas, establecimiento de modelos de organización social y económica, centro de abastecimiento de la flota naviera y escenario de rivalidades imperiales.

En la segunda isla mayor de las Antillas después de Cuba, bautizada por Cristóbal Colón con el nombre de “La Hispaniola”, los conquistadores y colonos españoles adquirieron las primeras experiencias acerca de la naturaleza americana y sus sociedades. Aquí conocieron las primeras comunidades de aborígenes que padecieron nuevas enfermedades al tiempo que, importaban gérmenes de europeos que afectaron devastadoramente a las poblaciones originarias amerindias del conglomerado de las islas del Caribe. El castellano llegó a Santo Domingo con los españoles que descubrieron la isla y al igual que sucedió con los demás pueblos de América Latina.

Después de un corto período dominado por la minería, los colonos españoles experimentaron con éxito la producción de azúcar de caña que, junto a la ganadería bovina (la crianza y domesticación del toro y la vaca), constituyó la base de la economía colonial dominicana durante todo el siglo XVI.

Durante el gobierno colonial de Diego Colón y Perestrelo, hijo de Cristóbal Colón, se construyó en 1514 en piedra dura y con alta bóveda junto al río Ozama, el edificio de aduana del Puerto de Santo Domingo, lo que aún se conoce como “la Atarazana”, única existente en Hispanoamérica, pero fue abandonada.

Atacada por corsarios y descuidada por España, que concentró sus atenciones en la conquista de los imperios Azteca, en los hoy México y parte de Guatemala, y del imperio Inca del Perú, que se extendía desde el actual Ecuador hasta Chile, y otros territorios más ricos en el continente, la colonia de Santo Domingo empobreció y se despobló paulatinamente.

Aventureros franceses ocuparon la parte occidental de la isla La Hispaniola en la segunda mitad del siglo XVII. En el siglo siguiente desarrollaron la colonia más rica de las Antillas con plantaciones de caña de azúcar y plantones de algodón: “Saint-Domingue”. De esta colonia francesa surgió más tarde Haití, la primera república negra libre en el mundo, luego de los eventos de una cruenta rebelión de esclavos detonada por la Revolución Francesa.

El Santo Domingo español, entretanto, continuó debatiéndose entre la pobreza y el contrabando, aunque logró recuperar paulatinamente su población durante el siglo XVIII, para caer nuevamente en una profunda crisis demográfica, a consecuencias de las guerras y la emigración, a principios del siglo XIX.

Los criollos de Santo Domingo (descendientes de españoles) proclamaron su emancipación de España en 1821, coincidiendo con los movimientos independentistas hispanoamericanos, pero no pudieron sostener su autonomía, pues los haitianos invadieron inmediatamente la parte española de la isla y la incorporaron a la República de Haití, desde 1822 hasta 1844. En este último año, los criollos dominicanos proclamaron su separación de Haití y mantuvieron una larga guerra de independencia contra los haitianos hasta que el país fue anexado a España en 1861, buscando evitar una nueva dominación haitiana.

Después de cuarenta años de alejamiento de España, la población de habla castellano-dominicana se había acostumbrado de tal manera a los moldes republicanos que muy pronto empezó a resentir la nueva dominación de España, que trataba despectivamente a un pueblo de color acostumbrado a la libertad. (Naranjo, Orovio y Moya Pons, 2010). Durante la anexión, Santo Domingo fue convertido en una provincia de ultramar, así como Cuba y Puerto Rico, en donde todavía existía la esclavitud.



Hasta entonces, no había condiciones para despertar el comercio, y las importaciones y exportaciones de bienes se realizaban en barcas o barcazas que llegaban a las costas de la isla porque no se había invertido en puertos marítimos.

A partir de agosto de 1863, españoles y dominicanos se enfrentaron entonces en una violenta y corta guerra de dos años, en la llamada “Guerra de la Restauración” (1863-1865), que le costó a España miles de bajas, pero la mayoría por enfermedades tropicales. España abandonó la isla en julio de 1865 y Santo Domingo, volvió a obtener su estatus anterior de República Dominicana.

El Puerto de Santo Domingo es el puerto más antiguo del Sistema Portuario Nacional Dominicano, y está ubicado en la costa sur central del país, en la desembocadura del río Ozama, y situado sólo a pasos de la histórica “Ciudad Colonial de Santo Domingo”, hoy, “Patrimonio de la Humanidad”. Pero, el primer puerto operativo como tal, fue “el Puerto de San Pedro” localizado en la hoy Provincia de San Pedro de Macorís, al Este del país, que se construyó hacia finales del siglo XIX. Este puerto fue utilizado para recibir la mayor parte de las operaciones portuarias del vetusto Puerto de Santo Domingo, cuando este tenía limitaciones para manejar la capacidad de los buques que arribaban para atracar en el país.

Hasta entonces, la economía dominicana había descansado principalmente en la producción campesina de tabaco y en las exportaciones de madera (Maderas preciosas como el ébano y la caoba), pero entre los años 1875 y 1930, las masivas inversiones protegidas por el Estado produjeron una profunda revolución económica que convirtió a la nación dominicana en una economía de plantaciones. Entretanto, el Estado dominicano incurrió en un creciente endeudamiento para financiar gastos políticos y para construir importantes obras públicas, como ferrocarriles y puertos.

Según señala el historiador Miguel Reyes Sánchez, (Reyes Sánchez, 2011) en su libro “Océanos de tinta y papel: historia de la navegación y del desarrollo marítimo dominicano”, la inversión privada ha sido un factor determinante en la evolución positiva que había tenido el sistema portuario nacional hasta los años de la década 2010, que permitió elevar los niveles de seguridad y eficiencia en las terminales portuarias del país.

La publicación del libro del historiador Miguel Reyes Sánchez fue realizada a propósito de su 90 aniversario, quien fue el primero en escribir sobre el “Sistema Portuario marítimo de

República Dominicana”, que describe parte del desarrollo de la navegación universal por las grandes civilizaciones antiguas, pero también abarca el período colonial, los principales acuerdos comerciales firmados en el mundo desde el año 1844 hasta el año 2010, y finalmente enfoca el desarrollo de la actividad naviera en el país citando la importancia de cada uno de los puertos nacionales hasta el año 2010.

En fecha viernes 31 de agosto de 2010, el Poder Ejecutivo encargó al Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPyD) la Comisión Presidencial para la Modernización y Seguridad Portuaria Dominicana, a raíz del Decreto Ejecutivo No. 510-10. El referido decreto da a conocer el reglamento operativo y funcional del organismo. Dicho decreto reiteró el mandato a la vicepresidencia ejecutiva de la Comisión del MEPYD, al que encargó además de elaborar conjuntamente con el presidente de la Comisión el Proyecto de Modernización Portuaria del país y dirigir la Unidad Ejecutora de Proyectos de Desarrollo Portuario. En su condición de vicepresidente ejecutivo, el decreto encargó al MEPD definir y presentar al Pleno de la Comisión la “Estrategia Nacional de Desarrollo Portuario”, en consonancia con la Estrategia Nacional de Desarrollo (END) 2010-2030. Además, gestionar junto al presidente de la Comisión las fuentes financieras del Fondo de Emergencia y dar Cumplimiento Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias. La Comisión es un órgano deliberativo de nivel nacional integrado por 17 instituciones gubernamentales y privadas relacionadas con la operación, explotación, seguridad y el proceso de planificación del desarrollo y modernización de los puertos dominicanos con un quórum válido de nueve miembros.

El decreto Ejecutivo No. 510-10, estableció también que la Comisión en su estructura orgánica y funcional, la presidiría el presidente del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria Dominicana y la vicepresidencia ejecutiva la ostentaría el Ministerio de Economía, que estaría representado por su titular. Además, contaba con un secretario y tres unidades, una Administrativa, otra Técnica-portuaria y la Ejecutora de Proyectos de Desarrollo Portuario. El Pleno del Consejo, lo integraban, además del presidente y el vicepresidente ejecutivo, los ministerios de Obras Públicas, Medio Ambiente y Recursos Naturales y Turismo y la dirección de Aduanas, el Centro de Exportación e Inversión (CEI-RD), el Consejo de Zonas Francas, Marina de Guerra, Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y Aviación Civil (CESAC), El Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria (CESEP), el Consejo Nacional de Empresa Privada (CONEP), y las Asociaciones de Navieros, de Industrias, de Zonas Francas y un representante de

los puertos concesionados, de Marítima Dominicana y de los puertos turísticos. (Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPyD), 2010).

El objetivo del Pleno era garantizar e incrementar mayores niveles de coordinación gubernamental y un adecuado funcionamiento de las instituciones relacionadas con el manejo, utilización y servicios de los puertos.

Entre otras funciones el decreto le asignó diseñar una estrategia y política portuarias con una visión de largo plazo, elaborar y presentar al Poder Ejecutivo un anteproyecto de ley de puertos y las modificaciones al marco legal que fueran necesarias para, por ejemplo, promover en un marco jurídico regulatorio la posible contratación, mediante concesiones, de la construcción y operación de las instalaciones portuarias del Estado. En sus disposiciones generales, el Poder Ejecutivo autorizó al Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo a disponer los recursos financieros necesarios de su asignación presupuestaria, para la instalación y buen funcionamiento de la Comisión.

## **El Transporte Marítimo Dominicano**

La nación dominicana tuvo la flota mercante más importante de la Región de Centro América y el Caribe durante los años anteriores a la inauguración y puesta en operación del Canal de Panamá (1914), con 70 embarcaciones. Esa flota, casi en su totalidad, desapareció a mediados del primer gobierno del presidente Joaquín Balaguer (1960-1962) por falta de incentivos (fiscales y laborales), y porque la competencia ofrecía mejores condiciones. Hoy, los buques de bandera nacional se circunscriben al área de remolcadores.

### **3.2 Estructura del Sistema Portuario Dominicano**

Para ampliar la apertura de la economía dominicana, su flujo comercial y por estar enclavada en el mismo corazón del mar Caribe, el desarrollo del sistema portuario nacional es de una importancia estratégica para el presente y futuro de la nación dominicana. Alcanzar una estructura portuaria altamente eficiente es vital para que el país se pueda convertir en el eje crucial de la economía regional.

Además, el impetuoso desarrollo del turismo, incluyendo el de buques cruceros en el área del Caribe, abre grandes potencialidades para República Dominicana, para lo cual, también se requiere una modernización de los Puertos con convocación turística.

Los puertos nacionales también juegan un papel importante en el sector energético del país. Evidentemente, la matriz portuaria nacional incide en el desarrollo y perspectiva de la Nación con una proyección multisectorial. Coherente con esa realidad y esa necesidad, desde el año 2003 el gobierno central ha aplicado un intenso e importante programa de inversión en la construcción, remodelación y modernización de los puertos marítimos nacionales. A partir de ello, tanto compañías nacionales como extranjeras han invertido un monto superior a los US\$1,000 millones de dólares entre los años 2003 y el año 2022.

La estructura del Sistema Portuario marítimo dominicano lo constituyen los puertos públicos, los puertos concesionados por el Estado y los puertos privados; las terminales especiales, los fondeaderos y las marinas, localizados en las costas de todo el territorio nacional.

A principios de la década de 1970, se consideró necesaria y se exigió la creación de un organismo rector con el fin de buscar el desarrollo eficiente y estratégico del comercio marítimo dominicano, que se encargara de administrar de forma directa, y con transcendencia del sector portuario, que respondiera a las políticas económicas internacionalmente aceptadas, y para eso, se debía contar con un organismo capaz de velar por todo ello.

El sistema está hoy administrado por la “Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM)”, organismo especializado, regulador del sistema portuario nacional a través del conocido proceso administrativo, actuando de conformidad de las cuatro fases principales: planificación, organización, dirección y control. La Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM), se define como un organismo, con carácter autónomo, patrimonio propio e independencia y duración ilimitada, sujeta a las prescripciones de la Ley No. 70, y a los reglamentos que dicte el Poder Ejecutivo.

### **3.2.1 Administración marítima dominicana**

La administración marítima dominicana estuvo desde sus inicios sustentada por la ley No. 3003 publicada en la gaceta oficial del estado No.7312 de fecha 4 de agosto de 1951, (Aduanas <https://www.aduanas.gob.do> > media > 3003-51\_s....). La misma trata sobre Policía, Puertos y Costas, que, para la fecha, aún no existía la Autoridad Portuaria Dominicana como institución responsable de las operaciones portuarias marítimas. Esta normativa de administración marítima “lo hacía de manera deficiente y aislada, sin crear una estructura sólida

que le permitiera al Estado Dominicano administrar con eficiencia los recursos marinos, ejercer una tutela efectiva de la navegación y protección de hipotecas o imposición de derechos y garantías reales”. El término “Administración Marítima” entendido en sentido estricto (*strictu sensu*), es el grupo de organismos y entidades de la administración pública que se ocupan de velar por los intereses generales del país, vinculados a la navegación y al transporte marítimo, la marina mercante y los puertos. (Zambonino, 2008).

Están también comprendidos en el término, la seguridad del buque pesquero o del buque o plataforma perforadora, la seguridad de su navegación o el control de la contaminación procedente de los mismos. En tal sentido más estricto, el término “administración marítima”, incluye a la denominada “administración portuaria”, puesto que los puertos constituyen la infraestructura indispensable para el ejercicio de la navegación, el atraque, el amarre, el practicaje, la carga y descarga de bienes (productos) de los buques, los servicios que se le brindan a la nave y a la tripulación y, en general, todo el avituallamiento.

La Administración Marítima ha adoptado diversos modelos para sus operaciones con el objetivo de maximizar todos sus recursos, a partir de la productividad, la eficiencia y la eficacia, generando competencias que pueden agruparse en los siguientes bloques:

- Política económica del transporte marítimo y ordenación de la marina mercante.
- Seguridad Marítima y Protección del Medio Marino.
- Policía marítima administrativa y judicial.
- Gestión de la explotación portuaria.

El modelo de administración marítima varía de un país a otro, de acuerdo al sistema socioeconómico y de participación en el transporte marítimo, publicado por el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo de 1999, como cita el español, Dr. José Luis Gabaldón García, a través de su análisis sobre “Derecho Administrativo Marítimo comparado” (Gabaldón García, J. L., 1992) quien concluyó que “no existe modelo alguno de administración marítima en el mundo que goce de reconocimiento internacional. En cambio, sí existe una cierta relación entre el sistema o modelo de administración marítima y el grado de desarrollo del país, “a mayor desarrollo corresponde un mayor grado de estructuración de potenciación de la administración civil del Estado”.

Contar con una organización administrativa que fuese capaz de hacer frente a las exigencias que se derivan del ámbito marítimo era primordial. En el caso de República Dominicana este requisito era todavía más apremiante dado que, por su posición geográfica y condición de ser la segunda isla mayor del Caribe, después de Cuba, que, tal como se dice, que: “De Sur a Este y de Norte a Sur, cualquiera se puede mantener bien ocupado buscando un pedacito de arena favorito a lo largo de los 1,600 kilómetros de costa y sus intereses marítimos más allá de sus aguas”, que depende en buena medida de la mar y de sus recursos.

Esta circunstancia obligó a extremar la atención que desde las administraciones públicas se debió prestar a estas actividades y, consecuentemente, a establecer un cauce más ágil y apropiado para garantizar la adecuada dirección y control de la Acción del Estado en la mar, así como la coordinación de los actores y medios disponibles para llevarlas a cabo con la mayor eficiencia y eficacia en el empleo de medios. Sin embargo, la definición y las diferentes y, a veces, controvertidas interpretaciones jurídicas acerca del alcance e implicaciones del término «Administración Marítima», han motivado a gran confusión a legisladores (Frutos Ruiz & Antequera Becerra, 2017).

Este inconveniente se traduce en aparentes contradicciones en la redacción de ciertas disposiciones normativas que regulan esta materia que, sin duda, podrían afectar la acción del Estado en la mar. Si se consultase a la (Enciclopedia Jurídica, 2020), sobre qué se entiende en el Derecho Marítimo por «Administración Marítima», se encuentra que, la Administración Marítima es una «organización formada por diversos entes de la administración pública, en cuanto despliegan su actividad en las cuestiones relacionadas con el ámbito marítimo».

Esta misma enciclopedia plantea que: «desde un punto de vista objetivo, se puede considerar también como la actividad desplegada por el poder ejecutivo al dictar y aplicar las disposiciones necesarias para el cumplimiento de las leyes, y para la conservación y el fomento de los intereses públicos, sí como al resolver las reclamaciones a que dé lugar lo mandado, todo ello en cuanto se relacione con el dominio marítimo».

El Estado dominicano cuenta hoy con la organización administrativa, denominada «Autoridad Portuaria dominicana (APORDOM)», entendida como la entidad para administrar el Sistema Portuario Nacional y coordinar el conjunto de actividades marítimas que agrupa a todos los organismos del Estado implicados en la Acción del Estado en la Mar. Partiendo del

papel de las actividades marítimas para las operaciones portuarias, recientemente y específicamente para el comercio marítimo se puso en ejecución la Ley núm. 5-23 del 19 de enero de 2023, de “Comercio Marítimo” de República Dominicana. Modifica la Ley núm. 603 del año 1977. Los expertos en las áreas relacionadas al comercio exterior dominicano consideran que esta normativa impulsará a una nueva ley portuaria dominicana, porque la actual Ley No.70 de 1970, debe estar acorde con la Ley No. 5-23 y, sin dejar de lado la nueva Ley de aduana No.168-21. Esto viene a responder además que hasta el año 1970 las aduanas y los puertos eran una sola institución.

### **3.2.2 La Autoridad Portuaria dominicana (APORDOM)**

Según la fundación Valencia-port de España, «toda Autoridad portuaria, debería regular y administrar las políticas y acciones que rigen en los puertos. Las demás instituciones que operan en las terminales portuarias debieran adherirse a las normativas bajo la cual está sustentada la acción portuaria de cada país, en combinación con la gestión marítima, aduanera, naviera y demás instituciones públicas y privadas que hacen vida en los puertos, siempre en favor de la facilitación del comercio».

Es necesario distinguir el subsistema de transporte marítimo y el subsistema portuario, porque el primero consiste en elementos móviles, mientras que el segundo está formado por características espaciales de tipo físico (Wilmsmeier, & Pérez Salas, 2014).

El sistema económico y el sistema de transporte marítimo producen presión conjuntamente sobre el sistema portuario en forma de requisitos específicos que cambian constantemente con respecto a la infraestructura, la superestructura, los equipos, la eficiencia y la organización. Esta presión induce una reacción retardada en el sistema portuario para satisfacer la demanda cambiante y es este progreso reactivo lo que da lugar de hecho al proceso de desarrollo portuario, determinado por su configuración física (infraestructura y superestructura), económica, social, ambiental e institucional y reflejado en ella.

Según los enfoques institucionales del desarrollo de los puertos, la autoridad portuaria sufre restricciones en su capacidad de actuar, como consecuencia de su naturaleza específica. El argumento principal consiste en que el desarrollo portuario depende de la trayectoria anterior y está fuertemente restringido por las medidas tomadas en el pasado y por la estructura institucional, pero también depende de las inversiones privadas y la planificación

pública. Notteboom, (2009) y Wilmsmeier & Pérez Salas, (2014), mostraron que la administración de los puertos está determinada en gran medida por las características institucionales locales y regionales, a pesar de los intentos de implementar soluciones de gestión genéricas. Notteboom y otros (2012), aplicaron el concepto de plasticidad institucional, según Simone Strambach, (2010) al desarrollo portuario, señalando que, si bien el desarrollo de los puertos depende de la trayectoria anterior, una autoridad portuaria puede llevar a cabo una reforma de la gestión añadiendo nuevas capas a la configuración actual.

La autoridad portuaria de esta manera, no se ha apartado de la trayectoria de desarrollo existente, pero evoluciona a nuevas capacidades y actividades a través de un proceso de ampliación e innovación institucional. Simone Strambach (2010) en su estudio, ofrece un ejemplo de autoridades portuarias que invierten en centros de carga en el interior del país, más allá de su jurisdicción tradicional, y se señala la especial importancia de las redes informales. Véase también: Monios & Wilmsmeier, (2012) y Jacobs y Notteboom (2011), quienes afirmaron que era necesario utilizar un enfoque evolutivo, y se basaron en la bibliografía sobre geografía económica para definir el paso de momentos críticos a coyunturas críticas y concluyeron que las autoridades portuarias disponen de ventanas de oportunidad en las que es posible tomar medidas colectivas. Los autores llegaron a la conclusión de que la cuestión sobre la medida en que puede encontrarse más información en Wilmsmeier & Notteboom (2011), y también, en Jacobs & Notteboom (2011). Momentos críticos requieren adaptaciones institucionales para convertirse en coyunturas críticas debe ser examinada con más detalle.

## **El Boletín FAL**

Cobertura: Desde 1992 al presente. Idioma(s): español e inglés. Título en otro idioma: Periodicidad: Irregular. Contenido: Presenta diversos temas en relación a la facilitación del comercio y el transporte; modernización de aduanas, puertos, transporte marítimo, entre otros. Responsable: Unidad de Transporte, hoy Unidad de Servicios de Infraestructura de la División de Recursos Naturales e Infraestructura. ISSN: 1564-4227.

El objetivo del “Boletín FAL” consiste en ofrecer argumentos en favor de una visión más sistémica del desarrollo portuario (porque que los análisis de este tema suelen centrarse únicamente en los puertos principales) y en determinar los argumentos que apoyan los esfuerzos



de los puertos secundarios y emergentes por desarrollar sus instalaciones y estrategias mediante estructuras institucionales apropiadas.

La Autoridad Portuaria dominicana (APORDOM), está comprometida con facilitar la apertura del mundo portuario a los ciudadanos, enseñándoles a conocer y amar sus puertos que, a través de la coordinación con instituciones nacionales e internacionales, se podrán elaborar agendas de trabajo donde se presenten herramientas para fortalecer las acciones utilizando sus experiencias, a fin de perfeccionar los beneficios del desarrollo del modelo de Municipalidad Portuaria. Es su tarea dirigir y administrar los puertos marítimos e incrementar el comercio internacional del país.

Uno de los aportes de la Autoridad Portuaria Dominicana a la economía ha sido su “Fortalecimiento Institucional”, que ha permitido mantener una apropiada y eficiente gestión. Enfocados a la excelencia del servicio, la eficiencia del talento humano y el cumplimiento de las normas nacionales e internacionales en materia de medio ambiente y de seguridad portuaria, logrando así el desarrollo de sus fortalezas, la adecuación de la Institución a los cambios necesarios garantizando el cumplimiento de su misión y visión, elevando la capacidad del talento humano que requiere que los sectores público y privado aborden de manera conjunta la capacitación y la formación profesional.

Otro de los aportes de APORDOM, ha sido la modernización de la infraestructura de los puertos marítimos del país, que ha permitido su transformación en nodos eficientes (interfaz) de una cadena de transporte multimodal que vincula orígenes y destinos, de cadenas de valor, y de corredores y plataformas logísticas que impulsan el intercambio comercial a nivel mundial. Estas estrategias pretenden lograr el desarrollo de una infraestructura portuaria eficiente, competitiva y de alta capacidad, capaz de integrar todos los sectores y contar con un sistema tecnológico portuario que integre todas las operaciones, logrando la unificación generalizada hasta obtener resultados óptimos y confiables de todos los procesos.

Con relación a los aspectos financieros y comerciales, los servicios portuarios han alcanzado importantes niveles, tanto en el ámbito nacional como en el internacional, a fin de aprovechar oportunidades, dado que se ha desarrollado una efectiva planificación financiera y presupuestaria que permite alcanzar niveles de servicios portuarios competitivos.

Todo esto, promueve a República Dominicana en la región, permitiendo alcanzar el posicionamiento deseado en las clasificaciones o indicadores de eficiencias mostrado en la facilitación del comercio internacional, que, junto a la modernización de otras entidades relacionadas como la Dirección General de Aduanas, han impulsado al país a pasar de una posición de 105/144 en materia de competitividad alrededor del año 2015 a una posición en los últimos cinco años de 78/144.

En junio del año 2018 la Comisión Nacional de Defensa de la Competencia (Pro-Competencia) y la Autoridad Portuaria Dominicana pactaron una alianza estratégica de colaboración interinstitucional, con el objetivo de fortalecer la aplicación de sus respectivas legislaciones. Convenio que procuró incrementar la eficiencia de los mecanismos de coordinación, interacción y cooperación entre ambas instituciones. Esta alianza buscó fortalecer de interés mutuo e intercambio de consultas sobre aspectos administrativos o técnicos. Pro-competencia trabaja también en la capacitación sobre los temas que conciernen a ambas entidades.

Otro acuerdo interinstitucional se produjo entre la Autoridad Portuaria Dominicana y la Asociación Dominicana de Exportadores. En septiembre de año 2021, ADOEXPO suscribió un acuerdo de cooperación interinstitucional con la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM), con el objetivo de unir esfuerzos para la implementación de políticas y programas para eficientizar la labor del sector exportador en los puertos del país. El acuerdo contempla que las exportaciones nacionales se concentrarían hacia al crecimiento de forma tal, que se podría alcanzar un equilibrio con las importaciones en la balanza comercial.

La Autoridad Portuaria Dominicana respondería ante la Aduana por los eventuales derechos e impuestos imputables a mercaderías que hubieren sido sustraídas fraudulentamente cuando la reposición del valor de estas hubiere sido determinada por las Autoridades Aduaneras, así como de las responsabilidades de la Autoridad Portuaria, sin perjuicio de la acción legal contra el autor o autores de la sustracción, o de la persona que resulte civilmente responsable. Para el mantenimiento de su control y potestad, la Aduana establecerá la vigilancia necesaria a su juicio, para el control de la entrada y salida de personas, vehículos y mercaderías, por las puertas y sitios habilitados para tal efecto.

## **Funciones de la APORDOM:**

- Dirigir, administrar, explotar, operar, conservar y mejorar los puertos marítimos de carácter comercial bajo su control y administración.

Controlar y fiscalizar la explotación, operación y mantenimiento de los puertos marítimos de carácter privado, construidos o explotados por particulares en uso de concesiones o arrendamientos otorgados por el Estado.

- Dirigir y ejecutar en los recintos de los puertos comerciales todo lo relativo a entradas, salidas, atraques y estadía de los barcos mercantes y en lo que respecta a operaciones de embarque, desembarque y depósito o almacenaje de carga.
- La entrega de las mercancías a las naves, en caso de embarque, o a sus consignatarios o representantes, en el caso de desembarque, con estricta sujeción a las disposiciones generales de las autoridades aduanales.

El Portal de la Autoridad Portuaria Dominicana, hace alusión a la historia y evolución de esta entidad en la que señala que nace como respuesta al apremiante requisito que tenía el país de contar con un sistema portuario moderno, sustentado en reglamentaciones claras y capaz de garantizar la materialización de operaciones, acorde con las demandas del comercio marítimo internacional (Autoridad Portuaria Dominicana, 2020).

Anterior a los primeros años de la década de 1970, el país no contaba con un organismo rector de las actividades portuarias de comercio, y como resultado de un lineamiento internacional dirigido a los países de Centro América y el Caribe, formulado y auspiciado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la inquietud, empezó a considerarse de manera más formal en los estamentos del gobierno. En consecuencia, al inicio de la década de los 70 el BID, presentó una propuesta de modificación de la Ley 3489 de 1953, que contenía y definía el Régimen conjunto de las Aduanas y los Puertos, para separar y desligar la administración de los Puertos de la Dirección General de Aduanas (DGA).

El desarrollo del comercio marítimo de la nación dominicana dependía y exigía ya, operar conforme a políticas económicas internacionalmente aceptadas, y para eso se debía contar con un organismo capaz de velar por ello. El 17 de diciembre de 1970, fue aprobada la Ley 70 de 17 de diciembre de 1970, que creó la Autoridad Portuaria Dominicana, como el

“órgano rector de los puertos marítimos y comerciales dominicanos”, adquiriendo carácter de entidad descentralizada, con autonomía funcional, jurisdiccional y financiera, patrimonio propio y personería jurídica, y con capacidad jurídica para adquirir derechos y contraer obligaciones, realizar actos y ejercer los mandatos previstos en dicha ley y sus reglamentos.

Una vez que la Ley No.70 de 1970 fue aprobada, la APORDOM, también se definió como: «un Organismo apto para dirigir, administrar y explotar los puertos marítimos propiedad del Estado Dominicano, los concesionados y los puertos privados fiscalizados ahora por esta». La APORDOM, «nace entonces, como respuesta a la necesidad que tenía el país de contar con una entidad exclusiva para velar por un Sistema Portuario moderno, capaz de garantizar la materialización de las operaciones acorde con las demandas, avances y evolución del comercio marítimo internacional». La APORDOM, es también una institución que, de conformidad con su Ley, «debe aplicar la política portuaria que define o señala el Poder Ejecutivo», para cuyo efecto, es su asesor en materia portuaria relacionado con las operaciones de exportación e importación de bienes y servicios del país.

Para la Autoridad Portuaria Dominicana, el Fortalecimiento Institucional es la clave fundamental que le permite mantener una apropiada gestión. Enfocados hacia la excelencia en el servicio, la eficiencia del talento humano y en el cumplimiento de las normas nacionales e internacionales, en materia de medio ambiente y de seguridad portuaria, logra así, el desarrollo de sus fortalezas, la adecuación de la Institución a los cambios necesarios garantizando el cumplimiento de su misión y visión. Elevar la capacidad del talento humano requiere que los sectores público y privado aborden de manera conjunta la capacitación y la formación profesional del personal portuario.

La Administración Portuaria, está igualmente enfocada en la planificación, a la toma de decisiones, a la dirección del personal operativo, al dominio de los aspectos legales, de las regulaciones nacionales e internacionales del sector marítimo y portuario, haciendo uso de los avances tecnológicos y actuando con sentido ético, en cuanto a la conservación, defensa y preservación del medio ambiente (Manual de Organización y Funciones APORDOM, 2022-Autoridad Portuaria Dominicana <https://portuaria.gob.do> › sites › 2022/06 › Ma.).

## **Estructura Organizacional de la APORDOM**

La APORDOM, está conformada por un “Consejo de Administración” que es la máxima autoridad y órgano superior del mismo y por una “Dirección Ejecutiva”, que ejerce su representación legal y su administración interna (APORDOM, 2022a).

Con la finalidad de cumplir con los objetivos contenidos en la Ley 70, se precisó una estructura organizacional que contempla dentro de un organigrama funcional, la estructura con niveles jerárquicos y operativos según se detallan a continuación:

1. El Órgano Superior o Alta Gerencia (Consejo de Administración),
  2. director ejecutivo.
  3. subdirectores ejecutivos y Direcciones de Área, que incluyen las posiciones de, director de Planificación y Desarrollo, director de Control de la Gestión, director de Recursos Humanos, director Administrativo, director Financiero, director Jurídico, director de Operaciones, director de Ingeniería, director de Seguridad, director de Fortalecimiento Institucional, director de Logística, director de Tecnología, director Comercial, director de Comunicaciones y director Técnico
- Encargados de Departamentos
  - Administradores / Fiscalizadores Encargados de Divisiones
  - Encargados de Secciones
  - Coordinadores
  - Personal Administrativo (Supervisores, Profesionales, Técnicos, Analistas, Asistentes y Auxiliares).

## **Conformación del Consejo de Administración de la APORDOM**

El Consejo de Administración de APORDOM, está conformado de la siguiente manera:

1. Tres (3) miembros Representantes del Poder Ejecutivo designados por el presidente de la República. El Representante designado en primer término por el presidente de la República, presidirá el Consejo de Administración y tendrá un voto adicional y decisorio en caso de empate.
2. Un (1) miembro representante de la Asociación de Navieros de República Dominicana.
3. Un (1) miembro representante de la Cámara de Comercio y Producción de Santo Domingo.

4. Un (1) miembro representante de la Asociación de Industrias de República Dominicana.
5. El director ejecutivo de la APORDOM, es miembro del Consejo de Administración con voz, pero sin voto.

### **Funciones del Consejo de Administración de la APORDOM** (APORDOM, 2022a).

- a. Dictar las disposiciones relativas a la organización interna de la Autoridad Portuaria Dominicana.
- b. Conocer el presupuesto anual de ingresos y egresos y una vez aprobado, someterlo a la consideración final del Poder Ejecutivo, velar por su fiel ejecución y comprobar el balance anual.
- c. Conocer y decidir sobre la Memoria anual o los informes periódicos que le someta el director ejecutivo y elevarlos a la consideración del Poder Ejecutivo.
- d. Fiscalizar el funcionamiento de la Autoridad Portuaria y disponer las inspecciones periódicas que juzgue necesarias.
- e. Nombrar, a propuesta del director ejecutivo a los jefes de Departamentos, al director de la Oficina de Trabajo Portuario, a los delegados administrativos de los puertos y demás personal, fijarles las remuneraciones, promoverlos y removerlos con igual procedimiento, cuando existan razones que lo justifiquen.
- f. Contratar técnicos nacionales y extranjeros.
- g. Reglamentar las condiciones de prestación de servicios a los barcos y a la carga en los puertos operados por la Autoridad Portuaria Dominicana.
- h. Resolver sobre los negocios de la Autoridad Portuaria, sea que se trate de adquisición de equipos, materiales de consumo o bienes inventariables, del estudio o de la ejecución de obras nuevas, reparación y ampliación de las existentes, cuando tales negocios tengan un valor superior a los RD\$10,000.00.
- i. Decidir sobre los reclamos formulados por usuarios respecto de daños o pérdidas sufridos por las mercaderías con motivo de su movilización y permanencia dentro de los recintos portuarios.
- j. Otorgar concesiones de servicios, de uso, ocupación y explotación de áreas y pertenencias hasta por diez (10) años renovables, para permitir el establecimiento en el ámbito portuario de plantas industriales o de cualquier naturaleza, se requerirá la autorización del Poder Ejecutivo.
- k. Contratar empréstitos en el exterior, para cumplir con los fines de su creación, (Previa Autorización del Poder Ejecutivo).
- l. Emitir bonos internos, (Previa Autorización del Poder Ejecutivo).
- m. Contraer obligaciones financieras a largo plazo (En estos casos la autorización deberá ser previa por el Poder Ejecutivo).
- n. Fijar las tarifas que deben cobrarse por venta de servicios a las naves, a las mercaderías y a los usuarios en general, (previa autorización del Poder Ejecutivo).

## **Funciones de la Dirección Ejecutiva de la APORDOM (APORDOM, 2022a).**

El director ejecutivo tiene las siguientes funciones:

- (1) Ejercer la representación legal de APORDOM,
- (2) Ejercer en cumplimiento de los mandatos del Consejo de Administración, la administración interna de APORDOM,
- (3) Ejercer las demás funciones que le encomiende el Consejo de Administración.

## **Estructura Gerencial de la APORDOM**

La APORDOM cuenta con una (1) Dirección Ejecutiva y Quince (15) Direcciones de Áreas. Direcciones de Áreas, dos (2) de ellas están vinculadas y se reportan al Consejo de Administración y las otras trece (13) dependen y se reportan a la Dirección Ejecutiva.

Las Direcciones de Áreas que responden y sirven de apoyo a cumplir los objetivos de la Institución son: 1. Dirección Administrativa, 2. Dirección Financiera, 3. Dirección de Control de la Gestión, 4. Dirección de Planificación y Desarrollo, 5. Dirección de Recursos Humanos, 6. Dirección Jurídica, 7. Dirección de Operaciones, 8. Dirección de Ingeniería, 9. Dirección de Comunicaciones, 10. Dirección de Tecnología, 11. Dirección Logística, 12. Dirección Comercial, 13. Dirección de Seguridad. 14. Dirección de Fortalecimiento Institucional y 15. Dirección Técnica. De las distintas áreas de la institución, dos (2) de ellas se reportan a la Dirección Ejecutiva y al Consejo de Administración. Estas Son: 1. Dirección de Control De la Gestión 2. Dirección de Planificación y Desarrollo. La Dirección Ejecutiva depende directamente del Consejo de Administración de la institución, mientras que las demás áreas dependen de la Dirección Ejecutiva.

### **3.2.3 La Dirección General de Aduanas (DGA)**

La gestión actual de la Dirección General de Aduanas (2020-2024), logró, luego de 68 años, que la legislación que regulaba a las aduanas de República Dominicana fuera modificada y modernizada. Hoy el país cuenta con la Ley de Aduanas No.168-21 (Gaceta Oficial agosto, 2021), renovada y actualizada acorde con los estándares internacionales y alineada con los nuevos cambios y tiempos.

Esta Ley simplifica los regímenes y procedimientos aduaneros, lo que contribuirá a una mayor agilización en los trámites de despacho de las mercancías. Además, al eliminarse la dispersión legislativa, facilita una mejor comprensión y cumplimiento de los trámites y procedimientos aduaneros.

Esta referida nueva Ley de Aduanas No. 168-21, tiene por objeto regular todo lo relativo al régimen aduanero en la República Dominicana (Art.1.), y tiene como objetivos:

- 1) Facilitar y agilizar las operaciones de comercio exterior;
- 2) Controlar y fiscalizar el paso de las mercancías por el territorio aduanero;
- 3) Percibir los tributos establecidos por ley y la persecución de las conductas ilícitas que atenten contra la gestión y el control de carácter aduanero y de comercio exterior;
- 4) Desarrollar y administrar la ejecución de los preceptos de la legislación y de los tratados internacionales de los que la República Dominicana forme parte, en el ámbito de sus atribuciones y
- 5) Generar las estadísticas aduaneras y de comercio exterior.

Su Ámbito de aplicación (Artículo 3.), textualmente lee como sigue: Esta ley y sus reglamentos regulan el ejercicio de la potestad aduanera y las relaciones jurídicas que se establecen entre Aduanas y las personas naturales o jurídicas que intervienen en el ingreso, salida y tránsito de mercancías del territorio aduanero, las obligaciones tributarias aduaneras y obligaciones aduaneras no tributarias que se derivan de ellas, mediante la adopción de mecanismos de simplificación, facilitación y control de las operaciones aduaneras y el uso de sistemas automáticos de intercambio de información. Asimismo, norman los regímenes aduaneros, los tratamientos especiales aplicables a las mercancías, los ilícitos aduaneros y tributarios y sus procedimientos de aplicación. Así lo dispone igualmente el Reglamento No. 755-22 de fecha veintitrés (23) del mes de diciembre del año dos mil veintidós (2022), de la nueva Ley de Aduanas No. 168-21, en su Capítulo primero (Disposiciones generales), Artículo primero, (Objeto), que lee como sigue:

El presente Reglamento regula y establece las normas para la adecuada aplicación de la Ley número 168-21 de Aduanas de la República Dominicana. Similarmente, en su Artículo segundo, (Ámbito de aplicación), establece que, el Reglamento número 755-22, constituye el



marco regulatorio obligatorio que se aplicará en todo el territorio nacional y regirá a todas las personas vinculadas a la actividad aduanera, reglamenta los procesos de ingreso, arribo o salida de mercancías, vehículos y unidades de transporte, así como la descarga, carga, el transbordo y embarque de las mercancías, las operaciones que comprenden el despacho aduanero; en el Párrafo 1, subordinado al artículo segundo, dispone que, de igual forma, el reglamento No. 755-22 regula el ejercicio de la potestad aduanera, las facultades de control, investigación y fiscalización otorgadas por Ley a la Dirección General de Aduanas (DGA), los procedimientos relacionados a la actividad aduanera, el régimen tributario aduanero y no tributario, el régimen y procedimiento sancionador, así como los derechos, deberes y obligaciones de los usuarios y operadores aduaneros, tratamientos aduaneros especiales, medidas de facilitación del comercio, entre otros aspectos. En su Párrafo No.2, se instituye que, el Reglamento no tiene carácter exclusivo, pudiendo el Poder Ejecutivo dictar otros reglamentos complementarios para la aplicación de la Ley, sin perjuicio de la potestad normativa de la Administración tributaria reconocida por el Código Tributario y la Ley de Aduanas.

En lo relativo a la Administración de la entidad aduanera, el reglamento, en su Artículo No.3 (sobre Autoridad), establece que, la Dirección General de Aduanas (DGA) es el ente administrativo encargado de velar por el fiel cumplimiento del Reglamento; y emitirá las normas complementarias y resoluciones correspondientes, a fin de garantizar la aplicación efectiva de la Ley de Aduanas, y deberá realizar las coordinaciones con las instituciones para aduaneras y demás entes y órganos de la Administración pública, a los que la Ley y el Reglamento les asigna las funciones y responsabilidades relacionadas con el quehacer aduanero. En el Párrafo adscrito al artículo 3, instituye que la Dirección General de Aduanas (DGA) es el ente administrativo competente para interpretar, a efectos administrativos, los preceptos del Reglamento y para proveer todo cuanto se requiera para su aplicación, pudiendo adoptar y autorizar las medidas que fuesen necesarias atendiendo a parámetros de razonabilidad y en función de los casos que por su naturaleza ameriten un trato diferenciado, en razón de las circunstancias particulares que concurran.

La nueva ley de aduanas 168-21 y la nueva Ley de comercio marítimo No.5-23 (Gaceta Oficial, enero, 2023), *hacen necesaria una nueva ley de la Autoridad Portuaria Dominicana /APORDOM*), naturalmente ahora es más fácil y conveniente que dicha normativa sea parte de la agenda de las distintas instancias de APORDOM. Las operaciones logísticas del comercio

exterior dominicano vinculan profundamente las acciones de la marina, de la autoridad portuaria y de las aduanas. Cuando una de estas instancias no responde a la facilitación del comercio, afecta el cumplimiento de las demás.

### 3.3 El Transporte marítimo: tipos de buques en función de la tipología de carga

El Transporte marítimo de mercancías consiste en una actividad mediante la cual se traslada a personas o mercancías a bordo de una embarcación por vía marítima.

Con el auge de la aviación, el transporte de las personas por mar ha quedado relegado a pequeñas travesías o a las grandes embarcaciones en forma de cruceros. Sin embargo, todavía en la actualidad, son los buques los que se destinan, principalmente, al transporte internacional de mercancías.

TIPOS DE BUQUES EN FUNCION DE LA TIPOLOGIA DE CARGA	
<b>Buques Graneleros:</b>	Los buques graneleros son los más apropiados para transportar cargas sólidas como granos o minerales.  Su diseño favorece la carga y descarga mediante grúas. En su cubierta se distinguen con claridad las superficies en forma rectangular destinadas a ese fin.
<b>Buques Portacontenedores:</b>	Estos buques están destinados al transporte de mercancías en contenedores.  La mayoría del transporte internacional de cargamento seco se lleva a cabo en este tipo de embarcación.  -Bienes de consumo no perecederos, (automóviles y equipo pesado de trabajo), bienes intermedios, que son todos aquellos recursos materiales, y bienes que se utilizan como productos intermedios durante el proceso productivo, tales como materias primas, herramientas, combustibles, útiles de oficina, etc., que se compran para la reventa o bienes que se utilizan como insumos o materias primas para la producción y venta de otros bienes.
<b>Buques petroleros:</b>	Los petroleros o buques tanque están diseñados para albergar petróleo crudo, líquidos, productos químicos y gases licuados.
<b>Buques Frigoríficos</b>	Los buques frigoríficos transportan alimentos y mercancías perecederas.
<b>Buques Cargueros:</b>	Los buques de carga rodante cuentan con rampas y plataformas capaces de fijar e inmovilizar todo tipo de vehículos.

<b>Buque de Cabotaje:</b>	Los barcos de cabotaje, también denominados buques costeros, están diseñados para navegar en aguas poco profundas. Pueden bordear la costa sin encallar.
<b>Buques Ferris:</b>	Los “ferris” o transbordadores están destinados al transporte de pasajeros en pequeñas travesías y ciudades costeras.
<b>Buques Cruceros:</b>	Los buques cruceros se dedican a los viajes turísticos de placer.
<b>Buques Remolcadores:</b>	Los barcos remolcadores, son embarcaciones utilizadas para ayudar a las maniobras de otras embarcaciones, principalmente tirar o empujar de barcos o gabarras en los puertos. Atendiendo al tipo de operación y a la misión a realizar por el remolcador, se pueden dividir en: remolcadores de puerto, remolcadores de puerto y altura y remolcadores de altura y salvamento, aunque también pueden existir remolcadores que realicen los tres tipos de operaciones.
<b>Barcazas:</b>	Las barcazas son pequeñas y transitan por ríos y aguas con escasa profundidad

Como puede apreciarse, no todos los buques son iguales ni apropiados para todo tipo de mercancía. Así, el transporte marítimo se ve más competitivo con la gran variedad de modelos y diseños de sus buques.

**Fuente: Moldtrans, 2020. Elaboración propia con informaciones de la UNCTAD y APORDOM**

### 3.4 El Sistema Portuario Marítimo Dominicano

#### 3.4.1 Clasificación de los Puertos

Con el fin de abordar a una clasificación de los puertos de República Dominicana es pertinente iniciar por la definición de Puerto marítimo.

De acuerdo con la terminología actual en el mundo de los puertos, su definición sería: El lugar de la costa o ribera habilitado como tal por el Ejecutivo para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones, compuesto por el recinto portuario y, en su caso, por la zona de desarrollo, así como por accesos y áreas de uso común para la navegación interna y afectas a su funcionamiento; con servicios, terminales e instalaciones, públicos y particulares, para la transferencia de bienes y transbordo de personas entre los modos de transporte que enlaza.

En la actualidad, y en particular, en los países en vías de desarrollo, como es el caso de República Dominicana, el Puerto es también un polo de desarrollo desde el punto de vista económico – social, pues en éste y sus respectivas ciudades, se gestan actividades que producen empleos al desarrollar las riquezas que potencialmente tienen las costas y esteros donde se

localizan. A su vez, el puerto, en algunos casos, se ha convertido en un centro de consolidación de mercancías, materias primas y productos elaborados en un área industrial, que en mayor escala forma los Puertos Industriales. Para las actividades que se desarrollan, se requiere de obras e instalaciones cuyas dimensiones puedan satisfacer los requerimientos de una tecnología de transporte internacional con capacidad para prestar servicios eficientes.

Considerando la Ley y la reglamentación que definen a la APORDOM relativa a los Puertos, y a la terminología portuaria actual utilizada en el mundo de hoy, los puertos y terminales marítimas se han clasificado de la siguiente manera:

<b>CLASIFICACION DE LOS PUERTOS Y TERMINALES MARITIMAS</b>	
<b>Por Su Navegación</b>	
<b>a) De Altura</b>	Cuando atienden embarcaciones, personas y bienes, en navegación entre puertos y/o puntos nacionales e internacionales.
<b>b) De Cabotaje</b>	Cuando solo atiendan embarcaciones, personas y bienes, en navegación entre puertos o puntos nacionales.
<b>Por sus Instalaciones y Servicios</b>	
<b>a) Comerciales</b>	Cuando se dedican preponderantemente, al manejo de mercancías o de pasajeros de tráficos marítimo.
<b>b) Industriales</b>	Cuando se dedican preponderantemente al manejo de bienes relacionados con industrias establecidas en la zona del puerto o terminal.
<b>c) Pesqueros</b>	Cuando se dedican preponderantemente al manejo de embarcaciones y productos específicos de la captura y de proceso de la industria pesquera.
<b>d) Turísticos</b>	Cuando se dedican preponderantemente a la actividad de cruceros turísticos y marinas.
<b>e) Militares</b>	Son destinados a la Secretaría de Marina para uso de la Armada de República Dominicana
<b>Por su Uso</b>	
<b>a) Públicos</b>	Cuando exista obligación de ponerlas a disposición de cualquier solicitante.

<b>b) Particulares</b>	Cuando el titular las destine para sus propios fines y a los de terceros mediante contrato.
<b>Considerando la participación del transporte terrestre, los puertos se pueden dividir en:</b>	
<b>a) Concentradores</b>	Son aquellos que concentran las cargas de un área de amplia cobertura, sea por medio de transporte terrestre o marítimo.  En este caso, el flujo de mercancías se da hacia el puerto, por lo que deben estar equipados para el manejo de grandes volúmenes con alta eficiencia.
<b>b) Alimentadores</b>	Son los que corresponden al caso contrario de los concentradores, dado que el flujo se da hacia el exterior del puerto, pudiendo utilizar también el transporte terrestre o marítimo.
<b>“Concepto de Puente Terrestre”</b>	
Aplica al caso de dos puertos localizados en diferentes océanos o mares, que de alguna manera se ligan por medio de un transporte terrestre eficiente. Como ejemplo, se tiene el caso de los puertos de Manzanillo, en el Océano Atlántico y el puerto de Santo Domingo, o el Puerto de San Francisco de Macorís, mismos que están separados por sólo 250 Km aproximadamente.	
<b>Fuente: ¿Cómo se clasifican los Puertos Marítimos?   Tipos de Puertos, Cesar Martínez Dueñas, 2022</b>	
<b>Elaborado por el doctorando con informaciones de la UNCTAD y APORDOM</b>	

### 3.4.2 Tipos de Terminales Portuarias y Características Primordiales

Los puertos han sido históricamente la principal puerta de entrada y salida marítima del comercio mundial. Los acontecimientos económicos más trascendentales de la humanidad han estado ligados a una terminal marítima. Ningún país, por más desarrollado que sea, está en capacidad de producir todo lo que sus habitantes demandan. República Dominicana no está al margen de esta realidad. (De la Rosa, 2017).

Hay evidencia suficiente de que, tanto los seres humanos como su comercio se ha transportado por medio del agua durante más de 10,000 años. Y hoy en día, mediante el desarrollo del conocimiento y la tecnología, se ha logrado optimizar el transporte marítimo hasta llegar a los modernos buques y terminales portuarias actuales. Incluso, se puede aseverar que, el transporte marítimo es el modo más utilizado del comercio internacional para enviar mercancías, estimándose que entre el 80% y el 90% de todos los productos se envían vía

marítima en algún momento. Esto se debe a la gran infraestructura, maquinaria y logística de las terminales portuarias que va de la mano con la gran capacidad de los buques actuales.

Una terminal portuaria es una unidad operativa o instalación habilitada para ofrecer servicios portuarios y ser la interfase entre el modo de transporte marítimo y otros vehículos, teniendo como propósito el movimiento de mercancías o intercambio modal. Al ser infraestructuras fundamentales para el comercio internacional, estas deben contar con los medios y espacios necesarios para optimizar el intercambio físico de contenedores, pallets o mercancía de la manera más segura, rápida y eficiente posible.

### **3.4.3 Elementos Característicos y Primordiales de las Terminales Portuarias**

Para el funcionamiento adecuado de las terminales portuarias deben existir:

- Infraestructuras marítimas e instalaciones de atraque y amarre para recibir los distintos tipos de buques.
- Zonas o infraestructuras terrestres que permitan el desarrollo de operaciones portuarias tales como carga, descarga, almacenaje, recepción y clasificación de cargas, entre otras.
- Disponer de los equipos y maquinaria requerida para realizar las operaciones involucradas en los servicios portuarios.
- Asimismo, tanto el capital humano como la tecnología de información son esenciales para gestionar debidamente todas las actividades.

### **3.4.4 Tipos de Terminales Portuarias**

Los siguientes son los tipos de terminales portuarias que existen, las cuales se distinguen comúnmente dependiendo del propósito y del tipo de carga:

- Terminales de contenedores.
- Terminales de carga general.
- Terminales de granel sólido.
- Terminales de granel líquido.
- Terminales de buques Ro-Ro.
- Terminales de gas natural licuado GNL
- Terminales de contenedores.
- Terminales de cruceros

La estructura trata de los diferentes accesos que tienen los buques para llegar al puerto.

Los canales son un buen ejemplo.

Las obras de evacuación son la conexión terrestre del puerto para el acceso del personal o de pasajeros.

## **Terminales de contenedores**

Este tipo de terminales son las más comunes y se especializan en la carga y descarga de contenedores, logrando alcanzar un alto nivel de automatización debido a la estandarización en el transporte y manipulación portuaria de contenedores.

Por su nivel de sistematización es que requieren una mayor especialización por parte del personal y, a la vez, esto reduce la mano de obra. Asimismo, deben contar con instalaciones especializadas acorde a su capacidad de manejo de los diferentes tipos de contenedores.

### **Zonas y divisiones que suelen componer a una terminal de contenedores:**

- Zona de carga-descarga de contenedores: es el área de operaciones entre el buque y el muelle.
- Zona de recepción y entrega terrestre: es el área de transporte horizontal que incluye las puertas terrestres e instalaciones para camión y ferrocarril, agilizando el manejo del alto volumen de mercancías que reciben.
- Zona de almacenamiento de contenedores: es la mayor parte de la superficie de la terminal, donde se organizan debidamente los contenedores para facilitar su movimiento.
- Zona de conexión interna: garantiza el transporte horizontal de los contenedores entre el buque y la zona de recepción y entrega terrestre. Incluye las oficinas de control, espacio para aparcamientos, aduanas, talleres de reparación, entre otros.

## **Terminales de carga general**

Aunque hoy en día la mayor parte del comercio internacional se realiza utilizando contenedores estandarizados, todavía existen muchas operaciones clasificadas como carga general en forma de pallets. Este tipo de terminales constan de unidades de puestos de atraque

para atender embarcaciones que suelen ser más pequeñas, de carga general suelta, aunque también podría tratarse de cargas proyecto o sobredimensionadas.

### **Terminales de granel sólido**

Son terminales especializadas en la manipulación y depósito de cargas sólidas a granel, es decir, grandes volúmenes de mercancía que no se empacan en contenedores y que se transportan en buques graneleros o “*bulk carriers*”. La mercancía se carga y descarga mediante bombas desde el puerto y buques, para posteriormente almacenarse en grandes tanques.

Los productos con los que se trabaja suelen ser granos, minerales como el carbón, azúcar, químicos, fertilizante, cemento, entre otros. Estas terminales disponen de instalaciones y equipos específicos para que, durante sus operaciones, se evite que entren en contacto los diferentes tipos de materiales ya que podrían contaminarse entre sí y dañarse.

### **Las terminales de granel sólidos podrían dividirse de la siguiente manera:**

- Sistema de carga y descarga: este se encarga de la carga y descarga del material con seguridad y rapidez, asistiendo tanto al buque como a los medios de distribución en tierra.
- Sistema de interconexión interna: sirve para el traslado entre la zona de carga y descarga, y el lugar donde se almacena. Este se compone de cintas transportadoras y camiones que aseguran el transporte horizontal entre los subsistemas.
- Sistema de almacenamiento: este ocupa la mayor parte de la superficie de la terminal.
  - El almacenaje puede ser abierto, cerrado o en silos, dependiendo del material a manipular.

### **Terminales de granel líquido**

La cantidad de carga líquida que se transporta vía marítima a nivel mundial representa una magnitud similar a la mercancía que se mueve por terminales de contenedores. Es por esto que las terminales de granel líquido son tan importantes.

Este tipo de carga líquida va desde el petróleo y otros hidrocarburos, hasta gases licuados, productos químicos o alimenticios. Por ello, estas terminales portuarias cuentan con sistemas de tuberías, estaciones de bombeo y válvulas, para realizar la carga y descarga apropiada que lleve la mercancía hasta los tanques de almacenamiento especializados por tipo



de producto. Se debe indicar que las terminales deben estar equipadas y aplicar diversas medidas de seguridad dependiendo del tipo de líquido, como pueden ser sistemas de seguridad contra incendios, fugas o derrames o la gestión de residuos.

Una terminal de granel líquido usualmente cuenta con las siguientes instalaciones:

- Foso de bombas: en ellos están las bombas centrifugas que permiten llevar a cabo algunas operaciones mediante el circuito de tuberías predispuesto.
- Red de drenaje y efluentes: sirven para el tratamiento de las primeras aguas que limpian los tanques de productos petrolíferos.
- Tanques de almacenaje: los tanques de almacenaje se utilizan como depósitos para contener una reserva de algún producto para su uso posterior. Existen también tanques sin techo para almacenar mercancía que no requiere tanta protección para evitar que se evapore o contamine.
- Conexiones: En todo tanque de almacenaje existen las conexiones necesarias para poder realizar las operaciones requeridas tales como llenado, vaciado, venteos, toma de muestras, manipulación del producto, etc.
- Venteos: permite reducir la presión estática del tanque. Si se disminuye esta presión, se acumulará internamente y puede provocar la rotura de algún elemento.
- Redes de trasiego: son los sistemas que incluyen todas las tuberías, bridas, juntas, válvulas, por donde circulan los productos.
- Red o circuito de tuberías desde atraque: se compone de tuberías de 10 a 12” de diámetro que circulan desde el atraque del muelle hasta el interior de la terminal.
- Brazo marino en atraque: En las operaciones de manipulación de productos entre el almacén y el buque estacionado en atraque, es necesario el uso de brazos de carga.
- Estos son instalados y deben seguir el movimiento del buque debido a la alteración de corrientes, fuerzas del viento y otros factores.
- Sistema de Protección contra Incendios.

## **Terminales de buques “Ro-Ro” (Roll On-Roll Off)**

Estas terminales están diseñadas para recibir los tipos de buque Ro-Ro, (en inglés: Roll On-Roll Off), que transportan cargamento rodado, ya sea automóviles, camiones, trenes, plataformas, remolques, entre otros. Estas mercancías con ruedas se cargan y descargan a través de rampas o ascensores en la zona del muelle.

Los buques Ro-Ro están preparados para acomodar carga que no se puede apilar pero que varía en altura y volumen de superficie, y generalmente, son menos eficientes en el aprovechamiento de espacio que los portacontenedores. Además, se distinguen por una estructura muy alta y larga, y por una gran abertura en popa o proa que se comporta como una rampa. Además de los distintos tipos de rampas que existen en buques, las terminales Ro-Ro requieren de un espigón donde colocar sus rampas en caso de que el buque las tenga; de no tenerlas como ocurre en los ferris rápidos, la terminal deberá contar con una rampa que pueda ser hidráulica o estacionaria.

## **Terminales de Gas Natural Licuado (GNL)**

Aunque se trata de mercancía líquida, sus propiedades específicas hacen que sean imprescindibles, son instalaciones especializadas para su carga, descarga y manipulación. Por ello, existen este tipo de terminales, siendo plantas de regasificación que tienen como propósito la recepción del gas natural licuado que se transporta en buques metaneros y, tras su etapa de almacenamiento, se convierte en gas y se bombea a presión en las redes de transporte.

Es de gran importancia que estas terminales acaten las medidas de seguridad indispensables e indicadas por la Organización Marítima Internacional (OMI) a través del código IGC. Sus instalaciones consisten en las siguientes zonas:

- Brazos de descarga: Estos brazos conectan la red portuaria a los buques para extraer el gas con total seguridad.
- Válvulas: son elementos de control y se utilizan para aislar equipos y sistemas de cañerías, regulando flujos y presiones.
- Aislantes: utilizados para evitar el sobrecalentamiento del gas y regular la temperatura, estos materiales deben tener un bajo nivel de conductividad térmica, ser fáciles de instalar y reparar, y deben ser accesibles en costo.

- Tuberías: el material de las tuberías de estas terminales portuarias debe tener buenas propiedades mecánicas a temperaturas muy bajas, y un aislamiento térmico que evite la acumulación excesiva de calor desde el exterior.
- Sistema de bombeo: consta de bombas, válvulas y tuberías.

Es importante anotar que, el correcto análisis de toda infraestructura y recursos, tanto humanos como técnicos, permitirá que el funcionamiento de cada sección y proceso en las terminales portuarias se ejecute de manera segura y eficaz.

### **3.4.5 Conectividad Marítima y Portuaria**

Dado que gran parte del comercio internacional se realiza por la vía marítima, los puertos juegan un papel clave en el sistema de transporte. A su vez, los puertos facilitan el acceso a las cadenas de valor globales, actúan para exportadores e importadores localizados en las áreas en las que los puertos dan servicio, por ello, la mejora de la competitividad es básica para el posicionamiento de los puertos en las cadenas de valor.

Existe múltiple literatura que trata de determinar los elementos clave de la competitividad portuaria y los factores que condicionan la elección de un puerto, entendiendo que navieras y cargadores elegirían aquel puerto que consideren más competitivo (Mestre Alcover, 2019).

En este contexto, resulta interesante la revisión de la literatura llevada a cabo por Parola et al. (2017), que identifica factores determinantes de la competitividad portuaria, destacando diez elementos clave: los costes portuarios, la proximidad a los centros de consumo y producción, la conectividad con el hinterland, la localización geográfica, las infraestructuras portuarias, la eficiencia operacional, la calidad de los servicios portuarios, la conectividad marítima, la accesibilidad náutica y el estado del área portuaria.

En las últimas décadas, el crecimiento del comercio internacional, la deslocalización y fragmentación de la producción han derivado en una importancia creciente de las cadenas de valor globales que ejercen una presión cada vez mayor sobre las cadenas de transporte.

En un contexto cada vez más globalizado y con las diferentes etapas de la producción cada vez más internacionalizadas es indudable que la conectividad, tanto marítima como con el “hinterland”, crece en importancia como elemento de competitividad. En tal sentido, una mejor conectividad permite a las empresas acceder a un mayor número de mercados, en menor tiempo y de una forma más eficiente, lo que es especialmente importante en un sistema cada vez más fragmentado y requiere del transporte para unir las diferentes etapas de producción.

Siendo conscientes de su importancia, refrendada en la literatura por numerosos análisis, los puertos, en su rol de facilitadores del comercio vienen realizando importantes esfuerzos en el diseño de una política portuaria que refuerce su conectividad mediante la adaptación de sus infraestructuras y servicios a las necesidades del mercado, con el objetivo de atraer al mayor número de navieras y líneas marítimas.

Teniendo en cuenta lo anterior, a la hora de realizar diagnósticos y planificar políticas resulta de sumo interés la existencia de indicadores sintéticos que permitan medir de una forma objetiva la conectividad, siendo el “*Liner Shipping Connectivity Index*” de la UNCTAD (LSCI) la referencia principal en este ámbito para la conectividad marítima. Tomando este índice como base, y con el objetivo de monitorizar (controlar, vigilar, observar, cuidar) la situación y evolución de la conectividad de la Autoridad Portuaria, y la Fundación Valenciaport han desarrollado conjuntamente el Índice de Conectividad Portuaria (ICP) de Valenciaport para tráficos de contenedores.

## **El Índice de Conectividad Portuaria de Valenciaport**

Como se ha comentado anteriormente, el Índice de Conectividad Portuaria de Valenciaport basa su metodología en el LSCI publicado por la UNCTAD desde el año 2004. En consecuencia, utiliza para su cálculo las cinco variables clave incluidas en el LSCI, esto es:

1. el número de navieras que operan tráficos de contenedor en los puertos.
2. el número de servicios regulares ofertados en dichos puertos.
3. el número de buques que emplean en los servicios desde y hacia los puertos de cada país.
4. el promedio de la capacidad en TEUS ofertada por los buques operando en dichos puertos.
5. el tamaño máximo de los buques que operan en los puertos.

Además, el ICP de Valenciaport se completa con dos variables adicionales que son la frecuencia de los servicios marítimos incluidos y el número de puertos de destino, de modo que el indicador agregado está compuesto por siete variables en total.

Teniendo en cuenta que la base de datos “LinePort” es el origen de datos, el ICP de Valenciaport se circunscribe a los tráficos de transporte marítimo de corta distancia (TMCD) desde los puertos. Las variables son incluidas en el índice a través de una media aritmética, a partir de la cual, se genera un valor de 100 para el puerto con el mayor índice promedio en el primer semestre de 2016. Así, para los siguientes semestres se tomará como referencia el máximo valor obtenido por cada variable el primer semestre de 2016. De este modo, en los semestres siguientes puede analizarse la evolución de la conectividad de cada puerto español, evaluando si las políticas implementadas para mejorar su conectividad son efectivas o como a afectado la coyuntura de mercado a la oferta portuaria. El índice también resulta de utilidad para las estrategias de las empresas exportadoras e importadoras, en la medida que ofrece información sobre el grado de conectividad que conseguiría escogiendo un puerto frente a otro, del mismo modo que ocurriría con las navieras en el momento de definición de rutas y planificación de escalas.

En el ámbito portuario, se entiende por conectividad la capacidad del Puerto para conectarse, mediante los servicios marítimos que escalan en sus instalaciones, las industrias de su hinterland (de retaguardia) con los mercados internacionales (Calatayud et al., 2017).

Los puertos son puntos de convergencia entre el interior y los sistemas de transporte costeros, lo que se define como el área de influencia interior del puerto. Son aquellos que concentran las cargas de un área de amplia cobertura, sea por medio de transporte terrestre o marítimo. En este caso, el flujo de mercancías se da en dirección hacia el puerto, por lo que deben estar equipados para la manipulación de grandes volúmenes con alta eficiencia.

**Diagrama No.1**



**Fuente:** Guillaumin Ireta, Edgar, noviembre 2010.

El sistema Portuario Marítimo Dominicano contiene un inventario importante de puertos comerciales que suman 16 en total, y que convierten al país con el mayor número de puertos y la mejor conectividad marítima de Latinoamérica.

### **Índices de Conectividad: Marítima (LSCI) y Portuario (PLSCI)**

El *Índice de Conectividad Marítima o LSCI* es un cálculo realizado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD por sus siglas en inglés), publicado por la UNCTAD desde el año 2004, con el propósito de evaluar la capacidad de los puertos de un país para el transporte de contenedores de 20 pies por vía marítima a otros destinos.

El objetivo del **Índice de Conectividad Marítima (LSCI)** es medir la capacidad que tienen las naciones en incorporarse al comercio global a gran escala. Esto se realiza evaluando a 176 países, en base a 6 componentes; entre ellos: (1) la cantidad de buques, (2) la capacidad total de transporte de contenedores de esos buques, (3) número de empresas de transporte marítimo, (4) promedio máximo de los buques y (5) número de servicios y (6) número de conexiones marítimas del país, (Consejo Nacional de Competitividad, 2019).

La metodología actual para el cálculo de *conectividad marítima* considera seis (6) componentes principales para su medición. Estos son: (1) número de buques, (2) capacidad total de transporte de contenedores de esos buques, (3) número de compañías de transporte marítimo, (4) promedio de tamaño máximo de los buques, (5) número de servicios y (6) número de conexiones marítimas del país.

Los valores del índice van de 0 a 100, siendo el último (el 100) el de mejor puntaje de desempeño. Se toma como año base de cada componente el año 2006, por lo que existen países por encima de la puntuación de 100.

Por otra parte, para evaluar el desempeño de los puertos en sí, la UNCTAD realiza el **Índice de Conectividad Portuario** o **PLSCI** por sus siglas en inglés, que se encarga de clasificar la posición de los puertos en la red mundial de los servicios de transporte marítimo. En consecuencia, utiliza para su cálculo las cinco (5) variables clave incluidas en el **LSCI**, estas son:

- el número de navieras que operan tráficos de contenedor en los puertos
- el número de servicios regulares ofertados en dichos puertos
- el número de buques que emplean en los servicios desde y hacia los puertos de cada país
- el promedio de la capacidad en TEUS ofertada por los buques operando en dichos puertos
- el tamaño máximo de los buques que operan en los puertos

### **Desempeño mundial del (LSCI) y (PLSCI)**

Durante los meses de julio a septiembre 2021 o el tercer trimestre del año, República Popular (de) China (170.3) y Singapur (112.6) continúan liderando el **LSCI (Conectividad marítima)** desde hace nueve años. A estos le siguen Corea del Sur (108.9), Malasia (98.1) y los Estados Unidos de América, (96.7). Es importante destacar, que los países dentro de los primeros 10 han presentado una variación mínima entre sus participantes desde hace varios años. Estos resultados a nivel país del LSCI se complementan con el desempeño de los puertos en el PLSCI.

De los 10 puertos con mayor conectividad **PLSCI (Conectividad Portuario)** a nivel mundial la República Popular (de) China cuenta con tres puertos, Shanghái (146.9), Ningbo (127.8) y Qingdao (98.9). Solamente Singapur, Corea del Sur, Hong Kong, Países Bajos, Bélgica y Malasia lograron posicionar uno de sus puertos dentro de esta clasificación.

## **Desempeño de América Latina, el Caribe y República Dominicana**

### **Índice de Conectividad: Marítima (LSCI) y Portuario (PLSCI)**

En el año 2019 del **Índice de Conectividad Marítima (LSCI)**, calculado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo (UNCTAD por sus siglas en inglés); República Dominicana obtuvo la posición 39 de 176 países en el mundo. con una puntuación de 38.78, presentando un descenso interanual de 0.78 puntos y pasando de la posición 4ta a la 5ta en Latinoamérica.

En el tercer trimestre del año 2021, en el índice de conectividad marítima (LSCI), Panamá calificó con (51.3) y contó con el mejor desempeño del LSCI en la región de América Latina y el Caribe (ALC), seguido de Colombia con (50.2), en la posición tercera estuvo México con (47.6) y en cuarta posición resultó República Dominicana con (43.4). (Ver cuadro No.14)

Estos países se destacaron por aprovechar su ubicación geográfica, invertir en infraestructuras portuarias óptimas, procesos ágiles y adoptar tecnologías avanzadas que le permiten aumentar su conectividad con otros puertos y países (Ver Cuadro No.14).

Los principales Puertos con mayor conectividad dentro de la región América Latina y el Caribe (ALC) según el **PLSCI** (Conectividad portuario) en el tercer trimestre del año 2021 fueron: 1ro, el puerto de Cartagena, Colombia (45.9); 2do, el puerto de Manzanillo, Panamá (40.8), 3ro, el puerto del Callao Perú (40.7) y 4to, el puerto Multimodal Caucedo República Dominicana (39.6) (ver cuadro No.14).

Asimismo, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), en su Informe Portuario del año 2020 presentó una clasificación del comportamiento del “throughput” o movimiento de contenedores en TEU1, en donde algunos de los países presentan una variación positiva en el acumulado del año 2020 en comparación con el año 2019. Panamá, en la costa del Caribe (incluye Colón, Puertos de Cristóbal y Manzanillo) se colocó en la posición #1 de la clasificación mostrando los mejores resultados al mover 4,454,902 TEU con una variación de 1.7%



en proporción a 4,379,477 TEU del año anterior. Seguido por la Zona portuaria de Santos (incluye DP World), Brasil la cual ocupó la posición #2 y Panamá costa Pacífico (incluye los puertos de Balboa y Rodman-PSA) con la posición #3., en el Observatorio de Competitividad (2021).

## Desempeño de República Dominicana (Conectividad y Competitividad)

El Sistema Portuario Dominicano ha venido adaptándose y adecuándose prestamente a las nuevas tendencias de conectividad y actualizándose rápidamente debido a los cambios clave acontecidos por la aparición e introducción del “Contenedor”, que ha causado una auténtica revolución en la organización y diseño de los puertos, cambiando en gran medida su aspecto físico. También, se ha tenido que adaptar aprisa por el gigantismo de los buques y la concentración de operadores con el objetivo de obtener economías de escala.

		Cuadro No.14		
Índice de Conectividad Marítima: Mejores 10 de la región ALC 3T-2021 (2006=100)			Índice de Conectividad Portuario: Mejores 10 de la región ALC 3T-2021 (2006=100)	
Panamá (Clasificación 33)	51.3		Colombia, Cartagena (CO)	45.9
Colombia (Rank 34)	50.2		Panamá, Manzanillo (PA)	40.8
México (Rank 37)	47.6		Perú, Callao	40.7
República Dominicana (Rank 39)	43.4		República Dominicana, Caucedo	39.6
Perú (Rank 42)	41.1		Panamá, Balboa	39.4
Ecuador (Rank 45)	38.2		Ecuador, Guayaquil	38.4
Bahamas (Rank 46)	38.1		México, Manzanillo (MX)	37.8
Brasil (Rank 47)	37.7		Brasil, Santos	37.5
Chile (Rank 48)	37.5		Bahamas, Freeport (BS)	37.0
Guatemala (Rank 49)	37.4		Colombia, Buenaventura	36.5
<b>Fuente:</b> Elaboración propia con datos de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD).				

Cuadro No. 15

Clasificación de los puertos o zonas portuarias según comportamiento del throughput, 2020 (En TEU)<sup>1</sup>

Clasificación	Puerto	Throughput 2019	Throughput 2020	Variación 2020/2019, en (%)
1	Panamá costa Caribe (Colón, Cristóbal y Manzanillo)	4,379,477	4,454,902	1.7
2	Zona portuaria de Santos (incluye DP World), Brasil	4,165,248	4,232,046	1.6
3	Panamá costa Pacífico (Balboa y Rodman-PSA)	2,898,836	3,161,658	9.1
4	Bahía de Cartagena (SPRC & CTC), Colombia	2,932,371	3,127,162	6.6
5	Manzanillo, México	3,069,188	2,909,599	-5.2
6	El Callao, Perú	2,313,907	2,250,827	-2.7
7	Guayaquil (todas las terminales), Ecuador	2,073,776	2,071,124	-0.1
8	Kingston, Jamaica	1,626,291	1,611,637	-0.9
9	San Antonio, Chile	1,705,707	1,556,708	-8.7
10	San Juan, Puerto Rico	1,451,950	1,490,218	2.6
11	A.M.B.A Buenos Aires (Dock Sud, La Plata y Puerto Nuevo), Argentina	1,485,328	1,371,980	-7.6
12	Itajaí (Portonave y Navegantes), Brasil	1,235,251	1,273,469	3.1
13	Limón y AMP, Costa Rica	1,246,748	1,213,431	-2.7
14	Caucedo, República Dominicana	998,429	950,219	-4.8

15	Lázaro Cárdenas, México	1,318,732	1,063,675	-19.3
16	Veracruz, México	1,144,156	1,005,936	-12.1
17	Buenaventura, Colombia	1,509,275	949,957	-37.1
18	Paranaguá, Brasil	865,110	925,157	6.9
19	Altamira + Tampico, México	889,094	776,999	-12.6
20	Montevideo, Uruguay	747,100	761,855	2
21	Valparaíso, Chile	904,722	735,026	-18.8
22	São Francisco do Sul - Itapoá, Brasil	735,139	712,646	-3.1
23	Zona portuaria de Manaus, Brasil	681,097	706,677	3.8
24	Rio Grande (incluye Porto Alegre), Brasil	700,659	684,276	-2.3
25	Coronel, Chile	574,335	618,079	7.6
26	Puerto Cortés, Honduras	643,856	551,250	-14.4
27	Santo Tomás de Castilla, Guatemala	565,388	537,316	-5
28	Puerto Quetzal, Guatemala	507,811	519,571	2.3
29	Suape, Brasil	476,306	484,171	1.7
30	Puerto Barrios, Guatemala	455,811	479,876	5.3
31	Pecém - Fortaleza, Brasil	404,459	420,540	4
32	Haina, República Dominicana	411,527	407,262	-1

(1) TEU es la capacidad de carga que tiene un contenedor estándar de 20 pies.

**Fuente:** Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

En las últimas décadas, el crecimiento del comercio internacional, la deslocalización y fragmentación de la producción han derivado en una importancia creciente de las cadenas de valor globales que ejercen una presión cada vez mayor sobre las cadenas de transporte.

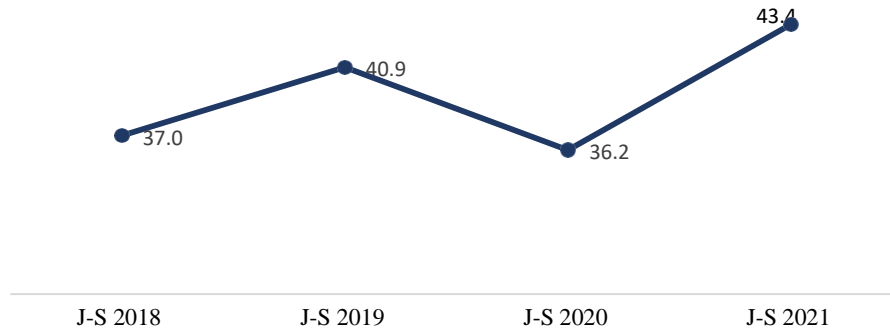
En un contexto cada vez más globalizado y con las diferentes etapas de la producción cada vez más internacionalizadas, es indudable que la conectividad, tanto marítima como con el hinterland, crece en importancia como elemento de competitividad.

Como se ha comentado anteriormente, en el ámbito portuario, se entiende por conectividad la capacidad del puerto para conectar, mediante los servicios marítimos que escalan en sus instalaciones, las industrias de su hinterland con los mercados internacionales (Calatayud et al., 2017). En tal sentido, una mejor conectividad permite a las empresas acceder a un mayor número de mercados, en menor tiempo y de una forma más eficiente, lo que es especialmente importante en un sistema cada vez más fragmentado y requiere del transporte para unir las diferentes etapas de producción. Los puertos de Caucedo y Haina de República Dominicana se colocaron en las posiciones #14 y # 32 en el movimiento de contenedores en TEU1, el Puerto de Caucedo, con un decrecimiento porcentual de (- 4.8%) en el año 2020 con respecto al año anterior, y el Puerto de Haina #32 con un decrecimiento marginal de (-1%) con respecto al año 2019.

La evolución del LSCI de la República Dominicana durante el tercer trimestre de cada año (2018-2021), muestra un crecimiento para los años 2019 y 2021. En el año 2020, la disrupción comercial mundial se refleja en país cuando el índice bajó a 36.2, valor similar al desempeño de 2016. Sin embargo, la reapertura comercial impulsó la movilización de contenedores y con ello mejoró la puntuación del país en 43.3 para ocupar la posición 39 a nivel mundial.

**Gráfica No. 9**

Índice de Conectividad Marítima: República Dominicana, Jul-  
Sept 2018 - Jul- Sept 2021 (2006 =100)

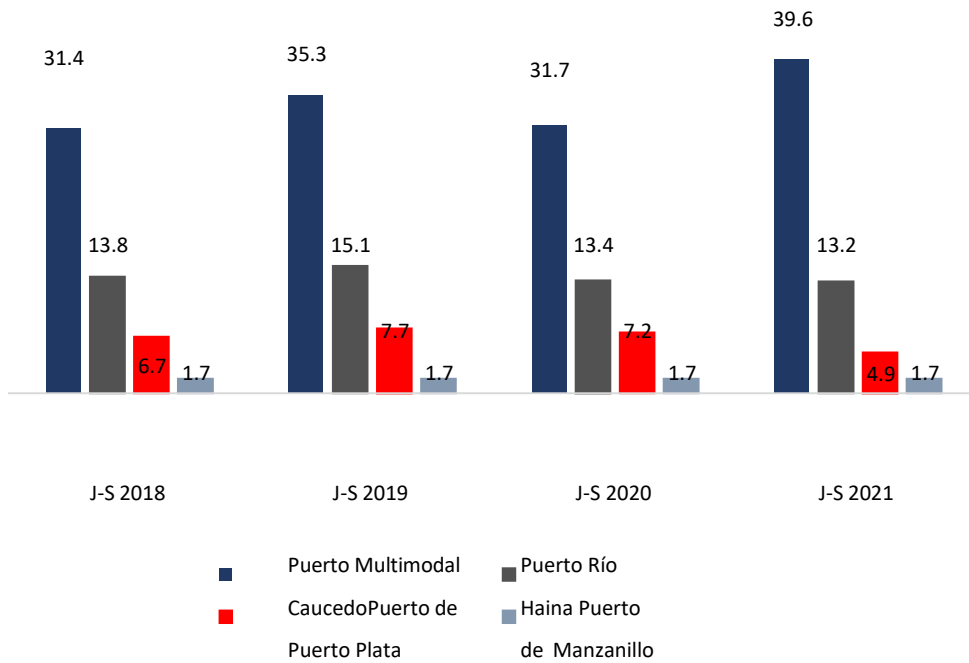


**Fuente:** Elaboración propia con datos de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD).

El PLSCI para su evaluación de puertos contempla cuatro (4) puertos de República Dominicana. Estos son el Puerto Multimodal Caucedo, el Puerto Río Haina, el Puerto de Puerto Plata y el Puerto de Manzanillo.

**Gráfica No. 10**

Índice de Conectividad Portuaria, según los puertos de la República Dominicana  
(Jul-Sept 2018 a Jul-Sept 2021)



**Fuente:** Elaboración propia con datos de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD).

Por su parte, el Puerto Río Haina tiene una estación de carga de vehículos eléctricos que permite cargar dos unidades de manera simultánea, y también dispone de 304 m<sup>2</sup> de almacén refrigerado con atmósfera controlada para la inspección de mercancías perecederas.

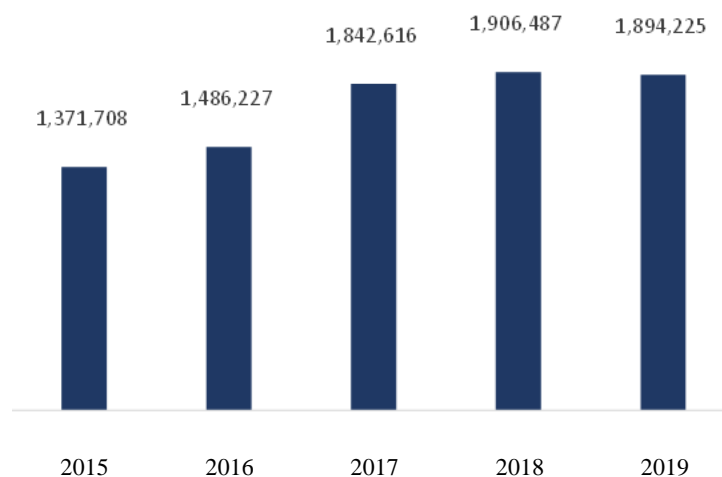
Según los datos del perfil marítimo y logístico de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), las movilizaciones de carga en los puertos del país han ido incrementando según los años y solo en el 2019 se presenta una leve disminución movilizándose 1,894,225 TEU cuando en el 2018 se movilizaron 1,906,487 TEU para una variación de -0.6%.

En resumen, República Dominicana mostró un aumento muy notable, si no, significativo, en la puntuación del *Índice de Conectividad Marítima* para el tercer trimestre del 2021, lo cual le permitió ocupar la posición #39 a nivel mundial. Se evidencia que la inversión en maquinarias y mayor tecnología en los distintos puertos del país han permitido un aumento en su capacidad operativa. Resaltando como ejemplos, el Puerto Multimodal Caucedo y el Puerto de Río Haina, los cuáles mostraron un buen desempeño en el *Índice de Conectividad Portuario*. Cabe destacar que, aunque el país refleja un mejor desempeño según los datos recopilados, se debe seguir fortaleciendo el sistema portuario para hacer de este uno más competitivo, eficiente y ágil.

**Gráfica No. 11**

Movimientos nacionales de carga en los puertos de República Dominicana, (2015-2019)

(En TEU)



**Fuente:** Elaboración propia con datos del perfil marítimo y logístico de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

El presidente de la empresa “AP Marine Cargo Dominicana” Aníbal Piña, empresa de Transporte Marítimo Inteligente, señaló que el país, por su condición de isla céntrica, posee ventajas comparativas y expresó que el país tiene condiciones para aprovechar los beneficios que traería la ampliación del Canal de Panamá. Sugirió actualizar la infraestructura y normativa legal en materia logística, aduanera y portuaria para que esto pueda ser aprovechado (Mundo Marino, 2023).

República Dominicana es de los países mejores conectados (escalas de buques) de América Latina, está reconocido por organismos Internacionales como la UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo); lo cual hace a las líneas navieras regionales y mundiales reconocer y tomar en cuenta las características físicas (tangibles) e intangibles del país para participar de la competencia intrarregional con un mercado que impacta a sus orígenes y destinos de manera importante.

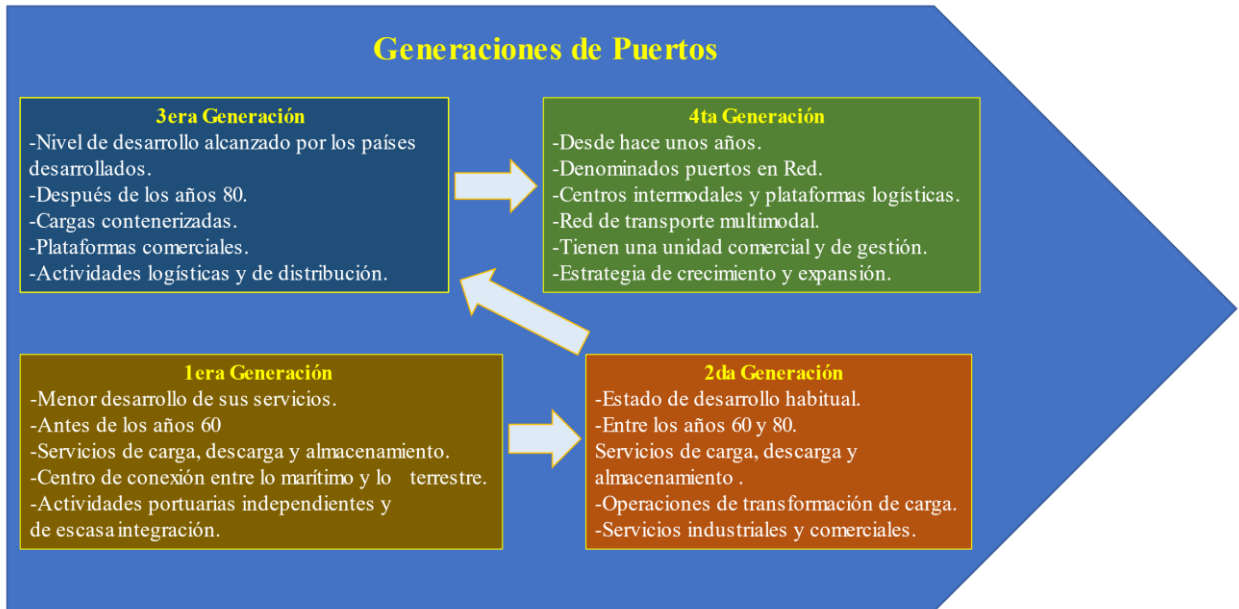
“La meta debe ser el “HUB” del Caribe tanto para buques de contenedores como también para los de carga suelta, y en ese contexto nuestros agentes del Puerto Rio Haina y estibadores locales han mostrado ser más eficientes que sus pares de la región, lo que traería como consecuencia que nuestros empresarios lograrían una reducción significativa en el costo de sus fletes, lo que permitiría que los productos importados puedan ser ofrecidos a la población a un menor costo”, puntualizó Aníbal Piña (Mundo Marítimo, 2023).

### **3.4.6 Las Generaciones de Puertos Marítimos**

Los puertos marítimos son entonces, “nodos estratégicos” (ubicación direccionable de una red de comunicaciones que proporciona servicios de proceso de sistema principal), que facilitan los flujos de mercancías en el ámbito internacional, formando parte de una extensa red logística sobre la que se establecen los intercambios comerciales y de información entre puntos y/o zonas geográficas distantes (Barcelona Activa, 2012).



Diagrama No.2



En la gestión portuaria se han abierto paso los campos de planificación estratégica, de marketing, de desarrollo logístico y de gestión empresarial, siguiendo la misma evolución que otros ámbitos productivos han tenido. Así, la evolución de los puertos ha obligado a cambiar las formas de gestión portuaria, que se han estructurado en cuatro niveles: 1ª, 2ª, 3ª y 4ª generación, (Barcelona Activa, 2012).

Los puertos/terminales marítimos dominicanos más importantes, considerados estratégicos del país son seis (6): el Puerto de Santo Domingo, el Puerto de Puerto Plata, el Puerto de La Romana, el Puerto de Río Haina, el Puerto de Manzanillo y el Puerto Multimodal Caucedo.

Conforme a las definiciones de generación de puertos, desarrolladas con base en la forma de gestión portuaria, estos seis (6) puertos son considerados puertos de 3ª generación, con miras hacia el escalamiento a la forma de gestión portuaria de 4ª generación.

<b>Formas de Gestión Portuaria</b>	
<b>Nivel (Generación)</b>	<b>Función</b>
<b>Puertos de 1ª generación</b>	Los puertos tenían la función de transportar mercancías tierra-mar y viceversa, a través de un hinterland local o regional, (zona de influencia) junto al puerto que sirve como vía comercial y de distribución de mercancías - servicio en el Hinterland-la retaguardia), desvinculados del entorno socioeconómico del territorio donde estaban ubicados.
<b>Puertos de 2ª generación</b>	Los puertos empiezan a considerarse como un nodo de transporte y centro de actividad industrial y comercial. Los servicios continúan limitados a los barcos, ya las mercancías, aunque en sus proximidades se instalan industrias de transformación. Son los llamados puertos industriales.
<b>Puertos de 3ª generación</b>	Los puertos incorporan funciones logísticas ligadas a la distribución de mercancías con servicios de tratamiento de la información y uso de sistemas de telecomunicaciones, y contribuyen a generar valor agregado.
<b>Puertos de 4ª generación</b>	Los puertos dan un paso adicional y se caracterizan por disponer de redes telemáticas (redes de comunicación mediante las nuevas tecnologías) que conectan diferentes zonas portuarias y permiten colaborar con otros puertos, con el objetivo de internacionalizar y diversificar su actividad. Son los llamados puertos en red.  Estos puertos están integrados en las cadenas logísticas de transporte internacional, con servicios puerta a puerta con otros operadores logísticos que trabajan en varios puertos cercanos geográficamente.
<b>Fuente:</b> (Barcelona Activa, 2012).	

Los puertos dominicanos principales han estado relacionados y trabajando, unos más temprano que otros, con empresas de transporte y logística de categoría mundial. Algunas de estas empresas de transporte de carga y logística de nivel mundial tienen presencia en República Dominicana como, por ejemplo, las empresas DSV A/S, y TIBA que son unas de las principales, han conectado las cargas a gran variedad de países alrededor del mundo por más de 25 años, enfocándose igualmente en proporcionar soluciones de logística local, así como de distribución

en todo el país. Adicionalmente, estas empresas, han proporcionado asesoramiento en gestión aduanal, de seguro de carga, de almacenamiento y de gestión de proyectos especiales; a su vez, estas mismas organizaciones cuentan con una gran oferta para optimizar la cadena de suministro de las empresas del país, desde servicios de transporte, de logística y de almacenamiento, hasta de especializaciones en zonas francas y mercados verticales, como la industria farmacéutica, la automotriz y la de alta tecnología, resultado de una amplia variedad de factores que ofrece el país, como son: la característica natural de ubicación geográfica, el marco legal facilitador vigente, la estabilidad económica e infraestructura adecuada que ofrece República Dominicana, que los ha convertido en socios estratégicos con experiencia tanto en los mercados locales como en los globales (DSV, 2021).

### **3.4.7 República Dominicana: Hub Logístico de Carga Internacional**

Un HUB, también llamado “concentrador”, es un aparato o espacio físico, que hace de puente al que se pueden conectar varios dispositivos, o puertos usando solo una conexión del dispositivo o sitio al que se pueden conectar estos aparatos, puertos o aeropuertos.

El “Concentrador” (HUB) posee varias entradas y una salida o en algunos casos varias salidas y una entrada. De esta manera se podrían conectar a sus entradas varios aparatos o sitios, en este contexto, puertos marítimos y usarlos de uno en uno o todos a la vez, si es, al contrario, se podrían conectar varios dispositivos o puertos de salida y usar la entrada en todas las fuentes de salida o solo en una de ellas.

El HUB puede ser de varios tipos, los más comunes han sido diseñados para redes de computadores, con HDMI para conectar varios aparatos, por ejemplo, a una sola televisión, u ordenadores y portátiles y así duplicar las conexiones USB disponibles, etc.

Cuando surge la necesidad de conectar varios centros o espacios físicos y solo se dispone de una entrada, se pudieran usar uno de estos HUB para conectar todos los puertos y usarlos a la vez o de uno en uno, por ejemplo, los HUB con varios puertos se pueden usar todos los puertos conectados a la vez, pero por norma general, se conectan los puertos mediante una red a un HUB y este a un puerto, solamente pueden ser usados de uno en uno. En redes, un HUB, es un centro con capacidad de repartir bienes de la red en varios centros. Mediante una red se podría conectar una entrada al HUB y sacar tantas salidas como se permita el concentrador de red o HUB.

## **CONCENTRADOR (HUB) Logístico**

Un Concentrador (Hub) logístico es un área logística en la que pueden llevarse a cabo todo tipo de actividades relacionadas con el transporte, la clasificación de las mercancías, así como su expedición y distribución para su posterior transporte hacia cualquier destino nacional o internacional (Tradelog, 2018).

En conclusión, los “HUB logísticos” son zonas que están situadas en una ubicación privilegiada en cuanto a lo que la logística se refiere. Es decir, los hub logísticos se encuentran cerca de grandes urbes o en los principales nodos de comunicación, como pueden ser puertos o aeropuertos. Esta ubicación favorable facilita la optimización de la cadena de suministro y la mejor organización de las labores de los operarios.

Estas áreas logísticas tienen diferentes almacenes, edificios para oficinas y centros de distribución. Cada hub suele ser utilizado por varias empresas, que optimizan su logística gracias a esta situación geográfica privilegiada. No obstante, existen hub que pertenecen a una única compañía, como puede ser el caso de operadores logísticos o empresas que cuenten con un gran volumen de demanda de productos.

## **Ventajas de tener un HUB logístico**

Las principales ventajas que proporciona disponer de un hub logístico son:

- Envíos más eficientes: las expediciones serán más eficientes y rápidas, así como la recepción de la mercancía a través de transporte multimodal.
- Menos costos operativos: debe existir una sincronización entre el nodo logístico y el centro de producción y distribución, de manera que se evitan posibles sobrecostos en procesos como la preparación de pedidos.
- Mejor gestión de última milla: gracias a la reducción de los tiempos de entrega.

## **Tipos de HUB logísticos**

En función de la complejidad de la plataforma logística los HUBs se pueden clasificar en:

→ **Zonas logísticas** disponen de, al menos, dos modos diferentes de transporte. En este sentido, se pueden implementar estrategias de distribución. Normalmente se utilizan en las zonas de carga aérea o para actividades logísticas portuarias. Las zonas logísticas cuentan con una mayor

integración de operaciones como el redireccionamiento de inventarios, la consolidación o la localización de las mercancías.

→ **Centro de distribución unimodal:** normalmente se utiliza para el transporte de mercancía terrestre. Cuenta con una estructura que dispone de almacenes, de forma que se gestionan todos los procesos de la mercancía hasta que llega al cliente final, así como el inventario.

→ **Plataformas logísticas multimodales:** se utiliza para aumentar los beneficios económicos en rutas internacionales. Aquí intervienen distintos tipos de transporte y normalmente se usa en puertos y su fin principal es el de conseguir un aumento del comercio más que el traslado de la mercancía, con cobertura nacional e internacional.

### **Cómo debe ser la ubicación de un HUB logístico**

Los HUB logísticos deben situarse en ubicaciones estratégicas en cuanto a lo que el transporte y la logística se refiere. En este sentido, suelen estar cerca de las grandes ciudades o zonas con buena conexión con las infraestructuras de transporte. Es frecuente ver un hub logístico en autopistas, puertos, aeropuertos, líneas de ferrocarril, etc. Asimismo, otro factor importante es que necesitan de un gran espacio con un posible margen de crecimiento futuro, lo cual hace que se sitúen fuera de las primeras o segundas coronas metropolitanas pero lo suficientemente cerca de ellas como para ser atractivos para las empresas de la zona.

La Dirección General de Aduanas (DGA), y los principales actores del sector logístico nacional aúnan esfuerzos con el objetivo de convertir al país en un Hub logístico de carga portuaria y aérea internacional, lo que representa la forma más dinámica del intercambio comercial entre los países. Algunos indicadores demuestran que el proceso de convertir al país en un Hub logístico portuario marítimo de carga en República Dominicana es un esfuerzo que ya enseña resultados incipientes pero tangibles. (DGA, 2023).

En la conferencia “República Dominicana: hub logístico de la región”, la DGA reconoció el avance que ha tenido el país en convertirse en el Hub logístico más importante de la región (Sitiodigitalrd, 2023).

El empeño del Gobierno es ofrecer con el Hub logístico, servicios logísticos a un mercado que supera los US\$1.8 billones de dólares (20 veces el producto interno bruto del país). Lo que se ha podido reflejar, en la generación de más empleos, la búsqueda de nuevas vías de desarrollo, no

solo en turismo, si no en zonas Francas y remesas. El director de la DGA, Lovatón, expuso, además, sobre el aporte que está haciendo Aduanas para continuar el fortalecimiento y desarrollo del Hub logístico.

Dentro de los aportes de la DGA, se encuentran: el despacho en 24 Horas (D24H), con más de 50,000 contenedores despachados, la nueva Ley de Aduanas 168-21, el fortalecimiento del marco normativo, motor de Riesgo MOR, el incremento en las recaudaciones más de US\$1,000 millones, mes por mes, las nuevas tecnologías para revisiones no intrusivas (Rayos X), la integración de nuevos sistemas tecnológicos, la implementación OEA simplificado del cual, somos los líderes del Caribe y el segundo lugar en toda Latinoamérica y cuartos en todo el continente. Así mismo, los encadenamientos productivos, las zonas francas, la industria local, el mercado interno, las reexportaciones, los Fletes y la disrupción logística como oportunidad para desarrollo del Hub. Debido a esto, las empresas están buscando de manera activa como mejorar su logística y tener cerca sus inventarios, ventajas del “Nearshoring” para tener inventario cercano a los mercados de destino.

El director de Aduanas aseguró que, República Dominicana es uno de los países más competitivos de la región basado en: costos logísticos más bajos y mayor eficiencia logística. Al mismo tiempo, se cuenta con la capacidad e infraestructura para manejar mayores volúmenes de carga aérea, marítima y terrestre (Sitiodigitalrd, 2023).

Las tendencias actuales arrojan que resulta más económico y eficiente distribuir desde República Dominicana hasta los Estados Unidos de América, vía aérea, que distribuir por tierra dentro de los EE. UU.

Una disminución de un 10% en los costos de transporte podría aumentar las exportaciones en un 30 %, duplicar la eficiencia portuaria, que posee un efecto en los costos, que es similar a reducir la distancia entre dos puntos. Sanz Lovatón, aseguró, que República Dominicana representa la mejor oferta multimodal de América Latina y la mejor interconexión entre los nodos logísticos de la misma región.

En la ponencia, el director de Aduanas también compartió los avances del Estudio de Segmento hub logístico, que realiza la Dirección General de Aduanas (DGA) junto a la Cámara Americana de Comercio de la República Dominicana (AMCHAMDR), la cual revelaría las condiciones competitivas del país y del entorno los nichos de mercados por perseguir.

El año 2021 fue el año de mayor volumen de carga en tránsito manejado por el país, con más de 771 mil TEUS, así mismo, fue el año de mayor volumen de carga aérea con más 1,160 toneladas y, con capacidad de crecer mucho más, debido a la cantidad de barrigas vacías disponibles todavía, con mayor y mejor conectividad de los tránsitos vía República Dominicana (DGA, 2023). Por otra parte, El Comité Nacional de Facilitación del Comercio (CNFC) en su celebración de la 19.<sup>a</sup> reunión en marzo de 2023, se presentó el “Informe Final del Estudio de Segmentos del Hub”, y, además, la situación de cada una de las mesas de trabajo que componen el CNFC, lideradas por ejecutivos y técnicos de las diferentes instituciones públicas y privadas que integran el mismo (Presidencia de la República Dominicana, 2023b).

La conclusión resultante de este estudio es que República Dominicana debe promocionarse y ubicarse en el mapa logístico mundial, como “*hub multimodal de alto performance*”, para las industrias de telecomunicaciones, indumentarias y calzado, alta tecnología y computadoras, electrodomésticos, farmacéutica y cosmética de Estados Unidos (CNFC, 2023). La principal fortaleza es la oportunidad de potenciar operaciones que contienen transporte marítimo, aéreo y actividades de valor agregado. Dentro del informe final se expuso además que, el 20 % de los importadores dicen que la principal causa de no crecimiento de su actividad es por el déficit de capacidad, porque no hay suficiente espacio, y esto es un indicador de crecimiento de la logística, y de que se hacen bien las cosas. Sobre la actividad portuaria, el informe (CNFC, 2023) indica que el país se encuentra entre los mejores índices de Centroamérica y el Caribe sobre la eficiencia de los puertos, así mismo, en la parte aérea, en relación al volumen, la mayor de carga se mueve en las barrigas de los aviones, considerándolo como la mayor conexión aérea de Latinoamérica (CNFC, 2023). Respecto a la relación de calidad de la infraestructura disponible en Latinoamérica, el país solo queda por debajo de Montevideo, Uruguay. Reflejó, además, que los Estados Unidos de América es el principal mercado dominicano de exportación. Por su parte, la misma Secretaría del Comité de Facilitación del Comercio, ostentada por la Cámara Americana de Comercio (AmchamRD), rindió el informe sobre las resoluciones y estatus de aplicación de las medidas contenidas en el Acuerdo de Facilitación de Comercio, que fueron logradas en un 93 %. Dentro de la visión y misión, agregaron ser el ente de referencia en materia de comercio seguro, facilitación comercial y logística de la República Dominicana (CNFC, 2023).

Por su parte, la Unidad de Estudios de Políticas Económicas y Sociales del Caribe del Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo de República Dominicana en su estudio realizado en septiembre del año 2016, (“La infraestructura y los servicios portuarios marítimos en el Caribe”), apunta la relevancia de la cadena logística en la competitividad-país, destacando el papel de la infraestructura y los centros logísticos como nodos esenciales de la operación portuaria, en una actividad que depende cada vez más del control y coordinación de acciones público-privada. Se analiza el movimiento de los principales puertos del Caribe insular - Kingston, Freeport y Multimodal Caucedo, en su calidad de puertos Hub regionales con capacidad de transportar volúmenes altos de mercancías adecuadamente clasificadas, mediante redes mundiales de transporte especializado, seguro y eficiente. Determinó que los puertos Hub globales del Caribe son el puerto de Kingston Container Terminal (Jamaica), el Dubai Port World Multimodal Caucedo (República Dominicana) y el Freeport Container Terminal (Bahamas), que son puertos de relevo atendidos por líneas de contenedores mundiales que conectan tres o más continentes.

### **3.4.8 Los Puertos Marítimos Comerciales Dominicanos**

#### **Introducción:**

Este apartado apunta a la relevancia de la cadena logística en la competitividad-país, destacando el papel de la infraestructura y los centros logísticos como nodos esenciales de la operación portuaria, en una actividad que depende cada vez más del control y coordinación de acciones público-privadas. Se analiza el movimiento de los principales puertos del país, en su calidad de puertos Hub regionales con capacidad de transportar volúmenes altos de mercancías adecuadamente clasificadas, mediante redes regionales y mundiales de transporte especializado, seguro y eficiente.

#### **Apuntes sobre los Puertos Marítimos Comerciales Dominicanos**

Los puertos sobre las costas permiten lograr mayor capacidad longitudinal para acomodar buques de mayor eslora y futuras expansiones, así como aguas con buena profundidad que no necesitan dragados de mantenimiento periódicos. Según la UNCTAD, en su documento “Serie La Gestión portuaria”, volumen # 4 (UNCTAD, 2016), capítulo de gestión moderna de puertos, y sobre la modernización de una terminal portuaria, está sustentada en indicadores como: la buena y adecuada infraestructura, en cuanto a las dimensiones de espacio, almacenaje, acceso, servicios a tiempo a las embarcaciones, talento humano capacitado y con las



competencias para que los usuarios tengan las respuestas y resultados a tiempo y con los costos más bajos posibles.

Modernizar la infraestructura de los puertos permite su transformación en nodos eficientes (interfaz) de una cadena de transporte multimodal que vincula orígenes y destinos, de cadenas de valor, de corredores y plataformas logísticas que impulsan el intercambio comercial a nivel mundial.

La estrategia pretende lograr el desarrollo de una infraestructura portuaria eficiente y de alta capacidad, capaz de integrar todos los sectores y contar con un sistema tecnológico portuario que integre todas las operaciones, logrando la unificación generalizada hasta obtener resultados óptimos y confiables de todos los procesos.

La estructura del sistema portuario dominicano y las acciones que debe acometer el país para impulsar el desarrollo del sistema portuario dominicano, captar y crear tráfico de bienes y posicionar a República Dominicana como centro de operaciones «Centro de Operaciones-HUB del Caribe», para el tráfico de mercancías contenerizadas.

Es de interés especial el análisis del entorno marítimo mundial, del tráfico de contenedores, y del marco normativo para el sector del transporte marítimo en contenedores.

Se consideran actividades portuarias la construcción, operación y administración de puertos, terminales portuarios; los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica; y, en general, todas aquellas que se efectúan en los puertos y terminales portuarios, en los embarcaderos, en las construcciones que existan sobre las playas y zonas de bajamar, y en las orillas de los ríos donde existan instalaciones portuarias. El Sistema Portuario Nacional incluye también terminales especializadas y sistemas de boyas.

Dentro de sus principales servicios a la carga se encuentran:

**Arrimo:** El servicio de arrimo y manejo de carga de importación, exportación, cabotaje y en tránsito, consiste en el traslado de la carga desde el costado del buque transportador, hasta los depósitos cubiertos o patios al aire libre o viceversa.

**Almacenaje:** Es el servicio que se brinda por la permanencia de la mercancía que es almacenada, desde la llegada hasta el retiro de la mercancía.

**Al buque:** Estadía Suministro de buques, Supervisión PBIP, Amarre y Desamarre, Practicaje, Balizamiento, Remolcadores Nota: Principales certificaciones portuarias y acuerdos:

La eficiencia de un sistema portuario consiste en responder a la productividad sustentado en la eficacia y eficiencia en favor de los grupos de interés, es decir, satisfacer todas las demandas de los clientes, logrando que se alcancen los niveles de competitividad en el mercado local e internacional, a partir de la incidencia de los buenos servicios, en favor de la facilitación del comercio internacional. Los principales indicadores que sostiene la eficiencia de un sistema portuaria están: la reducción de los costos operativos, los tiempos de despacho, la reducción de procesos y documentos, la seguridad de las mercancías en la cadena logística, la disponibilidad de equipos, las maquinarias, el espacio, los almacenajes y los servicios en general. La realidad internacional, una política de apertura comercial y la firma de numerosos tratados de libre comercio, han dado lugar a la adopción de medidas en el sector portuario que optimicen la forma en que trabajan los puertos del país, lo que permitirá aprovechar la ubicación estratégica de éste, para un mayor y mejor desarrollo comercial y turístico.

El sector portuario es uno de los de mayor inversión de capital, para contribuir de manera considerable al desarrollo económico del país. La inversión privada ha sido un factor determinante en la evolución positiva que ha tenido el sistema portuario nacional en los últimos 30 años, y ha permitido elevar los niveles de seguridad y eficiencia en las terminales portuarias. El anterior director ejecutivo de Autoridad Portuaria Dominicana, Víctor Gómez Casanova, (vigencia 2016-2019), reveló que, del año 2000 hasta el año 2019, República Dominicana había recibido inversiones por más de US\$1,500 millones de dólares en materia de infraestructuras en el sector portuario nacional, ocupando el tercer lugar dentro de los sectores económicos con mayores niveles de inversión otorgadas por las “Alianzas Público-Privadas (APP)” junto con el sector Eléctrico y el de Turismo.

## **Los Puertos de República Dominicana: Plataforma para el Comercio Internacional**

Cuando en República Dominicana se habla de comercio internacional, poca gente se atreve a poner en dudas que el país cuenta con la infraestructura portuaria necesaria para desarrollar esa actividad de manera “eficiente”

El volumen de tráfico comercial por vía marítima experimentó un rápido crecimiento en la última década, el 90% del comercio mundial anual se realizaba a través de buques de carga (Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo, 2016). El aumento de las líneas navieras en movimiento y de las operaciones de transbordo con buques portacontenedores con tamaño que oscila entre 4,500 y 12,500 TEU's ha posibilitado este alto volumen de tráfico portuario.

En el año 2020, los volúmenes cayeron menos aparatosamente de lo esperado, y a finales de año habían repuntado, sentando las bases de una transformación de las cadenas de suministro mundiales y estableciendo nuevas pautas del comercio marítimo internacional.

El transporte marítimo ha desafiado las perturbaciones de la COVID-19, según el informe sobre el transporte marítimo (UNCTAD, 2021).

La pandemia de COVID-19 trastocó el transporte marítimo, pero sus efectos fueron menos dañinos de lo que se temía en un principio. El impacto en el primer semestre del año 2020 provocó una contracción del comercio marítimo del 3,8%; en cambio, en el segundo semestre del mismo año 2020, se constató una recuperación incipiente, aunque asimétrica, y para el tercer trimestre, los volúmenes del comercio contenedorizado y de las mercancías transportadas a granel se habían renivelado, si bien todavía no se ha producido una recuperación total del transporte en buques tanque (UNCTAD, 2021). En el año 2021, en paralelo a la recuperación del comercio de mercancías y de la producción mundial, el comercio marítimo aumentó un 4,3 %. Las perspectivas a mediano plazo también son positivas, si bien, se hallan sujetas a un cúmulo de riesgos e incertidumbres moderadas por las previsiones de un menor crecimiento de la economía mundial. En los últimos 20 años, la tasa compuesta de crecimiento anual del comercio marítimo ha sido del 2,9%, pero la UNCTAD prevé que durante el período 2022–2026 pase a situarse en un 2,4 %. (UNCTAD, 2021).

El aumento de tamaño de los buques es uno de los puntos fuertes en la gestión del tráfico marítimo actual, y las líneas navieras buscando reducir el número de recaladas, llevan sus grandes barcos a los denominados “puertos pivotes”, que sirven de centros de concentración y distribución de mercancías. Esto supone la estructuración de la logística de los navieros en servicios desde los barcos más grandes hasta los servicios “feeder-servidos” por barcos más pequeños, conectando ambos por medio de transbordos. La capacidad de atraer buques de grandes extensiones ha hecho que paulatinamente los puertos se vayan especializando, y la

necesidad de cubrir el transporte marítimo mundial y regional como centros de acopio de mercancías ha motivado la modernización, expansión y desarrollo de los puertos de la región del Caribe, habilitándose para competir como “HUBs de las líneas navieras y compañías multinacionales”. Un puerto alcanza el estatus de Hub cuando el tráfico marítimo de contenedores es superior al 1.000.000 de TEU’s/año y dispone de equipos que le permite a un buque de nueva generación, usar de forma simultánea tres grúas post-panamax.

Según la Unidad de Estudios de Políticas Económicas y Sociales del Caribe del Ministerio de Economía Planificación y Desarrollo de República Dominicana, las condiciones naturales y localización geográfica hoy en día ya no constituyen recursos estratégicos para el establecimiento de un puerto, sino que es la capacidad de atraer transbordo internacional, el servicio rápido y eficiente y la integración de una logística de mayor valor agregado a través de las zonas económicas integradas lo que constituye un buen puerto, (Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo, 2016). En función de lo anterior, y a partir del año 2019, en la Autoridad Portuaria Dominicana se ejecutan acciones conjuntas que han logrado incrementar las capacidades del desarrollo portuario del país, en procura de establecer la ruta a seguir hasta lograr la maximización del sector portuario y marítimo, desarrollando así de manera continua una visión estratégica a largo plazo, comprometida en lograr cumplir con la meta de convertir a República Dominicana en el HUB del Caribe. República Dominicana, por su condición de isla y posición geográfica, localizada en el centro de “El Caribe”, posee una situación privilegiada y estratégica para el desarrollo de un sistema portuario marítimo óptimo. Entre los sectores económicos más importantes del país se encuentran el transporte marítimo de mercancías, la fabricación de distintos productos para la exportación, la actividad minera y por supuesto el turismo. A continuación, se describen los puertos marítimos comerciales más influyentes del país, así como también aquellos menos importantes para el comercio marítimo internacional, pero que, conforman la infraestructura complementaria del sistema portuario marítimo dominicano.

Hoy se estima que aproximadamente el 96% de todos los bienes que se movilizan a nivel del comercio internacional y local, se transporta por vía marítima y en los puertos con los que cuenta el país, conformado por un “Sistema Portuario Marítimo”.

Las características particulares de cada uno de los puertos han contribuido a que el país posea una oferta de terminales de donde entran y salen una gran diversidad de mercancías, y se

ofrezcan importantes servicios. El Sistema Portuario Nacional incluye también terminales especializadas y sistemas de boyas.

## **Los Puertos de República Dominicana: conexión de la Economía con el Mundo**

Por los muelles dominicanos se movilizó el equivalente al 30% del producto interno bruto (PIB) del año 2022.



En República Dominicana hay unos 23 embarcaderos, de los cuales unos 16 son comerciales, ocho sirven como terminales o fondeaderos turísticos y cuatros son marinas o muelles deportivos.

Cuando una economía genera transacciones totales que superan los US\$30,737 millones en importaciones y otros US\$13,768 millones por concepto de exportación, toca observar cómo funciona el comercio internacional. Esas cifras fueron las que presentó el Banco Central de la República Dominicana (BCRD) al pasar balance al país en 2022 (Vallejo, 2023).

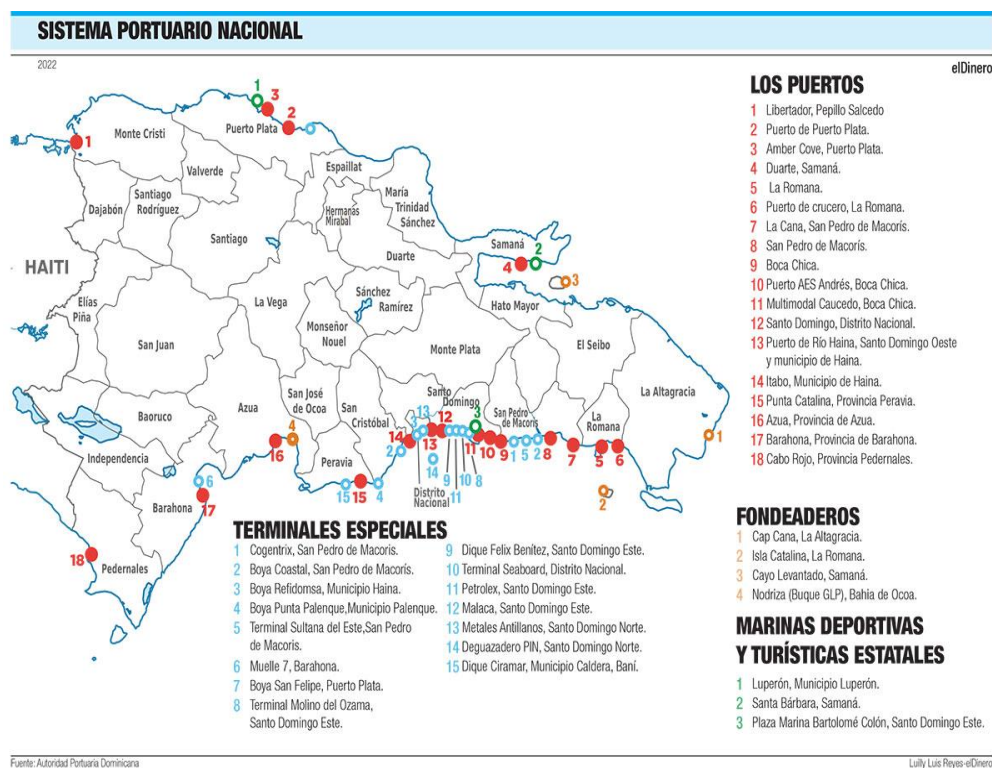
Por costumbre, la industria del transporte marítimo no suele acaparar titulares porque no se espera que tenga un impacto significativo en el precio de los bienes cotidianos. Sin embargo, tal como muestran datos de la Dirección General de Aduanas (DGA), solo el año pasado (2022), el 93.71% de las importaciones ingresaron por esa vía, mientras el 6.28% fue por los aires y el restante 0.01% por tierra.

Cuando se habla de las exportaciones, si bien los indicadores presentan cambios notables, el 44.50% de las salidas de mercancías fue por vía marítima, el 43.68% por el aire, mientras que el restante 11.82% se realizó por vía terrestre. Es en ese contexto donde los puertos dominicanos cobran todavía más relevancia. De acuerdo con la Autoridad Portuaria Dominicana (Apordom), en República Dominicana hay unos 23 embarcaderos, de los cuales unos 16 son comerciales, ocho

sirven como terminales o fondeaderos turísticos y cuatros son marinas o muelles deportivos. Estas infraestructuras se repartieron, de acuerdo a sus capacidades, la llegada de 5,367 embarcaciones entre cargueros, graneleros, tanqueros, cruceros, pesqueros, remolcadores, barcazas, yates, ferries y otras, en 2022. No obstante, pese a la cantidad de puertos, solo cinco representaron el 67% de los movimientos: Puerto Río Haina (1,713), Puerto Caucedo o DP World (984), Puerto de Santo Domingo (472) y Puerto de Puerto Plata (411).

## Especialización de los Puertos de República Dominicana

Tal como detalla el portal estatal de la APORDOM, algunos puertos dominicanos “son especializados”. Lo anterior de acuerdo a tipo de productos que recibe. Por ejemplo, el Puerto Río Haina, más específicamente Haina Occidental y su terminal de Itabo, es para la descarga de carbón mineral.



La estación marítima tiene una capacidad en muelle para recibir 15 embarcaciones y operar las diferentes cargas: generales, contenedores, roll-on/roll-off, líquidos y materias primas secas a granel. Aunque su utilidad está demostrada desde 1953, la estructura conocida en la actualidad data del año 2000, y opera en un 60% de su capacidad, señalan desde la entidad. Funciona para la

recepción de buques cargueros, graneleros tanqueros, remolcadores y barcazas. Asimismo, están, con sistemas de boyas, la Refinería Dominicana de Petróleo y Ensenada de Palenque, para la descarga gas licuado y combustible, respectivamente. La terminal AES – Andrés, en Boca Chica, por su parte, es un puerto privado utilizado para la importación, almacenamiento y distribución de gas natural licuado (GNL).

En referencia al puerto Multimodal Caucedo de DP World, que inició sus operaciones en diciembre de 2003, se utiliza para importación, recepción de buques de cargas contenerizadas y sueltas. Con cuatro atracaderos, el que está ubicado en San Pedro de Macorís, según los Agentes y Estibadores Portuarios (Ageport), se utiliza para importar fertilizantes a granel y trigo, además de la exportación de cemento a granel y en bolsas, Clinker, azúcar, melaza y el fertilizante en bolsas.

Al igual que las terminales Punta Cana Macao, EGE Haina y el Sistemas de Boyas (Coyen Trix), tiene capacidad para la descarga de combustible, con la particularidad de que puede recibir buques tanque de descarga de aceite y combustible en la central eléctrica flotante, además de productos de línea blanca. “Coastal dominicana”, por su parte, es para la descarga gas licuado de petróleo.

El puerto de Puerto Plata, por otro lado, no solo es el principal fondeadero comercial en la costa norte de República Dominicana, también es el único en esa área que recibe el grano a granel, cargas generales, contenedores de carga y de combustible líquido para dos plantas de energía: CEPP y GSF.

Otros especializados son el Sistema de Boyas, Generadora San Felipe y la terminal de Petrolex, en el Río Ozama, para la descarga de combustible, además de Boyas en la Ensenada de Azua, para el trasbordo de GIP, de buque madre.

En el Sur del país está la terminal para la importación de carbón para la planta de Barahona en la margen oriental. Entre sus operaciones destacan la exportación de carga a granel seca como yeso, sal, y cemento, además de materiales agregados como azúcar de caña.

Ubicado en la ciudad capital de Santo Domingo, el puerto de San Souci es la terminal de vehículos más importante. Cuenta con servicio semanal hacia Puerto Rico en el Ferrie del Caribe. Cuenta con tres terminales, y al igual que los anteriores, son utilizadas para importación y

exportación de cargas generales fraccionales, suelta, contenerizadas, combustibles, líquidas y sólidas, y recepción de buques turísticos.

Cuando se habla de capacidad, habría que resaltar las características particulares de algunos de esos puertos. Por ejemplo, el Puerto de Haina cuenta con terminales de contenedores que tienen una capacidad diseñada de 600,000 TEUs.

<b>PRINCIPALES PUERTOS</b>			
En metros			elDinero
<b>Nombre</b>	<b>Metros de muelle</b>	<b>Atracaderos</b>	<b>Profundidad</b>
Rio Haina	2,800	15	10
Multimodal Caucedo	1,000	*	13
Arroyo Barril, Samaná	229.5	*	11.5
Azua	210	En forma de espigón	9.144
Barahona	200 – 550 lineales*	4	10.6
Boca Chica	615	3	7.62
Manzanillo	227.70 metros lineales	Acorde con la eslora de buques	14.6
Puerto Plata	*	"En forma de espigón"	9.16
San Pedro de Macorís	*	4	8.97
Cabo Rojo	100	*	10.8
Santo Domingo	455	*	9.7
La Romana	100	*	11.3

Fuente: Recopilación por el autor.

En cuanto a estructuras, resaltan sus tres grúas pórtico (“gantry”), de las cuales dos son convencionales y una grúa tipo Panamax, además de sus 9,700 metros cuadrados de almacenes techados y cuatro parqueos con capacidad para almacenar hasta 2,000 vehículos importados. Su capacidad se tradujo en el mayor tráfico de mercancías exportadas en el año 2022 por un valor de US\$3,674 millones, equivalente al 29.7% del valor total. Luego estuvo el Puerto Multimodal Caucedo con exportaciones de US\$2,279.4 millones representando el 18.4% del valor total de las exportaciones. En ese sentido, DP World cuenta con tres muelles de entre 13.0 y 15.5 metros, además de un rompeolas de unos 12.0 metros. Puede manejar más de 2,500 millones TEU’s con 80 hectáreas de patio para contenedores. Asimismo, cuenta con nueve almacenes con 10,000 m<sup>2</sup> cada uno, entre 30 hasta más de 100 hectáreas para expansión. A diferencia del anterior, cuenta con cinco grúas super post-Panamax y otros cinco post-Panamax.

El Puerto privado de Santo Domingo, también conocido como Terminal Sans Souci, dispone de más de 180,000 m<sup>2</sup> para el almacenamiento de carga, más de 70,000 vehículos,



capacidad para más de 40,000 TEU's promedio anual, así como para más de 500,000 toneladas de carga no contenerizada. De hecho, afirman es el único operador portuario de República Dominicana con un sistema especializado en el manejo de carga rodada. En el año 2022, su actividad representó US\$1,047.73 millones o el equivalente al 8.5% del total.

Según las cifras preliminares expresadas en valor FOB (libre a bordo) de los registros aduaneros validados por la Oficina Nacional de Estadística (ONE), durante el año 2022, República Dominicana tuvo un intercambio comercial de mercancías con el mundo que totalizó US\$43,436.6 millones y creció en un 20% con relación al año 2021. Esas cifras representaron el 42.6% del producto interno bruto (PIB) corriente de ese año. No obstante, el saldo comercial fue deficitario por el monto de US\$18,656.0 millones.

Como resultado, de los tributos de Aduanas, el 93% proviene de las administraciones marítimas, el 5.99% de las aéreas y el restante 0.14% de las terrestres. En ese sentido, los bienes de consumo representaron el mayor grupo de exportados, alcanzando el 42.6% del total e incrementándose en un 11.6%. Por su parte, las materias primas representaron el 36.5% del valor total, disminuyendo un -0.6% con relación al año 2021; y el restante 20.9% de las mercancías fueron bienes de capital, con un incremento de 9.6% respecto al año anterior.

Sobre a las principales mercancías exportadas, los instrumentos y aparatos de medicina fue la de mayor valor con un monto de US\$1,379.3 millones, representando un 11.1%, seguido de la partida de oro en bruto, semielaborado o en polvo, que representó también el 11.1% del total con US\$1,377.8 millones. En tercer lugar, estuvieron los cigarrillos (tabacos) con un 8.2% del valor total exportado.

De hecho, el país realizó exportaciones hacia 141 destinos. Es decir, siete más que el año anterior y el 79.1% del valor total exportado se concentró en los cinco principales socios: Estados Unidos de América con el 56%, República de Haití con el 8.4%, Suiza con 8.4%, Puerto Rico con 3.6% y La India con 2.8%.

Las importaciones en el año 2022, que presentaron un incremento del 28.3% en comparación con el valor alcanzado el año anterior, representaron el 71.5% del intercambio comercial del país. El 81.9% de las mercancías que ingresaron al país fueron bajo el régimen nacional y su valor aumentó en un 32.2% con relación al año 2021. En ese sentido, los bienes a consumo representaron el mayor grupo económico de productos importados, con una proporción de 44.9% del valor total, y un

crecimiento de un 23.7% interanual. Las materias primas fueron el segundo grupo de importancia con una participación de un 40.6%, a la vez tuvo una tasa de variación en un 32.1%. Los bienes de capital representaron el 14.5% del valor e incrementaron un 33.1% su valor.

Como era de esperarse, el aceite de petróleo o de mineral bituminoso tuvo un 11.8% de participación, el gas de petróleo y demás hidrocarburos gaseosos un 4.5% y los automóviles de turismo y demás vehículos en un 4.0%.

El país importó mercancías desde 214 distintas naciones, 21 países más en relación con el año 2021. Eso, en relación con la especialidad y los principales puertos en República Dominicana, que como se resalta anteriormente, representaron aproximadamente el 67%.

El 79.2% del valor de las mercancías importadas fueron originarias desde 10 países, siendo los principales, ordenados según su participación: Estados Unidos de América (43.5%), República Popular China (15.1%), México (3.8%) y Brasil (3.7%).

DP World-Multimodal Caucedo, un puerto local con capacidad internacional. En el Puerto multimodal Caucedo, del 52% al 54% de su trasbordo es internacional o tránsito internacional y el resto, el 48%, es carga local. En ese sentido, de la carga local manejan cerca del 66%. Así lo explicó al periódico elDinero el director de operaciones de DP World, Ramón Badía.

“Nosotros somos el puerto más importante del Caribe y de Latinoamérica. En términos de manejo de carga, manifestó el director de operaciones de DP World, Ramón Badía, nosotros manejamos todo tipo de carga en República Dominicana, tanto de manera local como de manera regional. Manejamos importación y exportación”, señaló.

Para Badía, desde la empresa que representa, cuando se habla de comercio exterior, y local, afirma ven una oportunidad para el país, y para otros actores de la cadena de suministro. Explica que la capacidad del sector comercio marítimo representa una oportunidad para empresas internacionales.

“Nuestras capacidades les permite venir a instalar sus operaciones a República Dominicana, aprovecharse del clima de inversión que hay, que es favorable”, agregó. Además, destacó la seguridad de la estabilidad a nivel nacional, así como el crecimiento sostenido el país. “Hay que aprovechar esa plataforma para seguir impulsando el comercio regional desde República Dominicana”.

Es en ese contexto donde resalta la importancia de las inversiones en modernización de los puertos en el país. A raíz de las innovaciones y desarrollo del canal de Panamá, destacó que se embarcaron en lo que catalogó como una actualización de sus capacidades.

“Desde entonces, el tamaño de los barcos que venían a República Dominicana se duplicó en capacidad de 6,000 a 7,000, que son contenedores de 20 pies, a 15,000 TEU’s, que son lo que están ahora mismo viniendo de manera semanal tanto de Asia como del norte de Europa y Sudamérica”.

Señala que poder contar con un puerto de gran profundidad en el muelle, así como tener las grúas más avanzadas del mundo crea unos niveles de eficiencia, que asegura es lo que busca las líneas marítimas cuando hacen sus operaciones de buques en República Dominicana, y en cualquier otro puerto.

“Los barcos no solamente crecen en longitud, sino en altura y también son más profundos. Entonces, tú necesitas grúas también que puedan alcanzar la máxima capacidad de altura de un barco en término de los contenedores que se colocan sobre cubierta, pero también alcanzar las tiras máximas que van a lo ancho del barco”, dice. Eso además de sistemas informáticos y un talento humano, añade.

Al comparar las embarcaciones arribadas en los puertos dominicanos en el año 2022 con las registradas en el año 2021, se observa una desviación positiva de 530 embarcaciones, lo que representa un incremento de un 11%. Con respecto al año prepandémico 2019, hay una variación de 342 embarcaciones, lo que representa un incremento de un 7%. En valores absolutos, el mayor incremento entre el año 2021 y el año 2022 se encuentra en los puertos Taíno Bay, Amber Cove y La Romana con un total de 160, 135 y 55 embarcaciones respectivamente.

También se presentó un incremento significativo en los cruceros con 230% y el “ferrie” de un 16%. Con respecto al año 2019, el mayor incremento se encuentra en el puerto La Cana con un total de 234 embarcaciones, seguido de Santa Bárbara y Santo Domingo con un total de 132 y 78 respectivamente. Apordom atribuye las cifras a la reactivación de cruceros y del turismo en el país.

## **Conformación del Sistema Portuario de República Dominicana**

El Sistema Portuario marítimo comercial nacional está conformado por dieciséis (16) puertos:

(1) el Puerto Libertador o Manzanillo; (2) el Puerto de Puerto Plata, llamado Puerto de San Felipe de Puerto Plata; (3) el Puerto Arroyo Barril, llamado Puerto de Samaná; (4) el Puerto La Romana; (5) el Puerto La Cana; (6) el Puerto San Pedro; (7) el Puerto de Boca Chica; (8) el Puerto Multimodal Caucedo; (9) el Puerto AES Andrés; (10) el Puerto Santo Domingo; (11) el Puerto de Río Haina; (12) el Puerto de ITABO; (13) el Puerto Punta Catalina; (14) el Puerto de Azua, también conocido por Puerto viejo de Azua; (15) Puerto de Barahona; y (16) el Puerto de Cabo Rojo. (Ver Cuadro No.22 y Mapa No.1). De los 16 puertos de los cuales el 50% están bajo el modelo de Alianza Público-Privada (APP). Los puertos marítimos dominicanos están ubicados en localidades costeras en las zonas geográficas Norte, Este y Sur; exactamente en las provincias: de Santo Domingo, Azua de Compostela, La Romana, Barahona, Montecristi, Samaná, Puerto Plata, San Pedro de Macorís y Pedernales. (ver distribución de los puertos, mapa No.1).

## **Principales Puertos del Sistema Portuario Marítimo Dominicano**

Cinco (5) son los recintos portuarios considerados los principales, o los más importantes dentro del sistema portuario del país, por sus volúmenes de carga transportada, el volumen y movimiento de contenedores y por el volumen de movimiento de buques de pasajeros-cruceiros. Ellos son: (1) el Puerto de Río Haina, (2) el Puerto Multimodal Caucedo, (3) el Puerto de Santo Domingo, (4) el Puerto de Puerto Plata, y (5) el Puerto de Barahona.

CARACTERÍSTICAS DE ALGUNOS PUERTOS IMPORTANTES DE REPÚBLICA DOMINICANA

Cuadro No. 16						
Características de algunos Puertos importantes de República Dominicana						
PUERTO	Número de Muelles	Largo (metros)		Profundidad (metros)		Tipo de Carga
		Máximo	Mínimo	Máximo	Mínimo	
CAUCEDO	1	600	-	14	-	Contenedores
AZUA	2	183	-	8	7	Petróleo líquido, gas y multipropósito
CABO ROJO	1	97.5	-	10.7	-	Piedra caliza, agregados y material para carreteras
PUERTO PLATA	6 más 1 CBM	243	145	10	6.1	Multipropósito, gasolina y pasajeros cruceristas
SAMANÁ	2	230	-	9.6	-	Multipropósito
BARAHONA	5	188	183	10.3	8	Sal, soda carbón y multipropósito
LA ROMANA	1	220	-	-8.5	-	Azúcar, melaza, gasolina y contenedores
SAN PEDRO-MACORÍS	5 (2 CBM)	260	183	12.5	7	Cemento, Clinker, azúcar, melaza, fertilizantes, petróleo líquido, gas y diésel
BOCA CHICA	3	140	-	7.6	-	Multipropósito
MANZANILLO	2	226	-	10.5	-	Multipropósito
HAINA	16 (10 en el Este y 6 en el Oeste)	53.2	522.8	11	6	Granos, azúcar, fertilizantes, gasolina, ferromiquel, asfalto, contenedores Lo/Lo, multipropósito
SANTO DOMINGO	12 (5 en el Este y 7 en el Oeste)	400	-	8.5	5	Combustible, granos, multipropósito y pasajeros cruceristas
PALENQUE	1 SBM	-	-	13.72	-	Petróleo crudo

**Fuente:** Autoridad Portuaria Dominicana/Dominican Republic Port

## **Puertos del Sistema administrados por la Autoridad Portuaria Dominicana**

Del total de los dieciséis (16) puertos comerciales, siete (7) de ellos son puertos del Estado y están bajo la administración y operación directa de la Autoridad Portuaria Dominicana.

Ellos son: (1) el Puerto Libertador o Manzanillo de Montecristi, (2) el Puerto Arroyo Barrill o Samaná, (3) el Puerto San Pedro en San Pedro de Macorís, (4) el Puerto de Azua de Compostela, (5) el Puerto de Barahona, (6) el Puerto de Boca Chica y (7), el Puerto de Puerto Plata); tres (3), de ellos son puertos del Estado pero operan bajo la modalidad de concesión a administradores privados, (el Puerto de Cabo Rojo, El Puerto Río Haina y el Puerto de Santo Domingo); cinco (5) son puertos privados, pero están Fiscalizados por el Estado, y uno (1), el Puerto Punta Catalina, está bajo la Administración Estatal No Definida. De los siete puertos que son administrados por el Estado Dominicano actualmente, se evalúan cuatro proyectos para ofertarlos en “alianza público-privada”. Son ellos el Puerto de Manzanillo, el Puerto de Barahona, el Puerto de Boca Chica y el Puerto de San Pedro en la provincia de San Pedro de Macorís.

## **Puertos Privados Fiscalizados por la APORDOM**

Los Puertos fiscalizados por el Estado Dominicano son: el Puerto La Romana (#5 en el mapa No.2), el Puerto AES Andrés de Boca Chica (#10 en el mapa No.2), el Puerto de Itabo (#14 en el mapa No.2), el Puerto La Cana (#7 en el mapa No.2) y el Puerto Multimodal Caucedo (#11 en el mapa No.2) (Ver Mapa No. 2).

## **Puertos Aduaneros**

De los dieciséis (16) puertos del sistema portuario marítimo, tres (3) de ellos están considerados como operaciones portuarias plenamente funcionales, llamados “*Puertos aduaneros*”, que absorben el notable volumen de tráfico comercial exterior que transita por el país. Ellos son: el Puerto Multimodal Caucedo (#11 en el mapa No.2), el Puerto Santo Domingo (#12 en el mapa No.2) y el Puerto Río Haina (#13 en el mapa No.2) (Ver Mapa No.2).

Mapa No.1



### Puertos del Estado dados en Concesión al Sector Privado

Ellos son: el Puerto de Santo Domingo (#12 en el mapa No.2), el Puerto de Rio Haina (#13 en el mapa No.2) y el Puerto de Cabo Rojo (#18 en el mapa No.2) (Ver Mapa No.2).

Mapa No. 2

# NUESTRO SISTEMA PORTUARIO NACIONAL

El Sistema Portuario Nacional de la República Dominicana cuenta en la actualidad con **18 puertos, 15 Terminales Especiales, 4 Fondeaderos y 3 Marinas Deportivas y Turísticas Estatales.**



WWW.PORTUARIA.GOB.DO  
 @PORTUARIARD

## LOS PUERTOS

- 1 Puerto Libertador, Pepillo Salcedo.
- 2 Puerto de Puerto Plata.
- 3 Amber Cove, Puerto Plata.
- 4 Puerto Duarte, Samaná.
- 5 Puerto de La Romana.
- 6 Puerto de Crucero, La Romana.
- 7 Puerto La Cana, San Pedro de Macorís.
- 8 Puerto San Pedro de Macorís.
- 9 Puerto de Boca Chica, Boca Chica.
- 10 Puerto AES Andrés, Boca Chica.
- 11 Puerto Multimodal Caucedo, Boca Chica.
- 12 Puerto de Santo Domingo, Distrito Nacional.
- 13 Puerto de Río Haina, Santo Domingo Oeste y municipio de Haina.
- 14 Puerto Itabo, Municipio de Haina.
- 15 Puerto Punta Catalina, Provincia Peravia.
- 16 Puerto de Azua, Provincia de Azua.
- 17 Puerto Barahona, Provincia de Barahona.
- 18 Puerto Cabo Rojo, Provincia Pedernales.

## TERMINALES ESPECIALES

- 1 Cogentrix, San Pedro de Macorís.
- 2 Boya Coastal, San Pedro de Macorís.
- 3 Boya Refidomsa, Municipio Haina.
- 4 Boya Punta Palenque, Municipio Palenque.
- 5 Terminal Sultana del Este, San Pedro de Macorís.
- 6 Muelle 7, Barahona.
- 7 Boya San Felipe, Puerto Plata.
- 8 Terminal Molino del Ozama, Santo Domingo Este.
- 9 Dique Felix Benítez, Santo Domingo Este.
- 10 Terminal Seaboard, Distrito Nacional.
- 11 Terminal Petrolex, Santo Domingo Este.
- 12 Terminal Malaca, Santo Domingo Este.
- 13 Terminal Metales Antillanos, Santo Domingo Norte.
- 14 Deguazadero PIN, Santo Domingo Norte.
- 15 Dique Ciramar, Municipio Caldera, Bani.

## FONDEADEROS

- 1 Cap Cana, La Altagracia.
- 2 Isla Catalina, La Romana.
- 3 Cayo Levantado, Samaná.
- 4 Nodriza (Buque GLP), Bahía de Ocoa

## MARINAS DEPORTIVAS Y TURÍSTICAS ESTATALES

- 1 Luperón, Municipio Luperón.
- 2 Santa Bárbara, Samaná.
- 3 Plaza Marina Bartolomé Colón, Santo Domingo Este.



**Cuadro No. 17****PUERTOS MARITIMOS COMERCIALES DOMINICANOS**

(Ver Mapas No.1 y No. 2)

NO.	PUERTO	COSTA	PROVINCIA	ADMINISTRACION
1.	Libertador (Manzanillo)	Pepillo Salcedo	Montecristi	Estatal
2.	de Puerto Plata	Puerto Plata	Puerto Plata	Estatal
3.	Duarte (Arroyo Barril)	Samaná	Samaná	Estatal
4.	La Romana	La Romana	La Romana	Privado, Fiscalizado por el Estado
5.	La Cana	San Pedro de Macorís	San Pedro de Macorís	Privado, Fiscalizado por el Estado
6.	San Pedro (De Macorís)	San Pedro de Macorís	San Pedro de Macorís	Estatal
7.	de Boca Chica	Boca Chica	Santo Domingo	Estatal
8.	Multimodal Caucedo	Península Caucedo	Santo Domingo	Privado, Fiscalizado por el Estado
9.	AES Andrés	SE península de Caucedo	Santo Domingo	Privado, Fiscalizado por el Estado
10.	Santo Domingo	Distrito Nacional	Santo Domingo	Del Estado, Concesionado al Sector Privado
11.	de Rio Haina	Márgenes Oriental y Occidental	Santo Domingo y San Cristóbal	Del Estado, Concesionado al Sector Privado
12.	de ITABO	De San Cristóbal	San Cristóbal	Privado, Fiscalizado por el Estado
13.	Punta Catalina	De Punta Catalina	Peravia	Administración Estatal No Definida
14.	de Azua	Azua de Compostela	Azua de Compostela	Estatal
15.	de Barahona	de Barahona	de Barahona	Estatal
16.	de Cabo Rojo	de Cabo Rojo	de Pedernales	Del Estado, Concesionado al Sector Privado

Fuente: Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM)

### Cuadro No. 18

#### Características de algunos Puertos Importantes de República Dominicana

PUERTO	Número de Muelles	Largo (metros)		Profundidad (metros)		Tipo de Carga
		Máximo	Mínimo	Máximo	Mínimo	
CAUCEDO	1	600	-	14	-	Contenedores
AZUA	2	183	-	8	7	Petróleo líquido, gas y multipropósito
CABO ROJO	1	97.5	-	10.7	-	Piedra caliza, agregados y material para carreteras
PUERTO PLATA	6 más 1 CBM	243	145	10	6.1	Multipropósito, gasolina y pasajeros cruceristas
SAMANÁ	2	230	-	9.6	-	Multipropósito
BARAHONA	5	188	183	10.3	8	Sal, soda carbón y multipropósito
LA ROMANA	1	220	-	-8.5	-	Azúcar, melaza, gasolina y contenedores
SAN PEDRO-MACORÍS	5 (2 CBM)	260	183	12.5	7	Cemento, Clinker, azúcar, melaza, fertilizantes, petróleo líquido, gas y diésel
BOCA CHICA	3	140	-	7.6	-	Multipropósito
MANZANILLO	2	226	-	10.5	-	Multipropósito
HAINA	16 (10 en el Este y 6 en el Oeste)	53.2	522.8	11	6	Granos, azúcar, fertilizantes, gasolina, ferróníquel, asfalto, contenedores Lo/Lo, multipropósito
SANTO DOMINGO	12 (5 en el Este y 7 en el Oeste)	400	-	8.5	5	Combustible, granos, multipropósito y pasajeros cruceristas
PALENQUE	1 SBM	-	-	13.72	-	Petroleo crudo

Fuente: Dominican Republic Port

<p align="center"><b>Cuadro No. 19</b>  <b>PRINCIPALES TERMINALES TURISTICAS MARITIMAS</b>  (Ver Mapa No. 2)</p>				
NO.	TERMINAL	COSTA	PROVINCIA	ADMINISTRACION
1.	La Romana	La Romana	La Romana	Privada, Fiscalizada por el Estado
2.	Don Diego	Distrito Nacional	Santo Domingo	Del Estado, Concesionada al Sector Privado
3.	Sans Souci	Este de Santo Domingo, al otro lado del río Ozama	Santo Domingo	Del Estado, Concesionada al Sector Privado
4.	Amber Cove	Puerto Plata	Puerto Plata	Privada y Fiscalizada por el Estado
5.	Taino Bay	Puerto Plata	Puerto Plata	Del Estado, Concesionada al Sector Privado
<p>Fuente: Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM)</p>				

El sistema portuario dominicano también cuenta con quince (15) terminales especiales, cuatro (4) fondeaderos y tres (3) marinas deportivas y turísticas estatales, (ver Mapa No.2).

<p align="center"><b>Cuadro No. 20</b>  <b>PRINCIPALES FONDEADEROS TURISTICOS DOMINICANOS</b>  (Ver Mapa No. 2)</p>				
NO.	FONDEADERO	COSTA	PROVINCIA	ADMINISTRACION
1.	CAP CANA	CAP CANA	La Altagracia	Del Estado, Concesionado al Sector Privado
2.	Isla Catalina	La Romana	La Romana	Del Estado, Concesionado al Sector Privado
3.	Cayo Levantado	Samaná	Samaná	Del Estado, Concesionado al Sector Privado
<p>Fuente: Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM)</p>				

Cuadro No. 21				
PRINCIPALES MARINAS O MUELLES DEPORTIVOS DEL ESTADO DOMINICANO				
(Ver Mapa No. 2)				
NO.	MARINA O MUELLE	COSTA	PROVINCIA	ADMINISTRACION
1.	Luperón	Luperón	Puerto Plata	Estatal
2.	Sata Bárbara	Sata Bárbara	Samaná,	Estatal
3.	Sabana de la Mar	Sabana de la Mar	Hato Mayor	Estatal
4.	Plaza Marina Bartolomé Colon	Parte de Sansoucí a la entrada del Rio Ozama	Santo Domingo (Este)	Del Estado, Concesionada al Sector Privado

Fuente: Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM)

### 3.4.9 Movimiento de embarcaciones clasificadas por Puerto y Terminales

De manera sintetizada se presentan algunos renglones del informe: Estadísticas 2019 de la Dirección de Planificación & Desarrollo de la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM).

Tres de los cuatro renglones más importantes de las operaciones portuarias durante el año 2019, que, en términos de medición de la actividad de la industria, presentan resultados positivos durante el año bajo estudio, año previo a la experiencia de la pandemia del CORONA VIRUS, (Covid-19), que afectó negativamente y de manera significativa la dinámica del sistema portuario dominicano y los movimientos de embarcaciones a partir del año 2020.

El tráfico de embarcaciones, los movimientos totales de carga, pasajeros & cruceristas presentan incrementos que parten desde el 2.20%, 2.60% y finalizando con el último renglón citado de un aumento de 12.38%, a pesar de la convulsa situación experimentada por el país en el sector turismo durante el segundo semestre del año 2019.

Cuadro No. 22					
Tráfico de Embarcaciones y Movimientos de Carga					
Años 2018 y 2019					
Concepto		Resumen		Variación	
		2018	2019	Absoluta	Porcentual
Embarcaciones		4,917	5,025	108	2.20%
CARGAS	Importación	18,309,643	20,235,655	1,926,012	10.52%
	Exportación	3,396,057	3,343,508	-52,549	-1.55%
	Mov. Transito	7,162,867	6,038,714	-1,124,153	-15.69%
	Total	28,868,567	29,617,877	749,310	2.60%
	No. Cont. (Teus)	1,898,012	1,822,829	-75,183	-3.96%
	Crucevistas & Pasajeros	982,329	1,103,898	121,569	12.38%
*-Valores de cargas expresados en T.M.: Toneladas Métricas *- Valores de contenedores expresados TEU's: Twenty equivalent Unit (Unidad Equivalente a 20 pies) Fuente: Dirección de Planificación & Desarrollo, Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM).					

## Tráfico de Embarcaciones

Durante el año 2019 el tráfico de embarcaciones fue de 5,025 barcos, registrando un aumento de 2.20% en comparación con 2018. Los buques portacontenedores (3,108) representaron el 45.55% del total de embarcaciones que se movilizaron por los puertos del país, los buques portacontenedores son seguidos por las embarcaciones de carga general que totalizaron 764, este tipo de embarcaciones representaron el 15.20%. Los buques tipo tanqueros (557), el 11.08%; el tráfico de cruceros totalizó 366 representando un 7.28 %; los graneleros (305) el 6.06%. El resto del tráfico de embarcaciones representó el 14.83%. Dentro de este porcentaje se incluyen las barcazas, los remolcadores y los ferris entre otros.

## **Buques de Carga**

El movimiento de carga a través de los puertos del sistema nacional estableció un nuevo récord en el año 2019 de 29, 617,877 toneladas métricas registrando un crecimiento de 2.60% en comparación con lo reconocido en el año 2018 de 28, 868,567 toneladas métricas.

Las importaciones pasaron de 18,309,643 toneladas métricas en el año 2018 a 20, 235,655 en el año 2019, que equivalió a un crecimiento de 10.52%. Las exportaciones en 2019 totalizaron 3, 343,508 toneladas métricas y registraron una disminución de 1.55%, versus el año 2018 cuando se movilizaron 3, 396,057 toneladas métricas. Las cargas en condición de tránsito, decrecieron en un 15.69% de 7, 162,867 toneladas métricas en 2018 a 6, 038,714 en 2019.

## **Buques de Contenedores**

El movimiento de contenedores paso de un total de 1, 898,012 en el año 2018, a 1,822,829 en 2019, que equivale a una reducción de un 3.96% en los contenedores movilizados a través de los puertos de la nación. Los contenedores de importación concretaron un aumento, de 572,655 TEUS en 2017 a 601,526 TEUS en 2018 equivalentes a un incremento de 5.04%, mientras que los contenedores de exportación registraron un aumento de 7.80% respectivamente al pasar de 540,859 TEUS en 2017 a 601,526 TEUS en 2018.

## **Buques Cruceristas y de Pasajeros**

El número de cruceristas & pasajeros movilizados en los puertos & terminales especializadas durante el año 2019 totalizaron 1,103,898, registrando el considerable aumento de 12.38% si comparamos el año anteriormente citado, con el año 2018.

El puerto de Amber Cove registró un aumento de un 26.05% en el total de cruceristas que tocaron esta importante terminal portuaria del país. Otro logro a destacar en 2019, fue el crecimiento de un 110.33% en los cruceristas que se movilizaron por el fondeadero de Cap Cana en la región Este del país.

**Cuatro No. 23**  
(Años 2018 y 2019)

**Comparativo del Tráfico de Embarcaciones Clasificadas por Puertos & Terminales**

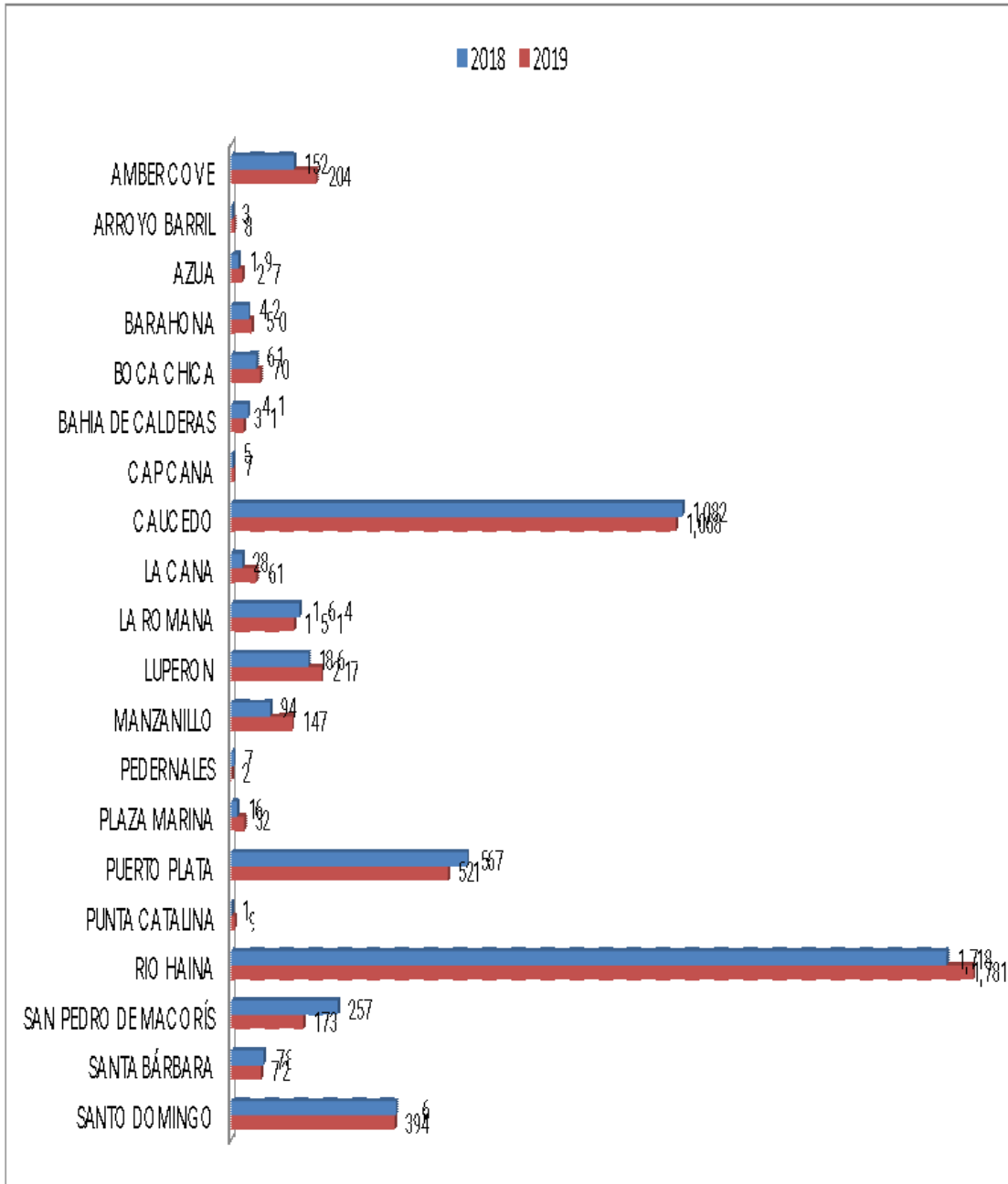
PUERTOS & TERMINALES	2018	2019	VARIACIÓN ABSOLUTA	VARIACIÓN PORCENTUAL
AMBER COVE	152	204	52	34.21%
ARROYO BARRIL	3	8	5	166.67%
AZUA	19	27	8	42.11%
BARAHONA	42	50	8	19.05%
BOCA CHICA	61	70	9	14.75%
BAHÍA DE CALDERAS	41	31	-10	-24.39%
CAP CANA	5	7	2	40.00%
CAUCEDO	1,082	1,068	-14	-1.29%
LA CANA	28	61	33	54%
LA ROMANA	164	151	-13	-7.93%
LUPERÓN	186	217	31	16.77%
MANZANILLO	94	147	53	66.38%
PEDERNALES	7	2	-5	-71.43%
PLAZA MARINA	16	32	16	100%
PUERTO PLATA	567	521	-46	-8.11%
PUNTA CATALINA	1	9	8	89%
RIO HAINA	1718	1781	63	3.67%
SAN PEDRO DE MACORÍS	257	173	-84	-32.68%
SANTA BÁRBARA	78	72	-6	-7.69%
SANTO DOMINGO	396	394	-2	-0.51%
TOTAL	4,917	5,025	108	2.20%

**Fuente:** Autoridad Portuaria Dominicana

**Gráfica No.12**

Comparativo del Tráfico de Embarcaciones clasificados por Puertos & Terminales. (2018 vs. 2019)

Fuente: APORDOM






## Análisis del Comportamiento de las embarcaciones de Carga, de Contenedores y de Pasajeros

Se analiza el comportamiento de las embarcaciones de carga, de contenedores y de pasajeros en los puertos del sistema portuario dominicano, tanto públicos como privados en el año 2022, comparado con los resultados obtenidos en los años 2019 y 2021 (no se comparó con el año 2020 por considerarse un año irregular debido a la pandemia del COVID-19).

En los cálculos presentados tanto en el presente resumen estadístico presentado en el cuadro No.24, como en el contenido del informe, se tomó como año base el año anterior (2019).

<b>Cuadro No. 24</b>					
RESUMEN ESTADÍSTICO (Embarcaciones, Carga y Pasajeros) COMPARATIVO año 2019 VS. Año 2022					
Concepto		Resumen		Variación	
		2019	2022	Absoluta	Porcentual
Embarcaciones		5,025	5,367	342	7%
Cargas					
	Importación	20,235,655	23,072,055	2,836,400	14%
	Exportación	3,343,508	5,730,047	2,386,539	71%
	Mov. Tránsito	6,038,714	6,266,993	228,279	4%
	Total Cargas	29,617,877	35,069,095	5,451,218	18%
No. Contenedores (Teus)		1,822,829	2,078,467	255,638	14%
Pasajeros		1,103,898	1,325,442	221,544	20%
<p><b>Fuente:</b>  AUTORIDAD PORTUARIA DOMINICANA Informe Estadístico Año 2022. Sección de Estadísticas, Dirección de Planificación y Desarrollo</p>					


## Consideraciones relevantes al comparar el año 2022 con el año 2019

El movimiento de embarcaciones reflejó un incremento de 342, lo que representa una variación porcentual de un 7% en dicho período. El movimiento de las cargas experimentó un incremento absoluto de 5,451,218 lo que representa una variación porcentual de un 18% en dicho período.

De los tipos de cargas, las que corresponden a exportación fueron las que reflejaron el mayor crecimiento que, ascendió a un 71%.

El movimiento de contenedores se incrementó en un 14%, experimentando una variación absoluta de 255,638.

La cantidad total de pasajeros aumentó un 20% en el año 2022 en comparación con el año 2019.

Cuadro No. 25					
RESUMEN ESTADÍSTICO COMPARATIVO año 2021 VS. Año 2022					
Concepto		Resumen		Variación	
		2021	2022	Absoluta	Porcentual
Embarcaciones		4,837	5,367	530	11%
Cargas	Importación	23,716,897	23,072,055	-644,842	-3%
	Exportación	4,706,309	5,730,047	1,023,738	22%
	Mov. Tránsito	6,544,532	6,266,993	-277,539	-4%
	Total Cargas	34,967,738	35,069,095	101,357	0.29%
No. Contenedores (Teus)		2,184,754	2,078,467	-106,287	-5%
Pasajeros		333,134	1,325,442	992,308	298%
<p>Fuente:  AUTORIDAD PORTUARIA DOMINICANA Informe Estadístico Año 2022. Sección de Estadísticas, Dirección de Planificación y Desarrollo</p>					

## **Consideraciones relevantes al comparar el año 2022 con el año 2021**

El movimiento de embarcaciones refleja un incremento de 530 buques, lo que representa una variación porcentual de un 11% de aumento en el período.

El movimiento de las cargas experimenta un incremento absoluto de 101,357 lo que representa una variación porcentual de un 0.29% en dicho período. Las cargas de exportación crecieron de un 22%, mientras que las cargas de importación y en tránsito experimentaron una disminución de 3% y 4% respectivamente. El movimiento de contenedores disminuyó un 5%, experimentando una reducción de 106,287 en dicho período.


- La cantidad total de pasajeros aumentó un 298% en el año 2022 en comparación con el año 2021, resultado de la reactivación económica e incorporación de los cruceros en el territorio nacional, fomentando así al desarrollo del turismo y al fortalecimiento de la economía de República Dominicana. El movimiento de carga a través de los puertos nacionales estableció un nuevo récord en 2019 de 29, 617,877 toneladas métricas logrando un crecimiento de 2.60% en comparación con el obtenido en el año 2018 de 28, 868,567 toneladas métricas.

De acuerdo a las Estadísticas Institucionales del APORDOM para todo el año (enero a diciembre) de 2022, los puertos que registraron un mayor movimiento de embarcaciones fueron: Río Haina en cargueros, tanqueros, graneleros, remolcadores y barcazas (1,713); Puerto Caucedo en cargueros (984); Santo Domingo en cargueros, ferris y cruceros (472) y Puerto Plata en cargueros, graneleros, remolcadores y barcazas (411).

Al Analizar el tipo de Buques que arribaron a los puertos dominicanos en el año 2022, se observa un incremento significativo en el transporte de buques Cruceros con un aumento del 230% y de los Ferris de un 16% con relación al año 2021, lo que evidencia la reactivación de la industria del transporte en cruceros y de la actividad turística en República Dominicana. Los Puertos Río Haina y Caucedo lideran el movimiento de carga, representando el 66 % de la carga total registrada en el año 2022. El 66 % del movimiento de carga en este año correspondió a las importaciones. Añade el documento estadístico que, las cargas reflejan un crecimiento de un 18% al comparar el año 2022 versus el año 2021. En los puertos citados anteriormente se concentra el 67% del total de movimiento de las embarcaciones registradas en el año 2022.


**Cuadro No. 26**  
**MOVIMIENTO DE EMBARCACIONES CLASIFICADAS POR PUERTOS Y TERMINALES**  
**PERÍODO ENERO-DICIEMBRE 2022**

PUERTOS	CARGUEROS	GRANELEROS	TANQUEROS	CRUCEROS	PESQUEROS	REMOLCADORES	BARCAZAS	YATES	OTROS	FERRIS	TOTAL	%
AMBE COVE	0	0	0	218	0	0	0	0	0	0	218	4%
ARROYO BARRIL	8	0	0	0	0	1	0	1	1	0	11	0%
AZUA	0	6	12	0	0	3	2	0	2	0	25	0%
BARAHONA	6	12	3	0	0	24	24	0	0	0	69	1%
BOCA CHICA	50	0	33	0	0	5	3	6	0	0	97	2%
CALDERA	32	2	0	0	0	5	3	0	0	0	42	1%
CAP CANA	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0%
CAUCEDO	984	0	0	0	0	0	0	0	0	0	984	18%
LA CANA	0	0	295	0	0	0	0	0	0	0	295	5%
LA ROMANA	6	2	23	105	0	8	8	0	0	0	152	3%
LUPERON	0	0	0	0	0	0	0	191	0	0	191	4%
TAINO BAY	0	0		172	0	0	0	0	0	0	172	3%
MANZANILLO	79	11	0	0	0	9	8	0	0	0	107	2%
ISLA CATALINA	0	0	0	16	0	0	0	0	0	0	16	0%
ISLA SAONA	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0%
PEDERNALES	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0%
PLAZA MARINA	19	2	0	0	0	7	6	0	0	0	34	1%
PUERTO PLATA	324	35	0	0	0	25	25	2	0	0	411	8%
PUNTA CATALIN	0	29	0	0	0	0	0	0	0	0	29	1%
RIO HAINA	1,129	195	336	0	0	27	24	0	2	0	1,713	32%
SAN PEDRO DE MACORÍS	32	2	61	0	0	9	8	0	0	0	112	2%
SANTA BÁRBARA	15	0	0	29	5	1	1	153	0	0	204	4%
SANTO DOMINGO	264	1	12	22	0	3	0	5	9	156	472	9%
<b>TOTAL</b>	<b>2,948</b>	<b>305</b>	<b>775</b>	<b>567</b>	<b>5</b>	<b>127</b>	<b>112</b>	<b>358</b>	<b>14</b>	<b>156</b>	<b>5,367</b>	<b>100%</b>

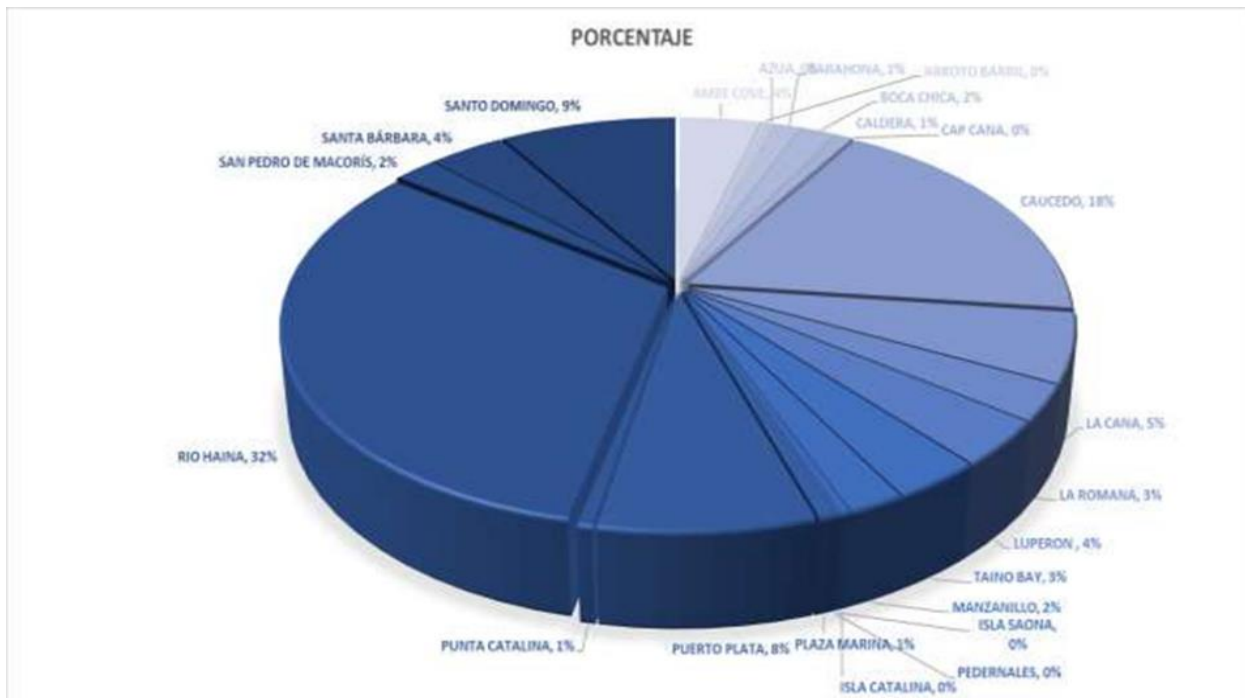
**Fuente:**  Informe Estadístico Año 2022. Sección de Estadísticas, Dirección de Planificación y Desarrollo


Gráfica No.13



Fuente:  Informe Estadístico Año 2022. Sección de Estadísticas, Dirección de Planificación y Desarrollo

Gráfica No.14



Fuente:  Informe Estadístico Año 2022. Sección de Estadísticas, Dirección de Planificación y Desarrollo.

### Embarcaciones (Año 2019) Vs (Año 2022)

Si comparamos las Embarcaciones arribadas en los Puertos Dominicanos en el año 2022 con las registradas en el 2019, observamos una desviación positiva de 342 embarcaciones, lo que representa un incremento de un 7%. En valores absolutos, el mayor incremento se encuentra en el Puerto La Cana con un total de 234 embarcaciones, seguido de Santa Bárbara y Santo Domingo con un total de 132 y 78 respectivamente. Es importante reflejar que, en el Puerto Taíno Bay, arribaron 172 embarcaciones en el año 2022, un Puerto Turístico que fue inaugurado en diciembre del año 2021, obra de la actual gestión que ha dado como resultado un gran crecimiento para el turismo de la República Dominicana y la Economía Nacional gracias a la activación de cruceros.

<b>Cuadro No. 27</b>				
<b>COMPARATIVO DE EMBARCACIONES (Año 2019) Vs. (Año 2022)</b>				
<b>PUERTOS Y TERMINALES</b>	<b>2019</b>	<b>2022</b>	<b>DIFERENCIAS</b>	<b>PORCENTAJE</b>
AMBE COVE	204	218	14	7%
ARROYO BARRIL	8	11	3	38%
AZUA	27	25	-2	-7%
BARAHONA	50	69	19	38%
BOCA CHICA	70	97	27	39%
CALDERA	31	42	11	35%
CAP CANA	7	2	-5	-71%
CAUCEDO	1,068	984	-84	-8%
LA CANA	61	295	234	384%
LA ROMANA	151	152	1	1%
LUPERON	217	191	-26	-12%
TAINO BAY	0	172	172	0%
MANZANILLO	147	107	-40	-27%
ISLA CATALINA	0	16	16	0%

ISLA SAONA	0	3	3	0%
PEDERNALES	2	8	6	300%
PLAZA MARINA	32	34	2	6%
PUERTO PLATA	521	411	-110	-21%
PUNTA CATALINA	9	29	20	222%
RIO HAINA	1781	1713	-68	-4%
SAN PEDRO DE MACORÍS	173	112	-61	-35%
SANTA BÁRBARA	72	204	132	183%
SANTO DOMINGO	394	472	78	20%
<b>TOTAL</b>	<b>5,025</b>	<b>5,367</b>	<b>342</b>	<b>7%</b>
<b>Fuente: APORDOM</b>				

Gráfica No.15





<b>Cuadro No. 28</b>				
<b>COMPARATIVO DE EMBARCACIONES</b>				
<b>Año 2021 Vs. Año 2022</b>				
<b>PUERTOS Y TERMINALES</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>DIFERENCIAS</b>	<b>PORCENTAJE</b>
AMBE COVE	83	218	135	163%
ARROYO BARRIL	11	11	0	0%
AZUA	20	25	5	25%
BARAHONA	61	69	8	13%
BOCA CHICA	88	97	9	10%
CALDERA	39	42	3	8%
CAP CANA	0	2	2	0%
CAUCEDO	964	984	20	2%
LA CANA	275	295	20	7%
LA ROMANA	97	152	55	57%
LUPERON	175	191	16	9%
TAINO BAY	12	172	160	1333%
MANZANILLO	87	107	20	23%
ISLA CATALINA	0	16	16	0%
ISLA SAONA	0	3	3	0%
PEDERNALES	7	8	1	14%
PLAZA MARINA	40	34	-6	-15%
PUERTO PLATA	419	411	-8	-2%
PUNTA CATALINA	26	29	3	12%
RIO HAINA	1694	1713	19	1%
SAN PEDRO DE MACORÍS	114	112	-2	-2%
SANTA BÁRBARA	187	204	17	9%
SANTO DOMINGO	438	472	34	8%
<b>TOTAL</b>	<b>4,837</b>	<b>5,367</b>	<b>530</b>	<b>11%</b>
<b>Fuente: APORDOM</b>				

Si comparamos las Embarcaciones arribadas a los Puertos Dominicanos en el año 2022 con aquellas que atracaron durante el año 2021, se observa una desviación positiva de 530 embarcaciones, lo que representa un incremento notable del 11%. En valores absolutos, el mayor incremento se encuentra en los Puertos Taíno Bay, Amber Cove y La Romana con un total de 160, 135 y 55 embarcaciones respectivamente.

### **3.5 Descripción de los Puertos Comerciales Dominicanos**

#### **3.5.1 PUERTO LIBERTADOR O MANZANILLO DE MONTECRISTI**

##### **a) Situación actual del Puerto Manzanillo de Montecristi**

El Puerto Libertador o Manzanillo, se haya ubicado en la provincia de Montecristi, está localizado en la costa norte de República Dominicana, en la comunidad de Pepillo Salcedo, cercano al puerto, situado en la Bahía de Manzanillo, provincia de Montecristi, en las cercanías de la desembocadura del Río Dajabón (Ribas, 2018).

El Puerto de Manzanillo fue construido en los años cincuenta del siglo XX. Desde ese punto se importaban en el pasado grandes cargas de Clinker. Actualmente, no ocurre así. Sus operaciones se inclinan principalmente a la exportación de contenedores refrigerados, especialmente de banano, mayoritariamente orgánico

La longitud del muelle en Manzanillo es de 227.70 metros lineales y la profundidad del puerto es de 48 pies. La profundidad de atraque alcanza los 36-30-25 pies y el canal de entrada 600 metros lineales de ancho. Su círculo de maniobras es de 600 metros lineales de ancho y los atracaderos están acorde con la eslora de buques (Autoridad Portuaria Dominicana APORDOM, 2023a).

El presidente de la Asociación Dominicana de Productores de Banano (ADOBANANO), Elnio Durán, aseguró que ese sector está conforme con la forma como opera el puerto de Manzanillo, en Montecristi, donde más del 95% de las operaciones que se realizan benefician a los bananeros (Polanco, 2015).

Dijo igualmente el presidente de Adobanano que, cada semana a esa terminal llegan tres barcos que luego salen cargados de fruta, cuya importancia y presencia a nivel internacional es altamente reconocida, especialmente el tipo orgánico. (ADOBANANO. 2022).

El puerto “Libertador” (Manzanillo) fue construido por la compañía norteamericana “Grenade Company” en los años de la década de 1950, con el objetivo primordial de exportar grandes volúmenes de fruta de banano y productos derivados del mismo a los Estados Unidos de América principalmente, productos de los extensos campos de cultivo existentes en la provincia de Montecristi, propiedad de compañías bananeras (Ribas, 2018).

El Puerto usualmente llamado “Puerto de Manzanillo”, cuenta actualmente con un espigón de 447 metros de longitud, un muelle de 227 metros de longitud y 22 metros de ancho, con una cubierta de 3,3 metros sobre el nivel del mar, siendo el calado de 4,6 metros en el aproche y con aproximadamente 14,5 metros en el extremo inferior, (Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), 2021).

En presente, el ancho del muelle limita los trabajos de los buques y los movimientos de giro requeridos por los equipos y maquinaria de manipulación de contenedores, siendo una limitación para la operación de carga/descarga de los buques.

Actualmente, las operaciones se fundamentan en descargas de Clinker (materia prima para la fabricación del cemento), y de productos de exportación de productos agrícolas como: bananos, melones, limones, plátanos, mangos y cocos secos, principalmente dirigidos hacia algunos países de Europa como: Inglaterra y en menor cantidad hacia España, Noruega, Dinamarca, y Francia, También hacia Japón en Asia, y hacia Canadá en norte América. Además, exporta arena y grava a varias islas del Caribe como: Providenciales, las Islas Turcos y Caicos, Saint Thomas y Martinica.

**b) Características Técnicas del Puerto de Manzanillo.** Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM, 2023a).

Variación de Marea: 0,75 m

- Longitud de muelles: 227,70 m de líneas de atraque
- Calado en puerto: 14,5 m
- Calado de atraque: varía en función de la cercanía a tierra entre 11 y 7,5 m
- Canal de entrada: 600 metros lineales de ancho
- Círculo de maniobras: 600 m
- Tipo de muelle: En forma de espigón.

### **c) Caracterización de la Infraestructura portuaria e instalaciones existentes**

Las conexiones terrestres del municipio Pepillo Salcedo y el Puerto de Manzanillo con el resto del país se encuentran en malas condiciones, siendo muy dificultoso para el transporte de mercancías por discurrir por un terreno muy montañoso con muy inclinadas y largas pendientes. Para resolver esos inconvenientes, se han planificado trabajos de mejora de las vías de acceso a Puerto Manzanillo, además de otras conexiones estratégicas necesarias para el acceso al puerto, como la conexión vial Navarrete – Puerto Plata, en la que se está desdoblado la carretera, pasando de 2 a 4 carriles. Por otro lado, el Puerto dispone de una conexión ferroviaria en los campos de banano en la propia provincia de Montecristi, medio de transporte que era usada en el pasado para el movimiento de grandes cantidades de banano al puerto, para ser luego expedido por vía marítima.

Según la información facilitada por Plan Nacional de Carreteras de República Dominicana (PNCRD), están previstas la mejora y la construcción de varias carreteras, entre las que destacan:

- La carretera de la costa, también llamada “de los turistas”, que bordea toda la costa desde Puerto Plata hasta Manzanillo.
- Y la nueva carretera entre Santiago y el Puerto de Manzanillo, con la ejecución del tramo Mao – Guayubín – Las Matas – Manzanillo.

#### **Plan vial. Futura carretera Santiago - Manzanillo (PNCRD, 2017)**

En el año 2017, se constituyeron mesas de trabajo para definir la “Estrategia Nacional Marítimo-Portuaria” de República Dominicana, identificándose las actuaciones estratégicas en el ámbito portuario y viario, así como las necesidades de inversión en infraestructura marítima – portuaria y las necesarias acciones de apoyo al transporte terrestre hacia y desde las principales terminales portuarias del país, entre las que cabe destacar, por su influencia en la actividad actual o potencial de futuro. Con relación al área de Pepillo Salcedo se identificaron las siguientes:

- Corredor Navarrete – Manzanillo (responsable MOPC).
- Impulsar diseño del modelo de gestión de Puerto Manzanillo (responsable APORDOM y MEPyD).

La Bahía de Manzanillo, en donde se ubica el puerto, tiene unas condiciones naturales únicas que le permiten el desarrollo de diversas actividades relacionadas con el comercio marítimo. Entre algunas de sus principales ventajas cabe destacar:

- Gran calado, con un promedio de 15 metros en toda la Bahía, lo que evita acometer dragados.
- Canal de entrada de 600 metros de ancho.
- Litoral de 1.300 metros lineales, lo que permitiría el atraque de buques cercanos en mar abierto.
- El amplio espacio adyacente para almacenamiento de contenedores, encontrándose en la actualidad sin uso.
- Posición geográfica protegida del paso de huracanes, no habiéndose visto afectada en toda su historia por ningún huracán.
- Posee un rompeolas natural, con lo cual el oleaje en toda la zona es muy bajo, y las obras de abrigo a acometer serían mínimas.
- Sedimentación prácticamente inexistente.

#### **d) Relevancia económica del Puerto de Manzanillo de Montecristi**

Para resaltar la importancia económica del puerto, el historiador Reyes Sánchez, (2011) señaló en su libro “Océanos de tinta y papel: historia de la navegación y del desarrollo marítimo dominicano” que ya en 1959 esta terminal implantó un récord de exportación con más de ocho (8) millones de racimos de guineo enviados a Europa y a los Estados Unidos de Norte América. El Puerto Manzanillo movió en el año 2016 un 2,14% de los tráficos marítimos totales del Sistema Portuario del país.

En el año 2017, el Puerto registró un tráfico con un volumen total de 410 miles de toneladas, de las cuales 120 toneladas fueron importaciones (30,5% del total de 280 miles de toneladas en exportaciones (69,2%), y casi 1,25 miles de toneladas en mercancía en tránsito (0,3%). Con un tráfico de 0,41 millones de toneladas en ese mismo año, tuvo por tráficos principales la exportación de bananos y productos derivados del mismo, y la importación de carbón.

En cuanto a volumen por tipo de presentación, el principal tráfico del Puerto Manzanillo es la mercancía general no contenerizada, con 0,2 Mt (49,9%), seguido por los graneles sólidos, con 0,12 Mt (30,3%), y la mercancía contenerizada, con 0,08 Mt (19,9%). El Puerto muestra una cierta especialización en cuanto a la presentación de la mercancía y dispone en la actualidad de 2 servicios regulares semanales con Europa (en buques pequeños):

- El de la naviera Conti Lines / Marfret / Cool Carriers que lo enlaza con Amberes y Portsmouth (UK) (227 TEUs).
- El de la naviera GEEst que lo enlaza con Le Havre y Portsmouth (UK) (385 TEUs).

**e) Potencial de Mercado del Puerto de Manzanillo (Hoy Digital, 2019).**

El Puerto también reúne potencialmente todas las condiciones para convertirse en uno de los puertos de referencia tanto de República Dominicana como del Caribe en el futuro:

- Dispone de un mercado próximo de mucha carga potencial, y con actividad actual consolidada y desarrollada, aunque limitada.
- Posibilidad de servir de puerto a la economía del norte haitiano (industrias textiles (iniciativa HELP), Zonas Francas, y otros).
- Costo de mano de obra muy competitiva, y la no sindicalización de trabajadores portuarios.
- Amplias superficies de terreno, adyacente, sin uso actual para desarrollo de actividades logísticas, industriales y complementarias.
- Traslado para carga hacia la costa este de Estados Unidos, el Caribe, Centroamérica y Europa (posible funcionalidad futura).

Adicionalmente, el Puerto se ve apoyado por determinadas ventajas con que cuenta el país que incrementan sus posibilidades de convertirse en un puerto regional de alta demanda, y ayudar al país a convertirse en un importante polo de comercio marítimo, ventajas tales como:

- Economía de mayor tamaño del Caribe, y con una de las tasas de crecimiento económico mayor de América (en los últimos años, y también en los venideros según las proyecciones del Banco Mundial).
- Único país en el Caribe con acuerdos de libre comercio con los Estados Unidos de América (DR-CAFTA) y Europa.
- Mano de obra portuaria no sindicalizada (caso por ejemplo de Puerto Rico y Jamaica).
- Sistema político e institucional más amigable para la inversión extranjera.
- Cercanía de aeropuertos para fines comerciales (un aeropuerto en la misma provincia de Monte Cristi, además del aeropuerto internacional de Santiago).

Cabe destacar, asimismo, que la distancia desde el Puerto Manzanillo por vía marítima a algunos de los puntos de mayor tráfico marítimo del Caribe es:

1. Florida: 66,2 horas; 2. Cabo Haitiano (Haití): 3 horas (por vía terrestre 80 km); 3. Santiago de Cuba: 41 horas; 4. Puerto Rico: 36 horas; 5. Islas adyacentes (Bahamas e islas Trucas y Caicos): 24,9 horas; 6. Panamá: 90,5 horas; 7. Costa Rica: 96,5 horas; 8. Colombia: 72,3 horas y 9. Venezuela: 93,6 horas.

El Puerto de Manzanillo de Montecristi, tiene también grandes potencialidades para desarrollar el comercio entre República Dominicana y los mercados de la región, con el modelo de desarrollo basado en alianzas público-privadas, perfilándose así, como el principal Puerto dominicano en términos de movimiento comercial y de mayor competitividad y rentabilidad.

Adicionalmente, el Puerto presenta un real potencial para la captación tratamiento de diferentes tipos de tráfico y desempeño de distintas funcionalidades:

- La demanda potencial futura de Puerto Manzanillo estará condicionada por la evolución de su entorno y por la captación de tráfico de su hinterland, que actualmente utilizan otros puertos (incluyendo en República de Haití).
- Las condiciones económicas y sociales del hinterland actual y potencial del Puerto Manzanillo, derivadas del desarrollo de nuevas infraestructuras terrestres, nuevas instalaciones portuarias, y el consecuente desarrollo económico – industrial del entorno, unido a condiciones específicas de planificación futura, como pudiera ser la

especialización del puerto de Puerto Plata en tráficos de cruceros (aunque manteniendo algunos tráficos específicos de mercancías), permiten acometer una estimación aproximada de los potenciales tráficos que tendrá el Puerto de Manzanillo de Montecristi tras su ampliación en diferentes horizontes (2025 – 2035 – 2045).

Aumento de tráficos portuarios derivados de los desarrollos logísticos – industriales (Zonas Francas) en el entorno de Puerto Manzanillo, desarrollos ya planificados en diversos Estudios de influencia relacionados con la ampliación del puerto (desarrollo de Zonas Francas, Área energética, Planta de Regasificación...).

- Desarrollo futuro de la funcionalidad “hub” del puerto, teniendo en cuenta la existencia de diversas líneas marítimas regulares con escalas en puertos competidores del entorno de Puerto Manzanillo (si bien esta funcionalidad requiere de un estudio más profundo para la estimación de tráficos potencialmente captables por el puerto).
- Captación de otros tráficos provenientes de otros sectores y actividades diferentes a los ya citados, incluyendo potenciales tráficos captables de las regiones del norte – noreste de Haití, las cuales tendrían en Puerto Manzanillo una excelente puerta de entrada y salida de sus respectivas importaciones y exportaciones, tráficos que en la actualidad utilizan otros puertos del país para ello, como el Puerto internacional de la capital Puerto Príncipe (en francés: Port international de Port-au-Prince) de Puerto Príncipe en Haití.

### **Captación de potenciales tráficos portuarios del hinterland del Puerto Manzanillo de Montecristi y crecimiento de tráficos portuarios**

En la actualidad una parte importante de los tráficos portuarios del hinterland actual y potencial de Puerto Manzanillo utilizan otros puertos del país para expedir/recibir mercancía, especialmente mercancía general suelta y contenerizada, concentrándose principalmente en los puertos de Puerto Plata, Puerto Caucedo y Puerto Haina (que junto con el Puerto Manzanillo concentran el 99% de las exportaciones por vía marítima del hinterland, y casi el 87% de las importaciones del mismo).

Esto se debe en gran medida debido a la falta de infraestructuras e instalaciones adecuadas del Puerto Manzanillo para realizar estos tráficos y esos volúmenes en el



presente, y también a otros factores como la deficiente accesibilidad terrestre a Pepillo Salcedo, pueblo adyacente al puerto.

Con la ampliación y remozamiento de las infraestructuras del Puerto actual y las mejoras en las conexiones terrestres, el Puerto Manzanillo se convertiría en “un Puerto de Referencia” para la exportación e importación de mercancía en su hinterland actual y ampliado, previéndose una captación de los citados tráficos en gran medida.

Los futuros tráficos potenciales que podrá tener Puerto Manzanillo correspondientes a la captación de tráficos de su hinterland, y al crecimiento de los mismos para los años horizonte 2025 – 2035 – 2045, se han estimado mediante el análisis de los tráficos portuarios de República Dominicana en los últimos 25 años, además de ciertos hitos significativos como la que tuvo la entrada en funcionamiento del Puerto Multimodal Caucedo en el año 2004.

#### **f) Externalidades positivas del Puerto Manzanillo**

El entorno del Puerto Manzanillo de Montecristi cuenta con significativas ventajas, además de las ya citadas, entre las que cabe destacar, las existentes en los ámbitos físico, urbanístico, social y ambiental, todos favorables a la posibilidad de acometer una ampliación o nuevo proyecto del puerto:

- No existen problemas urbanísticos. Todo el entorno de Puerto Manzanillo cuenta con amplias superficies disponibles de titularidad pública, en las cuales podrían desarrollarse suelos industriales y empresariales, además de la ampliación del puerto, así como promover actividades auxiliares a la actividad portuaria, aprovechando las sinergias y economías de escala entre estas actividades (sector industrial, sector agroindustrial, sector logístico, sector energético, etc.).
- No existen problemas ambientales. El área de actuación (tanto de ampliación del puerto como de las superficies aledañas) está fuera del Parque Nacional Manglares de Estero Balsa, habiéndose estudiado por diversos expertos en la materia el lugar, y no estimándose impacto alguno sobre el mismo en el desarrollo de una actuación en el puerto. No obstante, y según dicta la normativa ambiental de República Dominicana, sería necesario la elaboración de un Estudio de Impacto Ambiental, que evalúe de forma rigurosa los

potenciales impactos ambientales que pudiera tener esta actuación en el medio en el que se encuentra.

- No existen problemas sociales. La población de Pepillo Salcedo es pequeña y de baja renta económica, no existiendo reticencias a un proyecto de ampliación del puerto, que por otro lado mejoraría la competitividad del entorno, mejorando su economía y generando empleos. Además, la inexistencia de sindicalización en la mano de obra portuaria supone una enorme ventaja frente a otros países en los que esto no es así.

#### **g) Proyectos futuros del Puerto Manzanillo**

[Estudio-Análisis de Alternativas de Rehabilitación / ampliación de Puerto Manzanillo. Mercado y dimensionamiento. Documento Final 22/10/2018, realizado por Teirlog Ingeniería-IGM, Auspiciado por el Ministerio de la Presidencia y el Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo-(MEPyD)].

Se han llevado a cabo varios diseños para el desarrollo del Puerto de Manzanillo de Montecristi, destacando los dos más importantes siguientes, por su elaboración más avanzada y detallada, estudios elaborados en relación a una posible ampliación del Puerto Manzanillo. Algunos de ellos se llevaron a cabo en su día por compañías privadas, cuando el puerto se encontraba concesionado a un grupo de empresas de Santiago de los Caballeros, pero no se tiene conocimiento de sus contenidos. Sin embargo, en los recientes años se han desarrollado algunas propuestas de ampliación del puerto, destacando algunas de ellas por su mayor grado de desarrollo, habiéndose realizado un diseño previo de la ampliación, incluyendo datos concretos de superficies, capacidades, áreas funcionales, e incluso instalaciones y actividades auxiliares vinculadas a la actividad portuaria, tanto en el recinto portuario como en su entorno. A continuación, se describen dos (2) de ellos:

##### **1. “Plan ANAMAR (Desarrollo de Pepillo Salcedo)”**

Desarrollado en base a la estimación de la necesidad de establecer un puerto de referencia en la costa norte de República Dominicana. Su diseño se ha basado en proyecciones de crecimiento del transporte marítimo mundial, previsiones de crecimiento socioeconómico del país, en el mercado existente de exportación/importación en las regiones del norte de República Dominicana y de Haití, las rutas marítimas regulares existentes en las cuales Puerto Manzanillo podría entrar desempeñando una función de “HUB” y la vocación del Puerto de

Puerto Plata de ser un puerto turístico con tráficos principalmente de cruceros, como principales consideraciones, [Estudio-Análisis de Alternativas de Rehabilitación / ampliación de Puerto Manzanillo. Mercado y dimensionamiento. Documento Final 22/10/2018, realizado por Teirlog Ingeniería-IGM, Auspiciado por el Ministerio de la Presidencia y el Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo-(MEPyD)].

En su fase más desarrollada el puerto de Manzanillo de Montecristi tendría una superficie total de 659.000 m<sup>2</sup>, con una longitud de línea de atraque de 1.609 m, 15 m de calado a lo largo de la misma, capacidad de descarga simultánea de 46.000 TEUs, pudiendo llegar a acoger el atraque simultáneo de 2 buques de clase EEE (18.000 TEUs) y 2 buques Panamax (5.000 TEUs), contando con las siguientes áreas funcionales:

- Depot de contenedores: 285.000 m<sup>2</sup>
- Área de aduanas: 7.000 m<sup>2</sup>
- Área de reparación de contenedores: 25.000 m<sup>2</sup>

### **Proyecto de la Dirección General de Desarrollo Fronterizo (DGDF)**

La Dirección General de Desarrollo Fronterizo (DGDF), elaboró un proyecto de ampliación del Puerto Manzanillo durante la pasada década, centrado en el desarrollo de un puerto multipropósito y de una Zona de Desarrollo Industrial. La propuesta estaba enfocada a la promoción de una Zona Especial de Desarrollo Industrial, Portuaria, Comercial y Tecnológica, aprovechando las infraestructuras actuales (Antiguo Parque Industrial y Puerto), en Manzanillo, con el propósito de contribuir al desarrollo socioeconómico de la región noroeste, y disponiendo de una superficie de 29 hectáreas en las que actualmente se ubican el citado Parque Industrial y el Puerto, existiendo, además, en las zonas este y oeste adyacentes, 189 hectáreas aproximadamente con potencial desarrollo y sin explotación de ningún tipo.

### **El diseño propuesto de ampliación del Puerto de Manzanillo de Montecristi, cuenta con las siguientes zonas:**

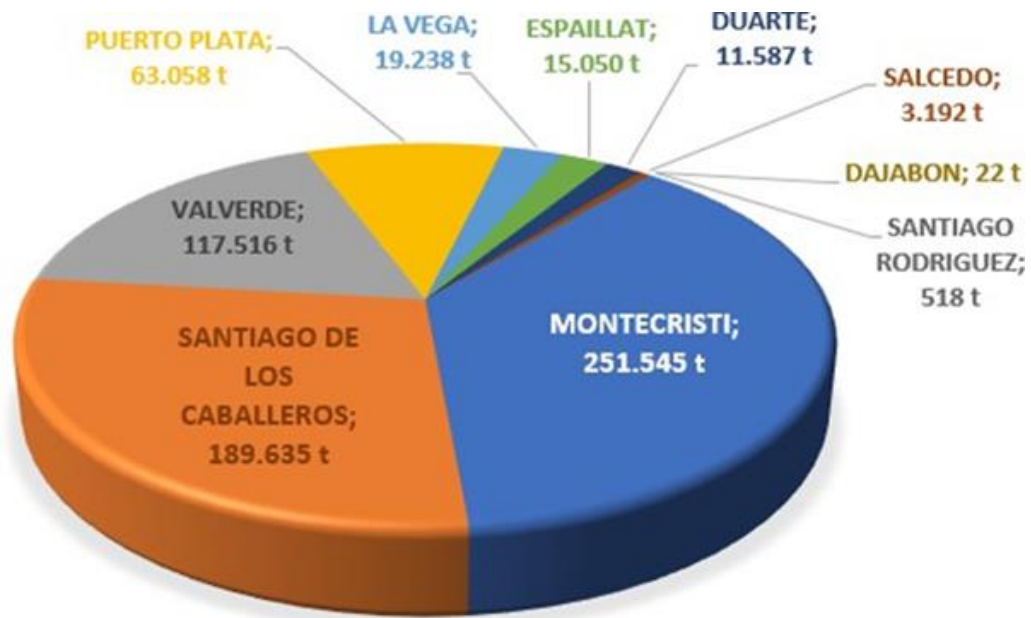
1. **Puerto** (para productos a granel al descubierto, Terminal de combustible y gas propano, Terminal de aceites y grasas comestibles, Terminal de granos, Terminal de Contenedores y Planta eléctrica).

2. **Pueblo** (un Pueblo propiamente dicho, un, Pueblo turístico, Áreas protegidas y Acceso vial terrestre moderno y efectivo).
3. **El hinterland** potencial del Puerto de Manzanillo incluye algunas regiones de gran desarrollo industrial como la provincia de Santiago, que concentra una parte significativa de las Zonas Francas de República Dominicana.

### **Hinterland del Puerto Manzanillo de Montecristi**

- El territorio de República Dominicana está dividido en 32 provincias.
- El Puerto Manzanillo se sitúa en la provincia de Monte Cristi, al noroeste del país.
- Teniendo en cuenta las características orográficas del país (la Cordillera Central, separa el noroeste del país con el suroeste, no existiendo vías de tránsito de mercancías que unan estas dos zonas a través de la cordillera), se puede concretar que el hinterland del Puerto Manzanillo abarca las provincias de: Monte Cristi, Puerto Plata, Santiago, Espaillat, Salcedo, Dajabón, Santiago Rodríguez, Valverde, y en parte de Duarte y de La Vega.
- En estas provincias se concentra una gran actividad productora agraria (café, cacao, banano y otros), así como importantes focos industriales, económicos y urbanos (en el entorno de la localidad de Santiago se concentra un gran número de Zonas Francas, con gran actividad manufacturera, entre otras).
- Las provincias de Montecristi, Santiago y Valverde (Mao) concentran el 85% del volumen de las exportaciones del hinterland potencial de Manzanillo, mientras que el destino de casi más del 60% de las importaciones es la provincia de Santiago.

Gráfica No.16



Santiago es la provincia del hinterland natural/potencial del Puerto de Manzanillo de Montecristi más importante en cuanto a las importaciones tanto por volumen (toneladas) como por valor (US\$), siendo el destino del 62,2% del volumen importado por vía marítima de todo su hinterland, y el 72,8% del valor. Esta provincia concentra el 57,7% del volumen importado de productos agrícolas, el 43% de productos de las industrias alimentarias, bebidas y tabaco (el 80% del valor total importado), el 70% de los tráficos de aparatos y material eléctrico importado, el 99,6% de los productos minerales importados, el 50% del material de transporte, y el 77,4% de las materias textiles y sus manufacturas.

El hinterland potencial del puerto de Manzanillo de Montecristi se utiliza en la actualidad mayoritariamente en el Puerto de Puerto Plata y en los principales puertos del sur para las importaciones, y los puertos del norte para exportar. Las mercancías exportadas del hinterland potencial del Puerto Manzanillo utilizan como puertos de salida principalmente (70%) los puertos del norte: el Puerto Manzanillo (47%) y el Puerto de Puerto Plata (23%), y secundariamente, los Puertos Caucedo (17%) y Haina (12%).

Si se efectuara el análisis utilizando el valor de la mercancía transportada en (US\$), la distribución cambiaría, siendo Puerto Plata (40%) el principal puerto, seguido por Puerto Río Haina Oriental

(28%), seguido por el Puerto Caucedo (19%) y, por último, el Puerto Manzanillo (12%), cuya mercancía es de gran tonelaje, pero de menor valor unitario. Por otro lado, en la actualidad el 90% de las importaciones de bienes se concentran principalmente en el Puerto de Puerto Plata (44%) y en los puertos del sur: Haina (27%) y Caucedo (19%), teniendo el Puerto Manzanillo solamente el (7%), o el cuarto puerto en volumen de importación manipulada. Atendiendo al valor de la mercancía en (US\$) el orden varía sensiblemente: Puerto Caucedo (37,3%), Puerto Plata (28,9%), Puerto Río Haina Oriental (24,3%), el Puerto de Santo Domingo (5%), mientras que el Puerto Manzanillo solamente importa el 0,59% en valor de la mercancía. La demanda potencial futura de Puerto Manzanillo estará condicionada por la evolución de su entorno y por la captación de tráficos de su hinterland, que actualmente utilizan otros puertos (incluyendo en Haití). [Estudio-Análisis de Alternativas de Rehabilitación /ampliación de Puerto Manzanillo. Mercado y dimensionamiento. Documento Final 22/10/2018, realizado por Teirlog Ingeniería-IGM, Auspiciado por el Ministerio de la Presidencia y el Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo-(MEPyD)].

Las condiciones económicas y sociales del hinterland actual y potencial del Puerto Manzanillo, derivadas del desarrollo de nuevas infraestructuras terrestres, de nuevas instalaciones portuarias, y el consecuente desarrollo económico – industrial del entorno, unido a condiciones específicas de planificación futura, como pudiera ser la especialización del puerto de Puerto Plata en tráficos de cruceros (aunque manteniendo algunos tráficos específicos de mercancías), permiten acometer una estimación aproximada de los potenciales tráficos que tendrá el Puerto de Manzanillo tras su ampliación en diferentes horizontes (2025 – 2035 – 2045), [Estudio-Análisis de Alternativas de Rehabilitación /ampliación de Puerto Manzanillo. Mercado y dimensionamiento. Documento Final 22/10/2018, realizado por Teirlog Ingeniería-IGM, Auspiciado por el Ministerio de la Presidencia y el Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo-(MEPyD)].

Los potenciales tráficos del futuro Puerto de Manzanillo estarán condicionados por diferentes segmentos de demanda:

Aumento de los tráficos import–export mediante la captación de tráficos existentes en el hinterland actual y potencial de Puerto Manzanillo que actualmente emplean otros puertos para su expedición y recepción (Puerto Caucedo, Puerto Plata o Puerto Haina), así como el crecimiento futuro de los mismos, y de los propios de Puerto Manzanillo existentes en la actualidad.

Aumento de tráficos portuarios derivados de los desarrollos logísticos – industriales (Zonas Francas) en el entorno de Puerto Manzanillo, desarrollos ya planificados en diversos Estudios de influencia relacionados con la ampliación del puerto (desarrollo de Zonas Francas, Área energética, Planta de Regasificación,).

Desarrollo futuro de la funcionalidad “Hub” del Puerto Manzanillo, teniendo en cuenta la existencia de diversas líneas marítimas regulares con escalas en puertos competidores del entorno del Puerto (si bien esta funcionalidad requiere de un estudio más profundo para la estimación de tráficos potencialmente captables por el Puerto Manzanillo).

Captación de otros tráficos provenientes de otros sectores y actividades diferentes a los ya citados, incluyendo potenciales tráficos captables de las regiones del norte – noreste de Haití, las cuales tendrían en el Puerto Manzanillo una excelente puerta de entrada y salida de sus importaciones y exportaciones, respectivamente, tráficos que en la actualidad usan otros puertos del país para ello, como Puerto Príncipe.

**Cuadro No. 29**

<b>Exportaciones</b>	<b>Actualidad – Año 2025</b>	<b>Año 2025 -Año 2035</b>	<b>Año 2035 –Año 2045</b>
<b>Mercancía general suelta</b>	8,2%	4,1%	2,1%
<b>Mercancía contenerizada</b>	7,2%	3,6%	1,8%

**Fuente:** Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo de República Dominicana

**Cuadro No. 30**

<b>Importaciones</b>	<b>Actualidad – Año 2025</b>	<b>Año 2025 – Año 2035</b>	<b>Año 2035 – Año 2045</b>
<b>Mercancía general suelta</b>	0,7%	0,4%	0,2%
<b>Mercancía contenerizada</b>	9,7%	4,9%	2,4%

**Fuente:** Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo de República Dominicana



## PUERTO IMPORT/EXPORT AL SERVICIO DE SU HINTERLAND

La captación de tráficos portuarios del hinterland del Puerto Manzanillo se verá asimismo potenciada por el desarrollo logístico e industrial de su entorno próximo.

Los diversos estudios sobre una posible ampliación futura del Puerto de Manzanillo de Montecristi, anteriormente mencionados (los desarrollados por ANAMAR, el MOPC, y la D.G. de Desarrollo Fronterizo) elaboraron diseños preliminares de la ampliación del puerto, contemplando también el desarrollo de áreas de actividades económicas diversas en el entorno del puerto, incluyendo Parques Industriales, Zonas Francas, un Área Energética o una Planta Desgasificadoras.

El desarrollo de estas áreas atraerá nuevos tráficos portuarios de importación y generarán nuevos tráficos de exportación. La estimación de qué volúmenes de tráficos generarán y/o atraerán es una labor de gran detalle, que depende de diversos factores (superficie desarrollada, naturaleza de las empresas que se implantarán, etc.), por lo cual, el equipo consultor, que cuenta con dilatada experiencia en planificación de plataformas logísticas – industriales, ha realizado una aproximación de los tráficos estimados de forma preliminar que podrían generarse según ratios (razones) de toneladas/hectáreas que manejan de proyectos de características similares.

Para ello, se han empleado bases de datos provistas por el Gobierno de República Dominicana, una de las cuales contenía los volúmenes de tráficos portuarios generados y atraídos por las Zonas Francas del país, que junto con las superficies de naves construidas y ocupadas en el total de Zonas Francas del país ha permitido, primero estimar la superficie bruta total de Zonas Francas de República Dominicana, y segundo el ratio o razón de toneladas por hectárea que genera y atrae de media una Zona Franca en el país:

-Ratio (razón) de exportación de Zonas Francas 1.320 t/ha

-Ratio (razón) de importación de Zonas Francas 2.085 t/ha

En el año 2025, con un desarrollo estimado de 50 ha. (de carácter orientativo, sujeto a futuras precisiones), se generaría un volumen de tráficos portuarios de 0,17 Mt (más de 28.000 TEUs); en el año 2035, con un desarrollo de hasta 250 ha. se generarían un volumen de tráficos de



0,85 Mt (142.000 TEUs); y finalmente, en el año horizonte 2045, con un desarrollo total de Zonas Francas de 500 ha, se generarían un volumen de tráfico de 1,7 Mt (284.000 TEUs)

**Flujos Import / Export generados por el desarrollo de Zonas Francas en  
Puerto Manzanillo. 2025 – 2035 – 2045**

**Cuadro No. 31**

Volumen (toneladas)			
	2025	2035	2045
	50 ha	250 ha	500 ha
<b>EXPORT</b>	65.966	329.831	<b>659.662</b>
<b>IMPORT</b>	104.191	520.953	<b>1.041.906</b>
<b>TOTAL</b>	<b>170.157</b>	<b>850.784</b>	<b>1.701.568</b>
TEUs			
<b>TOTAL</b>	<b>28.359</b>	<b>141.797</b>	<b>283.595</b>
Estimando un desarrollo continuado en el tiempo de las Zonas Francas en el entorno del Puerto Manzanillo, se obtiene lo expuesto en el cuadro No. 31, anterior.			

Partiendo de la infraestructura y características naturales que poseen el Puerto de Manzanillo de Montecristi y su posición geográfica destacando su cercanía con el principal socio comercial de República dominicana, los Estados Unidos de América, sigue representando una gran oportunidad del estado dominicano de aprovechar esas fortalezas y oportunidades para convertirlo en el de mayores operaciones de las exportaciones e importaciones del país.

### **3.5.2 PUERTO DE PUERTO PLATA**

**a) Situación actual del Puerto de Puerto Plata** (Autoridad Portuaria Dominicana, 2020a).

El Puerto de Puerto Plata se encuentra localizado en la ciudad San Felipe de Puerto Plata, provincia de Puerto Plata. Puerto Plata, ubicado en el norte del país a 20 kilómetros del

aeropuerto internacional de la Unión, cuenta con 6 muelles y una profundidad máxima de 10 metros.

El Puerto de Puerto Plata es el principal puerto de la costa norte del país y se utilizaba anteriormente para las operaciones de carga y varios movimientos militares. Aunque el gobierno reconstruyó la antigua terminal para las operaciones comerciales de cruceristas y pasajeros. Es el tercer puerto más importante del país, y cuenta con dos (2) terminales, una de ellas en la actualidad fue reparada por el gobierno para proveer las operaciones de buques cruceros turísticos, y es conocida como el “Muelle Viejo”. La otra terminal se encuentra funcionando actualmente y es apodada “Muelle Nuevo”.

Es el principal puerto comercial en la costa norte de la República Dominicana, uno de los más antiguos del país. Sus operaciones están basadas en el manejo de contenedores, carga general, cargas al granel, combustibles y manejo de cruceros turísticos. Es el único en esta área que recibe el grano a granel, cargas generales, contenedores de carga y de combustible líquido para dos plantas de energía-CEPP y GSF.

#### **b) Características Técnicas del Puerto de Puerto Plata) (Apordom, 2023b).**

Es un puerto natural en la posición latitud 19°49 N y longitud 70° 42 W, cuenta con un calado de 32 pies en puerto, un canal de entrada de 115 metros de ancho, un círculo de maniobra de 300 metros y una profundidad de 60 pies.

- Zona Horaria: -4 GMT
- Variación de Marea: 0.75 M
- Longitud de muelles
- Profundidad del puerto: 9.16 metros
- Profundidad de atraque: 9.1 Metros
- Canal de entrada: 12 Metros
- Círculo de maniobras: 400 metros
- Tipo de atracadero: En forma de espigón
- Balizamiento: 5 boyas (1 recalada, 2 verdes, 2 rojas)
- Enfilación: 2180
- Faro: Torre de acero Amarilla
- Destello: 2 segs
- Período: 6 segs
- Alcance: 18 millas
- Elevación: 137 pies

### c) Caracterización de la Infraestructura portuaria e instalaciones existentes

Es un puerto natural en la posición latitud 19°49 N y longitud 70° 42 W, cuenta con un calado de 32 pies en puerto, un canal de entrada de 115 metros de ancho, un círculo de maniobra de 300 metros y una profundidad de 60 pies.

<b>Especificaciones de Infraestructura del Puerto de Puerto Plata</b>	
<b>Muelles</b>	2
<b>Profundidad de canal de entrada</b>	12 metros (39.4 pies)
<b>Balizamiento</b>	5 boyas: 2 verdes, 2 rojas, 1 de recalada
<b>Longitud de muelles</b>	Muelle Nuevo: 291.3 metros (955 pies) Muelle Viejo: 152.8 metros (501 pies)
<b>Círculo de maniobras</b>	400 metros (1,312.8 pies)
<b>Operaciones</b>	Carga y descarga: combustible, contenedores, carga general, buques turísticos.
Elaboración propia con base a información de la Asociación de Navieros de República Dominicana	

### d) Relevancia económica del Puerto de Puerto Plata

El 15 de enero del 2019, se dio inicio a los trabajos de reconstrucción del viejo muelle y la construcción de una nueva terminal para recibir barcos comerciales y de cruceros por la importancia y ubicación estratégica del puerto, dado que el Puerto de Puerto Plata es el destino número uno en llegada de cruceros al país.

La terminal nueva es usada como puerto comercial con capacidad para recibir simultáneamente buques de contenedores y carga general. Mientras que los buques petroleros o de combustible utilizan boyas fondeadas que se encuentran dentro de la bahía provistas de tuberías, que están conectadas a terminales en tierra y permiten a los buques amarrar y descargar el petróleo sin necesidad de ingresar al puerto. Hasta entonces, sus operaciones estaban basadas en el manejo de contenedores, carga general, carga a granel y combustibles.

Entre los productos exportados de la provincia de Puerto Plata, se encuentran, baúles y maletas, con un valor de USD 4,385.94 millones, billeteras y portamonedas con valor de USD 1,065.35 millones, vinos de uvas frescas valorados en USD 968.68 millones, entre otros.

### **e) Potencial de Mercado del Puerto de Puerto Plata**

El Puerto reúne potencialmente todas las condiciones para convertirse en uno de los puertos de referencia estratégica para recibir buques tipo crucero en República Dominicana:

- Dispone de un mercado próximo de mucha carga potencial, y con actividad actual consolidada y desarrollada.
- Costo de mano de obra muy competitiva, y no sindicalización de trabajadores portuarios con tradición comercial y capacitación turística.
- Amplias superficies de terreno sin uso actual, adyacente, para desarrollo de actividades logísticas, industriales y complementarias.
- Próximo a un centro turístico y hoteles desarrollado.

Adicionalmente, el Puerto se ve apoyado por determinadas ventajas del país que incrementan sus posibilidades de convertirse en un puerto regional de alta demanda en el norte, y ayudar al país a convertirse en un importante polo de comercio marítimo, con ventajas tales como:

- Mano de obra portuaria no sindicalizada con amplia y larga experiencia turística.
- Sistema político e institucional más amigable para la inversión extranjera.
- Cercanía de aeropuerto internacional de Santiago para fines comerciales.

Cabe destacar asimismo de la distancia cercana al Puerto Manzanillo por vía marítima y a algunos de los puntos de mayor tráfico marítimo del Caribe (ver distancia del Puerto Manzanillo a otros puntos en el caribe y Centroamérica).

El puerto de Puerto Plata tiene también grandes potencialidades para desarrollar el comercio entre República Dominicana y mercados turísticos y de comercio de la región, con un modelo de desarrollo basado en alianzas público-privadas. El Puerto está perfilándose como uno de los principales Puertos dominicanos en términos de movimiento comercial de turistas transformándolo en un puerto de mayor competitividad y rentabilidad:

- Las condiciones económicas y sociales del hinterland actual y potencial del Puerto de Puerto Plata, derivadas del desarrollo de nuevas infraestructuras terrestres, nuevas instalaciones portuarias, y el consecuente desarrollo económico – industrial del entorno, unido a condiciones específicas de planificación futura, como pudiera ser la especialización

del puerto de Puerto Plata en tráficos de cruceros (aunque manteniendo algunos tráficos específicos de mercancías), permiten acometer una estimación aproximada de los potenciales tráficos.

### **Captación de potenciales tráficos portuarios del hinterland del Puerto de Puerto Plata y crecimiento de tráficos portuarios**

En la actualidad una parte importante de los tráficos portuarios del hinterland actual y potencial del Puerto de Puerto Plata utilizan otros puertos del país para expedir/recibir mercancía, especialmente mercancía general suelta y contenerizada, concentrándose principalmente en los Puertos de Caucedo y Haina (que junto con el Puerto Manzanillo concentran el total de las exportaciones por vía marítima del hinterland, y casi el 90% de las importaciones del mismo).

#### **e. Externalidades económicas relacionadas al Puerto de Puerto Plata**

La terminal de cruceros Taíno Bay recibió durante el año 2022 la cantidad de 300 mil pasajeros y 195 tripulantes, que totalizaron casi medio millón de viajeros (Gilbert, 2023).

Con la apertura de la terminal se recibieron 300 mil cruceristas, 195 mil tripulantes y 190 cruceros. En momentos del COVID-19 estaba cerrando, lo que provocaba que los barcos no vinieran llenos.

El grupo ITM puso de manifiesto que en lo que va del presente año 2023 han recibido 17 cruceros, que trajeron 41 mil pasajeros y 19 mil tripulantes que juntos suman 60 mil viajeros y todavía resta de la temporada alta lo que falta de enero, febrero, marzo y abril, 2023. El grupo igualmente reveló que, los cruceristas que han llegado por la terminal Taíno Bay, en sentido general, han quedado contentos y satisfechos por la experiencia positiva que han vivido dentro de la terminal y durante su visita a la ciudad de San Felipe de Puerto Plata (Gilbert, 2023).

El Grupo ITM (“ITM-Group”) dijo que los cruceristas tienen un acceso libre hacia el centro histórico de la ciudad de Puerto Plata, donde está el parque Central, los comercios a donde se traslada caminando con facilidad y sin mucho esfuerzo. “La verdad es que los cruceristas han estado muy contentos y agradecidos con la calidez de los puertoplateños. Los habitantes de Puerto Plata están demostrando que están preparados para ser grandes anfitriones de los turistas que visitan su hermosa ciudad”. El Grupo ITM proyecta que si Amber Cove trae más 800 mil pasajeros y si las embarcaciones que tocarán a Taíno Bay en el año que discurre transportan más de 700 mil

viajeros, a Puerto Plata llegarán este año 2023 más de un millón quinientos mil cruceristas y tripulantes.

Tomando en cuenta la relación histórica del turismo de Puerto Plata y que en las costas del nordeste hasta Samaná no existen puertos habilitados para comercio en grandes escalas y turísticas, el mismo representa uno de los más importantes y proyección, sustentado además por su ubicación geográfica y con los Estados Unidos, Canadá, Puerto Rico y gran parte de las Antillas.

### **3.5.3 PUERTO DUARTE-ARROYO BARRIL, SAMANÁ**

#### **a) Situación actual del Puerto Duarte en Arroyo Barril, Samaná (Apordom, 2023c).**

Situado en la Zona Nordeste, Provincia Samaná. Sus operaciones actuales se basan en la recepción de carga general suelta y de buques turísticos.

Por otro lado, el autor de ‘Océanos de tinta y papel’ Reyes Sánchez, (2011), relata que el puerto de Samaná fue construido por la firma “Conde & Asociados” entre julio de 1973 y febrero de 1976 e inaugurado en 1977, como puerto libre para el acopio, depósito y comercialización de mercancías de todo tipo, libre de impuestos.

Durante los años de 1980 y 1990 se utilizó para las exportaciones de piña de la frutera transnacional norteamericana “Dole Fruit Company”. “Bahía Cruise Services” una empresa de cruceros, opera en un fondeadero para barcos turísticos contiguo a Cayo Levantado, bajo supervisión del Administrador del Puerto de Samaná. En la temporada alta de cruceros 2010/2011 recibió más de 100 barcos y más de 200,000 turistas, según el historiador.

**b) Características Técnicas del Puerto Duarte en Arroyo Barril, Samaná (Apordom, 2023c).**

**Posición Geográfica**

Latitud: 19° – 12. ‘N

Longitud: 69° – 19. ‘W

Zona Horaria: -4 GMT

- Variación de Marea: 0.75 M
- Longitud de muelles: 229.5 metros
- Profundidad del puerto: 38 pies
- Profundidad de atraque: 29-31 pies
- Canal de entrada: 300 metros lineales
- Profundidad de canal de entrada: 36 pies
- Círculo de maniobras: 450 metros
- Balizamiento: 20 boyas (6 marcadores, 5 verdes, 9 rojas)
- Rumbos: 2940 por 9.06 MN

**Recomendados Para atracar**

- 2600 por 1.6 MN
- 3030 por 2.07 MN
- 2510 por 3.33 MN
- 2890 por 3.33 MN
- 0070 por 2.26 MN

**Operación**

- Carga y Descarga

**c) Caracterización de la Infraestructura portuaria e instalaciones existentes**

El incremento en la demanda del sector logístico, debido al aumento significativo de los volúmenes comercializados de mercancías y el transporte de pasajeros, ha creado nuevas oportunidades para el desarrollo del sistema logístico mundial. Esto supone que los países que

se encuentran involucrados en este sistema deben enfrentar los nuevos retos que trae este crecimiento en la movilidad internacional.

Para poder asegurar que este proceso pueda ser sostenible y tener éxito a largo plazo, los países deberán hacer muchas mejoras y cubrir las exigencias y necesidades que surjan para llegar a ser competitivos. República Dominicana se encuentra muy enfocada en ser parte de esta nueva oportunidad. Además, tiene una ubicación geográfica privilegiada que le favorece para establecerse como un importante centro logístico.

República Dominicana ha tomado la iniciativa de mejorar su infraestructura portuaria y ampliar sus servicios logísticos con el fin de tener una mayor capacidad y satisfacer la demanda creciente del mercado global.

Es por esto, que realiza la ampliación y transformación de puertos como el Puerto Duarte en Samaná. Esta ampliación, generará un aumento significativo en el tránsito de buques y ha creado las condiciones para que mega barcos puedan arribar a las instalaciones portuarias. República Dominicana se ve entonces en la necesidad de integrarse a este sistema, optimizar su infraestructura con la modernización portuaria para aceptar mega busques, realizar trasbordos y brindar otro tipo de servicios.

República Dominicana ya inició un proceso para lograr convertirse en un “HUB” internacional. Esto traería consigo una gran cantidad de beneficios, como un mayor crecimiento de la economía dominicana, una superior competitividad y el desarrollo del país, debido a la inversión extranjera directa que atraería, los incentivos del gobierno y el incremento en la cantidad de buques que ingresarían a los puertos, dinamizando el sector.

#### **d) Relevancia económica del Puerto Duarte en Arroyo Barril, Samaná**

La Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM) y la Dirección General de Alianza Público-Privada (DGAPP) iniciaron el proceso de conversión del Puerto Duarte en Arroyo Barril, provincia Samaná. La iniciativa propone la explotación de la zona como un destino turístico para el desarrollo de un Puerto de cruceros, que permitirá la utilización efectiva de la infraestructura existente con las mejoras necesarias para lograr el arribo de embarcaciones de mayor tamaño de la industria de cruceros (con hasta 8,500 pasajeros) y la recepción de turistas de todo el mundo. Del mismo modo, se propone la construcción y desarrollo de una facilidad turística complementaria.



### **e) Potencial de Mercado del Puerto del Puerto Duarte en Arroyo Barril, Samaná**

La Dirección General de Alianzas Público-Privadas (Dgapp), destacó y la adjudicación en febrero de 2023 del proyecto de adecuación y conversión del puerto Duarte en Arroyo Barril, Samaná, bajo el modelo de alianza público-privada (APP). La obra había sido adjudicada bajo contrato de concesión a 30 años en el 2008, firmado entre la empresa “Valey Force Corporation” y el Estado Dominicano. (Dirección General de Alianzas Público-Privadas, 2023).

Se trata de la rehabilitación y conversión del puerto Duarte, incluyendo la construcción de una terminal de cruceros, la adecuación con la que se busca ampliar la llegada de cruceristas al país (400,000 anuales a partir del 2026) y potenciar el desarrollo de la provincia de Samaná y zonas aledañas (Dgapp, 2023).

Con esta adjudicación se logró el primer proyecto de infraestructura bajo el esquema Alianzas Publico-Privadas (APP) en el país, para la rehabilitación y conversión del Puerto Duarte, en Arroyo Barril, Samaná, en una terminal de cruceros y facilidad turística complementaria, un logro extraordinario para una institución con apenas dos años y siete meses”. Con la obra se logra un hito para el país y para la institución, con una infraestructura turística "de primer nivel", realizada bajo el amparo de la Ley 47-20 de alianzas público-privadas, promulgada el 20 de febrero del año 2020.

### **3.5.4 PUERTO LA ROMANA**

#### **a) Situación actual del Puerto La Romana (Apordom, 2023e).**

La ciudad de “La Romana” debe su origen al puerto natural que existe en su costa. Este se encuentra en la desembocadura del río Dulce. Existe un faro que se observa al Este de la entrada del río. El Puerto La Romana está localizado en la zona Este de la República Dominicana, en la Provincia La Romana. Este Puerto fue originalmente un muelle maderero, entre los años 1890 y 1915. El actual puerto La Romana, propiedad de la “Corporación Central Romana”, fue construido en 1954 por el sector privado, por la anterior empresa “South Puerto Rico Sugar Company” con la finalidad de centrarse en la actividad de exportación de azúcar y melaza y para las importaciones de maquinaria y accesorios, así como de cargas de particulares (dedicado a las operaciones de carga general en contenedores, sueltas y a granel).

La terminal comercial del puerto se especializa en la exportación de azúcar y “furufalla” u “hojarasca” (cosas de gran cuerpo y poco peso) e importación de carga general, el transporte de combustibles y ocasionalmente carga en contenedores.

El Puerto está ubicado en la desembocadura del río Chavón y funciona dentro de las instalaciones de la empresa Central Romana. Tiene dos atracaderos: el muelle comercial y la terminal turística, que funcionan en la margen oriental y occidental, respectivamente. Sus operaciones incluyen: la exportación de azúcar y melaza, producida en la Central Romana; además, el manejo de carga en contenedores, cargas sueltas (zona franca); y combustibles; además del servicio de buques cruceros (Apordom, 2023e).

La terminal turística fue construida por la empresa “Central Romana” y la empresa “Costa Cruise Line” en los años 2002-2003. La empresa Central Romana inauguró las nuevas áreas de la terminal del Puerto Turístico de la Romana con una inversión superior a los US\$15 millones de dólares. El muelle turístico está concebido para recibir buques cruceros, y manejar el embarque y desembarque de pasajeros cruceristas (WordPress.com, 2012).

En la terminal turística se duplicaron las áreas de esparcimiento para los pasajeros, dotándolas con una piscina, bares y restaurantes temáticos, tiendas y amenidades, así como el desarrollo de espacios donde los visitantes pueden apreciar las artesanías de producción local artesanal, compartiendo directamente con los artistas y artesanos (Casa de Campo Living, 2022).

## **b) Características técnicas del Puerto La Romana (Apordom, 2023e)**

### **Posición Geográfica**

Latitud: 18° – 27. ‘N

Longitud: 69° – 18. ‘W

### **Datos Técnicos:**

- Zona Horaria: -4 GMT
- Variación de Marea: 0.50 M
- Longitud de muelles: 100 Metros
- Longitud Margen Occidental: 220 metros
- Longitud Margen Oriental: 200 metros
- Profundidad: 11.3 Metros

- Calado: 34 pies
- Canal de entrada: 60 metros (ancho) 40 pies (profundidad)
- Profundidad de canal de entrada: 240 metros
- Círculo de maniobras: Margen Occidental – Manejo de carga (220 metros de longitud) Margen Oriental – Manejo de pasajeros (200 metros de longitud)
- Balizamiento: 2 boyas (1 rojas, 1 verde)
- Enfilación: 3460
- Faro: Torre de acero blanca y negra
- Destello 1 Seg.
- Período 6 Seg.
- Alcance 15 M
- Elevación 90 Pies

#### **c) Caracterización de la Infraestructura portuaria e instalaciones existentes**

Las conexiones terrestres del Puerto la Romana y Central Romana con el resto del país se encuentran en buenas condiciones, siendo relativamente poco dificultoso para el transporte de mercancías por discurrir por un terreno muy plano y bien conservado.

Se planificaron trabajos de mejora de las vías de acceso al Puerto La Romana, además de otras conexiones estratégicas para el puerto, como la conexión ferroviaria de la empresa Central Romana.

La infraestructura portuaria del puerto turístico La Romana se ha mantenido en un nivel óptimo, acorde con los avances y la evolución de la actividad portuaria internacional, con la utilización de oportunas estrategias logísticas (Central Romana, 2022).

#### **d) Relevancia económica del Puerto La Romana**

El Puerto Turístico de La Romana inició sus operaciones en diciembre del año 2002 y desde entonces se ha convertido en un puerto multi propósito, donde no sólo se reciben buques de “homeport” o puerto madre, sino también cruceros de visitantes y excursionistas, donde los pasajeros pueden desembarcar y disfrutar de las bondades del destino turístico. Durante los últimos 20 años, el puerto ha recibido unos 2,150 buques de cruceros con más de cinco millones de vacacionistas y se estima que a raíz de la actividad comercial y turística de cruceros de esta

terminal portuaria, la comunidad de La Romana, la región Este y el país han percibido una derrama económica superior a los US\$ 400 millones de dólares (Rosario, 2022).

La estrategia logística es un pilar fundamental de una empresa. Una correcta ejecución, junto a una buena gestión y administración de todos los componentes de una compañía, favorece a la competitividad y al crecimiento económico. La combinación corporativa estratégica de producción y puerto de exportación de bienes y servicios turísticos implementada por la empresa Central Romana, ha sido una estrategia logística exitosa.

### **3.5.5 PUERTO LA CANA**

#### **a) Situación actual del Puerto La Cana (Mardom, 2018).**

Mediante el Decreto presidencial 387-18 de 16 octubre de 2018, se dispuso la habilitación del Puerto marítimo privado de combustible de carácter internacional denominado “Puerto La Cana”, localizado en la provincia San Pedro de Macorís, desarrollado por la Sociedad Comercial “Coastal Petroleum Dominicana, S.A”. quien es propietaria y opera la instalación de la Terminal Marítima de San Pedro, ubicada en la costa Este de República Dominicana. La facilidad está ubicada a aproximadamente 6 kilómetros al este del Puerto de San Pedro de Macorís.

El gobierno dominicano, a través de Autoridad Portuaria Dominicana, inauguró en 26 de octubre de 2018 “el Puerto La Cana”, construido por la empresa “Coastal Petroleum Group” con un costo de RD\$ 6,250,000,000.00. La construcción tomó alrededor de 40 meses. El Puerto cuenta con todos los requisitos técnicos en materia marítima y portuaria y funciona con los más altos estándares internacionales. Se constituye así, como “*el primer puerto verde de República Dominicana*” (Revista Factor de éxito, 2018; Autoridad Portuaria Dominicana, 2020).

La Terminal Marítima de “Coastal Petroleum Dominicana, S.A.” es operada exclusivamente para las actividades de importación, almacenamiento, trasbordo, reexportación y tránsito internacional de productos derivados del petróleo y demás combustibles. Este puerto marítimo es considerado como zona primaria aduanera, bajo la supervisión y fiscalización de la Dirección General de Aduanas. Vale precisar que la

Sociedad comercial “Coastal Petroleum” está certificada como “Operador Económico Autorizado”, además de ser un “HUB” para la distribución nacional e internacional de combustibles.

#### **b) Características técnicas del Puerto La Cana (Mardom, 2023)**

La Terminal Marítima ofrece dos amarres que comprenden independientes amarrar y amamantar delfines para acomodar el camión cisterna de diseño en operaciones de atraque y amarre de buques. Tiene un calado de 15.5 metros, para lo cual fue necesario un dragado de casi un millón de metros cúbicos.

Cada litera también incluye una plataforma de carga que proporciona productos, tuberías y conexiones múltiples, y brazos de carga que permiten dos operaciones de descargas/cargas simultáneas de productos. Cada atracadero proporciona un área con una longitud de 275m y una anchura de 90 m. La profundidad disponible de la línea de lodo en el muelle de atraque y giro es -15m.

Las ayudas a la navegación se proporcionan a definir el canal de navegación disponible para la alineación de áreas y canales, así como los límites del área de maniobra disponible.

- Anclaje: El anclaje puede ser obtenido alrededor de una milla al sur de Faro de Pescadero a fondo sobre 18 metros El piloto indicará el mejor lugar si lo solicita:
- Rango de marea y caudal: 0,34 m/1,1 pies
- Restricciones: solo luz diurna para maniobras
- Densidad del agua: agua salada, 1.025
- Practicaje: El práctico y capitán de puerto puede ser contactado en el canal 16 de VHF.
- El piloto generalmente se encuentra con el buque alrededor de 5 cables al sur de 1 boya de luz (mano de babor), pero con mal tiempo, el buque debe esperar dos millas y media más lejos mar adentro.

### **c) Caracterización de la Infraestructura portuaria e instalaciones existentes**

La terminal está equipada con la infraestructura necesaria para respaldar el atraque de una variedad de buques, desde VLGC (Very Large Gas Carriers) cargueros de gas muy grandes, cargueros de gran tamaño, hasta pequeños transportistas.

La instalación consta de un muelle de acero, delfines de pecho, delfines de amarre y una cubierta de plataforma de carga sostenida por pilotes de acero, lo que proporciona un solo atracadero para buques cisterna a cada lado del muelle simultáneamente.

El muelle es capaz de soportar una embarcación que puede atracar y transferir productos tanto en el lado suroeste como en el lado sureste del muelle. La instalación también tiene un atracadero de amarre de boyas convencionales (CBM) que se renovó en 2008 y proporciona amarre para un barco cisterna y está ubicado aproximadamente a 750 m de la costa y 530 m al SSE del muelle. La Terminal Marítima proporciona una elevación de la línea de lodo de -15 m y una dársena de giro.

### **d) Relevancia económica del Puerto La Cana**

El puerto “La Cana”, se constituye en el puesto número “1” (# uno) de toda América Latina para operaciones de importación y exportación de productos derivados de petróleo, a través de un seguro y moderno sistema de tuberías con capacidad incluso para futuras descargas de otros productos.

De este puerto se podrán realizar transferencias de “buque a tierra”, “de tierra a buque”, “de buque a buque”, contando con el más moderno sistema de atraque de toda la región, constituyéndose también en el puerto número 15 del país y junto con este tipo de modalidad, operativa de terminales portuarias marítimas o Puerto de Punta Catalina, sumando un total de 16, y convierte al país con el mayor número de terminales portuarias marítimas y con la mejor conectividad marítima de Latinoamérica.

### **3.5.6 PUERTO DE SAN PEDRO (SAN PEDRO DE MACORÍS)**

**a) Situación actual del Puerto San Pedro** Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM), 2023f).

El Puerto de San Pedro de Macorís se encuentra en la desembocadura del río Higuamo en la costa sur de la isla La Española, a unos 70 kilómetros al Este de Santo Domingo. Este puerto se utiliza principalmente para la exportación de cemento a granel y en bolsas, clinker, azúcar, melaza y el fertilizante en bolsas. También se utiliza para importar fertilizantes a granel y trigo, para buques tanque de descarga de aceite combustible en la central eléctrica flotante, y productos de línea blanca. GLP a tanques en las instalaciones de fondeo con sistemas de CBM de las empresas Coastal y Cogentrix.

El Puerto de San Pedro de Macorís tiene dos terminales de recepción de combustibles tipo CBM (Conventional Buoy Mooring) “Amarre a boya convencional”. Uno para importación de combustibles y gas propano (GLP) para la empresa “Coastal Petroleum”, y la otra, para la importación de combustible para la planta eléctrica Cogentrix.

**b) Características técnicas del Puerto San Pedro** (Ageport, 2019)

#### **Posición Geográfica**

- Latitud: 18° 26'.75N
- Longitud: 69° 18'.70W
- D.R. Chart: 007
- B.A. Chart: 467
- D.M.A. Chart: 25849
- Unctad Locode: DO SPM

#### **Datos Técnicos:**

- Zona Horaria: -4 GMT
- Variación de Marea: 0.50 M
- Atracadero: 600 M Lineales
- Profundidad del puerto: 8.97 Metros
- Profundidad de atraque: 19-20 Pies
- Profundidad de canal de entrada: 19 Pies (6 Metros)

- Círculo de maniobras: ‘275 Mts.
- Número de atracaderos: 4
- Seguridad: Código PBIP
- Balizamiento: 8 boyas ( 1 recalada, 4 verdes, 3 rojas)
- Enfilación: 3270 por 0.62 MN (1255 yardas)
- Faro: N/A

## **Operación**

### **Carga General**

- Importación de carga a granel seca (Clinker, carbón y fertilizantes)
- Exportación: Azúcar y melaza, cemento en sacos
- Recepción de buques turísticos

### **e) Potencial de Mercado del Puerto San Pedro de Macorís**

El Consejo Provincial de San Pedro de Macorís (CPSPM, 2019), anhela la construcción de un Puerto para por su lado impulsar el turismo. La construcción de un puerto, que sirva para carga, pasajeros y desembarque de turistas; el remozamiento del casco histórico de la ciudad, entre otras, son hasta el momento, las necesidades más urgentes de San Pedro de Macorís para impulsar el turismo (Arecoa, 2019).

El Consejo de Desarrollo Provincial de San Pedro de Macorís en mayo de 2019 explicó igualmente que, San Pedro posee una inmensidad de obras y proyectos que, además de ser parte de la historia, tienen una belleza muy singular, que otras provincias no poseen. Sobre el casco histórico, el proceso se inició con la reconstrucción del mercado y el acondicionamiento y pintura de las calles. Además, se propone llenar el casco antiguo de museos, como: el museo de la caña de azúcar, el museo de los peloteros de beisbol, el museo de los poetas, el museo del ron, porque allí nacieron varias de las marcas famosas del ron. Pretenden también llenarlo de bares, de restaurantes y de tiendas turísticas de regalos para visitantes y turistas.

Partiendo de la potencia que durante el siglo XX generó la industria azucarera del país y donde en San Pedro se concentraba más del 50% de la misma y lo que representó para la economía esta actividad comercial, la llamada industria con chimenea. Este puerto



fue de gran importancia y a esto se le suma las operaciones iniciales del Ferry y las industrias comerciales de su entorno.

El estado debe realizar mayor inversión en la operativa del mismo, dado que, a la fecha, la actividad de importaciones y exportaciones heterogéneas es prácticamente nula, al igual que en toda la región Este del país, la posición que posee es de interés en el océano atlántico y el mar caribe. En la actualidad, está un uso exclusivo para algunas industrias y empresas privadas y combustibles.

### 3.5.7 PUERTO DE BOCA CHICA

a) **Situación actual del Puerto de Boca Chica** (Autoridad Portuaria Dominicana, 2023g).

Boca Chica, es una terminal marginal de mar abierto con un tanque de almacenamiento de gas natural licuado (LNG) que en el momento de ser construido (1954-1955) era uno de los tanques más grandes de su tipo en el hemisferio Oeste, según el historiador Reyes Sánchez (2011).

#### **Operación**

Se utiliza para importación y exportación de carga en contenedores, carga general de madera, cemento en saco, papel de periódico, y subproductos de papel, combustible, líquidos, carga homogénea y buques turísticos.

b) **Características técnicas del Puerto Boca Chica Boca Chica – Portuaria** (Autoridad Portuaria Dominicana, 2023h).

#### **Posición Geográfica**

Latitud: 18° – 26.53°N  
Longitud: 69° – 37.762°W  
Zona Horaria: -4 GMT

#### **Datos Técnicos:**

Variación de Marea: 0.50 M

- Longitud de muelles: 615 metro
- Profundidad del puerto: 0 7.62 metros
- Profundidad de atraque: 22-25-18 pies
- Canal de entrada: 120 metros lineales
- Profundidad de canal de entrada: 28 pies

- Círculo de maniobras: 400 metros
- Atracadero en forma de L
- Cantidad de atracaderos: 3
- Seguridad: Código PBIP
- Enfilació: 3150
- Balizamiento: 6 boyas (3 verdes, 3 rojas)
- Faro: N/A

### c) Relevancia económica del Puerto Boca Chica

El Puerto de Boca Chica es uno de los tres puertos que sirven a la ciudad capital Santo Domingo. Está situado cerca de 20 millas al este de la ciudad, y apenas a 5 millas al este del Aeropuerto Internacional de las Américas, también conocido como: Aeropuerto José Francisco Peña Gómez, y, se encuentra a 30 minutos de la ciudad capital, y muy cerca de las zonas turísticas de Boca Chica y de Juan Dolio.

Aunque este puerto se construyó en la década de los años 1950 con un solo atracadero para el embarque y exportación de azúcar producida en el ingenio Boca Chica, ahora se utiliza casi exclusivamente para la importación de cargas, principalmente remolques, contenedores y algo de madera, papel de periódico y cargas homogéneas.

Esta terminal portuaria, hasta el año 2000 representaba una de las más importantes terminales del país, por la actividad de producción y exportación de azúcar, además que, hasta dicha fecha no estaba en operación el Puerto Multimodal Caucedo, que por su desarrollo y posición, prácticamente ha absorbido casi la totalidad del movimiento tradicional del Puerto de Boca Chica. Para beneficio de la actividad turística, este puerto está muy cerca de todas las variaciones y la actividad dinámica de la principal playa pública del país y todo el caribe. En esencia, este puerto pudiera desaparecer en el futuro, dado que en la actualidad no responde a la modernidad y cambios que se están impulsando en las otras terminales portuarias del país.

### **3.5.8 PUERTO MULTIMODAL CAUCEDO**

#### **(CONSESIONADO PRIVADO (DPWORLD))**

**a) Situación actual del Puerto Multimodal Caucedo** (Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM), 2023i).

El Puerto Multimodal Caucedo es el puerto más moderno del país y uno de los más modernos de la región del Caribe y Centroamérica. Sus operaciones se especializan en la manipulación de contenedores de carga y es un puerto clave de redistribución internacional o trasbordo con influencia en toda la región. El puerto tiene una ubicación o localización estratégica para las rutas marítimas Norte-Sur que conectan a Norteamérica con la costa este de Sudamérica y las rutas Este-Oeste, que unen el Lejano Oriente y Europa.

El Puerto multimodal Caucedo está administrado privadamente y su actividad operada por la empresa “Dubái Ports World (DP World)”, que también es accionista del puerto, y fue desarrollado con una inversión superior a los US\$ 300 millones de dólares y reunió capitales de varias fuentes: del Scotiabank, de Coface Internacional, del Banco Mundial y de la agencia de crédito holandés Gerlin-NCM. Es el único puerto en el país desarrollado con capital exclusivamente privado y forma parte del portafolio de “DP-World”, líder mundial en operaciones portuarias, desarrollo de nuevas terminales, logística y servicios relacionados. DP-World, cuenta con más de 70 terminales marítimas en 6 continentes. Inició sus operaciones en República Dominicana en diciembre de 2003.

El Puerto Multimodal Caucedo es una operación que combina una terminal marítima y una zona franca, localizada en Punta Caucedo, a 25 kilómetros de la ciudad de Santo Domingo, capital comercial y política del país.

El Puerto nace con el objetivo de unir las alternativas de transporte terrestre, aéreo y marítimo y de esa manera proyectar a República Dominicana como un gran competidor en los mercados internacionales y posicionarlo como un modelo de desarrollo nacional y regional. El Puerto Multimodal Caucedo es considerado como una terminal modelo en la región.

El Puerto fue inaugurado el 15 de abril de 2004. Su construcción requirió un monto que superó los US\$290 millones, a precios de 2004 y es señalado como el nuevo punto de enlace mundial marítimo del país, debido a su estratégica ubicación entre las dos Américas, con

ejecutivos de la empresa y los inversionistas de las firmas CSX World Terminal y Zona Franca Multimodal Caucedo.

Dentro de las bondades que tiene el puerto, es, que permite al exportador criollo, por primera vez, disponer de itinerarios directos, frecuentes y económicos a muchos destinos cercanos como Miami, Puerto Rico y Jamaica. En el caso del importador nacional, el puerto ofrece y garantiza, junto a la dirección de Aduanas, una serie de nuevas ventajas en el proceso de desaduanización, así como un despacho rápido y eficiente de las mercancías.

El historiador Reyes Sánchez, (2011) en su realización de la única investigación que se ha hecho sobre la evolución de la actividad naviera en el país, resaltó que, en el año 2009, el Puerto Multimodal Caucedo fue el puerto de mayor crecimiento de Latinoamérica, con un incremento de operaciones de 1,700 TEU's (contenedores de 20 pies) respecto al año anterior y llegó a manejar 906,279 TEU's. En el año 2010 la terminal recibió más de 1,300 buques de carga y alcanzó la cifra de 1,004,901 TEU's (Reyes Sánchez, 2011).

El puerto Multimodal Caucedo es uno de los puertos de trasbordo mejor situado en la región, respecto al manejo de contenedores, lo que lo convierte en el “HUB” del Caribe. Tiene capacidad para operaciones con barcos Post-Panamax y manipulación de más de 1,000,000 TEU's.

**b) Características técnicas fundamentales del Puerto Caucedo** (Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM), 2023i).

El Puerto Multimodal Caucedo, es el primer puerto construido con inversión extranjera, además de concesionado a un grupo gerencial privado. El Puerto representa el principal Centro de Operaciones Portuarias del Caribe HUB, está considerado como el primero en la posición de carga contenerizada, el segundo en movimiento de carga general y, el de mayor puerto de recaudación para las aduanas dominicanas. Es también el primero en ser certificado por “CIS” y primero en tener un “Escáner de contenedores” y el único que tiene un tipo de verificación no intrusiva con escáner fijo y reubicable. Adicionalmente, es el puerto innovador de la modalidad de “Centro Logístico CLC interno”. Es uno de los puertos con mejor calado y por lo tanto, con capacidad de recibir hasta ahora, los barcos de mayor volumen de TEUS o contenedores de 20 pies (un teus) y de 40 pies (dos teus).

En general es el puerto más moderno y de más proyección para el comercio exterior dominicano. Además, está en proyecto la conexión directa con el principal aeropuerto internacional de país, el Aeropuerto Internacional de Las Américas (SDQ), también conocido como Aeropuerto José Francisco Peña Gómez, que tiene frontera terrestre directa.

#### **Datos Técnicos:**

- Tipo de muelle: lineal
- Longitud de muelles: 227.70 metros lineales
- Balizamiento: 3 boyas: 2 rojas, 1 blanca (recaladas)
- Capacidad de almacenamiento: 30 mil metros cuadrados
- Capacidad de almacenamiento cerrado: 68,900 metros cuadrado en nave
- Profundidad canal de entrada: 18 metros
- Profundidad de dársena: 15 metros
- Profundidad de atraque: 25 pies
- Variación de marea: 0.6 metros

#### **Operatividad y Certificaciones del Puerto Multimodal Caucedo**

- Embarcaciones que pueden operar de manera simultánea: 4 buques dependiendo del metraje.
- Remolcadores disponibles para pilotaje de embarcaciones: (02) 1 ASD 50 Ton tracción a punto fijo, un ASD 65 Ton tracción a punto fijo.
- Equipos disponibles para manipulación de la carga: 3 grúas pórtico Neo Panamax
- 1 grúa Pórtico Neo Panamax llegó a Caucedo en noviembre 2020
- Post Panamax
- 1 Super Post Panamax
- 3 grúas móviles Gottwald 100 toneladas de izaje cada una
- 28 RTG + 5 RTG que llegaron en noviembre 2020
- 90 ITV (Camiones o vehículos internos con su boom cart)
- Personal habilitado para las operaciones en muelle: 200 a 300 por turno

#### **Certificaciones que posee:**

- Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP),  
Coalition Empresarial Anti-contrabando (BASC, Business Anti-Smuggling Coalition),  
Operador Económico Autorizado (OEA),

La Asociación de Aduanas y Comercio contra el Terrorismo, ISO 14001, ISO 28000: 2007.

### **Aspecto Comercial**

Empresas y/o líneas que operan en el puerto: Zim Container, NYK, CSCL, Hapag Lloyd, Evergreen, Hmburg Sud, Maerks Line, Tropical Shipping, CFS, ZIM, CMA, X-press, MSC, CSAV, CFS, Cosco, One, Sealand.

### **Tipo de carga/mercancía que maneja el puerto: Contenedores. Carga general.**

- Accesibilidad y Zona de Influencia
- Principales vías de acceso: Autopista Las Américas
- Aeropuertos cercanos: Las Américas (SDQ)
- Zona industrial cercana: Zona franca de Las Américas, Zona franca San Isidro, PIISA Industrial Park, Zona Franca Multimodal Caucedo.
- El Puerto opera como un centro logístico.
- Empresas logísticas operando en dicho centro: EMC Logistics, IKEA, AMBEV, Caribetrans.
- Variación de Marea: 0.50 M
- Atracadero: 600 M Lineales
- Balizamiento: 3 boyas (1 roja, 1 verde, boya de bifurcación)

### **Posición Geográfica**

Latitud: 18° - 24.6°N

Longitud: 69° - 36.3.°W

Zona horaria: - 4 GMT

Latitud: 18° – 25°N

Variación de Marea: 0.50 M

Atracadero: 600 M Lineales

Profundidad de Atraque: 13 Mts

Balizamiento: 3 boyas (1 roja, 1 verde, boya de bifurcación)

### **c) Caracterización de la Infraestructura portuaria e instalaciones existentes**

La primera fase del Puerto Caucedo contaba con un muelle de 600 m y 14 m de profundidad y está en capacidad de operar barcos Post-Panamax.

Hoy, la Terminal posee 50 hectáreas de área operacional y ya cuenta con 5 grúas “Gantry” y 10 “Strader Carriers”. La capacidad de almacenaje en la playa es de 19.000 TEUs (unidad de medida equivalente a un contenedor de 20 pies) y cuenta con 390 conexiones reefer y con una entrada (gate) de 16 carriles y con un acceso de 4 vías.

El puerto Multimodal Caucedo es catalogado como una operación de clase mundial porque cuenta con las principales características y estándares que se exigen en esta industria. Entre esos requerimientos hay un área con un gran calado que permite recibir durante las 24 horas del día los buques más grandes como los llamados Post-panamax. El Puerto posee un diseño optimizado que permite el flujo eficiente de las operaciones y una estructura de costos que facilita competir con éxito internacionalmente. “CSX World Terminals”, una de las compañías de transporte marítimo más grandes de los Estados Unidos consideró al momento de la inauguración del puerto que, esas facilidades portuarias marcaron el inicio de una época en la cual República Dominicana marcharía hacia un dinamismo económico en los años próximos. El Puerto fue también considerado de gran potencial frente a la ampliación del Canal de Panamá. El 4 de Julio de 2016 el Puerto Caucedo recibió el primer barco “post-panamax” en cruzar el nuevo canal ampliado de Panamá de la línea MSC, con capacidad de 8,827 TEU’s.

El puerto tiene una capacidad de 1.68 MM de TEU’s anual y está preparado para asistir, en promedio, a unos 1,300 buques al año. En el año 2015 el puerto movió un total de 862,935 TEU’s, mientras que en junio de 2021, en un año de recuperación de la actividad económica, paralizada por la pandemia del COVID 19, el puerto movió 87,640 TEU’s de importación entre vacíos y cargados, 85,265 TEU’s de exportación entre vacíos y cargados y 165,692 TEU’s en tránsito, para un total de 338,579 TEU’s

Entre abril y junio del año 2022, el Puerto ya había registrado un volumen de movimiento de importación de carga general suelta de 43,299 toneladas métricas, de carga general en contenedores de 1,134,017 toneladas métrica para un total importado de 1,177,316. Por otro lado, el Puerto había exportado carga general en contenedores 404,178 toneladas métricas; en tránsito (salida) 541,915 y 854,906 (entrada), para un total de 1,396,821 toneladas métricas; que son claros

indicadores de recuperación de la actividad portuaria y económica del puerto y de la nación dominicana. El Puerto Multimodal Caucedo cuenta con el primer “Centro Logístico” del país, una terminal marítima y la única zona franca de la región, ubicada dentro de la zona portuaria. Tuvo en construcción 20 naves diseñadas para el establecimiento de empresas de manufactura y ensamblaje, como es el caso de la nave ya terminada de la empresa “IKEA” de Älmhult, Suecia, el gigante sueco del mueble. IKEA, que se trasladó desde Puerto Rico, se convirtió en la primera multinacional que se estable como hub logístico regional en el país. También Amazon, constituirá un canal de almacenamiento y distribución en este puerto.

## **MOVIMIENTO DE CARGA**

Los puertos Caucedo y Río Haina lideran el movimiento de carga, representando 66 % de la carga total en el año 2022. El 66 % del movimiento de carga en el año 2022 corresponde a Importación. Las cargas reflejan un crecimiento de un 18% al comparar el año 2022 versus el año 2021.

### **d) Relevancia económica del Puerto Multimodal Caucedo**

El Puerto Multimodal Caucedo, en Andrés, Boca Chica, es, sin duda, un puente que mantiene conectada a República Dominicana con el resto del planeta. La importancia de una terminal portuaria no está en discusión. El 90% del comercio mundial se mueve por los puertos y sólo el 10% a través de aeropuertos. En el caso de República Dominicana, partiendo de la importancia o ponderación que tiene el comercio marítimo en el mundo, el Puerto Multimodal Caucedo tiene una ubicación estratégica (De la Rosa, 2017).

Esta terminal, operada por la empresa “DP World”, bajo los estándares internacionales de seguridad y calidad, se ha convertido, desde principios de este siglo, en un punto de referencia para el comercio marítimo del Caribe. El puerto es reconocido por su capacidad de movimiento de carga, su calado con una profundidad que supera los 15 metros y su constante proceso de expansión para mantenerse acorde a las exigencias del mercado. Además, debido a las condiciones de su infraestructura y los 15.2 metros de profundidad (máxima del país), sus operaciones marítimas están por encima de las de los Puertos de Manzanillo, Puerto Plata, Río Haina y Santo Domingo, principales puertos comerciales del país.

Como ejemplo, el siguiente Diagrama comparativo: (ver diagrama No.3)



Diagrama No.3



Este es uno de los atractivos principales para líneas marítimas de renombre internacional, ya que la profundidad determinará la capacidad de los barcos que se pueden recibir y el terreno del patio ayudará a tener una mejor distribución de carga local y de trasbordo”, asegura Carlos Guillermo Flaquer, gerente de Mercadeo y Ventas de DP World Caucedo.

El ejecutivo de ventas y mercadeo Flaquer, resaltó que, aunque el mayor calado natural lo tiene el puerto de Manzanillo, pero el Puerto de Caucedo tiene más profundidad y mejor adecuación para el tipo de embarcación que domina el comercio a nivel global. (De la Rosa, 2017).

Las estadísticas oficiales dan cuenta de que en el primer semestre de 2017 se movilizaron 942,580 contenedores, de los cuales 295,373 fueron de importación y 288,749 de exportaciones. Para la carga de tránsito se manejaron 358,458 contenedores. De esa cantidad, el 66.3% (625,088) se movió por Caucedo, el 27% por el puerto Río Haina, para un total de 259,090. Mientras, el 2.7% (25,862) fue manejado por Puerto Plata, unos 25,106 por Santo Domingo y el que menor cantidad movió fue Manzanillo, con 7,434 contenedores (0.7%).

En ese sentido, Ramón Badía, director comercial de DP World Caucedo, explica que el puerto recibe barcos de hasta 10,500 TEUs (Twenty-foot Equivalent Unit), unidad equivalente a veinte pies. Se refirió que Caucedo tiene condiciones para recibir barcos de hasta 15,000 TEUs, buques que llegan después de la ampliación del Canal de Panamá. De hecho, explica, se trata de uno de los cuatro de la región que lo puede hacer.

Los ejecutivos de DP World Caucedo explican que sus servicios se basan en cuatro líneas de negocios: carga y descarga de contenedores, servicio de Roll On-Roll Off (Ro-Ro), centro logístico y carga suelta y proyectos. Por su ubicación, próximo al Aeropuerto Internacional de Las Américas (AILA), desde sus inicios se contempló como un puerto multimodal para ofrecer transporte marítimo y aéreo. El modelo tradicional establece que una empresa fabrique el bien y luego lo envíe hasta el centro de distribución regional. Sin embargo, explican, la empresa quiere que multinacionales instalen su centro de distribución en el país para que desde aquí suplan sus diferentes puntos de consumos a través del aeropuerto.

Los ejecutivos explicaron que DP World Caucedo cambió la temática, disminuyendo el costo de transporte, debido a que el centro logístico está dentro del puerto.

Otro elemento relevante del Puerto Multimodal Caucedo, en términos económicos para el Estado, son las recaudaciones a través de la Dirección General de Aduanas (DGA), dado que las características y condiciones de este proyecto de Caucedo generan proyecciones importantes en materia de movimiento de contenedores, pero también en función de lo que esto significa en ingresos del Estado.

“De hecho, para la aduana dominicana, los ingresos a través del puerto Multimodal Caucedo representan el 42% de las recaudaciones, que es el dinero que sustenta los programas y acciones del Gobierno para el desarrollo de la nación” (Ramírez, 2018).

Teniendo en cuenta que la ubicación geográfica de República Dominicana es un factor que tiene alta incidencia en el ámbito logístico y sin duda, uno de los puertos que ha llegado a considerar esa oportunidad es el de Caucedo.

### **e) Proyectos futuros del Puerto Multimodal Caucedo**

La ampliación del Puerto Multimodal Caucedo, anunciada en el año 2022, conllevará una inversión de RD\$1,000 millones, y generará 500 nuevos empleos, según el presidente de DP World Caucedo, Samuel Conde.

DP World Caucedo, quienes son miembros de ADOZONA, realizan la expansión a raíz de que la capacidad para servir los buques Neo-Panamax han generado una alta demanda, pero gracias a la obra, por lo que por la obra de expansión, el puerto estará equipado con tres grúas que incrementarán un 45% la capacidad actual de la terminal, además de que se prevé la construcción de un atracadero de 400 milímetros de longitud con calado de 17 metros. “Esto impactará muy positivamente la conectividad del puerto y la frecuencia de los servicios portuarios a los mercados internacionales.

Se trata de una inversión que asegura una plataforma de oportunidades para el fomento de las exportaciones dominicanas en particular, y las actividades logísticas de valor agregado, en general” y para asegurar la viabilidad del plan de ejecución de obras se cerró una operación financiera por US\$285 millones liderada por Citi y Scotiabank (ADOZONA, 2022).

Como líder mundial en logística, DP World permite un comercio más inteligente para crear un futuro mejor para todos. Su enfoque se basa en la estrategia de sostenibilidad “Nuestro mundo, nuestro futuro”. Ayuda a trabajar de manera responsable priorizando la sostenibilidad y su impacto en las personas, las comunidades y el medio ambiente en el que operan.

El comercio mundial ha aumentado de manera significativa en las últimas décadas. Pero cada vez está más claro que este crecimiento no es posible sin resultados: desde la energía requerida para fabricar, mover y usar bienes, hasta la intensidad de recursos de logística y desafíos que el crecimiento económico puede traer.

- Visión: Liderar el futuro del comercio mundial.
- Propósito: Añadir valor, pensar en el futuro, y trazar un legado.
- Valores: Coraje, Respeto, Inteligencia y Orgullo.

DP World Caucedo ofrece una amplia variedad de servicios portuarios dirigidos a importadores y exportadores de República Dominicana, entre los cuales se encuentran:

- Almacenamiento seguro de contenedores cargados
- Asistencia en verificación aduanal con personal entrenado y/o montacargas
- Descarga de mercancía del contenedor a plataformas móviles de carga
- Reestiba de mercancía contenerizada
- Servicio de electricidad y monitoreo de carga refrigerada
- Manejo de carga sobredimensionada
- Descarga de vehículos
- Almacenamiento de vehículos de importación monitoreado por un sistema de cámaras y totalmente cerrado. El parqueo es administrado y controlado por la Zona Franca Multimodal Caucedo
- Cargado de mercancía en contenedores
- Transporte terrestre
- Renta de espacio en parque logístico de Caucedo

#### **f) Aspectos relevantes del Puerto Multimodal Caucedo y el Rol de DP WORLD**

El Puerto de Caucedo o Multimodal Caucedo y también llamado DPWORLD por la inversión del grupo Dubái Port, de los Emiratos Árabes Unidos, representa uno de los principales inversionistas del mundo en esta actividad económica del mundo portuario y naviero. Por la inversión de este grupo, es un puerto de carácter privado y se muestra en la ausencia física de la autoridad portuaria en el mismo, que más bien, opera con carácter de fiscalizador de las operaciones económicas del cobro de la tradicional tarja portuaria o por descarga, carga y parque de las mercancías.

En las proyecciones iniciales se vendió como un puerto de tránsito en la región, pero en la medida que avanza el tiempo, sus actividades de mercancías del régimen de consumo, crece cada día más, esto, sustentado en su modernidad donde la infraestructura, ubicación geográfica y otros elementos, como la tecnología, lo han convertido en el puerto de mayor demanda y el más deseado por los operadores de comercio exterior dominicano.

El Puerto Multimodal Caucedo, se convirtió en el primero en poseer máquinas de rayos X para contenedores y el del mejor calado para barcos grandes en las costas del mar caribe. En la actualidad, solo es comparable con el puerto de Rio Haina Oriental, concesionado y operado

por la empresa “Haina Internacional Terminal”, con la mayor actividad de multipropósito que el Multimodal Caucedo, y que ambos, son responsables de más del 90% de las operaciones marítimas del comercio exterior dominicano. Estos dos puertos tienen contratos de exclusividad con la mayoría de las navieras que visitan el hemisferio occidental, algunas de ellas solo visitan a uno y al otro no, es decir, que no los incluyen a los dos, para así, los mismos garantizar cierta hegemonía o monopolio. Las agencias navieras juegan un papel protagónico en este renglón.

Los inversionistas del Puerto multimodal Caucedo se han preocupado por adquirir todas las certificaciones posibles y mantener los niveles de modernidad al más alto nivel del mundo, convirtiendo esta terminal en la número 1 del Caribe, y de los puertos más importantes de la región de Latinoamérica.

Este puerto fue el primero en poner en marcha los centros logísticos y el régimen aduanero de mayor innovación en la actualidad. Realmente al hablar de eficiencia portuaria, esta terminal ha realizado todos los cambios necesarios para que el país pueda hablar en un futuro cercano del Hub logístico, donde el puerto Multimodal Caucedo representa para República Dominicana la principal vía de llegada y salida de mercancías.

### **3.5.9 PUERTO AES ANDRÉS**

#### **a) Situación actual del Puerto AES San Andrés (Ageport, (2007).**

El Puerto AES Está situado en el extremo sureste más extremo de la península Caucedo, al sur de los puertos de Boca Chica y Caucedo. El Puerto AES Andrés, es un puerto privado utilizado para la importación, almacenamiento y distribución de gas natural licuado (GNL). Es un puerto al descubierto, sin protección hacia el mar Caribe.

#### **b) Características técnicas del Puerto AES San Andrés (Mardom.com, 2023a).**

- Latitud: 18° 24,4’N Longitud: 69° 37.6’W
- D.R. Chart: 008
- B.A. Chart: 467
- D.M.A. Chart: 25849 Plan A.

**c) Caracterización de la Infraestructura portuaria e instalaciones existentes del Puerto AES (Mardom, 2023).**

La infraestructura portuaria del Puerto AES Andrés cuenta con una capacidad para recibir 10,000 m<sup>3</sup> de gas natural líquido por hora, y ha recibido en el tiempo que lleva operando, 183 barcos de Trinidad y Tobago, 9 buques de los Estados Unidos de América, 3 navíos de Qatar, 2 buques de Noruega y 1 barco de Nigeria, México y Bélgica respectivamente y ha reexportado volúmenes hacia Inglaterra, Barbados, Panamá y Guyana.

El gas natural ha impactado de una manera directa e indirecta en muchos sectores de la economía, pero principalmente en lo que a generación de electricidad se refiere. La electricidad generada usando este combustible corresponde actualmente al 34% de la totalidad de la electricidad entregada al sistema eléctrico del país caribeño (suficiente para abastecer un millón de hogares en promedio), contribuyendo de esta manera con los beneficios económicos y ambientales que representa el uso de gas natural en reemplazo de combustibles líquidos.

**d) Potencial de Mercado del Puerto AES San Andrés**

En 1996 AES realizó su primera inversión en la República Dominicana con la compra de la empresa “Dominican Power Partners (DPP)” a “NGC Corp.” DPP era la propietaria de Los Mina V y Los Mina VI, dos turbinas de gas de ciclo abierto de 118 MW.

Desde 1996, “The Dominican Power Partners” operó hasta el año 2001 bajo el modelo de Productor Privado Independiente, vendiendo toda su producción a La Corporación Dominicana de Electricidad (CDE). Luego, tras un acuerdo entre DPP y CDE, se canceló el contrato entre ambas partes y se estableció un nuevo acuerdo de venta de electricidad entre DPP y EDEESTE, que incluía un contrato de respaldo con la CDE.

En el año 2000 AES mantuvo su compromiso con el desarrollo a largo plazo de la República Dominicana mediante la construcción de AES Andrés, compuesta por una central de ciclo combinado de 319 MW, una terminal de gas natural licuado (GNL) y un gasoducto que conecta con la central de DPP. En el mismo año 2000 AES dio otro paso importante en el país al adquirir los activos de GENER, obteniendo una participación del 25% en la central eléctrica ITABO S.A.

En el año 2003 se realizó la primera inversión de AES en el país con la asociación “Dominican Power Partners”, y opera para suplir su contrato de venta de electricidad con EDEESTE, vendiendo su exceso de generación y comprando lo que necesita, en el mercado spot. Luego, dos Turbinas de Gas fueron convertidas a gas natural tras la construcción de un gasoducto de 34 Km. desde la planta de Andrés hasta la planta de DPP.

AES Andrés inició sus operaciones en 2003 y se convirtió en la central eléctrica más eficiente de América Latina, representando un avance hacia el desarrollo sostenible en la República Dominicana. La nueva inversión mejoró la posición estratégica del país, que anteriormente dependía de los derivados del petróleo para abastecer el 90% de sus necesidades de electricidad. Durante el año 2006, AES Dominicana adquirió una participación adicional del 25% en ITABO S.A. A partir de ese momento AES, ahora con el 50% del capital de ITABO, tomó el control de las áreas operativas y administrativas.

En el año 2017, AES completó el proyecto "Cerrando el Ciclo" en DPP, añadiendo una turbina de vapor de 124 MW para aprovechar los gases de combustión dentro de las turbinas de gas instaladas. Con este proyecto AES y DPP, aumentaron la capacidad y la eficiencia en la planta, contribuyendo aún más al desarrollo ambiental y social del país.

#### **e) Relevancia económica del Puerto AES San Andrés**

El Puerto AES Andrés, la primera terminal portuaria de Gas Natural Líquido (GNL) en República Dominicana recibió en 12 de agosto del año 2019, previo a la pandemia del COVID-19, el embarque número doscientos (200) desde el inicio formal del puerto hace quince (15) años, un hecho emblemático que reafirma la importancia estratégica de la entrada en el mercado de este combustible más limpio y eficiente para el país. (De la Rosa, 2019).

Este combustible representa en ahorros 300 millones de dólares anuales para República Dominicana, por la sustitución de combustibles derivados del petróleo, (una beneficiosa política de sustitución de importaciones), además del impacto positivo directo al medioambiente con la reducción de 1,100,000 toneladas anuales de emisiones de CO<sub>2</sub> (Joaquín, 2019).

El consumo del gas natural en República Dominicana ha tenido un crecimiento anual sostenido de un 20% desde el 2003 hasta el año 2019 (AES, 2019).

Desde su puesta en operación la terminal de recepción de gas natural licuado ha recibido 522 Tera BTU de combustible.

“La experiencia de haber recibido ya 200 barcos de GNL en República Dominicana consolidó a AES como la empresa líder en el mercado del gas natural en la región.

La empresa, que representa la inversión más grande de Estados Unidos en el país, prevé invertir en los próximos tres años cerca de US\$400 millones para ampliar la oferta de energía renovable con nuevos parques de generación, (Servicios de Acento.com.do, 2022).

#### **f) Proyectos futuros de la empresa Grupo AES dominicana**

Con una inversión aproximada a los US\$60 millones, el Grupo AES dominicana dejó iniciados los trabajos para la construcción del parque AES Bayasol, que tendrá una capacidad pico instalada de 58 megavatios de fuente solar, en el marco de la estrategia de la empresa de crecer incorporando energías renovables a su portafolio (AES dominicana, 2021).

En febrero de 2021, se dio el primer palazo para iniciar el desarrollo de la nueva infraestructura de generación, que consolida a AES dominicana como el mayor inversionista del sector energético de República Dominicana con un monto que supera los US\$1,600 millones de dólares.

### **3.5.10 PUERTO DE SANTO DOMINGO**

#### **a) Situación actual del Puerto de Santo Domingo (Amarit, 2020).**

El puerto de Santo Domingo se encuentra ubicado sobre la ribera del río Ozama, en la ciudad de Santo Domingo.

El Puerto de Santo Domingo es el más antiguo del Sistema Portuario dominicano. Está ubicado en la costa sur central, en la desembocadura del río Ozama. Está situado sólo a pasos de la atractiva e histórica Ciudad Colonial, Patrimonio de la Humanidad.

Posee dos terminales turísticas concebidas para la recepción de cruceros: Don Diego y Sans Souci. En este puerto funciona también la terminal Molinos modernos, especializada en la importación de trigo para la elaboración de harina.

El Puerto Santo Domingo es el principal puerto multipropósito de República Dominicana y el primer puerto de América. Operado bajo concesión por SANSOUCI desde el



año 2005, el Puerto Santo Domingo es, en la actualidad, líder nacional en el procesamiento de importación de vehículos y el principal puerto para el recibo y despacho de carga desde y hacia Puerto Rico, gracias a su ubicación en el corazón de la ciudad de Santo Domingo, su infraestructura polivalente y su capacidad para desarrollar soluciones de servicio hechas a la medida de las necesidades de sus clientes.

El sistema de gestión de SANSOUCI está certificado por PBIP, BASC y OEA.

### **Tres Terminales: Sans Souci, Don Diego y Santo Domingo**

- 1,854 metros de línea de atraque
- 10 muelles
- 180,000 m<sup>2</sup> de almacenaje
- Profundidad del canal de entrada: 10.5 metros
- Marina con 30 posiciones de atracadero para yates y veleros

#### **Terminal Sans Souci:**

- Línea de atraque: 250 metros
- Calado: 11 metros
- Área de Almacén: 20,000 m<sup>2</sup>

#### **Terminal Don Diego:**

- Línea de atraque: 400 metros
- Calado: 10 metros
- Capacidad de manejo de pasajeros: 3,000 personas

#### **Terminal Santo Domingo:**

- Línea de atraque: 291 metros
- Calado: 8 metros
- Área de almacén de contenedores: 17,000 m<sup>2</sup>

#### **Almacén Vehicular:**

Más de 100,000 metros cuadrados de área de almacén, operados conjuntamente con “Fast Terminals” (terminales rápidas), a través de un sistema de gestión de terminales de última generación y protocolos de seguridad de primer nivel.

El Puerto de Santo Domingo tiene 12 atracaderos y una profundidad máxima de 10.5 metros. Actualmente cuenta con las terminales Santo Domingo, la del ferri, Molinos del Ozama,

la del puerto deportivo Plaza Marina Bartolomé Colón y las terminales turísticas Don Diego y San Souci Port. En estas instalaciones operan buques turísticos tipo cruceros y ferris, graneleros y carreros (que traen vehículos nuevos), así como una barcaza de generación eléctrica.

**b) Características técnicas del Puerto de Santo Domingo** (Autoridad Portuaria Dominicana, 2023j).

Este puerto, ubicado en la provincia de Santo Domingo, consta con un calado promedio de atraque de 20-24-29 pies; cuenta con 12 muelles y una profundidad máxima de 10.5 metros y un canal de entrada con 30 pies de profundidad. El ancho es de 455 metros de longitud y 2,310 metros de lineales de muelles, y un círculo de maniobra de 320 metros.

### **Posición Geográfica**

- Latitud: 18° – 28'. 'N
- Longitud: 69° – 53. 'W
- Zona Horaria: -4 GMT

### **Datos Técnicos:**

- Clima Mayormente soleado
- Vientos predominantes NE-SE
- Temperatura promedio anual 28 0 C a 300C
- Altura de la terminal 6.8 pies a 7.3 pies
- Ancho Terminal Don Diego 37 pies
- Ancho Terminal San Souci 30 pies
- Tipo de Defensas Goma de arco
- Distancia entre postes 12 pies. Fuerza de 75 T
- Profundidad del agua 32 pies máximo a 33.5 pies mínimo
- Área de maniobra 1,148 pies de diámetro
- Corriente máxima permitida 3.28 nudos
- LOA máximo 300 mts.
- Distancia desde el puerto al centro 0.5 millas
- Enfilación 0470
- Balizamiento 4 boyas (2 verdes, 2 rojas)
- Faro Torre de concreto –amarilla y negra
- Destello: 2 Seg

- Período: 12 Seg
- Elevación: 135 Pies
- Alcance: 12 Millas

## Operación

### Tres terminales con servicios diferentes

- Exportación e importación

### Terminales

- Don Diego y Sans Souci): Recepción de buques turísticos, además de carga general suelta.
- Molinos Dominicanos-Molinos Modernos: Importación de carga general suelta, contenerizadas, líquidas y sólidas.

### c) Caracterización de la Infraestructura portuaria e instalaciones existentes

El Puerto de Santo Domingo fue totalmente renovado como parte de un proyecto de rediseño destinado a integrar la zona portuaria y la zona colonial de Santo Domingo para crear un destino atractivo para pasajeros y turistas de cruceros, yates y turismo de alto nivel. El proyecto, apoyado por la legislación aprobada en el año 2005, fue desarrollado por un consorcio privado e incluyó la construcción de nuevas infraestructuras: la rehabilitación de las dos terminales actuales, las principales obras de dragado del canal de acceso y el área de maniobras, una nueva marina deportiva y un desarrollo inmobiliario de 0.49 km<sup>2</sup> (122 acres).

Especificaciones de infraestructura del Puerto de Santo Domingo	
<b>Terminales</b>	San Souci y Don Diego: Recepción de buques turísticos, además de carga general suelta. Molinos Dominicanos-Molinos Modernos: Importación de carga general suelta, contenerizadas, líquidas y sólidas.
<b>Ancho terminal</b>	San Souci cuenta con 30 pies, mientras que Don Diego tiene 37 pies.
<b>Profundidad</b>	32''
<b>Tipo de defensa</b>	Cauchos de Arco
<b>Lineales de muelles</b>	2,310 metros
<b>Círculo de maniobra</b>	320 metros
<b>Fuente:</b> Elaboración propia en base a información de la Autoridad Portuaria Dominicana. (2023)	

El puerto de Santo Domingo tiene hoy la capacidad para albergar, grandes cruceros, barcos mercantes, yates turísticos y veleros modernos.

## **Terminal Concesionada de Santo Domingo (San Souci Port)**

Una de las terminales del puerto de Santo Domingo, es el puerto San Souci. El tradicional e histórico puerto de Santo Domingo, es el único puerto en el país desarrollado con capital exclusivamente privado. La construcción del Proyecto Turístico Sans Souci, la mega obra más ambiciosa que ejecutó el sector privado en Santo Domingo, capital y principal centro poblacional del país, con una inversión estimada de US\$550 millones, con la visión de crear un destino de turismo de cruceros.

El Puerto de Santo Domingo posee dos terminales portuarias turísticas concebidas para la recepción de buques cruceros: Terminal Don Diego y la terminan Sans Souci. En ese puerto también funciona la terminal Molinos Modernos, especializada en la importación de trigo para la elaboración de harina.

Este puerto está ubicado en la provincia de Santo Domingo, consta con un calado promedio de atraque de 20-24-29 pies; y un canal de entrada con 30 pies de profundidad. El ancho es de 455 metros de longitud y 2,310 metros. de lineales de muelles, y un círculo de maniobra de 320 metros.

### **Posición Geográfica**

- Latitud: 18° - 28'. 'N
- Longitud: 69° - 53. 'W
- Zona Horaria: -4 GMT

### **Datos Técnicos:**

- Profundidad de Canal de Entrada: 10 metros.
- Profundidad del agua: 32 pies máximo a 33.5 pies mínimo Área de maniobra: 1,148 pies de diámetro
- Balizamiento: 6 boyas (2 verdes, 2 rojas y 2 marcadores amarillos)
- Profundidad del Puerto: 5 a 10 metros
- Profundidad de Atraque: 24 pies
- Canal de Entrada: 30 pies
- Círculo de Maniobras: 320 metros
- Variación de marea: 0.6 metros

## **Operatividad y certificaciones del puerto**

Estas terminales del Puerto de Santo Domingo pueden operar de manera simultánea recibiendo 5 embarcaciones.

- Remolcadores disponibles para pilotaje de embarcaciones: 4 remolcadores.
- Equipos disponibles para manipulación de la carga: es subcontratado
- Personal habilitado para las operaciones en muelle: Un encargado en cada terminal, además del personal de seguridad y a ellos se le suma el personal operativo según tipo de operación y el tipo de buque. Pueden intervenir aproximadamente 50 personas

### **Certificaciones que poseen:**

- Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP)
- Operador Económico Autorizado (OEA)
- Coalición Empresarial Anti contrabando (BASC, Business Anti-Smuggling Coalition)

### **Aspecto comercial**

**Empresas y/o líneas que operan en el puerto:** Crowley, Zim container, Evergreen, Hamburg Sud, Cosiarma, Seabord Marine, Stream Lines, Antillean Marine, Mediterrean Shipping Company, Perez & Cia.

**Líneas cruceristas:** AIDA, TUI Cruises, Carnival Costa, Pullmantur, Crystal Cruises, Sea Cloud Cruises, Norwegian Cruise Line, MSC Cruise.

**Tipo de carga/mercancía que maneja el puerto:** Vehículos, graneleros, carga suelta y contenerizada, gasolina, asfalto, cemento asfáltico.

### **Accesibilidad y Zona de Influencia**

#### **Principales vías de acceso:**

- George Washington, Las Américas, Avenida España
- Aeropuertos cercanos: Las Américas (SDQ)
- Zona industrial cercana: Zona Franca San Isidro
- El puerto opera como un centro logístico.
- Empresa que opera en el centro logístico: “Fast Auto Logísticos”

#### **d) Relevancia económica del Puerto de Santo Domingo**

El Puerto de Santo Domingo posee una larga data que lo posiciona con una histórica y presente relativa relevancia económica importante. Fue el primer puerto operable de América.

Ya desde los primeros años de la conquista de América, el Puerto en Santo Domingo, gozó de valor y consideración, a esto comenta Fray Bartolomé de las Casas en su “Historia de las Indias” escrita hacia el año 1552 a sus 78 años: “Estando el Almirante Cristóbal Colón en España preparando su tercer viaje al nuevo mundo, escribió una carta a su hermano el Adelantado Bartolomé Colón, quien se encontraba en La Isabela, primera ciudad de América, fundada por el mismo Almirante y le decía que realizara un recorrido por la parte Sur de la isla Española, que busque un puerto por allí para que llevara la población de La Isabela y que ésta fuera despoblada”.

Fray de Las Casas comenta: "De allí, preguntando por lo más cercano de la mar, fue aportar al río de “La Hocama”, que, así lo llamaban los indios, “río muy gracioso” y que estaba todo poblado de la una y de la otra parte". Señala, que el Adelantado Bartolomé Colón se montó en una canoa de las que usaban los naturales de aquella isla, sondó, es decir, experimentó con un plomo o piedra y cordel la hondura que tenía el río, entonces se dio cuenta de que podía entrar en él no sólo navíos pequeños sino también naos de 300 toneles y más grandes, Las Casas expresa que: “el Adelantado se dio cuenta de que era un buen puerto, por lo cual se puso muy contento, así como sus acompañantes”.

Revela Las Casas que, el Adelantado determinó comenzar allí una fortaleza de tapia sobre la barranca del río y a la boca del puerto en la parte oriental, que se le dio el nombre de Santo Domingo, porque el día que se llegó allí era domingo, aunque el Almirante quiso que se llamase “La Isabela Nueva”. Las Casas no aclara el año de la fundación de la ciudad, sin embargo, Gonzalo de Oviedo en su “Historia General y Natural de Las Indias”, da otra versión sobre el descubrimiento del puerto, y manifiesta que, un español llamado Miguel Díaz huyó de la Isabela con seis españoles amigos, por temor a que el Adelantado Bartolomé Colón lo castigara por haber herido a otro en esa ciudad. Dice que: “tomó la parte Este hasta llegar al Sur de la Isla, allí trabó amistad con una cacica a la que llamó después Catalina y con la que tuvo dos hijos”, dice Oviedo, que ella le dio noticia sobre una mina de oro muy rica, la cual estaba a

siete leguas del río. Asegura, que Miguel Díaz dio parte al Adelantado, y este decidió visitar el lugar, cuando llegó le interesó tanto la mina como el puerto.

Gonzalo de Oviedo, además, hace una descripción topográfica de la zona y al referirse al río Ozama explica que es navegable, hondo y muy hermoso a causa de las heredades y jardines de labranza que hay en sus costas, manifiesta que tenía muchos naranjos, cañafístolas y otros árboles de frutas. Explica Oviedo, que la ciudad de Santo Domingo fue fundada el 4 de agosto de 1496.

A partir de 1503 se funda en Sevilla la Casa de Contratación para que funcionara en cada puerto del nombrado “Nuevo Mundo”, siendo su primera función en el Puerto de Santo Domingo, donde tenía funcionarios encargados de supervisar el cobro de los impuestos, de llevar los libros de cuentas de la Hacienda Real y dar permisos para navegar y comerciar. Durante el gobierno colonial de Diego Colón en (1514), se construyó en piedra dura y con alta bóveda junto a la ría Ozama el edificio de aduana del puerto de Santo Domingo, lo que aún se conoce como “la Atarazana”, única existente en Hispanoamérica. Esta se construyó por disposición de los reyes católicos quienes establecieron que, para el comercio entre América y Europa, se construyeran dos aduanas una en Cádiz, España y otra en Santo Domingo, La Hispaniola, bajo el cuidado del contador Juan Osoria.

De acuerdo al doctor Joaquín Balaguer en su obra: "Guía Emocional de la Ciudad Romántica", el mismo año de la llegada de Ovando (1502) inició la erección de los grandes monumentos de piedras, que hoy figuran entre las grandes joyas de la arquitectura colonial hispanoamericana. Balaguer, además se refiere a una frase de Felipe II por la rapidez con que se desarrolló la villa de Santo Domingo, dice: "Enllave, puerto y escala de todas las indias": revela que durante la Corte Virreinal que establece don Diego Colón en Santo Domingo, rindieron sus honores las primeras espadas de la conquista de América, embarcándose todos por el puerto de Santo Domingo.

El Puerto de Santo Domingo es relevante económicamente porque, además, está localizado en la capital del país, Santo Domingo y resulta fundamental para el transporte de productos como el café, distintos tipos de frutas o el azúcar. Además, por su proximidad al río Ozama, que proporciona mayores facilidades para el tránsito de mercancías.

Este puerto se destaca porque suele utilizarse para hacer envíos de carga como gasolina, asfalto y otro tipo de combustibles. Pese a tratarse de uno de los puertos marítimos de República Dominicana más notables, su tráfico se vio disminuido a partir del año 2000. Con el objetivo de solucionar este problema, el ejecutivo de República Dominicana aprobó la renovación de su puerto marítimo principal allá por el año 2005. En aquellas fechas se renovó la terminal de don Domingo y se construyó una nueva facilidad llamada “Sans Souci”.

Por último, se considera fundamental mencionar que la terminal de Don Domingo es utilizada habitualmente para buques cruceros, mientras que la nueva de Sans Souci, suele utilizarse para barcos de lujo y embarcaciones de recreo.

### **San Souci Port, Puerto de Santo Domingo**

San Souci Port: Operadora del Puerto de Santo Domingo y todas sus márgenes

San Souci, Puerto de Santo Domingo marítimo privado, de múltiples propósitos que se orienta a la eficiencia, a la seguridad en sus operaciones portuarias, orientada al servicio, la preservación del medioambiente y compromiso social.

Por la diversidad de sus instalaciones y las facilidades que brindan sus infraestructuras: Terminal Don Diego, Terminal San Souci y Terminal Santo Domingo, es flexible a soportar diferentes líneas de negocios. Por esto, su operación comercial abarca la recepción de cruceros turísticos, ferry, servicios de carga y eventos.

### **Trazabilidad de la carga**

SANSOUCI es el único operador portuario de República Dominicana con un sistema especializado en el manejo de carga rodada. El sistema eficientiza la planificación de las operaciones de las líneas navieras y permite a los clientes conocer el estatus de sus unidades en tiempo real.

### **Un puerto con trasbordo vehicular**

La ubicación privilegiada y eficiencia operativa del Puerto Santo Domingo lo hacen idóneo para realizar operaciones de trasbordo, para lo cual cuenta además con un área de almacenaje de 20,000 m<sup>2</sup> certificada bajo régimen de Centro Logístico.



## **Almacén vehicular exclusivo**

SANSOUCI cuenta con un almacén dedicado para el manejo de vehículos con capacidad para almacenar más de 7,000 unidades. El mismo es administrado junto a Fast Auto Logistics, operador logístico especializado en el manejo de carga rodada mediante la más alta tecnología.

San Souci Port se basa en los Reglamentos Internacionales del Código Internacional para la Protección de Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP), que avalan las operaciones de este tipo y que son estandarizadas a nivel local y mundial.

Misión: Brindar servicios portuarios eficientes y seguros, alineados a la mejora continua, preservación del medio ambiente y socialmente comprometidos.

Visión: Ser un puerto multipropósito reconocido en la región, que genera valor a sus clientes, empleados, accionistas y comunidad.

### **Valores:**

- Enfoque en servicio: se atienden y se satisfacen oportunamente los requerimientos y necesidades de los clientes internos y externos.
- Enfoque en seguridad: se toman las medidas necesarias para prevenir riesgos que puedan afectar las condiciones en que se desarrollan las operaciones.
- Compromiso: se orientan los intereses personales hacía las necesidades, valores y prioridades de la empresa.
- Respeto: se valora a los compañeros, asociados y a la comunidad.

El Puerto de San Souci es facilitador de una amplia gama de servicios para el soporte de operaciones portuarias, tales como: Pilotaje, Remolcadores, Lancha piloto, Servicio de amarre y desamarre, Recolección de residuos y basura, Transportación de carga y pasajeros, Manejo de equipaje, Seguridad, Servicios de agua, Servicios de combustible, Servicios de agente naviero, Servicio de provisiones, Servicio de estiba y desestiba, Almacenamiento de carga suelta, contenerizada y vehículos, Servicio de reparación de buques, Suministro de energía eléctrica, Servicio de comunicaciones (teléfono e Internet).

## Otros aspectos relevantes del puerto de Santo Domingo y la Operadora San Souci

Esta terminal portuaria, considerada en la actualidad como la tercera de mayor actividad económica por características muy marcadas, entre las cuales se pueden destacar las siguientes:

1. Al igual que el Puerto de Haina, tiene dos márgenes sobre un río, en este caso, el río Ozama.
2. Recibe y despacha tres veces a la semana el tradicional Ferry desde Puerto Rico, el cual mueve pasajeros y mercancías de consumo en gran cantidad y diversificadas.
3. Es la terminal de mayor importación de vehículos para el consumo del país.
4. Posee la condición además del Ferry recibir en ocasiones crucero, aunque esta actividad aún no ha alcanzado el desarrollo e importancia que se espera, para el cual existe un proyecto desde varios años para dinamizar esta actividad turística tan relevante e incidente en la economía de los países.
5. Está ubicado en el corazón de la capital de la República Dominicana.
6. Esta concesionado a uno de los grupos empresarial de mayor incidencia en la generación de actividad económica del país.
7. La gran oportunidad de modernización, mejora, crecimiento y ampliación que posee a futuro.
8. Los acuerdos y contratos con los sectores públicos y privados que ya ha firmado para convertirse posiblemente en la segunda terminal de importancia del país, sustentado en la diversidad de operaciones y servicios que pueden ofrecer.

### 3.5.11 PUERTO DE RIO HAINA

**Situación actual del Puerto Rio Haina** (Autoridad Portuaria Dominicana, 2023k).

El Puerto está concesionado a la Empresa HIT (ambas Márgenes del Río).

El puerto de Rio Haina, ubicado en la ribera del río de su mismo nombre, a 20 kilómetros de la capital del país, Santo Domingo, cuenta con 12 muelles, 10 ubicados en el costado Este, y 2 en el costado Oeste; la profundidad máxima es de 11 metros. Está localizado en la desembocadura del río Haina, al oeste del poblado de su mismo nombre, en el municipio de Santo Domingo Oeste.

El Puerto, está conformado por dos terminales, ubicadas a ambos lados del río, denominadas: Haina Oriental y Haina Occidental.

Las operaciones de los puertos oriental y occidental de Rio Haina pasaron a la administración de la compañía privada “Haina International Terminal (HIT)”, titular de una concesión para la reconstrucción y modernización de esas instalaciones. La empresa reconstruyó completamente sus terminales portuarias de Haina Oriental y Haina Occidental.

El Puerto está actualmente Administrado por la Empresa: “Haina International Terminals (HIT)”, localizada en el Kilómetro 13 ½, carretera Sánchez, Oficinas Gubernamentales (www.hit.com.do).

**b) Características técnicas del Puerto de Haina** (Autoridad Portuaria Dominicana, 2023k)

El Puerto de Haina, se encuentra ubicado en la desembocadura del río Haina, en la latitud 18° 25 y longitud 70° 00 W. Posee un calado de 28 a 35 pies con una profundidad de canal de entrada de 35 pies, un círculo de maniobra de 300 metros y una longitud de muelle de 3 mil 44 metros. Se trata del puerto de mayor movimiento de carga del país, aunque en sus terminales no se realizan operaciones de transporte de pasajeros, posee además varias instalaciones portuarias distribuidas de la siguiente manera:

**a) Margen Oriental:** Dividida en los atracaderos 6A, 6B, 6C y 6D, sumando un total de 700 metros de muelle que son utilizados regularmente para contenedores y cargas a granel. A su vez, el trabajo de carga y descarga se subdivide por medio del uso del atracadero del Recodo, el atracadero 5 y el atracadero 4 para buques RO-RO, carga general, carga suelta y al granel. El muelle 3 se utiliza para descarga de combustibles, químicos y carga suelta. El muelle 2 o de Fersan, se emplea para la carga y descarga a granel y en empaques de fertilizantes. El muelle 1 se usa para la descarga de aceites y químicos por la empresa Proteínas Nacionales.

**b) Margen Occidental:** la margen occidental del Puerto de Haina se compone por la Terminal de la Refinería, la Terminal de Multiquímica, la Terminal de Sargent Marine Petroleum y la Terminal comercial, compuesta por los muelles 4,5 y 6 Occidental. En esta parte del puerto de manejan productos químicos, combustibles, carga suelta, carga al granel y vehículos. Las inversiones, administración y operaciones de dicho puerto están compartidas entre el Estado y el sector privado.

## **Haina International Terminals (Terminales Internacionales de Haina-HIT)**

Kilómetro 13 ½, carretera Sánchez. Oficinas Gubernamentales ([www.hit.com.do](http://www.hit.com.do)).

### **Posición Geográfica**

- Latitud: 18° – 25.018'N
- Longitud: 70° – 01.190'W
- Zona Horaria: 4 GMT
- Variación de Marea: 0.50 M
- Longitud de muelles: 2,880 metros de atracadero
- Profundidad del puerto: 33 pies
- Profundidad de atraque: 28 -35 pies
- Canal de entrada: 60 metros lineales de ancho
- Profundidad de canal de entrada: 35 pies
- Círculo de maniobras: 300 metros
- Terminales: Haina Oriental / Haina Occidental
- Atracaderos: 9 en margen oriental / 6 en margen occidental
- Patio de carga: 250,000 Mts<sup>2</sup>
- Capacidad de estacionamiento: 2,000 vehículos de importación
- Silos: Almacenes para granos, aceite, cemento productos químicos...
- Balizamiento: 4 boyas (2 verdes, 2 rojas)
- Enfilación: 3490
- Seguridad: Código PBIP de Protección de Buques e Instalaciones portuarias

### **Operación**

- Carga y descarga
- Recepción de buques: carguero, granelero, tanquero, remolcador, barcaza

### **Importación / Exportación**

- Carga General Suelta
- Carga General Contenerizada
- Carga General Sólida
- Carga General Líquida

### **Ubicación Geográfica**

- Latitud: 18° - 25.018'N
- Longitud: 70° - 01.190'W

### **Operatividad y Certificaciones del Puerto de Rio Haina**

Las terminales portuarias, pueden operar de manera simultánea: 13 buques, dependiendo el tamaño de este.

- Equipos disponibles para manipulación de carga: 5 grúas pórtico y 2 grúas móviles para carga pesada.

### **Certificaciones que poseen:**

- Código PBIP de Protección de Buques Instalaciones Portuaria. Coalición Empresarial en contra del contrabando (BASC, Business Anti- Smuggling Coalition)
- Operador Económico Autorizado (OEA)
- La Asociación de Aduanas y Comercio contra el Terrorismo (C -TPAT, Customs-Trade Partnership Against Terrorism).

### **Aspecto comercial**

#### **Empresas y/o líneas que operan en el puerto Rio Haina:**

Crowly, Zim Container, King Ocean Services, Evergreen, Hamburg Sud, Cosiarma, Seaboard Marine, Stream Lines, Nordana Line, CMA – CGM, Antillean Marine, Mediterranean Shipping Company, Perez & Cia, Hapag-Lloyd, Maersk Line, Cosco Shipping, Caribbean Feeder Services, Melfi Marine, ONE, Seatrade, Don Andres N.V.

**Tipo de carga/mercancía que maneja el puerto:** Fertilizantes, químicos, combustibles, carga suelta, contenedores.

### **Accesibilidad y zona de influencia.**

- Principales vías de acceso: Circunvalación
- Aeropuertos cercanos: El Higüero
- Zona industrial cercana: Zona industrial de Herrera

### **c) Caracterización de la Infraestructura portuaria e instalaciones existentes**

La Infraestructura portuaria del Puerto de Río Haina es su más importante activo. Es un puerto multipropósito, especializado en el manejo de todo tipo de carga, y adecuado a los estándares del comercio internacional.

#### **MUELLES**

Está dotado con 2,800 metros lineales de muelles y 15 atracaderos que brindan al Puerto Río Haina una gran flexibilidad para la recepción de buques de cualquier tipo, las 24 horas, 7 días a la semana, 365 días al año.

Estos muelles están distribuidos en ambas márgenes (Oriental y Occidental) del Río Haina y todos cuentan con una profundidad máxima de 10 metros. Sin embargo, el muelle 6, utilizado principalmente para carga y descarga de contenedores, tiene 12 metros de profundidad, permitiendo allí el atraque y operación de buques tipo Panamax, con 245 metros de largo, 40 metros de ancho y capacidad de 4,500 TEUs.

#### **TERMINAL DE CONTENEDORES**

El Puerto Río Haina cuenta con una terminal de contenedores que tiene una capacidad diseñada de 600,000 TEUs. Actualmente opera en un 60% de su capacidad. La distribución de las operaciones en la terminal busca eficientizar las operaciones de carga y descarga de buques, así como la recepción y despacho de contenedores de una manera rápida, eficiente y segura.

#### **PATIO DE CARGA**

Puerto Río Haina dedica más de 70,000 metros cuadrados para la descarga, almacenaje y despacho de carga general, importada y exportada por esta terminal portuaria. Dentro de las mercancías allí manejadas se encuentran madera, alambrón, varillas, palanquilla, equipos pesados, proyectos especiales, entre otros.

#### **GRUAS PÓRTICO**

3 grúas pórtico (gantry), 2 convencionales y una Panamax, con capacidad de izaje de hasta 40 toneladas. Un alcance de hasta 13 filas de contenedores y una productividad de 22 movimientos por hora (MPH) por grúa. Esas grúas son principalmente utilizadas para la carga y descarga de buques de contenedores.

## **GRUAS MÓVILES**

2 grúas móviles marca “Gotwald”, cada una con capacidad de izaje de hasta 100 toneladas. Son utilizadas para trabajar cualquier tipo de buque, ya sea este de contenedores o carga general suelta. Al tener neumáticos brindan la flexibilidad de moverlas a través de toda la terminal y localizarla donde se necesite al momento de servir a nuestros clientes.

## **ALMACENES**

Puerto Río Haina cuenta con 9,700 metros cuadrados de almacenes techados instalados en la terminal para resguardar allí mercancías sueltas que llegan en buques de carga general y que no pueden estar al aire libre, entre ellos, por ejemplo, rollos de papel para la impresión de periódicos, bobinas, entre otros.

## **TOMAS ELECTRICAS PARA CONTENEDORES REFRIGERADOS**

Las tomas eléctricas del Puerto Río Haina permiten recibir contenedores refrigerados sin importar el tipo de mercancías o temperatura requerida. Allí, estos contenedores son conectados inmediatamente entran al puerto o son descargados del buque; para luego ser monitoreados 24 horas, 7 días a la semana, para garantizar el correcto funcionamiento de estos equipos, y con ello la calidad del producto en su interior. Tenemos una capacidad instalada de 252 tomas eléctricas fijas, pero puede ser extendida ilimitadamente utilizando equipos especiales llamados “Powerpacks”.

## **PARQUEOS (ESTACIONAMIENTOS)**

Puerto Río Haina cuenta con cuatro (4) parqueos con capacidad para almacenar hasta 2,000 vehículos importados. Estos vehículos son recibidos, verificados y resguardados utilizando un riguroso protocolo de seguridad que garantiza que el vehículo importado sea entregado al cliente final en las mismas condiciones en que fue recibido.

<b>Especificaciones de la Infraestructura del Puerto de Haina</b>	
<b>Muelles</b>	2,800 metros lineales, todos cuentan con una profundidad máxima de 10 metros y 15 atracaderos
<b>Terminal de contenedores</b>	Tiene una capacidad de 600,000 TEUS
<b>Grúas pórtico</b>	3 grúas pórtico (gantry), 2 convencionales y una Panamax, con capacidad de izaje de hasta 40 toneladas
<b>Grúas Móviles</b>	2 grúas móviles marca Gotwald, cada una con capacidad de izaje de hasta 100 toneladas
<b>Almacenes</b>	Cuenta con 9,700 metros cuadrados de almacenes techados instalados en la terminal
<b>Parqueos</b>	Cuenta con 4 parqueos con una capacidad para almacenar hasta 2,000 vehículos importados
<b>Fuente:</b> Elaboración propia en base a información de HIT Haina Logistic HUB (2019)	

### **Zona de Actividad Logística en el Puerto de Río Haina**

Este contexto se complementa con el desarrollo de una Zona de Actividad Logística de valor agregado para satisfacer las necesidades de la cadena de suministro de las empresas.

El Hub Logístico de Haina (HLH) es la Zona de Actividad Logística que mejor responde a estas necesidades y habilita un ecosistema de ventanilla única para transformar a República Dominicana en un HUB Logístico de clase mundial para el manejo y distribución de mercancías, tanto a nivel local como internacional.

Con más de doscientos mil metros cuadrados de bodegas secas y refrigeradas, el HLH es la combinación perfecta entre el puerto dominicano más importante (Puerto Río Haina) y los operadores logísticos más experimentados del país,

A través del Puerto de Río Haina, el HLH tiene acceso directo a más de 16 rutas marítimas semanales hacia y desde los Estados Unidos de América que conectan puertos como Miami, Port Everglades, Savannah, Nueva York, Filadelfia y Texas. Además, conectividad múltiple desde y hacia países de América Central y del Sur, Europa, Asia y más de 40 puertos en toda la región del Caribe.

La ubicación geográfica del HLH se destaca por su cercanía a la ciudad de Santo Domingo y la facilidad para que sus clientes realicen micro distribución de mercadería a los más de 3 millones de consumidores ubicados en el centro económico del país. Adicionalmente,



el HLH tiene acceso privilegiado a las principales vías que conectan los centros productivos, industriales y agrícolas del país.

Los beneficios de su ubicación geográfica se enfatizan al tener fácil acceso a los servicios de transporte aéreo que se ofrecen en el Aeropuerto Internacional de Las Américas, el Aeropuerto Joaquín Balaguer y el Aeropuerto Internacional de Santiago.

En términos de infraestructura, cuenta actualmente con la última tecnología en seguridad, la Dirección General de Aduanas (DGA) informó que, a partir de marzo, 2021 que el Puerto Río Haina cuenta con tecnología de rayos X de última generación, que facilitará la inspección de mercancías y permitirá reducir los tiempos de estadía de los contenedores en esas instalaciones.

La empresa HIT-Puerto Río Haina invirtió US\$3 (tres) millones de dólares en un escáner, que hará más ágiles, eficientes y seguras las operaciones de despacho de mercancías, puesto que los camiones no necesitarán detener su marcha para que el sistema realice el escaneo. El escáner permite que el camión y el contenedor sean inspeccionados de manera minuciosa, sin importar la densidad de la carga y su condición, garantizando así un reconocimiento seguro, eficiente y rápido, facilitando una visión detallada de la mercancía en el interior del contenedor. Con la instalación de esta tecnología, que permite inspeccionar hasta 100 contenedores por hora, los camiones y las cabinas dejan de ser una opción para el contrabando de armas, drogas o personas (Periódico elDinero, 2021).

La DGA, coincidió en que la instalación de esta herramienta está en línea con el objetivo del Gobierno de habilitar el despacho de contenedores en 24 horas, garantizando la seguridad nacional y facilitando el comercio exterior al elevar la eficiencia logística”.

La instalación del equipo de verificación de mercancías en el Puerto Río Haina “es un paso más de avance hacia la ruta que busca posicionar a República Dominicana como Hub logístico de clase mundial, y con ello, garantizar un comercio internacional seguro y ágil”.

#### **d) Relevancia económica del Puerto de Río Haina**

El Puerto Río Haina es la terminal multipropósito más importante de República Dominicana, concentrando el 60% del comercio marítimo internacional que entra y sale del país. HIT, la empresa operadora portuaria que administra y desarrolla esa infraestructura ha

invertido desde sus inicios más de 140 millones de dólares en áreas específicas como infraestructura, tecnología y seguridad, haciendo de este puerto una terminal multipropósito de clase mundial (DGA.2021).

Reyes, Sánchez, (2011) destacó que hasta el año 2003 las dos terceras partes del volumen de carga en República Dominicana se movilizaba a través del puerto de Río Haina, en ambas terminales, Oriental y Occidental. De acuerdo con un informe del Banco Mundial, desde el año 2004 una parte considerable de los cargamentos pasó a operar del Puerto de Haina al Puerto Multimodal Caucedo y actualmente ambos puertos manejan la mayor proporción de la carga que se transporta vía contenedores del país.

Reyes Sánchez, (2011) consideró igualmente que, ya en el año 2009, pese a sus dimensiones, El Puerto de Haina no había generado un desarrollo urbano similar al de otros puertos, debido a que no se trataba de una terminal con una dinámica exportadora de la riqueza que se produce en su derredor, sino que surgió y se desarrolló en un contexto de concentración de riquezas en Santo Domingo, capital de la República, es decir, que las demandas de la ciudad industrial hicieron que el puerto creciera.

La terminal recibe aproximadamente 140 buques en promedio al mes en sus casi tres mil metros lineales de muelle y cuenta con estacionamientos para más de 2,000 unidades de automóviles de importación. El puerto de Haina es el de mayor movimiento de todo tipo de tráfico, excepto en las operaciones, en virtud de que puede ser considerado un puerto multipropósitos, realizando operaciones prácticamente con todo tipo de mercancías, excepto las de los buques de pasajeros o las de los llamados buques cruceros.

Una de las instituciones vinculadas al Sistema Portuario Dominicano es “Haina International Terminals (HIT)”, empresa operadora portuaria que modernizó, desarrolló y actualmente administra las dos márgenes del Puerto del Río Haina.

HIT, es de capital netamente dominicano, representado por las principales agencias navieras y realiza sus actividades con el objetivo de facilitar el comercio exterior de República Dominicana.

HIT es el primer puerto de República Dominicana con una cámara de inspección de productos perecederos en atmósfera controlada que en septiembre de 2022 cumplió tres años

facilitando las inspecciones de productos perecederos en HIT Puerto de Río Haina. Estas instalaciones han permitido inspeccionar más de 6,500 contenedores, es decir un promedio 180 mensuales, todas realizadas manteniendo la cadena de frío y la inocuidad de los productos. Diariamente, múltiples contenedores cargados con alimentos secos, frescos y congelados son recibidos y despachados por el Puerto de Río Haina. Cuando estos son perfilados para inspección por las autoridades, se realizan bajo los más estrictos estándares de seguridad, calidad e inocuidad; garantizando así que los clientes finales reciban sus mercancías tal cual esperan hacerlo.

Con una inversión de más de US\$500,000, esta cámara cuenta con un innovador sistema de enfriamiento de última generación que garantiza al 100% la conservación de los productos perecederos, ya que cada una de las puertas tiene un sistema de cierre hermético que evita el flujo de aire desde y hacia la cámara (HIT, 2022). Desde sus inicios, HIT Puerto Río Haina ha jugado un rol esencial para garantizar el flujo logístico del comercio internacional en el país. En promedio, más de 1,600 buques transitan por esta terminal portuaria; los cuales anualmente mueven unos 500,000 TEUs, cerca de 8 millones de toneladas métricas de carga general suelta y más de 35 mil vehículos. De este volumen, el 93% es carga de importación y exportación dominicana.

Adicionalmente, más del 70% de las importaciones y exportaciones desde y hacia los Estados Unidos, primer socio comercial del país, transita por el Puerto Río Haina; así como el 70% de las exportaciones hacia el Caribe y Centroamérica. Además, por su estratégica ubicación geográfica, HIT Puerto Río Haina se ha convertido en el aliado por excelencia de las Zonas Francas del país. 46% de los contenedores que se exportó en el 2020 corresponde al sector Zona Franca, 56% hacia los Estados Unidos.

“HIT ha realizado grandes aportes para el desarrollo económico del país, garantizando un comercio global más fácil, eficiente y seguro en la República Dominicana. Tenemos 21 años aplicando las mejoras prácticas internacionales, y usando la tecnología como un aliado estratégico para aumentar la experiencia, la eficiencia y la seguridad de nuestra gente, clientes y el desarrollo del país”, afirma el CEO de HIT.

Como parte de su compromiso con la protección del medio ambiente, HIT Puerto Río Haina recibió la acreditación de la norma ISO 14001:2015, validando así la implementación de su sistema de gestión ambiental.

El HIT Puerto de Río Haina donó a la Dirección General de Aduanas (DGA) un equipo de rayos X para facilitar la inspección de mercancías que llegan en los contenedores a esa terminal.

La promoción de República Dominicana como hub logístico de clase mundial es un objetivo fundamental para el Puerto Rio Haina.

- Misión: Facilitar el comercio exterior de república dominicana.
- Visión: Ser el operador portuario líder en servicio, eficiencia y seguridad y garantía
- Valores: Integridad, Pasión, Servicio, Compromiso, Colaboración y Sentido de Urgencia.

### **Aspectos relevantes del tradicional puerto de Haina Oriental y Occidental y de la incidencia de Haina Internacional Terminals (HIT)**

1. A partir de la segunda década del presente siglo XXI, la Dirección General de Aduanas (DGA) y la operadora, concesionaria y operadora de dicho puerto, “Haina Internacional Terminal (HIT)”, acordaron que funcionará como un solo puerto, aunque con dos márgenes, hoy solo Haina Oriental.

2. Es el puerto de mayor volumen de operaciones de importaciones del país.

3. Es el puerto más multipropósitos, es decir, que recibe y salen casi todas las modalidades donde se caracterizan los puertos: Contenedores, RO-RO-RO, mercancías sueltas, multidimensionales, combustibles, mercancías al granel, cajas y mudanzas, los famosos “shipping”.

4. Este puerto al igual que la competencia Caucedo, posee casi todas las certificaciones requeridas por las agencias navieras y los organismos internacionales, además en la actualidad posee equipos de rayos X y un centro de frío para mantener la cadena de protección de las mercancías perecederas y que requieren ser refrigeradas.

5. Este puerto posee inversiones y acciones de las principales agencias navieras lo que le permite mantener cierto grado de estabilidad de sus operaciones.

6. En esta terminal se han realizado inversiones considerables para responder a una gran debilidad histórica del calado por operar en un río que periódicamente presenta, además se observa que posee los equipos necesarios y modernos para responder al gran volumen.

7. Este es el puerto que por mucho posee una cantidad de muelles por encima de los demás alcanzando casi 10, permitiéndoles recibir cantidad y diversidad de embarcaciones que pueden operar de forma paralela. Este muelle tiene conexión con las principales vías de comunicación y regiones del país.

### **3.5.12 PUERTO DE ITABO**

#### **a) Situación actual del Puerto de ITABO (Ageport, 2023).**

El Puerto Internacional de ITABO está ubicado en el área costera de la Central Itabo, ubicada en el Km. 18 de la carretera Sánchez, municipio Bajos de Haina, Provincia de San Cristóbal. La Terminal Itabo, o Muelle Espigón, se encuentra ubicado a 5 cables del suroeste de la entrada del puerto del Río Haina. Solo el lado sur está habilitado para ser utilizado.

El 28 de septiembre de 2006 inició sus operaciones el primer puerto carbonero de gran calado en República Dominicana con la llegada de un primer carguero con 36,000 toneladas métricas de carbón mineral, procedente de la República de Colombia. La nave “Baldor” atracó el domingo 24 de septiembre de 2006 y hasta las primeras horas del siguiente jueves descargó el material, sin contratiempos, tal como fue previsto. El carbón será utilizado en la generación de electricidad de las unidades de Itabo lo que garantiza disponibilidad de combustible económico para la generación eléctrica (diario Hoy, 28 de septiembre 2006).

#### **b) Características técnicas del Puerto ITABO (Mardom.com, 2023b).**

- Latitud: 18° 24,5' N
- Longitud: 070°01,3' W
- B.A. Chart: 471
- D.M.A. Chart: 25848
- Unctad Locode: DO HAI

El Puerto ITABO posee un calado de 14 metros, lo cual permite la recepción de naves tipo “Handymax” y “Panamax” de hasta 70,000 toneladas y tiene capacidad para descargar materiales sólidos a una tasa de 1,600 toneladas por hora. El Puerto está adecuado para la descarga de carbón vía banda transportadora, auto descargadores y finalmente transportado al complejo de la central eléctrica Itabo.

### **c) Caracterización de la Infraestructura portuaria e instalaciones existentes**

El Muelle está compuesto por un puente de acceso, cuatro duques para el atraque de las naves y dos duques para su amarre, sobre el puente está ubicado el Sistema de Manejo de Combustible con su correa. El Puente de acceso tiene 535 metros de longitud, está dividido en dos tramos, uno de 335 metros de largo por 8.20 metros de ancho y otro de 200 metros de largo por 9.80 metros de ancho.

El sistema de amarre y atraque para la nave consta de 2 Duques de Alba para el amarre (MD1 y MD2) y 4 Duques de Alba para el atraque (BD1, BD2, BD3 y BD4). Cada uno de los Duques de Alba está compuesto de 8 pilotes de acero de 36 pulgadas de diámetro y una plataforma de hormigón armado de aproximadamente 2 metros de altura.

El muelle dispone de un “Sistema de Señalización” de última tecnología para el atraque de las naves, que consiste en dos torres en tierra con sus correspondientes lámparas, además de cuatro boyas equipadas con linternas para la demarcación de la zona dragada y luces de posicionamiento e indicación de obstáculos.

El carbón será descargado en el muelle desde las naves a una Tolva, la cual lo depositará en un sistema de correas. La tolva puede cambiar de posición según sea la necesidad. El carbón será transportado hasta la cancha de carbón por un sistema de correas conformado por dos secciones. Las correas transportadoras tienen forma tubular para minimizar las emisiones de polvo de carbón y ser amigables con el medio ambiente. Cada una de las correas mide aproximadamente 500 metros, con una capacidad para transportar 1,600 toneladas por hora.

Este sistema además de todo lo expuesto anteriormente, está integrado por una balanza, un detector de metales, un sistema de supresión de polvos y un sistema contra incendio.

El Muelle cuenta también con un sistema de iluminación para la operación nocturna, un sistema de toma de energía para equipos de mantenimiento, un sistema de alimentación de agua de servicio para las naves y un sistema de medición de condiciones ambientales, como son viento, oleaje y corrientes marinas.

#### **d) relevancia económica del Puerto ITABO**

Al destacar la importancia que tiene para el país la inversión en este puerto, la empresa Itabo informó que la terminal permitirá la descarga además de otros tipos de productos como el asfalto, coke de petróleo y clinker.

#### **e) Externalidades económicas relacionadas al Puerto de ITABO**

En marzo 20, 2023, la Generadora de Electricidad Itabo y la Refinería Dominicana de Petróleo (REFIDOMSA) firmaron un contrato que hará más eficiente la importación de GLP. El contrato fue suscrito por el gerente general de EGE ITABO, y la gerencia general de REFIDOMSA, quienes garantizaron que, con tal convenio, habrá ahorros en la oferta de comercialización del Gas Licuado de Petróleo (GLP), comprando directamente (sin intermediarios) a los suplidores internacionales. El convenio implica la adecuación de la terminal de Itabó con el propósito de que REFIDOMSA pueda recibir los barcos con GLP sin que esto afecte las operaciones de descarga de carbón para la generadora eléctrica (Romero, 2023).

Los trabajos en el Puerto de ITABO se llevarían a cabo durante el año 2023, con la expectativa de que, para el primer trimestre del año 2024, REFIDOMSA esté usando las facilidades portuarias para cargas y descargas de barcos con GLP.

La Generadora de Electricidad ITABO sostuvo que el puerto internacional de ITABO es una facilidad moderna que puede recibir embarcaciones de gran calado, tipo Panamax, y que está habilitado para recibir combustibles a granel y líquidos, contribuyendo con la competitividad de República Dominicana por su excelente ubicación geográfica.

El convenio se está desarrollando en simultáneo con la actual instalación de las nuevas estructuras para el almacenamiento de GLP que está construyendo REFIDOMSA, un proyecto que forma parte del portafolio de expansión que tiene la gestión del del Consejo de Administración de la empresa estatal.

#### **Sobre ITABO**

La Generadora Itabo es una empresa de capital mixto público y privado, propiedad del “Grupo Agroindustrial Linda” que posee el 50% de participación accionaria. La generadora posee 260 MW de capacidad instalada en activos de generación ubicados en República Dominicana. La planta de vapor se encuentra aproximadamente a 2 km al oeste de la costa

occidental del Puerto de Rio Haina y posee un puerto internacional para descargar el carbón utilizado para la generación.

### **Sobre REFIDOMSA**

La Refinería Dominicana de Petróleo (REFIDOMSA) es una empresa de capital estatal, cuyas operaciones se iniciaron el 24 de febrero del año 1973, siendo la única procesadora de crudos que existe en República Dominicana. Además del procesado de crudos, REFIDOMSA importa productos refinados, ocupando en la actualidad un segmento mayoritario del abastecimiento de derivados.

### **3.5.13 PUERTO DE PUNTA CATALINA**

#### **a) Situación actual del Puerto Punta Catalina (Mardom.com, 2023c).**

La Corporación Estatal Dominicana de Empresas Eléctricas Estatales (CDEEE) recibió en diciembre de 2018 en el puerto de Punta Catalina un buque con el primer cargamento de 38.516 toneladas métricas (TM) de carbón mineral que se usaría para la sincronización y pruebas de la primera unidad de la Central Termoeléctrica Punta Catalina (CTPC) que inició operaciones a partir de enero de 2019.

Además, con la llegada del carbón mineral para la planta, se estaría estrenando el puerto de alto calado que acompaña al parque energético del mismo nombre (Mundo Marítimo, 2018).

El cargamento del carbón mineral fue embarcado por la empresa norteamericana “Xcoal Energy & Resources”, que resultó ganadora de la licitación para suministrar al país 642.000 TM de carbón que usaría la primera unidad de generación de Punta Catalina con una capacidad de 376 megavatios brutos

#### **b) Características técnicas del Puerto Punta Catalina**

El Puerto de Punta Catalina es el puerto de más alto calado del país, con capacidad para recibir buques Panamax, y Neopanamax, los de mayor tamaño utilizados en gran parte del comercio marítimo mundial.



### **c) Caracterización de la Infraestructura portuaria e instalaciones existentes**

Se trata de una infraestructura portuaria con una longitud de 1.600 metros, es decir, más de un kilómetro y medio de largo, lo que le convierte en el más grande muelle del país”. El puerto es parte del parque energético de Punta Catalina.

El carbón mineral que arriba al puerto, se descarga del buque y es llevado en una correa cerrada hasta el almacén, que es el único de la región del Centroamérica y el Caribe con estas características: completamente techado, con lo que se evitan daños al medio ambiente.

### **d) Relevancia económica del Puerto y el parque energético Punta Catalina**

El sistema y la planta de generación eléctrica produciría a plena capacidad 753 megavatios brutos, Punta Catalina reduciría los costos de generación, bajaría las pérdidas de las distribuidoras eléctricas, reduciría el subsidio y contribuiría con un incremento de la oferta energética nacional, dado que, su aporte representaría cerca de un tercio del consumo nacional.

## **3.5.14 PUERTO DE AZUA DE COMPOSTELA**

### **a) Situación actual del Puerto de Azua (Autoridad Portuaria Dominicana, 2023I).**

El puerto de Azua de Compostela, fue establecido en 1959 por la empresa frutera norteamericana “Standard Fruit Company” para la exportación de guineos (bananos), pero fue inaugurado oficialmente en 1959 por el presidente Rafael Leónidas Trujillo con el objetivo de exportar “el sisal”, planta utilizada para la fabricación de fibras textiles, que se producía en la región. Con el fin de la dictadura de Trujillo en 1961, el puerto de Azua cayó en el abandono.

El puerto de Azua es también conocido como Puerto Viejo de Azua y se encuentra a unos 15 kms. al suroeste de la ciudad de Azua de Compostela. El Puerto está situado en la zona sur del país, el Puerto de Azua es el principal puerto del país en el manejo y recepción del Gas Licuado de Petróleo, con instalaciones y almacenamientos especializados para esta carga a granel líquida, y seca (cemento y clinker).

### **b) Características técnicas del Puerto de Azua (Autoridad Portuaria Dominicana, 2023I).**

#### **Posición Geográfica**

Latitud: 18° – 20. ‘N

Longitud: 70° – 49. ‘W

**Datos Técnicos:**

- Zona Horaria: -4 GMT
- Variación de Marea: 0.50 M
- Estructura: En forma de espigón
- Longitud de muelles: 210 metros
- Ancho: 30 Mts
- Profundidad del puerto: 9.14 metros
- Profundidad de atraque: 27 pies
- Canal de entrada: 140 metros lineales de ancho
- Profundidad de canal de entrada: 30 pies
- Círculo de maniobras: 330 metros
- Atracaderos: En forma de espigón
- Balizamiento: 8 boyas (4 verdes, 4 rojas)
- Enfilación: No
- Faro: N/A
- Rumbos -0660 por 544 yds.
- Recomendados -3350 por 539 yds.
- Para atracar -0410 por 646 yds. -0100 por 773 yds.

**Operación**

- Carga y Descarga
- Recepción de buques: cargueros, graneleros, tanqueros, remolcadores, barcazas

**c) Relevancia económica del Puerto de Azua de Compostela**

El puerto de Azua de Compostela juega un papel importante en la economía local, al servir para el trasbordo de mercancías desde y hacia la provincia. Azua es la provincia líder en la exportación de productos bananeros, por la consolidación de su clúster. 55%. Azua cuenta con el muelle Puerto Viejo en acción, para la exportación de sus rubros (tomate, melón, sandía, banana, aguacate, y otros vegetales (Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPyD), 2023).

**d) Potencial de Mercado del Puerto de Azua**

Según el Plan para el desarrollo Económico local de Azua (2015-2030) (PDEL), se prevé la de Construcción de un mega-puerto en la provincia Azua; generar más de 10,000 empleos.

La iniciativa se asocia a la visión, de desarrollo productivo consignada en la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030, que está orientada a lograr una economía territorial y sectorialmente integrada, innovadora, diversificada, plural, enfocada a la calidad y ambientalmente sostenible; un país que genere un crecimiento alto y sostenido, con equidad y empleo digno; que desconcentre las riquezas; que aproveche y potencie las oportunidades del mercado local; y que se inserte de forma competitiva en la economía global.

### **3.5.15 PUERTO DE BARAHONA**

#### **a) Situación actual del Puerto de Barahona (Autoridad Portuaria Dominicana, 2023m).**

El puerto de Barahona es utilizado principalmente como puerto para cargas a granel.

El puerto se especializa y se diferencia por las exportaciones de azúcar a granel, que es cargado con aparejos del barco con muchas maletas en las bodegas, a razón de aprox.1500 toneladas métricas por período de 24 horas, con cuatro amarres en el puerto, Sólo las instalaciones para azúcar y yeso están usadas regularmente para manejar carga; las otras dos, se utilizan principalmente como amarraderos para embarcaciones en reparación o para buques de pesca. El Puerto también contiene barcos en espera de órdenes. Igualmente, le sirve tiene a unos pequeños buques petroleros descargan gasóleo en el muelle de azúcar.

El puerto de Barahona es de propiedad pública, localizado en la costa del sur del país, es administrado por la Autoridad Portuaria Dominicana; cuenta con dos concesiones: una a la empresa Cemex Dominicana que explota una mina de yeso y la otra al Consorcio Azucarero Central de Barahona con su producción de azúcar de caña; ambas empresas son de capital extranjero. Ese puerto no recibe contenedores ni maneja carga suelta sino carga de productos a granel como sal, yeso, carbón mineral, clinker y combustible para las plantas eléctricas.

En general, el arribo de buques en ese muelle sureño no es muy frecuente y poco activo.

La terminal de Barahona no recibe carga de contenedores, y sus operaciones han disminuido significativamente en los últimos años, según explicó Reyes Sánchez, (2012).

La terminal cuenta con algunos servicios concesionados al sector privado, que incluyen dos terminales arrendadas: una a la “Compañía Eléctrica Monte Río” y la otra a la empresa “Mundo Gas”, importadora de GLP.

**b) Características técnicas del Puerto de Barahona** (Autoridad Portuaria Dominicana, 2023m).

El Puerto de Barahona está localizado en la región sur del país, Provincia Barahona.

### **Posición Geográfica**

Latitud: 18° – 12. ‘N

Longitud: 71° – 04. ‘W

### **Datos Técnicos:**

- Zona Horaria: -4 GMT
- Variación de Marea: 0.50 M
- Longitud de muelles: 200 – 550 metros lineales
- Profundidad del puerto: 35 pies
- Profundidad de atraque: 34 pies
- Canal de entrada: 110 metros lineales de ancho
- Profundidad de canal de entrada: 36 pies
- Círculo de maniobras: 200 metros
- Atracaderos: 4
- Balizamiento: 9 boyas (1 recalada, 3 rojas, 3 verdes y 2 amarillas)
- Enfilación: 2430
- Faro: N/A

### **Operación**

**Exportación:** Carga a granel seca: Yeso, Sal y Cemento

#### **Materiales agregados**

- Azúcar de caña

#### **Importación**

- Carbón mineral

### **c) Caracterización de la Infraestructura portuaria e instalaciones existentes**

La provincia de Barahona demandaba con urgencia la construcción de un nuevo puerto que facilitara la llegada de buques cruceros, para garantizar el desarrollo sostenible de su turismo, y con el objetivo de diversificar las actividades de las facilidades portuarias actuales.

Esa necesidad estaba plasmada en el plan estratégico de desarrollo de Barahona (2015-2020): (SISMAP, 2022), el cual le fue entregado al poder ejecutivo por los sectores productivos y sociales de esa comunidad sureña. “Lo que se propuso fue la construcción de un puerto alterno, que le llamaron “Punta Manzanillo”. La información la ofrecieron el gobernador de la provincia, junto a representantes del Clúster Turístico Productivo de Barahona. La situación sobre el Puerto de Barahona comenzó a cambiar a partir del año 2018. Tanto su infraestructura como su propósito, visión y misión han variado. El clúster turístico de Barahona se dejará para la recepción de cruceros y desarrollo turístico, y el muelle nuevo fuera para carga (Go Barahona, 2023).

En mayo de 2021 el Poder ejecutivo del país inauguró la rehabilitación del Puerto de Barahona, iniciativa que forma parte de la política gubernamental para la recuperación económica de la nación después del trastorno causado por la pandemia del COVID-19 durante el inmediato pasado, para impulsar el desarrollo turístico y comercial de la provincia. Las nuevas instalaciones del Puerto de Barahona, posee una infraestructura multifuncional que permitirá el atraque de buques cruceros, de contenedores y la carga de productos minerales, que lo convertirán en uno de los puertos más atractivos y activos del país.

Los trabajos contemplaron la ampliación de la zona de amarre de los buques, a través de la demolición de la estructura existente. Asimismo, la construcción de cinco nuevos diques de alba, con capacidad para resistir las operaciones de embarcaciones con hasta 650 pies de longitud. En adición, se realizó un aumento en la profundidad del canal de entrada y zona de maniobra del puerto, incrementado a once metros, lo que permitirá la entrada de barcos de 40,000 toneladas, la instalación de pilotes metálicos y de pasarelas de acceso que garantizan la durabilidad de la estructura y facilitan las operaciones marítimas.

“La rehabilitación del Puerto de Barahona representa una infraestructura que permitirá el atraque de buques cruceros, de contenedores y la carga de productos minerales, que le convertirán en uno de los puertos más atractivos y activos del país e impulsará el desarrollo turístico y comercial de Barahona”. La posición privilegiada del puerto, lo califican para transformarse en un elemento de logística regional, al conectar el sur del país con importantes destinos de República Dominicana, Estados Unidos y Centroamérica.

El Poder ejecutivo del país hizo hincapié en los esfuerzos que ha realizado el gobierno para convertir a República Dominicana en un HUB logístico, y de ahí la necesidad de formar una red de puertos modernos y que sean vanguardia de la nueva economía.

#### **d) Relevancia económica del Puerto de Barahona**

Barahona tiene en el presente una economía mezclada que combina agricultura, ganadería, minería y turismo, con un puerto industrial, una zona libre dedicada a la producción textil, y lo adicional, una nueva terminal para potenciar Barahona y convertirlo en un punto importante turístico y resaltar su belleza natural. Barahona pasaría a ser hacer un híbrido entre la industrialización, el comercio; y el transporte marítimo y al mismo tiempo, reiterar esa voluntad férrea del Gobierno para que sus empresas sean más prósperas, y “que se convierta a la vez en más plazas de trabajo y sobre todo para todos los barahoneros, siempre con la responsabilidad social de cuidar el medio ambiente” (Hoy Digital, 2021).

Con la finalidad de recuperar la económica del país e impulsar el desarrollo turístico y comercial del suroeste de la República Dominicana, el actual presidente Luis Abinader dejó inaugurado el Puerto de Barahona.

El Puerto de Barahona permitirá la entrada de barcos de 40,000 toneladas, conectará con importantes destinos de República Dominicana, Estados Unidos y Centroamérica (Revista Mercado, 2021).

El actual presidente de la República Dominicana, Luis Abinader, gestión (2020-2024), hizo hincapié en los esfuerzos que viene realizando el gobierno para convertir a República Dominicana en un Hub logístico, y de ahí, la necesidad de formar una red de puertos modernos que sean vanguardia de la nueva economía (Revista Mercado, 2021).

“La rehabilitación del Puerto de Barahona representa una infraestructura que permitirá el atraque de buques cruceros, de contenedores y la carga de productos minerales, que le convertirán en uno de los puertos más atractivos y activos del país e impulsará el desarrollo turístico y comercial de Barahona”, ¡Más oportunidades para Barahona y su gente!, dijo el mandatario (Revista Mercado, 2021).

El presidente participó en la puesta en funcionamiento de la primera fase del remozado puerto de Barahona, que permitirá dinamizar la economía, generar nuevos empleos y fomentar

las exportaciones, así como en la inauguración de la rehabilitación del Puerto de Barahona. (Presidencia de la República Dominicana, 2023d).

Para la construcción de esta terminal marítima se contempló un aumento en la profundidad del canal de entrada y zona de maniobra del puerto, incrementándolo a once metros, además de que se ampliaron la zona de amarre de los buques, y se instalaron nuevos pilotes metálicos y pasarelas de acceso que garantizarán la durabilidad de la estructura.

Cabe resaltar que el 90% de la actividad comercial mundial se moviliza por medio de buques, por ello esta importante obra busca despertar la economía de Barahona y contribuir a la creación de nuevos empleos en ese sector.

Además, se destaca el privilegio de la posición geográfica del territorio dominicano, ya que el sistema de puertos contempla ubicaciones estratégicas que se despliegan de extremo a extremo, en un recorrido de puertos que se ubican desde Santo Domingo, Manzanillo, La Romana, Boca Chica, Samaná, Pedernales, San Pedro de Macorís o desde este de Barahona, entre otros.

### **3.5.16 PUERTO DE CABO ROJO DE PEDERNALES**

**a) Situación actual del Puerto Cabo Rojo de Pedernales** (Autoridad Portuaria Dominicana, 2023n).

El Puerto Cabo Rojo está ubicado en la costa suroeste de la República Dominicana, cerca del río Pedernales, que hace frontera con Haití en el extremo Sur del país.

La terminal de Cabo Rojo, en Pedernales, fue construida en 1957 por la compañía “Aluminium Corporation of America (Alcoa)”, para la exportación de bauxita y piedra caliza. Su estructura se compone de dos instalaciones para exportación a granel mediante correas transportadoras, con un único muelle.

Al terminar el contrato con Alcoa, la Autoridad Portuaria Dominicana otorgó la concesión del puerto a la empresa “Ideal Dominicana”, dedicada a la exportación de piedra caliza y a la importación de Clinker (materia base para producir cemento). Esta instalación portuaria se utiliza para recibir la carga de buques de autodescarga.

Este puerto es un puerto de atraque de instalación privada, actualmente es operado por la empresa “Cementos Andinos”, de capital colombiano, y en el mismo se realizan operaciones de clinker, piedra caliza, bauxita y cemento.

El puerto de Cabo Rojo se utiliza sobre todo para exportaciones de agregados y productos calizos; se encuentra cerca del río Pedernales, en la frontera con Haití, en la esquina suroeste de la República Dominicana. Estas instalaciones portuarias se han utilizado también para el manejo de cargas de proyectos.

**b) Características técnicas del Puerto de Cabo Rojo de Pedernales** (Autoridad Portuaria Dominicana, 2023n).

### **Posición Geográfica**

Latitud: 17°

Longitud: 71°

### **Datos Técnicos:**

- Zona Horaria: -4 GMT
- Variación de Marea: 0.50 M
- Longitud de muelle: 100 M
- Ancho: 38 M
- Calado: 10.9 M
- Profundidad: 10.8 M
- Tipo de Muelle: Dolphin
- Balizamiento: 4 boyas (2 verdes, 2 rojas)
- Enfilación: 0800
- Faro: N/A

### **Operación**

- Exportaciones de carga al granel, Clinker, piedra caliza, bauxita y cemento

### **Empresa**

- Cemento Andino



### **c) Caracterización de la Infraestructura portuaria e instalaciones existentes**

El Puerto de Cabo Rojo en Pedernales posee una estructura que incluye dos instalaciones para exportaciones a granel, con un muelle tipo Dolphin, en materia de cargas, se movilizaron más de 150,000 toneladas métricas durante los últimos cuatro años Autoridad Portuaria Dominicana (Autoridad Portuaria Dominicana, 2023n).

Por otra parte, se realiza una iniciativa que forma parte del plan de desarrollo turístico de Cabo Rojo en Pedernales. Desde el año 2022, se realiza la construcción de un moderno puerto en Cabo Rojo con una inversión privada de US\$ 98 millones, vía préstamo del Banco de Reservas, banco comercial del estado dominicano, y tendrá capacidad para recibir hasta un millón de cruceristas al año, según el gobierno local (Autoridad Portuaria Dominicana, 2022b).

### **d) Relevancia económica del Puerto Cabo Rojo de Pedernales**

El proyecto contempla la generación de más de cinco mil empleos, directos e indirectos, lo que permitirá renovar e impulsar la economía de la región sur del país. Según el poder ejecutivo del país, “con la operación de Port Cabo Rojo, se estaría caminando por la senda correcta para convertir a la República Dominicana en el Hub de Cruceros del Caribe”.

### **e) Potencial de Mercado del Puerto de Cabo Rojo de Pedernales**

“Al concluir la construcción total y puesta en marcha de Port Cabo Rojo, se estará en capacidad de recibir hasta un millón de cruceristas al año, y ese millón de pasajeros, al descender de sus cruceros, se encontrará con una maravillosa estructura, con un diseño urbano-arquitectónico que contendrá elementos representativos de la cultura dominicana, así como servicios atractivos que permitirán al crucerista tener una muestra de todas las actividades que se encuentran a su disposición en los alrededores del puerto” (Autoridad Portuaria Dominicana, 2022b).

La terminal de cruceros “Port Cabo Rojo” de Pedernales, cuya inauguración está programada para diciembre del 2023, será administrada por Apordom junto con el “ITM Group”, empresa inversionista. “El compromiso del Grupo ITM es trabajar con las líneas de cruceros y traer hasta este gran destino más de un millón pasajeros al año, lo que generará un dinamismo regional y un derrame económico que alcanzará entre US\$ 120 y 150 millones”.

Cabe destacar que el Grupo ITM invertirá en Pedernales y zonas aledañas para dar a conocer sus proyectos socialmente responsables y sustentables que contribuyan con el cuidado del medio ambiente, afirmó Mauricio Hamui, Oficial Ejecutivo jefe (CEO) del Grupo ITM.

La terminal de cruceros contará, además, con cuatros posiciones de atraque, un centro de recepción de pasajeros, parque acuático, zona Interactiva, zona recreativa y zona comercial, Spa, restaurante principal, Hotel Boutique, área de mantenimiento y zona de playa.

### **3.6 Normativa del Sistema Portuario Dominicano**

Se ha venido navegando hacia una definición de Derecho Portuario que, según Mundo Marítimo, se trata de una emergente disciplina jurídica que parece desgajarse del extenso Derecho marítimo, (Mundo Marítimo, 2019).

“Wadi el-Jarf en el Mar Rojo, Egipto, es el puerto artificial más antiguo del mundo según National Geographic. Estuvo en operaciones hacia el 2500 a.c. y los arqueólogos que lo han estudiado aseguran que funcionó cerca de mil años. Desde aquellos tiempos inmemoriales, se empezaron a gestar seguramente ciertas reglas rudimentarias para ordenar el arribo y zarpe de embarcaciones, normas que con alguna similitud también fueron adoptadas en puertos como el de Lothal en la India, Puerto de Alejandría en Egipto, Puerto Pireo en Atenas y Puerto Ostia en Roma”, describe el abogado, árbitro y profesor de Derecho marítimo, especialista en Derecho marítimo, gestión portuaria, infraestructuras, arbitraje y comercio exterior, José Antonio Pejovés (Mundo Marítimo, 2019).

Si bien es cierto- Explica el abogado, el Derecho es uno solo -como es de conocimiento por los abogados-, con fines puramente didácticos los estudiantes aprenden a identificar que el Derecho se divide en público y privado. “Es Derecho público aquel que norma las relaciones en las que interviene un ente estatal, y es Derecho privado el que regula las relaciones entre particulares”, apunta Pejovés. En ese orden, por ejemplo- continúa el abogado-, el Derecho constitucional y el administrativo son Derecho público, y el Derecho civil y el mercantil son Derecho privado.

Según Pejovés esta división tan difundida en las facultades de Derecho de todo el mundo, fue objeto de una interesante acotación por don Vicente Solé de Sojo, quien alguna vez sostuvo “... que la distinción entre el Derecho público y el Derecho privado es hoy totalmente

ilusoria (...) que en realidad la primera división de Derecho es la que parte al mundo en dos hemisferios: el del Derecho marítimo y el del Derecho terrestre. “Cada uno de ellos tiene su Derecho público y su Derecho privado, sustantivo y adjetivo, civil y penal, hipotecario, registral notarial... Y con características totalmente diferenciables” señala el abogado citando a Vicente Solé de Sojo, (Mundo Marítimo, 2019).

El Derecho portuario es pluridimensional- se explaya el abogado- porque contiene una temática y un plexo normativo muy extensos, que lo relaciona con distintas ramas del Derecho, tales como: el Derecho administrativo, tributario, laboral, mercantil y civil. Por ejemplo, aspectos como la ordenación de las áreas acuáticas y franjas ribereñas, los contratos de concesión de infraestructuras portuarias o las licencias –títulos habilitantes- para prestar servicios portuarios, se regulan por el Derecho administrativo; las relaciones entre los trabajadores de un administrador –operador- portuario y su empleador se rigen por el Derecho laboral; y las relaciones entre operadores portuarios, empresas de estiba y desestiba, agencias marítimas y empresas navieras, son normadas por el Derecho civil y mercantil. “Ahora bien, esa pluridimensionalidad del Derecho portuario, permite definirlo como ‘el conjunto de normas y relaciones jurídicas que nacen y se extinguen en los puertos’. Y aunque ensayar una definición en Derecho siempre es discutible, ésta sólo pretende acotar los alcances de la materia para dotarla de cierta presencia que permita su ubicación en los amplios campos del Derecho”, indica el abogado.

En este sentido, continúa- se entiende que “los puertos en la actualidad son considerados como nodos de intercambio modal y eslabones en la cadena logística de transportes y ha quedado atrás el considerarlos únicamente como lugares de refugio para los buques, o puntos de carga y descarga de mercancías o de embarque y desembarque de pasajeros”. Explica además que las actividades que se realizan y los servicios que se proveen o prestan, mediante la utilización de infraestructuras portuarias instaladas sobre espacios marítimos -y también fluviales y lacustres-, incluidas las normas que los regulan, integran ese ‘conjunto de relaciones jurídicas articuladas con el mar y lo marítimo’ que Ignacio Arroyo alude como criterio delimitador de la concepción moderna del Derecho marítimo, refiere Pejovés.

Y aunque, observa Pejovés, el Derecho portuario no reúne plenamente los tres grados de autonomía: legislativa -excepto la existencia de leyes portuarias en varios países-,

jurisdiccional y académica; “se puede afirmar que es una disciplina jurídica emergente, que se desgaja del extenso Derecho marítimo, junto con el Derecho pesquero, el Derecho del mar y el Derecho marítimo comercial”, indica.

Finalmente, el abogado destaca que “la denominada ‘huida del Derecho administrativo’, la promoción de la participación privada en la gestión de las infraestructuras portuarias y en la provisión de los servicios portuarios, el sometimiento a las reglas de la libre competencia, y el cuidado del medio ambiente, son cuatro principios fundamentales del nuevo Derecho portuario” (Mundo Marítimo, 2019).

Ya Diego Sepúlveda en 2010, (Sepúlveda, 2010), había anotado que, la globalización de los mercados y la apertura del modelo macroeconómico mundial, han hecho que las ramas del derecho vayan adquiriendo nuevas dimensiones y que en ellas así vayan naciendo corrientes de interés para estructurar áreas innovadoras, que antes permanecerían ligadas a otras ramas del derecho. Este es el caso del Derecho Portuario que ha nacido y que va implementado por una desegregación del Derecho Marítimo.

Según Espinal (2010), República Dominicana ya entonces se encontraba en un proceso de desarrollo comercial a gran escala, ampliando sus mercados y abriendo sus fronteras al comercio internacional. Esta nueva política de apertura comercial trajo consigo grandes retos en materia de facilitación portuaria, la que, a su vez, está en pleno auge de modernización y crecimiento.

Partiendo de lo expuesto anteriormente, hace necesario aprovechar de manera óptima los activos disponibles en materia de comercio y transporte; y eliminar, en la medida de las posibilidades, las barreras que puedan distorsionar o aumentar el costo de las transacciones, aportando un clima de transparencia a la inversión portuaria, y conociendo las reglas del juego en todo el proceso.

El proceso de globalización de las economías ha permitido una gran evolución del comercio internacional durante las últimas décadas. Esta evolución se ha sustentado en cuatro pilares: el transporte, las telecomunicaciones, los procesos de liberación comercial y la estandarización de normas y procedimientos en el ámbito internacional.

El requerimiento de los acuerdos regionales y globales de integración, como medida de crecimiento económico, ha permitido el desarrollo de nuevos procesos de apertura comercial, fortaleciendo del comercio internacional. Como respuesta a esta realidad, desde principios de los años noventa, República Dominicana ha venido reforzando los procesos de integración por medio de procesos de modernización en las aduanas y sus puertos, sustentado en nuevas normativas y modernos procedimientos.

Los puertos, como hemos indicado, han sido objeto de interés desde los tiempos antiguos, pues los mismos significaban fuente de subsistencia, poderío y dominio sobre los demás pueblos y de manera particular, se han identificado como vitales para nuestras sociedades. Sin embargo, el estudio del régimen jurídico relativo a los puertos y de su evolución histórica, y más concretamente de la legislación que los crea, regula y mantiene, ha merecido escasa atención por parte de los estudios del Derecho.

Partiendo de que República Dominicana está ubicada en una posición geográfica por donde transcurren los flujos de las principales rutas de las cargas comerciales del Caribe y a la vez, su proximidad con los Estados Unidos de Norteamérica, quien representa su principal socio comercial y una de las más importantes potencias económicas del mundo, se puede aprovechar la misma para dar servicios a terceros países, extendiendo así su influencia al resto de la región. Esta posición con relación de la región incidirá en las futuras acciones de carácter logístico que pudiera emprenderse a través de los puertos dominicanos.

Este estudio no abarca las fuentes y la tipología normativa del derecho portuario, pues las mismas se encuentran en diversos textos de autores internacionales, tampoco, se citan temas generales sobre la creación de los puertos, la ordenación de sus espacios, sus aportes a la economía nacional, la regulación de sus actividades y servicios, la infraestructura material, las instalaciones, mantenimiento y su conservación, pues dicho estudio requiere de la estructuración de un proyecto que va más allá de la simple inquietud de una ciudadanía dominicana interesada por el desarrollo del país. Es necesario destacar que todo proyecto de modernización debe estar sustentado en normativas evacuadas por el congreso nacional y elaborado con la participación de todos los grupos de interés.

Las agencias multilaterales de política económica y financiamiento como el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional en su búsqueda por el desarrollo de los puertos

han venido impulsando y motivando la descentralización y privatización de los puertos, como una forma de liberar a los gobiernos de la enorme responsabilidad de invertir en tan importante sector, al mismo tiempo, que permite al sector privado operar los puertos bajo regímenes de inversión y gestión basado en la productividad a partir de la eficiencia y la eficacia en los servicios los distintos sectores nacionales e internacionales involucrados en las actividades portuarias de comercio internacional.

Las actividades de formación y capacitación portuarias (cursos, talleres, diplomados y estudios de grado y postgrado) son escasos en la República Dominicana. En tal sentido, se requiere que los ministerios y direcciones relacionados, responsables desde el estado puedan facilitar y disponer en los programas académicos del país un mayor énfasis de capacitación, sustentado en la condición de isla de la nación dominicana.

“La Comisión Interamericana de Puertos (CIP), de la Organización de Estados Americanos (OEA), en la ciudad de Lima, Perú en 2021, creo un Subcomité de Legislación Portuaria”, cuyo objetivo está fundamentado en los siguientes pilares:

- a) Recopilar leyes de puertos, reglamentos y otras disposiciones administrativas de los Estados Miembros, a fin de que sean colocados en la página Web de la CIP.
- b) Elaboración de los marcos de referencia a ser tomados en cuenta para las disposiciones o resoluciones o reglamentaciones de dragados de los puertos.

Entre las razones que motivan y se insiste en la legislación o derecho portuario y marítimo, y en el caso particular de República Dominicana, se debe a que una de las principales debilidades con que cuenta el Sistema Portuario Dominicano, es que se rige por una legislación de hace más de cincuenta y tres años (1970), que fue fruto de una separación de las aduanas, que, hasta esa fecha, ambas instituciones funcionaban juntas con el nombre de “Aduanas y Puertos”. La ley 70-70 de 1970 que creó la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM), no goza de una real y clara separación de las funciones generando en ocasiones, dudas en algunos capítulos y artículos de la ley No.3489, para el régimen de las aduanas y la Ley 70-70 para el funcionamiento de APORDOM, lo que se hace necesaria una revisión profunda de ambas normativas.

### **3.6.1 Normativa Portuaria Internacional**

En esta sección se busca presentar los aspectos fundamentales de los principales convenios internacionales relacionados con el sector portuario, a fin de conocer su interés para el país, los efectos que han provocado en el sistema portuario dominicano, los problemas que han generado y pudieran estar generando y el grado de cumplimiento de los mismos. En este tenor, y basándose en la Conferencia reunida en Génova, Italia, el 10 de abril de 1922, bajo los auspicios de la Sociedad de Naciones, en donde se había previsto la elaboración de un Convenio general sobre régimen internacional de los puertos, se adoptó el Convenio y Estatutos sobre Régimen Internacional de los Puertos Marítimos y su Protocolo de firma.

#### **3.6.1.1 Convenio y Estatutos-Régimen Internacional de Puertos**

Este convenio es el instrumento legal que permite a los Estados contratantes aceptar los estatutos relativo al Régimen Internacional de Puertos Marítimos, aprobado por la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito, reunida en Ginebra el 15 de noviembre de 1923. Los Estados tendrían derecho a no permitir la entrada a sus puertos de viajeros que no estaban registrados y de mercancías de una clase cuya importación estuviere prohibida, ya sea por razones de salubridad o de seguridad pública o bien como precaución contra enfermedades de animales o de plantas, es decir, componentes de reino animal o vegetal. República Dominicana ha aceptado el contenido de venido cumpliendo de este convenio de manera regular y con todo su contenido por la propia protección de sus puertos y sus entornos. Por tal razón este régimen ha sido aceptado y respetado por todos los puertos miembros del sistema.

Este convenio inspirado en las Reglas de La Haya, de donde toma su nombre es conocido como primer instrumento jurídico que regula el transporte marítimo internacional de mercancías. Es el convenio que mayor eficacia ha tenido, y esto se evidencia por el alto número de ratificaciones que ha tenido a lo largo de la historia. Este Convenio prevé que las partes pueden darle efectividad atribuyéndole fuerza de ley o introduciendo sus reglas en una forma apropiada según la legislación correspondiente. En el caso dominicano, este convenio ha sido muy beneficioso para regular el transporte marítimo en todas sus dimensiones y acatado responsablemente.

### **3.6.1.2 Revisión Convenio 1924. Protocolo de Bruselas (Convenio Haya-Visby)**

Este protocolo constituye una unidad con el Convenio de Bruselas para aquellos países que hayan firmado ambos instrumentos legales. Modifica el convenio en varios aspectos de interés:

- a. En cuanto a la limitación de Responsabilidad
- b. En cuanto al Ámbito de aplicación
- c. El Convenio prevé su aplicación tanto en las reclamaciones contractuales como extracontractuales y en las relaciones contra los agentes y sus colaboradores.

La Apordom aplica este protocolo de acuerdo a lo establecido por el mismo sin haberle traído consecuencias negativas internacionales por una aplicación.

### **3.6.1.3 Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías-1078 (Reglas de Hamburgo)**

Las Reglas de Hamburgo fueron aprobadas en la Conferencia de las Naciones Unidas en Hamburgo en marzo de 1978. Hoy día es parte del ordenamiento jurídico de la República Dominicana. Fue suscrito a propuesta de los países en vías de desarrollo buscando mayor equilibrio en el reparto de los riesgos entre las partes.

Conforme a las Reglas de Hamburgo, el transportista es responsable de las mercancías desde el momento que las recibe de una autoridad u otro tercero en poder de las cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de carga, se hayan de poner las mercancías para ser embarcadas hasta su entrega. En consecuencia, hay un periodo intermedio entre el momento que el operador portuario la recibe dentro de sus facilidades portuarias hasta el momento que las entrega al transportista, es un periodo intermedio que recae sobre la responsabilidad del empresario de la terminal o de las autoridades portuarias, según sea el caso.

### **3.6.1.4 Convenio sobre Responsabilidad de los empresarios de Terminales de transporte de comercio internacional**

Este convenio fue aprobado por una conferencia diplomática el 19 de abril 1991, y ofrece régimen uniforme de la responsabilidad del empresariado de una terminal de transporte por las pérdidas y daños que sufran las mercancías que sean objeto de transporte internacional durante su paso por la terminal, así como por toda demora del empresario de la terminal en efectuar la entrega de las mercancías. Con respecto a este convenio de responsabilidad



empresarial, no ha sido respetado debidamente sino hasta recientemente y después de la crisis de salubridad por llegada de la pandemia del covid-19, por lo que las autoridades portuarias y aduanales han sido mucho más firmes, estrictos y transparentes en la implementación de lo acordado.

### **3.6.1.5 Convenio de Naciones Unidas sobre contrato de Transporte Internacional de mercancías marítima (Reglas de Rotterdam)**

Este convenio fue adoptado por la Asamblea General de Las Naciones el 11 de diciembre de 2008, y el mismo establece un régimen legal uniforme y moderno mediante el cual se regulan los derechos y obligaciones de los cargadores, porteadores o trasportistas y destinatarios de la carga sujeto a un contrato de transporte de puerta a puerta que comprenda tramo internacional por marítima. El propósito del Convenio del convenio es regular el transporte internacional de mercancías, total o parcialmente marítimo, en consecuencia, los países que lo suscriban y que lo ratifiquen en el futuro, dejarían de aplicar los convenios antes citados como de Reglas de la Haya, el de Haya-Visby o las Reglas de Hamburgo. República Dominicana aplica según lo convenido. La APORDOM ha sido muy cuidadosa de la no violación de estos acuerdos porque es consciente de su imagen internacional, dado que su misión es la facilitación del desarrollo del comercio internacional y no lo contrario.

### **3.6.2 La Legislación Portuaria Dominicana**

Las operaciones de la Autoridad Portuaria (APORDOM), deben responder y estar en concordancia a la Constitución de la Republica Dominicana del 2010, a todas las leyes del comercio exterior dominicano, a los diversos acuerdos y tratados de libre comercio, a las leyes de marítimas en especial a la 5-23 y a las normativas aduaneras en especial a la 168-21, esto por la vinculación con las mismas, ya que todas conforman el aparato operativo o puerta al comercio internacional y exterior-

Señala Espinal (2010), La legislación marítima portuaria dominicana requiere de actualización y armonización a fin de que responda a la realidad actual y a la composición del comercio exterior de la actualidad, donde la globalización y la competitividad juegan un papel protagónico y fundamental.

A continuación, se presenta un breve análisis de la legislación marítima y portuaria existente más importante de la República Dominicana.

### **3.6.2.1 Libro II - Código de Comercio Dominicano de 1882 proveniente del Código de Comercio francés de 1845**

Este documento es la principal fuente del derecho marítimo dominicano. El mismo consta de catorce títulos, donde se regula los principales asuntos del comercio marítimo y portuario, sustentado en los siguientes aspectos relevantes:

- De las naves y otras embarcaciones marítimas
- Del embargo y ventas de naves
- De los navieros
- Del capitán
- De los contratos y salarios de los marineros y demás de la tripulación
- De los fletamentos
- De los conocimientos de embarque
- Del flete
- De los préstamos a la gruesa
- De los seguros
- De las averías
- De las prescripciones y de las excepciones.

Finalmente, se destaca el uso de la tecnología informática en la negociación, formación, ejecución de los convenios y contratos internacionales, y particularmente la documentación del transporte. Esta fue una tarea complicada, ya que sustituir el papel por los métodos electrónicos en los negocios siempre han tenido grandes opositores y como es normal en todos los sectores de la economía, la resistencia al cambio es un común denominador, porque todavía existen grupos de interés que viven y se sirven del desorden y del caos, representando el mismo su medio de vida o subsistencia.

A pesar de que el convenio permite la emisión de los documentos en soporte material y su forma de circulación.

### **3.6.2.2 Decreto No.309-98 de 1998**

Se aprueba el reglamento para el otorgamiento de las concesiones portuarias, establecidas en la Ley no. 70 del año 1970 (Fernández, 1998).

Este decreto determina los siguientes considerandos:

- En cuanto a la condición geográfica insular de República Dominicana, que su intercambio comercial internacional dependa del transporte marítimo y aéreo, a excepción del que pudiere sostener con la vecina República de Haití;
- Que la creciente tendencia de los países de abrir sus fronteras y mercados al comercio internacional ha hecho necesario proceder al reordenamiento y adecuación de sus respectivas leyes y prácticas comerciales, con el objetivo de lograr, a través de su efficientización, la reducción de costos operativos y de servicios en movimientos de carga, especialmente en aquella transportada por vía marítima.
- Que, por diversas razones, los países con vocación portuaria están aceptando la inversión privada en los servicios y operaciones de puertos en sentido general, mediante mecanismos de negociación y estatutos legales que permitan a los estados mantener el control y vigilancia sobre las normas y políticas de desarrollo, así como de aquellos aspectos relativos al orden y al dominio público, facultades inalienables e inherentes a la soberanía nacional.
- Que el transporte en general, constituye uno de los factores económicos más significativos del valor agregado a mercancías y productos, y por ello corresponde a la Autoridad Portuaria Dominicana, institución responsable de la dirección y administración de los puertos del país, establecer y conservar las condiciones legales y operativas que permitan el incremento y desarrollo de la actividad portuaria en un marco de eficiencia, seguridad y competitividad de costos, que conviertan en económicamente atractivo el transporte marítimo internacional hacia y desde República Dominicana.
- Que, en una economía globalizada, resulta impostergable y de alta prioridad que los países con vocación portuaria adopten las medidas y promuevan los medios necesarios que les permitan incorporarse con éxito a la competencia comercial internacional, modalidad que se impone como única vía de subsistencia y prosperidad de los estados modernos.
- Que la conservación y protección de los elementos naturales que componen nuestro planeta se ha convertido en preocupación de primera magnitud para todos los países que lo constituyen, por lo que se hace obligatorio que los proyectos de ejecución u operación de

índole portuaria estén acompañados del estudio correspondiente de impacto y/o conservación ambiental, en aquellos casos en que sea necesario.

- Que por las razones expuestas en los anteriores considerandos se hace necesario reglamentar las concesiones portuarias con el objetivo de establecer, entre otras regulaciones, la obligación del concesionario de preservar y mantener en buen estado nuestras reservas naturales.
- Que la Autoridad Portuaria Dominicana fue creada y concebida mediante la Ley número 70 del 17 de diciembre de 1970, con carácter autónomo, patrimonio propio e independiente y duración ilimitada, sujeta a las prescripciones de la indicada ley y a los reglamentos que dicte el Poder Ejecutivo.
- Que es potestad del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria Dominicana, entre otras, reglamentar las condiciones de prestación de servicios a los barcos y a la carga, en los puertos operados por la Autoridad Portuaria Dominicana.
- Que es facultad de la Autoridad Portuaria Dominicana, a través de su Consejo de Administración, otorgar concesiones de servicios, de uso, ocupación y explotación de áreas y pertenencias portuarias hasta por diez años renovables.
- Que es de alto interés para el Estado Dominicano promover el otorgamiento de concesiones, no solo por su importancia en el comercio marítimo internacional, sino también como una manera de atraer a nuestros puertos, capitales e inversiones privadas, con el objetivo de obtener mayores beneficios, a través de una administración portuaria descentralizada, eficaz, segura y gerencial, con todos los tecnicismos modernos, sin que ello implique desembolsos o subsidios por parte del Estado, y que además le permita utilizar dichas ganancias en planes de desarrollo económicos y sociales.
- El Reglamento para el otorgamiento de las concesiones portuarias establecida en la Ley 70 del año 1970, que crea la Autoridad Portuaria Dominicana.
- El reglamento tiene por objeto regular el régimen de las concesiones establecidas en la Ley No.70, que crea la Autoridad Portuaria Dominicana, sobre las actividades de construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación, administración y prestación de servicios en

los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias previstas en dicha Ley 70 y sus modificaciones, y reglamentos de aplicación.

- Las concesiones estarán dirigidas a fomentar la inversión privada y la competitividad, de la mejor manera posible, mediante una gerencia y servicio portuario eficaz, seguro y moderno, con reglas claras y uniformes, de tal modo que permitan a los concesionarios ocupar y utilizar durante el período que fuere otorgada la concesión, las zonas y servicios objeto de la concesión, a cambio de una contraprestación económica, sin que ello implique en lo más mínimo enajenación ni renuncia de los derechos y bienes de la Autoridad Portuaria Dominicana.

### **3.6.2.3 Ley No. 3003 sobre Policía, Puertos y Costas de julio de 1951**

Esta normativa todavía vigente, respondió a las necesidades de la época, cuenta con una serie de procedimientos burocráticos que la hacen ineficaz y por lo tanto no responde a la visión de facilitación del comercio exterior dominicano del periodo de estudio de esta investigación.

La misma surgió en un contexto internacional de un deseo ardiente de todas las naciones de reglamentar la seguridad de sus buques mercantes y la de la vida humana en el mar. Las diferentes reglamentaciones favorecían a los países a implementar normativas que respondieran a sus intereses del momento en materia marítima, portuaria y de comercio internacional, donde el cuidado de los territorios prevalecía en los mismos.

La Ley No. 3003 contempla básicamente los siguientes aspectos de intereses nacional:

- Los comandantes de puertos y sus atribuciones
- Los inspectores de costas y sus funciones
- De la entrada de los buques y tarifas
- De la carga y descarga de buques
- De las arribadas forzadas y voluntarias
- De las operaciones en los puertos no habilitados
- De las condiciones requeridas a los buques y embarcaciones
- Cambio de banderas en los buques.
- Los requisitos para la construcción de buques
- Naturalización de los buques
  - Arqueo y registro de buques

En otro orden, se destaca los temas de Salvamento Marítimo, las condiciones generales de seguridad de la navegación de los buques, sin embargo, esta legislación no respondía de forma específica y contundente a la seguridad de los buques y la tripulación en alta mar, que lo sustenta el acuerdo SOLAS.

### **3.6.3 Propuesta para la Reforma de la Legislación marítima y portuaria dominicana**

En República Dominicana se han elaborado y presentado diversas propuestas de reformas marítimas y portuarias de iniciativas de particulares e instituciones públicas y privadas a partir del año 1997. Sin embargo, hasta la fecha, el país sigue “anclado” a unas legislaciones antiguas y extemporáneas, por ende, con toda seguridad, obsoletas del año 1951 (de hace 72 años), que regulan los aspectos más importantes de la administración marítima, así como otra Ley de 1953 (de hace 70 años) que regula los procesos aduaneros y finalmente, la Ley del año 1970 (de hace 53 años) que se ejecutó diez años después de haber sido promulgada y que hoy día no responde a las necesidades, ni a la realidad del mundo del transporte marítimo y portuario actual. Como se puede observar, la modernización de los puertos requiere un cambio radical que esté sustentada en una nueva legislación marítima y portuaria, así como también una que permita una la transformación de la legislación comercial vigente. Pero, ante todo, se precisan cambios en la política y estrategias del país, como parte de una comunidad internacional abierta al comercio global con la introducción de la tecnología y la informática y de manera particular, con la incorporación a los convenios, acuerdos, tratados y protocolos regionales y mundiales en el contexto portuario marítimo. En este sentido, y considerando la situación y condición de isla que tiene República Dominicana, con una economía en desarrollo y partiendo de limitados recursos, no sólo económicos sino de talento humano, se hace necesario una reforma marítima y portuaria que debería tomar como referencia aquellos modelos de países con una estructura, desarrollo, economía, vocación marítima, entre otros, similar al nuestro; pero al mismo tiempo, basado totalmente en la realidad actual, de tal manera que se identifique como país y como nación, estableciendo aquellos elementos que resulten propios y que permitan adquirir ventajas competitivas y comparativas frente a otros modelos y países. Por ejemplo, la reforma de la administración marítima y portuaria dominicana no debería guiarse por la reforma realizada en los países desarrollados de Europa, tales como Inglaterra o España.

Tampoco en países latinoamericanos como México, Argentina, Brasil o Chile, sino en países como la República de Panamá o la República de El Salvador, existiendo considerables niveles de semejanzas y quienes han alcanzado un alto desarrollo en sus políticas y legislaciones marítimas y portuarias. En ese sentido, la recomendación de organismos y expertos nacionales e internacionales para el Estado Dominicano que su reforma marítima y portuaria sea realizada en un solo instrumento legal, de tal manera que sea creado un organismo que ampare bajo su seno a la Autoridad Marítima y a la Autoridad Portuaria bajo una misma estructura organizativa.

Algo a destacar para una nueva legislación portuaria y marítima, es que la misma tome en cuenta las nuevas legislaciones de los demás organismos que participan en las infraestructuras portuarias para evitar duplicidad de funciones y alcanzar los niveles de estandarización deseados.

Las ventajas de tener a la autoridad marítima y portuaria bajo una misma institución y legislación con múltiples beneficios, que entre las más destacadas se pueden citar, el mejor aprovechamiento de su capital humano, una mejor coordinación de las operaciones marítimas y portuarias, una mejor planificación de las competencias de las instituciones involucradas al sector, como las más importantes.

La nueva Ley Marítima Portuaria debe ser el instrumento jurídico que contribuya en forma definitiva, junto con las regulaciones derivadas de ella, a estructurar el marco legal adecuado que permita la modernización del Sistema Portuario Dominicano y la administración marítima nacional en forma integral.

El Estado dominicano debiera procurar tener una Ley que establezca e instaure la autoridad marítima y portuaria, que tenga por objeto: regular todas las actividades relacionadas con la promoción, la defensa y desarrollo de todos los intereses marítimos y portuarios nacionales, incluyendo la regulación y uso de los espacios marítimos, la prestación de servicios de transporte; así como también las regulaciones relacionadas con la construcción, rehabilitación, administración y mantenimiento de los puertos, fondeaderos, marinas y demás espacios de operación comercial en el territorio marítimo dominicano.

La actividad marítima portuaria es el resultado del trabajo mancomunado de todos los elementos que conforman la comunidad naviera y portuaria del país, por ello, su modernización

tiende a establecer los procedimientos de prestación de los servicios que integren en forma armónica la participación de todas las partes involucradas en el transporte marítimo, el manejo de la carga y de las naves en los recintos portuarios. En este sentido la única forma de lograr un trabajo coordinado y eficiente será a través del consenso de todos los comprobantes de la citada comunidad, tanto en la concepción y emisión de la estructura normativa, como en la ejecución de cada una de sus disposiciones regulatorias.

La creación de un Sistema Portuario Dominicano, estructurado en forma descentralizada y autónoma sería la base para la armonización de la legislación dominicana frente a la modernización portuaria y desarrollo comercial del país, para que impulse la libre competencia y la transparencia en la gestión privada.

En este sentido es importante identificar las diferentes áreas que están bajo la jurisdicción de la Autoridad Marítima y de la Autoridad Portuaria y sus procesos de gestión con un sistema moderno, ágil y automatizado, para que se caractericen por métodos de administración y control modernos. En esta investigación se ha pretendido describir ampliamente las funciones de la autoridad marítima y las funciones de la autoridad portuaria, por tal motivo, es de esperar que pueda servir de insumo y apoyo al proceso de modernización.

Se debe procurar de manera constante y continua la actualización de los marcos de gestión, en cuyos principios se debe interpretar el nuevo papel comercial que están llamados a desempeñar los puertos. La ley deberá establecer bases claras para la aplicación de las políticas tarifarias, ya que el sistema deberá ser transparente, sencillo y auto liquidable, evitando subsidios. El Estado debe permanecer con la propiedad de la infraestructura portuaria existente, para aprovechar mejor su explotación, basado en el incremento de la eficiencia y en sistemas tarifarios competitivos.

Por otra parte, la Autoridad Portuaria requiere de una profunda reingeniería que le permita cambiar su rol en el desarrollo de los puertos comerciales estatales para ejercer funciones sobre la regulación y control, permitiendo el libre acceso y leal competencia de todos sus usuarios, evitando el monopolio; debiendo toda la operación de los servicios portuarios ser delegada al sector privado, manteniendo solo aquellas que por razones de seguridad nacional no puedan ser traspasadas o aquellas que no sean del interés del sector privado, y que requieran ser explotadas comercialmente.



La nueva legislación en materia marítima y portuaria debe buscar lograr la rentabilidad y auto sostenimiento de los puertos; sin olvidar su rol social de tal manera que siempre permita el desarrollo de programa de empleos y de bienestar social para la comunidad.

Prácticamente todos los países de América han realizado sus reformas portuarias y marítimas, y República Dominicana es una de las pocas naciones que aún permanece rezagada sobre el tema, lo que la coloca en desventaja para el desarrollo de pleno de comercio, por lo tanto, la reforma de la ley también ayudaría a mejorar su imagen internacional.

La nueva legislación deberá garantizar el desarrollo de las zonas de operaciones logísticas, puertos secos, así como también, el transporte de cabotaje regional o de corta distancia. Asimismo, debe garantizar la seguridad integral en cuanto al buque y las instalaciones portuarias. El Estado debe estimular el reforzamiento de las normas para proteger el medio ambiente en los puertos, así como también establecer un régimen moderno de responsabilidad para los operadores portuarios. En fin, y de manera reiterativa, la nueva institución marítima y portuaria velaría por todas las actividades descritas en este trabajo que se encuentra bajo el amparo de la Autoridad Portuaria, así como también de aquellas que están bajo la tutela de la Autoridad Marítima, las cuales de manera resumidas exponemos en las siguientes:

- Política económica del transporte marítimo y ordenación de marina mercante.
- Pesca Marítima.
- Construcción Naval.
- Seguridad marítima y protección del medio ambiente marino.
- Gestión de la exploración portuaria e infraestructura y todo lo que hemos indicado en esta obra que conlleva una explotación portuaria.
- Policía Marítima administrativa y judicial.
- Competencias complementarias de diferentes departamentos ministeriales sobre actividades marítimas.
- Ordenar y liderar la comunidad o el clúster marítimo portuario.

En ese sentido, un órgano que asuma las funciones reguladoras y de control en los puertos, sumando a aquellas funciones propias de la administración marítima ahorraría cuantiosos recursos

económicos al Estado dominicano, pues la eficiencia es hacer lo mismo, pero mejor y con menos recursos; entendemos que los talentos humanos serían eficazmente aprovechados y habría una mejor coordinación en las actividades marítimas y portuarias, por lo tanto, tendríamos una organización ágil, competitiva y enfocada al desarrollo nacional.

Referencia del Puerto de Sevilla, en consonancia con el sistema portuario. Puerto Histórico de los primeros intercambios entre España y República Dominicana en los tiempos del encuentro de dos culturas llamada descubrimiento del Continente Americano y de la colonización. Según Castillo, López y Aricil (2003) “Un Puerto Marítimo por lo regular representa un motor esencial de la actividad económica provincial, pues actúa como atracción no sólo de empresas relacionadas con el transporte y la logística, sino como de otras muchas empresas de sectores variados”.

### **3.7 Comentarios sobre el Sistema Portuario Dominicano**

Durante el Primer Foro Virtual sobre Derecho Portuario en la República Dominicana, organizado por la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM) y la Asociación de Navieros de la República Dominicana (ANRD) en mayo de 2021, se subrayó que el país está ubicado en un punto estratégico del Caribe y que se realizan los esfuerzos para convertirlo en un HUB logístico. Igualmente se resaltó la importancia del sector portuario en la recuperación económica que experimenta el país, así como la oportunidad que ofrece de formación profesional en el campo de la logística y de tener una economía competitiva, tan demandada en el siglo XXI.

“Si República Dominicana es capaz de detectar bien sus oportunidades e implicarse con formación y eficacia, habrá logrado dejar un sector clave para el sostenimiento de una economía presente y futura, fuerte, competitiva y sostenible”

Asimismo, el sistema de puertos del país contempla ubicaciones estratégicas que se despliegan de extremo a extremo, en un recorrido donde se encuentran facilidades portuarias marítimas en las costas de Santo Domingo, Manzanillo, La Romana, Boca Chica, Samaná, Pedernales, San Pedro de Macorís o desde Barahona, entre otros, y desde todos los puntos, del norte al sur, o del este al oeste, en el territorio dominicano se ubica un puerto con características propias y diferenciadas, terminales portuarias especiales, fondeaderos, marinas o muelles deportivos, capaces de generar riqueza al país.

“Y por eso es necesario desarrollar la red logística, para detectar, colaborar y potenciar la coordinación entre todos los actores, para adecuar a las necesidades actuales a fin de capacitar a los que diariamente intervienen en estas operaciones, poder ser más competitivos y obtener el máximo rendimiento”.

Con 16 terminales marítimas diseminadas en todo el territorio, el país puede aprovechar las ventajas de la ampliación del Canal de Panamá y competir sin problemas.

“Si se quiere que esta recuperación se sostenga en el tiempo y genere los beneficios a largo plazo que se desean, se necesitará aplicar las reformas precisas que adecuen el marco al contexto global cambiante”.

Cuando en República Dominicana se habla de comercio internacional, pocos son los que se atreven a poner en duda que, el país cuenta con la infraestructura portuaria necesaria para desarrollar esa actividad de manera eficiente. De hecho, las estimaciones oficiales indican que aproximadamente el 96% de todo lo que se mueve a nivel del comercio internacional y local se hace por vía marítima y se pone de manifiesto el privilegio de la posición geográfica natural del territorio dominicano. Eso significa, en términos concretos, que, el/la que decida importar o exportar un producto, le será relativamente fácil hacerlo, por ejemplo, a Estados Unidos, a Europa u otro lado. Hace poco tiempo, el exsecretario de Obras Públicas, Pedro Delgado Malagón, sostuvo que “los dos grandes puertos del país, Haina y Caucedo, están siendo manejados muy bien por el sector privado”. Y consideró que en materia de puertos y aeropuertos las empresas privadas tienen más capacidad para administrar.

## **Visión empresarial**

El presidente de AP Marine Cargo, Transporte Marítimo Inteligente, Aníbal Piña, asegura que el país tiene condiciones para aprovechar los beneficios que trae la ampliación del Canal de Panamá, “ya que República Dominicana es uno de los países mejores conectados (escalas de buques) de América Latina, reconocido por organismos Internacionales como la UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo); lo cual obliga a las líneas navieras regionales y mundiales a tomar en cuenta a República Dominicana para participar de la competencia intrarregional con un mercado que impacta a sus orígenes y destinos de manera importante”.

**CAPITULO IV.**  
**LAS ADUANAS EN EL CONTEXTO DEL COMERCIO EXTERIOR**  
**DOMINICANO**

## **Introducción:**

La Aduana dominicana a finales del siglo XIX y desde principios, hasta mediados del siglo XX, había sido utilizada por los dictadores dominicanos de la época [Pedro Santana (1801-1864), Buenaventura Báez (1812-1884) y Ulises Heureaux (1887-1899), y Rafael Leónidas Trujillo, en la primera mitad del siglo XX)], con el objetivo de enriquecerse a sí mismos y a sus seguidores; reforzar el sistema de sobornos, lesionando desde ese entonces, los ingresos del tesoro nacional dominicano; como fuente de pagos de endeudamientos; para cubrir los gastos y pagar a la armada; fomentar el desarrollo de la industria de los ingenios azucareros y financiar la construcción de infraestructuras. (Diario Libre, 2008). Es oportuno mencionar que, sumados sus años de gobierno dictatorial a los de Buenaventura Báez, Gaspar Polanco, Ignacio María González, Cesáreo Guillermo, Ulises Heureaux y otros gobernantes similares, los dominicanos arribaron al siglo XX con una tradición de 380 años de gobiernos dictatoriales (Diario Libre, 2008).

El dictador Heureaux, apodado “Lilis”, tomó cuantiosos préstamos de bancos europeos y norteamericanos, incluso en los tiempos cuando los precios del azúcar experimentaban una notable baja en el mercado. En ese entonces, el dictador Heureaux y sus seguidores se enriquecieron a través de grandes inversiones privadas en la pujante economía de exportaciones dominicana (Hoetink, 1985).

En el año 1888, Heureaux, tomó un préstamo por tres cuartos de millón de libras esterlinas de la casa de préstamos de Ámsterdam, Westendorp. La “Westendorp Company”, se declaró en bancarrota en 1892, después de que su agente reveló sobre fraudes en el servicio de aduanas, donde Heureaux había logrado tarifas preferenciales para algunos de sus acreedores locales. Fueron también víctimas, las aduanas dominicanas por estar en contubernio los dictadores dominicanos con poderosas naciones europeas en pugna por el poder hegemónico de naciones ricas europeas por los territorios del mar Caribe, principalmente de los Estados Unidos de Norte América, permitiendo la injerencia de esos estados en la administración de las mismas.

En otras palabras, las aduanas dominicanas fueron utilizadas para propósitos distintos para las que fueron creadas: proteger la producción nacional mediante el encarecimiento a través de los impuestos de las mercancías extranjeras, y favorecer el producto nacional poniendo freno al extranjero, y operar en condiciones más ventajosas a la hora de ofrecer un precio que fuera más

competitivo en el mercado interno. Iniciamos así, con una breve descripción de la historia de las aduanas dominicanas.

Seguidamente, otro propósito de esta investigación, es dar a conocer la evolución y desarrollo de las aduanas a través del tiempo hasta llegar al año 2021. La actual gestión de aduanas, que tomó posesión en el año 2020, luego de 68 años desde 1953, logró modificar la normativa de aduanas (ley-168-21 de 9 de agosto, 2021).

Hoy se cuenta con la Ley de Aduanas No.168-21 del año 2021, acorde con los estándares internacionales y alineada con los nuevos tiempos y sus necesidades. Esta Ley moderniza y simplifica los regímenes y procedimientos aduaneros, lo que contribuirá una mayor agilización en los trámites de despacho de las mercancías. Además, al eliminarse la dispersión legislativa, facilita una mejor comprensión y cumplimiento de los trámites y procedimientos aduaneros (ley-168-21 de 9 de agosto).

Esta nueva Ley cambió el enfoque para que las Aduanas, administradas a través de la Dirección General de Aduanas (DGA), tengan la autonomía, la libertad, la transparencia y el carácter para acabar con la corrupción administrativa de la coima del pasado. La noción de coima, en los países latinoamericanos, se emplea como sinónimo de “soborno”: la dádiva que se otorga con el objetivo de obtener un favor de un funcionario o de una autoridad. Hasta hace poco, para acelerar los trámites de retirar la mercancía importada y facilitar la exportación de bienes, se cobraba la llamada “renta o coima” en las distintas aduanas del país. No obstante, existe una lógica, y varias explicaciones posibles para interpretar estos comportamientos, pero de entre ellas, hay una que podríamos llamar la «**tesis de la familiaridad**» la cual, es posible aclarar diciendo que, el único tipo de gobierno que los dominicanos conocieron durante los primeros tres siglos de su historia como nación dominicana, fue una dictadura colonial (Diario Libre, 2008).

Pocos dominicanos tienen conciencia de que la colonia española de Santo Domingo, que se convirtió en República Dominicana en 1844, fue siempre gobernada por un solo personaje, que concentraba en sus manos todos los poderes del Estado. El Gobernador de Santo Domingo no sólo ejercía el poder político, sino que era, al mismo tiempo, presidente de la Real Audiencia y, por lo tanto, controlaba el poder judicial, concomitantemente con su posición de Capitán General de la isla, y lo convertía en jefe militar supremo de la colonia. Este gobernante también ejercía un poder incuestionable sobre la Iglesia Católica en virtud del “Derecho de Patronato”, investido en la

monarquía española, que se transmitía a los virreyes y capitanes generales en toda la América hispana. Los cuatro poderes: el político, el judicial, el militar y el eclesiástico, estuvieron concentrados en una sola persona, durante los primeros 330 de los 515 años de historia del pueblo dominicano (Diario Libre, 2010).

Al concluir el gobierno colonial español, la sociedad dominicana pasó a ser gobernada por otro dictador, esta vez vitalicio, durante 21 de los 22 años de la Dominación Haitiana, lo cual suma 351 años de gobiernos unipersonales, autoritarios y centralistas.

Por eso, no debe sorprender que, una vez alcanzada la independencia por la nación dominicana en 1844, gracias al activismo de los grupos liberales, a la hora de decidir quién debía gobernar la nueva república, los principales actores de aquellos momentos escogieran al más autoritario de los personajes: Pedro Santana.

En su tiempo, Santana fue admirado y odiado, amado y temido, como lo fueron los demás dictadores que le siguieron en el mando. Sumados sus años de gobierno dictatorial a los de Buenaventura Báez, Gaspar Polanco, Ignacio María González, Cesáreo Guillermo, Ulises Heureaux y otros gobernantes similares, los dominicanos arribaron al siglo XX con una tradición de 380 años de gobiernos dictatoriales (Diario Libre, 2008). Súmense a éstos, los seis años de gobierno fuerte de Ramón Cáceres, los casi dos años de Eladio Victoria y Ramón Bordas Valdez, los ocho años de la primera ocupación militar norteamericana, los treinta y un años de la Era de Trujillo, los diecinueve meses del Triunvirato, y los primeros doce años de gobiernos de Balaguer, y la cifra sube a 440 años, sin contar los más de diez años acumulados de aquellos cortos períodos de guerra y anarquía en los que gobernaban jefes y jefezuelos tan tiránicos como los grandes dictadores (Diario Libre, 2008).

Con 481 años viviendo bajo dictaduras y tiranías, un pueblo que sólo tiene 530 años de edad en 2023, podría compararse a una persona de 80 años que hubiese pasado 49 años de su existencia bajo la férula de los llamados hombres fuertes.

Esa, más que cualquier otra, parece ser la causa de que la cultura política y administrativa de las importaciones y exportaciones dominicana todavía esté imbuida de autoritarismo, y que muchos dominicanos, a pesar de haber probado los frutos de la democracia, todavía admiren a los dictadores, o que todavía haya personas que propongan la vuelta de gobiernos “de mano dura” en

el país. Cualquiera podría decir que por ser tan familiar la figura del dictador, un gran segmento de la población dominicana se resiste a olvidarla o a dejarla partir.

En el lenguaje cotidiano dominicano existen muchas expresiones que reflejan esas nostalgias de aquellos tiempos idos, en los que la vida del pueblo dependía de la voluntad, o del capricho de un solo hombre; o de aquellos que gobernaban en su nombre. La producción literaria e historiográfica reciente, así como la cinematográfica, reflejan esas nostalgias, pero para ser justos, hay que decir que también reflejan una profunda necesidad social de los dominicanos de entenderse a sí mismos.

Al síndrome de la familiaridad, se le tiene que agregar también el síndrome de la **«perplejidad»**. Casi dos tercios de la población dominicana nació después de terminada la “Era del dictador Trujillo”, y más de la mitad nació después del gobierno de Jorge Blanco, esto es, luego de los doce años de gobiernos de Balaguer.

Los dominicanos quieren saber cómo fue su pasado, qué significaba vivir bajo la férula de los dictadores, quiénes eran esos hombres y cómo vivían o actuaban. Esta es una legítima inquisición para un sujeto social que creció en el seno de una familia nacional atemorizada que exaltaba los poderes del padre colectivo esperando los castigos y los premios, según la autoritaria voluntad o el capricho de "Yo, el Supremo", que debe ser valorada.

#### **4.1 Historia y Evolución de las Aduanas Dominicanas**

La historia de las aduanas en la República Dominicana comienza formalmente a partir del año 1845 cuando el régimen independentista dictó la Ley No.34 de 29 de mayo, sobre el Régimen de Aduanas, con medidas significativas como: la naturalización de los buques y la expedición de las patentes de navegación. Esta ley fue sustituida por otras más amplias en los años siguientes. En 1916, las aduanas pasaron a ser administradas por el gobierno de ocupación militar norteamericano.

La dirección y supervigilancia del servicio aduanero fue reintegrado al Gobierno dominicano mediante la Ley No. 429 del 20 de marzo de 1941, momento en que se terminó de pagar la deuda externa de la Nación, poniéndose el servicio de arribo y manejo de carga en los puertos bajo la Dirección General de Aduanas. Aunque la Dirección General de Aduanas es una dependencia del Ministerio de Hacienda de la República Dominicana, tiene autonomía funcional,



presupuestaria, administrativa, técnica y patrimonio propio desde la promulgación de la Ley No. 226 del 2006 (Dirección General de Aduanas, 2023d).

En julio del año 1902, el ministro residente estadounidense en República Dominicana, William F. Powell hizo que el gobierno presidido por Alejandro Woss y Gil, reconociese la suma de cuatro millones y medio de dólares por concepto de los derechos que tenía la “San Domingo Improvement Co.” tanto en el Ferrocarril Central Dominicano como en el Banco Nacional de Santo Domingo, lo mismo que por las emisiones de bonos que en diversas ocasiones el dictador Heureaux le confió y por la unificación de la Deuda Nacional realizada en 1897.

La “San Domingo Improvement Co.”, fue una empresa creada en los Estados Unidos el 8 de abril de 1892 de conformidad con las leyes del Estado de New Jersey, que luego tendría una incidencia capital en los asuntos financieros de la República Dominicana. Esta compañía fue creada acorde con los propósitos de hegemonía geopolítica que, en la época, los Estados Unidos de América pretendían establecer en el Caribe (Carlosmoraleslanguasco.com, 2018).

El presidente de la “San Domingo Improvement Co.”, Weed M. Smith, era un demócrata importante del Estado de Nueva York, Estados Unidos de América, muy amigo de Grover Cleveland, (presidente de Estados Unidos en los períodos 1885-89 y 1893-97). Cuando se creó la compañía en 1892, Weed M. Smith obtuvo las garantías personales del presidente Benjamin Harrison y del secretario de Estado James G. Blaine, de que Washington respaldaba su plan para intervenir en las finanzas relativas a las recaudaciones aduaneras de República Dominicana, que entonces estaba en poder de la firma holandesa “Westendorp” (Carlosmoraleslanguasco.com, 2018).

Así fue como, desde el inicio de sus operaciones en República Dominicana, la San Domingo Improvement Co., adquirió todos los derechos y obligaciones de la Westendorp Co., generados por los empréstitos de los años 1888 y 1890. También adquirió los derechos del contratista original para la construcción del ferrocarril Puerto Plata-Santiago, el Dr. C. J. Den Tex Bont (Carlosmoraleslanguasco.com, 2018).

La transacción entre ambas compañías, la San Domingo Improvement Co. y la empresa Westendorp, fue notificada al Gobierno dominicano el 2 de agosto de 1892 y, en principio, el traspaso fue rechazado por el gobierno dominicano, pero luego de una entrevista entre los directivos de la San Domingo Improvement Co., con el autócrata Heureaux, se pusieron de

acuerdo. Entonces se acordó un nuevo empréstito por valor de US\$1,250,000 y se firmó el contrato el 28 de enero de 1893. Se crearon, además, dos compañías filiales de la San Domingo Improvement Co., con la finalidad de separar las operaciones financieras (a cargo de la “San Domingo Finance Co.”), de las operaciones del ferrocarril (con la compañía “San Domingo Railways Co.”).

Desde el año 1893 hasta el año 1899, la San Domingo Improvement Company, y su presidente Weed M. Smith, controlaron las recaudaciones de las aduanas dominicanas mediante un organismo creado previamente para esos fines, por la compañía Westendorp, conocido como “la Caja de Recaudación La Regie”. Durante esos seis años, la San Domingo Improvement Co., representada en República Dominicana por su principal ejecutivo, John T. Abbot, realizó sus operaciones en contubernio con el presidente dominicano Heureaux, tomando prestados unos US\$30 millones mediante la venta de bonos dominicanos en Europa, llevando a República a la ruina financiera (Carlosmoraleslanguasco.com, 2018).

El gobierno estadounidense presionó al gobierno dominicano hasta lograr, el 31 de enero de 1903, la firma de un protocolo entre ambos Estados, mediante el cual, se crearía un tribunal de arbitraje que determinaría la forma de pago de la mencionada suma. Este estuvo integrado por dos árbitros estadounidenses y uno dominicano. Obvia mayoría norteamericana.

Se establecía además que, si el Estado Dominicano dejaba de pagar una sola cuota mensual, un agente financiero nombrado por el presidente de los Estados Unidos de América se haría cargo de la aduana de Puerto Plata, primeramente, y luego, si había necesidad de ello, de las restantes, escribió el historiador Jaime De Jesús Domínguez en su libro “La República Dominicana en los inicios del siglo XX” (Domínguez, 1995).

Dicha sentencia causó profundo malestar entre los acreedores europeos, a quienes únicamente se les dejaba para el cobro de sus acreencias los ingresos percibidos por las aduanas de San Pedro de Macorís y Santo Domingo.

Igualmente, el hecho de que se afectaran los ingresos percibidos por las aduanas del Cibao para pagar a la Improvement Co., disgustó profundamente a los acreedores europeos, quienes consideraron que sus derechos, originados en diversas acreencias que tenían garantizados sus pagos por la afectación de las recaudaciones aduanales de todos los puertos, habían sido violados.

Al constatar que los Estados Unidos de América les estaban usurpando sus derechos a través del “Laudo Arbitral”, los países cuyos nacionales eran acreedores del Estado Dominicano reaccionaron en forma brusca. Mostraron su descontento a través de amenazas. Graham H. Stuart y James L. Tigner expresaron al respecto: "El Gobierno Dominicano no hizo ningún pago, y en ejecución de los términos de la sentencia un agente financiero estadounidense tomó posesión de la Aduana de Puerto Plata, el 21 de octubre de 1904.

Este movimiento hizo levantar a los acreedores foráneos, y en diciembre de ese año, los franceses amenazaron con apoderarse de la aduana de Santo Domingo; los intereses italianos también solicitaron el pago de sus reclamaciones. Como consecuencia de ello, el secretario de Estado de los Estados Unidos Hay, instruyó al ministro americano en Santo Domingo, señor T. C. Dawson, para sondear al presidente insular sobre si el Gobierno Dominicano estaba deseoso de solicitar a los Estados Unidos de encargarse del cobro de los impuestos ... (De Jesús Domínguez, 1990).

El deseo de evitar intervenciones militares europeas y bloqueos de puertos latinoamericanos por fuerzas navales del viejo continente, como el acontecido en Venezuela en 1902-1903 ejecutado por barcos alemanes, italianos e ingleses, condujo al presidente Roosevelt a trazar una política consistente en ayudar a imponer estabilidad política y orden financiero en las naciones latinoamericanas deudoras de potencias europeas, con el fin de que éstas fuesen pagadas, y de esa forma no tuviesen pretexto para enviar flotas a América Latina (Fonzo, 2015).

Esa fue llamada "el Corolario Roosevelt a la Doctrina Monroe", pero también "The big Stick" ("El Gran Garrote"), porque era necesaria la fuerza bruta, las intervenciones militares de los Estados Unidos de América, para llevar estabilidad política y orden financiero a varios países de América Latina, situados en la Cuenca del Caribe esencialmente.

La Convención de febrero de 1905 preveía que el gobierno estadounidense se haría cargo de la deuda pública dominicana. Nombraría los empleados necesarios para el manejo de las aduanas. Entregaría un 45% de las recaudaciones aduanales al gobierno dominicano para los gastos administrativos, y reservaría el 55% restante principalmente para el pago de la deuda pública.

La Convención de 1905 no fue aprobada por el Senado estadounidense, porque, entre otras razones, se consideró que su artículo séptimo podría llevar a los Estados Unidos de América a intervenir militarmente en la República Dominicana. Decía: "El Gobierno de los Estados Unidos,

a solicitud de la República Dominicana, auxiliará a ésta en la forma que estime conveniente para restablecer el crédito, conservar el orden, aumentar la eficacia de la administración civil y promover el adelanto material y el bienestar de la República" (De Jesús Domínguez, 1995, 74-78).

Al conocer el presidente Morales Languasco el rechazo del Senado estadounidense, y actuando por sugerencias del presidente Roosevelt, emitió un decreto, el 31 de marzo de 1905, mediante el cual el presidente de los Estados Unidos de América nombraría una persona que se encargaría de dirigir las aduanas dominicanas. Se dejaría el reparto 45- 55%. Se depositarían las sumas provenientes del 55% en un banco de Nueva York, y hasta tanto no se llegará a un acuerdo con los acreedores no serían repartidas. Este decreto fue conocido con el nombre de "Modus Vivendi" (De Jesús Domínguez, 1995, 74-78).

Corno era indispensable la colaboración del gobierno estadounidense para la captación de los ingresos aduanales, garantizar un empréstito y armonizar los bonos, se firmó, en febrero de 1907, una segunda y definitiva convención entre los gobiernos estadounidense y dominicano, la cual contó con la aprobación del Senado de los Estados Unidos de América.

En el año 1908 se designó al banco "Morton Trust Company" como agente fiscal del empréstito, y se vendieron los bonos. Una parte del dinero proveniente del empréstito de los US\$ veinte millones, fue usada para la construcción de obras de infraestructura, al igual que una porción del superávit fiscal logrado por los gobiernos a partir de 1905.

Vías ferroviarias, caminos, carreteras, dragado de puertos, faros, puentes y otras obras estuvieron destinados a facilitar el transporte y el embarque de frutos hacia el exterior (De Jesús Domínguez, 1995).

La acentuada política de construcción de obras de infraestructura, iniciada de manera sistemática durante la administración de Morales Languasco, desmiente el concepto errado que han expresado algunos, en el sentido de que fue durante la primera Intervención estadounidense, (1916-1924), cuando se iniciaron las construcciones de carreteras tendentes a comunicar entre sí, las tres regiones del país y otras obras de infraestructura. Con dinero proveniente de un empréstito por US\$ veinte millones en el año 1908 el estado dominicano compró los derechos que tenían los concesionarios de los muelles, originados en el hecho de que ellos habían aportado los capitales para sus respectivas construcciones, lo que les permitía cobrar por la carga y descarga de mercancías. También se adquirió la concesión que disfrutaba la línea naviera estadounidense

“Clyde”, la que impedía al estado dominicano rebajar los derechos de puerto, de los que estaba exonerada la Clyde, a las compañías competidoras, creándose así un monopolio en favor de la primera, a causa de sus privilegios fiscales y de las ventajas económicas de que disfrutaba. Con el fin del monopolio de la Clyde se pudieron rebajar los derechos de puerto y abrir los puertos dominicanos a las diversas compañías navieras internacionales.

En esa época los Estados Unidos de América eran los más importantes compradores y vendedores de los productos dominicanos, con más de un 50% del volumen total del comercio exterior dominicano. Luego, le seguía Alemania con un 20% aproximadamente, y después, Francia e Inglaterra (Domínguez, 1995). El presidente William Howard Taft, vigésimo séptimo presidente de los Estados Unidos de América, hizo que se modificaran los aranceles aduanales dominicanos.

La reforma, puesta en vigor el 1.º de enero de 1910, consistió básicamente en una rebaja de los gravámenes a ser pagados por las mercancías estadounidenses importadas. Esto con la finalidad de que el pueblo aumentase el consumo de las mismas, y redujese el de las europeas, debido a la diferencia de precios que existiría.

Desde su ascenso al poder en 1909, del presidente estadounidense, William Howard Taft y su secretario de Estado, Philander Chase Knox, aplicaban en América Latina la política llamada "La Diplomacia del dólar". Esta consistía en inducir a los capitalistas estadounidenses a obtener concesiones relativas a sectores públicos, tales como electricidad, acueductos, muelles, teléfonos, telégrafos, y a instalar otras importantes empresas en los países latinoamericanos, las que serían favorecidas con numerosas exoneraciones fiscales que los gobiernos de Latinoamérica se veían obligados a conceder por la presión ejercida por la Casa Blanca y el Departamento de Estado. El 19 de noviembre de 1915 el nuevo ministro residente estadounidense, William Russell, entregó al gobierno dominicano la Nota No.14, en la que se requería el restablecimiento del “Contralor Financiero “que había sido suprimido en mayo de 1915; la disolución del ejército y de la guardia rural, y la creación de una Guardia Civil comandada por un oficial estadounidense que sería nombrado por el presidente de los Estados Unidos de América. Esta, era una repetición de una nota similar presentada el 8 de enero de 1915 al embajador dominicano en Washington, Enrique Jiménez, en la que también se solicitaba colocar el cobro las rentas internas de la nación bajo el control de la “Receptoría General de las Aduanas Dominicanas”, cuyo director era un estadounidense, nombrado por el presidente de los Estados Unidos de América. También, poner -

el correo y el telégrafo bajo el control del director de Obras Públicas, otro funcionario estadounidense, y la exigencia de que este último solamente podría ser despedido por causas justificadas que el gobierno de la República Dominicana debía probar ante el Departamento de Estado (De Jesús Domínguez,1995).

Los Estados Unidos de América querían controlar toda la política dominicana, hacer de los gobernantes criollos simples fachadas formales. Estas pretensiones se facilitaban porque los estadounidenses tenían el dominio de la economía dominicana.

El 25 de septiembre de 1905 el cónsul estadounidense Dawson envió la siguiente comunicación al Departamento de Estado: "Más del 60 por ciento de las importaciones de este país vienen de los Estados Unidos, y casi la misma proporción de sus exportaciones va allí. El comercio está rápidamente expandiéndose en el último año y medio, y con paz y sabias tarifas y leyes de navegación es seguro que crecerá maravillosamente. Aunque los productos americanos tienen ahora la preferencia, la competencia alemana y británica es muy fuerte. Más de US\$10, 000, 000 de capital americano ya está invertido en empresas industriales. La industria azucarera y la guineera están casi completamente en manos americanas; así están las concesiones mineras concernientes al petróleo, el cobre y el oro". "El más importante de los dos ferrocarriles existentes fue construido y es operado por americanos, y otros americanos tienen las concesiones para los más factibles de los ferrocarriles proyectados. La concesión sobre el puerto más importante es también americana, y por igual, la concesión para la línea de vapores que transporta más de la mitad de las mercancías importadas" (De Jesús Domínguez, 1995, 74-78).

La Primera Guerra Mundial facilitó grandemente la ocupación del territorio dominicano por tropas del ejército estadounidenses durante ocho largos años, tanto por la situación política internacional que creó, como por el hecho de que ese evento causó de manera indirecta un incremento del dominio del comercio exterior dominicano por los Estados Unidos de América. Pero, ya desde el año 1845, el régimen independentista dominicano, ante la necesidad de aumentar sus ingresos y regularizar las Aduanas, dictó la Ley No.34, del 29 de mayo de 1845 sobre el Régimen de Aduanas, con medidas significativas, como fueron la naturalización de los buques y la expedición de las patentes de navegación. Sin embargo, la Ley No.34 no llenaba los requerimientos de la época, por lo que fue sustituida por otra más amplia, la Ley No. 2595 del 14 de octubre de 1887, sobre el Régimen de Aduanas y Puertos, la cual contenía 226 artículos. Esta

Ley sobre Aduanas fue sustituida en los años 1889, 1892 y 1896 por otras, con textos similares (vLex, 1887).

Posteriormente, la Ley de Aduanas fue reemplazada por la ley No. 4761 del año 1907) varias veces modificada, y por último derogada y suplantada por la Ley No. 4915 del año 1909.

A consecuencia de los grandes empréstitos que había obtenido el gobierno dominicano en el año 1916, las aduanas dominicanas pasaron a ser administradas por el gobierno de ocupación militar norteamericano, de acuerdo con la convención suscrita al efecto, para el cobro de la deuda externa en fecha 8 de febrero de 1907.

El gobierno militar estadounidense, en ejercicio de sus funciones, dictó varias órdenes ejecutivas destacándose la Ley No. 589 del 31 de diciembre de 1920, denominada “Ley sobre Aduanas y Puertos”, que daba al oficial encargado del servicio de aduanas, la potestad de reglamentar para la administración del sistema aduanero dominicano, esta, reglamentación tenía fuerza y efecto de Ley (Dirección General de Aduanas <https://www.aduanas.gob.do> › sobre-nosotros › historia).

La dirección y supervigilancia del servicio aduanero fue reintegrado al Gobierno Dominicano mediante la Ley No. 429 del 20 de marzo de 1941 (Dirección General de Aduanas, 2022a), instante en que se terminó de pagar la deuda externa de la nación, retornando y poniéndose el servicio de arrimo y manejo de carga en los puertos bajo la Dirección General de Aduanas, mediante la Ley No. 595 del 31 de octubre de 1941, (vLex, 1941).

La Orden Ejecutiva ya señalada, No. 589 del año 1920, estuvo vigente por más de 30 años, hasta que fue sustituida por la Ley sobre el Régimen de Aduanas, No. 3489 de fecha 14 de febrero de 1953, la cual, aunque mantiene y sigue el mismo formato que las leyes precedentes, fue mucho más amplia (Dirección General de Aduanas, 2022b).

La ley No. 489-53 de 1953 para el régimen de las aduanas y puertos, rigió las aduanas y los puertos, hasta el año 1970. Esta Ley sufrió algunas modificaciones en lo que respecta al régimen arancelario y a la denominación del organismo encargado de su administración y funciones por medio de la Ley No. 4705 del año 1957 (Dirección General de Aduanas, 2022a).

Mediante la Ley No. 70 del 17 de diciembre de 1970, las funciones de arrimo de carga fueron separadas de las funciones de aduanas, al crearse la Autoridad Portuaria Dominicana (Autoridad Portuaria Dominicana, 2021).

La Dirección General de Aduanas funcionaba como una dependencia absoluta del Ministerio de Hacienda, pero con la promulgación de la Ley No. 226 en el año 2006 (Escuela Nacional de la Judicatura, 2006), se le otorgó personalidad jurídica y autonomía funcional, presupuestaria, administrativa, técnica y patrimonio propio a la Dirección General de Aduanas (DGA).

La autonomía de las aduanas dominicanas a partir de la Ley No. 226-06, estaba sustentada en la independencia económica, en sus operaciones de inversiones, sus compromisos laborales, en el manejo de ingresos directos de las recaudaciones y en los servicios que presta, lo que se transfiere en independencia presupuestaria y administrativa, al pasar de ser una institución centralizada a ser un ente descentralizado, de acuerdo con la normativa nacional. Esta descripción no expresa que las aduanas como dirección general tenga una dependencia del ministerio de Hacienda en términos de estructura del estado dominicano.

La actual gestión de aduanas (2020-2024), logró, que luego de 68 años, la legislación que regulaba a las aduanas de República Dominicana, fuera modificada y actualizada. Hoy se cuenta con una nueva la Ley de Aduanas No. 168-21, acorde con los estándares internacionales y alineada con los nuevos tiempos. Esta pieza legislativa tiene el objetivo de modernizar el régimen aduanero del país para así facilitar y agilizar las operaciones de exportaciones, importaciones, aforo y desaduanamiento en el contexto del comercio exterior dominicano, además de controlar y fiscalizar el paso de mercancías por el territorio aduanero, percibir los tributos establecidos por Ley, la persecución de las conductas ilícitas que atenten contra la gestión y el control del carácter aduanero y de comercio exterior, así como también, desarrollar y administrar la ejecución de los preceptos de la legislación y de los tratados internacionales. Las circunstancias anteriores tenían necesariamente que variar dado que para los nuevos tiempos la ley No. 3489 estaba totalmente extemporánea:

1. La Ley No.3489 para el régimen de las Aduanas tenía más de 68 años de antigüedad, y no estaba acorde con las reglas del comercio internacional, que por su naturaleza son dinámicas y cambiantes.



2. Los Acuerdos de Libre Comercio y Convenios Internacionales relacionados con la Aduana y el Comercio Internacional de mercancías, suscritos por República Dominicana en las últimas 3 décadas, contenían aspectos de procedimientos aduaneros y facilitación comercial, mismos que no estaban reflejados o eran contradictorios con nuestra legislación aduanera.
3. La Aduana había accedido y obtenido nuevas tecnologías que facilitaban el seguimiento y trazabilidad del proceso de despacho aduanero a través de medios electrónicos, y tecnología de inspección no intrusiva, tales como “Rayos X”, que no tenían un sustento o respaldo en la ley anterior.
4. La ley No. 3489 había sufrido varias modificaciones, que la hacían carecer de un orden lógico, y existía mucha dispersión de los aspectos legales aduaneros.
5. Por último, la ley No. 3489 contrastaba con las reformas legales e Institucionales que había transitado el país en los últimos 40 años, y que incidían en el quehacer aduanero tales como, el Código Tributario de los 90, la Constitución del año 2010, el Código Procesal Penal, y la Ley 107-13 sobre Procedimiento Administrativo.

La Nueva Ley de Aduanas No. 168-21 fue promulgada el 9 de agosto de 2021, y publicada en gaceta oficial #11030, el 12 agosto del mismo año. La misma entró en vigor en todo el territorio nacional dos días después de su publicación en gaceta oficial, es decir, el 14 de agosto de 2021. No obstante, lo anterior, existen aspectos que necesariamente necesitan ser automatizados en el Sistema Aduanero, tales como: los plazos y recargos, por lo que se estará informando previamente a la comunidad comercial la fecha de entrada en vigor de los aspectos no supeditados a los reglamentos, otorgando un plazo prudente para facilitar el cumplimiento de esta ley. Los aspectos que necesitan colaboración reglamentaria entrarán en vigor una vez se dicten los reglamentos correspondientes.

La personalidad jurídica, autonomía funcional, presupuestaria, administrativa, técnica y el patrimonio propio a la Dirección General de Aduanas (DGA) es mantenida y reforzada con esta nueva Ley.

Esta Ley, no es una Ley de Aranceles o Impuestos de Importación, solo regula los procedimientos y regímenes aduaneros, por lo que los gravámenes arancelarios no han sido tocados, se mantienen igual.

1. La Nueva Ley de Aduanas constituye un importante pilar para consolidar a República Dominicana como un “Hub Logístico Regional”.
2. Esta Ley conceptualiza los términos Centros Logísticos, Depósitos o Centro de Operación Logístico, Empresas Operadoras de Centro Logístico, Logística, Sistema de Comunidad Logística, que anteriormente se encontraban en un reglamento.
3. Incorpora la figura de los operadores logísticos como operadores aduaneros, es decir aquellos que realizan habitualmente actividades vinculadas a operaciones aduaneras.
4. Se establece la transmisión de los manifiestos internacionales con anticipación a la llegada.

Se prevé un plazo de un año para que las mercancías puedan permanecer en tránsito en el país, con plazo adicional de 15 días para su reembarque. Anteriormente el plazo máximo era de 75 días.

5. Se permite la recepción de la documentación de importación en idioma inglés.
6. Se establece que todas las tasas a cobrar sean específicas, y se limiten al costo aproximado del servicio prestado.
7. Los tipos de garantías se establecerán en función del nivel de riesgo del operador.
8. Se establece un plazo de habilitación mediante licencia de 15 años renovables para los centros logísticos y empresas operadoras logísticas.

Esta nueva ley de aduanas, también está orientada a fomentar una cultura exportadora a las MiPymes, dado que regula y transparenta de manera clara y ordenada el proceso de exportación de mercancías, establece regímenes aduaneros de incentivos a la exportación, asimismo, simplifica y facilita todo el proceso de despacho de mercancías, y crea el “Operador Económico Simplificado” orientado a las MiPymes lo que brinda mayor seguridad jurídica, confianza y transparencia en sus operaciones. La nueva ley, igualmente beneficia a los operadores aduaneros porque moderniza y simplifica los regímenes y procedimientos aduaneros, lo que contribuirá a impregnar una mayor agilización en los trámites de despacho de las mercancías. Además, al eliminarse la dispersión legislativa, facilita una mejor comprensión y cumplimiento de los trámites y procedimientos aduaneros.

Esta nueva ley, también ayuda a la “transparencia”, porque elimina la discrecionalidad y fomenta la transparencia en varios sentidos. En ella, se establecen criterios y objetivos para la

gradualidad y reducción de las sanciones, lo que antes se dejaba a la discrecionalidad del director. Por último, esta Ley garantiza que la DGA ejerza sus atribuciones en el marco del debido proceso, lo que brinda seguridad jurídica y transparencia a los operadores, por cuanto:

1. Se respeta la proporcionalidad de las sanciones, anteriormente muchas sanciones eran confiscatorias y expropiatorias.
2. Se armonizó el procedimiento administrativo sancionador de la DGA con la Constitución y la Ley 107-13 que regula las relaciones entre la administración pública y los administrado.

Las principales novedades de la Nueva Ley de Aduanas No. 168-21 se enumeran a continuación:

- La nueva ley no modifica el tratamiento impositivo ni las facilidades otorgadas a los consumidores y usuarios que realizan compras por internet. Los envíos Courier con fines personales que no sobrepasan los Doscientos dólares (US\$200.00) pueden ser importados sin impuestos, y establece un plazo de declaración de cinco (5) días calendarios contados a partir de la llegada de las mercancías.

<b>Novedades de la Ley de Aduanas No. 168-21 de 22 de agosto de 2021</b>
-Se establece la coordinación de labores de los órganos Para-Aduaneros del Estado con la Aduana (inspección conjunta).
-Se agregan nuevas definiciones a los acuerdos medioambientales, Aduanas verdes.
-Se incorporan aspectos para el uso de tecnologías de la información, particularmente el uso de la firma electrónica o digital.
-Se establecen los elementos cualitativos de los impuestos aduaneros y se define la relación jurídica tributaria en materia aduanera.
-Se reducen sustancialmente los plazos de abandono, para descongestionar los puertos y aeropuertos.
-Se incorpora el pago a través de entidades bancarias.
-Se incrementa el plazo de prescripción a 3 años para armonizarlo con el Código Tributario.
-Se enumeran de forma clara y ordenada los procedimientos y regímenes aduaneros.
-Se establece la declaración y las resoluciones anticipadas.
-Se crean nuevos tipos penales tales como el Delito de Defraudación Aduanera, Sustracción de Prenda Aduanera, falsificación de documentos, entre otros;
-Se elimina la dispersión de los regímenes aduaneros;

-Se armoniza la legislación aduanera con las disposiciones constitucionales, Código Procesal Penal y la Ley 107-13.
-Se permite el decomiso administrativo de mercancías reguladas o restringidas cuya procedencia ilícita sea comprobada, tales como: bebidas alcohólicas, productos derivados del tabaco y combustibles.
-Se recogen medidas de facilitación, tales como: el Operador Económico Autorizado y la Ventanilla Única de Comercio Exterior, que estaban previstas en Reglamentos dispersos.
<b>Fuente: Ley No. 168-21</b>

En resumen, partiendo de las circunstancias y la gobernabilidad sustentada por un gobierno dictatorial del General Rafael Leónidas Trujillo y contexto de una economía conservadora y sustentada en la industria azucarera, además de que al transcurrir el tiempo nacen las zonas francas, los regímenes de admisión temporal, los depósitos fiscales, desarrollo fronterizo, entre otros. Además, se aprueba el código tributario ley 11-92, nace la Autoridad Portuaria, la Dirección General de Impuestos Internos, el inicio de la implementación de la tecnología aduanera 1991, así como la Ley 14-93 y la Ley146-00 de reforma tributaria y sobre todo, el proceso de integración económica sustentado en los distintos acuerdos y tratados comerciales.

Las aduanas pasaron a ser miembros de la Organización Mundial del Comercio (OMC), en el año 1995, y de la Organización Mundial de las Aduanas (OMA) en el año 2004, y para poner más interés y la necesidad de una nueva normativa para responder a los temas del comercio internacional, en julio de 2014, la OMC anunció la puesta en marcha del “Mecanismo para el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio”, que ayuda a los países en desarrollo y los países menos adelantados a aplicar el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (CFC), sustentado por el decreto 431-17 el Comité de Facilitación del Comercio CNFC de República Dominicana.

Lo señalado anteriormente, requería de una normativa que se refiriera, incluyera y, sobre todo, respondiera a todos esos acontecimientos relacionados con el comercio exterior dominicano y sus operaciones aduanales. Para responder a esta necesidad transcurrieron muchos años e intentos de varios gobiernos y administraciones de aduanas para que, por fin, después de sesenta y ocho (68), años se aprobara la Ley No.168-21 para el régimen de las aduanas dominicanas, por el presente gobierno del presidente Luis Abinader Corona, gestión (2020-2024). Esta ley, está realmente acorde con los procesos de globalización, la apertura

comercio y responde a los niveles de competitividad requeridos de los mercados relacionados con el comercio exterior dominicano.

#### **4.2 Aspectos Institucionales de las Aduanas (Misión, Visión, Objetivos y Valores)**

De acuerdo con el portal o ciberpágina de la Dirección General de Aduanas (DGA, 2018), se establece su papel como entidad oficial del estado con el siguiente perfil:

“La Dirección General de Aduanas es una dependencia del Ministerio de Hacienda de la República Dominicana. Siendo la autoridad nacional de frontera, su responsabilidad trasciende el rol recaudador para ser garante, asimismo, de la salud de la población y la seguridad del Estado, por cuanto en los procesos de entrada y salida de mercancía tiene el deber de requerir toda documentación y permisos que son requeridos por otras autoridades competentes, según el rubro que se trate, siempre de acuerdo con las leyes, normas y disposiciones legales, con integridad y disposición de servicio”.

**MISIÓN:** Ser un ente facilitador del comercio exterior, contribuyendo al crecimiento económico y la competitividad de la nación, con una adecuada fiscalización y vigilancia del tráfico internacional de mercancías.

**VISIÓN:** Ser una aduana eficiente y moderna que responde de manera oportuna a las exigencias del comercio exterior, con una efectiva gestión de riesgo y altos estándares de calidad, que promueve el cumplimiento normativo, sustentada en la integridad de sus recursos humanos.

## **OBJETIVOS**

- Contribuir a la facilitación del comercio exterior dominicano
- Promover la inversión extranjera para el desarrollo de proyectos en los puertos del país e Insertar a la Autoridad Portuaria Dominicana en el ámbito marítimo internacional.
- Implementar políticas de comercialización que estén acordes con el nuevo orden de operaciones marítimas en el mercado internacional.
- Aumentar las recaudaciones a través de un proceso de administración eficiente y transparente.

## **VALORES**

- Respeto.
- Integridad.
- Compromiso.
- Transparencia.
- Trabajo en equipo

La Dirección General de Aduanas (DGA), ha demostrado claramente su papel como autoridad nacional de fronteras, como garante del cumplimiento de las disposiciones legales asociadas al tránsito de mercancías, su responsabilidad para con la sociedad y vela por la seguridad de los procesos de intercambio, al mismo tiempo que evita y persigue el contrabando, y ejerce una fiscalización adecuada. En su misión, establece el compromiso como facilitador del comercio y desarrollo del mismo.

La visión sostiene adecuadamente una aduana eficiente y moderna que, sustentada en la integridad, proyecta una gestión efectiva de riesgo.

La aduana dominicana ha definido sus objetivos en función de efficientizar, transparentar y sistematizar todas las actividades de las aduanas del país con la finalidad de hacer efectivas las medidas de facilitación del comercio, aumentar las recaudaciones fiscales y contribuir con otros organismos del Estado a reducir diferentes tipos de riesgos provenientes del exterior que puedan impedir el desarrollo sostenible de la Nación.

### **4.3 Funciones, atribuciones y potestades de las aduanas dominicanas**

La Dirección General de Aduanas (DGA) es la entidad encargada de la recaudación y administración de todos los tributos relacionados con el comercio exterior y los tratados de libre comercio en materia arancelaria suscritos por la República Dominicana.

La ley y sus reglamentos regulan el ejercicio de la potestad aduanera y las relaciones jurídicas que se establecen entre las aduanas y las personas naturales o jurídicas que intervienen en el ingreso, salida y tránsito de mercancías del territorio aduanero, regulan también, las obligaciones tributarias aduaneras y obligaciones aduaneras no tributarias que se derivan de ellas mediante la adopción de mecanismos de simplificación, facilitación y control de las operaciones aduaneras y el uso de sistemas automatizados de intercambio de información. Asimismo, norman los regímenes aduaneros, los tratamientos especiales aplicables a las mercancías, los ilícitos aduaneros y tributarios y sus procedimientos de aplicación.

Entre sus objetivos, también se incluye:

1. Facilitar y agilizar las operaciones de comercio exterior;
2. Controlar y fiscalizar el paso de las mercancías por el territorio aduanero;
3. Percibir los tributos establecidos por ley y la persecución de las conductas ilícitas que atenten contra la gestión y el control de carácter aduanero y de comercio exterior;
4. Desarrollar y administrar la ejecución de los preceptos de la legislación y de los tratados internacionales de los que la República Dominicana forme parte, en el ámbito de sus atribuciones; y
5. Generar las estadísticas aduaneras y de comercio exterior.

### 4.3.1 Funciones, potestades y atribuciones y de las Aduanas dominicanas

Funciones de las Aduanas Dominicanas			
Ley No.	Capítulo	Artículo	Funciones
168-21 de Aduanas	II	10	1) Vigilar, controlar, fiscalizar y facilitar el paso de mercancías por el territorio aduanero;
168-21 de Aduanas	II	10	2) Intervenir en el tráfico internacional para los efectos de la determinación y la recaudación de los impuestos a la importación, exportación y otros que determinen las leyes;
168-21 de Aduanas	II	10	3) Generar las estadísticas aduaneras y de comercio exterior; y
168-21 de Aduanas	II	10	4) Las demás funciones que le encomienden las leyes.
168-21 de Aduanas	II	11	El servicio de aduanas estará a cargo de la Dirección General de Aduanas (DGA), ente de derecho público, con personalidad jurídica propia, autonomía administrativa, técnica, presupuestaria y patrimonio propio, no obstante, sujeta a la vigilancia del Ministerio de Hacienda, el que ejercerá una función de tutela, a los fines de verificar que su funcionamiento se ajuste a las disposiciones legales. Tendrá capacidad jurídica para adquirir derechos y contraer obligaciones, realizar los actos y ejecutar los mandatos previstos en la presente Ley y sus reglamentos, en virtud de lo cual podrá actuar en justicia en su propio nombre.
168-21 de Aduanas	II	12	El patrimonio de la Dirección General de Aduanas estará conformado por los bienes muebles e inmuebles, activos intangibles de su propiedad y los que a la fecha de la presente ley le hayan sido asignados por el Estado para su funcionamiento, sin perjuicio de otras fuentes que disponga la legislación vigente.
168-21 de Aduanas	II	13	Los recursos financieros de la Dirección General de Aduanas estarán integrados de la manera siguiente: <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Por el cuatro por ciento (4%) de la recaudación efectiva obtenida cada mes por concepto de los tributos al comercio exterior administrados por ella;</li> <li>2) Por los cobros de tasas y cargos de cualquier naturaleza, distintos de los aranceles aduaneros, aplicados por la Dirección General de Aduanas, los que se limitarán al costo aproximado de los servicios prestados.</li> <li>3) Dichas tasas y cargos serán específicas, no ad-valorem, y no deberán ser utilizadas para proteger indirectamente las mercancías nacionales ni para gravar las importaciones o exportaciones para propósitos impositivos;</li> <li>4) Por los ingresos provenientes de la enajenación o cualquier otra forma de disposición de los bienes de su propiedad, de acuerdo con la normativa vigente, así como de la prestación de servicios, previa aprobación por los órganos correspondientes;</li> <li>5) Por las transferencias, legados y donaciones de otras fuentes públicas o privadas, nacionales o extranjeras y los provenientes de programas de cooperación internacional. No se aceptarán donaciones de parte de contribuyentes; y</li> <li>6) Por los créditos y empréstitos de entidades financieras públicas o privadas, nacionales e internacionales, previa autorización conforme a la ley.</li> </ol>

**Fuente: Ley No. 168-21 de Aduanas**



### 4.3.2 Potestad según lo provisto por la nueva Ley de la Dirección General de Aduanas

Definición de Potestad aduanera: La potestad aduanera es el conjunto de atribuciones que la ley No. 168-21 de Aduanas y sus reglamentos de aplicación otorgan a las Aduanas para el cumplimiento de sus funciones y objetivos y debe ejercerse en estricto apego de la presente ley y del ordenamiento jurídico nacional.

Potestad de las Aduanas dominicanas			
Ley No.	Capítulo	Artículo	Potestad
168-21 de Aduanas	IV	17	La potestad aduanera es el conjunto de atribuciones que esta ley y sus reglamentos de aplicación otorgan a Aduanas para el cumplimiento de sus funciones y objetivos y debe ejercerse en estricto apego de la presente ley y del ordenamiento jurídico nacional.
Fuente: Ley No. 168-21			

### 4.3.3 Atribuciones según lo previsto por la Ley No. 168-21 a la Dirección General de Aduanas

La DGA goza de las siguientes atribuciones:

Atribuciones de la Dirección General de Aduanas (DGA)			
Ley No.	Capítulo	Artículo	Atribuciones
168-21 de Aduanas	IV	18	1) Recaudar los tributos de conformidad con las leyes y políticas tributarias definidas por el Poder Ejecutivo;
168-21 de Aduanas	IV	18	2) Cumplir y hacer cumplir las disposiciones tributarias que puedan surgir con aplicación de la Constitución de la República, los tratados internacionales aprobados por el Congreso Nacional, las leyes y los decretos, resoluciones y demás normas tributarias;
168-21 de Aduanas	IV	18	3) Establecer normas y programas de gestión administrativa, acorde con los lineamientos de política económica del Estado, a fin de cumplir con las metas de recaudación establecidas por el Poder Ejecutivo;
168 21 de Aduanas	IV	18	4) Apoyar, a través de mecanismos de facilitación, la promoción y desarrollo del comercio exterior;
168-21 de Aduanas	IV	18	5) Establecer y aplicar sistemas de gestión ajustados a las normas nacionales e internacionales de calidad, que permitan alcanzar la excelencia de la Dirección General de Aduanas;
168-21 de Aduanas	IV	18	6) Generar las estadísticas aduaneras y del comercio exterior;
168-21 de Aduanas	IV	18	7) Establecer y administrar el presupuesto de la entidad, así como gestionar el patrimonio conformado por los bienes muebles e inmuebles y activos intangibles de su propiedad y los que sean asignados por el Estado para su funcionamiento;

168-21 de Aduanas	IV	18	8) Proponer al Consejo Superior de la Administración Tributaria, la estructura orgánica de la Dirección General de Aduanas y sus reglamentos de administración interna y de recursos humanos y las modificaciones que estos requieran;
168-21 de Aduanas	IV	18	9) Celebrar acuerdos, contratos y convenios con personas naturales, jurídicas y organismos internacionales, siempre que no se limite la capacidad de su facultad específica y fiscalizadora. Los contratos serán suscritos de acuerdo a la legislación establecida al efecto;
168-21 de Aduanas	IV	18	10) Promover la conciencia tributaria en la población, a través del diseño, desarrollo y aplicación de programas de divulgación y educación tributaria que se orienten a mejorar el comportamiento de los sujetos pasivos en el cumplimiento voluntario y oportuno de sus obligaciones tributarias;
168 de Aduanas	IV	18	11) Establecer y mantener relaciones con las instituciones, organismos nacionales e internacionales y agencias de cooperación vinculadas a los objetivos y funciones de la Dirección General de Aduanas;
168-21 de Aduanas	IV	18	12) Recaudar las deudas tributarias por los medios establecidos en la presente ley y sus reglamentos;
	IV	18	13) Velar por el cumplimiento de las disposiciones aplicables por Ley sobre el Derecho de Libre Acceso a la Información Pública;
168-21 de Aduanas	IV	18	14) Conocer y decidir de las solicitudes y reclamaciones presentadas por los interesados, de acuerdo con la legislación vigente;
168-21 de Aduanas	IV	18	15) Aplicar medidas en frontera para prevenir y contrarrestar el lavado de activos vía transporte dinero, títulos, valores al portador o comercio de bienes;
168-21 de Aduanas	IV	18	16) Emitir consultas de carácter tributario sometidas a su consideración, de acuerdo a lo establecido por el Código Tributario y la presente ley, dentro de los límites de su competencia;
168-21 de Aduanas	IV	18	17) Velar por la mejoría continua de los servicios de atención a los contribuyentes;
168-21 de Aduanas	IV	18	18) Diseñar sistemas y procedimientos administrativos orientados al cumplimiento de las obligaciones tributarias y aduaneras, de acuerdo a la legislación vigente;
168-21 de Aduanas	IV	18	19) Actualizar los procedimientos aduaneros y proponer las modificaciones de las normas, para adaptarlas a los cambios técnicos y tecnológicos y a los requerimientos del comercio internacional;
168-21 de Aduanas	IV	18	20) Prevenir y sancionar los ilícitos aduaneros, así como aplicar las sanciones que les corresponden, de conformidad con la presente ley;
168-21 de Aduanas	IV	18	21) Requerir a los contribuyentes la información que sea de interés a la administración tributaria y aduanera;
168-21 de Aduanas	IV	18	22) Tramitar y aprobar los reembolsos y compensaciones establecidos en la normativa tributaria;
168-21 de Aduanas	IV	18	23) Crear o suprimir nuevas administraciones de Aduanas, cuando se juzgue conveniente y determinar la jurisdicción correspondiente a cada zona aduanera;
168-21 de Aduanas	IV	18	24) Promover y efectuar estudios, análisis e investigaciones en las materias de su competencia;
168-21 de Aduanas	IV	18	25) Velar por el cumplimiento de los deberes y obligaciones de su personal, dentro del marco legal establecido al efecto y aplicar las sanciones administrativas correspondientes;
168-21 de Aduanas	IV	18	26) Desarrollar y motivar profesionalmente a su personal, establecer y administrar el sistema de recursos humanos que determinará, entre otras: Las normas sobre el ingreso, planificación de carrera, clasificación de cargos, capacitación, sistema de evaluación y remuneración, compensación y ascenso, normas disciplinarias, cese de funciones, régimen de estabilidad laboral, prestaciones laborales y sociales y

			cualesquiera otras áreas inherentes a la administración de recursos humanos, de conformidad con los principios que rigen la función pública;
<b>168-21 de Aduanas</b>	<b>IV</b>	<b>18</b>	27) Administrar eficientemente el servicio aduanero, ejerciendo todas las facultades otorgadas por la presente ley y demás disposiciones legales de su competencia, aplicando con equidad jurídica razonabilidad las mismas;
<b>168-21 de Aduanas</b>	<b>IV</b>	<b>18</b>	28) Aplicar las medidas de control correspondientes para la protección de los derechos de propiedad intelectual, en las mercancías presuntamente falsificadas o confusamente similares y mercancías piratas que infrinjan derechos de autor y derechos conexos, conforme a lo establecido en convenios internacionales y leyes nacionales sobre la materia;
<b>168-21 de Aduanas</b>	<b>IV</b>	<b>18</b>	29) Retener mercancías, cuando haya evidencia comprobada de la comisión de un delito o falta y los medios de transporte en los casos previstos en esta ley, a efecto de dar inicio a las diligencias correspondientes;
<b>168-21 de Aduanas</b>	<b>IV</b>	<b>18</b>	30) Aplicar las regulaciones aduaneras que norman la entrada y salida de medios de transporte internacional de carga;
<b>168-21 de Aduanas</b>	<b>IV</b>	<b>18</b>	31) Aplicar las medidas no arancelarias relacionadas al ingreso de mercancías al territorio aduanero, en coordinación con las demás instituciones competentes;
<b>168-21 de Aduanas</b>	<b>IV</b>	<b>18</b>	32) Colaborar con las demás entidades competentes para garantizar la protección de la seguridad nacional, salud pública y del medioambiente, en la entrada y salida de mercancías;
<b>168-21 de Aduanas</b>	<b>IV</b>	<b>18</b>	33) Representar al país en los eventos, reuniones nacionales o internacionales y ante los organismos internacionales en materia aduanera y dar cumplimiento a los acuerdos y convenios que se celebren en el ámbito de su competencia;
<b>168-21 de Aduanas</b>	<b>IV</b>	<b>18</b>	34) Participar, conjuntamente con el Ministerio de Relaciones Exteriores, Ministerio de Industria, Comercio y MIPYMES, Ministerio de Agricultura, Ministerio de Hacienda y del Ministerio de Economía Planificación y Desarrollo, en el ámbito de su competencia, en las negociaciones de convenios aduaneros y tratados internacionales en materia comercial, en las que se discutan temas aduaneros y en grupos de trabajo que se establezcan al amparo de internacionales suscritos por la República Dominicana;
<b>168-21 de Aduanas</b>	<b>IV</b>	<b>18</b>	35) Administrar el sistema de ventanilla única de comercio exterior, que centralice y agilice los trámites de importación y exportación, a fin de facilitar la presentación de información estandarizada y documentos en un mismo lugar, en materia aduanera y reglas de origen;
<b>168-21 de Aduanas</b>	<b>IV</b>	<b>18</b>	36) Las administraciones de Aduanas y otras oficinas aduaneras habilitadas para recibir declaraciones, con ocasión de la importación de mercancías u otras operaciones, podrán recibir toda la documentación que soporte la declaración aduanera en idioma inglés, lenguaje de comercio internacional, cuando así esté consignado en la documentación que sirve de base a la transacción de que se trate, con el propósito de agilizar el proceso de despacho, sin perjuicio de que posteriormente, por razón justificada, se requiera la documentación en idioma español;
<b>168-21 de Aduanas</b>	<b>IV</b>	<b>18</b>	37) Suscribir convenios de gestión con instituciones de derecho público y privado que guarden relación con el ejercicio de la función aduanera; y,
<b>168-21 de Aduanas</b>	<b>IV</b>	<b>18</b>	38) Otras previstas en el ordenamiento jurídico dominicano.

Fuente: Ley No. 168-21 de Aduanas

Hablar de competitividad, de efectividad, de control de calidad, de gestión de riesgo y de cumplimiento en las Aduanas, o en cualquier otro eslabón de la cadena logística comercial, carece de sentido, si no se habla del acceso a la tecnología y a las herramientas de análisis de datos, incluyendo la necesidad de personal capacitado que gestione y desarrolle estas herramientas (DGA, 2020).

En la Dirección General de Aduanas (DGA) de República Dominicana, el análisis de datos y la toma de decisiones basadas en datos se solía tildar como “difícil e inalcanzable”. Este pesimismo tenía fundamento. Existían limitantes en materia de infraestructura tecnológica, conectividad interinstitucional, acceso a los datos, y calidad de los datos, para nombrar algunos. Esta situación reforzaba la cultura imperante y el estatus quo. Realizar análisis y proveer resultados de manera oportuna no solo era difícil, sino que tampoco se recibía el apoyo que se debería tener. Sin embargo, el Departamento de Análisis Económico de la DGA, recordando la frase acuñada por Voltaire: **“lo perfecto es enemigo de lo bueno”**, demostró que las Aduanas contaban con los elementos necesarios para iniciar el análisis de datos, específicamente el propósito, los datos, y los analistas.

En agosto del año 2016, con la entrada de la entonces nueva dirección, la DGA inició un proceso de cambio, que cubrió todas las áreas de la organización. Ese proceso se caracterizó por la inversión en capacitación y la reubicación del talento humano de la institución a fin de tener el personal correcto en las posiciones y puestos adecuados.

Como parte del cambio, la Aduana Dominicana se esforzó por crear las condiciones necesarias para aprovechar y explotar la gran cantidad de datos disponibles dentro y fuera de la institución (DGA, 2020).

Aunque la institución no disponía de un “data warehouse” (almacenamiento de datos), una base de datos depurada, organizada, y actualizada conteniendo las transacciones de importación y exportación había sido construida y mantenida por el Departamento de Estadísticas. Con la colaboración del personal de estadísticas, se logró construir un repositorio de datos con informaciones depuradas de importación y exportación.

Otro gran desafío fue la construcción de una base de datos conteniendo un detalle de lo recaudado por código arancelario y por tipo de recaudo (ITBIS, gastos administrativos, gastos de laboratorio, etc.); básica, pero importante información.

Aunque la Dirección General de Aduanas y la Dirección General de Impuestos Internos (DGII) forman parte de la Administración Tributaria, los sistemas de tecnología de información (TI) no estaban conectados. Para superar esto, se usó un mecanismo algo rudimentario pero efectivo para intercambiar información. Este mecanismo consistió en establecer comunicación directa con el departamento homólogo en la DGII y copiar grandes tablas de datos en “pen drives” (USBs).

Con un propósito bien definido, un compromiso de entidades críticas al intercambio de información con la DGA, una base de datos más confiable, analistas capacitados, y con el apoyo de la Dirección General de Impuestos Internos (DGII), el equipo inició el análisis de la data y obtuvo excelentes resultados. Se tiene una colaboración ejemplar con la DGII, con quien la DGA intercambia data viva y mantiene grupos de trabajo activos. Oficiales de Inteligencia Aduanera, Fiscalización, Zonas Francas, y asesores del director general, por nombrar algunos, se han beneficiado de este intercambio y asisten a las reuniones de los grupos de trabajo. Gracias a este intercambio de información, la DGA ha logrado:

- mejorar el perfil del contribuyente (actividad económica, rendimiento, etc.) para inteligencia y fiscalización;
- identificar contribuyentes que reportaban diferentes montos a la DGA y DGII en términos de valor y cantidad de ventas al mercado local y/o el valor y cantidad de bienes importados.

El análisis de datos es un proceso continuo que necesita ser reajustado en la misma medida que la institución y las reglas de negocio cambian. El objetivo perseguido es generar conocimiento a través del análisis de la información disponible, a fin de fortalecer el cimiento de la toma de decisiones, redefinir prácticas de trabajo y criterios de riesgo, situándose finalmente como una administración Aduanera moderna que integra mejoras continuas en sus procesos.

#### **4.3.4 Funciones más relevantes que hay que definir y organizar con precisión para que el servicio de aduanas cumpla con su finalidad económica.**

Los entes encargados de vigilar y controlar el tráfico de mercaderías que ingresan y salen de un territorio nacional, además de cobrar los impuestos pertinentes que dicta la ley, son lo que se conoce como aduanas.

En su sentido intrínseco, Una aduana es una oficina o espacio físico de carácter público, establecida en zonas estratégicas, con la misión de controlar las mercancías que entran y salen de un país. Las aduanas se ubican en puertos, aeropuertos, fronteras y estaciones ferroviarias.

Las más críticas y Principales funciones de las aduanas son:

- La facilitación del comercio exterior dominicano
- Regular el tráfico de las mercancías importadas y exportadas.
- Cobrar los impuestos y aranceles correspondientes del comercio exterior.
- Evitar la entrada y salida de productos prohibidos, como drogas y armas de fuego.
- Luchar contra el fraude aduanero: falsificaciones, adulteraciones y engaños para evadir los tributos aduaneros correspondientes.
- Controlar la entrada de aquellos elementos que puedan suponer un peligro para la salud pública y el medio ambiente, como, por ejemplo, sustancias tóxicas, animales y alimentos. Por tanto, Las aduanas son entidades de alta importancia dentro de una nación, porque son las encargadas de controlar y disminuir el tránsito de mercancías ilegales que puedan atentar contra la salud civil y medioambiental de un país.
- Aminorar, a su vez, la salida de mercaderías ilícitas hacia otros países, contribuyendo con la lucha del tráfico ilegal de productos. También, mediante los cobros aduaneros correspondientes que realizan, regidos por la ley, apoyan a la economía del país.

Es menester anotar que las treinta y ocho (38) atribuciones anteriormente enumeradas en el cuadro sobre atribuciones de la DGA son consideradas cruciales y fundamentales, pero existen algunas de las funciones o atribuciones en las que se debiera incidir mayormente para buscar la oportunidad real de la mejora. Se comenta sobre las más importantes desde un punto de vista estratégico:

La atribución número cinco (5) “Establecer y aplicar sistemas de gestión ajustados a las normas nacionales e internacionales de calidad, que permitan alcanzar la excelencia de la Dirección General de Aduanas”, por cuanto una gestión fundamentada en la mejora continua de la calidad permitiría alcanzar la excelencia de la gestión de la DGA.

Igualmente, la atribución número (10) “Promover la conciencia tributaria en la población, a través del diseño, desarrollo y aplicación de programas de divulgación y educación tributaria que se orienten a mejorar el comportamiento de los sujetos pasivos en el cumplimiento voluntario y oportuno de sus obligaciones tributarias”. Esta estrategia ha modificado la conciencia ciudadana y educado sobre la responsabilidad del ciudadano en la mayoría de los países más desarrollados del conglomerado europeo.

Es también de suma importancia hacer cumplir la estricta ejecutoria de la atribución número quince (15) “Aplicar medidas en frontera para prevenir y contrarrestar el lavado de activos vía transporte de dinero, títulos, valores al portador o comercio de bienes”, para controlar eficientemente la frontera.

“Velar por la mejoría continua de los servicios de atención a los contribuyentes”, “Atribución número diecisiete (17), ayudaría a alcanzar el objetivo número diez (10).

La atribución número diecinueve (19) “Actualizar constantemente los procedimientos aduaneros y proponer las modificaciones de las normas, para adaptarlas a los cambios técnicos y tecnológicos y a los requerimientos del comercio internacional”, es una acción que debiera estar en constante revisión y actualización para el mantenimiento de la competitividad del país.

La atribución número veinticuatro (24) “Promover y efectuar estudios, análisis e investigaciones en las materias de su competencia”, es fundamental para operar en la época de la información y la comunicación. Entidad que no investigue perderá vigencia y competitividad.

La atribución número veintiséis (26) Desarrollar y motivar profesionalmente a su personal, establecer y administrar el sistema de recursos humanos que determinará, entre otras: Las normas sobre el ingreso, planificación de carrera, clasificación de cargos, capacitación, sistema de evaluación y remuneración, compensación y ascenso, normas disciplinarias, cese de funciones, régimen de estabilidad laboral, prestaciones laborales y sociales y cualesquiera otras áreas inherentes a la administración de recursos humanos, de conformidad con los principios que rigen la función pública. Es clave para el buen desempeño de la DGA.

“Administrar el sistema de ventanilla única de comercio exterior, que centralice y agilice los trámites de importación y exportación, a fin de facilitar la presentación de

información estandarizada y documentos en un mismo lugar, en materia aduanera y reglas de origen” atribución número treinta y cinco (35) también es clave para el eficiente desempeño de la gestión aduanera del país.

La atribución número veintiocho (28) “Aplicar las medidas de control correspondientes para la protección de los derechos de propiedad intelectual, en las mercancías presuntamente falsificadas o confusamente similares y mercancías piratas que infrinjan derechos de autor y derechos conexos, conforme a lo establecido en convenios internacionales y leyes nacionales sobre la materia” es “Central” para tener y conservar un activo intangible como es la imagen sagrada, que debe tener una institución como la DGA.

#### **4.4 Estructura Institucional de la Dirección General de Aduana (DGA)**

La nueva Ley de Aduanas No.168-21 (Gaceta Oficial, agosto 2021) en su Artículo 11.- (Dirección General de Aduanas). El servicio de aduanas estará a cargo de la Dirección General de Aduanas (DGA), ente de derecho público, con personalidad jurídica propia, autonomía administrativa, técnica, presupuestaria y patrimonio propio, no obstante, sujeta a la vigilancia del Ministerio de Hacienda, el que ejercerá una función de tutela, a los fines de verificar que su funcionamiento se ajuste a las disposiciones legales. Tendrá capacidad jurídica para adquirir derechos y contraer obligaciones, realizar los actos y ejecutar los mandatos previstos en la presente Ley y sus reglamentos, en virtud de lo cual podrá actuar en justicia en su propio nombre.

La nueva Ley de Aduana, en su Artículo 12.- Patrimonio (Gaceta Oficial, agosto 2021), el patrimonio de la Dirección General de Aduanas estará conformado por los bienes muebles e inmuebles, activos intangibles de su propiedad y los que a la fecha de la presente ley le hayan sido asignados por el Estado para su funcionamiento, sin perjuicio de otras fuentes que disponga la legislación vigente.

Asimismo, en su Artículo 13.- Recursos financieros (Gaceta Oficial, agosto 2021), los recursos financieros de la Dirección General de Aduanas estarán integrados de la manera siguiente:

- 1) Por el cuatro por ciento (4%) de la recaudación efectiva obtenida cada mes por concepto de los tributos al comercio exterior administrados por ella;



- 2) Por los cobros de tasas y cargos de cualquier naturaleza, distintos de los aranceles aduaneros, aplicados por la Dirección General de Aduanas, los que se limitarán al costo aproximado de los servicios prestados.
- 3) Dichas tasas y cargos serán específicas, **no** ad-valorem, y no deberán ser utilizadas para proteger indirectamente las mercancías nacionales ni para gravar las importaciones o exportaciones para propósitos impositivos;
- 4) Por los ingresos provenientes de la enajenación o cualquier otra forma de disposición de los bienes de su propiedad, de acuerdo con la normativa vigente, así como de la prestación de servicios, previa aprobación por los órganos correspondientes;
- 5) Por las transferencias, legados y donaciones de otras fuentes públicas o privadas, nacionales o extranjeras y los provenientes de programas de cooperación internacional. No se aceptarán donaciones de parte de contribuyentes; y 6) Por los créditos y empréstitos de entidades financieras públicas o privadas, nacionales e internacionales, previa autorización conforme a la ley.

En su Capítulo III (De la Organización y Dirección) Artículo 15.- Nombramiento, (Gaceta Oficial, agosto 2021), la Dirección General de Aduanas estará dirigida por un director o directora general y por seis (6) subdirectores o subdirectoras generales, quienes serán designados por / el presidente de la República y estarán encargados de las distintas áreas administrativas y técnicas de la institución.

Esta estructura (DGA, 2021), responde a los lineamientos de administración moderna y a las asignaciones de funciones y salarios con en base a las competencias, funciones y responsabilidades del personal de la Dirección General de Aduanas, dejando a un lado los tradicionales señalamientos en cuanto a funciones y salario determinados por el director general.



## ESTRUCTURA ORGÁNICA DE LA DGA

1) Consejo de Dirección

2) Director General

Dpto. Técnico Deliberativo

3) Auditoría

Dpto. Relaciones públicas - Sección de prensa

Dpto. Planificación Fiscalización

Dpto. Jurídico

4) División de exoneraciones - Sección de Internación Temporal y Reembarque

5) Gerencia de Fiscalización

Dpto. Estudio e Investigación

Dpto. Comprobación

Dpto. Vinculación - Sección Base de Datos Referenciales

6) Dpto. Inteligencia Aduanera

7) División Inteligencia Administraciones- Sección Frontera- Sección Puertos- Sección Aeropuertos- Unidad Análisis de Riesgos

8) Gerencia de Recursos Humanos

Dpto. Salud

9) División de Registro, Control e Historial de Personal

Dpto. Registro, Control e Información- Sección Registro Informático de Recursos Humanos

Dpto. de Subsistemas Técnicos de Gestión

División de Reclutamiento y Selección de Personal

10) División de Clasificación, Evaluación y Remuneración de Cargo

11) División de Capacitación y Desarrollo

Dpto. Compensación y Beneficios- Sección de Nóminas- Sección de Pensiones y Jubilaciones- Unidad de Comunicaciones Interna- Unidades de RRHH en Administraciones

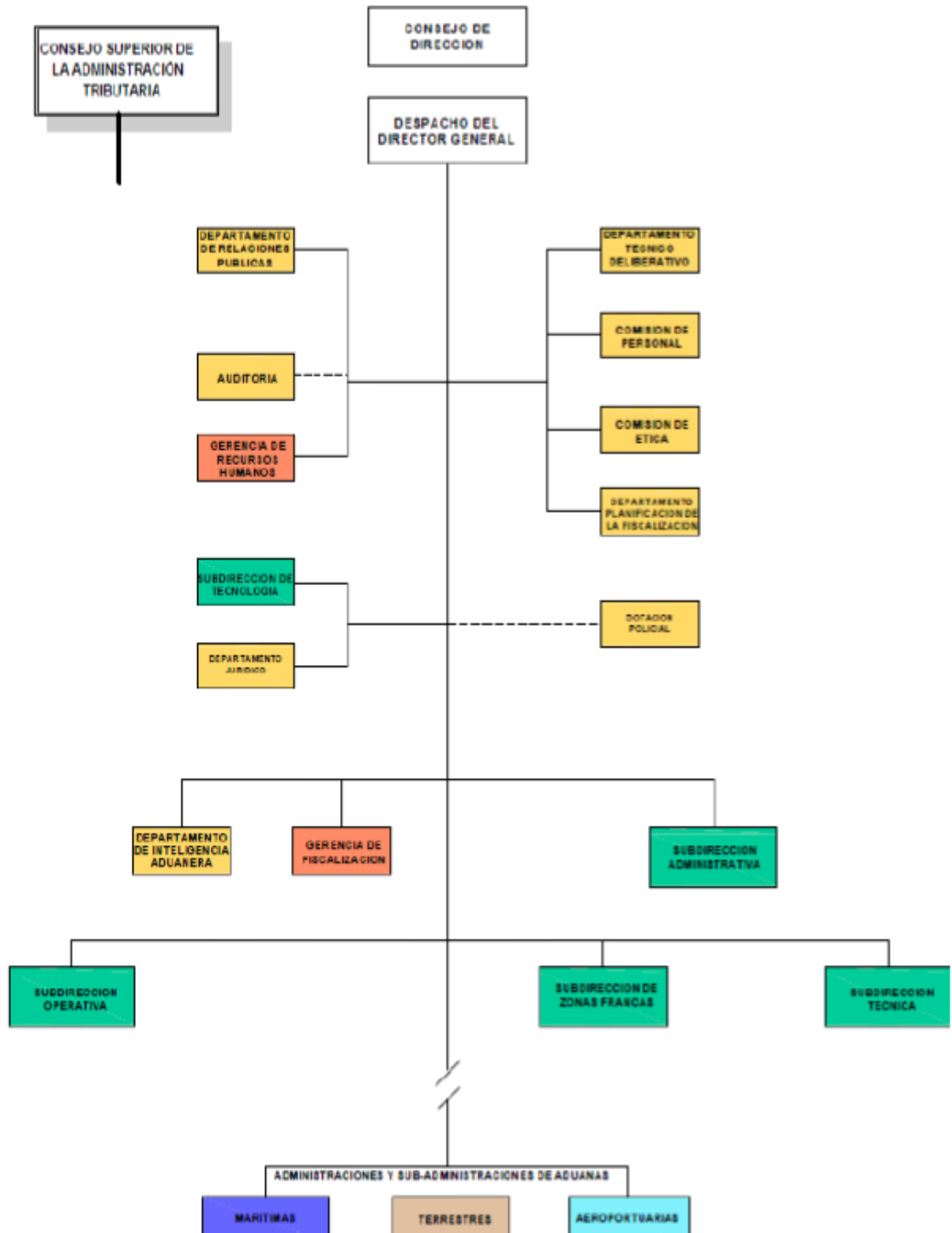
Subdirección de Tecnología

Dpto. de Procedimientos Informático- Sección de Análisis de Sistemas - Sección de Desarrollo de Sistemas- Sección de Base de Datos

Dpto. Infraestructura Tecnológica- Sección de Servidores- Sección de Soporte Técnico- Sección de Comunicaciones- Sección de Redes
Dpto. Operaciones y Gestión Electrónica- Sección de Digitalización e Imágenes- Sección de Firmas Digitales- Sección de Tramitación Electrónica- Unidades Informáticas en Administraciones y Zonas Francas
12) Subdirección Operativa
13) Gerencia Despecho Expreso de Envío
Dpto. Celadores
Dpto. Admisión Temporal
Dpto. Hidrocarburos
Unidades en Administraciones
14) Gerencia Supervisión de Administración
Dpto. Almacenes y Depósitos
Dpto. Aduanas Fronteriza
Dpto. Aduanas Marítima
Dpto. Aduanas Aeroportuaria
15) Subdirección Administrativa y Financiera
16) Gerencia Financiera
Dpto. Contabilidad- Sección Ejecución de Presupuesto- Sección Contabilidad de Patrimonio
Dpto. Tesorería- Sección de Cobros- Sección de Pagos
Dpto. Presupuesto- Sección de Formulación de Presupuesto- Sección de Seguimiento y Evaluación de Presupuesto
Gerencia Administrativa
Dpto. Mantenimiento
Dpto. Mayordomía
Dpto. Transportación
Dpto. Compras- Sección de Almacén y Suministro Sección de Patrimonio y Bienes- Sección de Correspondencia y Archivo- Sección de Recepción
Dpto. Subastas
17) Club de Aduanas
18) Subdirección Técnica

Dpto. Normas y Estudios Aduaneros
19) División de Información al Contribuyente-Centro de Documentación
Dpto. Propiedad Intelectual
Dpto. Negociación y Relaciones Internacionales- Sección de Negociación Comercial- Sección de Relaciones Internacionales
20) Gerencia de Planificación y Estudios Económicos
Dpto. Estadísticas
Dpto. Formulación y Evaluación de Proyectos
Dpto. Organización y Método- Sección de Normas y Procedimientos- Sección de Estructuras y Funciones
21) Subdirección Zonas Francas
Dpto. Técnico
Dpto. Técnico
Dpto. Inspección
Dpto. Supervisión- Sección de Zonas Francas Especiales- Sección de Parques de Zonas Francas- Sección de Tiendas de Zonas Francas Comerciales- Unidades de Zonas Francas en Administraciones- Oficinas en Zonas Franca
Administraciones de Aduana
Aduanas Aeroportuarias
Aduanas Marítimas
Aduanas Fronterizas
<b>Fuente:</b> DGA: DG

# ORGANIGRAMA DGA



Fuente: Gerencia de Recursos Humanos, Dirección General de Aduana

#### **4.4.1 Las dependencias de las aduanas en las fronteras portuarias, aeroportuarias y terrestres fronterizas.**

Se denominaban colecturías, a partir de la ley 226-06 en su reglamento de aplicación se le llama administraciones de aduanas.

##### **Fronteras y Administraciones Marítimas**

- Puerto de Haina
- Puerto Multimodal Caucedo
- Puerto de Santo Domingo
- Puerto Boca Chica
- Puerto Libertador (Manzanillo)
- Puerto Cabo Rojo
- Puerto San Pedro de Macorís
- Puerto La Romana
- Puerto Barahona

##### **Fronteras y Administraciones Aeroportuarias:**

- Aeropuerto Las Américas
- Punta Cana
- Santiago
- Puerto Plata
- La Romana
- La Isabela
- El Catey
- Arroyo Barril
- Constanza
- Barahona

##### **Fronteras y Administraciones Terrestres**

- Puerto Plata
- Dajabón
- Jimaní
- Elías Piña
- Pedernales

La ley 226-06 También clasificó las administraciones en categorías I, II y III, dependiendo del volumen de mercancías y recaudaciones aduaneras, por ejemplo, en su inicio, Haina, Caucedo y el Aeropuerto de las Américas, estaban en la categoría I. En el caso de Santo Domingo, Puerto Plata y Punta Cana, Santiago categoría II y el caso de Barahona y Catey III.

#### **4.4.2 Modelo aplicado en países que “lo hacen bien “o con Eficiencia Aduanera”**

Derivado del proceso de globalización, los avances tecnológicos y la falta de credibilidad sobre la intervención del Estado debido a su notoria ineficiencia para la obtención de resultados y la vigilancia de los intereses del pueblo, como lo refiere García (2007), a finales de los años setenta e inicios de los ochenta en países como Gran Bretaña, Estados Unidos, Canadá, Nueva Zelanda y Australia (Hood, 1991; Gruening, 2001; García, 2007; Araya & Cerpa, 2009), se hicieron manifiestos una serie de cambios que impactaron al sector público y su gestión.

En ese contexto se había rebasado el concepto del Estado benefactor para ir en la búsqueda de un nuevo modelo que le diera a la administración pública las premisas de eficiencia, eficacia y economía, sin dejar de lado la necesidad de obtener los fines sociales, denominándosele este modelo: “Nueva Gestión Pública (NGP)”.

La inserción de la NGP en la gestión estatal de múltiples naciones ha llevado a efectuar diversas reformas, estas renovaciones han impulsado transformaciones con el objeto, entre otras cuestiones, de la mejora en su gestión, generándose un prototipo organizacional ideal para los Estados en una etapa evolucionada del capitalismo (Vélez, 2007), todo a fin de obtener como resultado una gestión eficiente, eficaz y con el uso racional de los recursos disponibles.

En virtud de lo antes descrito, tal y como lo expresan en su trabajo Reyes, Palos y De Dios, (2018, p. 191), las administraciones públicas aduaneras, o aduanas como se empleará en la investigación llevada a cabo por Zamora Torres y Reyes Real, 2021 de nombre: Eficiencia de las aduanas de la región APEC y los países más dinámicos comercialmente México y la cuenca del pacífico, vol. 11, núm. 32, pp. 53-76, 2022, se han visto impactadas por las propuestas de la NGP, por lo que organismos internacionales como la Organización Mundial del Comercio (OMC) y la Organización Mundial de Aduanas (OMA), al reconocer en la gestión

de las aduanas a nivel mundial un papel de suma trascendencia para el desarrollo de sus economías, política exterior, flujo comercial internacional y su seguridad interna, han promovido la mejora de la gestión aduanera en busca de su eficiencia a través de diversos acuerdos y propuestas internacionales.

Sin embargo, poco se sabe en términos comparativos respecto a la eficiencia realmente generada a partir de los cambios estructurales antes mencionados. De ahí que el objetivo de esta sección sea determinar el grado de eficiencia o ineficiencia de las aduanas de 29 países en su desempeño del comercio internacional como organismo público facilitador del mismo respecto de las variables analizadas.

En relación con el párrafo que antecede, se eligieron 29 economías que representan a las regiones más dinámicas del mundo en materia de comercio internacional y cuyas estadísticas de comercio transfronterizo demuestran en términos de la OMC (Organización Mundial del Comercio, 2018) y Unión Europea su trascendencia para el comercio mundial.

Las economías que fueron consideradas de la región APEC son: Australia, Canadá, Chile, China, Corea, Estados Unidos, Hong Kong, Indonesia, Japón, México, Perú, Rusia, Singapur, Tailandia y Vietnam, que forman parte de las regiones de América, Sudamérica, Europa y Asia; además, con la finalidad de tener un panorama más amplio de lo que está ocurriendo con la eficiencia aduanera a nivel global se incorporaron países que a juicio de los que indagaron sobre este tema, representan mejor la actividad comercial internacional de la región de la que son miembros, por lo que para América se tomaron en cuenta a: Costa Rica, Brasil, Argentina, Panamá; de Europa se consideró a: Alemania, Bélgica, España, Francia, Italia, Reino Unido, Suecia y Suiza, y en el caso de Asia los países incorporados al estudio son: Turquía, India y Singapur.

Respecto de lo antes descrito, Shujie y Shilu (2009) señalaron que los acuerdos más trascendentes desprendidos por los organismos internacionales antes mencionados son el Convenio de Kyoto revisado (Convenio de Kyoto), Organización Mundial de Aduanas (OMA, 1974) y el marco de estándares para asegurar y facilitar el comercio (Marco safe; OMA, 2012), de la Organización mundial de Aduanas (OMA).



Reyes, Palos y De Dios (2018) afirman que del texto del Convenio de Kyoto y del Marco Safe se desprenden las mejores prácticas en materia aduanera, pudiéndose definir en palabras de Trejo (2007, p. 222, citado en Reyes, Palos y De Dios, 2018, p. 193) como: “[...]”

Procedimientos simples y eficaces a fin de dar el máximo nivel de facilitación a las operaciones aduaneras de mercancías y de pasajeros, así como de diversos procedimientos especiales”, o bien en términos de la OMA, partiendo de su principal finalidad, se pueden precisar como: “metodologías modernas para establecer un equilibrio entre las funciones aduaneras de control y recaudación de ingresos fiscales, y la de facilitación del comercio” (Organización Mundial del Comercio, OMC, s.f.).

El Convenio de Kyoto y el Marco “Safe” seguro de la OMA, han puesto su mayor énfasis en la obtención de la eficiencia en aduanas, o en otras palabras, conseguir facilidades de intercambio (Cantens, Ireland & Raballand, 2012) en las transacciones comerciales internacionales, lo anterior manteniendo el rigor en el control aduanero (tanto en el ámbito fiscal como en la seguridad que demanda el comercio exterior), y otorgando facilidades para el tránsito internacional de mercaderías en beneficio de los países que participan en las transacciones internacionales.

Atinente a lo antes descrito, Shujie y Shilu (2009, citado en Reyes, Palos & De Dios, 2018, p. 195), manifiestan que la eficiencia del trabajo de las aduanas tiene un efecto representativo en la reducción de costos relacionados con el comercio y el desempeño de su administración.

Teniendo como base los trabajos de Coyle, Cruthirds, Naranjo & Nobel, 2014; Gwardzińska, 2012 y los elementos que conforman la variable de comercio transfronterizo del “índice Doing Business” del Banco Mundial (2016), las mejores prácticas aduaneras se expresan a través de seis constructos: infraestructura, procedimientos, tecnología, orientación en el tiempo, costo y misión.

Respecto a lo anterior, afirman Coyle et al., (2014) que los constructos previamente descritos dan lugar a la creación de “un modelo teórico de costumbres de clase mundial para las aduanas”, donde se expresan las mejores prácticas que deberán seguir las aduanas en busca de su modernización a fin de hacer eficiente su gestión.

Entonces, a partir del análisis que se efectuó de cada uno de los seis constructos, donde autores como Fasoranti (2012), citado en Coyle et al., (2014) afirman que la infraestructura es un requisito básico para el desarrollo económico, en virtud de lo ocurrido en China en el año 2011, debido a la implementación de un programa de expansión y modernización de 4,600 millones de dólares de Estados Unidos para sus puertos, por considerarlos los principales puntos de entrada y salida de su comercio exterior, considerándose que en la eficiencia en el movimiento de mercaderías los puertos son parte importante como eslabón de la cadena de suministros (Cipoletta, Pérez & Sánchez, 2010). Por lo tanto, la mejoras en general, ya sea de la infraestructura de los puertos o de las aduanas, que frecuentemente participan de las mismas instalaciones, generan mejora en la eficiencia aduanera, como lo afirma Morini (2015) señalando que la aduana, al ser una pieza más de la cadena de suministros global, la dinámica en que realiza su gestión cataliza el flujo de la serie total.

Grainger (2008) argumenta que la facilitación comercial se extiende, abarcando el progreso en temas sobre infraestructura de transporte, lo que también se asume por los autores de esta indagatoria; sin embargo, en la práctica el más grande impedimento en la gestión de las aduanas se ha observado en la carencia de infraestructura debido a los recortes o ausencia de presupuesto para destinarlo a ese fin (Uzzaman & Yusuf, 2011).

En suma, de lo expuesto en razón de la infraestructura, se puede afirmar que, está íntimamente relacionada con gestión aduanera destinada a la facilitación del comercio exterior, ya que su impacto directo se refleja en la posibilidad del incremento en el manejo de mayores volúmenes de mercancías, además de favorecer al control aduanero y su recaudación.

En la gestión aduanera a nivel mundial a partir de las exigencias realizadas por los organismos internacionales respecto de los procedimientos armonizados y racionalizados, cuyas propuestas están ligadas a la incansable búsqueda de la eficiencia en las aduanas, en la gestión de las aduanas del mundo se han ejecutado los procedimientos mediante la aplicación de la administración del riesgo y el aprovechamiento de las innovaciones tecnológicas, a fin de obtener la mayor eficiencia en la intervención aduanal (Shujie & Shilu, 2009; Widdowson, 2007).

Por lo descrito anteriormente, resulta relevante la manera de ejecutar los procedimientos, su enfoque, la dirección o, dicho de otro modo, hacia dónde se quiere llegar

con tal gestión, que es lo que se busca finalmente. Como lo afirman Coyle et al. (2014) y con el enfoque de la “administración estratégica”, el inicio de todo plan estratégico que quiera desembocar en los resultados positivos, es el establecimiento de su misión organizacional y la de sus procesos. De ahí que sea primordial al tratar el tema de la participación de las aduanas en el comercio internacional, por lo que se puede señalar que la forma en que ejecuta su gestión la aduana, estará determinada por su misión, viéndose de inmediato el reflejo de esto en las que se pueden denominar como funciones básicas o esenciales de la aduana, como son el control aduanero (pudiéndose desagregar en la fiscalización y recaudación fiscal, como se expresa en el trabajo de Reyes, Palos y De Dios (2018) y la facilitación comercial.

Finalmente, la utilidad del uso de la tecnología como mejor práctica adoptada en la mejora de la gestión de la aduana; la tecnología que, como señala Trejo (2007), pueden ser rayos gamma, rayos X, básculas de pesaje dinámico, cámaras de circuito cerrado de televisión, sistemas de supervisión y control, vehículo, vehículos de uso especial e incluso patrullas, sistemas para la recepción, envío y procesamiento de datos, entre otros; se hace evidente en el texto de Cantens et al. (2013), quienes afirman que la eficiencia aduanera está parametrizada en los costos de las operaciones de comercio exterior y el tiempo que se agota por la estadía de las mercancías dentro de los límites de los países.

Continuando dentro del contexto descrito anteriormente, Shujie y Shilu (2009) señalan que la eficiencia de la aduana impacta de manera frontal en los costos de operación, o en sentido inverso como dicen Uzzaman y Yusuf (2011) si no hay predictibilidad y se generan atrasos en los embarques, esto suma cargas económicas a las operaciones de comercio exterior y menoscaban la competitividad en las exportaciones.

Lo señalado en el párrafo que antecede, expresa claramente la asociación que existe entre gestión aduanera eficiente y el uso de la tecnología, ya que, al modernizar la recepción, remisión, procesamiento y generación de información, la eficiencia en los procedimientos produce un impacto certero sobre la facilitación del comercio transfronterizo.

Entonces, la eficiencia de la gestión aduanal se espera que provenga de los cambios que se produzcan en la forma de ejecutar la función pública, la infraestructura y tecnología que se tenga al alcance, lo que quedará de manifiesto en los resultados obtenidos por las funciones esenciales de la aduana: el control y la facilitación.

Como lo afirman Reyes et al. (2018, p. 195), los estudios sobre los efectos de la modernización aduanera son diversos, siendo necesario distinguir desde qué aspecto (función pública, infraestructura y cambios tecnológicos) provienen, así como los efectos o beneficios que se producen de manera directa e indirecta.

Sobre este tópico varios autores (véase Barahona, 2002; Cipoletta et al., 2010; Davaa & Namsrai, 2015; Doyle, 2012; Grainger, 2008; Morini, 2015; Zake, 2011, citados en Reyes, Palos y De Dios, 2018, p.196), expresan la adopción de las mejores prácticas a fin de hacer más eficiente la gestión de la aduana trae como principales beneficios (acorde con lo que se establece en el Convenio de Kyoto), el mejorar el cumplimiento voluntario; aumento de los ingresos; procesos y procedimientos simplificados; mayor eficiencia institucional; reducción de los costos de transacción en el gobierno, comercio y administración aduanera; mayor velocidad y calidad del servicio; acceso a nuevos conjuntos de habilidades, herramientas y métodos; cambio organizacional y/o transformación del negocio; mejora de la disciplina de gestión, medición y transparencia; mejor calidad en los datos; controles mejor dirigidos; optimización en la utilización de los recursos; manejo de altos volúmenes de carga, situaciones que en su conjunto, como lo refieren Fazoranti (2012, citado por Coyle et al., 2014) y Zake (2011), son catalizadores del crecimiento económico.

En síntesis de lo antes expuesto y haciendo referencia a lo señalado por Barahona (2002), Basaldúa (2007) y Trejo (2007), una aduana que adopta las mejores prácticas a fin de gestionar de forma eficiente, va tras la armonía entre control aduanero y facilitación del comercio.

Después de procesar los dos modelos de eficiencia de las aduanas en el comercio internacional por los autores (Zamora Torres y Reyes Real, 2021), con información de los resultados del desempeño de las aduanas para el caso de las exportaciones y otro para las importaciones, se obtuvieron los resultados presentados en el Cuadro No.32.

### 4.4.3 Resultados de la Eficiencia de las aduanas en el mundo

**Cuadro No. 32**

DMU	Eficienciaexport.	Eficienciaimport.	Eficienciatotal	DMU	Eficienciaexport.	Eficienciaimport.	Eficienciatotal
Alemania	0.94	0.64	0.79	Indonesia	0.13	0.07	0.10
Argentina	0.07	0.03	0.05	Italia	0.49	0.22	0.35
Australia	0.19	0.09	0.14	Japón	0.80	0.31	0.55
Bélgica	0.51	0.20	0.35	México	0.40	0.18	0.29
Brasil	0.25	0.09	0.17	Panamá	0.02	0.01	0.01
Canadá	0.36	0.19	0.27	Perú	0.05	0.03	0.04
Chile	0.09	0.03	0.06	ReinoUnido	0.60	0.20	0.40
China	1.00	1.00	1.00	Rusia	0.02	0.13	0.08
Corea	0.61	0.25	0.43	Singapur	0.81	0.68	0.75
CostaRica	0.25	0.32	0.29	Suecia	0.42	0.39	0.41
España	0.36	0.14	0.25	Suiza	0.0022	0.0008	0.0015
EstadosUnidos	0.00002	0.00002	0.00002	Tailandia	0.29	0.10	0.20
Francia	0.81	0.42	0.62	Turquía	0.12	0.07	0.09
HongKong	0.57	0.25	0.41	Vietnam	0.17	0.08	0.13
India	0.13	0.13	0.13				

**Fuente:** elaboración propia con base en los cálculos realizados a partir de la metodología **DEA network**

Tanto en el caso del resultado de la eficiencia de las exportaciones como importaciones, es China el único país que mostró ser eficiente al obtener un valor de “1”.

No obstante, ningún otro país fue eficiente respecto al desempeño de sus aduanas, aunque algunos países mostraron estar cerca de serlo.

Para el caso de las exportaciones, los mejores valores después de China (arriba de 0.50) fueron de Alemania, seguido en orden descendente de Francia, Singapur, Japón, Corea, Reino Unido, Hong Kong y Bélgica. Mientras que los países con resultados entre 0.50 y 0.25 fueron Italia, Suecia, México, España, Canadá, Tailandia, Brasil y Costa Rica.

Por último, los países con los más bajos niveles o bien los países con los más altos niveles de ineficiencia respecto al desempeño de sus aduanas como facilitadores de exportaciones fueron Australia, India, Indonesia, Turquía, Chile, Argentina, Perú, Rusia, Panamá, Suiza, Estados Unidos de América y Venezuela.

Se pudo observar que los países con mejores resultados en este análisis son también los países que actualmente muestran un mayor nivel de exportaciones al mundo, lo que conlleva a

asumir que el papel que ejercen sus aduanas respecto a la competitividad de sus productos nacionales es significativo.

Para el caso de los resultados respecto del desempeño de las aduanas en las importaciones realizadas hacia sus mercados domésticos en el año 2016, los países con mejores resultados, pero ineficientes, es decir con valor menor a 1 y arriba del 0.50 son únicamente Singapur y Alemania; por su parte, los países agrupados en un desempeño medio (menor a 0.50 y hasta 0.25) en orden descendente son Francia, Suecia, Costa Rica, Japón y Corea.

El paradigma de la Nueva Gestión Pública (NGP) como modelo innovador de la gestión de los gobiernos, que tiene como razones principales la economía, eficacia y eficiencia en la administración pública, se ha presentado como resultado de la gran necesidad de los países por aprovechar al máximo los recursos con los que cuentan y que cada día son más escasos, además de que con ello se aspira a recuperar la confianza y simpatía de los ciudadanos a través de la obtención de resultados, situación que evidentemente se ha extendido al contexto de las aduanas.

Entonces, en busca de la eficiencia de la gestión aduanera, los organismos internacionales inherentes al comercio transfronterizo de mercancías han explorado incesantemente a través del aspecto institucional que el movimiento de carga a nivel global sea más ágil, con un impacto inmediato y positivo en el desarrollo de las economías de los países que atiendan sus recomendaciones, por lo que las acciones de modernización en las aduanas se han vuelto la columna vertebral para la eficiencia aduanera, buscando siempre la armonía entre la importante función de control aduanal y el imprescindible actuar como facilitadora del comercio, generando, por un lado, la atención de cuestiones sustanciales para los desarrollos nacionales tales como: la seguridad nacional, la salud pública, el cuidado del entorno ecológico y medioambiental, etc. Y, por el otro, permitiendo que el constante flujo comercial no se vea interrumpido, beneficiando así a todos los que participan en las transacciones comerciales internacionales. El grado de eficiencia o ineficiencia de las aduanas de los 29 países en su desempeño del comercio internacional respecto de las variables analizadas, se resalta en el análisis empírico realizado que el mejor desempeño de las aduanas que manejan un alto volumen de comercio exterior se registró en los casos de China, Alemania, Singapur, Francia y Reino Unido, entre otros.

Asimismo, derivado de esos resultados se puede afirmar que existe una clara diferenciación en el tratamiento de las mercancías en su paso por aduana respecto a su régimen aduanero, es decir, si son de importación o si son de exportación. Esto puede ir ligado a diferentes fenómenos desde una tendencia al fomento a las exportaciones, como un mayor control de las mercancías que se introducen a los mercados domésticos.

Puesto que el objetivo de este apartado fue medir el nivel de eficiencia de las aduanas desde la perspectiva de la facilitación del comercio internacional, sería recomendable realizar un segundo análisis en términos del desempeño de las aduanas a partir del control aduanero como salvaguarda de la seguridad de los países, dado que es un fenómeno que es también un objetivo primario en el quehacer de las aduanas.

#### **4.4.4 Niveles e indicadores de eficiencia de las aduanas de República Dominicana**

A partir del proceso de modernización de las aduanas dominicanas y del sistema portuario desde principios del presente siglo y en el caso específico de las aduanas 2004-2010 con el mayor índice de modernización, y los puertos entre los años 2001-2005, que en conjunto han logrado avances significativos en el contexto de infraestructura, tecnológico y automatización incidiendo para que organismos internacionales como el Banco Mundial coloquen a las aduanas en lugares privilegiados, como la posición número 59 en el mundo, la tercera en Latinoamérica y la 1era del Caribe, por el grado de eficiencia y la tercera en movilidad portuaria de centro América y el Caribe. En mayo del 2023 la Organización Mundial de Aduanas (OMA), le otorgó el premio de la aduana de mayor grado de innovación y avance de la región en los últimos 10 años. El país hace esfuerzo extraordinarios y conjunto para constituir al país en HUB del Caribe, teniendo como preámbulo los Centros Logísticos bajo el decreto 262-15 y la nueva ley de aduanas 168-21 que junto a la inversión en el Sistema Portuario están cerca de lograrlo.

#### **4.4.5 Principales indicadores de modernidad y eficiencia de las aduanas dominicanas en el presente siglo XXI.**

1. Despacho en 24 horas en 24 horas de las importaciones y exportaciones
2. Despacho expreso, es decir, sin verificación física, a partir de la documentación y perfil del riesgo.
3. La declaración, correcciones y seguimiento totalmente electrónica
4. El pago electrónico
5. La Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), la cual consiste en la concentración en un solo portal electrónico para la obtención de los permisos de las distintas instituciones, así como para la solicitud de las exoneraciones, sin la necesidad de visitarlas físicamente.
6. Las instalaciones de escáner de rayos X en todas las administraciones aeroportuarias y las principales marítimas, para confirmar las mercancías objeto de desaduanamiento y para los temas de seguridad y sustancia prohibida, con la colaboración de los organismos de seguridad
7. La mejora considerable de la capacitación y competencias profesionales de gran parte del personal que labora en las operaciones de aforo y desaduanamiento en las administraciones.
8. La aplicación del perfil de riesgo de acuerdos a indicadores seleccionado por el sistema informativo y así agilizar los procesos de despacho, contribuyendo a que en la actualidad más del 70% se realizan con verificación documental y complementada por las físicas aleatorias.
9. Las aplicaciones y actualizaciones del Sistema Integrado de Gestión (Aduanera SIGA)
10. La firma de acuerdos, alianza e interconexiones con los distintos organismos y grupos de intereses relacionados con el comercio exterior dominicano, para caminar junto hacia la meta de la creación del HUB logístico y mostrar cada día indicadores de facilitación del comercio exterior y contribuir a los niveles de competitividad y globalización del comercio.



## 4.5 Normativas en las operaciones de las aduanas dominicanas

Las Aduanas Dominicanas: Se regirán bajo mandatos de la constitución vigente (2010) de República dominicana y de las leyes sus reglamentos, dictadas y resultantes del poder legislativo y puestas en vigencia por el poder ejecutivo, así como decretos, resoluciones y normativas administrativas. Las aduanas dominicanas se regirán por las siguientes leyes, siempre amparadas y sin contradecir la Constitución de la República y los acuerdos y tratados comerciales en los que el país es signatario, tanto como miembro de pleno, como de derecho o asociado:

- Las normativas que aprueban y ponen en vigencia de los distintos acuerdos y tratados de libre comercio de la república dominicana
- Ley 424-06, de implementación del Tratado de libre comercio, entre la República Dominicana, Centro América y los Estados Unidos de América (DR-CAFTA)
- Ley No.11-92 del Código Tributario Dominicano (Gaceta oficial, mayo. 1992)
- Ley No. 168-21 General de Aduana Congreso Nacional 09 de agosto de 2021
- Ley No. 226-06 que Otorga Personalidad Jurídica y Autonomía Funcional presupuestaria, administrativa, Técnica y Patrimonio Propio a la Dirección General de Aduana (Gaceta Oficial, junio 2006).
- Ley No. 14-93 Reforma Tributaria (Congreso Nacional, 1993).
- Ley No.146-00 y sus modificaciones del Sistema Arancelario Dominicano (Gaceta Oficial, dic. 2000).
- Ley 84-99 de Admisión Temporal e incentivo a las exportaciones
- Ley No.449-06 de Organización del Ministerio Hacienda (Gaceta Oficial, dic. 2006)
- Norma No.01-14 | Sobre el Régimen de Admisión Temporal sin Transformación (DGII, 2014).
- Norma No.02-10 | Que suspende la Exportación de Cobre y sus Desperdicios
- Norma No.02-08 | Que prohíbe la Importación de Vehículos de Motor con el Volante a la Derecha

- Norma No.01-12 | Que regula la Presentación de la Declaración Electrónica Aduanera
- Norma No.01-10 | Que dispone la Publicación de los Valores Fiscalizados
- Ley No.8-90 Para el régimen de Zonas Francas (Gaceta Oficial, enero 1990)
- Ley No.28-01 Para el desarrollo fronterizo (Gaceta Oficial, feb 2001)
- Ley No.158-01 Facilidades de importación para la inversión en Hotelería y Turismo (Gaceta Oficial, octubre 2001).
- Ley No.16-95 De inversión extranjera (Gaceta Oficial, nov.1995).
- Decreto No. 402-05 para la compra por internet con valor FOB menor a U\$200.00.
- Norma No. 01-18 sobre RUA, para el registro para la compra por internet.
- Decreto No. 262-15 Para el establecimiento de los Centros Logísticos.

Entre otras leyes, decretos, resoluciones y normativas relacionadas con el comercio exterior y las operaciones de las aduanas dominicanas.

#### **4.6 Modalidades, Regímenes, Procedimientos y operaciones de las aduanas.**

Los regímenes y operaciones aduaneros están regulados y sustentados por la ley 168-21, Título VII, del Capítulo I y por los artículos del 241 hasta el 301.

##### **4.6.1 Concepto e Importancia de los regímenes aduaneros**

**Régimen Aduanero:** Tratamiento jurídico aplicable a las mercancías sometidas al control de la aduana, de acuerdo con las leyes y reglamentos aduaneros, según la naturaleza y objetivos de la operación. Cuando se habla de régimen aduanero, se refiere a la destinación que se da a la mercancía que entra y sale del país para realizar los procesos y procedimientos requeridos en las normas establecidas en cada país. Esta destinación la selecciona el consignatario importador o exportador. En otras palabras, es el tratamiento que las aduanas le brinda a los exportadores e importadores como consignatarios de las mercancías objeto de comercio exterior, con el objetivo de facilitar las operaciones de intercambios comerciales. Los regímenes aduaneros están sustentados en la ley 168-21.

Los regímenes aduaneros o modalidades de exportación e importación consisten en las distintas formas o características de las entradas y salidas de bienes y servicios como resultado de las operaciones de comercio exterior de los países. Partiendo de los regímenes las mercancías recibirán un tratamiento que incide directamente en el pago de los impuestos generados según las políticas tributarias y arancelarias del país y de los organismos internacionales reguladores del comercio internacional.

#### 4.6.2 Clasificación y características y base legal de los regímenes aduaneros

Los Regímenes Aduaneros o modalidades de exportación e importación por su naturaleza y nivel de operatividad han sido clasificados como se ilustra en el cuadro No.31 siguiente:

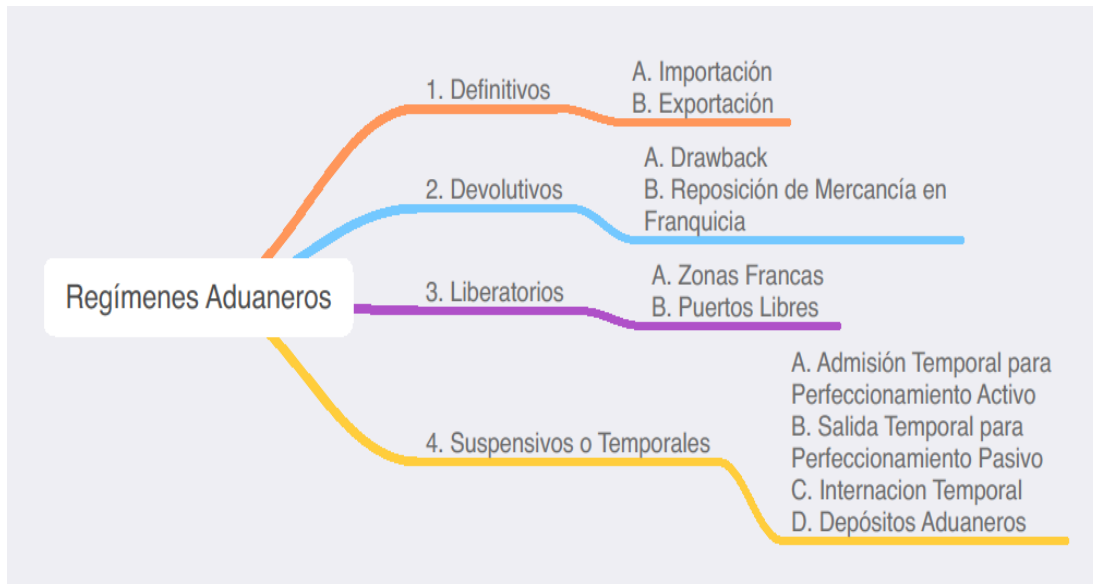
**Cuadro No. 33**

Clasificación y características de los regímenes y operaciones aduaneras

<b>Regímenes aduaneros</b>	<b>Definitivos</b>	<b>Importación</b>
		<b>Exportación</b>
	<b>Devolutivos</b>	<b>Drawback</b>
		<b>Repocision de mercancía en franquicia arancelaria</b>
	<b>Liberatorios</b>	<b>Zonas Francas</b>
	<b>Suspensivos o temporales</b>	<b>Admisión temporal para perfeccionamiento activo</b>
		<b>Salida temporal para perfeccionamiento pasivo</b>
		<b>Internación Temporal</b>
		<b>Internación temporal bajo arrendamiento con opción a compra o sustitución (leasing).</b>
		<b>Salida Temporal</b>
		<b>Depósitos aduaneros Fiscales. Sus Modalidades</b>
		<b>Operaciones Aduaneras</b>
	<b>Reembarque</b>	
	<b>Transito</b>	
	<b>Transbordo</b>	
<b>Cabotaje</b>		

Fuente: Dirección General de Aduana (DGA)

**Diagrama No. 4**



Fuente Elaboración propia con datos de la Organización Mundial de Aduanas OMA.

El cuadro No. 33 y el diagrama No.4 anteriores, muestran los grupos fundamentales que, en la mayoría de los casos, se interrelacionan, y que, por lo regular, existen dos grandes grupos que son definitivos y temporales. Sin embargo, los temporales o suspensivos, así como las operaciones aduaneras vienen a transparentar y especificar aún más aquellos que por lo regular no pagan impuestos en su ejecución, o más bien, están sujetos al cumplimiento de unos procedimientos, unas normativas y políticas del estado dominicano, siempre con la intención de facilitar el comercio y mantener los niveles de competitividad en beneficio de los distintos mercados y grupos de interés que participan el comercio exterior.

Los regímenes aduaneros juegan un rol fundamental en las operaciones aduaneras, en esta dirección, la Organización Mundial de Aduana (OMA), y algunas convenciones han estado sustentadas por la mejora de los procedimientos y regímenes aduaneros.

### **4.6.3 Regímenes Aduaneros Definitivos**

Para señalar los distintos regímenes aduaneros, tomaremos en cuenta el documento de la Dirección General de Aduanas, que estudia el Anteproyecto de Ley de Aduanas de República Dominicana.

#### **Importación definitiva o despacho a consumo**

El régimen aduanero por el cual las mercancías importadas pueden entrar con libre circulación dentro del territorio aduanero, previo pago de los derechos e impuestos a la importación exigibles, y cumplimiento de todas las formalidades aduaneras necesarias. Bajo este régimen son declarados todos los embarques que el importador pretende vender o consumir en el territorio aduanero nacional.

#### **Exportación definitiva**

El régimen aduanero es aplicable a las mercancías en libre circulación que abandonen el territorio aduanero, y que estén destinadas a permanecer definitivamente fuera de éste. Las mercancías que clasifican para ser consideradas como exportaciones son aquellas producidas en República Dominicana, o aquellas que previamente fueron objeto de nacionalización. En otras palabras, deben ser productos que están en el territorio nacional en libre circulación.

### **4.6.4 Regímenes Aduaneros Devolutivos**

Bajos estos regímenes se crean incentivos fiscales que operan de diferentes maneras. Pero en sentido general, todos procuran la devolución de impuestos pagados con motivo de la importación, cuando el producto o insumo importado después de transformado se exporta. Los Regímenes más importante de este grupo son:

Régimen de Drawback o Régimen de Reintegro

- Reposición de mercancía en franquicia arancelaria (RMFA)

### **4.6.5 Regímenes de Reintegro (Drawback)**

Es el régimen aduanero que permite, en el momento de la exportación de mercancías, obtener la restitución total o parcial de los derechos y los impuestos a la importación que hayan gravado, ya sea las mercancías mencionadas o los productos contenidos en las mercancías exportadas o consumidas durante su producción.

### **El Drawback no es admisible en los siguientes casos:**

- a. Cuando la importación de materias primas, envases y acondicionamientos se hubiese realizado bajo algún otro régimen aduanero especial, suspensivo, liberatorio o compensatorio del pago de impuestos, en proporción o en su totalidad. En caso de que los mencionados bienes incorporados, transformados o utilizados en el proceso productivo de los bienes que se exportan, cambiaran de régimen especial a consumo, inmediatamente se otorga el derecho para que el Exportador pueda solicitar la respectiva devolución.
- b. No son objeto de devolución las tasas por servicios aduaneros o por cualquier otro servicio en general. El plazo para solicitar la aplicación al régimen de Drawback será de un (1) año, contado a partir de la fecha en que se efectuó la exportación.

#### **4.6.5.1 Reposición en franquicia arancelaria (RMFA)**

Conocido como regímenes aduaneros promocionales de la exportación no tradicional (productos con valor agregado), régimen que permite la importación para el consumo de mercancía equivalente en cantidad, descripción, calidad y características técnicas, a las que habiendo sido nacionalizadas, han sido utilizadas para obtener las mercancías exportadas previamente con carácter definitivo, sin el pago de los derechos arancelarios y demás impuestos aplicables a la importación para el consumo, y que fueron utilizadas en la producción de mercancías exportadas previamente, con carácter definitivo.

### **Compensación Simplificada de Regímenes Aduaneros**

Este Régimen establece un mecanismo de compensación de los gravámenes aduaneros pagados por anticipado, por un monto no mayor del 3% del valor FOB de las mercancías exportadas, la cual se hará efectiva mediante la entrega de cheque nominativo y/o bono de compensación tributaria.

#### **4.6.6 Regímenes Liberatorios**

Por la aplicación de estos Regímenes Aduaneros las mercancías son liberadas de forma total de pago de los derechos e impuestos aduanero. Con la aplicación de estos, no se genera el nacimiento de la obligación tributaria aduanera. El más común de los regímenes aduaneros es el de las Zonas Francas. Es un régimen bajo el cual las mercancías son trasladadas a una parte

del territorio de un país en el que las mercancías allí introducidas se considerarán generalmente como si no estuviesen dentro del territorio aduanero, en lo que respecta a los derechos y los impuestos a la importación. En República Dominicana este régimen opera bajo el amparo de la ley 8-90 del 15 de enero de 1990.

#### **4.6.7 Temporales o suspensión de derechos**

Los Regímenes Aduaneros Suspensivos o Temporales, se refieren a las destinaciones que permiten la entrada de mercancías extranjeras, sin el pago de los derechos e impuestos, en un periodo determinado, cumpliendo con los requerimientos establecidos en las disposiciones legales y procedimientos aduaneros establecidos. Dentro de los Regímenes Aduaneros Suspensivos o Temporales se pueden integrar:

- a) Admisión Temporal para Perfeccionamiento Activo
- b) Salida Temporal para Perfeccionamiento Pasivo
- c) Recepción Temporal sin Perfeccionamiento (Internación Temporal)
- d) Admisión Temporal bajo arrendamiento con opción a compra o sustitución (Leasing)
- e) Salida Temporal
- f) Depósito Aduanero Fiscal

#### **4.6.8 Operaciones Aduaneras**

Las operaciones aduaneras son actividades logísticas que las aduanas deben supervisar para asegurarse que las mercancías no fueron objeto de nacionalización y que cumplieron con los parámetros establecidos por dichas actividades de transportes.

##### **4.6.8.1 Principales operaciones aduaneras y sus características fundamentales**

- A. **Transito Internacional:** Consiste en la estadía o paso de una mercancía por el territorio de un país por su destino es otro y por lo tanto no requiere nacionalización y se le ofrecerán las facilidades establecidas por las normativas.
- B. **Cabotaje:** Es una actividad que realiza un transporte marítimo al trasladarse de un puerto a puerto dentro de un mismo territorio, es decir, tocarlos los dos.
- C. **Trasbordo:** es una actividad aduanera que consiste al trasladar una mercancía de un medio de transporte a otro, sin la necesidad de que la mercancía requiera un proceso de desaduanamiento o nacionalización. Ley 168-21, Título VII, del Capítulo I y por los artículos del 241 hasta el 301.

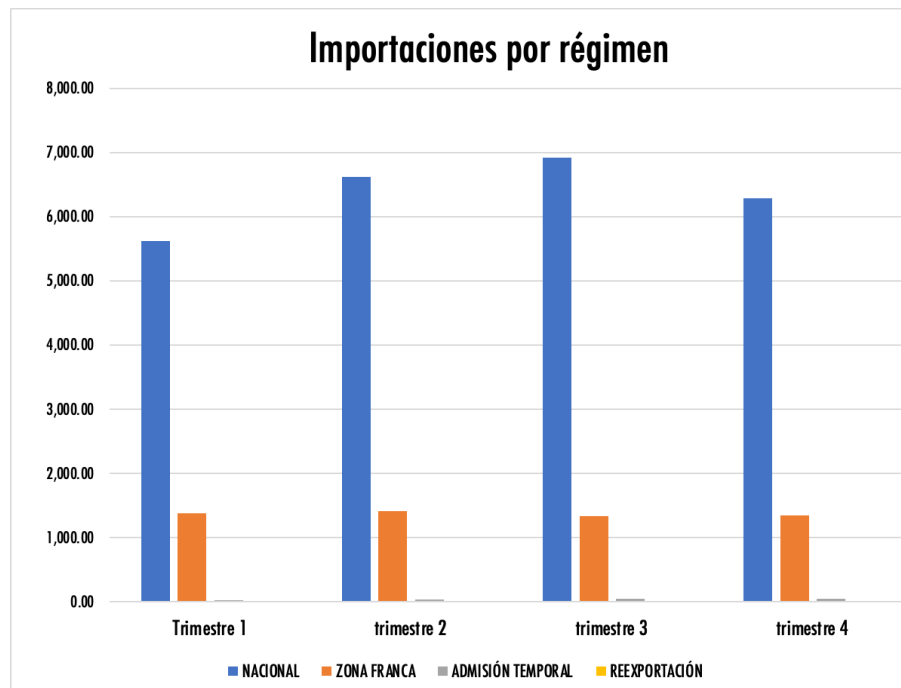
#### 4.6.9 Estadísticas de los principales regímenes aduaneros del comercio exterior dominicano del año 2022.

**Gráficas No.17 y No. 18**

(Exportaciones e Importaciones por Régimen)

Exportaciones por Régimen	
Régimen	Total
Nacional	4,285.83
Zona franca	7,767.95
Admisión Temporal	310.64
Reexportación	33.28
<b>Total</b>	<b>12,390.92</b>
El acumulado anual de las exportaciones por régimen del año 2022 fue de 12,390.92	

Importaciones por Régimen	
Régimen	Total
Nacional	25,444.99
Zona franca	5,479.40
Admisión Temporal	138.79
Reexportación	0.388
<b>Total</b>	<b>31,063.56</b>
El acumulado anual de las importaciones por régimen del año 2022 fue de 31,063.56	





## **4.7 El Papel de las Aduanas en el contexto del Comercio Exterior**

La Aduana juega un papel prístino y decisivo en el movimiento de las mercancías a través de las fronteras. Los regímenes aduaneros aplicados a estas mercancías influyen significativamente sobre el rol de la industria nacional en el comercio internacional, y contribuyen en gran medida a la economía nacional. Un despacho rápido y eficaz de las mercancías acrecienta la participación del sector empresarial nacional en el mercado mundial y puede tener una incidencia considerable sobre la competitividad económica de las naciones, favoreciendo las inversiones y el desarrollo de la industria. Permite también a un mayor número de pequeñas y medianas empresas participar en forma activa en el comercio internacional.

Las prácticas comerciales modernas hacen posible que las administraciones entreguen regímenes aduaneros simples, previsibles y rentables para el despacho de las mercancías y el movimiento de personas, afrontando en tanto exigencias nacionales e internacionales cada vez más complejas destinadas a asegurar el cumplimiento de la legislación nacional, de acuerdos internacionales y a responder a los desafíos en materia de seguridad.

En el medio económico internacional actual, se pone cada vez más énfasis en las formalidades simples, previsibles y rentables para el movimiento transfronterizo de mercancías, dado que esto es esencial para la estimulación del crecimiento económico a través de la participación nacional en el comercio internacional.

Los volúmenes de mercancías que cruzan las fronteras han aumentado exponencialmente debido a los cambios producidos en el medio comercial internacional, consecuencias de la integración mundial de nuevos sistemas de producción y de entrega, así como de nuevas formas de comercio electrónico.

Los esfuerzos internacionales desplegados durante los últimos diez años destinados a mejorar la transparencia del comercio internacional y a reducir las barreras arancelarias han dado origen a resultados significativos. Los gobiernos y otros servicios se concentran actualmente en las barreras no arancelarias y en su impacto en la economía y el comercio de un país. Con las ideologías de integración económica sustentadas en los acuerdos y tratados de libre comercio, junto con el fenómeno de la globalización, las aduanas han jugado un papel muy importante en la agilización y regulación. Su principal papel, es el de fiscalizar, es decir, recaudar los impuestos y controlar las entradas y salidas de mercadería del país.

También es facilitador de comercio, se ubica en lugares estratégicos en los cuales los volúmenes de productos de entrada al país son altos; como puertos, aeropuertos y zonas francas (Aduanas Chile, n/d).

En el contexto actual de las aduanas, deben tener como principal rol la facilitación del comercio exterior, porque los distintos acuerdos y tratados de libre comercio están orientados a un mercado cada vez más abierto y libre de barreras arancelarias, proyectándose en el futuro la eliminación de la mayoría de los aranceles y, esto ya es visible en los países del continente Europeo, donde a partir de la integración económica e unión aduanera, la mayoría de dichos países implementaron el libre tránsito entre ellos. En la actualidad ni siquiera nos damos cuenta cuando pasamos de España a Francia, de Francia a Italia entre otros destinos.

Debido a que el comercio internacional se basa primordialmente en la entrada y salida de productos, es decir, en importaciones y exportaciones, su trabajo es muy protagónico, ya que en todos los países del mundo los productos pagan un impuesto para poder nacionalizar la mercadería. La aduana se encarga de realizar este procedimiento.

Asimismo, permite regular la seguridad en la cadena de suministro en la entrada, a la entrada y salida del país. Esto se procura mayoritariamente la determinación a reducir los riesgos de aquellos que no son beneficiosos y pueden causar daño al consumidor (AENOR, 2023).

Las actividades sociales, políticas y económicas están siendo extendidas a través del globo, de manera tal que los acontecimientos que se producen en un lugar del mundo pueden ser significantes de inmediato para personas y comunidades que se encuentran en sitios diferentes o distantes.

Las Aduanas son los elementos obligatorios en el flujo de mercancías hacia un determinado país y la aplicación de procedimientos sobre estas mercancías, influencia significativamente en el rol de la industria nacional dentro del comercio internacional y su correspondiente contribución en la economía nacional. Por tanto, en el contexto del comercio internacional las Aduanas juegan un rol crítico no solo para lograr las metas gubernamentales, sino también, en la efectividad de los controles que aseguren las recaudaciones, el cumplimiento de la legislación nacional, y en garantizar la protección y seguridad de la sociedad.

La eficiencia y efectividad de los procedimientos aduaneros tienen una influencia significativa sobre la competitividad económica de las naciones, en el crecimiento del comercio internacional y el desarrollo del mercado globalizado.

Las aduanas dominicanas como miembros de la Organización Mundial de las Aduanas y en respuesta a la estrategia de facilitación de comercio, ha implementado el plan de “Operadores Económicos Autorizados (OEA)”, el cual ha alcanzado una gran relevancia y apoyo de los distintos sectores como son: operadores portuarios, empresas, transportistas, agencias navieras, empresas comerciales, agencias de aduanas y empresas exportadoras e importadoras. Entidades que han certificado sus procesos por lo que han logrado grandes beneficios para sus despachos, como despacho expreso y nocturno, lo que contribuye a mejorar su productividad y acorta el tiempo de espera en sus procesos de producción.

En un mundo altamente competitivo, el comercio internacional y las inversiones necesitan lugares donde obtengan eficiencia, respaldo y facilitación. Asimismo, tanto el comercio como las inversiones menguarán en lugares donde se perciban los negocios como burocráticos y como sinónimos de altos costos. Los procesos y sistemas de aduanas no deberían ser o parecer una barrera para el comercio internacional y al crecimiento económico.

La importancia del aporte aduanero en el marco de la competitividad resulta indudable. La facilitación del comercio internacional resulta determinante para la disminución de los costos aduaneros y de logística. Y, en esta línea, es evidente que la eficacia y la celeridad de los controles y procedimientos aduaneros, resultan determinantes.

En definitiva, no se trata de no controlar para facilitar el intercambio comercial, sino que se trata de controlar de manera eficaz. Simplificar los procedimientos y adecuar la actividad administrativa a patrones estándares internacionales que permitan un adecuado flujo comercial debidamente controlado.

Las prácticas modernas comerciales son esenciales para las administraciones el proveer procedimientos de Aduanas simples, predecibles y eficientes para el despacho de mercancía, movimiento de personas.

El volumen de mercancías que mueven los países se ha incrementado exponencialmente debido a los cambios en el comercio internacional que comprenden la producción con integración

global y sus sistemas de distribución, así como las nuevas formas de comercio electrónico. Los esfuerzos globales de la última década buscan aumentar la transparencia en el comercio internacional, reducir las barreras arancelarias lo cual ha tenido significativos resultados. La atención del gobierno y otras instituciones está enfocada en barreras para arancelarias y su impacto sobre la economía y comercio nacional (International Monetary Fund, 2016).

En el ámbito de la seguridad, las aduanas han comenzado a desempeñar un rol estelar. En efecto, la globalización ha traído consigo problemas que atentan contra la seguridad de los Estados interesados en mejorar su economía, la DGA ha procurado promover la certificación como Operadores Económicos Autorizados (OEA) a todos los que componen los grupos de intereses del comercio exterior dominicano, en procura de hacer una cultura de la seguridad. Certificación que exige en lo organizacional y operativo de gestión de seguridad y administrativa exigiendo a los participantes procedimientos para la inspección de contenedores, inspección de remolques, sello de alta seguridad con estándar ISO 17712, almacenamientos de contenedores, la implementación de seguridad física en sus instalaciones, control de acceso, seguridad del personal y los procesos, entre otros elementos de mucha importancia (Dirección General de Aduanas 2022d).

En el pasado reciente, en especial durante el período de la Guerra Fría, los temas de seguridad se enfocaban en la actuación de los Estados como principales actores de la comunidad internacional y en el componente militar, pero acontecimientos que hicieron cambiar el curso de la historia tales como la desaparición de la Unión Soviética, los atentados del 11 de septiembre de 2001, también conocidos comúnmente por los numerónimos 11S en español y 9/11 en inglés, fueron una serie de cuatro ataques terroristas suicidas cometidos en Estados Unidos en la mañana del martes 11 de septiembre de 2001 por el grupo terrorista Al Qaeda y otros fenómenos de impacto negativo que han aparecido con la globalización.

En el contexto de las aduanas dominicanas históricamente sustentado por los sistemas económicos, sus orígenes y la evolución del comercio exterior, han incidido para que las aduanas jueguen un papel protagónico, tanto ha sido así, que hasta el año 1990, los ingresos tributarios y presupuestarios dependían en más de un 40% de las actividades y recaudaciones aduaneras. Anteriormente se había mencionado que hasta el año 1970 la autoridad portuaria no existía y la institución existente era aduanas y puertos y con la ley 70-70 se crea la Autoridad

Portuaria Dominicana APORDOM, pero las aduanas se quedaban con gran parte de las funciones, que en la mayoría de los países son de responsabilidad de la gestión portuaria. Esto es tan notorio en República Dominicana que cuando una persona dice que trabaja en uno de los principales puertos del país, Rio Haina, Caucedo, Santo Domingo o Puerto Plata, la gran mayoría entiende que trabaja para las aduanas.

Los conocedores de los aspectos operativos y logísticos en los puertos, la mayoría son atribuciones de la gestión portuaria: desde antes de llegar el buque, cuando se descarga y se coloca a disposición de los signatarios, así como la seguridad de las mercancías y los equipos y demás recursos, así como todos los servicios que se le ofrecen a los buques y a la tripulación como parte de la logística de las operaciones marítimas.

## **4.8 Aportes de las aduanas a la Economía Dominicana**

### **4.8.1 Las recaudaciones de las aduanas dominicanas**

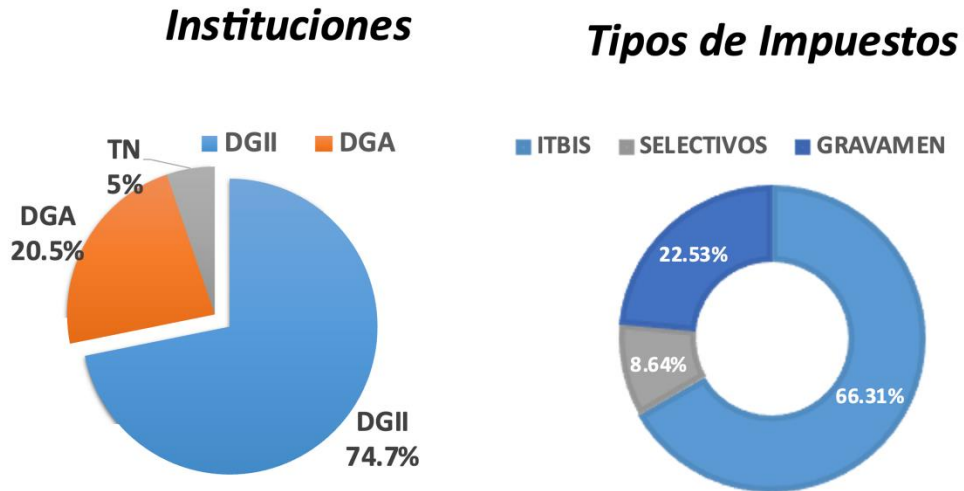
Partiendo de la Ley del código tributario dominicano 11-92 de 1992, de la Ley para el régimen de las aduanas No.3489-53 y la Ley No.226-06, que le otorga autonomía presupuestaria y patrimonio propio a las aduanas, las mismas establecen que las aduanas son las responsables del cobro de los impuestos del comercio exterior, entre los cuales se citan el arancel o gravamen de las importaciones, el impuesto selectivo al consumo de las importaciones, tanto el “Ad valorem” como el “Específico” en los casos del alcohol y los cigarrillos o tabaco, además, cobran el Impuesto a la Tránsito de Bienes Industrializados y Servicios (ITBIS/IVA) de las importaciones generales.

También las aduanas obtienen ingresos por los servicios aduaneros contemplados en la Ley No.226-06 según la modalidad de carga, así como el cobro de multas y sanciones por reliquidaciones, violaciones de ley de lavado, los contrabandos llevados a subasta y por la venta de documentos que participan en el proceso de aforo y desaduanamiento. La nueva ley de aduana 168-21 respalda y sustenta todo lo antes citado en las normativas 3489-53 y la 226-06, en cuanto a las recaudaciones y aportes de las aduanas a la economía.

La mayoría de los ingresos y aportes de las aduanas al Sistema Tributario y al Presupuesto Nacional son fruto del cobro de ITBIS, Arancel y Selectivo al Consumo, como lo muestra la siguiente gráfica:

## Gráficas No. 19 y No. 20

### RECAUDACIONES DE LAS ADUANAS DOMINICANAS Y SUS APORTES AL SISTEMA TRIBUTARIO Y AL PRESUPUESTO NACIONAL Y LAS RECUDACIONES POR TIPOS DE IMPUESTOS



Fuente DGA, enero- mayo 2019

124

Como se muestra en las anteriores gráficas No.19 y No.20, el 66.31 % de las recaudaciones son fruto del ITBIS, esto debido a la desgravación de los aranceles y al incremento constante del ITBIS, el cual surgió con el 6% y hasta la fecha de este estudio está en un 18%, además de la ampliación que representa su cobro, donde por lo general más del 90% de los productos importados lo pagan. Además, el ITBIS representa más del 40% de los ingresos tributarios y aproximadamente el 30% de aporte al presupuesto nacional.

En el caso del arancel, considerado el impuesto por excelencia del comercio exterior y el cual llegó a ser en la década de los años 1990, la principal fuente de ingresos de las aduanas dominicanas y por lo tanto, de los ingresos tributarios y del presupuesto nacional, pero, a consecuencia de diversas reformas tributarias como la No.14-93 del año 1993, la No.146-00 del año 2000 y la No.253-12 del año 2012, sumado a la apertura comercial y la firma de los distintos acuerdos de libre comercio, han repercutido en la desgravación del mismo, sin embargo, el arancel sigue representando el segundo renglón de recaudación de las aduanas

dominicanas en las operaciones del comercio exterior con aproximadamente 22% en promedio, pero con tendencia a la reducción.

La estructura tributaria de República Dominicana incluye un tercer impuesto denominado “Selectivo al Consumo (ISC)”, que según la DGII (2016), se denomina Impuesto Selectivo al Consumo al gravamen que se aplica al consumo de un determinado grupo de bienes, los cuales pueden ser importados o de producción nacional. Este tipo de impuesto busca gravar el consumo de bienes suntuarios o bienes que tengan alguna externalidad negativa, es decir, los bienes que consumen los individuos con altos niveles de ingresos o el consumo de bienes que afectan la salud de las personas o el medio ambiente. A continuación, se presentan los principales productos gravados con este impuesto:

Los alcoholes, cigarrillos, los cuales están gravados con dos ISC, en el caso de importación: Ad Valorem y Especifico, además, pagan ISC Ad Valorem las importaciones de alfombras, calentadores de agua, acondicionadores de aire, televisores plasma, Jacuzzi, Caviar, Parábolas, Armas de fuego, algunas prendas y otros productos personales, representando casi un 9% de las recaudaciones aduaneras dominicanas.

En otro orden, un valor considerable, fruto de las importaciones de combustible gravado con un 16% de ISC que, lo cobra la Dirección General de Impuestos Internos (DGII), pero lo afora y lo fiscaliza la Dirección General de Aduanas DGA.

La tasa del ISC tiene como rango en el Sistema Tributario Dominicano, fruto del comercio exterior desde un 10% que los pagan los televisores plasma, hasta de un 78% como las armas de fuego y otros gravados con más de un 100%, como algunos productos del tabaco y alcoholes, ya pagan dos impuestos ISC. Además, como resultado de impuestos del comercio local, es decir, no del comercio exterior, pagan ISC los servicios de cable, telecomunicación, servicios financieros y los productos del alcohol y del tabaco de producción nacional. Estos últimos los cobra la Dirección General de Impuestos Internos (DGII).

El ISC está sustentado por las normativas de la Ley No. 112-00 y sus modificaciones, sobre Hidrocarburos: impuesto selectivo específico sobre combustibles. – Ley No. 557-05 del año 2005 sobre Reforma Tributaria: impuesto selectivo Ad-Valorem sobre combustibles; impuesto de 17% sobre primera placa de vehículos. Como fruto de la reforma 253-12, los vehículos o automóviles pagan además de 0.3% de impuesto al Dióxido de Carbono CO<sub>2</sub>, de

acuerdo con el cilindraje de estos, que lo cobra la DGII junto con el impuesto a la primera placa, pasando de un 17% a 18%, 19% y hasta 20%.

Es necesario precisar que independientemente de la eliminación, reducción y desgravación de los aranceles del comercio exterior, las recaudaciones de las aduanas dominicanas como consecuencia de las diversas reformas tributarias y de los acuerdos de libre comercio, en términos relativos y el absoluto, se han mantenido constantes y de aporte al Sistema Tributario, es decir, que los mismos no han mostrado reducciones considerables.

Lo anterior expuesto está sustentado, entre otros componentes y variables, a la variación constante y ascendente de la tasa y ampliación del ITBIS de grabación al comercio exterior debido a la explicación anterior del incremento del ITBIS y la apertura, además de la estructura de liquidación de los impuestos según la Ley No.14-93 y otras reformas.

El ITBIS/IVA, impuesto al valor agregado, se cobra sobre el valor Costo, Seguro y Flete (CIF) y los demás impuestos como el arancel y el ISC, es decir, como se muestra en la siguiente fórmula matemática:  $ITBIS (CIF+ARANCEL+ISC)$

**Ejemplo:** Si el valor CIF = R\$1,000,000 el arancel de 20% será RD\$200,000, el ISC del 20% será igual a  $0.20(1,000,000+200,000) = RD\$240,000$ , en el caso del ITBIS o IVA, será de acuerdo estructura tributaria dominicana a la siguiente operación aritmética:  $0.18(1,000,000+200,000+240,000) = RD\$ 259,000$  para muchos impuestos sobre impuestos, esto compensa considerablemente lo dejado de recaudar por los aranceles.

El **ejemplo** siguiente muestra como un automóvil importado en el año 2000 con el mismo valor CIF y en el 2018 con el DR-CAFTA paga más impuestos que en el año 2000, esto sustentado en un incremento del ITBIS en más de un 100%, pasando de 8% en el año 2000 a un 18% en la última etapa del periodo del estudio, es decir, año 2018. Se observa en la imagen un incremento absoluto de RD\$74,000 y uno relativo de 25%, estos sin incluir las nuevas tasas por servicios aduanales y portuarias.

Realmente cuando se elimina un impuesto o una tasa, como es el caso de la comisión cambiaria y la factura consular en el primer lustro del siglo XXI, se generó un incremento en el ITBIS y la aplicación del impuesto a la primera placa de un 17% y posteriormente de un 19% para los JEEP, por el CO2 creado en el 2012 por la reforma No.253-12 del año 2012, entre otros



cambios significativos y en dirección a incrementar las recaudaciones. Este impuesto va de 0-03%, y graba el dióxido de carbono que generan los automóviles dependiendo del cilindraje.

- Emisiones inferiores a 120g CO<sub>2</sub> / Km = 0%
- Emisiones mayores a 120 y hasta 220 g CO<sub>2</sub> / Km = 1%
- Emisiones mayores a 220 y hasta 380 g CO<sub>2</sub> / Km = 2%
- Emisiones superiores a 380 g CO<sub>2</sub> / Km = 3%, (Ley 253-12 reforma tributaria)

Lo expuesto anteriormente hace confirmar las opiniones de que, en República Dominicana, todas las reformas son tributarias, es decir, en la realidad son para crear nuevas figuras e incrementando otras, dejando a un lado las famosas reformas fiscales, las cuales están dirigidas a beneficiar a todos los sectores económicos y sociales.

Partiendo de lo expresado anteriormente, un ejercicio interesante y objeto de análisis es ver como el estado dominicano transfiere, traslada o cambia un impuesto por otro. Para desarrollar este planteamiento del autor, es necesario recordar en el año 2004 como consecuencia de los requerimientos para la firma y entrada en vigencia posteriormente del tratado de libre comercio con Centro América y los Estados Unidos, por su siglas en inglés (DR. CAFTA), aprobado por el congreso nacional por la Ley 424-06. Dentro de las barreras que solicitó los Estados Unidos de América, fueron eliminar la comisión cambiaria, la factura consular y el despacho en 48 horas. Para sustituir los ingresos generados por la comisión cambiaria y la factura consular, se crea el impuesto a la primera, por medio de la ley 423-06 de 18 de noviembre, que a su vez elimina la comisión cambiaria para garantizar en parte los ingresos tributarios para el presupuesto del año 2007, dado que también, a partir de la fecha entraría en vigencia el DR-CAFTA.

**LOS VEHICLOS PAGAN MAS O MENOS IMPUESTOS A PARTIR DE LA FECHA DE IMPLEMENTACION DEL DRCAFTA, ESTO EN CUANTO AL MONGO TOTAL COMPAREMOS LOS MONTOS ANTES Y DESPUES DEL DR-CAFTA, BAJO LIBRE COMERCIO**

<u>Año 2000 ( Sin DR-CAFTA)</u>	<u>Año 2023 (Bajo DR-CAFTA)</u>
<b>VALOR CIF:</b> RD\$ 1,000,000	<b>VALOR CIF:</b> RD\$ 1,000,000
<b>Arancel:</b> 20% CIF = RD\$200,000	<b>ARANCEL:</b> 0% CIF = 000,000
<b>ITBIS:</b> 8% (CIF +ARANCEL) =RD\$96,000	<b>ITBIS (18%CIF+A)=RD\$180,000</b>
<b>PRIMERA PLACA:</b> 0% (NO PAGABA) 000,000	<b>PLACA 19%CIF= RD\$ 190,000</b>
<b>TOTAL DE IMPUESTOS A PAGAR RD\$ 296,000</b>	<b>TOTAL DR-CAFTA RD\$370,000</b>

DIFERENCIA ANTES Y DESPUES DR-CAFTA RD\$ 74,000 MAS QUE ANTES, ADEMAS DE SERVICIOS ADUANEROS (US100 o RD\$5,450) COMO SE PUEDE OBSERVAR HOY UN AUTOMOVIL PAGA MAS IMPUESTOS, POR LO QUE REALMENTE EL GOBIERNO RECAUDA MAS, SE HA DADO UNA TRASLACION DE MUCHOS IMPUESTOS DEL CE AL CI. PRIMERA PLACA, ITBIS, COMISION CAMBIARIA, ISC, CO2, VER TODAS LAS REFORMAS 2000-2012.  
Fuente: Manuel Mercedes 2018.

**Fuente:** Elaborada por el sustentante con informaciones del de la DGII y DGA 2018.

Como se puede observar en la medida que los gobiernos dejan de recaudar impuestos como consecuencia de los acuerdos y tratados de libre comercio, por lo regular se ven obligados a realizar una reforma tributaria para compensar por aquellos montos perdidos o dejados de recaudar.

En el caso que se presenta en el cuadro anterior, los vehículos a partir de la entrada en vigencia del DR-CAFTA fruto de las desgravaciones arancelarias, se incrementó la tasa del ITBIS de un 8% en el año 2000 a un 18% en el año 2018, más la creación del impuesto a la primera placa de un 17% y del CO2, (0-3%), lo que ha hecho posible que hoy, con arancel 0%, un auto pague un monto mayor que antes de la entrada en vigencia de desgravación del año 2010.

Gráfica No. 21

**RECAUDACIONES HISTORICA DE LAS ADUANAS DOMINICANAS EN EL PERIODO DE ESTUDIO SIGLO XXI Y APOORTE AL SISTEMA TRIBUTARIO Y PRESUPUESTO EMPRESARIAL**

ANOS	RECAUDACIONES 628,365,670,959	VAR %
2002	21,036,609,902	18.77%
2003	24,985,469,283	18.32%
2004	43,054,660,691	34.83%
2005	58,050,676,050	11.15%
2006	51,575,448,826	-12.06%
2007	54,306,017,032	10.07%
2008	59,774,059,183	9.68%
2009	50,162,416,397	-21.25%
2010	60,823,178,962	11.13%
2011	67,593,276,575	11.51%
2012	64,543,809,079	4.46%
2013	72,460,048,977	18.75%
2014	82,351,223,120	13.88
2015	96,507,891,422	17.07
2016	107,089,129,134	11.45
2017	116,190,291,206	8.41

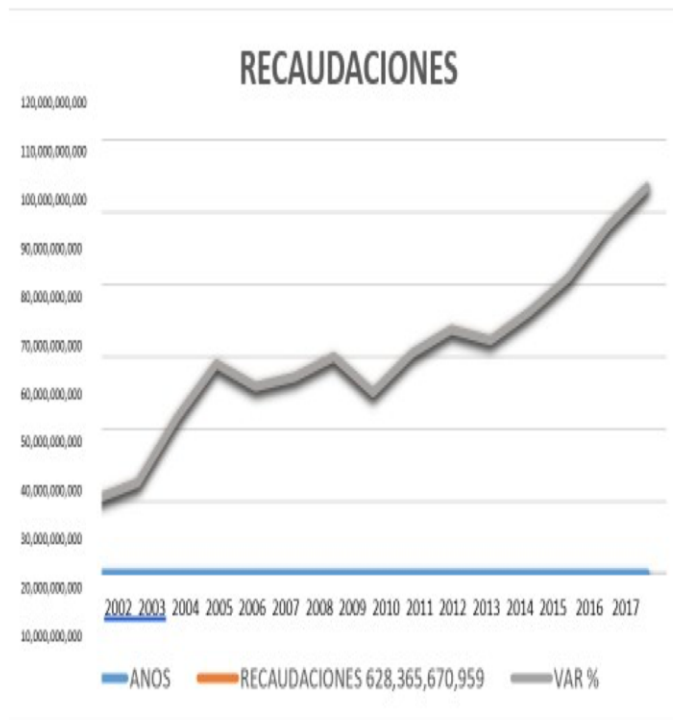
2018 RD\$ 137,000 STD 22 -24%

2019 RD\$ 144,000 PND 12-14 %

2020 RD\$ 128,000 APORTES DGA

2021 RD\$ 174,000

2022 RD\$ 231,000



Valores en miles de millones de RD\$

**Fuente:** Elaborado por el sustentante con informaciones de la Dirección general de aduanas DGA 2023.

Como se puede observar en la gráfica No.21 (imagen anterior), las aduanas dominicanas han mantenido un orden ascendente en gran parte del periodo de estudio, esto en virtud de la dinamización de las exportaciones a partir del crecimiento de la economía y el consumo de bienes importados del extranjero, a esto se le suma además el incremento de algunos componentes de la base imponible valor CIF, como ha sucedido en los últimos dos años con el tema de los fletes.

En otro orden, se observa una reducción en las recaudaciones del año 2020 a consecuencias de la pandemia del COVID- 19. Aunque las aduanas dominicanas promueven la facilitación del comercio exterior y la integración económica, aun persiste el firme intereses y decisión de recaudar impuestos para responder a la demanda del sistema tributarios 23% y del presupuesto nacional 13% aproximadamente.

#### **4.9 Proceso de Aforo y desaduanamiento de mercancías objeto de comercio exterior**

Las operaciones de las aduanas en los puertos se inician con la recepción del operador portuario del buque y las mercancías que son objeto de comercio exterior de acuerdo a los distintos regímenes y operaciones aduaneras.

Las prácticas consisten en una operación única en la que las Aduanas a través del funcionario designado, verifica y examina la declaración y/o la mercancía. También comprueba que su descripción y clasificación arancelaria, su valuación, la fijación de la alícuota de los derechos e impuestos y la aplicación de las leyes correspondientes, han sido correctamente propuestas por el declarante, de conformidad con las normativas vigentes y en los casos contrarios, se procede a la debida corrección u observación.

En el aforo se debe verificar la información contenida en la declaración, en relación con los aspectos siguientes:

Descripción de la mercancía solicitada para despacho

- Clasificación arancelaria
- Valor aduanero de la mercancía
- País de Origen
- Determinación de derechos y demás gravámenes aplicables o de los que pudiera estar exenta
- Correcciones y observaciones a los datos declarados, conforme a la reglamentación vigente
- Aplicación de eventuales multas y recargos por infracciones tributarias

En la práctica aduanera, el aforo es una operación técnica que se inicia desde el momento en que el expediente de la declaración se le asigna al oficial verificador y concluye con la determinación de los derechos, tasas y demás gravámenes aplicables a las mercaderías presentadas ante aduanas.

En las Administraciones de Aduanas principales y más importantes, como las del Puerto de Rio Haina Oriental y la del Puerto Multimodal Caucedo, la del Puerto de Santo Domingo, la del Puerto de Puerto Plata y la del Aeropuerto Internacional de las Américas, existe el

Departamento de Aforo, que es el responsable de ejecutar esa operación; pero en otras Oficinas o Colecturías, las funciones del aforo están compartidas entre las Secciones de Verificación y de Informática.

**El aforo puede clasificarse en:**

- A) Reconocimiento físico de la mercancía
- B) Documental
- C) Mixto: Documental y Físico

#### **4.10 Relación de la Dirección General de Aduanas (DGA) y la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM)**

Hasta el año 1970 en República Dominicana funcionaba la institución “Aduanas y Puertos”, es decir, que la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM), no existía, las aduanas tenían el cometido de administrar las recaudaciones de los impuestos del comercio exterior y el control de la entrada y salida de las mercancías y además, los servicios portuarios, es decir, las asistencias a los buques y la seguridad del puerto y las operaciones de las maquinarias y equipos.

Para responder a la exigencia de los distintos grupos de interés del comercio exterior dominicano y de los organismos internacionales, como la Organización Marítima Internacional (OMI), en cumplimiento de los convenios de SOLAS, MARPOL, en el año 1970, el Congreso Nacional evacuó y el poder ejecutivo promulgó la Ley No.70-70 del año 1970 que crea la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM).

A partir de esta ley, se crea la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM), que separa las funciones de las aduanas dominicanas y la Autoridad Portuaria, en tal sentido, desde la fecha y hasta la actualidad, las aduanas tienen entre otras funciones, la de facilitación del comercio, las recaudaciones del comercio exterior y el control de la entrada y salida de mercancías, y la Autoridad Portuaria por su parte, es solamente responsable de la seguridad de las maquinarias y mercancías en puertos, así como de las asistencias y servicios generales a los operadores y en especial, a las navieras. Entre los principales servicios están: Practicaje, Remolque, Amarre, Suministros de agua, combustible, limpieza, carga y descarga de contenedores, mercancías, cargas sueltas, al granel, combustibles entre otros, de acuerdo con la naturaleza y perfil del buque y los servicios que contraten las agencias y navieras.

Las buenas relaciones y conexión operativa de las aduanas y la Autoridad Portuaria, son de suma importancia para que se pueda ejercer la misión de facilitación del comercio, esto, en virtud de que por más eficiente que sea una de las dos, sin la respuesta rápida de la otra, la eficiencia y eficacia de las operaciones de exportación e importación y en especial la de desaduanamiento.

En el caso de República Dominicana en los últimos años ha habido un avance significativo, dado que las aduanas han empujado a la APORDOM a la modernidad y sobre todo, se ha realizado por las empresas que bajo concesión y privatización operan los principales puertos como los Puertos de Haina y Caucedo, donde se mueve más del 80% del comercio exterior dominicano.

Para responder a la principal misión y función de la Dirección General de Aduanas (DGA) y por lo tanto, de la Autoridad Portuaria (APORDOM y demás instituciones gubernamentales que operan en las infraestructuras portuarias, entre ellas el Ministerio de Agricultura (MA), el Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social (MSPAS), la Dirección Nacional de Control de Drogas (DNCD), el Ministerio de Defensa (MD), entre otros ministerios, direcciones, agencias navieras, navieras, operadoras portuarias, consolidadoras, agencias de aduanas, empresas de trasportes, empresas de servicios a las embarcaciones, y otras, son parte importante para el proceso de exportación e importación y, sobre todo, el proceso logístico en general, desde la llegada del buque al puerto, hasta la llegada de la mercancías a las instalaciones del consignatario exportador o importador.

En todo este proceso las aduanas requieren el acompañamiento de las demás instituciones y que respondan a los parámetros y fundamentos de la facilitación del comercio exterior y donde el proceso de aforo y desaduanamiento regularmente es el más tedioso o de mayor atención, el cual inicia con la entrega del manifiesto de embarque a las autoridades de las aduanas y portuaria, luego la declaración del consignatario que conlleva llenar el DUA, con los datos de la factura y el Conocimiento de embarque (BL) y otros documentos dependiendo del producto y el medio de transporte, luego la verificación, la liquidación, el despacho y finalmente la fiscalización.

Históricamente los procesos de exportaciones, importaciones, aforo y desaduanamiento han estado sujeto a variaciones en virtud de la implementación de herramientas tecnológicas,

acuerdos y tratados comerciales, es decir, a la aplicación de la modernización en virtud de estar orientado a la facilitación del comercio exterior dominicano respondiendo a los organismos internacionales en función de la reducción de costos y de más recursos que respondan a los mas altos niveles de productividad combinando la eficacia y la eficiencia para que los grupos de intereses alcancen los grados de competitividad en mundo cada vez más integrado, abierto y globalizado.

En caso de las compras por internet, como se ilustra en la imagen más abajo, se inicia con una cotización, luego la selección de la mercancía, el pago, finalmente el retiro de los productos por el consignatario o su representante, en el punto y las condiciones acordadas entre las partes o los incoterms y sustentado por el decreto 402-05 y la norma 01-18.

Cuando se trata de importaciones de grandes volúmenes y que por lo regular se utiliza el medio de transporte marítimo, el proceso de importación inicia haciendo cotizaciones, selección de la compra, el pago por medio de transferencia, carta de crédito o cualquier otro medio dependiendo el volumen y costo de la compra, como la modalidad de pago establecida, teniendo como documentos principales la facturas, conocimiento de embarque BL, entre otros dependiendo el tipo de mercancía. En esta modalidad también se establece el acuerdo de entrega o responsabilidad entre las partes, fundamentados por (Reglas internacionales 2020 de Incoterms con sus cuatro grupos (E, F, C, D).

**PASOS PARA LA COMPRA POR INTERNET  
Y OPERACIONES DE LOS COURIER  
(Vendedor, Comprador, Courier)**

- 1. Cotización.**
- 2. Orden de compra.**
- 3. Medio de pago**
- 4. Factura comercial FOB**
- 5. Medios de transporte:  
Courier ( Costo por libra).**
- 6. Reglas de Incoterms**

**PROCESO DE AFORO Y DESADUANAMIENTO  
(Embarcador, consignatario y autoridades competentes)**

- 1. Presentación del Manifiesto de carga (Línea N/A)**
- 2. Retirar el Conocimiento de Embarque BL ( X)**
- 3. Declaración ( BL, DUA, FACTURA) (Clientes, m)**
- 4. Verificación (Comisión, X/M, DGA, Hit, DNCD..)**
- 5. Valoración/Liquidación: Hoja liquidación**
- 6. Revisión (Comité Técnico de revisión DGA)**
- 7. Pago de los impuestos y tasas**
- 8. Despacho /Levante**
- 9. Registro y archivo de todas las informaciones**
- 10. Fiscalización (PRIORI, CONCURRENTES POSTERIORI) DGA**

Notas: 1. En este proceso de importación participan varios entes relacionados con la acción de comercio internacional y exterior, entre los cuales se destacan, vendedor (exportador), comprador (importador) , transportista, la gestión aduanera, aeroportuaria y portuaria y los demás procesos y componentes logísticos relacionados al medio de transporte y tipos de mercancías, destacándose la documentación y los diversos costo y pagos. Este proceso esta Sistema en el Sistema Integrado de Gestión Aduanera (SIGA), para la Hugo Manuel Mercedes, MBA facilitación del comercio

**Fuente:**

Elaborado por el sustentante con informaciones de la DGA, DPWORLD, HIT, APORDOM.

Después de todo el proceso de compra, se produce la llegada del buque al puerto, el cual debió o debe enviarse el conocimiento de embarque, el cual contiene todas las informaciones de las mercancías y la tripulación del buque, incluyendo los víveres y lastres, al menos 24 horas antes de su llegada para que el operador logístico establezca la programación del manejo de la carga a su llegada con los más altos niveles de productividad para evitar incrementar los costos operativos. Tan pronto el capitán recibe la orden de descarga, se activan las instituciones que participan en el proceso de recepción, manipulación, aforo y desaduanamiento de las mercancías objeto de comercio internacional y exterior del país.

Estas informaciones son el resultado de la experiencias teóricas y prácticas del sustentante por sus labores y acciones en el contexto del comercio exterior dominicano y con el apoyo de las aduanas, operadores portuarios HIT, DPOWORLD y la Autoridad Portuaria Apordom.



**CAPITULO V.**  
**ASPECTOS FUNDAMENTALES DE LA TECNOLOGIA ADUANERA DE**  
**LA REPÚBLICA DOMINICANA**

## **Introducción.**

El comercio internacional es reconocido como un poderoso instrumento para estimular el progreso económico y aliviar la pobreza. El comercio es un motor de crecimiento que genera empleos, reduce la pobreza y aumenta las oportunidades (Banco Mundial, 2021).

Para un país insular como lo es República Dominicana, con un tamaño de mercado relativamente pequeño, el papel del comercio internacional en el crecimiento económico nacional es aún más importante y de un impacto mayor, porque las exportaciones de mercaderías comercialmente hablando, sirven como fuente vital de generación de ingresos y de divisas e inciden significativamente en la creación de y nivel de empleo. Por ende, a la luz del aumento significativo de los flujos comerciales, existe una clara e incuestionable necesidad de actualizar y agilizar los procedimientos aduaneros nacionales e internacionales para reducir el tiempo y el costo del comercio., impactando en la competitividad del país vis avis otros países.

En el año 2010, la Dirección General de Aduanas (DGA), adoptó por primera vez una plataforma en las aduanas llamada SIGA (Sistema Integrado de Gestión de Aduanas) (BCIE, 2022), desarrollada por un consorcio tecnológico de Corea del Sur.

A lo largo de los años, el sistema demostró ser eficiente y ha ayudado a la Dirección General de Aduanas a cumplir con sus responsabilidades fiscales y de control de manera más efectiva (Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE) y Fondo Fiduciario de Donante Único Corea, (BCIE, 2021).

“La pandemia de COVID-19 sin embargo, demostró la necesidad de “optimizar los sectores logísticos”. Conseguir que en materia de estos sectores, se llegue a la situación óptima o se den los mejores resultados posibles. Dada esta circunstancia, con esta iniciativa se prevé alcanzar esa visión integradora para el fortalecimiento del mercado y la competitividad regional, así como mejorar los procesos y tecnologías de las gestiones aduaneras, contribuyendo para la región, al incremento en el volumen del comercio, la mayor recaudación de impuestos y un aumento en las actividades portuarias, lo que indudablemente generará mayor productividad económica y más oportunidades de empleo en el país”, expresó el presidente ejecutivo del Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), Dr. Dante Mossi (BCIE, 2022).

Con el objetivo de respaldar una ruta estratégica para la modernización del Sistema de Gestión Aduanera y de su infraestructura tecnológica en República Dominicana, el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE) aprobó una Cooperación Técnica no reembolsable por US\$450,000 proveniente del Fondo Fiduciario de Donante Único Corea-BCIE (KTF) (BCIE, 2021).

Mediante este apoyo se ha evaluado el sistema de gestión aduanera con la identificación de restricciones y limitaciones que puedan existir en la actualidad, también se realiza un análisis técnico y financiero de los escenarios a ejecutarse para su modernización, así como llevar a cabo los adecuados procesos con el fin de obtener las mejores prácticas internacionales relacionadas con políticas, regulaciones y modelos aduaneros estratégicos y de gobernanza, que contribuyan al fortalecimiento de las capacidades y transferencia de conocimientos al personal clave de la Dirección General de Aduanas dominicana.

Con la realización de la Cooperación Técnica, también se espera obtener una evaluación integral de la actual infraestructura aduanera y en base a los hallazgos obtenidos, se desarrollaría una hoja de ruta estratégica en la materia por la República de Corea del Sur para la mejora y una gestión sostenible en línea con las tecnologías puestas en práctica y los mejores ejercicios internacionales.

Asimismo, y como parte de una visión integradora, se busca contribuir al fortalecimiento de la competitividad regional y la promoción como un mercado integrado, para mejorar la eficiencia, la transparencia y la sostenibilidad de los servicios y la administración de aduanas en República Dominicana.

En el proceso de transformación tecnológica, la DGA moderniza el corazón del sistema operativo que analiza todas las mercancías importadas y exportadas del país. Por ello, la Dirección General de Aduanas anunció la apertura del proceso de licitación para la obtención de un nuevo y versión de última generación del software del Sistema Integrado de Gestión Aduanera (SIGA), que permitirá agilizar las operaciones de despacho de mercancías para la importación y exportación en los puertos y pasos fronterizos del país (DGA, 2022d).

Eduardo Yayo Sanz Lovatón, actual director general de las Aduanas dominicanas, resaltó que, es el primer paso para que República Dominicana se convierta en un “Hub logístico de clase mundial”, que radica justamente en cambiar el corazón de este sistema operativo, con

miras a controlar de forma automatizada, rápida y efectiva el proceso de supervisión, control y fiscalización del levante de mercancías.

El SIGA debe readaptarse a la dinámica y creciente realidad aduanera de hoy. El cambio de este nuevo sistema deberá integrar las mejores prácticas implementadas en otros mercados, dotar de mayor transparencia las operaciones aduaneras y adaptarse a la transformación digital de la cadena logística, reveló Sanz Lovatón. Así mismo, el director general de la DGA hizo hincapié en que esta plataforma estaría administrada de forma exclusiva por la DGA, un beneficio que permitirá dotar de mayor confidencialidad de la data crítica, lo que reducirá el riesgo de afrontar la fuga de información sensible.

Esta nueva plataforma, además, dotaría a la institución de una total autonomía de gestión para controlar, desarrollar y configurar todos los cambios que se requieran en el sistema, sin la necesidad de intervención de terceros (EIDía, 2022).

Sanz Lovatón puntualizó igualmente que, a raíz de la promulgación de la Ley de Aduanas 168-21 de 2021, que sustituyó una legislación que databa de más de 68 años de antigüedad, se hace impostergable contar con un sistema que se adapte a las necesidades tecnológicas y estructurales reales de la DGA, incluyendo el programa de Despacho en 24 Horas. Resaltó, además, que el nuevo sistema aumentaría la competitividad nacional y permitirá analizar con mayor transparencia y agilidad de procesamiento las “Declaraciones Únicas Aduaneras”, los permisos y otros procesos que intervienen en el despacho de mercancías.

Por su parte, Daniel Peña, subdirector de Tecnología de la DGA, explicó que el actual sistema fue actualizado por última vez en el año 2010, fecha en que fue instalado (EIDía, 2022). Consideró igualmente el subdirector que, un sistema tecnológico tributario que maneja operaciones superiores a los RD\$ mil millones de pesos (RD\$1,000,000,000) diarios, amerita ser actualizado para seguir cumpliendo con ese propósito, y con la visión de seguir posicionando al país como un Hub logístico regional.

“Todos los que estamos aquí tenemos teléfonos inteligentes comentó, y sabemos que las aplicaciones que usamos son frecuentemente actualizadas por los fabricantes, imagínense un sistema tecnológico tributario que administra más de mil millones de pesos diarios, es necesario actualizarlo”, añadió Peña.

El SIGA es la herramienta tecnológica que se utilizó desde 2010 para automatizar las operaciones aduaneras en puertos, aeropuertos, pasos fronterizos y parques de zonas francas. La capacidad de procesamiento, infraestructura tecnológica y operatividad de este sistema, actualmente no se corresponden con el crecimiento exponencial experimentado en el comercio electrónico y las operaciones de importación y exportación de productos en los últimos años (DGA, 2022f).

## **5.1 Papel estratégico de la tecnología de información (TI) en las aduanas**

La globalización de los mercados mundiales ha repercutido considerablemente en la apertura de los mercados y el comercio de los países, sustentado entre otras variables e indicadores, en los acuerdos y tratados de libre comercio, en los niveles de exigencia de los entes participantes del comercio internacional o exterior en particular de cada país.

Estas circunstancias han exigido la reducción de costos y la maximización de los recursos. En este contexto, la tecnología representa una excelente estrategia para responder a tan importante problemática y desafío. La tecnología ha representado un recurso fundamental para el desarrollo y alcance de la globalización en todo el mundo, y ahora se espera que las autoridades presten servicios públicos de manera electrónica.

En la Aduana, este proceso inició antes que en la mayoría de las otras instituciones del gobierno. Era natural que las Aduanas, con sus responsabilidades clave para el control de bienes, la recaudación de impuestos y la aplicación de la Ley en la frontera, empezaran lo antes posible a utilizar sistemas de automatización, inicialmente, para controlar la inspección y el examen de los bienes, y la recolección de la carga o tributos.

Cuando la tecnología en la aduana era mínima, o prácticamente inexistente, y cuando todavía se necesitaba la presentación física del papel por parte de los declarantes o sus representantes en un lugar y momento conveniente, especificado por Aduanas, y luego que las administraciones de aduanas comenzaron a utilizar las tecnologías de información y la comunicación (TIC) para cambiar el proceso de la inspección de mercancías a información relevante sobre declaraciones de importación y exportación en papel, descubrieron que, también podían reducir las irregularidades que cometían los comerciantes para enviar numerosas copias de documentos en papel "originales", porque la información clave estaba siendo capturada por

un sistema automatizado, que no solo podía validar y procesar datos, sino también que era capaz de almacenarlos a un costo muy inferior y competitivo al de almacenar registros en papel.

Posteriormente, con los avances en TIC, nació y se creó la posibilidad de una comunicación directa e instantánea. Esta tecnología transformó las estructuras y las normas procesales prevalecientes, usualmente burocráticas, costosas, inseguras, e ineficientes. Por ejemplo, la Aduana podría separar la liberación de la autorización, podría procesar la información electrónica recibida con mucha antelación y, a la mercancía le podría dar a las Aduanas toda la información necesaria para aplicar los debidos controles.

La organización aduanera moderna tiene un alto grado de dependencia en la aplicación de las tecnologías de la información y la comunicación (TIC.), por ende, la demanda por parte de los interesados para lograr una mayor efectividad en la facilitación del comercio y el cumplimiento continúa impulsando a las Aduanas a realizar nuevas inversiones en proyectos e iniciativas basados en TIC. También, los sistemas avanzados para la gestión de riesgos y la Ventanilla Única incluyen tecnologías sofisticadas y exigen grandes y complejas inversiones en hardware, software y sus servicios.

En algunas de las anteriores administraciones de aduanas, los sistemas heredados se siguieron utilizando por diversos motivos. A pesar de que estos sistemas ya eran considerados obsoletos, es decir, su utilización estaba por encima de su vida útil para el soporte provisto por sus proveedores, las administraciones anteriores habían estado obligadas a operarlos y además, mantenerlos en buena forma, con el fin de lograr un desempeño relativamente satisfactorio para facilitar el comercio.

Según algunas estimaciones, para las organizaciones de grandes empresas que se dedican a los servicios, el gasto operativo en tecnología de la información es el segundo más importante, después de la inversión en el talento humano, que representa entre el 5 y 7 por ciento del gasto operativo total anual de las empresas. En la economía y en las finanzas empresariales es considerado un costo o una inversión al incidir considerablemente en la reducción de procesos y por su contribución a la maximización de recursos, al lograr economías de escala.

Tradicionalmente, las TIC se habían tratado como un servicio de soporte, o un tipo de habilitador, pero, en los últimos tiempos esta consideración o visión ha cambiado, ahora se

reconocen como el motor para producir cambios transformacionales importantes y una forma crucial para mantener una ventaja competitiva.

## **5.2 Sistema de gestión de información aduanera (SIGA) y áreas de aplicación**

El Sistema Integrado de Gestión Aduanera (SIGA), utilizado por la Dirección General de Aduanas (DGA), fue diseñado principalmente para apoyar los procesos de importación y exportación, para acelerar las transacciones y para reducir los costos involucrados en el comercio internacional. Esta solución soporta el pago de impuestos aduanales por vía electrónica. Otros beneficios o ventajas adicionales de este sistema son: (1) la mejora la conformidad con los requisitos legales que rigen el comercio internacional, (2) facilita una mayor cooperación en materia de procesos aduanales, tránsito y presentación, clasificación, comunicación electrónica e impresión de documentos. En definitiva, este sistema ayuda a la Dirección General de Aduanas a cumplir con su misión, y con sus responsabilidades fiscales y de control de forma más eficaz.

Existen muchas áreas en las que la utilización de la tecnología puede beneficiar a las Aduanas. En este sentido, la Organización Mundial de Aduanas (OMA) en su publicación de “Kyoto revisado estable”, ha establecido una serie de directrices y herramientas de orientación con el objetivo de contribuir a la gestión de una aduana eficiente y al desarrollo del comercio e intercambios simplificados.

El Convenio de Kyoto Revisado (CKR) es el principal convenio de facilitación del comercio aduanero. El Convenio de Kyoto Revisado es una revisión y actualización del Convenio Internacional sobre la Simplificación y la Armonización de Procedimientos Aduaneros (Convenio de Kyoto) que fue adoptado en 1973-1974. El CKR busca facilitar el comercio armonizando y simplificando los procedimientos y las prácticas aduaneras.

El convenio fue elaborado por la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y entró en vigor el 3 de febrero de 2006. Es una revisión y actualización del Convenio Internacional sobre la Simplificación y la Armonización de Procedimientos Aduaneros (Convenio de Kyoto) que fue adoptado en 1973-1974. El CKR busca facilitar el comercio armonizando y simplificando los procedimientos y las prácticas aduaneras. Para lograrlo, el Convenio proporciona estándares y prácticas recomendadas para los procedimientos y técnicas aduaneras modernas.

Los países que deseen convertirse en partes contratantes de este convenio internacional, deben aceptar el Cuerpo y el Anexo General del CKR, que son vinculantes. El Anexo General del CKR compromete a las partes contratantes a los siguientes principios fundamentales:

- transparencia y previsibilidad de las acciones que realiza la Aduana,
- estandarización y simplificación de la declaración de mercancías y los documentos de soporte,
- procedimientos simplificados para los operadores autorizados,
- máxima utilización de la tecnología de la información,
- mínimos controles aduaneros necesarios para garantizar el cumplimiento con las reglamentaciones,
- uso de la administración de riesgos y controles por auditoría,
- intervenciones coordinadas con otras entidades fronterizas, y
- colaboración con el sector comercial.

El secretario general de la OMA es el depositario del Convenio. Los países deben depositar su instrumento de adhesión o ratificación con el secretario general del Consejo. El Convenio es administrado por el Comité de Administración del CKR cuyos miembros son las partes contratantes. Solo las partes contratantes tienen derecho a voto, pero todos los demás pueden participar como observadores. El Comité de Administración no cuenta con una función fiscalizadora o de resolución de disputas en caso de que una parte contratante incumpla con los estándares contenidos en el CKR. Los países que se adhieren a este Convenio cuentan con tres años para implementar los estándares y cinco años para implementar los estándares de transición que están contenidos en el Anexo General y en los anexos específicos que aceptaron.

La OMA promueve la implementación del Convenio a través de iniciativas que elevan la concientización, que capacitan y que construyen capacidad. Para julio de 2012, el SA contaba con 84 partes contratantes.



GUÍA DE IMPLEMENTACIÓN  
DE LA FACILITACIÓN DEL  
**COMERCIO**



**Directrices de Kyoto relativas a las TIC de la OMA**

<p><b>Autor/Fuente:</b></p> <p><b>Año de adopción/publicación:</b></p> <p><b>Enlace al documento en el Internet:</b></p>	<p><b>-Organización Mundial de Aduanas (OMA)</b></p> <p><b>-Las directrices se actualizan de manera regular</b></p> <p><b>-Las directrices son de libre disposición solo para las administraciones miembros de la OMA.</b></p>
<p><b>Objetivo:</b></p>	<p><b>Auxiliar a las administraciones aduaneras en la planeación, implementación y administración de la tecnología de la información de los procedimientos de negocio centrales como el despacho, la recaudación de derechos y la administración de riesgos.</b></p>
<p><b>Resumen:</b></p>	<p><b>Las Directrices identifican las principales áreas de comercio donde se considera viable la aplicación de las TI. Las Directrices abordan diversas áreas que incluyen requisitos y temas jurídicos, seguridad, consultas con el cliente y una breve explicación de diversos protocolos de comunicación. Las Directrices de Kyoto relativas a las TIC no incluyen soluciones de hardware ni de software.</b></p>
<p><b>Automatización de la Aduana</b></p> <p>Definición/Alcance</p>	<p>La automatización de las aduanas describe la aplicación de las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) para cumplir la misión encomendada a la Aduana.</p> <p>Pueden dar soporte al proceso de despacho entero – desde la presentación, aceptación y procesamiento de las declaraciones de carga y de mercancías para la importación, exportación y en tránsito, al pago de impuestos y derechos aplicables, hasta la liberación de las mercancías del control aduanero – o solo a una parte de éste. La automatización aduanera ofrece nuevas capacidades para las administraciones como el procesamiento previo al arribo y liberación automatizada de las fianzas y garantías. Puede facilitar el uso de la administración de riesgos y de la selectividad basada en el riesgo, así como la recopilación de datos para propósito de informes estadísticos de comercio exterior.</p>
<p><b>Planteamiento del problema</b></p>	<p>La lista de problemas asociados con una insuficiente automatización aduanera o con proyectos de automatización aduanera es larga.</p> <p>Los problemas mas importantes que afectan la facilitación del comercio son:</p>

	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. El procesamiento manual de las declaraciones de carga y de mercancías basadas en papel requiere mucho tiempo. Como las administraciones que lo llevan a cabo carecen muchas veces de un número suficiente de personal capacitado, ese procesamiento manual no podrá manejar crecientes volúmenes de comercio internacional.</li> <li>2. Se requieren múltiples intervenciones manuales y contactos cara a cara en las ventanillas de atención entre los comerciantes/agentes y los funcionarios aduaneros lo que, aunado al pago en efectivo de los impuestos y derechos, a menudo crea oportunidades para llevar a cabo prácticas corruptas y, por consiguiente, obstaculiza el comercio y el desarrollo. Consecuentemente, las administraciones aduaneras que operan manualmente sin automatización dificultan el desarrollo económico de un país.</li> <li>3. Las administraciones aduaneras que aplican sistemas de TI con frecuencia siguen requiriendo la presentación subsecuente de declaraciones impresas, ya que aún necesitan la firma manuscrita. En vez de proporcionar los beneficios de un ambiente sin papel, estas administraciones duplican los requisitos (y los costos) al requerir que se entreguen los documentos impresos además de presentar su declaración electrónica.</li> <li>4. Los proyectos de automatización aduanera son iniciativas muy complejas, que requieren las habilidades analíticas y de administración de proyecto necesarias para administrar y especificar correctamente los requisitos técnicos y de los usuarios, y para desarrollar y lograr la implementación y el plan de ejecución y mantener por buen camino el proyecto completo. En muchos países las administraciones aduaneras carecen de las habilidades para administrar bien proyectos de transformación de gran escala. Consecuentemente, los proyectos no se completan en muchas ocasiones y los sistemas no operan a tiempo ni están dentro del presupuesto.</li> </ol>
<p>Guía de Implementación</p>	<p>Las normas 3.18 (documentos de soporte), 3.21 (declaración), 6.9 (control aduanero) y 7.1 (general) del Convenio de Kyoto Revisado (CKR) requiere el uso de la TI y de medios electrónicos para la operación aduanera.</p> <p><b>La Norma 7.4 de la CKR también requiere que la Aduana establezca el marco jurídico propicio necesario, incluyendo los medios electrónicos de autenticación (p. ej., firmas digitales).</b></p> <p>Las Directrices del Convenio de Kyoto para la TIC proporcionan muchos detalles sobre la autenticación aduanera y la administración de proyectos.</p> <p>La lista de temas cubiertos en estas Directrices incluye: las áreas de aplicación de TIC (p. ej., procesamiento de declaraciones, liberación, pago electrónico, tránsito, estadísticas de comercio, aplicación); procesos de desarrollo de sistemas, administración de proyectos y</p>

	<p>administración del cambio; seguridad de la TIC; tercerización en la Aduana; aspectos jurídicos relacionados a la TIC; y muchos otros.</p> <p>Cualquier proyecto de automatización aduanera que busque implementar el Convenio de Kyoto Revisado también deberá aplicar el Modelo de Datos de la OMA, como la norma para los mensajes electrónicos y estándares de datos. Tal proyecto requerirá una revisión y, en muchos casos, una reestructura de los procesos y procedimientos aduaneros existentes, así como la armonización de los distintos requisitos de datos de todas las entidades fronterizas nacionales pertinentes en un solo sistema de datos nacionales. Sobre todo, estos proyectos requerirán de liderazgo para administrar estos cambios.</p> <p>Sin embargo, muy pocas administraciones aduaneras cuentan con la habilidad y la capacidad técnica para desarrollar por sí solas un proyecto de automatización aduanera. Para muchas administraciones aduaneras resulta indispensable establecer un equipo profesional de TI que tenga la capacidad de administrar los requisitos humanos y técnicos y que cuente con suficientes habilidades para la administración de contratos y de proyectos a fin de asumir la responsabilidad general y proporcionar el liderazgo que requiere un proyecto de TI. Asimismo, la Aduana debe considerar invitar a las partes interesadas del sector de TI a nivel nacional e internacional y a los proveedores de servicio presentes en el mercado para que ofrezcan servicios de asistencia técnica para el desarrollo y la implementación oportuna de un sistema de TI aduanera. Están disponibles en el mercado diferentes soluciones comerciales de TI aduanera. Si bien estas soluciones pueden requerir cierta adaptación a los requerimientos nacionales específicos, permitirán reducir de manera significativa el riesgo de desarrollar un proyecto desde cero.</p> <p>Existen muchos ejemplos exitosos de un mejor desempeño derivado de la automatización y modernización aduanera. Por ejemplo, el proyecto "eDouane" en Luxemburgo que inició en 2007 y se completó en 2009/10. Durante ese tiempo, la Aduana de Luxemburgo pasó del lugar 15 en 2007 al primer lugar en 2010 en el Informe Doing Business del Banco Mundial.</p>
<p>Información adicional (referencias, ejemplos)</p>	<p>La OMA publicó las Directrices Kyoto de la TIC en un sitio web para miembros protegido por contraseña. Las partes interesadas deben ponerse en contacto con su administración de aduanas nacional.</p> <p>La OMA organiza regularmente exhibiciones internacionales de TIC, donde los proveedores de soluciones de TI aduanera presentan sus sistemas.</p>

La publicación de Kyoto revisado, en el anexo del capítulo 7, presenta una recopilación de buenas prácticas utilizadas internacionalmente y las directrices sobre los principales procesos y procedimientos de aduanas que debería cubrir un sistema de información y gestión aduanera. Estos, se muestran a continuación:

- **Control de Inventario de Carga:** El control de la carga desde el momento de llegada, ha sido pagado o garantizado y que los productos aclarados no presenten muchos problemas para las administraciones. Aduanas debe asegurarse que toda la carga que llega a su territorio puede ser tenida adecuadamente. El proceso de hacer coincidir manualmente los registros en papel para este fin es engorroso y propenso a errores y utiliza mano de obra intensiva. En un sistema de control de la carga automatizada, los datos del manifiesto y datos de la declaración de aduanas se pueden tratar automáticamente. Los datos pueden ser modificados con el fin de registrar cualquier exceso o déficit tras el examen de Aduanas de la remesa. Los datos de carga también se pueden seleccionar contra criterios de selectividad predeterminados con el fin de alertar a los funcionarios de aduanas sobre envíos de alto riesgo.
- **Procesamiento de declaración de bienes (importación y exportación, tránsito, procesamiento de entrada, etc.):** Incluye el procesamiento previo a la llegada/antes de la salida de la carga: El procesamiento de las declaraciones de mercancías de importación y exportación es una de las principales tareas que enfrenta cualquier administración de aduanas y, muchas administraciones han dado cuenta de importantes aumentos de la productividad mediante la automatización de este proceso. Una vez que los datos de la declaración de bienes se han introducido en el sistema informático, serán sometidos a una serie de procesos. Los procesos básicos son: la validación de los datos, la clasificación y origen; la evaluación de riesgos y la selectividad, el control de valor; los cálculos de destino; la recaudación de derechos de aduana, el impuesto al valor agregado (IVA), impuestos especiales, etc.). Durante el transcurso de este procesamiento, el usuario es notificado de cualquier error de los mensajes generados por el sistema y tendrá la oportunidad de hacer correcciones de lugar. También será notificado de cualquier documento de apoyo que pueda ser requerido antes de que las mercancías se puedan eliminar, por ejemplo, las licencias, los certificados de origen, etc.

- **Gestión de licencias, permisos, certificados y otros tipos de notificaciones de liberación en Aduanas:** Un número de productos están sujetos a regulaciones de importación y exportación. Con el fin de aplicar y gestionar estas restricciones, las autoridades emiten licencias, permisos, certificados, etc. Estos documentos contienen la descripción, la categoría y la cantidad o valor de las mercancías que podrían ser importadas o exportadas. Los procesos del ciclo de vida de permisos pueden ser manejados de manera efectiva a través de los sistemas de TIC. Estos procesos incluyen el tema, la utilización, la cancelación y caducidad de los permisos. La utilización de la información contenida en estos tipos de documentos en forma electrónica ayudará a mejorar la gestión de los controles transfronterizos que incluyen restricciones no arancelarias. Esta aplicación es especialmente importante en el contexto del enfoque de ventanilla única como varias otras agencias reguladoras transfronterizas son responsables de la gestión del ciclo de vida de los permisos.
- **Selectividad (incluida la evaluación de riesgos y la focalización);** Este es el proceso que va a determinar si es o no un envío, o la persona particular necesita mirar más de cerca. En un entorno automatizado cuatro filtros de selectividad se pueden aplicar, a saber, perfiles internacionales, nacionales y locales y un sistema de selección al azar. La focalización es una parte del proceso de selectividad que implica la selección para el examen/auditoría de un determinado lote, de pasajeros, de medios de transporte, de una transacción o entidad basado en el análisis de riesgos, perfilado, revisión de documentos, observación y técnicas de cuestionamiento.
- **Procesamiento anticipado de pasajeros (procesos de viajero):** La información Anticipada de Pasajeros (API- siglas en inglés) permite a Aduanas agilizar el procesamiento de pasajeros. Con el fin de gestionar el volumen de pasajeros y una amplia gama de riesgos para gestionar es necesario el uso de las TI y la información anticipada con el fin de permitir a las agencias fronterizas llevar a cabo la evaluación de riesgos previa a la llegada del pasajero al destino. La API le permite la utilización de los métodos más inteligentes y eficientes para comprobar la situación de los pasajeros y sus equipajes - en combinación con otra información, que permita una intervención dirigida. Los mejores datos que reciben las agencias fronterizas - las más eficaces y la intervención. La mayoría

de los pasajeros se pueden beneficiar y con ello, la reducción de la demanda en las agencias fronterizas y en la infraestructura aeroportuaria y contribuir a una mejor experiencia para los pasajeros.

- **Contabilidad de ingresos:** Para muchos, la recaudación de las administraciones de Aduanas es una de sus funciones principales. Por lo tanto, la automatización del proceso de contabilidad de los ingresos es una parte esencial de cualquier sistema informático aduanero integrado. Un sistema de contabilidad de ingresos debe: poseer la cuenta de todos los derechos percibidos, exento/inevitable y reembolsado; proporcionar un mecanismo para la recogida y devolución de los derechos en el momento del despacho; proporcionar un mecanismo para el aplazamiento de pagos de derechos por un período determinado.
- **Estadísticas de comercio exterior:** A medida que la base de datos de declaración también sea la fuente primaria de datos estadísticos de comercio exterior, habrá que tener en cuenta, durante la fase de diseño de la base de datos, estos requisitos.
- **Sistemas de información de gestión de Informes:** En la construcción de un sistema de automatización de las aduanas, las administraciones tienen que desarrollar una instalación que permita la producción automatizada de informes por lotes reformateados en una base diaria, semanal, mensual o anual. También puede ser útil para desarrollar una herramienta de informes ad-hoc que permita que el personal y la administración creen sus propios informes. Una instalación de informes bien diseñado permitirá que la aduana construya sus propios informes basados en los distintos tipos de datos contenidos en los sistemas de aduanas.
- **Almacenamiento de datos:** Las administraciones deben tener en cuenta el requisito legal para el almacenamiento de datos. Los datos almacenados también pueden facilitar el sistema de información diseñado, además de ser útil para la construcción de la evaluación de riesgos y herramientas de aplicación. Dentro de esto, se debe de contar con un sistema de recuperación de datos y de minería de datos, la cual puede hacer que sea posible descubrir tendencias y patrones ocultos en grandes cantidades de datos y por eso, es muy útil para la evaluación de riesgos.

- **Registro de Socios Comerciales y Gestión de Operadores Económicos Autorizados (AEO - siglas en inglés):** El socio comercial, en sistemas de registro, a menudo se desarrollan como parte de un sistema de contabilidad diferida, pero puede ser utilizado para otros fines, por ejemplo, para identificar qué instalaciones especiales, el socio comercial ha sido asignado por la aduana. Un sistema de este tipo normalmente llevará a cabo los detalles básicos de los socios comerciales, tales como:
- **La automatización de oficinas,** como en todas las organizaciones, Aduanas debe llevar a cabo una serie de funciones administrativas. La automatización de oficinas proporciona un soporte uniforme para los procesos más generales y cotidianos de oficina. La automatización de oficinas debe incluir un conjunto equilibrado de herramientas, seleccionadas para satisfacer los requisitos del usuario final. Es importante introducir un entorno de automatización de oficina estándar, que normalmente consiste en, al menos, una interfaz gráfica de usuario (GUI -siglas en inglés), un procesador de textos, y un paquete de hojas de cálculo.
- **El teléfono, como herramienta de la tecnología, puede ser de gran valor.** Cada vez son más las administraciones de aduanas que con la introducción de las infraestructuras de telefonía, se aprestan para apoyar la ejecución de sus programas y proporcionan a sus clientes con respuestas a las preguntas relacionadas con el programa. Se trata de una herramienta tecnológica valiosa que puede ser introducida en un programa sin mayores costos para una administración.
- **Aduana intra y extra-net:** La aparición de las tecnologías de la Internet también ha tenido un impacto positivo en el servicio de Aduanas. Aduanas es cada vez más parte del concepto de gobierno electrónico, ofreciendo todos sus servicios a sus clientes a través de la Internet. El gobierno electrónico acerca la comunicación interna y externa y tiene un gran potencial para racionalizar significativamente la difusión de información oficial, tanto interna como externamente. Si se aplica correctamente el concepto de línea de Aduanas podría mejorar significativamente el servicio a los comerciantes y el público en general. Sin embargo, como con la introducción de la tecnología de la información en general, los beneficios de un sistema automatizado sólo pueden realizarse si se revisan los procedimientos y procesos internos.

- **Un sitio Web de Internet de Aduanas** con acceso público en general ayudará a la administración para facilitar el acceso y la difusión de la información reguladora de Aduanas en el dominio público, especialmente para los viajeros y los participantes en el comercio internacional. El sitio Web también se asegurará de que la información reglamentaria pertinente está siendo puesta a disposición del público de manera rentable y de fácil acceso.

Una Intranet de toda la organización garantizará el acceso a todos los sistemas de un solo terminal (PC) y la gestión de acceso central para todas las herramientas y bases de datos pertinentes. La Intranet, donde toda la información y documentación recibida y preparada por la organización es disponible electrónicamente, reducirá el flujo de papel y los requisitos de almacenamiento de papel y mejorar el flujo de trabajo interno.

### **5.3 Otras consideraciones sobre un sistema automatizado de gestión aduanera**

Idealmente, un sistema automatizado de gestión aduanera tendría que ser capaz de realizar todas estas anteriores funciones. Sin embargo, a pesar de que algunos países han implementado sistemas integrales de este tipo, en otros países, solo algunas funciones se han automatizado o la automatización se limita a un número de puertos de alto volumen o aeropuertos.

Muchas de las aplicaciones señaladas tienen incidencia en otras aplicaciones. Por ejemplo, los datos capturados de las declaraciones de mercancías. Un sistema de procesamiento de declaración podría ser utilizado por un sistema de contabilidad de ingresos para producir cuentas, y por un sistema de estadísticas de comercio exterior para producir estadísticas.

Similarmente, la información almacenada en un sistema de cumplimiento podría ser utilizada por un control de inventario de carga, un sistema de procesamiento de declaración de mercancías o un sistema de procesamiento de pasajeros con fines de control aduanero. En muchos casos los sistemas comparten hardware (procesador central, VDUs, impresoras, red de telecomunicaciones) y archivos informáticos.

No siempre es factible o práctico desarrollar un ordenador de Aduana completa, con un sistema que cubra todos los procesos y procedimientos a la vez. Sin embargo, cuando un sistema está siendo diseñado, cada aspecto debe ser identificado, incluyendo los procesos, las bases de datos y las interacciones entre diferentes procesos y datos.



El sistema debe ser diseñado sobre una base modular. Esto permitirá que distintas partes del sistema se desarrollen en diferentes momentos y se integren con otras partes u otros sistemas, según sea necesario, independientemente de la selección de la aplicación para el lanzamiento de un sistema de TIC, la atención debe tomarse para garantizar que las normas internacionales de datos deban ser utilizadas.

#### **5.4 Evaluación post-implementación del Sistema Integrado de Gestión Aduanera (SIGA)**

La evaluación posterior a la puesta en marcha del sistema es un seguimiento esencial de cualquier proyecto de informatización. Las principales razones para realizar tal supervisión o vigilancia son:

- Determinar hasta qué punto el sistema automatizado ha logrado su objetivo.
- Asegurar que los beneficios tangibles e intangibles esperados se hayan realizado y obtenido.
- Comparar los costos y beneficios reales con los proyectados en la factibilidad.
- Identificar cualquier debilidad en el sistema y recomendar cualquier oportunidad de mejora.

La evaluación posterior a la puesta en funcionamiento, es un elemento vital en el control efectivo del proyecto. Proporciona a la gestión aduanera con una justificación independiente de los costos de desarrollo, junto con una certificación relacionada de los beneficios realizados.

Las evaluaciones posteriores a su accionamiento se realizan generalmente en nombre de la computadora Comité de Dirección, por el comité de proyecto, aunque, en algunos casos, por un comité independiente. El equipo de evaluación puede estar involucrado o, la tarea puede ser realizada por algún otro gobierno o agencia, como el Ministerio de Finanzas o el Tesoro Nacional, que puede requerir una justificación formal para el gasto de los recursos.

Normalmente, una evaluación posterior a la implementación debe ser realizado aproximadamente 6-9 meses después de que el sistema se haya puesto en funcionamiento. Esto da suficiente oportunidad para resolver problemas y para que los usuarios se familiaricen y se acostumbren a los procedimientos modificados.

Tales evaluaciones no deben limitarse a una sola ocasión, sino que, deben repetirse en intervalos de 2-3 años para que el funcionamiento del sistema se mantenga bajo revisión constante.

Aunque cambios menores de diseño, mejoras o adaptaciones, a veces pueden ser recomendados después de la evaluación posterior a la implementación, es raro que los proyectos sean abandonados o cambiados fundamentalmente, a menos que los mecanismos de planificación y control no hayan sido llevados a cabo correctamente.

## **5.5 Dificultades para evaluar los sistemas de gestión de información aduaneros**

Ciertos problemas pueden aparecer o resultar durante la evaluación de los sistemas, lo que puede hacer que la tarea del evaluador se dificulte. Las inversiones en TIC se han disparado en la última década y las percepciones sobre el rendimiento de las inversiones, no sean uniformes. No es raro que algunos miembros de la gerencia ejecutiva de las aduanas desarrollen una actitud crítica hacia los logros de las TIC dentro de la organización y muestren poca de apreciación por los resultados alcanzados.

Otro de los problemas encontrados, es que a menudo existe la ausencia de información histórica adecuada o bien documentada, o la carencia de datos sobre el antiguo sistema manual, sobre el que se pudiera evaluar el rendimiento de los nuevos sistemas. Alguna información sobre el sistema manual podría estar contenida en la factibilidad del informe de estudio, pero esta es frecuentemente inadecuada.

Otra dificultad puede surgir en los usuarios, por razón de tener expectativas poco realistas sobre el nuevo sistema. Si no se educa adecuadamente en los conceptos básicos de computación, los usuarios a veces, pudieran creer que las computadoras pueden resolver todos sus problemas con solo presionar un botón. Pero, esto no sucede en la realidad.

Cambiar los requisitos del usuario también puede traer dificultades. Los usuarios a veces no aprecian que el sistema informático solo pueda ser diseñado sobre la base de una situación tal y como existe en el momento. Si los requisitos varían, entonces, el sistema informático debe ser cambiado, readecuado o rediseñado.

A menudo surge un problema adicional con respecto a la cuantificación de ciertos beneficios del sistema. Por ejemplo, sería difícil cuantificar el beneficio de la informatización aduanera a la economía del país en su conjunto, aunque es propio asumir que algún beneficio traerá y se acumulará.

Finalmente, cuando el sistema está siendo evaluado por un evaluador independiente que no forma parte de la administración de aduanas, el problema pudiera surgir debido a la falta de, o poca familiaridad del área funcional en revisión. Esto a veces puede llevar a que surjan malentendidos.

## **5.6 Aspectos Fundamentales y Evolución de la tecnología aduanera dominicana**

Anterior a la década de los años 1990, la Aduana contaba con una terminal computacional boba, se podría catalogar de “muy limitada”, que solo era utilizada para digitalizar o registrar datos estadísticos, que dio comienzo a la automatización de procesos a través de la utilización de un sistema de gestión aduanera, hecho que evidenció un cambio considerable en los tiempos de despacho de cargas. Con la automatización de los procesos más importantes, estos se fueron tornando más ágiles y fáciles, pasando de 45 días a solo 4 días (DGA, 2023b).

### **5.6.1 Control de entrada y Salida de Mercancía (CESM) (Años 1991-2001)**

A partir del año 1991, la Aduana puso en práctica su primer sistema informático llamado CESM (Control de entrada y Salida de Mercancía). Este sistema fue el que enmarcó a las aduanas dominicanas al desarrollo técnico basado en un proceso que se encargaba de la comprobación y verificación de la descripción de la mercancía, su origen y valor, así como de la confirmación de los derechos a pagar.

### **5.6.2 SIADOM (Años 2001-2010)**

El primero de junio del año 2001, la Aduana dominicana realizó un cambio en la infraestructura tecnológica que serviría de plataforma al sistema informático a través del cual se sostenían todos sus sistemas de procesamiento de datos. Un sistema más acorde con los tiempos, con una orientación de programación visual. Este sistema fue el que permitió que la Aduana diera un gran salto hacia la centralización de los sistemas, el cual tuvo como nombre

“Sistema Aduanero Dominicano (SIADOM)”. Este fue el sistema que creo la cultura electrónica en los usuarios y el mismo fue puesto en operación en el año 2001 y tuvo vigencia hasta el año 2011. Fue un sistema desarrollado en DELPHI, con base de datos SQL. Con este sistema la Aduana implemento el pago por ebanking, manifiesto y declaración vía el internet bajo la administración de Aduanas de Sánchez Barret y Miguel Cocco



**Fuente:** Revista Aduanas (DGA, 05/2011), De los Santos, Rafael, 2016).

La anterior imagen muestra la trascendencia e incidencia de la aplicación de la tecnología de aduanas, sustentada en el Sistema Integrado de Gestión Aduanera (SIGA).

Como se puede observar, en tan solo 20 años, la evolución de las innovaciones en la Aduana Dominicana ha sido significativa, dado que fue posible tener la experiencia de al menos tres sistemas diferentes y de sustanciales mejoras.

Este cambio se realizó con el objetivo principal de controlar y almacenar todas las informaciones relacionadas al proceso aduanero contenidas en varios servidores y ubicarlo y centralizarlo en la Sede Central, para que permitiera tener y acceso a informaciones en tiempo real de todas las transacciones realizadas en las diferentes colecturías de la DGA. Además de la utilización de una herramienta de administración de datos más robusta, actualizada, confiable y segura, y lo más importante, de manera centralizada.

A partir de ese momento, la Aduana ha podido llevar registros más confiables de la información que maneja, pues con la utilización de los sistemas que se han tenido y la definición de una estructura de datos más estandarizada, se ha logrado establecer procesos de forma más definidas y controladas.

### **5.6.3 Proceso de modernización de las aduanas dominicanas**

Llegado el año 2005, se produce un nuevo despertar por el interés de la adopción de nueva tecnología para la modernización de las aduanas dominicanas. De acuerdo con el Ingeniero Heriberto Minaya, en su función de subdirector general de tecnología y comunicaciones, señaló que el proceso de modernización se fundamentó en 3 pilares fundamentales: (1) el talento humano, (2) los procedimientos aduaneros y (3) el sistema informático.

En materia de informática, esto llevó a un análisis íntegro del sistema y sus procesos, al estudio profundo de las leyes, de los reglamentos, de las normas y de las resoluciones en función hasta ese momento. Se proponían a automatizar todos los procesos manuales hasta el 100%, a aplicar el plan estratégico institucional a corto, mediano y largo plazo, lograr la presentación electrónica del manifiesto de carga y la declaración del importador a través de la Web, con disponibilidad permanente. También en lo interno, el plan contempló un programa de apoyo a los aforadores para permitirles la agilización del proceso de verificación combinado con otros elementos importantes, como la aplicación de rayos X para los contenedores, la codificación de barra y la tarjeta electrónica. El propósito fundamental fue facilitar el comercio mediante la eficientización de los procesos sin desatender el factor riesgo (DGA, 2021).

Como parte del proceso de modernización, se aprobó la Ley 226-06 de junio de 2006, que otorga a la Dirección General de Aduanas (DGA), la calidad de ente de derecho público con personalidad jurídica propia, autonomía funcional, presupuestaria, administrativa, técnica, y patrimonio propio. Regula, asimismo, su estructura y funcionamiento. (Gaceta Oficial, 19 de junio de 2006).

Ya en el año 2006 todas las colecturías y aeropuertos del país fueron conectados en línea con sede central para permitir la uniformidad de liquidación de impuestos. Con algunos temas pendientes se dispuso una fase de consulta de la para la implementación de las firmas digitales y las aduanas sin papeles (DGA, 2022c).

República Dominicana se convirtió en la isla pionera de todo el sistema de islas del Caribe con el otorgamiento por los Estados Unidos de América de la certificación de puertos bajo la iniciativa de seguridad de contenedores (CSI) para el Puerto Multimodal Caucedo, y de la Iniciativa de Carga Segura (SFI) en proceso, para la terminal portuaria de Haina oriental. Junto con esto, el año 2007 fue escenario de la instalación de equipos de verificación no intrusiva de “Rayos-X” con el propósito de despersonificar el proceso de verificación de mercancías y establecer mejores tiempos de despacho con controles adecuados para contrarrestar el contrabando, el narcotráfico y el terrorismo.

Se seguía trabajando con el objetivo de la adopción de un sistema Web para la declaración aduanera y la interconexión con otras instituciones que son responsables de emitir documentación “para aduanal”, así como del pago electrónico y gestión de la preferencia arancelaria de los acuerdos.

La aduana dominicana se convierte entonces en el año 2008 en un centro de entrenamiento regional de la OMA, dotada de los recursos adecuados de última generación para la capacitación y enseñanza presencial y virtual Sánchez Díaz (2007). La OMA aprueba centro hemisférico de capacitación aduanera en la RD.

El año 2008 también fue uno de implementación de nuevos sistemas de seguridad para el comercio exterior dominicano con el nuevo sistema para la detección del material radioactivo en el Puerto Multimodal Caucedo. Nuevamente en 2023 instalarán nuevos equipos de escaners en DF World Caucedo (Presidencia de la República Dominicana, 2023).

### Cuadro No. 34

Evolución del proceso de despacho de mercancías de Importación.  
(1999 -2009)

Año	Días Promedio	Pasos Promedio	Cantidad de Documentos
1992	45	23	12
1999	3.4	8	8
2009	2	3	6
2015	Horas	1	0

**Fuente:** Revista Aduanas (DGA, 03/2011), (Datos 2015 De los Santos, Rafael, 2016)

Visto el cuadro No.34, sobre la evolución del despacho de mercancías de importación, deja evidencia del trabajo arduo en función de la facilitación de comercio que se ha venido realizando. Se han realizados acciones contundentes para conseguir ese propósito entre los que se puede resaltar:

- Decreto 114-98, para la eliminación las barreras no arancelarias al comercio.
- Optimización de la gestión de documentos (manifiesto de carga/DUA/factura/BI/certificado de origen, entre otros).
- Coordinación de la emisión de permisos por los ministerios de: Agricultura, Salud Pública, Medio Ambiente/ Fuerzas Armadas y el Instituto Dominicano de las telecomunicaciones (INDOTEL).
- Ley 226-06, que estableció el plazo de 24 horas máximo para el desaduanamiento.

La firma en el año 2004 del DR-CAFTA y su puesta en ejecución en el año 2007 representó un gran desafío para el comercio exterior dominicano y para las instituciones que intervienen en el mismo, dado que el mismo conllevó una serie de exigencias para su entrada, que a diferencia de los demás países, excepto Costa Rica, entro 2 años más tarde. Entre las exigencias se pueden destacar: La firma de la Ley 226-06, en el que varios artículos responden a los requerimientos, entre ellos el despacho en 24 horas.

Previo a esta exigencia se eliminó la factura consular y la comisión cambiaria, ya que eran consideradas barreras arancelarias y administrativas al comercio exterior.

Como consecuencia de los parámetros anteriores que incidieron en una reducción considerable de trámites aduaneros e incrementos en la eficiencia en beneficio de los grupos de interés que participan en los procesos de aforo y desaduanamiento de las exportaciones e importaciones del comercio exterior dominicano.

El cuadro anterior (No.34) muestra como en tan solo 20 años, se pasó de 45 días promedio para despachar en el año 1992 a solo horas en el año 2015, como consecuencia de la implementación de tecnología aduanera. Se redujo el proceso de 23 pasos a solo 1 (uno), y algo muy relevante, de quince (15) documentos que había que manipular físicamente, se pasó a cero

(0) documentos. Esto es una muestra de innovación, de avance, de eficiencia y sobre todo, de indicadores de facilitación del comercio.

### Cuadro No. 35

Evolución del Índice de Comercio Transfronterizo del “Doing Business” para República Dominicana (2006-2015)

Año	Puntaje	Documento para exportar (cantidad)	Documentos para importar (cantidad)	Costos para exportar (US\$)	Costos para importar (US\$)	Tiempos para exportar (días)	Tiempos para importar (días)
2006	69.70	6	9	1235	1587	17	17
2007	69.94	6	9	1202	1546	17	17
2008	78.56	5	6	1207	1504	12	13
2009	79.81	5	6	1284	1612	9	10
2010	80.65	5	6	1170	1468	9	10
2011	80.89	5	6	1136	1426	9	10
2012	81.12	5	6	1227	1356	8	10
2013	81.65	5	6	1150	1272	8	10
2014	82.06	5	6	1093	1203	8	10
2015*	85.56	4	5	1040	1145	8	10

**Fuente:** Doing Business, Banco Mundial, 2016.

Al analizar la evolución del conjunto de los indicadores del índice de comercio transfronterizo desde el año 2006 al año 2015, se observa que pasó de una puntuación de 69.70 a una de 85.56 puntos. Esto se puede interpretar como eficiencia, o la facilidad para realizar transacciones de comercio internacional en República Dominicana, que se incrementó en 15.86%. Con la realización de nuevas tecnologías, sin duda alguna, las mismas han incidido de manera positiva en la mejora de este indicador, a partir de la automatización.



#### **5.6.4 Evolución del Análisis de Datos en las Aduanas Dominicanas**

Hablar de competitividad, efectividad, control de calidad, gestión de riesgo y cumplimiento en las Aduanas o cualquier otro eslabón de la cadena logística comercial, carece de sentido si no hablamos de acceso a la tecnología y de las herramientas de análisis de datos, incluyendo la necesidad de personal capacitado que gestione y desarrolle estas herramientas.

En la Dirección General de Aduanas (DGA) de República Dominicana, el análisis de datos y la toma de decisiones basadas en datos se solía tildar como “difícil e inalcanzable”. Este pesimismo tenía fundamento. Existían limitantes en materia de infraestructura tecnológica, conectividad interinstitucional, acceso a los datos, y calidad de los datos, por nombrar algunas. Según Carlos Canelo Cohen, Especialista en Base de Datos, Gerencia de Planificación Estratégica y Análisis Económico de la Dirección General de Aduanas, República Dominicana, esta situación reforzaba la cultura imperante y el estatus quo. Realizar análisis y proveer resultados de manera oportuna no solo era difícil, sino que tampoco recibía el apoyo que debería recibir. No obstante, el Departamento de Análisis Económico de la DGA, recordando la frase acuñada por Voltaire: “lo perfecto es enemigo de lo bueno”, demostró que las Aduanas contaban con los elementos necesarios para iniciar el análisis de datos, específicamente el propósito, los datos, y los analistas (WCO News, junio de 2020).

En agosto del año 2016, con la entrada de la entonces nueva dirección de la DGA se inició un proceso de cambio, que tocó todas las áreas de la organización. Este proceso se caracterizó por la inversión en capacitación y la reubicación del talento humano, a fin de tener a las personas correctas en los puestos adecuados. Como parte del cambio, la Aduana Dominicana se esforzó por crear las condiciones necesarias para aprovechar y explotar la gran cantidad de datos disponibles dentro y fuera de la institución.

Con el propósito claro en la Aduana Dominicana de que, la organización necesitaba un propósito, un norte bien definido, una visión compartida, capaz de encender la chispa y mantener la organización en movimiento. Los cinco objetivos generales del Plan Estratégico de la DGA sostienen que Aduanas debe:

- Ser un ente facilitador del comercio exterior
- Recaudar y gestionar de manera eficiente
- Fortalecer institucionalmente la DGA

- Asegurar la calidad de los servicios
- Aplicar una gestión integral de riesgo

Para desarrollar capacidad en análisis de datos, la DGA decidió armar un equipo e identificar potenciales candidatos en las distintas áreas. El equipo era multidisciplinario e incluyó personal trabajando en TI, estadísticas y economía.

Respecto a los datos, aunque la institución no disponía de un “data warehouse” (depósito de datos), con una base de datos depurada, organizada y actualizada, conteniendo las transacciones de importación y exportación, pero sí había sido construida y mantenida por el Departamento de Estadísticas. Con la colaboración del personal de estadísticas, se logró entonces construir un repositorio de datos con informaciones depuradas de importación y exportación. Otro gran desafío fue la construcción de una base de datos conteniendo un detalle de lo recaudado por código arancelario y por tipo de recaudo (ITBIS, gastos administrativos, gastos de laboratorio, etc.); básica, pero importante información.

Aunque la DGA y la Dirección General de Impuestos Internos (DGII) forman parte de la Administración Tributaria, los sistemas de TI no estaban conectados. Para superar esto, se usó un mecanismo algo rudimentario pero efectivo para intercambiar información. Este mecanismo consistió en establecer comunicación directa con el departamento homólogo en DGII y copiar grandes tablas de datos en pen drives (USBs) (WCO News, junio de 2020).

Con un propósito bien definido, un compromiso de entidades críticas al intercambio de información con la DGA, una base de datos más confiable, analistas capacitados, y con el apoyo de la institución, el equipo inició el análisis de la data y obtuvo positivos resultados.

Según la Gerencia de Planificación Estratégica y Análisis Económico de la Dirección General de Aduanas, se tiene una colaboración ejemplar con la DGII, con quien la DGA intercambia data viva y mantiene grupos de trabajo activos. Oficiales de Inteligencia Aduanera, Fiscalización, Zonas Francas, y asesores del director general, por nombrar algunos, se han beneficiado de este intercambio y asisten a las reuniones de los grupos de trabajo. Gracias a este intercambio de información, la DGA ha logrado:

- mejorar el perfil del contribuyente (actividad económica, rendimiento, etc.) para inteligencia y fiscalización;
- identificar contribuyentes que reportaban diferentes montos a la DGA y DGII en términos de valor y cantidad de ventas al mercado local y/o el valor y cantidad de bienes importados;
- validar el pago de impuestos de importación y cargos por licencias de vehículos de motor.
- identificar bienes y patrimonio de contribuyentes listados como fraudulentos por la DGA.

Algunos de los resultados logrados se encuentran ampliamente definidos en el cuadro No.36

<b>Cuadro No. 36</b>		
<b>Algunos de los resultados obtenidos por sector económico</b>		
<b>Sector</b>	<b>Hallazgos</b>	<b>Acciones resultantes</b>
<b>Alcoholes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Empresas licoreras fantasmas exportadoras al mercado haitiano, que no realizaban de manera efectiva dicha operación con alto índice de contrabando.</li> <li>• Falsificadores de licencias de importación.</li> <li>• Empresas que manejaban dos regímenes (ordinario y ZFC) bajo el mismo RNC.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reingeniería del proceso de licencias de importación</li> <li>• Creación de sistema de chequeo previo en DGA-DGII – Plataforma Digital.</li> <li>• Creación de un nuevo catálogo de productos, reduciendo más de 100 mil productos a solo 5 mil, con más información y más organizados</li> <li>• Modificación del reglamento para el cobro del impuesto selectivo al consumo de alcoholes.</li> <li>• Incremento de los ingresos en un 12% en tan solo un año de acciones conjuntas vs 4% de años anteriores.</li> </ul>
<b>Cigarrillos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Detección de productos ilegales y trazabilidad de la marca.</li> <li>• Detección de empresas que realizaban ventas sin importaciones ni registro de compras nacionales de estos productos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento de casi 200% de la cantidad de cigarrillos incautados</li> <li>• Crecimiento de 24% de la recaudación del ISC de cigarrillos, en tan solo un año de acciones conjuntas vs -9% del año anterior.</li> </ul>
<b>Hidrocarburos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Altos niveles de contrabando de combustibles.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elaboración norma general sobre residuos, desechos (“slop” y “sludge”) y mezclas de hidrocarburos.</li> <li>• Creación del protocolo sobre recepción marítima tanqueros de combustibles.</li> <li>• Seguimiento detallado a importadores y a otros actores de la cadena de comercialización: distribuidores, transportista y detallistas.</li> </ul>
<b>Zonas Francas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Más de tres mil millones de diferencia entre las ventas en el mercado local reportadas a ambas entidades.</li> <li>• Mas de noventa zonas francas reportando montos distintos a ambas entidades</li> <li>• Mas de 60 zonas francas reportando a una entidad y no a la otra.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realización de auditorías a las zonas francas con diferencias.</li> </ul>
<b>Fuente:</b> Elaboración propia.		

Los resultados alcanzados fueron muy valorados por la dirección de la DGA, quienes asumieron el cargo en el año 2016, favoreciendo el respaldo a que se desarrollasen nuevos esfuerzos en materia de análisis de datos. Fruto del entendimiento con la DGII, la Subdirección de Tecnología de la DGA desarrolló un modelo de intercambio de datos en línea con los requerimientos de la DGII y del Departamento Nacional de Investigaciones (DNI), una entidad que se reporta al presidente de la República Dominicana.

Anteriormente, en el año 2015, el equipo de análisis de datos de la DGA ya había desarrollado herramientas, usando Power BI, un servicio de análisis desarrollado por Microsoft disponible bajo licencia libre, que habilita a los usuarios finales para crear sus propios reportes y “tableros de mando”. Esto, habilitó al equipo a demostrar el valor de estas herramientas al equipo directivo de la DGA y solicitar la adquisición de una licencia profesional o cualquier otro servicio similar. El subdirector de TI de la DGA ayudó al equipo a seleccionar la solución adecuada disponible en el mercado. Como el equipo conocía hacia dónde se dirigía y lo que quería, el proceso de selección fue eficiente, y exitoso.

En noviembre de 2017, la DGA finalmente adquiere una plataforma de análisis de datos desarrollada por una compañía comercial. Cuando el equipo inició el uso de la plataforma, fue como soltar niños en un gran parque de diversiones.

Luego de recibir un entrenamiento básico en el uso de la plataforma para desarrollar herramientas propias, la DGA creó varias aplicaciones para tratar con temas específicos en áreas vitales como Finanzas, Correo Expreso, Vehículos, Inteligencia, Inspección, Zonas Francas, Auditoría, Fiscalización, entre otros. Estas aplicaciones habilitaron a la DGA para reemplazar informes manuales, automatizándolos y reduciendo el tiempo y los costos asociados a su desarrollo. Estas aplicaciones contribuyen, además, a diseminar información a todos los niveles de la institución de forma eficiente, segura y dinámica. Uno de los principales objetivos de estas aplicaciones es ayudar al personal a entender y obtener provecho de los datos. Los gerentes, administradores y oficiales pudieron entonces ver y monitorear indicadores de riesgo en tiempo real y controlar las operaciones desde sus dispositivos móviles, tabletas, o computadores. Al estar mejor informados, han podido tomar mejores decisiones y explicarlas con más facilidad.

Seguido a lo anterior, el equipo de análisis de datos estuvo trabajando en la automatización del “Estudio de Tiempo de Despacho” (TRS por sus siglas en inglés). El TRS

fue llevado a cabo según la guía facilitada por la OMA y en coordinación con los dos principales puertos de la República Dominicana: Haina International Terminals (HIT) y DP World CAUCEDO. Los resultados ya han servido como base de importantes decisiones, las cuales fueron aplicadas inmediatamente, contribuyendo a una mejora en el proceso de despacho de las mercancías. También, el TRS habilitó al equipo a identificar data crucial colectada por la Autoridad Portuaria, la cual no era capturada en el sistema de la DGA, o, si se capturaba, no era confiable. El equipo está ahora desarrollando indicadores de riesgo basados en esta nueva data. La suma de estos esfuerzos, más el desarrollo constante de otras áreas de la institución, propiciado por la Dirección, son el motor y eje imprescindible que ha logrado impulsar y mantener en funcionamiento el engranaje de procesos que hoy destacan a la DGA, situando el análisis de datos como base de decisiones y mejoras de procesos implementados.

Los elementos expuestos anteriormente y otros que se destacan en esta investigación muestran que, realmente en el presente siglo existen indicadores en favor de la facilitación dominicana del comercio exterior, además, el Consejo Nacional de Acometividad CNC (2019), publicó que República Dominicana pasó de la posición No. 105 en el año 2015 al lugar No.79 en el año 2019 en materia de competitividad del comercio exterior.

### **5.6.5 Sistema Integrado de Gestión Aduanera (SIGA)**

El Proyecto de Modernización Aduanera se hizo en estrecha coordinación con la anterior Secretaría de Estado de Hacienda, hoy Ministerio de Hacienda, cuando la Dirección General de Aduanas ejecutó un acuerdo de préstamo suscrito con el Gobierno de Corea de Sur, a través del Fondo de Cooperación para el Desarrollo Económico “EDCF” (por sus siglas en inglés) y el Eximbank de Corea de Sur (Banco de Exportación de Corea del Sur) por un monto de US\$23.0 millones de dólares, que fue destinado principalmente para completar la automatización de todos los procesos de la institución (Sistema de la Integración Centroamericana SICA, V Foro de Diálogo y Cooperación Corea-Centroamérica, 09/03/2004).

Este proyecto incluyó tres fases principales:

- 1.- Análisis y diseño del nuevo sistema – en curso
- 2.- Desarrollo del nuevo sistema – primer semestre de 2008
- 3.- Implementación del nuevo sistema – marzo semestre de 2010.

Fundamentalmente, el concepto general era el de establecer y consolidar la “creación de una Aduana sin el uso de papel”, donde todo sería electrónico y disponible las 24 horas del día. Esto incluía una reingeniería de los procesos y la incorporación de estándares internacionales de las mejores prácticas en materia aduanera, según las recomendaciones de la OMA.

Al sistema, se le permitió el trámite vía electrónica de los documentos necesarios para aplicar las preferencias arancelarias, superando en más de un año el plazo establecido para su implementación (Organización Mundial de Aduanas (OMA), 2006).

En el año 2010 se inició la metamorfosis más trascendental de la Aduana de República Dominicana en la era moderna, un cambio que no solo suplantó el “software”, sino que también cambió la infraestructura física con la puesta en marcha del Sistema Integrado de Gestión Aduanera (SIGA), sistema que permite que todas las transacciones aduaneras se realicen de manera electrónica desde la oficina del usuario, el cual se detalla a continuación:

- Las capacidades del sistema consolidan un servicio y una interacción con la DGA 24 horas al día, 7 días a la semana de una manera amigable.
- Cuenta con un “Data Center” (centro de datos), instalado en la sede principal de la entidad, que ha sido certificado internacionalmente y calificado entre los mejores del Caribe.
- La plataforma de software y de hardware es robusta y segura para garantizar el servicio de forma continua.
- El sistema cuenta con los más avanzados equipos de comunicación en redes de voz, data, video (cables categoría 7, primera en el país y con 25 años de garantía), y el suministro de electricidad continua por vía de UPS para las administraciones en los puertos, aeropuertos y pasos fronterizos del país.
- El sistema fue desarrollado bajo la plataforma “.net”, con un manejo de base de datos relacional Microsoft SQL Server, y los requerimientos puntales y estrictos, establecidos por la Aduana de República Dominicana.

El sistema Integrado de Gestión Aduanera – SIGA es una herramienta informática diseñada bajo la norma TIA 942 IEE con garantía de estabilidad y seguridad del 99%.

Este sistema trajo una serie de novedades y mejoras, tomando en cuenta las regulaciones, normativas internacionales, las mejores prácticas recomendadas por la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la Organización Mundial del Comercio (OMC) y el Convenio de Kyoto.

Entre los beneficios aportados por el SIGA podemos destacar los siguientes:

- La creación de expedientes electrónicos.
- La simplificación y despersonalización de los procedimientos. (Muchos procesos que se trabajaron manualmente o fueron semiautomáticos, hoy son totalmente electrónicos.
- La posibilidad de integrar la ventanilla única con entidades que emiten documentos para aduaneros.
- El despacho con análisis en función del 67sia676767s (matriz de riesgos).
- La Producción de datos estadísticos
- La garantía del cobro efectivo de los tributos aduanales de forma electrónica.
- La recepción electrónica de los manifiestos de carga de importación/exportación; y de pasajeros
- El seguimiento por el usuario en tiempo real, vía internet.
- La agilización del despacho e incremento del nivel de competitividad en el comercio.
- La promoción el comercio licito, el incremento de la eficiencia en las recaudaciones, que contribuye a elevar el nivel de seguridad y la transparencia del proceso.

Desde el año 2012, la DGA estuvo preparando el proyecto de firma digital, y finalmente en mayo del año 2018 la institución adquirió la acreditación como entidad emisora de certificados digitales. La “firma digital” sustituye al dispositivo físico de “token” y les proporcionó a los usuarios la seguridad requerida en cada documento y comunicación vía correo electrónico para que intercambien con la institución.

Desde el punto de vista de la DGA, entre los beneficios que ofrece esta tecnología está la mayor seguridad e integridad de los documentos al impedir prácticas no autorizadas, facilita

el proceso de renovación evitando el token “68sia6868”, que se puede hacer con otros navegadores de Internet y le da un trato legal a la transacción realizada en el sistema.

En el año 2020, el equipo de análisis de datos se avocó a desarrollar tres importantes aplicaciones que tendrían gran impacto en los procesos aduanales y la toma de decisiones. Se estaría trabajando con el análisis de datos espejo, el análisis de precios, y la detección de fraude. Para analizar los datos, se estarían utilizando los métodos y algoritmos desarrollados por el equipo “BACUDA” de la OMA (<http://www.wcoomd.org/en/topics/research/data-analytics.aspx>). Esto requiere del equipo técnico, aprender cómo emplear el “R Python Machine Learning”, y las herramientas de “web scrapping”. Igualmente, existía la necesidad de mejorar el gobierno de datos, asegurar que la data estuviera unificada, consistente, precisa, y completa, eliminando por tanto la data duplicada y reduciendo tareas de gestión.

### **5.6.6 Ventanilla Única Integrada para el Comercio Exterior (VUCE)**

El Proyecto Ventanilla Única Integrada (VUCE) tiene antecedentes en República Dominicana. En el año 1998 el decreto del Poder Ejecutivo N.º 248-98, de 9 de julio de 1998, creó la base jurídica para hacer posible una ventanilla única para la exportación. El sistema fue conocido como el “Sistema Integrado de Ventanilla Única de Comercio Exterior (SIVUCEX)”. Esta ventanilla fue promovida por el Centro de Exportación e Inversión de República Dominicana (CEI-RD) con un acto de lanzamiento en el año 2005.

El CEI-RD tenía objetivos claramente definidos, que procuraba la racionalización del proceso de exportación, la reducción de costos, la mejora de la competitividad y el fomento de la colaboración institucional. Siendo obligatoria, no tuvo un desempeño satisfactorio y terminó en abandono (Crown Agents, 01/2012). Reportado en una encuesta de ventanilla única: asignada a la versión 3.0.

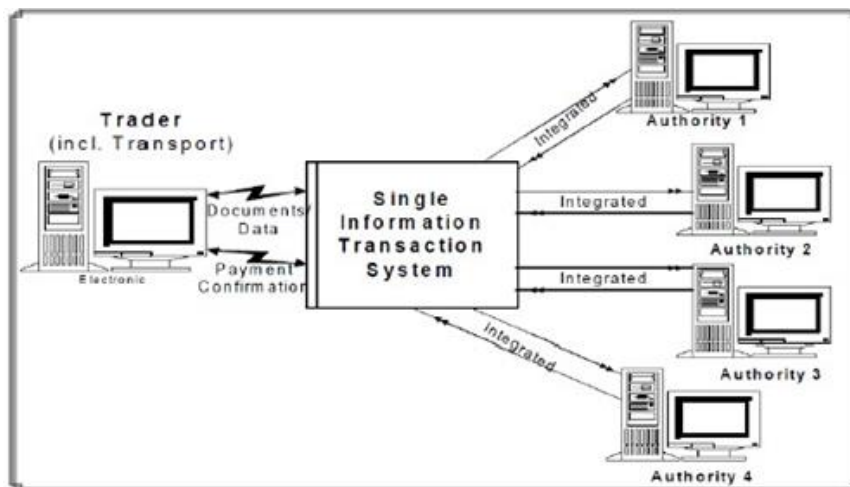
En la Ronda de Doha (Organización Mundial de Comercio), en un paquete de julio del año 2004, el Grupo de Negociación sobre la “Facilitación del Comercio” recomendó y propuso la creación de una ventanilla única para aclarar las formalidades aduaneras (artículo VIII del GATT) y de tránsito (artículo V). Desde entonces se ha venido promoviendo el Centro de Naciones Unidas para la Facilitación del Comercio (UN/CEFACT). Fue puesta en marcha por varios países de la Unión Europea, demostrando resultados satisfactorios (SciELO Chile, 2021).



Como se puede apreciar en el diagrama No.5 siguiente, el modelo implementado permite a un operador presentar las declaraciones de comercio electrónicamente en una sola aplicación a las diversas autoridades para la tramitación y aprobación. En este caso, las aprobaciones se transmiten electrónicamente desde las autoridades del gobierno a la computadora del usuario o comerciante.

**DIAGRAMA No. 5**

**Modelo de Ventanilla de Transacción y Automatizado de Información**



Fuente: (Crown Agents, 01/2012)

Se requiere tener actualizado el conjunto de datos principales con identidades específicas, información que suministran previamente y que el sistema está en capacidad de identificarlos.

El diseño del SIGA contempló un módulo para la Ventanilla única integrada para el comercio exterior (VUCE), que permitió preparar una plataforma de última generación haciendo más rápida la transmisión de documentos capaz de dar respuestas oportunas a las entidades reguladoras.

La función de VUCE es procesar los datos incluidos en los documentos necesarios para las transacciones de comercio exterior, es decir: la factura comercial, el conocimiento de embarque, la guía aérea o carta de porte, el certificado de origen, el certificado fitosanitario y zoosanitario, el certificado de no objeción, las autorizaciones para exportaciones, entre otros. El VUCE-RD es la creación de una única terminal de entrada a todas las agencias vinculadas al

comercio exterior, rompiendo el paradigma tradicional de gestión burocrática de perisología en cada institución (DGA, 2012).

### **5.6.7 Alcance y aplicación de la tecnología en los procesos aduaneros**

La Dirección General de Aduanas se mantiene en constante renovación de la tecnología para cumplir con su papel de facilitación de comercio, y ha invertido recursos importantes en las instalaciones aduaneras para proporcionar mayor eficiencia. También, se realizó el rediseño de procesos para implementar la certificación de operador económico autorizado (OEA) con el objetivo de garantizar mayor seguridad y agilizar los despachos, de hecho, una empresa certificada OEA puede ser despachada durante las 24 horas del día. Reportado en una encuesta de ventanilla única: asignada a la versión 3.0.

Según Ransis García Sabater, consultor en Logística, Negocios y comercio internacional, procesos de exportaciones e importaciones, logística internacional, y procesos aduanales de la DGA, los sistemas de gestión aduanera, como lo implica el SIGA, deben estar sujetos o prestos a cambios y actualizaciones periódicas para adaptarse a las necesidades cambiantes, a las mejoras tecnológicas y los requisitos legales. Toda mejora o actualización debe estar en línea con la agilización de los procesos aduaneros, incremento de controles de seguridad, garantizar la transparencia y facilitar el comercio internacional, por lo que, en los últimos años podemos denotar: La individualización de la VUCE en una APP separada del SIGA.

1. El cambio de Token a firma digital.
2. Actualización de base de datos para alinearla con la 7ma enmienda del Sistema Armonizado.
3. Hoy día los enlaces son directos a través del sistema.
4. Eficientización de los certificados SSL necesarios para evitar ataques informáticos en aquellos sistemas que requieren el intercambio de información confidencial.
5. Se implementó la facilidad de utilizar SIGA con diversos navegadores.

La Dirección General de la institución, ha realizado una gran cantidad de mejoras de control, facilitación, y en otras áreas en el sistema de gestión integrado de gestión aduanera SIGA,

que en los últimos tres años sería difícil abarcarlos puntualmente, sin embargo, se pueden resaltar los siguientes:

- La nueva aplicación de VUCE AP.
- El nuevo “framework” (Entorno o marco de trabajo, un conjunto de prácticas, conceptos y criterios a seguir estandarizados) estructura, que permitió que los usuarios pudiesen utilizar cualquier “browser”, navegador en el siga Web.
- La aplicación de un nuevo motor de riesgo.
- Una nueva plataforma de servicio.
- Una app que permite una mejor interacción con los usuarios.
- La auto aprobación de la declaración y auto aceptación de los manifiestos.
- Mejoras para los usuarios internos para facilitar el proceso.
- La integración del puerto privado.
- La integración de máquina de rayo X en puertos y aeropuertos

Otras mejoras en el proceso de llenar formulario de despacho, como la auto llenado de los contenedores y otros.

- Grandes mejoras en el proceso de exportación, siendo la administración que más mejoras ha aplicado en el proceso de exportación tecnológicamente hablando.
- La implementación totalmente electrónica del despacho en la carga del centro logístico utilizando el DOL, totalmente electrónico.
- Análisis de datos, y elementos de minería de datos.
- La instalación

#### **5.6.7.1 Incidencia de la tecnología aduanera en cumplimiento de despacho en 24 horas**

La DGA o Aduanas anunció que a partir de junio de 2009, asumiría el compromiso del despacho en 24 horas siguientes a la Declaración Única Aduanera (DUA), concitando el apoyo de comerciantes importadores, industriales, usuarios en general de servicios de Aduanas,

imperativos del DR CAFTA, y la Ley 226-06 de autonomía, art. 14, Párrafo III, Literal b), y Reglamento de aplicación Decreto 627-06 del Poder Ejecutivo que norma cobro de tasas por servicios.

El artículo. 14, literal b) de la referida Ley 226-06 inclusive, condiciona a la DGA Aduanas a cobrar la tasa por servicios a que se cumpla este mandato, sin embargo, las sujeciones de tramites navieros, concesionarios portuarios y aeroportuarios, agentes consolidadores de cargas, y de aduanas, vulneran la ley, asumiendo usuarios altos costos demoras por dilaciones que benefician a intereses de puertos, y demás, utilizando a DGA Aduanas de instrumento.

Por otra parte, el Capítulo 5, artículo 2, Literal a) del DR CAFTA Pauta los Términos del Despacho de Mercancías de puertos en 48 horas, y vía aérea el artículo 5.7, literales a), b) c) d) y e) en 6 horas siguientes a la Declaración Única Aduanera a través del Sistema Integral Gestión Aduanera, adjuntos documentos que sustentan la transacción comercial, conforme la Norma General No. 1-12 de DGA Aduanas, antes de arribar medios transportistas.

El artículo 5.7 refiere que cada Parte adoptará procedimientos aduaneros expeditos a los envíos expresos, apropiado control y de selección de riesgos, siendo imperativo asegurar el despacho en 6 horas posterior a DUA, y el artículo 4.17 establece aplicar preferencias arancelarias a productos originarios de los países del DR CAFTA hasta US\$1,500 de valor sin certificado de origen, basta señalar en DUA que producto es originario de país parte del Tratado.

En contexto cabe resaltar los estudios de Conferencia de Naciones Unidas para Comercio y Desarrollo (UNCTAD) que señalan que por cada día de retraso del despacho de puertos o aeropuertos equivale a un arancel promedio del 0.5 a 0.8%. Estudios del Banco Mundial (BM), Banco Interamericano de Desarrollo (BID), y la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), las reducciones de tiempos del tráfico comercial en los envíos internacionales están asociados a incrementos de volumen del comercio internacional en 0.8%.

La estadía de mercancías contenerizadas, equipos especiales, refrigerados, mudanzas, chasis, y tramites del despacho representan, conforme nos indica la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (2013), costos logísticos regional entre 18% 35%, sujeciones "para aranceles" violatorios Acuerdos Comerciales con alta incidencias en la competitividad

comercial, cuestionables a la luz del derecho de los usuarios, que deberá afrontar DGA a través de alianzas público-privada para garantizar despacho en 24 horas.

El DOM-01 del SIGA DGA Aduana a través de préstamo de US\$ 23 millones del EXIM Bank Corea del Sur, Resolución Congresual 54-07 promulgada por P. E. 23-04-07, y norma No. 25-011, amparada en ley 126-02 Comercio Electrónico y Firmas Digitales aplicada a trámites aduaneros, configura las aduanas sin papeles, conforme normativas y mejores prácticas, Cap. VII de Tecnología de Información Convenio de Kioto, y Declaración Arhusa 1993.

El Marco Normativo de la OMA para asegurar y facilitar el comercio global, pilar 3.1 Aduanas-Aduanas, promueve la práctica de inspección mercancías contenerizadas antes llegada a puerto o aeropuerto, y no intrusiva estándar de 150 mm de penetración en acero puro; y Norma 1.2.4, Pilar 3.3 Gestión Integrada Cadena Logística, anexo 1; Convenio de Kioto, Cap. VI precintado GPS-SMS-GPRS, acorde a la Norma ISO-PAS 17712, acciones sustentadas en competencias técnicas y gestión de riesgos motivadas, dudas razonables.

El despacho de mercancías de puertos debe ajustarse a procedimientos ágiles, configurando una logística que elimine trámites burocráticos, pues para los tránsitos Aduana-Aduana bastaría la DUA, y registro de la carta de ruta al transportista a tenor art. 112 de ley 63-17 Movilidad y Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, con precintos electrónicos de GPS-GPRS-GSM, Resolución DGA No. 24-2018, sin la socorrida custodia de celadores, ya que además se asigna oficial aforador para verificar en destino las mercancías.

La aplicación de la ley y normas institucionales no deben estar sujetas a criterios personalistas de ejecutivos y técnicos indiferentes que desdican la función social del Estado de derecho ante la sociedad; pues no asumen con juicios críticos rectificaciones a procedimientos absurdos que perjudican a usuarios, generando distorsiones que afectan la competitividad comercial.

El gran desafío que tiene el país para potenciar su desarrollo con equidad social, político y económico ante la grave situación de contracción económica generada por efectos de la Pandemia es fortalecer la institucionalidad para que leyes y normativas de los órganos competentes del Estado se cumplan al margen intereses particulares de grupos económicos y parcelas políticas.

En contexto la Ley 1-06 crea Consejo Nacional Competitividad, e integra el Consejo para definir políticas de Estrategias competitivas, integrado por 4 pilares: 1) Facilitación Comercial; 2) Exportaciones y la Productividad; 3) Innovación procesos productivos, 4) Crear condiciones de generar empleos con políticas y acciones que tiendan a dinamizar sectores productivos y le permitan a República Dominicana mejorar los índices globales de la competitividad comercial. (SISMAP, 2022).

El Decreto 431-17 del Poder Ejecutivo creó el Comité Nacional de Facilitación Comercial (CNFC) presidido por la DGA (Aduanas,) e integrado por entidades públicas y privadas vinculadas al comercio internacional: los Ministerios Industria Comercio y Pymes, Salud Pública y Asistencia social, Agricultura; Consejo Nacional Empresas Privadas, Asociación de Industrias, Consejo Nacional Zonas Francas de Exportación y Asociación Dominicana de Zonas Francas.

El Decreto 431-17 crea e integra el Comité Nacional de Facilitación del Comercio (CNFC), con el objetivo de facilitar la coordinación interna y la aplicación de las disposiciones del Acuerdo de Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio.

El 1er. pilar, la Facilitación Comercial la DGA (Aduanas) tiene el gran reto de hacer frente a las conclusiones de la Conferencia Ministerial de Bali de la Organización Mundial del Comercio, 2013. Las negociaciones relativas al importante Acuerdo de la Facilitación del Comercio (AFC) en vigor, febrero 2017 con ratificación de 2/3 (2 tercios) de países miembros de dicho Organismo Internacional entre los que figuran suscribientes la República Dominicana.

Entre conclusiones se citan: “demoras burocráticas y trámites engorrosos que representan cargas para comerciantes que participan en el comercio transfronterizo de mercancías. Facilitación y modernización del comercio, la simplificación y la armonización de los procedimientos de importación y de exportación, entre los factores determinantes que se han convertido en temas de más importancia del sistema mundial del comercio internacional”.

El AFC contempla focalizar obstáculos que interfieren en la agilización de los movimientos de mercancías en el tráfico comercial, la inspección para el despacho aduanero; así como cooperación entre autoridades aduaneras y las entidades públicas competentes del Estado, y privadas vinculadas a la facilitación comercial; cumplimiento de aduanas, además de disposiciones sobre asistencia técnica, y la creación y fortalecimiento de las capacidades.

Desde la Ronda de Doha (OMC, 2001), la reducción de las barreras comerciales y la promoción del desarrollo económico sostenible en un mundo globalizado han sido temas recurrentes, entre los que destacan la facilitación del comercio, la reducción de los documentos y de los costes operativos en la inspección física (escáneres, máquinas de rayos X) y la simplificación-sistematización de los procedimientos aduaneros, reiterados en la revisión de la OMC en el año 2008.

Agentes Navieros y Consolidadores de Cargas deben enviar vía electrónica manifiestos de cargas, y suplementarios de desgloses de consignatarios de mercancías a la Administración aduana ante la llegada de los medios transportistas, registrándose hasta 3 días para descargas en depósitos de los contenedores consolidados la totalidad de las desestibas para la inspección física, retrasando días despacho, contrasentido a la promovida facilitación comercial de República Dominicana.

Es de observar, que los tiempos del despacho referidos en ley 226-06, y Cap. 5.2 DR CAFTA son también imperativos para operadores portuarios, las agencias navieras; consolidadores-desconsolidadores de cargas aéreas y marítimas; agentes declarantes y despachantes de aduanas, transportistas terrestres y las demás entidades vinculadas a tráfico comercial, sin embargo, usuarios asumen altos costos de puertos y aeropuertos, transferidos al consumidor.

Es tarea de la Aduana (DGA) ser el 1er. pilar de la facilitación, exigir a los organismos oficiales, y operadores económicos de la cadena logística la responsabilidad ineludible que le asiste de cumplir con la Ley No. 226-06, artículo No.14 que pauta el despacho en 24 horas. Cada ente público o privado debe observar normas de procedimientos que regulan la prestación de servicios acorde a mejores prácticas, ante compromisos contraídos por República Dominicana para facilitar el comercio.

La DGA representada por jóvenes profesionales y técnicos calificados tienen la imperiosa misión de romper paradigmas para lograr aduanas más dinámicas, diferentes, reguladoras del comercio internacional, coordinando acciones con las asociaciones empresariales y logística del despacho apegadas a la ley, identificando a través efectivos controles de calidad desfases que inciden en las demoras, inducidas por intereses que les benefician los atascos y, sin duda, con voluntad auténtica de servicio se logrará el despacho en 24 horas. En la actualidad y como consecuencia de las innovaciones se habla además de

despacho en 24 horas, despacho las 24 horas, esto significa que las empresas pueden despachar 24/7 si así sus naturales y necesidades los requieren, ya que en 24 horas se refiere que a partir del manifiesto las aduanas ofrecerá las condiciones para despachar en 24 horas.

La Nueva Ley de Aduanas Núm. 168-21, que fue promulgada el 09 de agosto de 2021 y publicada en gaceta oficial 11030 el 12 agosto del mismo año, entró en vigor en todo el territorio nacional dos días después de su publicación en gaceta oficial, es decir, el 14 de agosto. La actual normativa general para las operaciones de las aduanas dominicanas, sustituyó a la ley 3489-53 después de 68 años de vigencias y para regímenes de las aduanas en todo el territorio nacional. Un cambio necesario porque la normativa antigua no conectaba con los nuevos tiempos, ya que no respondía a la mayoría de los regímenes aduaneros, a los acuerdos internacionales, a la aplicación de la tecnología y la relación y conexión con las demás instituciones relacionadas con el comercio exterior y por lo tanto con las aduanas.

La nueva Ley de aduana No.168-21 en su relación con el Sistema Integrado de Gestión Aduanera (SIGA), como consecuencia de sus innovaciones e inclusiones requiere de la realización de ajuste en los procedimientos para el aforo y desaduanamiento por lo que la misma obliga a una revisión y actualización a la actual versión del (SIGA), en tal sentido el director general de aduana actual, Eduardo Sanz Lobatón expresó que se ha elaborado un proyecto para responder a dicha necesidad y realidad.

Por disposición del director general un equipo de técnicos y funcionarios de la institución elaboraron el contenido de los requerimientos. En estos momentos está en proceso de litación para cumplir con la política de compra y contratación del estado dominicano. Se espera que para el 2024 se dispondrá de una versión actualizada del SIGA acorde con la nueva normativa 168-21. Esta normativa responde al decreto 431-17 del Comité Nacional de Facilitación del Comercio y tiene la finalidad de cumplir con las medidas establecidas en el Acuerdo de Facilitación del Comercio de la OMC establecido el 22 de febrero de 2017, del cual la República Dominicana es signataria.

#### **5.6.7.2 Opinión de Expertos sobre la tecnología aduanera**

La Dra. Iris Espinosa, administradora y colectora de la DGA en el Puerto de Santo Domingo durante el período (2012-2020), señala sobre las innovaciones que ha tenido el



Sistema Integrado de Gestión Aduanera en los últimos dos o tres años, como resultado de una entrevista escrita realizada en 2022. Observa ella que, en su experiencia, podría decir, que desde la creación del SIGA, el mismo ha sido mejorado en diferentes tiempos con relación a diferentes aspectos de su funcionabilidad, nuevas herramientas se han incorporado, así como mejoras a las ya existentes, entre ellas: las correcciones al manifiesto de carga, Bill of Lading y la forma de pago.

Sobre las aplicaciones de disposiciones para aplicar autorizaciones, fácil acceso a través de la vía firma (firma digital), la creación del catálogo de productos, donde a cada producto importado o exportado se le crea una referencia con las características del producto su origen y valor de referencia y la implementación del sistema Vuce y el sistema de Riesgo. En su opinión, continuó apuntando la Dra. Espinosa, la DGA, ha sabido readaptarse a la dinámica y creciente incorporación de las TIC a la realidad aduanera, por lo que permanentemente está haciendo mejoras a su sistema informático, cambios que han estado dirigidos a integrar las mejores prácticas recomendadas por la OMA y la OMC en procura de dotar de mayor transparencia las operaciones aduaneras y a adaptarse a la transformación digital de la cadena logística.

Respecto al proyecto de nuevas mejoras del SIGA, que está en proceso de licitación en estos momentos, lo considera necesario y justificable por cuanto teniendo el tiempo de implementación del SIGA desde el 2010 apunta la experta, con el cual se automatizaron los procesos operativos aduaneros y que impactó de manera significativa toda la gestión de las aduanas, incluyendo además la gestión administrativa y financiera de la DGA, y considerando las innovaciones que ha aportado la tecnología a través de TIC de conformidad con las implementaciones de las recomendaciones dadas por la OMA y la OMC por medio del Acuerdo de Facilitación del Comercio (AFC) y a los cambios a que deberá ser sometido el SIGA para incorporar los procedimientos establecidos en su nueva legislación, somos de la opinión que sí, que se hace necesario e inminente este proyecto de mejora al SIGA.

Respecto a la licitación, hemos observado un acercamiento de la DGA con la misma empresa que creó e implantó el SIGA. Al parecer, en el transcurrir del tiempo ha sido un sistema satisfactorio que ha permitido a la DGA readecuarlo y considerarlo un sistema seguro y fiable, y en nuestra opinión no vemos mal que se pueda licitar con la misma empresa, pero que sea una

real licitación donde se presenten otras empresas oferentes, tal cual lo impone la Ley 340-06 para Contrataciones Públicas. Hay mucha innovación en la Tecnología.

Por su parte la experta Fátima Martín consideró que el acierto y logro más importante del actual director de aduanas, Eduardo Sanz Lovatón, ha sido la aprobación de la ley 168-21, la cual llevaba décadas engavetada como un borrador en el senado del país, sin la posibilidad de aprobarse alguna vez, debido a la lucha de intereses que causaba este proyecto de Ley.

Aparte de ello, señala varias innovaciones, las cuales han sido introducidas a través del proyecto D24H, las cuales son ya una realidad.

Pasa a mencionar algunas de ellas:

- La asociación de contenedores de manera automática, con el fin de agilizar el proceso por parte del importador al registrar el DUA. También aplica para la parte del despacho de la mercancía.
- El enlace de agente aduanal con el importador de manera electrónica a través del SIGA.
- Mejoras varias en el proceso de selectividad de la carga, como muestra de alertas cuando el flete declarado difiere del presentado por la naviera.
- La posibilidad para el importador de enlazar un Bill of Lading (BL) con una declaración registrada inicialmente como no manifiesto. Ya este tiene acceso a realizar este proceso, no tiene que esperar a que llegue a manos del aforador.
- La posibilidad para el importador de realizar despacho expreso de sus mercancías al tener licencia OEA internacional o simplificado. El modelo simplificado se lanzó en la gestión del actual director de aduanas.
- La solicitud de prórroga a la declaración aduanera (en los casos en los que aplique).
- El Proceso de pago y renovación de la firma digital (piloto en proceso).

Seguidamente, en su opinión sobre las innovaciones y mejoras, consideró que son sumamente importantes. De hecho, varias de ellas habían sido sugeridas desde pasadas administraciones, pero no habían sido llevadas a cabo por uno u otro motivo. Pero la que más aplaudió sin dudas es la aprobación de la nueva Ley de aduanas, la 168-21. “En mi opinión pienso que no es necesario llevarlo a cabo, considero que el SIGA todavía tiene mucha posibilidad de

ampliación y mejora, pero entiendo que si se está ponderando cambiar de sistema las autoridades tendrán sus justificaciones y razones válidas para hacerlo”.

### 5.6.7.3 Laboratorio de la Dirección General de Aduanas

La DGA preparó y puso en funcionamiento un centro (laboratorio) de investigación para determinar la composición química y física de los productos. En este laboratorio se utiliza tecnología de última generación para eficientizar el proceso de verificación, mejorar el cobro al hacer que se paguen los valores por impuestos precisos y asegurar la garantía de bioseguridad del país. Este centro está en capacidad para el análisis de estupefacientes, fármacos, productos de síntesis química, pesticidas, plaguicidas, análisis forense, contaminación medioambiental, perfumes, análisis de metales, entre otros elementos (DGA, 09/2014).



Imágenes del Laboratorio suministradas por la Dirección General de Aduanas (DGA)

Según el director de aduanas Fernando Fernández (2012), se consideró que las aduanas dominicanas necesitaban disponer de un laboratorio propio de consulta de diferentes mercaderías, para tener una correcta clasificación arancelaria y cubrir temas importantes como los de seguridad. Hasta el año 2014 las aduanas tenían que enviar muestras para consulta al Instituto de Innovación en Biotecnología e Industria (IIBI). El Instituto de Innovación en Biotecnología e Industria (IIBI), tiene como atribuciones ofrecer investigaciones científicas y tecnológicas, servicios de laboratorios acreditados, consultoría, capacitación y asesoramiento técnico a entidades gubernamentales, empresas privadas y público en general; así como de coordinar las acciones de los centros destinados a la biotecnología. En el año 2006 la DGA firmó un acuerdo de colaboración con el IIBI porque a la fecha, la Aduana contaba con un laboratorio obsoleto. Esta

visión e inversión en un nuevo laboratorio respondía una necesidad histórica de debilidad institucional para satisfacer a una necesidad institucional y a la facilitación del comercio exterior dentro del marco de la modernización y automatización de los procesos de aforos y desaduanamiento.

#### **5.6.7.4 Equipos de Rayos X para la Verificación No Intrusiva**

Como consecuencia de los atentados terroristas a las torres gemelas en Nueva York el 11 de septiembre de 2011 (9-11), las aduanas dominicanas, por orientaciones de la embajada de los Estados Unidos de América, iniciaron un proceso de instalación de máquinas de rayos X en los aeropuertos y puertos marítimos.

En el año 2006 a través del programa llamado “Convenio internacional sobre la “Seguridad de Contenedores (CSI)” (siglas en inglés)”, se instaló en el puerto multimodal Caucedo el primer equipo de rayos X y en otras instalaciones de los puertos marítimos. En la actualidad el Puerto de Haina también cuenta con varios equipos móviles de rayos X, que son utilizados a requerimiento de la Dirección Nacional de Control de Drogas (DNCD) y la DGA.

En abril del año 2015 la DGA estableció un plan de renovación de equipos de rayos X, a ser instalados en terminales de aeropuertos y almacenes del país. Son equipos de la marca “Repizcan” de alta capacidad para eficientizar la verificación de equipajes (DGA, 04/2016.)



Equipo de rayos X en el puerto de Caucedo, donado por DPWORLD a las Aduanas en 2016.



Equipo de rayos X Puerto Rio Haina, donado por Haina Internacional Terminals (HIT) a las aduanas dominicana para el proceso de verificación no intrusiva año (2021)

En la actualidad todas las mercancías objeto de exportación e importación contenerizadas están sujetas de verificación no intrusiva por medio de los equipos de escáneres en las dos principales terminales portuarias marítimas del país (Puertos de Haina y Multimodal Caucedo), además de administraciones o colecturías aduaneras. Estos equipos han contribuido considerablemente a la facilitación del comercio exterior por medio del incremento en el despacho expreso o canal verde a las principales empresas importadoras del país. En la actualidad aproximadamente el 75% de las mercancías importadas no son objeto de verificación física o intrusiva. Esta inversión o contribución realizadas por las dos operadoras portuarias dominicanas HIT y DP-WORLD han asistido con lo acordado en el convenio DR-CAFTA (2004), para el despacho durante las 24 horas del día de las mercancías de importación.

Todo el proceso de modernización, sustentado por las mejoras en infraestructuras, es consecuencia de la adquisición de los nuevos equipos, de nuevas maquinarias, de modernas normativas, del nuevo reglamento de gestión humana y, sobre todo, del pilar de mayor incidencia, que consiste en la implementación de la “tecnología de la información y la comunicación (TIC)”. Las aduanas además de las TIC, que coinciden con otras instituciones públicas y privadas de República Dominicana, sobrepasó los límites con la creación y la implantación del sistema informático para las operaciones aduaneras “Sistema Integrado de Gestión Aduanera (SIGA)”, medio o móvil para todo el proceso de desaduanamiento, y la esencia para responder a la misión, visión y en gran parte a los objetivos y valores institucionales.

Actualmente, las aduanas dominicanas están posicionadas en los primeros lugares de modernización y con respuestas a las exigencias de la Organización Mundial de las Aduanas (OMA), y gracias a la tecnología utilizada que ha permitido la reducción de los procesos largos y burocráticos, la reducción de los costos operativos de la institución y de los distintos entes participantes.

En la actualidad fruto de la SIGA, se pueden hacer declaraciones virtuales, seguimiento a procesos, verificación documental, preliquidación, liquidación, pago de impuestos y tasas por servicios, despachos, auditorías y fiscalización, lo cual incluye en ocasiones la reliquidación.

Para acceder a la plataforma de aduanas y hacer uso de esta facilidad, se requiere tener una licencia aduanal, que la entrega el ministerio de Hacienda, luego un acceso digital y poseer el adiestramiento o capacitación en la plataforma y poseer los equipos necesarios para responder y cumplir con todo el proceso de aforo y desaduanamiento.

En el año 2020 ya todos los aeropuertos contaban con equipos de rayos X para sustentar la seguridad en el transporte aéreo por medio de la supervisión y variación no intrusiva a las mercancías objeto de comercio, los equipos acompañados y para el control de pasajeros.

Estas máquinas con verificación no intrusiva pueden detectar cualquier sustancia, armas u otros elementos que pongan en riesgo la seguridad, además de aquellas sustancias prohibidas y controladas por los distintos países como origen y destinos.

Como consecuencia de los atentados terrorista en los Estados Unidos de América perpetrado por diecinueve terroristas, quienes secuestraron cuatro aviones comerciales en aeropuertos domésticos el 11 de septiembre de 2001, impactando dos de ellos contra las torres gemelas del World Trade Center en la Ciudad de Nueva York, otro contra el Pentágono en la capital, Washington, D.C. y un cuarto avión que se estrelló en el Estado de Pennsylvania; la situación de seguridad en el transporte y comercio internacional cambio. Para la época, la República Dominicana no contaba con equipos de rayos X en los puertos ni aeropuertos, por lo que fue uno de los países de la región que recibió el pago y donación de los mismos por el estado norteamericano, como se había citado anteriormente con el caso del escáner de bajo el programa de CSI del 2006 en el puerto de Caucedo y posteriormente el equipo de escáner por DPWORLD

(2016), para la verificación de todas las importaciones y exportaciones objeto de comercio exterior.

En seguimiento a la continuación de la modernización e innovación para la facilitación del comercio exterior dominicano durante el periodo de estudio de esta investigación, en el año 2019, con una inversión de RD\$25,000 millones, “The Haina International Terminals (HIT)”, Terminales internacionales Haina, puso en funcionamiento la primera cámara de inspección en frío en un puerto dominicano, garantizando que la verificación de los contenedores de productos perecederos se realice en un ambiente óptimo, de temperatura controlada. (El Dinero, 17 de septiembre, 2019).

La novedosa cámara con capacidad para trabajar con diez contenedores simultáneamente, robustece la confianza de los compradores y las autoridades internacionales, generando un impacto positivo en la reputación del transporte y manipulación de los productos agrícolas en el mercado internacional.

El comercio bilateral entre los Estado Unidos de América y República Dominicana fue una de las prioridades para la embajadora norteamericana, Robin S. Bernstein (2019), y la obtención de la cámara de frío, un reconocimiento muy importante, especialmente para la manipulación y conservación de los productos alimenticios agrícolas.

La diplomática resaltó el auge del comercio y la importancia de la cámara frigorífica para fortalecer las exportaciones e importaciones que han alcanzado más de US\$2.0 millones, y aseguró que “la mayor parte del tráfico sucede en el Puerto Río Haina”. Además, indicó que “el comercio agrícola continuará creciendo, especialmente con inversiones como esta instalación, que garantizará un comercio de mayor calidad y con una vida útil más larga”.

En tanto que, el presidente de HIT, Erik Alma (2019), comentó y aseguró que con una cadena de frío instalada “podremos alcanzar los mercados más exigentes con nuestras frutas, nuestros vegetales y nuestros productos pecuarios”.

La nueva Cámara de inspección en frío está equipada con un sistema de enfriamiento que trabaja con equipos de última generación, lo que garantiza la conservación de los productos perecederos en un 100%, y coloca al país a la par de otras naciones y regiones como los Estado Unidos de América y Europa.

## **5.7 Experiencias y Perspectivas Tecnológicas de las aduanas en países Latinoamericanos, en su papel de facilitación del comercio exterior.**

Como resultado de la presión de modernización aduanera para equipararse con los adelantos tecnológicos efectuados por los países del mundo desarrollado, los países de Latinoamérica también iniciaron y han practicado políticas de modernización y cambio tecnológico en las aduanas. A continuación, se presentan diversas experiencias, de los sistemas informáticos llevados a cabo por algunos países latinoamericanos, en comparación con el Sistema de Gestión Aduanero SIGA, puesto en práctica en República Dominicana, siempre desde la visión de la facilitación del comercio exterior. El repaso nos permitirá conocer los sistemas aduaneros tanto de nuestros competidores como de nuestros socios comerciales, además de poder detectar posibles soluciones técnicas que sea interesante incorporar a nuestro sistema aduanero.

### **5.7.1 Las experiencias en países de América del Sur.**

#### **5.7.1.1 República de Bolivia**

La presidente de la Aduana Nacional boliviana, Karina Serrudo Miranda, manifestó el compromiso de la institución con la modernización tecnológica para desarrollo del país y la recuperación de la economía a través de la exposición de las labores desarrolladas en la gestión 2021 (Aduana Nacional, 2022). La Máxima Autoridad Ejecutiva compartió los resultados de la pasada gestión en todas las áreas en las que la Aduana Nacional se desempeñó, durante la Audiencia de Rendición de Cuentas Final en las oficinas de la institución. Aduana Nacional, (2022- Aduana Nacional <https://www.aduana.gob.bo> > aduana7 > content > adu...).

Uno de los avances más importantes fue la implementación del Sistema Único de Modernización Aduanera (SUMA), que facilita los trámites de importación y exportación, puesto que abarca todos los regímenes aduaneros en una sola plataforma.

La Aduana boliviana durante el año 2021, invirtió en el mejoramiento y modernización de su infraestructura, la interconexión entre las diferentes oficinas en todo el país mediante una nueva central telefónica, nuevos sistemas de control de personal y asistencia, cámaras de seguridad para instalaciones y vehículos institucionales y otros elementos tecnológicos, con miras a brindar una atención de calidad a los usuarios y público en general. La Aduana remodeló



la fachada de la Oficina Central y ha ampliado la plataforma del Centro de Contacto, de esa manera abre las puertas para brindar una atención responsable y adecuada, aclarar dudas y dar un servicio personalizado a los operadores y sociedad en general.

Bajo la premisa de democratizar la información aduanera se han brindado cursos de capacitación aduanera abiertos a todo el público en los que participaron 1.206 personas. En el año 2022, se continuó con estos cursos de manera mensual, abriéndolos a todo público, informó la MAE de la Aduana Nacional (AN). Se instalaron dos Puestos de Inspección Aduanera completamente modernos y equipados para brindar una buena calidad de vida a los trabajadores y en el mismo año, se implementaron cinco (5) puestos más en distintos lugares de Bolivia para continuar luchando sin tregua contra el contrabando.

## **Operativa aduanera**

Respecto a la operativa aduanera boliviana, se actualizó el arancel aduanero para el año 2022, se realizaron convenios con la Aduana Argentina para el control del tráfico de motorizados en las fronteras y se operativizó la salida de vehículos turísticos varados en territorio nacional a raíz de la pandemia del COVID-19. También se ha trabajado en la normativa aduanera, actualizando y mejorando reglamentos y manuales de procedimiento a fin de facilitar y agilizar los trámites aduaneros (Aduana Nacional, 2022).

En el afán de trabajar por la reactivación económica del país se estableció el régimen del gravamen arancelario Cero (0) para los sectores de salud, agropecuario, industrial, de construcción y minería, liberando del pago de tributos aduaneros a la importación de insumos médicos, maquinarias y otros (Aduana Nacional, 2022).

Sobre la disposición de la mercancía decomisada al contrabando, se donaron 509 toneladas, se subastaron 2.181 toneladas y en la Subasta ecológica, se transfirieron 9.437 toneladas. Como resultado de decomisos, se destruyeron 7.722 toneladas de cigarros, bebidas alcohólicas y demás mercancía prohibida. Por las subastas se recaudaron B\$143 millones de bolivianos y se dispusieron 19.829 toneladas. Se rompieron récords en decomisos al contrabando, y se alcanzó una cifra de B\$654 millones de bolivianos, en recaudación, se alcanzaron B\$13.385 millones de bolivianos, una ejecución tributaria de B167 millones, B\$47.065 millones de bolivianos en importaciones y B\$72.657 millones de bolivianos en exportaciones (Aduana Nacional, 2022).

La informatización en el procedimiento de gestión aduanera se aplica en la presentación de las declaraciones. La declaración de mercancías puede ser presentada electrónicamente por el declarante y pagarse en cualquier agencia recaudadora autorizada a nivel nacional. El canal de la declaración es determinado automáticamente por el sistema informático una vez efectuado el pago de los tributos y cargos aduaneros.

### **5.7.1.2 República del Ecuador**

El Sistema Interactivo de Comercio Exterior – SICE

El Sistema Interactivo de Comercio Exterior (SICE) (<http://www.sice.oas.org> › default\_p), fue establecido por la Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE) en Julio del año 2002. Fue una de las soluciones para poder sistematizar y agilizar los procesos aduaneros de los trámites. Después de todo este tiempo, es considerado como anticuado, por esa razón el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador se enfocó en buscar la opción de implementar un sistema nuevo que permitiera un manejo óptimo de las operaciones relacionadas al comercio exterior ecuatoriano.

Este sistema fue un proyecto desarrollado por la CAE y su objetivo era automatizar la entrega de información por parte de los OCES (los OCES son los operadores de Comercio Exterior, que pueden ser personas naturales o jurídicas, son los usuarios que interactúan informática y operativamente con la Corporación Aduanera Ecuatoriana, estos comprenden agentes de aduana, líneas navieras, líneas aéreas, agencias de carga, almacenes temporales, depósitos, ...); el sistema incluía varios módulos para el manejo y consolidación de información generada. El sistema permite manejar los pedidos en línea mediante transmisión de la información de manera electrónica.

La información era manejada por los operadores de comercio exterior a través del correo seguro, en donde podían revisar el estatus y observaciones del pedido, todo proceso se concluía en el Servicio Nacional de Empleo (SENAE) una vez presentada la documentación física a través de libretas y juegos de documentos.

Es importante mencionar que aunque el SICE logró un cambio en las operaciones aduaneras y mejoró los procesos operativos, los cambios en varios mecanismos y legislación aduanera del Ecuador hicieron indispensable la integración de algunos trámites que aún no habían

sido automatizados, por ejemplo, los procesos de carga y despacho, aunque no estén integradas entre sí todo lo que se genera en carga no aparece en despacho, y si se requería algún tipo de información si alguien tenía alguna duda tenía que ir a buscarlo incluso en los registros en papel. Además, el SICE permitió que el importador, a través de su representante o agente de aduana, presentase su declaración por Internet del SENA. Los documentos eran entregados personalmente y una vez contrastada la información se aprobaba el retiro de la mercancía, y eran pagados los respectivos tributos (Tacuri Agila, 2017).

El SICE no logró que todos los procesos fueran automatizados, pero sí logró que se dejen en el pasado los procesos físicos completos. Si bien el SICE dio mayor agilidad a la tramitología al momento de su implementación, no pudo mantenerse al frente de los avances de las operaciones comerciales, y ha sido considerado por los OCE como un sistema complejo y, sobre todo, como una de las mayores trabas para la ejecución de las operaciones aduaneras (Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil <http://biblioteca.uteg.edu.ec> › bitstream › handle).

La plataforma dejó de funcionar poco a poco hasta que todos los operadores involucrados en la actividad de comercio exterior migraron al ECUAPASS según el plazo establecido por SENA, para poder trabajar con la nueva plataforma.

### **Plataforma ECUAPASS**

A finales del año 2010 en octubre, el presidente del Ecuador firmó un Acuerdo Complementario entre la CAE, actual SENA, y el Servicio de Aduanas de Corea para poder desarrollar la plataforma ECUAPASS. En el transcurso del año 2010 y el año 2011 se empezaron a hacer las adaptaciones del sistema a los requerimientos de la Aduana del Ecuador, en octubre del año 2011 se presentó un prototipo sobre la plataforma en la ciudad de Quito para lograr ejecutar las mejoras que se habían planteado. Durante el año 2011, se adecuó la plataforma para que pueda ser usada con todos los regímenes aduaneros existentes en Ecuador, fue un año lleno de muchos retos para los funcionarios de la Aduana y técnicos de Corea del Sur, junto a las sugerencias de Operadores de Comercio Exterior que estuvieron presentes en las sesiones de trabajo. Luego de hablar de automatizar procesos que podrían aportar al crecimiento económico en comercio exterior de un país, el 22 de octubre de 2012 se inicia la

implementación del moderno sistema aduanero ECUAPASS (Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil [http://biblioteca.uteg.edu.ec > bitstream > handle](http://biblioteca.uteg.edu.ec/bitstream/handle/)).

La plataforma ECUAPASS es un sistema que brinda diferentes servicios relacionados con las operaciones de comercio exterior que realizan los OCEs en Ecuador. La plataforma la crearon con el objetivo de facilitar las transacciones de comercio exterior para realizar los trámites con eficacia y reducir el uso de papeles para cada operación (SENAE [https://www.aduana.gob.ec > faqs\\_ECUAPASS](https://www.aduana.gob.ec/faqs_ECUAPASS)).

El sistema informático aduanero ECUAPASS que nació en el año 2012 para dar un salto hacia una gestión de trámites “cero papeles”. Los empresarios, importadores, exportadores y ciudadanía en general podrán dar seguimiento al proceso de nacionalización de sus cargas, conocer el estado de sus trámites; en el caso de importaciones se podrá saber qué tipo de aforo se realizará, si ya cuenta con salida autorizada, entre otra información. Los objetivos principales de ECUAPASS son facilitar las operaciones aduaneras y de la cadena logística y reducir los tiempos asociados al cumplimiento de las formalidades aduaneras.

En el año 2015 se implementó la aplicación SENAE MOVIL que permite acceder desde cualquier dispositivo a noticias, simulador de impuestos y cualquier consulta de trámites aduaneros de importación y exportación que brinda el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. Los expertos que trabajaron en el proyecto informaron sobre el trabajo que se llevó a cabo para alinearse con la versión 3.0 del modelo de datos de la OMA. Secretaría no ha recibido detalles.

### **5.7.1.3 República de Colombia**

Desde el año 1999, existe un sistema informático que permite ingresar los procesos surgidos en una importación, desde que llega el medio de transporte hasta que se realiza la nacionalización de las mercancías. En el caso de los descargues directos, todo el proceso puede llevarse a cabo en un término de ocho horas como mínimo.

Respecto a las exportaciones, en el año 2002 se creó un sistema informático que permite el trámite desde la solicitud de autorización de embarque hasta la generación del documento de exportación definitivo.

A partir del año 2006, el Modelo Único de Ingresos, Servicios y Control Automatizado (MUISCA) ha llevado a cabo dos declaraciones dentro del régimen de importaciones que conlleva la firma electrónica, SYGA y salida de mercancías.

SYGA es el componente de exportaciones del Sistema de Información y Gestión Aduanera, SYGA, es la aplicación informática mediante la cual, los usuarios del servicio aduanero deberán efectuar todas las operaciones de exportación soportadas en él. Aunque actualmente el sistema no está de acuerdo con el Modelo de Datos de la OMA, la oficina de aduanas de Colombia está trabajando en nuevos desarrollos informáticos. (Avance Jurídico [https://avancejuridico.com › r\\_dian\\_9202\\_2002](https://avancejuridico.com › r_dian_9202_2002)).

La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), entidad adscrita al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, se constituyó como una Unidad Administrativa Especial, mediante el Decreto No. 2117 de 1992, cuando el 1º de junio del año 1993 se fusionó la Dirección de Impuestos Nacionales (DIAN) con la Dirección de Aduanas.

La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) informó recientemente acerca de la implementación de herramientas tecnológicas de primera mano para garantizar la agilidad y la seguridad en las operaciones tributarias de los colombianos. Se trata de un proceso de transformación en el que también se ha fortalecido el talento humano de la entidad, compuesto actualmente por más de 10.600 servidores públicos, de los cuales 56% son mujeres (DIAN, 2022-LaRepublica.co <https://www.larepublica.co › economia › la-dian-dismi...>).

En el comunicado, esta Dirección dio a conocer las tecnologías que viene utilizando para facilitar los trámites a sus usuarios. Con ellas, la DIAN disminuyó la evasión tributaria y aduanera con nueva tecnología de punta.

"La DIAN hoy está logrando nuevos sistemas de gestión tributaria y aduanera que facilitan a los colombianos el cumplimiento de sus obligaciones. En este proceso, la entidad también está haciendo uso de la analítica de data R, servicios integrados y multinube híbrida, que garantizan seguridad y protección de la información frente a posibles ciberataques, además de lograr una plataforma tecnológica mucho más rápida".

Esta gestión digital está permitiendo que sean los mismos ciudadanos quienes realicen sus trámites de manera ágil. Operaciones como la elaboración de facturas electrónicas, la

expedición del Registro Único Tributario (RUT), la gestión de la firma electrónica y la realización de pagos por medio de PSE, tarjetas de crédito y Fintech son algunas de las que los usuarios pueden llevar a cabo por medio de las plataformas digitales del ente estatal.

En el mismo comunicado, la Dirección contó acerca de los resultados que se han obtenido gracias a la utilización de estas herramientas tecnológicas.

"La DIAN ha logrado el cumplimiento de las metas de recaudo en los últimos 4 años, esto en parte gracias al decidido compromiso de lucha contra la evasión, la elusión y el contrabando, lo que permitió que en la última vigencia fiscal se triplicara el recaudo por gestión de años anteriores, además de hoy entregarle al país cerca de 5 millones de declarantes, casi el doble de los que se contaban al iniciar el presente gobierno".

También la entidad aseguró que ha avanzado en temas como la formalización empresarial por medio del Régimen Simple de Tributación (RST), la disminución de la evasión a través de las declaraciones sugeridas de renta e IVA, la implementación de la factura electrónica, los programas de fiscalización a contribuyentes y los días sin el impuesto al valor agregado (IVA) como medida de reactivación económica.

Respecto a la gestión de aduanas, también se han establecido nuevas herramientas, como el seguimiento por GPS a los contenedores para garantizar que cumplen con su itinerario.

"El recaudo de tributos de comercio exterior está creciendo un 50% más, esto dado por la aplicación de tecnologías y procesos correctivos, la puesta en marcha de la declaración anticipada que permite adelantar los procesos de selectividad, la identificación y categorización de los riesgos de marcas y productos, y la implementación de un centro de monitoreo de carga. Estas medidas hoy tienen a Colombia como ejemplo de gestión aduanera en América Latina", afirmó la DIAN (DIAN, 2022). Además, según la Dirección, hoy se tienen acuerdos mutuos de aduanas con 11 naciones y se ha reducido en un 3.1% el contrabando por subfacturación, desarticulando organizaciones dedicadas a este delito y judicializando a sus integrantes.

La entidad anunció que espera seguir con el proceso de fortalecimiento tecnológico de cara al logro de resultados, con el objetivo de garantizar a futuro la sostenibilidad fiscal del país. La Revolución tecnológica en la DIAN incluye hasta robots aduaneros (DIAN, 2019). El

Gobierno firmó uno de los decretos con los que busca modernizar las dinámicas del comercio exterior. En 2019 se implementó la fase uno.

La Modernización, las mejoras tecnológicas, la reducción de trámites engorrosos y la mayor seguridad jurídica. Estos cuatro puntos resumen el importante paso que dio el país en materia de comercio exterior, con la expedición del Decreto Único Aduanero, tras varios años de estudios y desarrollos técnicos. Inicia la modernización de la DIAN para facilitar el pago de impuestos.

La hoja de ruta para el plan de transformación de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), presentado por el director general de la entidad, José Andrés Romero Tarazona, se construye sobre cuatro pilares estratégicos. El primero de ellos, tiene que ver con la Transformación del Talento Humano, el año pasado, después de una convocatoria donde se recolectaron 48 mil hojas de vida, se logró vincular a 796 funcionarios, con un riguroso proceso en el que se tenían que surtir pruebas técnicas que garantizaran su idoneidad.

El segundo pilar, la Transformación Tecnológica, para que la DIAN sea una entidad moderna, innovadora, a la vanguardia de la tecnología, lo que permitirá dar respuestas efectivas y eficaces a las necesidades de nuestros grupos de interés.

Cercanía con el Ciudadano, es el tercer pilar con el que la DIAN busca ser una entidad empática, que responda a las necesidades reales del ciudadano, que facilite el entendimiento y cumplimiento de las obligaciones de nuestros contribuyentes y usuarios aduaneros.

El cuarto de los pilares, tiene que ver con la Legitimidad, para apoyar la consolidación de Colombia como un país emprendedor, justo y equitativo.

### **MERCOSUR- (Interconexión aduanal)**

El proyecto más ambicioso de informatización en el procedimiento de gestión aduanera es el relacionado con la interconexión entre las aduanas (de cada Estado parte del MERCOSUR). En este sentido, se obtienen las informaciones en línea y tiempo. Aspectos de la gestión aduanera en los procesos de integración territorial 188 real de las operaciones que se generan en cada país, estén o no destinadas a la intrazona (hoy disponible en MERCOSUR a través del sistema INDIRA:

Intercambio de Información de los Registros Aduaneros constituyendo el mismo DUA (documento único aduanero) electrónico, permitiendo efectuar el análisis de riesgos en forma anticipada etc. (Aduana News, (5, enero,2023-Aduana News <https://aduananews.com> › Comercio).

#### **5.7.1.4 República del Uruguay**

Si bien no es una técnica de despacho reciente, resulta interesante destacar la posibilidad que se presenta a los despachos del país de imprimir el DUA directamente en el punto de frontera donde se lleva a cabo la operación aduanera. En las aduanas de Uruguay por muchos años han utilizado un sistema tecnológico muy eficiente llamado "Lucia". Un contribuyente importante al proyecto del modelo de datos de la OMA desde los días del modelo de datos de la OMA del G7. Produjo el conjunto de datos armonizados para el Sistema Integrado de Datos Comerciales ITDS. Trabajando en un proyecto regional del MERCOSUR denominado "Armonización del Modelo de Datos de Declaraciones Aduaneras (MODDA)", el cual es coordinado por la Aduana de Uruguay, y cuyo propósito es la aplicación de DM (El término proviene de las siglas DM (del inglés "Direct Message") o en el idioma español MD ("Mensaje Directo"). Las siglas DM o MD se utilizan para acortar el término y utilizar menos texto al pedirle a otra persona que te envíe un mensaje privado a través de redes como Facebook, Instagram, Twitter, etc., en las declaraciones aduaneras y en el intercambio electrónico de datos a través del Sistema INDIRA, (El Sistema de Intercambio de Información de los Registros Aduaneros (INDIRA) es un mecanismo informático implementado entre los Estados Parte del MERCOSUR para que sus Administraciones Aduaneras compartan información de manera automática, accediendo a sus bases de datos en línea y en tiempo real.)

Algunos resultados de este trabajo se presentaron al DMPT durante 2017. Se esperaba para 2018-2019 desarrollar y probar una versión INDIRA como "Prueba de concepto" de estas especificaciones. El MODDA Group, también está trabajando para construir un paquete de información derivada, alineado con el funcionamiento de DMPT y SAFE, en AEO. Intercambio de información electrónica. (Mercosur <https://documentos.mercosur.int> › doceunionnes).



### **5.7.1.5 República Federativa du Brasil -**

Brasil, posee el despacho aduanero ‘express’ o línea azul, orientado a OEAs u operadores de confianza, además de implementar, además denominado Portal Único, Siscomex (Sistema Integrado de Comercio Exterior). Estos operadores de confianza usuarios de línea azul se benefician de canales verdes en las operaciones de importación, exportación y tránsito. (Aduana News, (2023- Programa OEA de Brasil: novedades y pedido de los ...

Aduana News <https://aduananews.com> › Comercio).

La habilitación previa para operar por la línea azul garantiza menores controles, procedimientos aduaneros más rápidos de descarga y carga de la mercancía, principio de intervención mínima a nivel de reconocimientos. Asimismo, tendrán garantizado un reconocimiento aduanero de la mercancía con carácter prioritario. Estos operadores están sometidos a auditorias regulares y deben tener accesibles sus sistemas informáticos a la Administración. Cada dos años se revisará el cumplimiento de los requisitos a estos operadores.

### **5.7.1.6 República Argentina**

En la República Argentina se ha implementado el SIM (Sistema Informático Malvina) Trabajo realizado para la adopción del MODDA para MERCOSUR (Basado en el modelo de datos de la OMA).

Argentina que integra todo el sistema fiscal y tributario, ha generado grandes avances en materia del aforo aduanero. Es uno de los primeros países de la región en implementar diversos equipos y maquinarias para la verificación y el seguimiento a la cadena logística, ente los cuales se destacan los escáneres y los GPS. Cuenta con una oficina regional de la Organización Mundial de Aduana, para toda la región latinoamericana.

La mayoría de los países centroamericanos han trabajado con el proyecto de sistema de informatización del formulario único centroamericano.

## **5.7.2 Las experiencias en países de América Central y el Caribe**

### **5.7.2.1 República de El Salvador**

Como parte de la facilitación del Comercio en el país, la Directora General de Aduanas del Ministerio de Hacienda (MH), Samadhy Martínez, junto a funcionarios de Gobierno y el secretario general del SIECA (La Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA) órgano técnico y administrativo del Proceso de Integración Económica Centroamericana), Melvin Redondo, conocieron los avances del Proyecto de Apoyo al Diseño e Implementación de la Plataforma Digital de Comercio Centroamericano (AENOR <https://revista.aenor.com › la-certificacion-incrementa-...>).

A través del uso de la tecnología, se complementará los esfuerzos del país por agilizar las operaciones de comercio exterior en las diferentes aduanas, con una plataforma capaz de sostener los trámites de comercio exterior de toda Centroamérica de forma digital.

En ese sentido, la directora Martínez reiteró el compromiso del Gobierno de la República por modernizar y eficientizar los procesos en las aduanas del país, que permitan el flujo ininterrumpido del comercio regional. Con estas acciones se asegurará la interoperabilidad regional entre los sistemas aduaneros, migratorios, cuarentenarios y de ventanilla única de comercio exterior, lo cual contribuirá a facilitar los procesos comerciales intra y extra regionales.

Se encuentra en etapa de implementación el proyecto de portal de la “Ventanilla Única”. Esto permitirá que todas las operaciones aduaneras, la obtención de los permisos correspondientes y el pago de los impuestos se hagan por medio de un punto de acceso único. Lo anterior supondrá que el sistema aduanero no procese ninguna declaración de mercancías hasta que el operador no haya cumplido con todas sus obligaciones, arancelarias o no, lo que redundará en la transparencia del Sistema informático aduanero de El Salvador. Las operaciones aduaneras son procesadas principalmente a través del sistema SIDUNEA. El (SIDUNEA) es un sistema informático de gestión aduanera que cubre la mayoría de los procedimientos de comercio exterior- actualmente bajo la versión 1.18c, además de los sistemas desarrollados por la Dirección General de Aduanas para el control de las demás operaciones de comercio exterior como Tránsitos, Sistema de Autorización de

Régimen de Importación Temporal de Vehículos Usados, Control de infracciones e infractores, Control de Garantías, etc. (ASYCUDA <https://asycuda.org> › about-es).

### **5.7.2.2 República de Nicaragua**

En los últimos años Nicaragua ha implementado varias iniciativas para facilitar el comercio, por ejemplo, mediante el intercambio electrónico de la información contenida en la Declaración Única Centroamericana (DUCA) ( <https://www.sica.int> › iniciativas › duca).

La DUCA, que entró en vigor el 7 de mayo de 2019, tiene tres modalidades: DUCA-F, para el comercio de mercancías originarias de la región centroamericana; DUCA-D, para la importación o exportación de mercancías con terceros países fuera de la región centroamericana; y DUCA-T para el traslado de mercancías bajo el régimen de tránsito aduanero internacional terrestre. Asimismo, el Programa de Integración Fronteriza (PIF) tiene como objeto modernizar la infraestructura, el equipo y los sistemas informáticos en los pasos de frontera para lograr una mayor eficiencia en los controles aduaneros, reducir los tiempos de espera y mejorar la competitividad.

La Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCEN) que, según manifestado por las autoridades se esperaba implementar a más tardar en el primer semestre de 2021, facilitará las operaciones de comercio exterior, mediante la simplificación de trámites de permisos pre aduanales de importación y exportación, reduciendo tiempos y costos de las empresas que participan en el comercio exterior

La reducción de la presentación física de los documentos de soporte de las declaraciones y la creación de una ventanilla única de comercio exterior de exoneración son técnicas que agilizan el proceso de despacho de mercancías.

### **5.7.2.3 República de Honduras**

Honduras fortalecerá la gestión aduanera con apoyo del BID (Administración Aduanera de Honduras – (Inter-American Development Bank <https://www.iadb.org> › news › honduras-fortalecera-la-g.)).

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) aprobó un préstamo de US\$50 millones para aumentar la recaudación aduanera en Honduras y mejorar los controles de aduanas.

La operación permitirá facilitar el comercio y aumentar el crecimiento económico y la competitividad del país. El programa tiene como objetivo incrementar la eficiencia de la Administración Aduanera de Honduras (ADUANAS), constituida en 2020, mediante el fortalecimiento de la gestión y gobernanza institucional. También mejorará los procesos de control, la automatización y el uso de las tecnologías para disminuir el fraude fiscal e incrementará la resiliencia informática de la gestión operativa aduanera, al modernizar su infraestructura tecnológica y desarrollar una estrategia de seguridad de la información.

El proyecto beneficiará al país al dotar a la aduana con herramientas innovadoras para mejorar la capacidad de recaudar y contribuir a financiar políticas públicas. También se beneficiarán los operadores de comercio exterior, que podrán contar con servicios aduaneros de mayor calidad.

El comercio exterior juega un papel predominante en la economía de Honduras porque representa alrededor del 88% de su producto interno bruto (PIB). En el año 2021, el comercio de Honduras llegó a los US\$25.250 millones, de los cuales el 40% fueron exportaciones y el 60% importaciones.

Honduras enfrenta retos de competitividad y desempeño logístico. Según datos de comercio transfronterizo del Foro Económico Mundial, en el año 2020 eran necesarias 108 horas en el país para cumplir con los trámites fronterizos de exportación y 96 horas para gestiones de importación, comparado con el promedio en América Latina y el Caribe de 55 y 56 horas, respectivamente. El número de inspecciones incrementa los tiempos y costos del comercio exterior.

El préstamo de US\$50 millones, procedente de capital ordinario del BID, tiene un plazo de 40 años, con 5 años y medio de gracia y una tasa de interés basada en SOFR.

Las nuevas técnicas de informatización en el procedimiento de gestión aduanera proporcionan las siguientes facilidades a los importadores:

- a) Registro de manifiesto en el sistema automatizado por parte de las agencias navieras, 24 horas antes del arribo de las mercancías.
- b) Pago anticipado a la llegada de las mercancías al territorio nacional.
- c) Transmisión electrónica de los formularios únicos aduaneros (FAUCA).

d) Horario de atención de 24 horas en las aduanas de frontera. e) Transmisión electrónica de tránsitos a nivel regional. SARA (Sistema Automatizado de Rentas Aduaneras de Honduras).

El mapeo de datos del proyecto ha comenzado con la versión 3.5 del modelo de datos de la OMA. La Red SARA (Sistema de Aplicaciones y Redes para las Administraciones) es un conjunto de infraestructuras de comunicaciones y servicios básicos que conecta las Administraciones Públicas Hondureñas e instituciones centroamericanas, facilitando el intercambio de información y el acceso a los servicios).

#### **5.7.2.4 República de Panamá**

El Sistema informático aduanero de Panamá se creó mediante el Decreto de Gabinete N°3 de 7 de febrero de 2001. Panamá adoptó el Sistema Integrado de Comercio Exterior (SICE), (<http://www.sice.oas.org> > default\_p), como el sistema informático vía Internet aplicable obligatoriamente a todos los regímenes y destinaciones aduaneras que requieran declaración, y El SIGA (Sistema Integrado de Gestión Aduanera / Sistema de Gestión Aduanera Integrada). En la actualidad tienen gran interés en comenzar el proceso de adopción del modelo de datos de la OMA lo antes posible.

El viernes 4 de junio de 2021 se llevó a cabo la presentación virtual de una nueva herramienta tecnológica para la “validación de contenedores con trámites pendientes (Vacont)” desarrollada por el Centro de Innovación e Investigaciones Logísticas Georgia Tech. Panamá y la Autoridad Nacional de Aduanas. La presentación fue dada a representantes de compañías navieras, puertos, empresas logísticas miembros de la Cámara Marítima de Panamá (CMP). Esta nueva herramienta Web permite la validación masiva de contenedores y verifica si cumplen los requisitos para completar su flujo a través del sistema logístico nacional, sean de trasbordo, importación, exportación o tránsito. Está diseñada para uso de líneas y agencias navieras, operadores de transporte, agentes de carga y personal aduanero.

Gracias al apoyo del Gabinete Logístico y el liderazgo de la Autoridad Nacional de Aduanas, Georgia Tech. Panamá colaboró con el diseño y desarrollo de esta nueva herramienta tecnológica que agilizará de manera significativa el movimiento de contenedores a través del país.

### **5.7.2.5 República de Costa Rica**

El sistema de Tecnología de Información para el Control Aduanero (TICA) (<https://repositorio.uned.ac.cr/reuned/handle>), fue establecido en las aduanas de Costa Rica en el año 2005 y se constituyó en la plataforma informática con la cual se haría efectiva la transmisión electrónica de los documentos requeridos para el trámite aduanero, desde cualquier punto del país y durante las 24 horas de los 365 días; el pago de los tributos de manera electrónica y automática; y la interconexión de los diferentes puntos aduaneros del país. Principio del formulario Final del formulario El Sistema informático aduanero de Costa Rica (TICA) es un sistema informático desarrollado para modernizar el Servicio Nacional de Aduanas costarricense, instaurando un nuevo modelo de operación en todas las aduanas. El sistema comenzó a funcionar el pasado 27 de julio en la Aduana de Caldera y el 3 de octubre se instauró en la Aduana Central la tecnología de la Información para el Control Aduanero (TICA). Recientemente se organizó un taller para apoyar un programa nacional para modernizar el TICA y alinear los sistemas nacionales con la última publicación del modelo de datos de la OMA.

La tecnología como medio permite a las aduanas transformar los procesos para simplificar, agilizar y reducir costos operativos de la Cadena Logística del Comercio Internacional.

Las tecnologías digitales como la cadena de bloques, la Internet de las cosas, la inteligencia artificial y el aprendizaje automático pueden transformar la gestión de las fronteras y el desarrollo del comercio internacional.

### **5.7.2.6 República de Cuba**

El Sistema GINA de Cuba (<https://www.uci.cu/universidad/noticias/cara-cara...>) proporcionó información a la OMA sobre la alineación con la versión del modelo de datos aduaneros de la OMA 3,7. (GINA, es un sistema integrador, una solución a la medida del cliente. Gestiona los procesos que tienen lugar en la Aduana General de la República de Cuba. Es una aplicación informática constituida por varios módulos.)

Los procedimientos y sistemas aduaneros de Cuba están sustentado en grandes controles de verificación y seguimiento a las entradas y salidas de mercancías, esto para responder a su

sistema socialista, donde los habitantes y visitantes tienen grandes restricciones para el manejo y uso de diversas mercancías, en cuanto a la calidad y la cantidad.

### **5.7.3 Experiencia Tecnología Aduanera en Norteamérica**

#### **5.7.3.1 Experiencia Tecnología Aduanera en Los Estados Unidos Mexicanos**

La Tecnología implementada en las operaciones aduaneras, tanto en el gobierno como en empresas privadas, han buscado desarrollar procesos para que las operaciones aduanales sean más eficientes, transparentes y optimizadas. De este empeño surge el concepto de “aduana digital”, una iniciativa integral que plantea automatizar, facilitar y agilizar los procesos de entrada y salida de mercancías en las aduanas mexicanas.

El objetivo de la aduana digital es modernizar el sistema aduanero y fiscal de México mediante la aplicación de tecnologías de la información y de la comunicación (TIC) en todo el proceso de despacho: desde la presentación, aceptación y procesamiento de las declaraciones de carga para la importación, exportación y tránsito de mercancías, el pago de impuestos y derechos aplicables, hasta la liberación de las mercancías del control aduanero.

Una aduana digital para trámites más eficientes. Dentro de este marco tecnológico, el gobierno federal ha implementado el programa “Aduana Siglo 21”, mediante el cual se busca intercambiar información con fronteras de otros países y actores logísticos a fin de evaluar en segundos las operaciones de comercio exterior y solo revisar un porcentaje mínimo de las mercancías sensibles, facilitando el comercio mediante cadenas logísticas seguras y permitiendo a los involucrados estar enterados en tiempo real de las operaciones.

Muestra de ello es el Proyecto de Integración Tecnológica Aduanera (PITA), que proyecta acelerar los tiempos de las mercancías que pasan por las aduanas, así como otras acciones de combate a la ilegalidad, mediante las acciones conjuntas con la Procuraduría General de la República (PGR) y el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial (IMPI).

La evolución tecnológica de México.

Los pasos firmes que México ha dado en el sector tecnológico para optimizar su operativa aduanera se reflejan en hechos: la transformación comenzó en abril de 2016 con 17 compañías y en diciembre de ese año se inscribieron 64 al programa Aduana Siglo 21. Dichas

instancias efectuaron 14,181 operaciones. Igualmente, destaca la incorporación obligatoria del código QR en los procedimientos que permite a las autoridades acceder fácilmente a la información de la mercancía aumentando la agilidad de las operaciones. Del mismo modo, la adopción de las mejores prácticas internacionales ha demostrado que México es un país abierto al mundo. Tan solo en 2017, el país comerció más de 14 billones de pesos anuales, (1,500 veces más que hace 150 años), recaudando en las aduanas casi 800,000 MDP, gracias a los más de 40 tratados de libre comercio firmados, según datos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

El futuro de la aduana digital. En las proyecciones a mediano plazo establecidas por el Servicio de Administración Tributaria (SAT) y la Administración General de Aduanas (AGA), para este proyecto se ha concretado la realización de auditorías 100% electrónicas hacia 2020, así como contar con la ventanilla única regional, el despacho conjunto en todas las aduanas, la creación de las operadoras logísticas y un sector completamente automatizado. A largo plazo (2025-2030), la ventanilla única debe ser digital y la aduana 100% invisible, para que la carga sea prácticamente descargada conforme llega y así dirigirse inmediatamente a su lugar de destino.

México está experimentando un notable crecimiento en operaciones de comercio exterior. Según la Confederación de Asociaciones de Agentes Aduanales de la República Mexicana (CAAAREM), actualmente se realizan 31 operaciones por minuto, 95% de ellas a través de Agentes Aduanales. Sin embargo, para destacar en este ámbito e incrementar su competitividad internacional es necesario modernizar las transacciones comerciales en la aduana. La Aduana es un ente fiscalizador muy importante para la economía del país, ya que recauda el 72% del IVA en México, por lo que es fundamental que se incorpore la tecnología a los procesos operativos para innovar los procesos, disminuir los errores y mejorar los tiempos de despacho.

El Sistema informático aduanero de México. El sistema SICA Sistema de contabilidad aduanera, permite a la aduana tener reportes diarios y estadísticas de los ingresos totales de ingresos por IVA, DTA, ISAN, PREV, etc. detallado por aduana. Este fue el análisis sobre el Sistema Electrónico Aduanero. Sistema electrónico de despacho de aduanas México cuenta actualmente con el SAAI (Sistema Aduanero Automatizado Integral). Sin embargo, MAT-CE



(Modelo de Administración Tributaria de Comercio Exterior) reemplazará gradualmente a SAAI en fases hasta 2017.

La normativa mexicana ha adoptado el término Sistema Aduanero Electrónico para incluir todos los módulos y componentes de las operaciones de comercio exterior que integran los procesos de predespacho, despacho de aduana y post-despacho. En cuanto a la reingeniería del Sistema Automatizado Integral Aduanero (SAAI) bajo la plataforma MAT-CE (Modelo de Administración Tributaria de Comercio Exterior). Este sistema está operando actualmente en todo el país:

1. Módulo de Selección Automatizada (MSA, por sus siglas en español) una. Declaraciones aduaneras con código de barras lineal B. Documento de operación para el despacho de aduanas (DODA QR)
2. Plantillas de registro y PAMAS. Estos están integrados con el Sistema de Registro y Monitoreo de Incidentes (SIRESI)
3. Generador de QR DODA en el sitio web del SAT y el servicio web (WS)
4. QR Verifier y aplicación SAT-Mobile
5. Integración PITA-Cargoç una. Generador de números de integración adjunto a una insignia única en el sitio web de SAT y W B. Solicitud de envío de resultados de activación de MSA. C. Confirmación del cumplimiento de los trámites de despacho para el despacho aduanero.
6. Inspección de Aduanas una. Papel de los verificadores B. Gestión de plataforma
7. Pago de declaraciones aduaneras. Una generación de línea de captura. ([www.sat.gob.mx](http://www.sat.gob.mx) [www.ventanillaunica.gob. Mx](http://www.ventanillaunica.gob.mx)).

Partiendo de todos los estudios en materia de tecnología aduanera, México representa un modelo a seguir, naturalmente ha sido influenciado por su posición geográfica y la relación comercial con los únicos dos países desarrollados del Continente Canadá y los Estados Unidos, de América, los cuales posee el acuerdo de libre comercio TLCAN/NAFTA, para responder al mismo.

## **5.8 Mejoras, y propuesta recomendada para la Aduana Dominicana**

### **“Propuesta de Integración Tecnológica Aduanera Dominicana (PRODITAD)”**

Históricamente, las aduanas en República Dominicana han cumplido un papel determinante en la industria del comercio internacional, pues son las encargadas de garantizar la legalidad de

los trámites comerciales y de brindar un mayor control sobre el flujo de las mercancías implicadas en el transporte ferroviario, marítimo o terrestre.

Gracias a lo que son las aduanas en el comercio, tanto las empresas exportadoras como los clientes finales, tienen la certeza de evidenciar una transparencia operativa de las cargas, puesto que éstas verifican en detalle que las operaciones de comercio cumplan con los requisitos necesarios para su correcto funcionamiento. Para que lo anteriormente expuesto se siga cumpliendo a cabalidad, el accionar natural de las aduanas debe necesariamente continuar, pero trabajando acorde con las herramientas que preserven sus funciones, mejoren su eficiencia, su productividad y su competitividad, y, sobre todo, para que cumplan con su objetivo de facilitar y agilizar las operaciones de comercio exterior.

Se propone estudiar y evaluar la siguiente “propuesta de proyecto de integración tecnológica aduanera dominicana (PRODITAD)” en función de la experiencia mexicana, a ser llevada a cabo conjuntamente por el binomio DGA-DGI bajo el paraguas de una Superintendencia de Administración Tributaria (SAT).

La propuesta de proyecto (PRODITAD) pudiera ser una iniciativa gubernamental muy innovadora que busque optimizar la actividad en las aduanas dominicanas a través de la implementación de nuevas tecnologías. Esta propuesta de proyecto tiene la intención de “automatizar, facilitar y agilizar los procesos de entrada y salida de mercancía en las aduanas del país, mediante el aprovisionamiento y actualización de dispositivos”, convirtiéndose en un plan estratégico para optimizar el flujo del comercio nacional e internacional. Por ello, en esta nueva iniciativa podría tener un impacto importante en las aduanas, mencionamos sus beneficios y sus principales objetivos.

Como lo comentamos brevemente, la propuesta de proyecto PRODITAD pudiera ser una iniciativa que busque optimizar y agilizar los procesos aduanales partiendo de la implementación de nuevos dispositivos tecnológicos y herramientas digitales.

Para ello, la propuesta de proyecto propone optimizar los procesos en diferentes puntos aduanales, además de contribuir al mejoramiento de múltiples cruces fronterizos a lo largo del territorio nacional. A su vez, PRODITAD buscaría fortalecer puntos de supervisión de video vigilancia con cobertura nacional, con el fin de monitorear con mayor eficacia los principales inmuebles del SAT.

En resumen, la propuesta de proyecto “PRODITAD” tendría como fin lograr el cumplimiento de los siguientes tres (3) pilares:

1. Automatizar el despacho aduanero de mercancía en carga.
2. Robustecer el control de vehículos de pasajeros en cruces fronterizos.
3. Optimizar la supervisión de aduanas y áreas del SAT a través de video vigilancia.

Para lograr dichos objetivos, la propuesta del proyecto establecería puntos de control:

- Puntos de revisión para el despacho de mercancía en carga, en las aduanas Fronterizas, marítimas e Interiores del país.
- Puntos de revisión para el control de vehículos de pasajeros en cruces fronterizos
- Puntos de supervisión de Video-vigilancia con cobertura nacional en los principales inmuebles del SAT.

Si bien se ha mencionado que esta propuesta de proyecto busca fortalecer los procesos aduanales y garantizar mayor seguridad a las instalaciones del SAT, es importante mencionar algunos beneficios puntuales que esta iniciativa aportaría al gremio del comercio.

- **Beneficios para los vehículos de carga:** En primera instancia, la propuesta de proyecto “PRODITAD” tiene el propósito de eliminar la utilización de documentos físicos y reemplazarlos por archivos digitales. Por otro lado, se busca optimizar los procesos logísticos dentro de las aduanas a través de la asignación de un andén en la plataforma de reconocimiento. Esto le permitirá al conductor identificar la ubicación del vehículo en la plataforma.
- **Beneficios para los vehículos ligeros:** Para este tipo de vehículos se pretende reducir el tiempo del ciclo de apertura de 6 a 2 segundos, representando un menor tiempo de estancia del usuario.
- **Beneficios para la video vigilancia:** Como se ha mencionado a lo largo de esta nota, la propuesta de proyecto PRODITAD, también buscaría mejorar la seguridad de diferentes zonas mediante la utilización de cámaras de video vigilancia. Por lo tanto, estos sistemas brindarían mayor cobertura de diferentes zonas, además de garantizar la seguridad para el usuario durante su paso por la aduana.

### **¿Cómo operaría el proyecto?**

Además de conocer los beneficios que produciría este proyecto y entender sus contribuciones a la industria del comercio, a continuación, compartimos una lista de los principales ejes funcionales que giran en torno a la operación de esta iniciativa.

- Los despachos en las aduanas que se llevan a cabo en los carriles de carga, se harían sin el uso del papel físico. Para ello, se utilizaría un “Dispositivo Tecnológico Aduanero (DTA)”, el cual consta de una tarjeta con “doble chip” que incorpora tecnología de radiofrecuencia-RFID).
- A los conductores que circulen por las aduanas, se les entregaría una serie de gafetes con la tecnología mencionada en el punto anterior. Sin embargo, dichos conductores deberán tramitar el Gafete Único de Identificación (GUI) a través de la ventanilla digital del SAT. *“Despacho desasistido contando con apoyo del personal de la aduana desde un Centro de Monitoreo Local”*.

**CAPITULO VI.**  
**PRESENTACIÓN, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS  
RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS DE LA INVESTIGACIÓN**

## 6.1 Introducción

El capítulo VI., está dedicado a la presentación de los resultados del trabajo de campo a través del cual hemos recopilado datos nuevos de fuentes primarias para el propósito específico de indagar y conocer sobre las opiniones y pareceres acerca del tema del que se ocupa la presente investigación, para así, enriquecer y completar el trabajo de investigación. Como indicábamos en el capítulo I, hemos llevado a cabo dos encuestas:

- (1) “Análisis de la Eficiencia del Sistema Portuario y la Tecnología Aduanera en la Facilitación del Comercio Exterior Dominicano, durante el Siglo XXI”, y
- (2) “Análisis de la Incidencia de la Implementación de la Tecnología en los procesos Aduanales para la facilitación del Comercio Exterior Dominicana”.

Con la primera, en la que analizamos, desde un planteamiento general, el funcionamiento del Sistema Portuario dominicano en base a la opinión de los mayores expertos en su operativa. En la segunda encuesta focalizamos nuestro estudio en el análisis de los efectos conseguidos sobre la eficacia conseguida en el funcionamiento de las gestiones aduaneras como consecuencia de los cambios tecnológicos habilitados en nuestros puertos.

Conviene insistir en la relevancia de la opinión de expertos como instrumento metodológico para un estudio en el que tratamos de analizar un escenario de actividad económica tan particular y que ha sufrido unos cambios tan significativos como los que han afectado al sistema portuario dominicano. Es evidente que aquellas personas con un profundo conocimiento de la realidad operativa y tecnológica, por cuanto son actores directos de la misma, son las más indicadas para evaluar el significado y alcance de los cambios que se han realizado en el sistema portuario dominicano y, en consecuencia, para señalar las actuaciones de política que sean necesario implementar para mejorar su funcionamiento.

## 6.2 Encuesta sobre el Análisis de la Eficiencia del Sistema Portuario y la Tecnología Aduanera en la Facilitación del Comercio Exterior Dominicano durante el Siglo XXI.

En este caso, para obtener la información que respondiera de forma directa y confiable a los objetivos y a la problemática de esta investigación, y en efecto, a los demás ejes transversales, se aplicó un tipo de técnica de investigación: la encuesta. Este instrumento se aplicó con 39 preguntas cerradas, con las que se han recogido las principales cuestiones asociadas con la

problemática que plantea el funcionamiento del sistema portuario dominicano. Sus resultados son representativos y pueden mostrar las principales debilidades y fortalezas relacionadas con la eficiencia del sistema portuario dominicano.

Se tuvo especial cuidado en la elección de los participantes de manera que estuvieran representados los distintos grupos de interés del sistema portuario dominicano como: las Navieras, los Embarcadores, las Agencias Navieras, los Consolidadores de Cargas, los Agentes Aduanales, los Transportistas, las Operadoras portuarias como (DPWORLD/HIT/SAN SOUCI PORT), las Asociaciones de importadores de vehículos nuevos y usados, las Empresas Jurídicas y Personas Físicas, los Exportadores e Importadores, los Atisbadores, los Sindicatos, los Profesionales entre otros participantes del Sistema Portuario.

Los cuadros No. 35 y No. 36 describen la composición de la muestra y ponen de manifiesto su representatividad: recorre todo el abanico de actividades presentes en la operativa portuaria con instancias que llevan mucho tiempo trabajando en la actividad portuaria. Los 96 usuarios de los diversos grupos encuestados representan una muestra de la población estadísticamente aceptable y en consonancia con los objetivos y la problemática investigada.

Las encuestas están presentadas, en primer lugar, con base en las preguntas, que a continuación representamos en gráficas con sus fuentes y descripción para, finalmente, realizar de forma sintética, la literatura o interpretación de los resultados. Se puede observar también que, en algunas ocasiones, algunas preguntas no fueron respondidas por todos los participantes, lo que indica que, lógicamente, no todas las respuestas tienen la misma base numérica (96 encuestados). En este caso, los porcentajes señalados se corresponden con el número de respuestas obtenidas. Por otro lado, debemos precisar que, en algunos cuadros, se admiten respuestas múltiples, de manera que los tantos por ciento nos identificarían el porcentaje de las respuestas obtenidas que cita ese epígrafe.

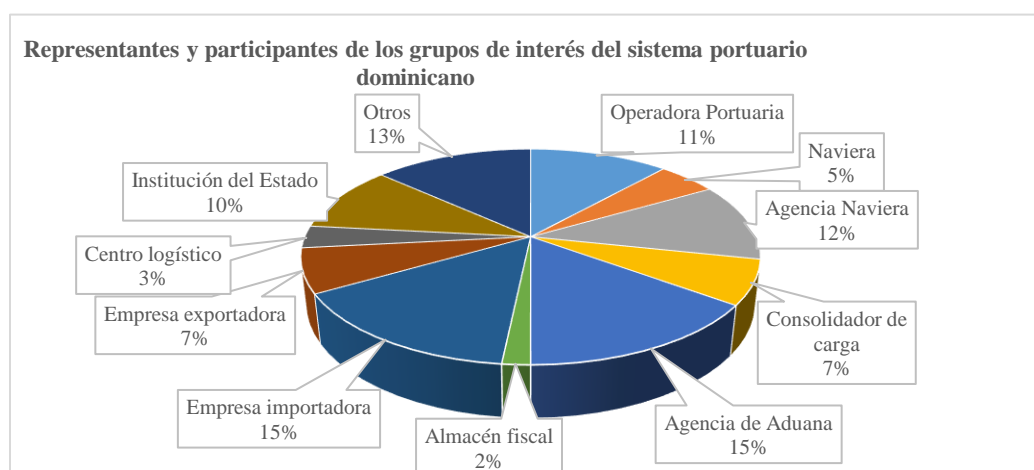
## 6.2.1 Resultados de las encuestas aplicadas sobre la eficiencia del sistema portuario en favor de la facilitación del comercio exterior dominicano

Cuadro No. 37

Representantes y participantes de los distintos grupos de interés del sistema portuario dominicano		
Tipo de Empresa	Porcentaje	Cantidad
Operadoras Portuarias	12%	11
Navieras	5%	5
Agencias Navieras	12%	11
Consolidadores de carga	7%	7
Agencias de Aduana	15%	14
Almacén fiscal	2%	2
Empresas importadoras	15%	14
Empresas exportadoras	7%	7
Centro logístico	3%	3
Instituciones del Estado	10%	10
Otros	13%	12
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>96</b>

**Fuente:** Encuesta abierta aplicada al sector comercio exterior sobre las operaciones y servicios del sistema portuario dominicano

Gráfica No. 22



Fuente: Cuadro No. 37

**Interpretación Literaria:** Los datos del cuadro No.35, y la gráfica No.22, muestran el tipo de empresa encuestada, se observa que personas independientes, agencias navieras, importadoras, operadoras portuarias, agencias navieras e instituciones del estado protagonizaron los resultados.



Cuadro No.38

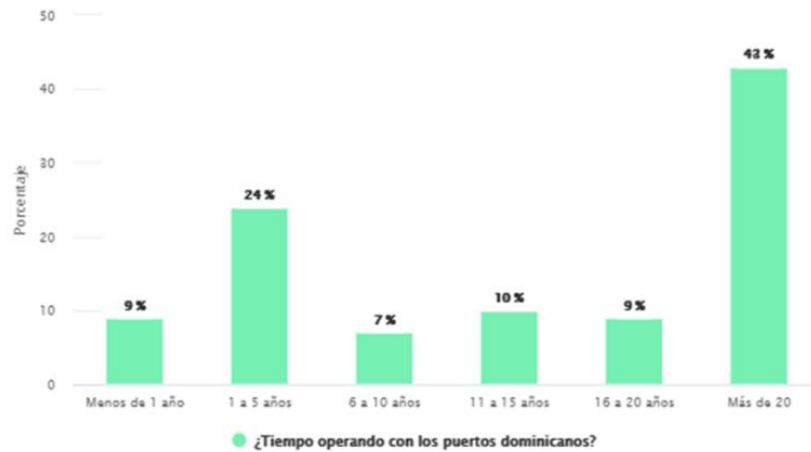
Tiempo que los Representantes y participantes de los distintos grupos de interés han operado en los puertos del sistema portuario dominicano		
Años o períodos	Porcentaje	Cantidad
Menos de 1 año	10%	10
1 a 5 años	23%	22
6 a 10 años	7%	7
11 a 15 años	10%	10
16 a 20 años	8%	7
Más de 21 años	42%	40
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>96</b>

**Fuente:** Encuesta abierta aplicada al sector comercio exterior sobre las operaciones y servicios del sistema portuario dominicano.

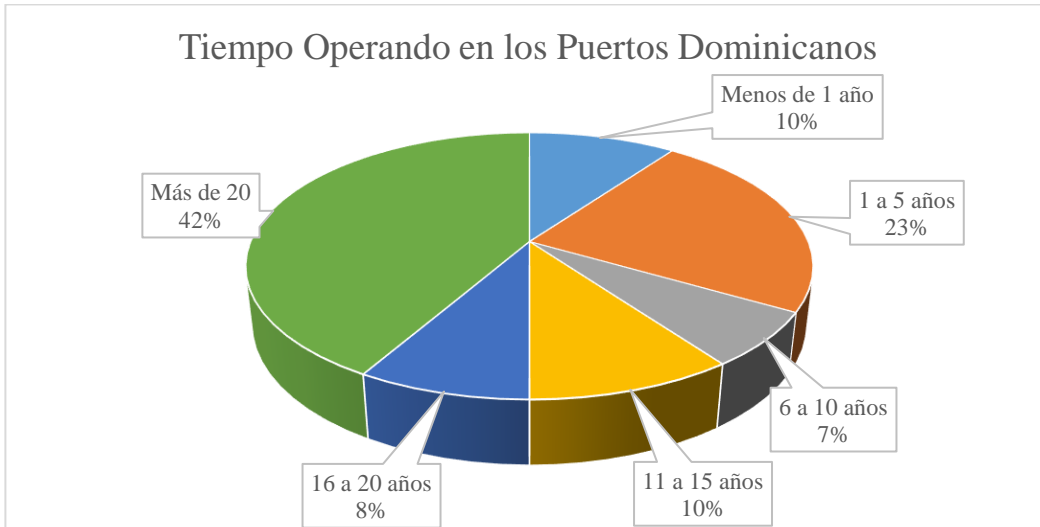
Gráfica No. 23

Tiempo operando en los puertos marítimos dominicanos

¿Tiempo operando con los puertos dominicanos?



**Gráfica No. 24**



**Fuente:** Cuadro No. 38

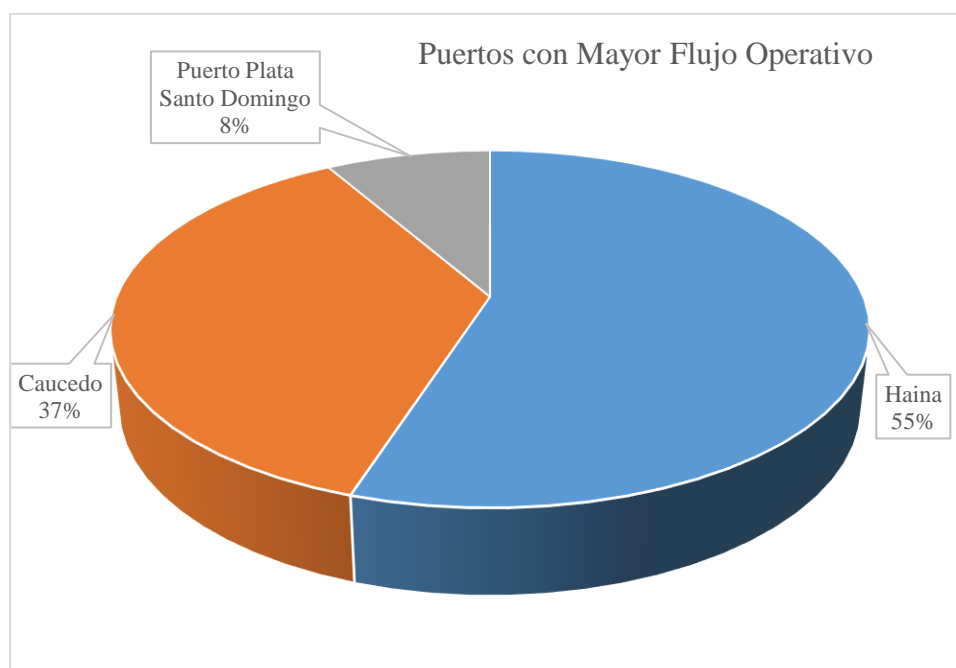
Interpretación Literaria: Los resultados muestran en el cuadro No. 38 y la gráfica No.24 que, la mayoría de las empresas relacionadas al comercio exterior y portuario tienen más de 20 años operando y en otras medidas, un gran porcentaje tienen más de 10 años, lo que representa que tienen vasta experiencia en el área.

**Cuadro No. 39**

<b>Puertos con mayor flujo operativo del Sistema portuario dominicano</b>		
<b>Puerto</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Flujo Operativo</b>
Rio Haina	55%	53
Caucedo	37%	36
Puerto Plata y Santo Domingo	8%	7
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>96</b>

Fuente: Encuesta abierta aplicada al sector comercio exterior sobre las operaciones y servicios del sistema portuario dominicano

**Gráfica No. 25**



**Fuente: Cuadro No. 39**

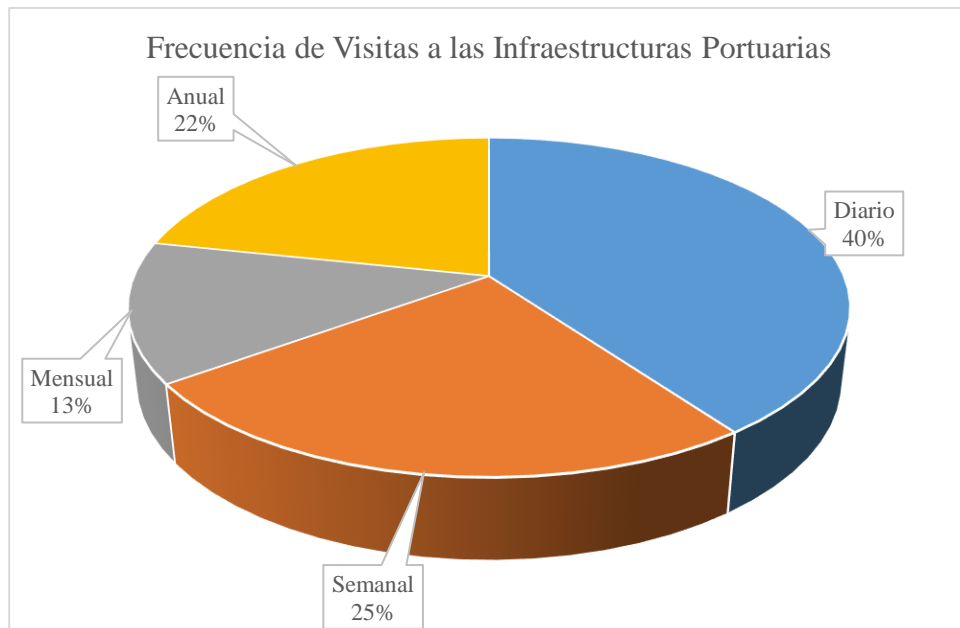
Interpretación Literaria: Los resultados plasmados en la gráfica No.25, muestran que los puertos de Rio Haina y Caucedo concentran más del 90% de las operaciones del comercio exterior y portuaria.

**Cuadro No. 40**

<b>Frecuencia de asistencia o visita a las infraestructuras portuarias</b>		
<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Cantidad (Veces)</b>
Diario	40%	38
Semanal	25%	24
Mensual	13%	12
Anual	22%	22
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>96</b>

Fuente: Encuesta abierta aplicada al sector comercio exterior sobre las operaciones y servicios del sistema portuario dominicano

**Gráfica No. 26**



**Fuente: Cuadro No. 40**

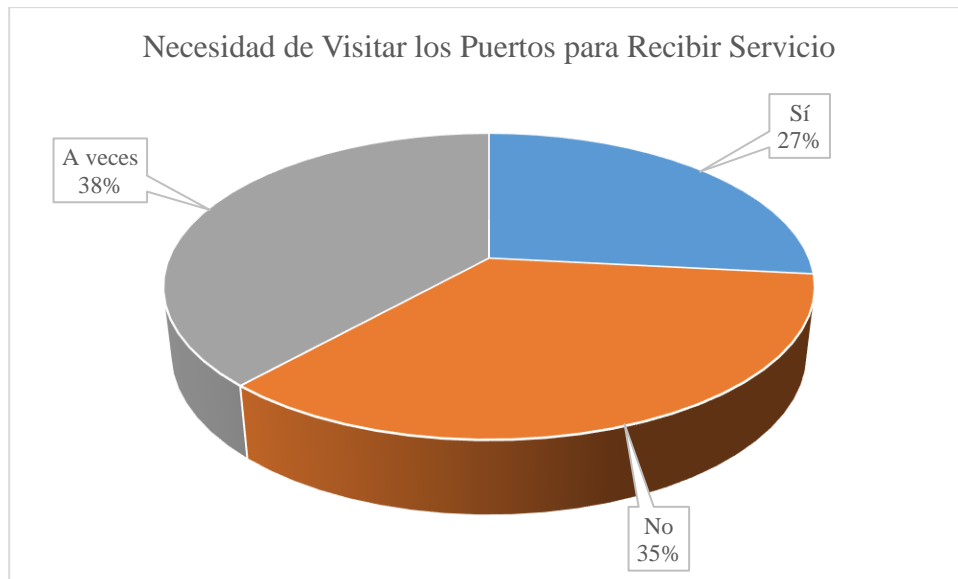
Interpretación Literaria: La gráfica No.26, muestra la frecuencia de visitas y asistencia a las instalaciones portuarias. La mayoría (el 40%), lo hacen de forma diaria o semanal, y en menor proporción mensual y anual.

**Cuadro No. 41**

<b>¿Es necesario visitar a los Puertos para poder recibir los servicios?</b>		
<b>Respuesta</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Cantidad (Visitas)</b>
Sí	27%	26
No	35%	34
A veces	38%	36
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>96</b>

**Fuente:** Encuesta abierta aplicada al sector comercio exterior sobre las operaciones y servicios del sistema portuario dominicano.

**Gráfica No. 27**



**Fuente:** Cuadro No. 41

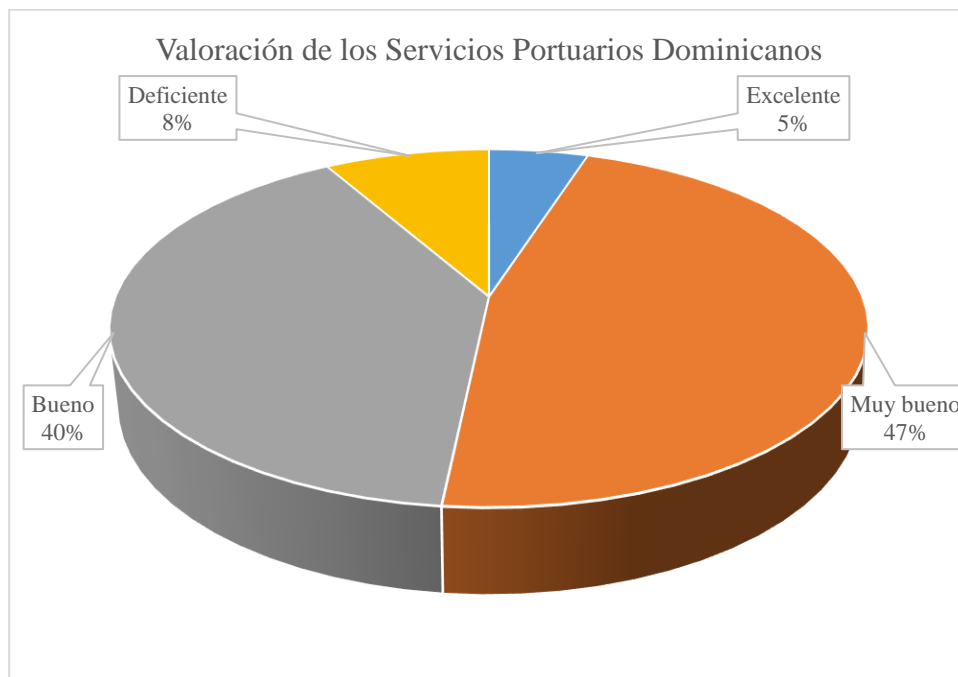
Interpretación Literaria: En la gráfica No.27, se observa que la mayoría consideran que en la actualidad no es necesario asistir de forma física para recibir los servicios del y los demás consideran que, si y un alto porcentaje consideran que a veces, lo que puede dar a indicar que depende de la circunstancia y que realmente la automatización ha incidido positivamente.

**Cuadro No. 42**

<b>¿Cómo valora usted los servicios portuarios dominicanos?</b>		
<b>Valoración</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Cantidad</b>
Excelente	5%	5
Muy bueno	47%	45
Bueno	40%	38
Deficiente	8%	8
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>96</b>

Fuente: Encuesta abierta aplicada al sector comercio exterior empleando la Escala de Likert para obtener opinión sobre las operaciones y servicios del sistema portuario dominicano.

**Gráfica No. 28**



**Fuente: Cuadro No. 42**

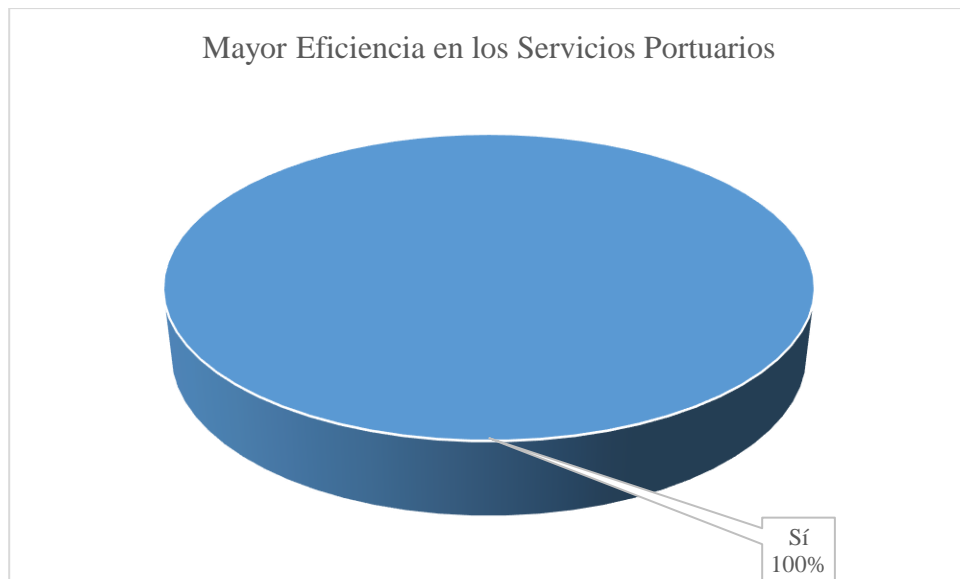
Interpretación Literaria: Como se puede observar en los datos (cuadro No.42) y la imagen, (Gráfica No.28), los encuestados consideran en más de un 70% que los servicios portuarios dominicanos son muy buenos, buenos y excelentes, en menos proporción, que son deficientes con solo un 8% de la muestra seleccionada.

**Cuadro No.43**

<b>¿Considera usted que los servicios portuarios son más eficientes ahora que antes?</b>		
<b>Respuesta</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Cantidad</b>
Sí	100%	96
No	0%	0
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>96</b>

Fuente: Encuesta abierta aplicada al sector comercio exterior sobre las operaciones y servicios del sistema portuario dominicano.

**Gráfica No. 29**



**Fuente: Cuadro No. 43**

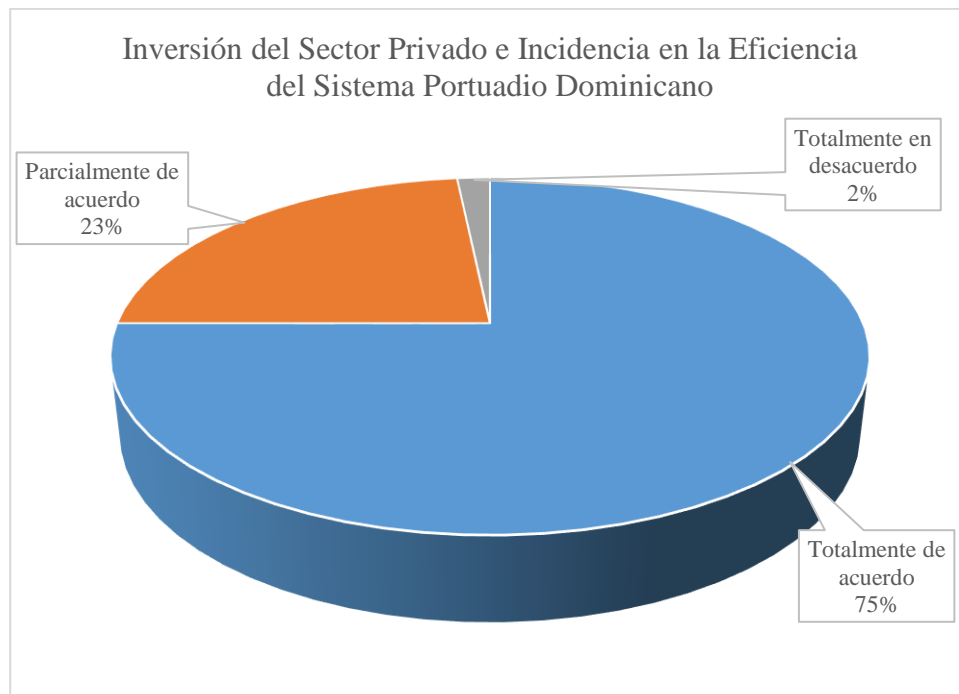
Interpretación Literaria: Como se puede observar en la imagen (gráfica No.29) y en respuesta a nuestra interrogante, el 100% han considerado que realmente los servicios portuarios durante el periodo de estudio han cambiado y mejorado en favor de la facilitación del comercio exterior en toda su dimensión.

**Cuadro No. 44**

<b>¿Considera usted que la concesión de algunos puertos a (HIT, DPWORLD y SAN SOUCI PORT), e inversión del sector privado ha incidido en la eficiencia del sistema portuario dominicano?</b>		
<b>Opinión</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Cantidad</b>
Totalmente de acuerdo	75%	45
Parcialmente de acuerdo	23%	14
Totalmente en desacuerdo	2%	1
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>60</b>

Fuente: Encuesta abierta aplicada al sector comercio exterior empleando la Escala de Likert para obtener opinión sobre las operaciones y servicios del sistema portuario dominicano.

**Gráfica No. 30**



**Fuente: Cuadro No. 44**

Interpretación Literaria: Como se observa en el cuadro No.44 y la imagen de la gráfica No.30, el 75% están de acuerdo que la privatización y la concesión de algunos puertos han contribuido positivamente a la eficiencia del sistema portuario dominicano.

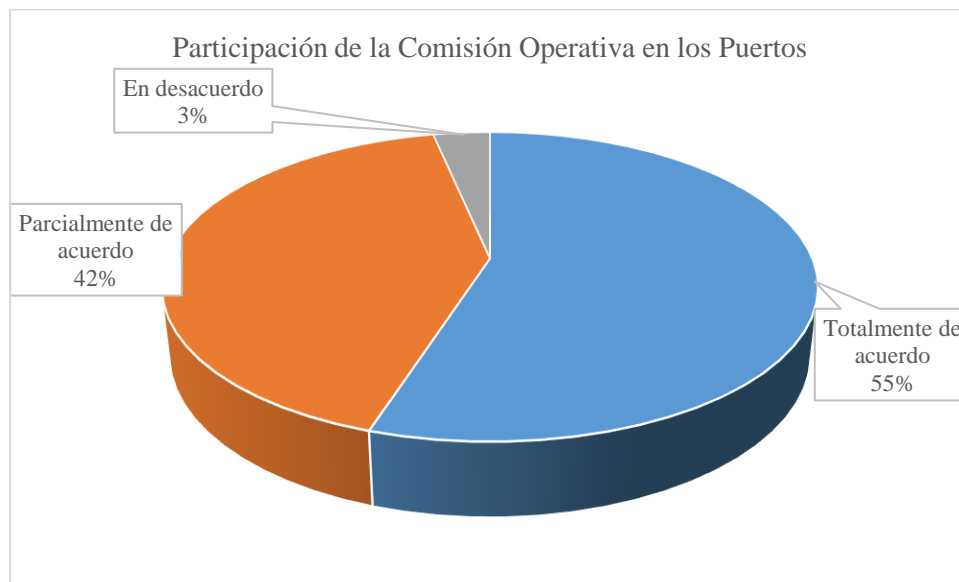


**Cuadro No. 45**

<b>¿Considera Usted que la creación y participación de la Comisión que opera los puertos, formado por los distintos organismos, ha incidido en la eficiencia del sistema portuario dominicano?</b>		
<b>Opinión</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Cantidad</b>
Totalmente de acuerdo	55%	52
Parcialmente de acuerdo	42%	40
En desacuerdo	3%	4
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>76</b>

**Fuente:** Encuesta abierta aplicada al sector comercio exterior empleando la Escala de Likert para obtener opinión sobre las operaciones y servicios del sistema portuario dominicano.

**Gráfica No. 31**



**Fuente: Cuadro No. 45**

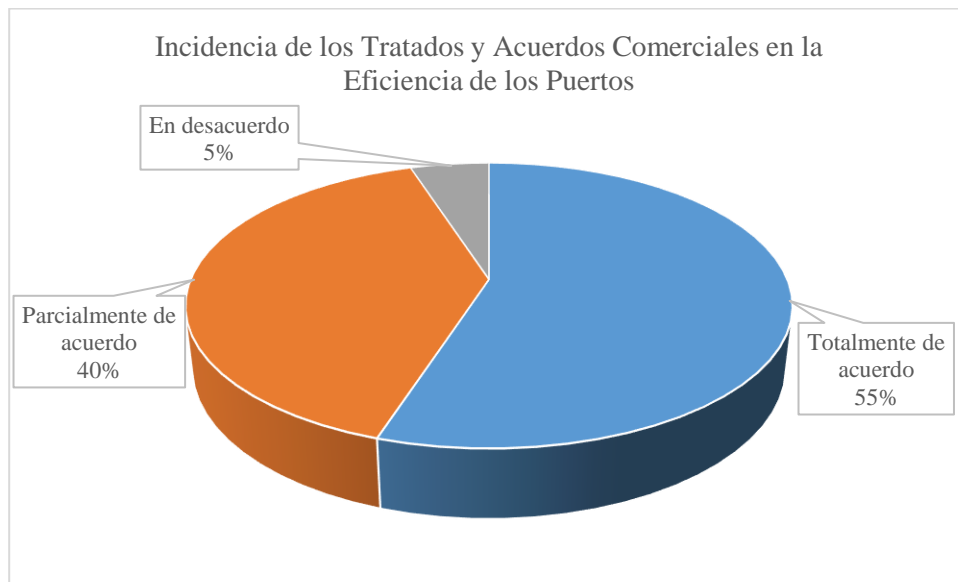
Interpretación Literaria: En cuanto a la incidencia de la creación y ejecución de la Comisión Operativa de los puertos, creada principalmente por los operadores portuarios, las opiniones plasmadas en la gráfica No.31, indica que el 55% está totalmente de acuerdo y un 42% parcialmente en que ha contribuido positivamente a la eficiencia del sistema portuario y solo un 3% están en desacuerdo.

**Cuadro No. 46**

<b>¿Considera usted que la integración económica dominicana por medio de los Tratados y Acuerdos Comerciales, han incidido en la Eficiencia Portuaria Dominicana?</b>		
<b>Opinión</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Cantidad</b>
Totalmente de acuerdo	55%	53
Parcialmente de acuerdo	40%	38
En desacuerdo	5%	5
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>96</b>

**Fuente:** Encuesta abierta aplicada al sector comercio exterior empleando la Escala de Likert para obtener opinión sobre las operaciones y servicios del sistema portuario dominicano.

**Gráfica No. 32**



**Fuente: Cuadro No. 46**

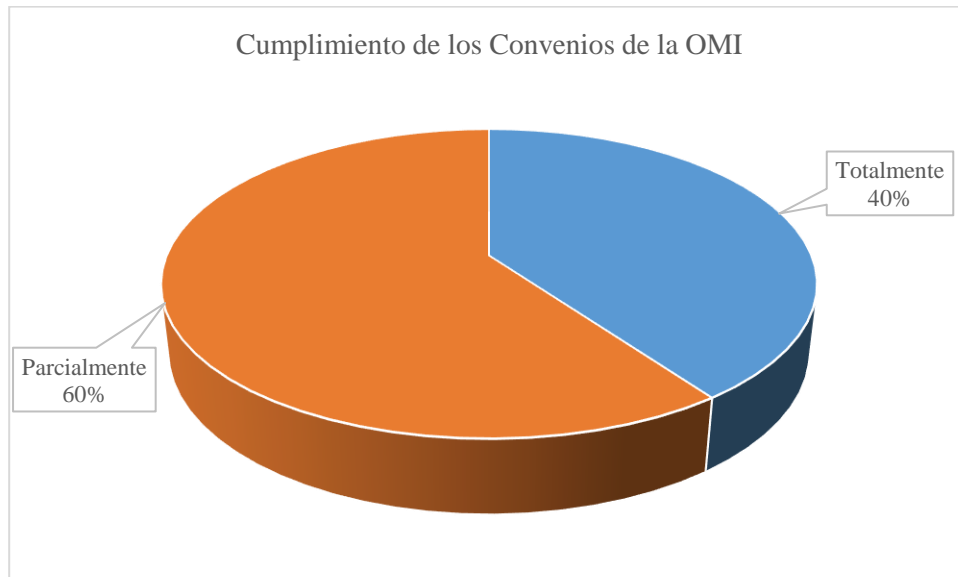
Interpretación Literaria: Los datos arrojados en las encuestas (cuadro No.46 y Gráfica No.32), muestran que el proceso de integración sustentando en los distintos acuerdos y tratados de libre comercio han incidido positivamente en la eficiencia del sistema portuario, con un 55% totalmente de acuerdo y un 40% parcialmente y 5% desacuerdo.

Cuadro No. 47

<b>¿Considera usted que el Sistema Portuario Dominicano cumple con los convenios de la Organización Marítima Internacional (OMI) entre ellos: Solas, Marpol, ¿entre otros?</b>		
<b>Opinión</b>	<b>porcentaje</b>	<b>Cantidad</b>
Totalmente	40%	24
Parcialmente	60%	36
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>60</b>

**Fuente:** Encuesta abierta aplicada al sector comercio exterior empleando la Escala de Likert para obtener opinión sobre las operaciones y servicios del sistema portuario dominicano.

Gráfica No. 33



**Fuente:** Cuadro No. 47

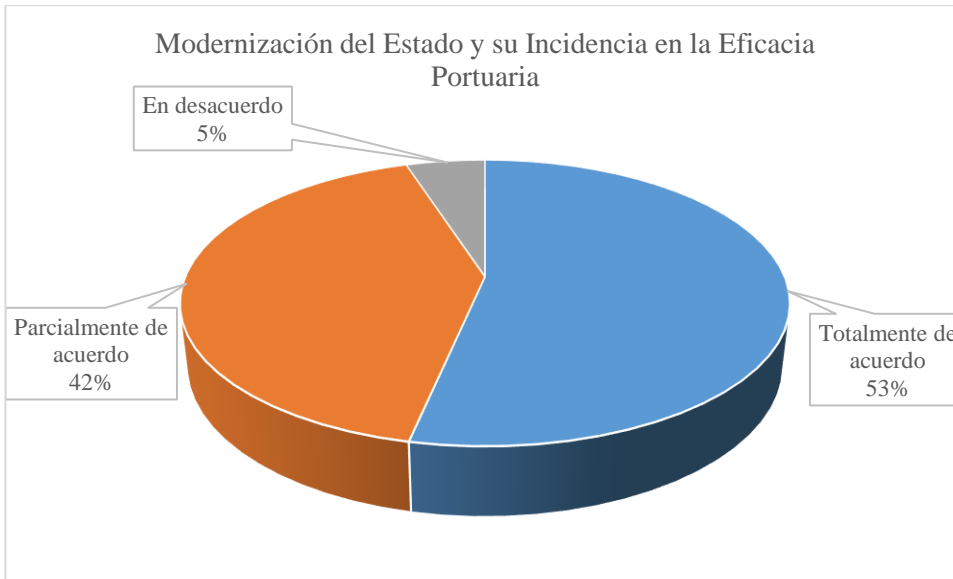
Interpretación Literaria: En cuanto al cumplimiento del Sistema Portuario con los acuerdos y organismos internacionales relacionados, las opiniones plasmadas en la gráfica No.33 arroja que, el 40% está totalmente de acuerdo, sin embargo, un 60% considera que lo hace de forma parcial.

**Cuadro No. 48**

<b>¿Considera usted que la modernización de instituciones del Estado relacionadas al Comercio Exterior, ha incidido en la eficiencia portuaria?</b>		
<b>Opinión</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Cantidad</b>
Totalmente de acuerdo	53%	32
Parcialmente de acuerdo	42%	25
En desacuerdo	5%	3
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>60</b>

**Fuente:** Encuesta abierta aplicada al sector comercio exterior empleando la Escala de Likert para obtener opinión sobre las operaciones y servicios del sistema portuario dominicano.

**Gráfica No. 34**



**Fuente: Cuadro No. 48**

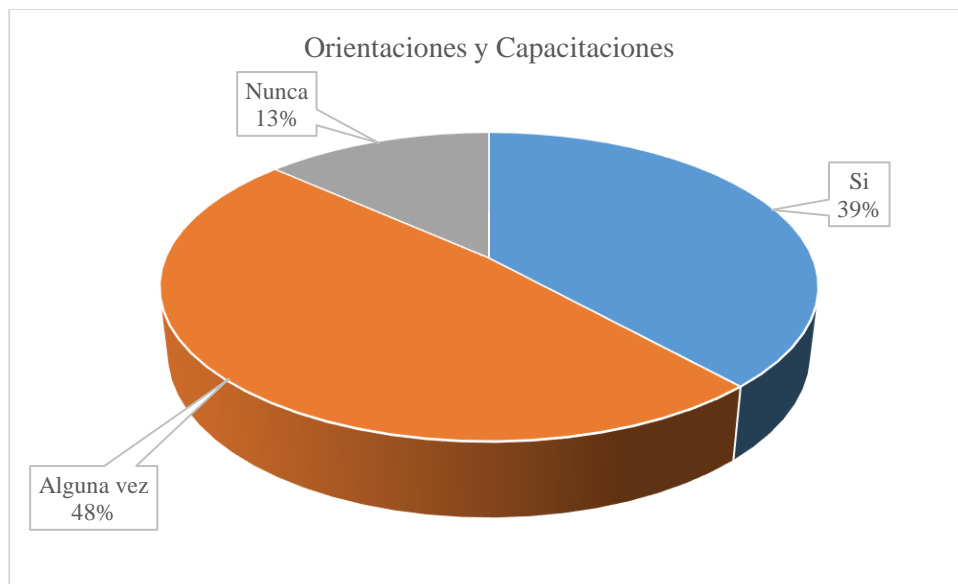
Interpretación Literaria: En cuanto a la incidencia de la modernización de las instituciones del estado relacionadas como la Dirección General de Aduanas (DGA), se observa en la gráfica No.34, que, sobre la eficiencia del sistema portuario, el 53% consideró positivamente (opinó sí) y el 42% estuvo parcialmente de acuerdo y solo un 5% se mostró en desacuerdo.

**Cuadro No. 49**

<b>¿Ha recibido adiestramiento o capacitación sobre el comportamiento y operaciones en los Puertos dominicanos?</b>		
<b>Opinión</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Cantidad</b>
Si	38%	36
Alguna vez	48%	46
Nunca	13%	14
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>96</b>

**Fuente:** Encuesta abierta aplicada al sector comercio exterior empleando la Escala de Likert para obtener opinión sobre las operaciones y servicios del sistema portuario dominicano.

**Gráfica No. 35**



**Fuente: Cuadro No. 49**

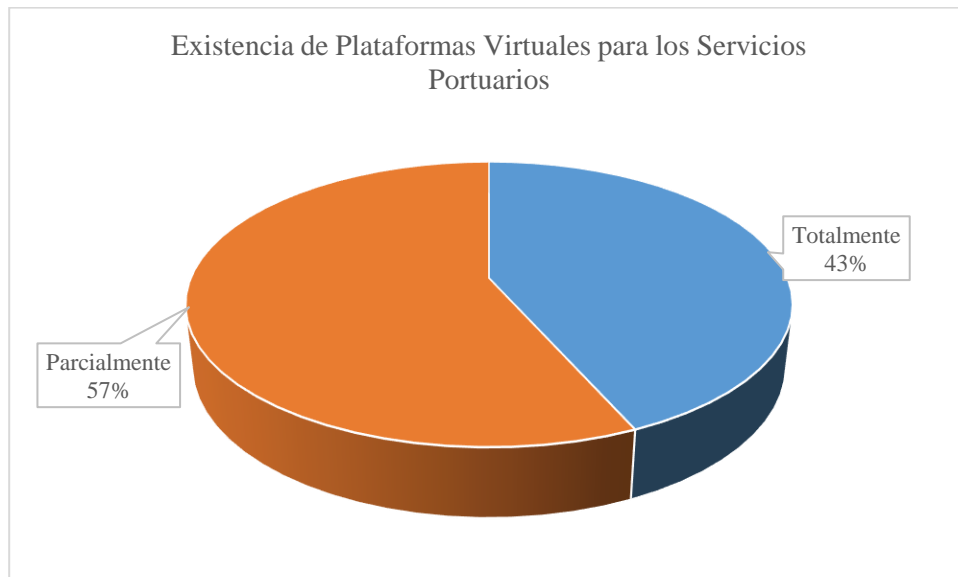
Interpretación Literaria: Los datos (cuadro No.49) y gráfica No.35, muestran que el 39% de los encuestados han sido capacitados, un 48% algunas veces, han recibido orientaciones y solo un 13, dice nunca haber recibido capacitación.

**Cuadro No. 50**

<b>¿Existe una plataforma y acceso virtual para los servicios de los operadores?</b>		
<b>Opinión</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Cantidad</b>
Totalmente	43%	26
Parcialmente	57%	34
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>60</b>

**Fuente:** Encuesta abierta aplicada al sector comercio exterior empleando la Escala de Likert para obtener opinión sobre las operaciones y servicios del sistema portuario dominicano.

**Gráfica No. 36**



**Fuente: Cuadro No. 50**

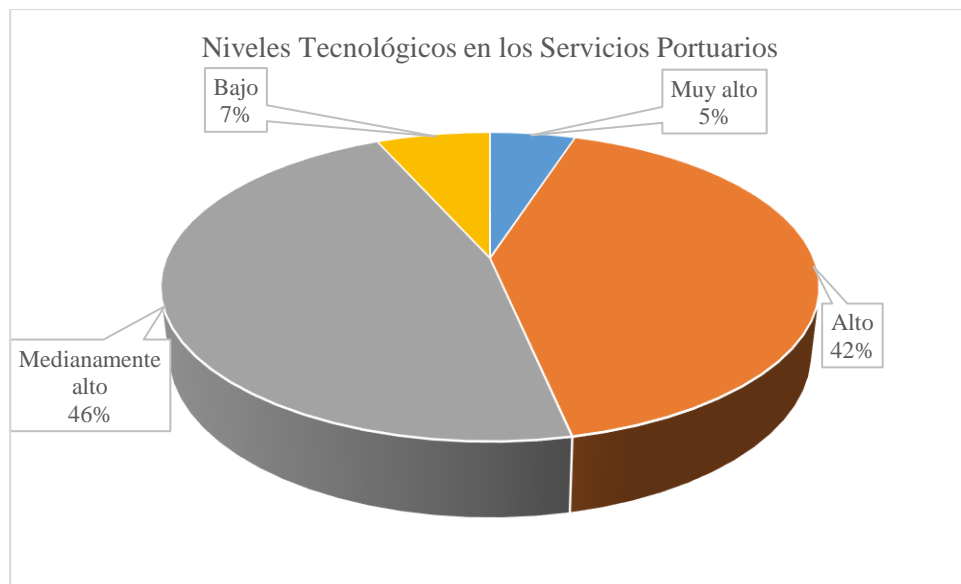
Interpretación Literaria: Los datos contenidos en el cuadro No.50 y la gráfica No.36, muestran que, los niveles de accesos o existencia de una plataforma adecuada del sistema portuario dominicano, aun no responde a las exigencias, ya que solo un 43% están totalmente de acuerdo, pero un 57% expresan que existen parcialmente.

**Cuadro No. 51**

<b>¿Cuál es su opinión sobre los niveles tecnológicos en los servicios portuarios?</b>		
<b>Opinión</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Cantidad</b>
Muy alto	5%	5
Alto	42%	40
Medianamente alto	47%	45
Bajo	7%	6
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>96</b>

**Fuente:** Encuesta abierta aplicada al sector comercio exterior empleando la Escala de Likert para obtener opinión sobre las operaciones y servicios del sistema portuario dominicano.

**Gráfica No. 37**



**Fuente: Cuadro No. 51**

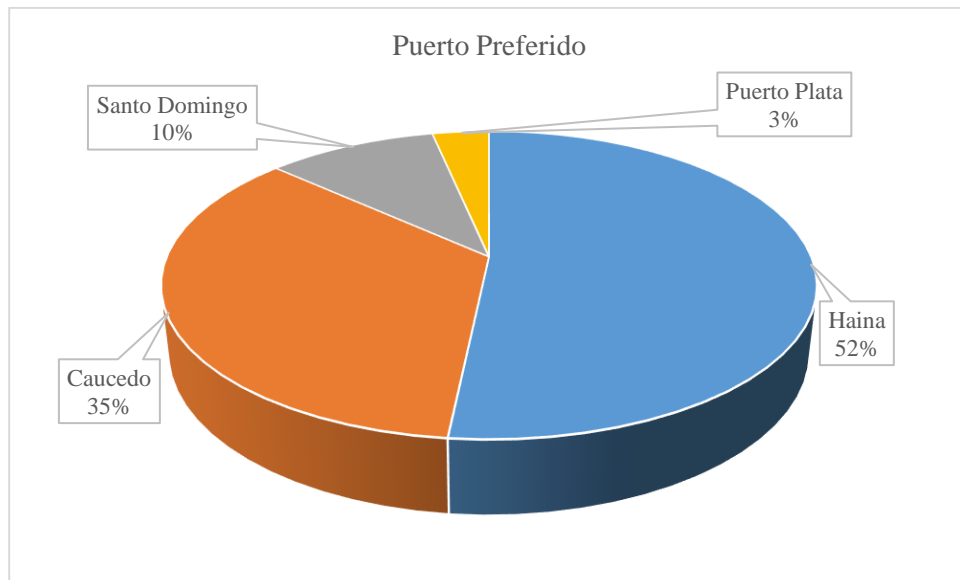
Interpretación Literaria: En cuanto a los niveles de automatización de los servicios portuarios, la mayoría lo consideran medianamente altos con 46%, pero un 42 % lo consideran alto, muy alto 5% y solo un 7%, bajo (ver gráfica No.37).

**Cuadro No. 52**

¿Cuál de los puertos prefiere para operar o es de su preferencia?		
Puerto	Preferencia	Cantidad
Haina	52%	50
Caucedo	35%	34
Santo Domingo	10%	9
Puerto Plata	3%	3
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>96</b>

**Fuente:** Encuesta abierta aplicada al sector comercio exterior para obtener opinión sobre las operaciones y servicios del sistema portuario dominicano.

**Gráfica No. 38**



**Fuente:** Cuadro No. 52

Interpretación Literaria: Los datos relativos (ver cuadro No. 52, y la gráfica No. 38), muestran que el 52% prefieren el Puerto de Río Haina, el 35%, prefiere el Puerto Caucedo y el resto tiene preferencia por los puertos de Santo Domingo y de Puerto Plata, 10% y 3% respectivamente.

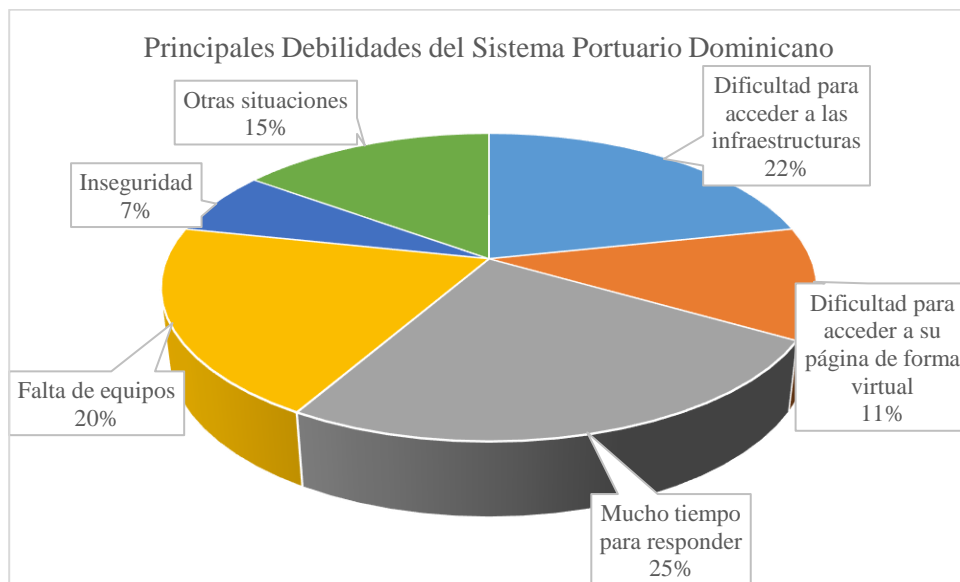


**Cuadro No. 53**

<b>¿Cuáles son, a su parecer, las principales debilidades del Sistema Portuario Dominicano?</b>		
<b>Debilidad</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Cantidad</b>
Dificultad para acceder a las infraestructuras	22%	21
Dificultad para acceder a su página de forma virtual	12%	12
Mucho tiempo para responder	25%	24
Falta de equipos	20%	19
Inseguridad	7%	7
Otras situaciones	15%	13
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>96</b>

**Fuente:** Encuesta abierta aplicada al sector comercio exterior para obtener opinión sobre las operaciones y servicios del sistema portuario dominicano.

**Gráfica No. 39**



**Fuente: Cuadro No. 53**

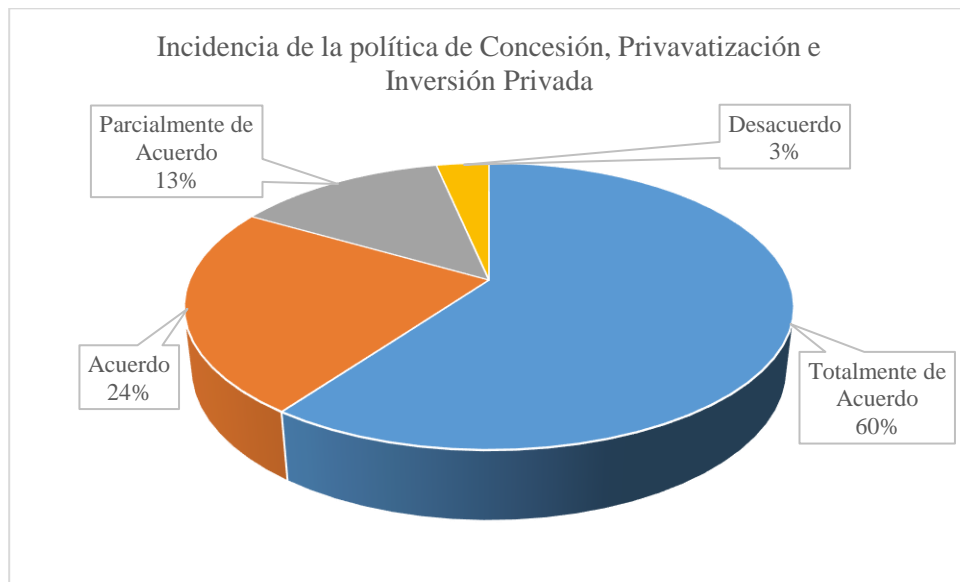
Interpretación Literaria: Los resultados plasmados en la gráfica No.39, muestran que los encuestados determinaron que las principales debilidades del sistema portuario, de mayor a menor, son: mucho tiempo para recibir respuesta (25%), dificultad de acceso a las infraestructuras (22%), ausencia de equipos (20%), dificultad para acceso a la página virtual (11%) y otras situaciones (15%).

**Cuadro No. 54**

<b>¿Considera usted que las políticas de concesión, privatización e inversión de capital privado en los puertos dominicanos han incidido en la seguridad de los mismos?</b>		
<b>Opinión</b>	<b>porcentaje</b>	<b>cantidad</b>
Totalmente de Acuerdo	60%	36
Acuerdo	23%	14
Parcialmente de Acuerdo	13%	8
Desacuerdo	3%	2
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>60</b>

**Fuente:** Encuesta abierta aplicada al sector comercio exterior empleando la Escala de Likert para obtener opinión sobre las operaciones y servicios del sistema portuario dominicano.

**Gráfica No. 40**



**Fuente: Cuadro No. 54**

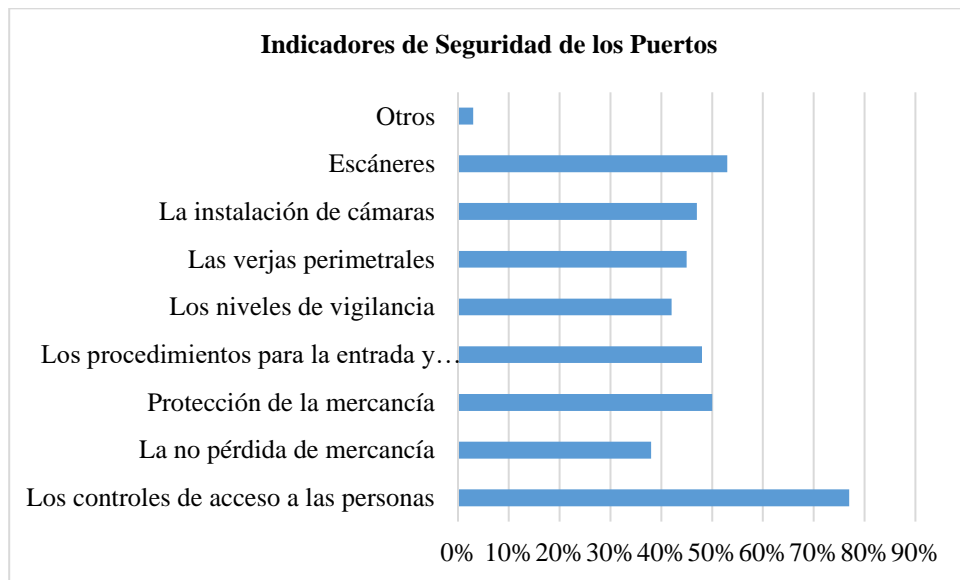
Interpretación Literaria: Los datos (cuadro No. 54) y gráfica No.40, muestran que más del 90% de los encuestados considera, en diferentes grados, estar de acuerdo que la política de concesión, privatización e inversiones de capital privado han incidido en la seguridad del sistema portuario dominicano y tan solo un 3% está en desacuerdo.

**Cuadro No. 55**

<b>¿Cuál o cuáles de los siguientes indicadores reflejan la seguridad de los puertos?</b>		
<b>Indicador</b>	<b>porcentaje</b>	<b>cantidad</b>
Los controles de acceso a las personas	77%	74
La no pérdida de mercancía	38%	36
Protección de la mercancía	50%	48
Los procedimientos para la entrada y salida de la mercancía	48%	46
Los niveles de vigilancia	42%	40
Las verjas perimetrales	45%	43
La instalación de cámaras	47%	45
Escáneres	53%	51
Otros	3%	3

**Fuente:** Encuesta abierta aplicada al sector comercio exterior para obtener opinión sobre las operaciones y servicios del sistema portuario dominicano.

**Gráfica No. 41**



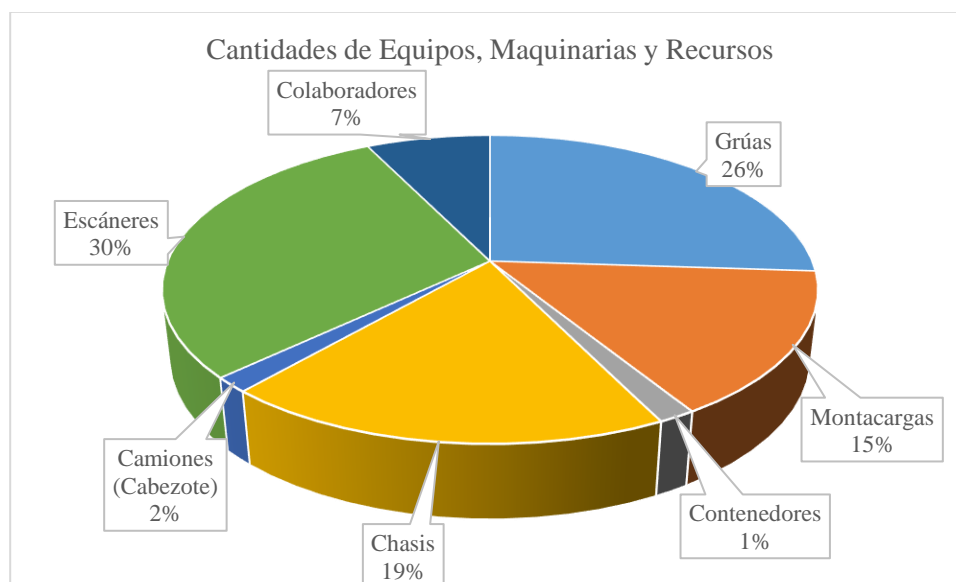
Interpretación Literaria: Los datos relativos al cuadro No.55 y la gráfica No.41, muestran que aproximadamente el 80% de los encuestados considera que son varios los factores o indicadores de seguridad del sistema portuario dominicano, entre los que se destacan los controles de acceso, la protección de las mercancías, la instalación de cámaras, las verjas perimetrales y los niveles de vigilancia.

**Cuadro No. 56**

<b>¿Cuál o Cuáles de los siguientes equipos (maquinarias) y recursos en general no existen en cantidades suficientes para responder a la eficiencia portuaria?</b>		
<b>Equipo</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Cantidad</b>
Grúas	50%	29
Montacargas	29%	17
Contenedores	3%	2
Chasis	36%	21
Camiones (Cabezote)	3%	2
Escáneres	57%	33
Colaboradores	14%	8

**Fuente:** Encuesta abierta aplicada al sector comercio exterior para obtener opinión sobre las operaciones y servicios del sistema portuario dominicano.

**Gráfica No. 42**



**Fuente: Cuadro No. 56**

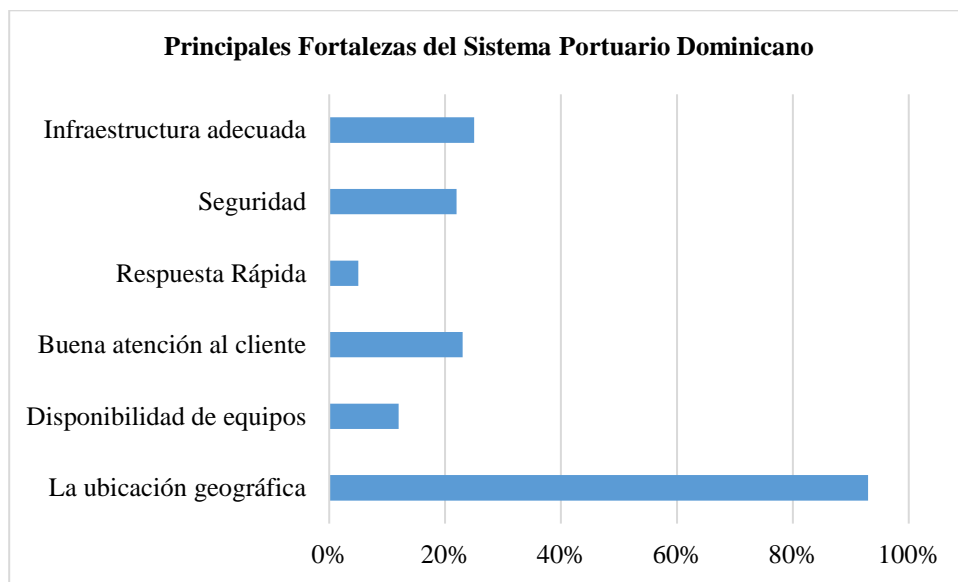
Interpretación Literaria: Los datos relativos (cuadro No.56), y la gráfica No.42, indican que. el 20% de los encuestados considera que entre los equipos que más faltan para operar con eficiencia son: los escáneres, (30%), las grúas (26%), el chasis (19%) y un 15% los montacargas, entre los otros están los colaboradores (7%) y los contenedores (1%), con menos frecuencia y relevancia.

**Cuadro No. 57**

<b>A su parecer, ¿cuáles son las principales fortalezas del Sistema Portuario Dominicano?</b>		
<b>Fortalezas</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Cantidad</b>
La ubicación geográfica	93%	56
Disponibilidad de equipos	12%	7
Buena atención al cliente	23%	14
Respuesta Rápida	5%	3
Seguridad	22%	13
Infraestructura adecuada	25%	15

**Fuente:** Encuesta abierta aplicada al sector comercio exterior para obtener opinión sobre las operaciones y servicios del sistema portuario dominicano.

**Gráfica No. 43**



**Fuente: Cuadro No. 57**

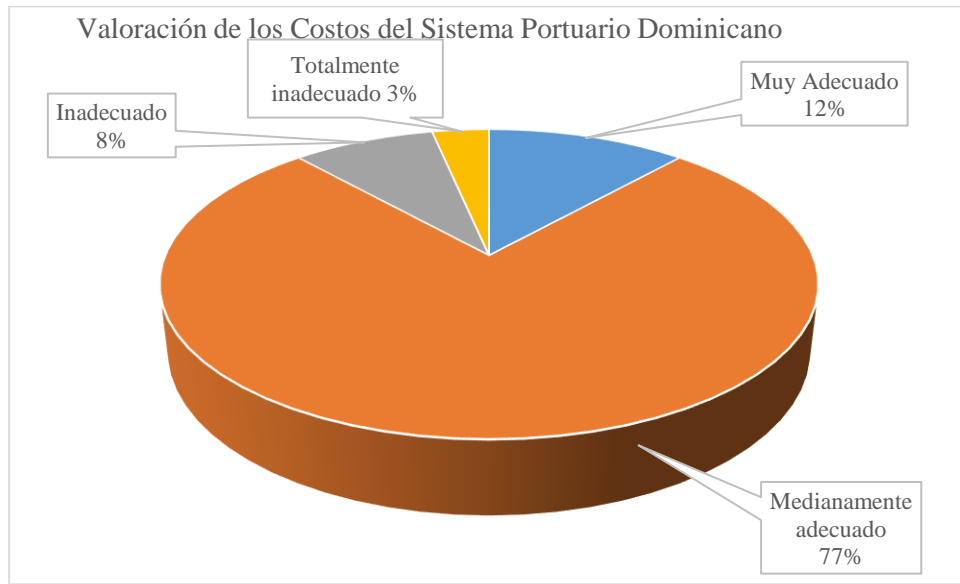
Interpretación Literaria: Los datos relativos al (Cuadro No. 57) y la gráfica No.43, muestran que el 93% de los consultados considera que la ubicación geográfica del país y de los puertos representan la principal fortaleza, luego, un 23% de ellos, considera como fortaleza las buenas atenciones a los clientes, un 25% de los examinados considera como fortaleza las condiciones favorables de las infraestructuras y un 22%, la seguridad.

**Cuadro No. 58**

<b>¿Cómo valora usted los costos de las operaciones del sistema portuario dominicano?</b>		
<b>Valoración</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Cantidad</b>
Muy Adecuado	12%	12
Medianamente adecuado	77%	74
Inadecuado	8%	8
Totalmente inadecuado	3%	2
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>96</b>

**Fuente:** Encuesta abierta aplicada al sector comercio exterior empleando la Escala de Likert para obtener opinión sobre las operaciones y servicios del sistema portuario dominicano.

**Gráfica No. 44**



**Fuente: Cuadro No. 58**

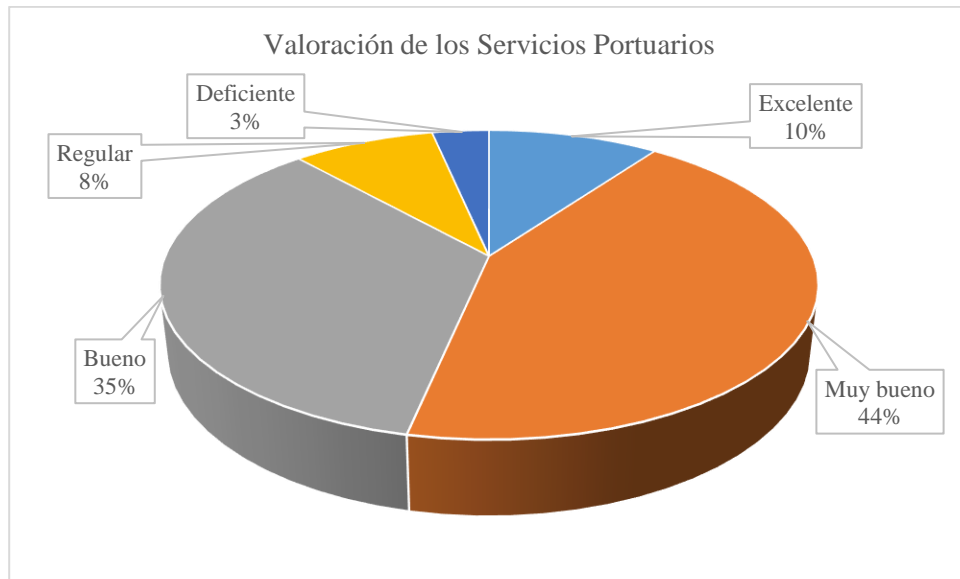
Interpretación Literaria: Sobre los costos operativos de los servicios portuarios el 77% de los encuestados los consideran medianamente adecuados y solo un 12% muy adecuado. Por otra parte, el 11% los considera inadecuados (ver Cuadro No.58 y Gráfica No.44).

**Cuadro No. 59**

<b>A su parecer, ¿cómo valora usted los servicios portuarios que recibe?</b>		
<b>Valoración</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Cantidad</b>
Excelente	10%	9
Muy bueno	43%	41
Bueno	35%	33
Regular	8%	7
Deficiente	3%	6
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>96</b>

**Fuente:** Encuesta abierta aplicada al sector comercio exterior empleando la Escala de Likert para obtener opinión sobre las operaciones y servicios del sistema portuario dominicano.

**Gráfica No. 45**



**Fuente: Cuadro No. 59**

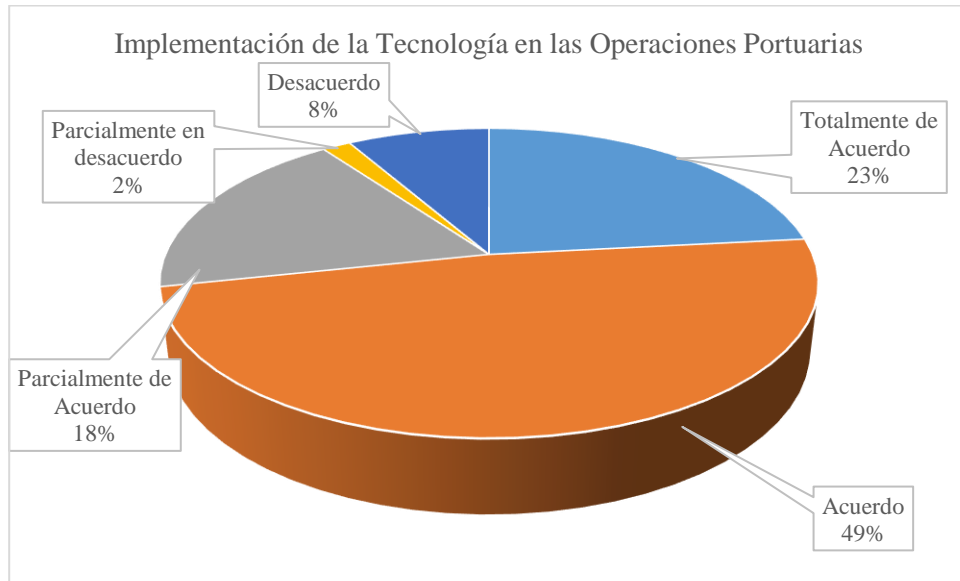
Interpretación Literaria: Los datos relativos al (Cuadro No.59) y la gráfica No.45, muestran que, 44% de los encuestados consideran los servicios portuarios muy buenos, el 35% buenos y el 10% excelentes. el resto (8%) regular y el (3%) los consideran deficientes.

**Cuadro No. 58**

<b>¿Considera que la implementación de la tecnología en las operaciones portuarias ha incidido en la reducción de los costos de su empresa?</b>		
<b>Opinión</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Cantidad</b>
Totalmente de Acuerdo	23%	22
Acuerdo	48%	46
Parcialmente de Acuerdo	18%	17
Parcialmente en desacuerdo	2%	2
Desacuerdo	8%	9
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>96</b>

**Fuente:** Encuesta abierta aplicada al sector comercio exterior empleando la Escala de Likert para obtener opinión sobre las operaciones y servicios del sistema portuario dominicano.

**Gráfica No. 46**



**Fuente: Cuadro No. 58**

Interpretación Literaria: Se observan los datos numéricos (Tabla No.58) y la gráfica No.46 sobre la implementación de la tecnología en las operaciones portuarias que, el 49% considera estar de acuerdo, un 23% totalmente de acuerdo, un 18% parcialmente de acuerdo, y solo un 8%, totalmente en desacuerdo, no obstante, el último 2% está parcialmente de acuerdo.

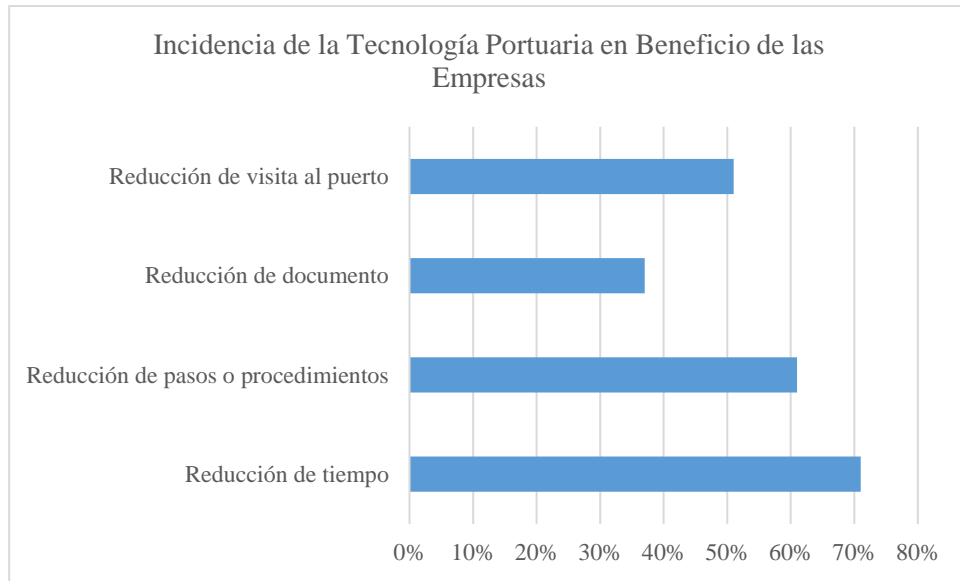


**Cuadro No. 59**

<b>¿Cuáles de los siguientes indicadores muestran mejor la incidencia de la tecnología portuaria en beneficio de su empresa?</b>		
<b>Indicador</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Cantidad</b>
Reducción de tiempo	71%	42
Reducción de pasos o procedimientos	61%	36
Reducción de documento	37%	22
Reducción de visita al puerto	51%	30

**Fuente:** Encuesta abierta aplicada al sector comercio exterior para obtener opinión sobre las operaciones y servicios del sistema portuario dominicano.

**Gráfica No. 47**



**Fuente: Cuadro No. 59**

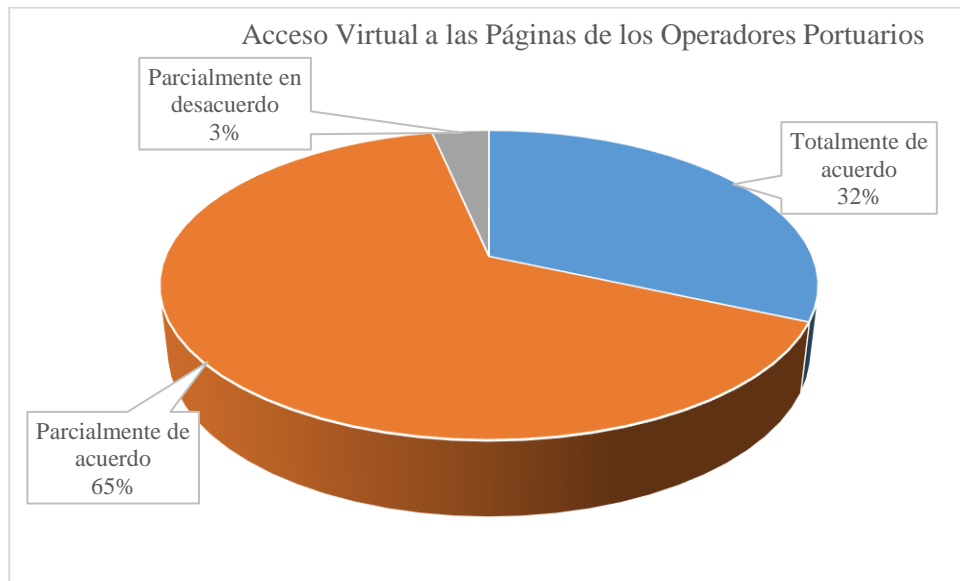
Interpretación Literaria: Los datos, relativos (Cuadro No. 59) y en la gráfica No.47, muestran mejor la incidencia de la tecnología portuaria en beneficio de la empresa. El 71% consideran la reducción del tiempo, el 61% la reducción de los procedimientos, un 51% reducción de las visitas presenciales y un 37% la reducción de documentos físicos.

**Cuadro No. 60**

<b>¿Son adecuados los requisitos y procedimientos para acceder de forma virtual a las páginas de los operadores portuarios?</b>		
<b>Opinión</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Cantidad</b>
Totalmente de acuerdo	32%	30
Parcialmente de acuerdo	65%	62
Parcialmente en desacuerdo	3%	4
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>96</b>

**Fuente:** Encuesta abierta aplicada al sector comercio exterior empleando la Escala de Likert para obtener opinión sobre las operaciones y servicios del sistema portuario dominicano

**Gráfica No. 48**



**Fuente: Cuadro No. 60**

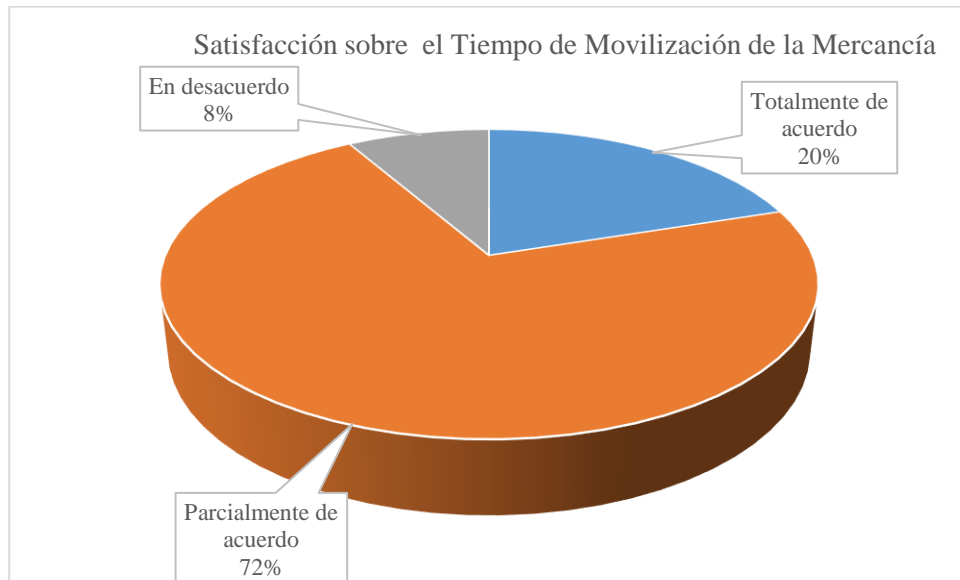
Interpretación Literaria: Los datos relativos plasmados en la Cuadro No. 60 y la gráfica No. 48, muestran que los requisitos de acceso a las páginas virtuales de los Operadores portuarios del Sistema portuario, un 65% de los encuestados lo consideran parcialmente de acuerdo, un 32% totalmente de acuerdo y solo un 3% parcialmente en desacuerdo.

**Cuadro No. 61**

<b>¿Está usted satisfecho con el tiempo para la movilización de las mercancías por parte de los operadores portuarios?</b>		
<b>Opinión</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Cantidad</b>
Totalmente de acuerdo	20%	19
Parcialmente de acuerdo	72%	69
En desacuerdo	8%	8
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>96</b>

**Fuente:** Encuesta abierta aplicada al sector comercio exterior empleando la Escala de Likert para obtener opinión sobre las operaciones y servicios del sistema portuario dominicano.

**Gráfica No. 49**



**Fuente: Cuadro No. 61**

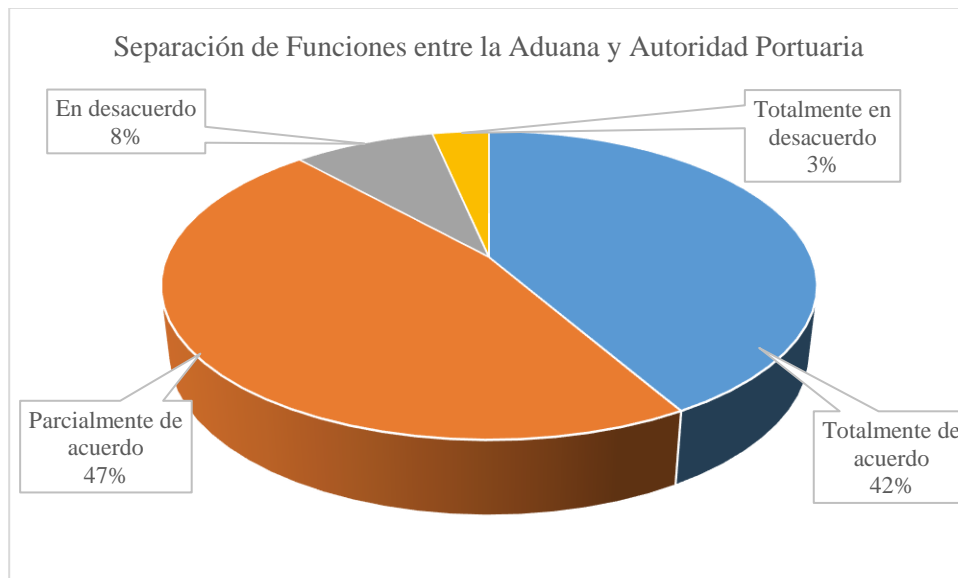
Interpretación Literaria: Los datos numéricos del cuadro No.61, y la gráfica No.49, muestran que el 72% de los encuestados están parcialmente de acuerdo con el tiempo de los movimientos de las mercancías, un 20% totalmente de acuerdo y solo un 8% están en desacuerdo con la duración de los movimientos.

**Cuadro No. 62**

<b>¿Está usted de acuerdo con la separación de funciones entre las aduanas y la Autoridad Portuaria Dominicana a partir de la Ley 70 -70?</b>		
<b>Opinión</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Cantidad</b>
Totalmente de acuerdo	42%	40
Parcialmente de acuerdo	47%	45
En desacuerdo	8%	7
Totalmente en desacuerdo	3%	4
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>96</b>

**Fuente:** Encuesta abierta aplicada al sector comercio exterior empleando la Escala de Likert para obtener opinión sobre las operaciones y servicios del sistema portuario dominicano.

**Gráfica No. 50**



**Fuente: Cuadro No. 62**

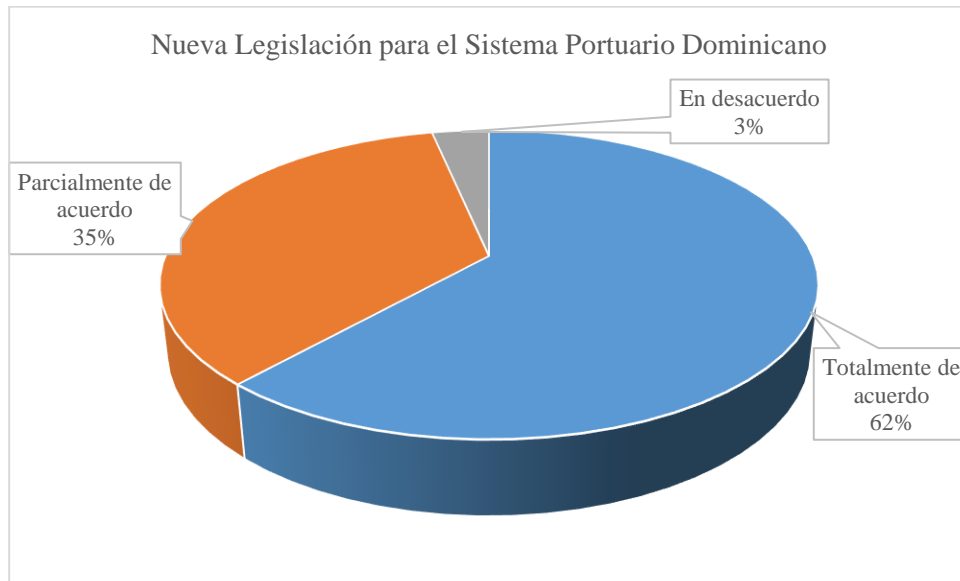
Interpretación Literaria: Los datos relativos plasmados en el cuadro No. 62 y la gráfica No.50, muestran la relación sobre la separación de las funciones de las aduanas y la Autoridad Portuaria, el 42% de los encuestados están de acuerdo, el 47% parcialmente de acuerdo y solo 8% están en desacuerdo y 3% totalmente en desacuerdo.

**Cuadro No. 63**

<b>¿Considera necesario una nueva legislación para el Sistema Portuario Dominicano?</b>		
<b>Opinión</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Cantidad</b>
Totalmente de acuerdo	62%	59
Parcialmente de acuerdo	35%	33
En desacuerdo	3%	4
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>96</b>

**Fuente:** Encuesta abierta aplicada al sector comercio exterior empleando la Escala de Likert para obtener opinión sobre las operaciones y servicios del sistema portuario dominicano.

**Gráfica No. 51**



**Fuente: Cuadro No. 63**

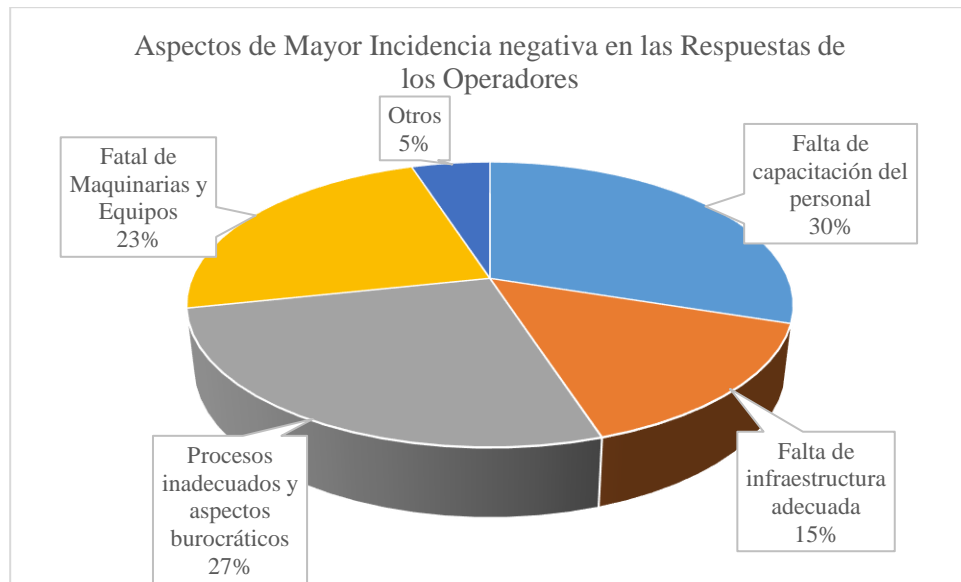
Interpretación Literaria: Sobre la pregunta de la necesidad de una nueva legislación que rija el Sistema Portuario Dominicano, cuadro No.63, el 62% consideró estar totalmente de acuerdo, un 35% parcialmente de acuerdo y solo un 3% estuvo en desacuerdo.

**Cuadro No. 64**

<b>¿Cuál es el aspecto que más incide negativamente en las respuestas de los operadores portuarios?</b>		
Aspectos de incidencia	Porcentaje	Cantidad
Falta de capacitación del personal	30%	18
Falta de infraestructura adecuada	15%	9
Procesos inadecuados y aspectos burocráticos	27%	16
Falta de Maquinarias y Equipos	23%	14
Otros	5%	3
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>60</b>

**Fuente:** Encuesta abierta aplicada al sector comercio exterior para obtener opinión sobre las operaciones y servicios del sistema portuario dominicano.

**Gráfica No. 52**



**Fuente: Cuadro No. 64**

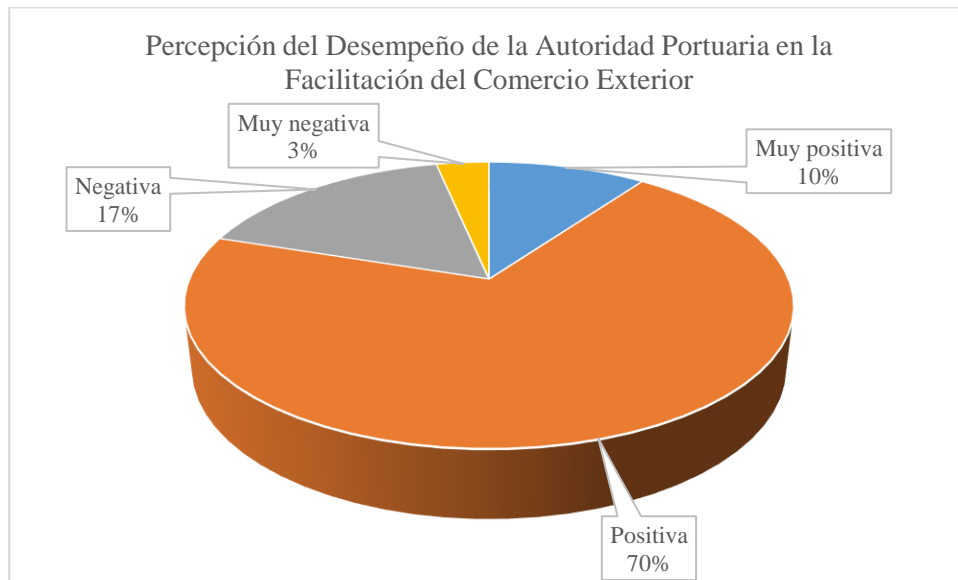
Interpretación Literaria: Los datos relativos contenidos en el cuadro No.64 y la gráfica No.52, indican sobre las principales limitaciones o aspectos negativos de las operaciones y servicios portuarios, el 30% falta de capacitación del personal, el 23% falta de maquinaria y equipos, un 15% falta de infraestructura adecuada y un 27% procesos inadecuados y otros aspectos burocráticos y 5% otros aspectos.

**Cuadro No. 65**

<b>¿Qué percepción tiene usted sobre el desempeño de la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM), en la facilitación del comercio exterior dominicano?</b>		
<b>Opinión</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Cantidad</b>
Muy positiva	10%	9
Positiva	70%	67
Negativa	17%	16
Muy negativa	3%	4
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>96</b>

**Fuente:** Encuesta abierta aplicada al sector comercio exterior empleando la Escala de Likert para obtener opinión sobre las operaciones y servicios del sistema portuario dominicano.

**Gráfica No. 53**



**Fuente: Cuadro No. 65**

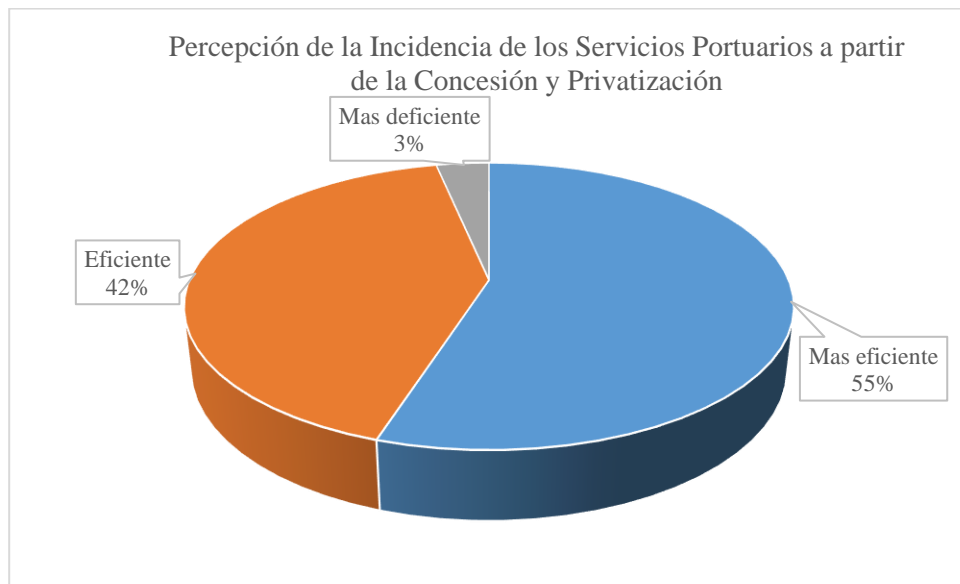
Interpretación Literaria: Los datos relativos al cuadro No.65 y a la gráfica No.53, muestran la opinión sobre la percepción del desempeño de la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM), sobre la facilitación del comercio exterior; el 70% de los encuestados la valora como positiva, el 10% muy positiva y solo un 20% la valora con desempeño negativo.

**Cuadro No. 66**

<b>¿Cuál es su percepción de la incidencia de los servicios portuarios dominicanos a partir de la concesión, privatización e inversiones del sector privado?</b>		
<b>Opinión</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Cantidad</b>
Mas eficiente	55%	52
Eficiente	42%	40
Más deficiente	3%	4
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>96</b>

**Fuente:** Encuesta abierta aplicada al sector comercio exterior empleando la Escala de Likert para obtener opinión sobre las operaciones y servicios del sistema portuario dominicano.

**Gráfica No. 54**



**Fuente: Cuadro No. 66**

Interpretación Literaria: Los datos contenidos en el cuadro No.66 y la gráfica No.54 muestran que, el 55% de los encuestados consideran que la privatización y concesión, han incidido en la eficiencia del Sistema Portuario Dominicano, y es más eficiente, un 42% lo consideran eficiente y el 3% más eficiente.

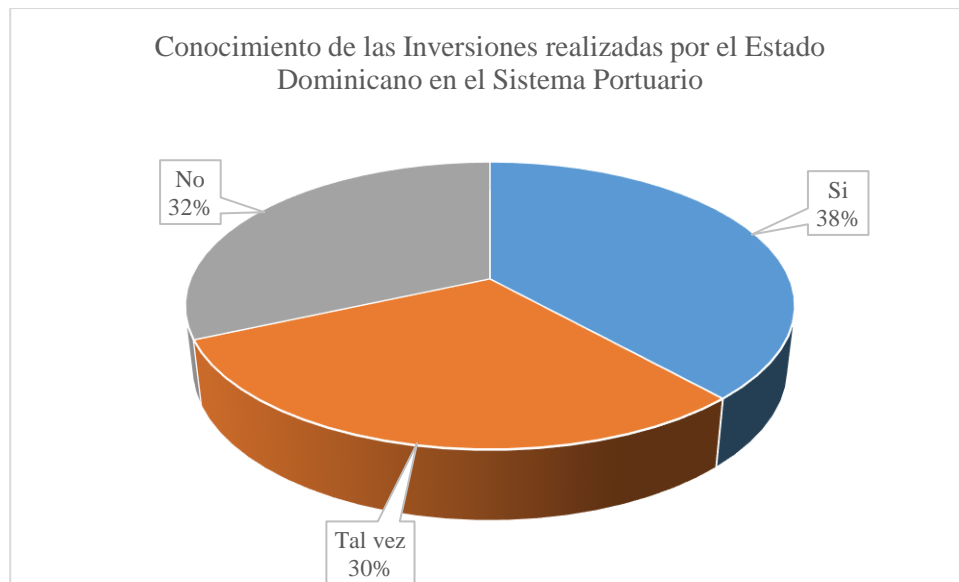


**Cuadro No. 67**

<b>¿Tiene usted conocimiento de algunas inversiones que haya realizado el Estado Dominicano en el Sistema Portuario Dominicano?</b>		
<b>Opinión</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Cantidad</b>
Si	38%	36
Tal vez	30%	28
No	32%	32
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>96</b>

**Fuente:** Encuesta abierta aplicada al sector comercio exterior empleando la Escala de Likert para obtener opinión sobre las operaciones y servicios del sistema portuario dominicano.

**Gráfica No. 55**



**Fuente: Cuadro No. 67**

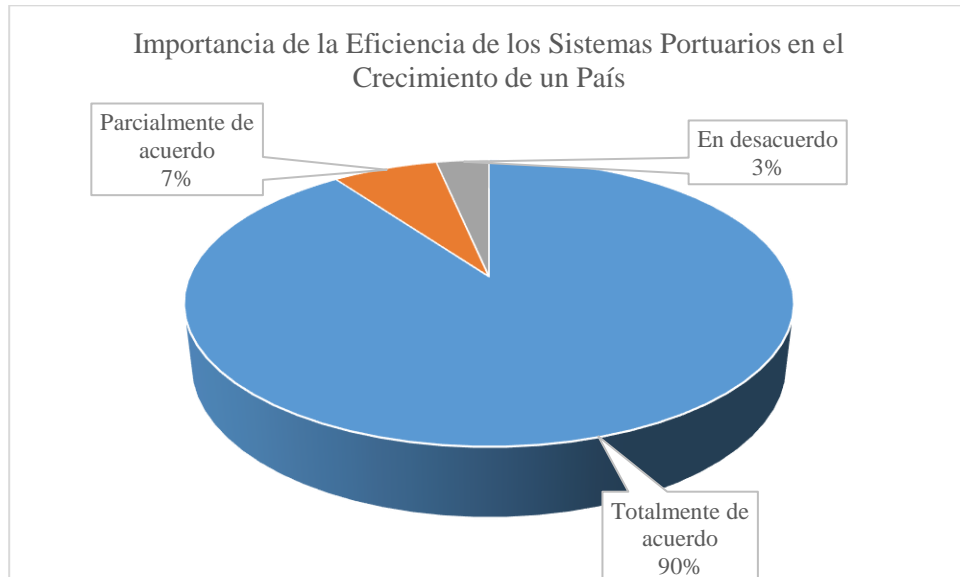
Interpretación Literaria: Los datos del cuadro No.67 y la gráfica No.55, preguntan sobre el conocimiento de las inversiones del Estado en la modernización del Sistema Portuario Dominicano, el 38% de los encuestados consideran que si tienen conocimiento, el 32% tal vez y un 32% manifiestan no conocer las inversiones del Estado en el Sistema.

**Cuadro No.68**

<b>¿Considera usted importante la eficiencia del sistema portuario para el crecimiento y desarrollo económico de los países?</b>		
<b>Opinión</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Cantidad</b>
Totalmente de acuerdo	90%	86
Parcialmente de acuerdo	7%	6
En desacuerdo	3%	4
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>96</b>

**Fuente:** Encuesta abierta aplicada al sector comercio exterior empleando la Escala de Likert para obtener opinión sobre las operaciones y servicios del sistema portuario dominicano.

**Gráfica No. 56**



**Fuente: Cuadro No. 68**

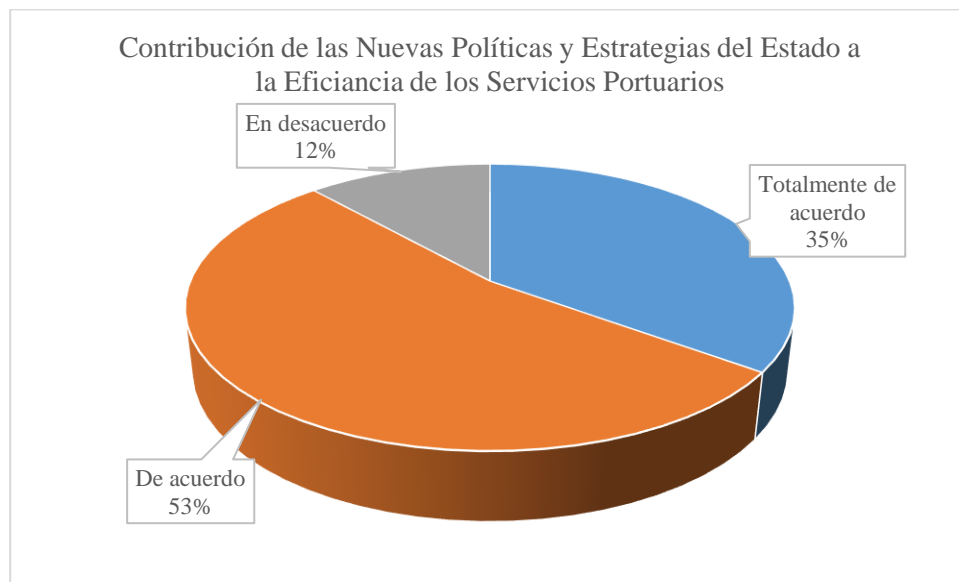
Interpretación Literaria: Los datos del cuadro No.68 y de la gráfica No.56, muestran la opinión sobre la incidencia del Sistema Portuario en el crecimiento y desarrollo económico de un país. El 90% de los encuestados consideran estar totalmente de acuerdo, un 7% parcialmente de acuerdo y solo un 3% están en desacuerdo.

**Cuadro No. 69**

<b>¿Considera usted que las nuevas políticas y estrategias portuarias del Estado Dominicano, han contribuido a la eficiencia de los servicios en los puertos?</b>		
<b>Opinión</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Cantidad</b>
Totalmente de acuerdo	35%	33
De acuerdo	53%	51
En desacuerdo	12%	12
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>96</b>

**Fuente:** Encuesta abierta aplicada al sector comercio exterior empleando la Escala de Likert para obtener opinión sobre las operaciones y servicios del sistema portuario dominicano.

**Gráfica No. 57**



**Fuente: Cuadro No. 69**

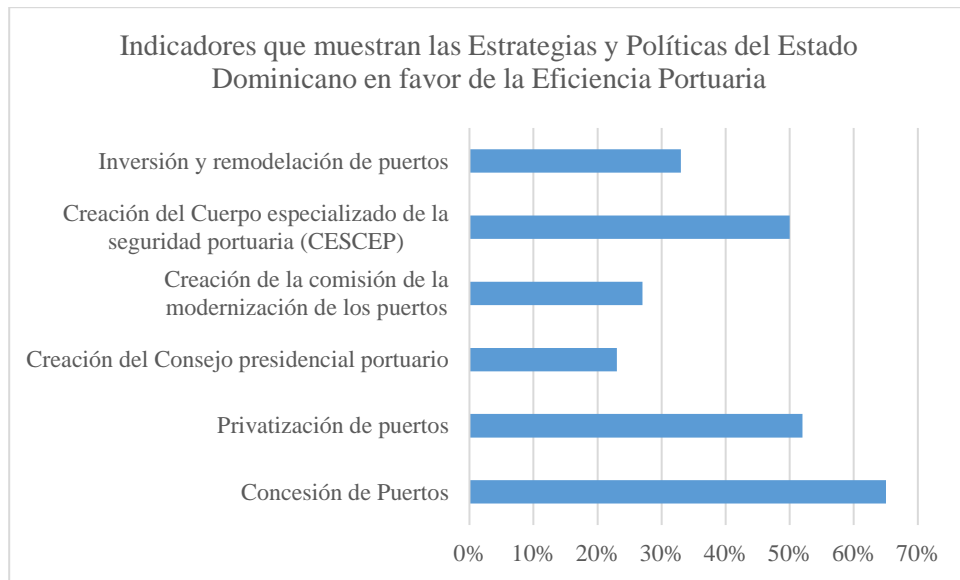
Interpretación Literaria: Las encuestas aplicadas (cuadro No. 69), muestran que el 35% de los encuestados están totalmente de acuerdo con las estrategias y políticas implementadas por el Estado en favor del de los servicios y actividades portuarias, donde, además, el 53% está de acuerdo y solo el 12% está en desacuerdo (Gráfica No.57).

**Cuadro No. 70**

<b>¿Cuáles de los siguientes indicadores muestra las estrategias y políticas del Estado Dominicano en favor de la eficiencia portuaria?</b>		
<b>Indicador</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Cantidad</b>
Concesión de Puertos	65%	39
Privatización de Puertos	52%	31
Creación del Consejo presidencial portuario	23%	14
Creación de la comisión de modernización de los puertos	27%	16
Creación del Cuerpo especializado de seguridad portuaria (CESCEP)	50%	30
Inversión y remodelación de puertos	33%	20

**Fuente:** Encuesta abierta aplicada al sector comercio exterior para obtener opinión sobre las operaciones y servicios del sistema portuario dominicano

**Gráfica No. 58**



**Fuente: Cuadro No. 70**

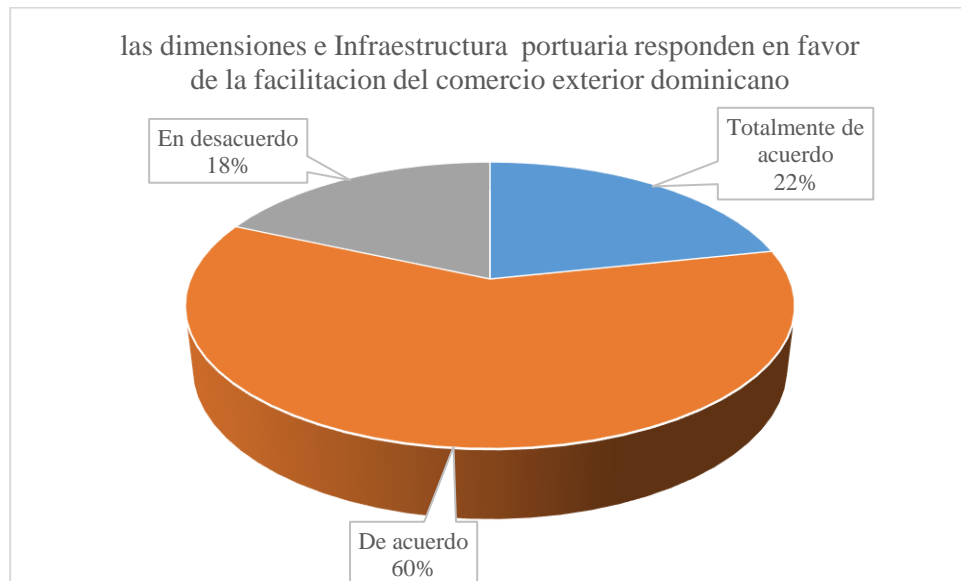
Interpretación Literaria: Los datos del cuadro No.70 y de la gráfica No.58 muestran los principales indicadores sobre qué estrategias y políticas han contribuido con la eficiencia del Sistema Portuario Dominicano. De los encuestados, el 65% considera que la concesión de puertos, el 52% la privatización, el 23% la creación del Consejo presidencial portuario, 50% la creación del cuerpo especializado de seguridad portuaria CESCEP y la inversión y remodelación de puertos con un 33%.

**Cuadro No. 71**

<b>¿Considera usted que las dimensiones y condiciones de las infraestructuras portuarias responden en favor de la facilitación de comercio exterior dominicano?</b>		
<b>Opinión</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Cantidad</b>
Totalmente de acuerdo	22%	21
De acuerdo	60%	57
En desacuerdo	18%	18
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>96</b>

**Fuente:** Encuesta abierta aplicada al sector comercio exterior empleando la Escala de Likert para obtener opinión sobre las operaciones y servicios del sistema portuario dominicano.

**Gráfica No. 59**



**Fuente: Cuadro No. 71**

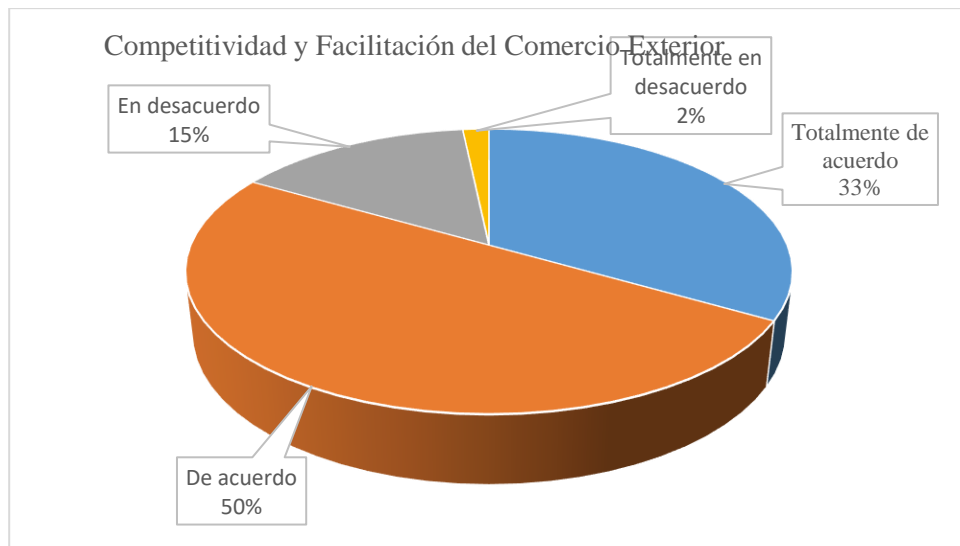
Interpretación Literaria: Los resultados de las encuestas con relación a si las dimensiones y las condiciones de las infraestructuras responden a la facilitación del comercio exterior, en ese sentido el 60% de los encuestados están de acuerdo, el 22% totalmente de acuerdo y un 18% en desacuerdo (Ver cuadro No.71 y Gráfica No.59).

**Cuadro No. 72**

<b>¿Considera usted que el Sistema Portuario Dominicano está a los niveles de los de la región de América para responder a la competitividad y a la facilitación del comercio exterior dominicano?</b>		
<b>Opinión</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Cantidad</b>
Totalmente de acuerdo	33%	31
De acuerdo	50%	48
En desacuerdo	15%	14
Totalmente en desacuerdo	2%	3
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>96</b>

**Fuente:** Encuesta abierta aplicada al sector comercio exterior empleando la Escala de Likert para obtener opinión sobre las operaciones y servicios del sistema portuario dominicano.

**Gráfica No. 60**



**Fuente: Cuadro No. 72**

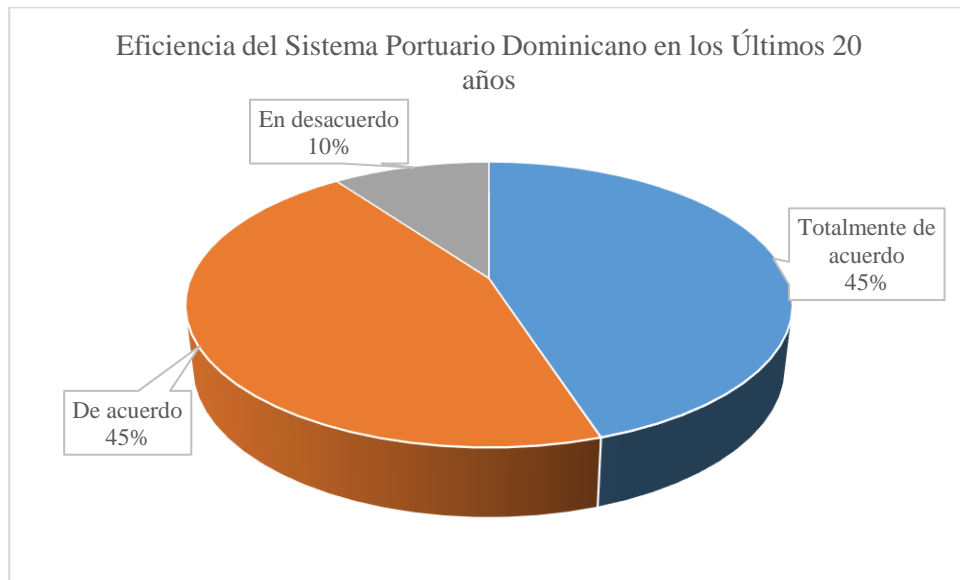
Interpretación Literaria: Los datos del cuadro No.72 y de la gráfica No.60, muestran la relación y la comparación del sistema portuario dominicano con los sistemas portuarios de la región, relativo a la competitividad y facilitación del comercio exterior. Según los encuestados, el 33% están totalmente de acuerdo, el 50% están de acuerdo, el 15% en desacuerdo y solo un 2% están totalmente en desacuerdo.

**Cuadro No. 73**

<b>A su entender, en la República Dominicana, ¿se puede hablar de eficiencia del Sistema Portuario en favor de la facilitación del comercio exterior dominicano en los últimos 20 años?</b>		
<b>Opinión</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Cantidad</b>
Totalmente de acuerdo	45%	43
De acuerdo	45%	43
En desacuerdo	10%	10
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>96</b>

**Fuente:** Encuesta abierta aplicada al sector comercio exterior empleando la Escala de Likert para obtener opinión sobre las operaciones y servicios del sistema portuario dominicano.

**Gráfica No. 61**



**Fuente: Cuadro No. 73**

Interpretación Literaria: Los datos plasmados en el cuadro No.73 y en la gráfica No.61, muestran que el 45% de los encuestados están totalmente de acuerdo que en República Dominicana se puede hablar y sustentar la eficiencia del sistema portuario, el 45% está de acuerdo y solo un 10% está en desacuerdo.

## **6.2.2 Análisis general de los resultados de las encuestas sobre la eficiencia del Sistema portuario en favor de la facilitación del comercio exterior dominicano**

A partir de la problemática, los objetivos y de los ejes transversales de esta investigación las encuestas aplicadas sobre el análisis de eficiencia del Sistema Portuario Dominicano, en favor de la facilitación del comercio exterior dominicano, arrojaron resultados que se pueden sintetizar en un orden, en respuesta a los parámetros citados anteriormente.

En términos generales las respuestas obtenidas de la encuesta favorecen al sistema portuario dominicano en el sentido de que, el sistema portuario dominicano ha sido objetivo de modernización y, por lo tanto, responde a favor de la facilitación del comercio exterior. Entre los principales indicadores que muestran los avances del sistema son los siguientes:

1. Los servicios portuarios son valorados muy positivamente por todos los agentes intervinientes en la operativa portuaria. Es opinión unánime que han contribuido a mejorar la eficiencia del Sistema portuario dominicano.
2. Fruto de las concesiones, las privatizaciones y de las inversiones del estado, existen nuevas infraestructuras y mejoras de obras en el sistema portuaria dominicano durante el periodo de este estudio, para responder positivamente a la facilitación del comercio.
3. La reducción de los tiempos, los cortos procedimientos y la simplificación de documentos han resultado en el mejoramiento de los procesos considerablemente, en favor de la reducción de costos operativos de los usuarios.
4. Los niveles de automatización y la disponibilidad de plataformas virtuales han sido valoradas por los usuarios del sistema portuario dominicano
5. La compra y disponibilidad de mayor número de equipos y maquinarias modernos para el movimiento de las mercancías y contenedores es visible y valorado muy positivamente por los distintos grupos de interés relacionados.
6. La seguridad existente en la actualidad como consecuencia de los controles de acceso, las verjas perimetrales, circuitos cerrados con cámaras y una mayor vigilancia, es visibles y valorada por los usuarios del sistema portuario dominicano.
7. Se valora muy positivamente la separación de funciones entre las Aduanas y la Autoridad Portuaria Dominicana.



8. También la modernización de las instituciones del estado relacionadas con el comercio exterior ha mejorado la eficiencia del Sistema portuario.
9. La creación de la comisión operativa de puertos, el consejo de seguridad portuaria y las alianzas con otros organismos públicos y privados como las aduanas, la asociación de navieros, consolidadores y la marina de guerra, ha sido un paso positivo y valorado.
10. La mejora de la posición de la Republica dominicana en los niveles de competitividad en el comercio exterior ha sido notable, pasando del lugar 105 de 144 países analizados en 2014 al lugar 78 en 2019. La mayor eficiencia portuaria como consecuencia de la modernización y automatización de los procesos aduaneros y portuarios nos explicaría esta mejora.

### **6.3 Encuesta para la aduana: “Análisis de la Incidencia de la Implementación de la Tecnología en los procesos Aduanales para la Facilitación del Comercio Exterior Dominicano”**

En este caso, la encuesta buscaba analizar la utilidad de los sistemas tecnológicos instalados con el objetivo de facilitar las gestiones aduaneras, de manera que se aplicó a los operadores del comercio exterior que reciben las atenciones y respuestas de las aduanas dominicanas y utilizan los sistemas tecnológicos habilitados por el sistema portuario para llevar a cabo sus operaciones. Se trataría de exportadores e importadores; agentes aduanales; consolidadores de cargas; agencias navieras; empresas navieras; transportistas; operadores portuarios; embarcadores; Courier; empresas y consignatarios en general que realizan operaciones de aforo y desaduanamiento, haciendo uso de los distintos regímenes y de la plataforma del Sistema Integrado de Gestión Aduanera (SIGA).

Las personas encuestas en representación de las distintas empresas seleccionadas por lo regular hacen uso de las distintas modalidades de la tecnología aduanera que se describe en la encuesta. Se incluyen las pruebas de laboratorio, la Ventanilla Única, la firma digital, que sustituyen el token. Todo es necesario para el proceso de desaduanamiento compuesto por la declaración, la verificación, la liquidación, el despacho y la fiscalización, los cuales, los cuales están fuertemente condicionados por el estado de la tecnología y las características de la plataforma informática al uso en las aduanas. Tomando en cuenta la diversidad y los tipos de empresas relacionadas con el comercio exterior y que hacen uso de la tecnología aduanera, ha sido muy relevante conseguir una muestra representativa de todos los operadores. Un objetivo

conseguido si tenemos en cuenta los datos que nos portan los gráficos 22 y 24 en que describimos el abanico de empresas encuestadas, así como su antigüedad en la operativa portuaria.

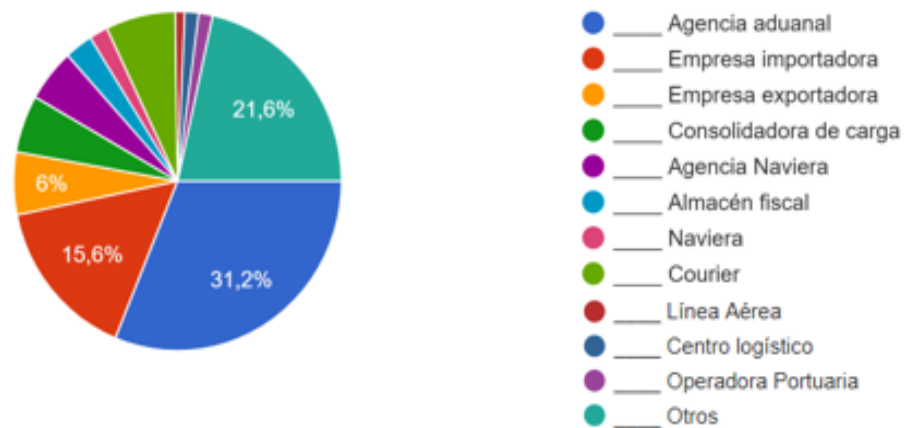
Se contó con la colaboración de más de 200 usuarios de manera que podemos considerarla plenamente representativa de acuerdo con el volumen de operaciones en relación con las actividades de aforo y desaduanamiento. También, en este caso, algunas preguntas no fueron respondidas en determinadas ocasiones, lo que indica que, lógicamente, no todas las respuestas tienen la misma base en la gráfica.

### 6.3.1 Resultados e interpretación de la encuesta para la Aduana “Análisis de la Incidencia de la Implementación de la Tecnología en los procesos Aduanales para la Facilitación del Comercio Exterior Dominicano”

Los resultados presentados a continuación son una muestra representativa de todos los grupos relacionados y de interés del papel que juegan las aduanas, sus operaciones y funciones y la incidencia de la aplicación de la tecnología en la facilitación del comercio exterior dominicano, como respuesta a la problemática, objetivos, contenido y demás ejes transversales de la investigación desarrollada por el sustentante y sus colaboradores.

#### 1. Tipo de empresa

218 respuestas

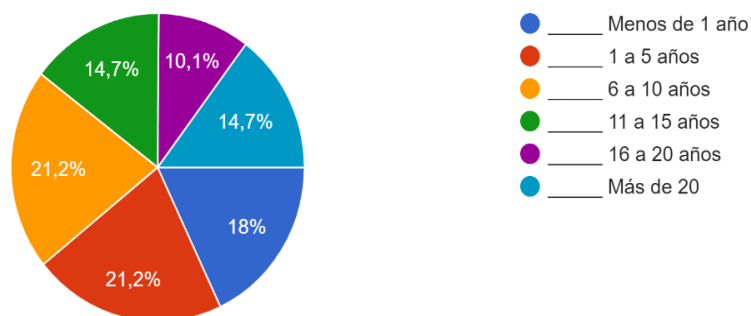


Fuente: Encuesta aplicada a los distintos grupos de interés relacionados, relativos con la población y muestra.

Como se puede observar, las agencias aduanales con un 31.20%, otros con un 21.60%, en su mayoría consignatarios independientes y las empresas importadoras concentran casi el 70% de las empresas encuestadas, respondiendo a la realidad de los mayores usuarios de las operaciones aduanales.

## 2. Tiempo operando en el comercio exterior dominicano

217 respuestas

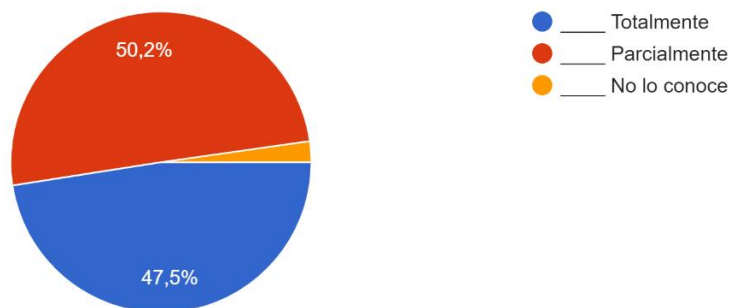


Fuente: Encuesta aplicada a los distintos grupos de interés relacionados, en relación con la población y muestra.

Los resultados muestran, que hay una gran diversidad en cuanto tiempo de las empresas haciendo uso u operando en las operaciones aduanales, dicho porcentaje prevalecen entre el 15 y el 21% y los menos entre el 10 y 15%, esto muestra lo diversa de la población.

## 3. Conoce el portal institucional de las aduanas dominicanas

223 respuestas

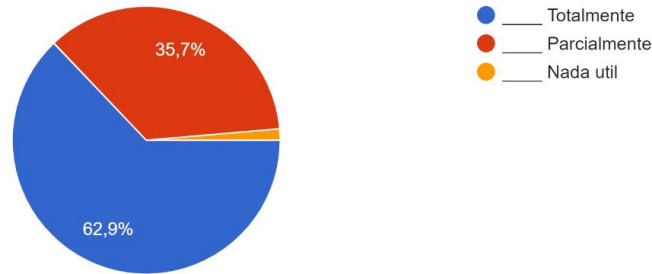


Fuente: Encuesta aplicada a los distintos grupos de interés relacionados, en relación con la población y muestra.

La grafica ilustra que el 50.2% de las empresas encuestadas conocen totalmente el portal y el 47.9% lo conocen parcialmente. Lo que indica que existe un conocimiento general del mismo, aunque no han navegado de forma completa dicho sistema.

4. Le ha sido de utilidad las informaciones que brinda el portal de aduana

221 respuestas

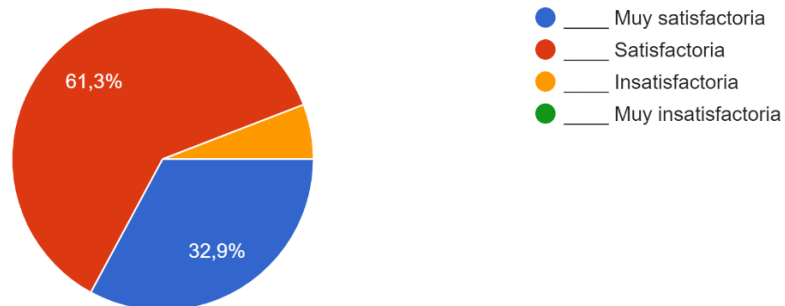


Fuente: Encuesta aplicada a los distintos grupos de interés relacionados, en relación con la población y muestra.

El 62.9% consideran totalmente de utilidad el portal de aduana, el 36.7% de forma parcial, pero con un 100% de utilidad del sistema.

5. Cómo valora el uso de la tecnología de las Redes Sociales que brindan las Aduanas

222 respuestas

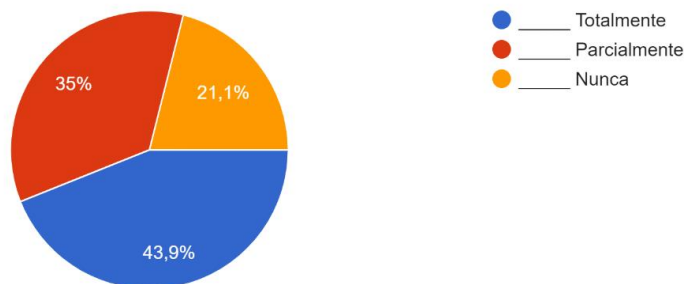


Fuente: Encuesta aplicada a los distintos grupos de interés relacionados, en relación con la población y muestra.

Más del 60% de los encuestados consideran de gran valor el uso de la tecnología, donde 32.9% expresan que están muy satisfechos y el 53.8% dice que se sienten satisfechos.

6. Conoce y ha usado la Ventanilla Única de Exportación (VUCE)?

223 respuestas

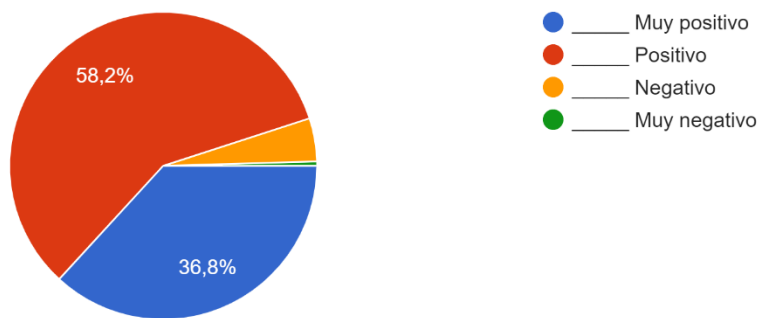


Fuente: Encuesta aplicada a los distintos grupos de interés relacionados, en relación con la población y muestra.

Como se observa en la gráfica el 43.9% la ha utilizado totalmente, el 35% parcialmente y solo 21.1%, dice no utilizarlo, lo que demuestra la gran acogida que ha tenido esta estrategia de facilitación del comercio exterior dominicano.

7. ¿Cómo valora el impacto de la Ventanilla Única de comercio Exterior electrónica?

220 respuestas

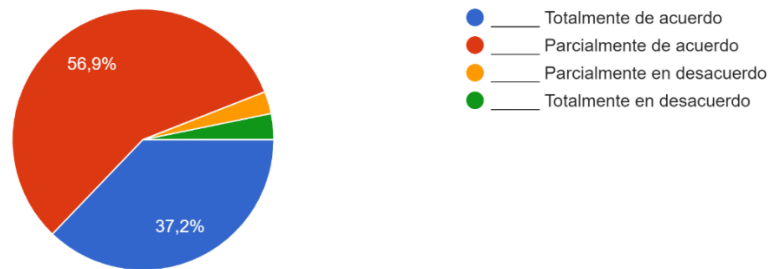


Fuente: Encuesta aplicada a los distintos grupos de interés relacionados, en relación con la población y muestra.

Las encuestas muestran que 58.2% consideran positivo el impacto de la Ventanilla Única en el comercio exterior y el 46.8% la consideran muy positivo y solo un 10% aproximadamente lo consideran negativo.

8. ¿Cree que en este momento la VUCE, es una Herramienta de Facilitación como fue concebida?

218 respuestas

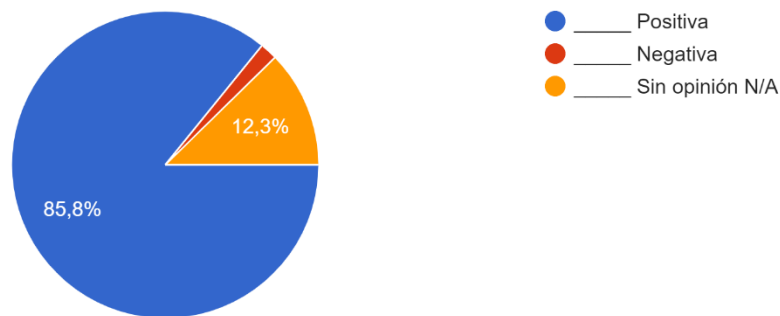


Fuente: Encuesta aplicada a los distintos grupos de interés relacionados, en relación con la población y muestra.

Los resultados de la encuesta muestran que el 56.9% están parcialmente de acuerdo que el VUCE es una herramienta de facilitación del comercio exterior dominicano y 37.2% lo consideran totalmente de acuerdo y menos de un 10% está en desacuerdo

9. Como ha incidido la tecnología aduanera en sus operaciones comerciales

219 respuestas

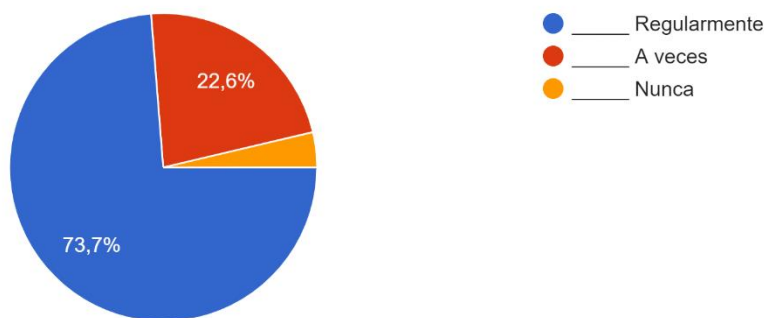


Fuente: Encuesta aplicada a los distintos grupos de interés relacionados, en relación con la población y muestra.

La gráfica muestra que el 85.8% considera positiva la incidencia de la tecnología aduanera en sus operaciones comerciales y un 12.3% sin opinión al respecto.

### 10. Con qué frecuencia hace uso de la tecnología aduanera

217 respuestas

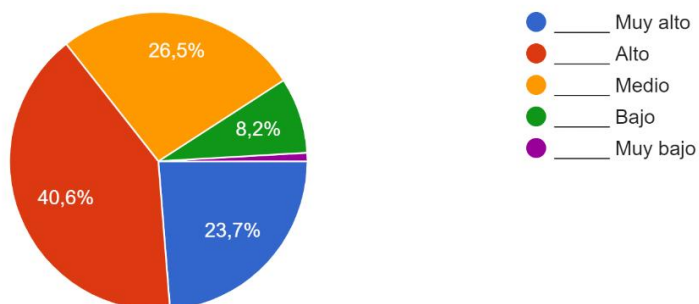


Fuente: Encuesta aplicada a los distintos grupos de interés relacionados, en relación con la población y muestra.

Como se observa en la gráfica el 73.7% de las encuestas reflejan que regularmente utilizan o hacen uso de la tecnología aduanera y el 22.6 % a veces o en ocasiones.

### 11. Como es su dominio de la tecnología aduanera

219 respuestas



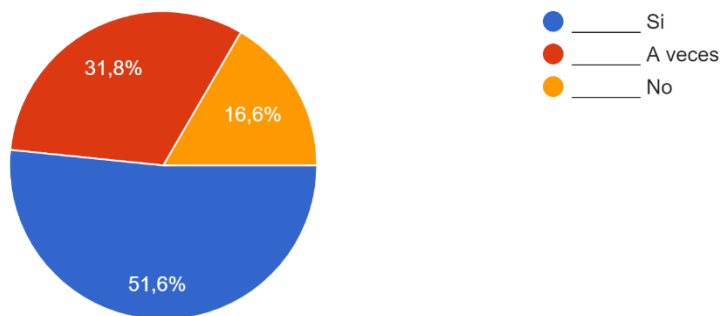
Fuente: Encuesta aplicada a los distintos grupos de interés relacionados, en relación con la población y muestra.

Sobre el dominio de la tecnología por los usuarios, se observa que el 40% es alto, el 23.7% muy alto y solo 26.5% medio el uso de dicha plataforma.



12. Ha recibido orientaciones o capacitación sobre el manejo de la tecnología aduanera

217 respuestas



Fuente: Encuesta aplicada a los distintos grupos de interés relacionados, en relación con la población y muestra.

En cuanto a la capacitación recibida se observa que el 51.6% afirma que, si ha recibido, el 31.8% que veces y menos de un 16.6% que nunca.

13. Cuáles dificultades se ha presentado en el portal de aduana

218 respuestas

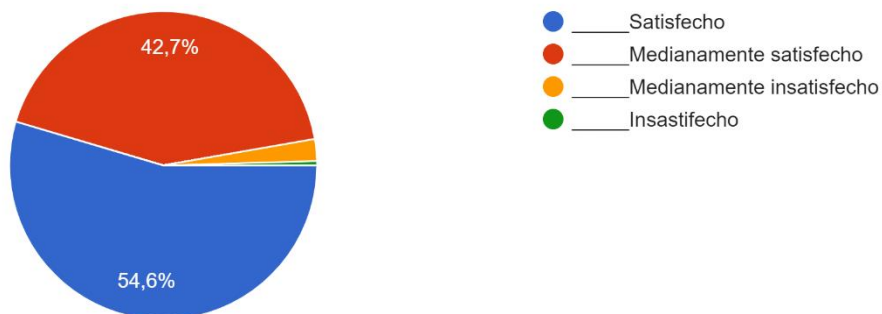


Fuente: Encuesta aplicada a los distintos grupos de interés relacionados, en relación con la población y muestra.

Sobre las dificultades del Sistema, el 26.6% considera que el tiempo de respuesta es muy lento, el 20.6% dificultad para acceder y el 19.3% dificultad para manejo, el 13% problema de salida del sistema y el resto 19.7% otras situaciones.

14. Esta usted satisfecho con la complementación del Sistema de Gestión Aduanera SIGA

218 respuestas

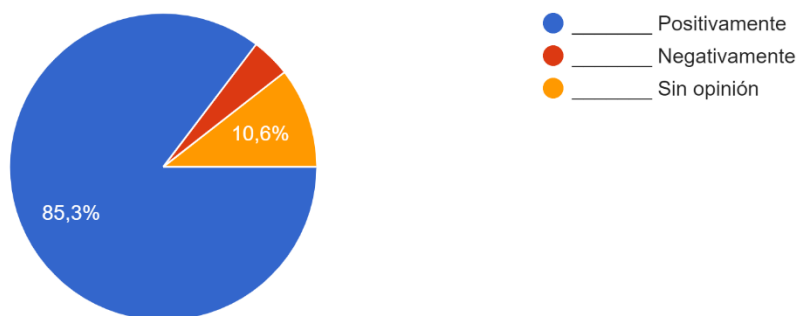


Fuente: Encuesta aplicada a los distintos grupos de interés relacionados, en relación con la población y muestra.

La gráfica muestra que el 54.6% está satisfecho con la implementación del SIGA y el 42.7% medianamente satisfecho y menos del 10% muestra cierta insatisfacción.

15. ¿En termino de costos operacionales para su empresa, como valora la implementación la tecnología aduanera?

218 respuestas

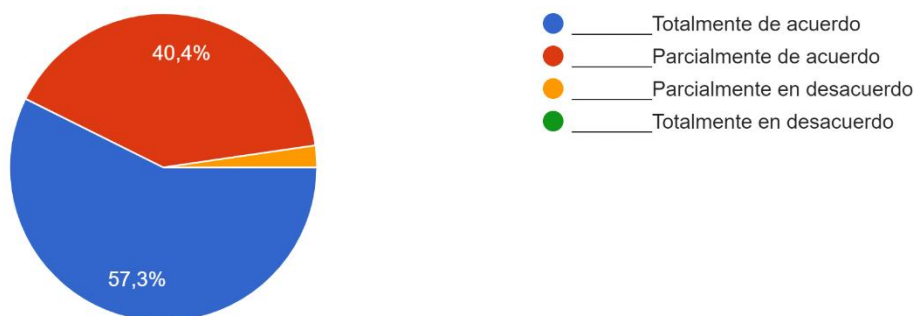


Fuente: Encuesta aplicada a los distintos grupos de interés relacionados, en relación con la población y muestra.

Como se observa en la gráfica el 85.3% considera que la tecnología aduanera ha incidido en la reducción de sus costos operativos y la minoría sin opiniones.

16. Son adecuados los requisitos para acceder al Sistema de Gestión Aduanera SIGA.

218 respuestas

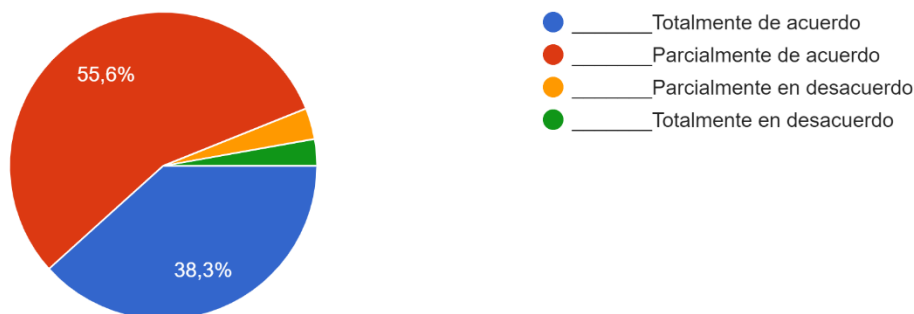


Fuente: Encuesta aplicada a los distintos grupos de interés relacionados, en relación con la población y muestra

En cuanto al acceso al SIGA el 57.3% considera que los requisitos son adecuados y el 40.4% parcialmente de acuerdo con los procedimientos.

17. Está usted satisfecho con el tiempo de desaduanamiento de las mercancías.

214 respuestas

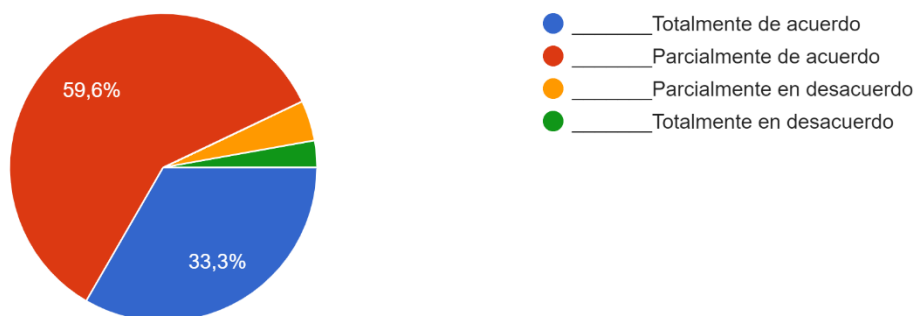


Fuente: Encuesta aplicada a los distintos grupos de interés relacionados, en relación con la población y muestra.

En cuanto al tiempo de desaduanamiento se observa que el 38.3% está de acuerdo con el tiempo para el desaduanamiento de las mercancías, el 55.5% parcialmente de acuerdo y algo más de un 10% en desacuerdo con el tiempo de desaduanamiento.

18. La ley 226-06 de aduana, responde a la facilitación del comercio exterior.

213 respuestas

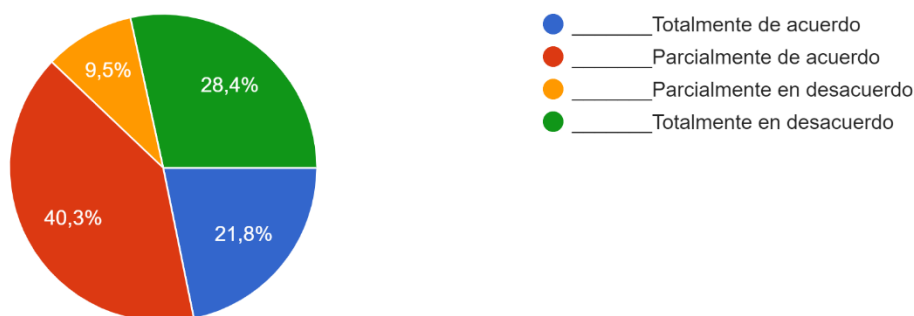


Fuente: Encuesta aplicada a los distintos grupos de interés relacionados, en relación con la población y muestra.

La gráfica muestra que solo un 33.3 % considera que la ley 226-06 responde totalmente a la facilitación del comercio y un 59.6% de forma parcial.

19. La ley 3489-53 de aduana, responde a la facilitación del comercio exterior.

211 respuestas

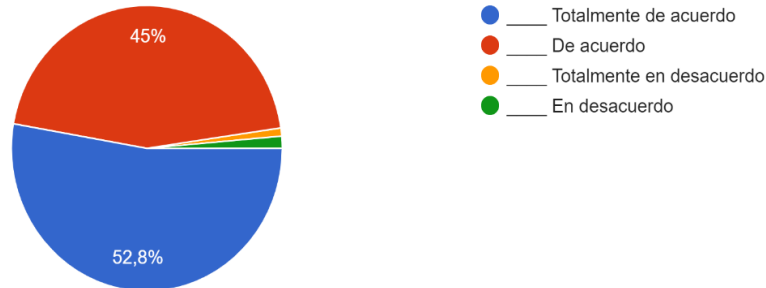


Fuente: Encuesta aplicada a los distintos grupos de interés relacionados, en relación con la población y muestra.

Con relación a la ley fundamental de las aduanas la No.5489-53, solo el 21.8% está totalmente de acuerdo en función de la afirmación que responde a la facilitación del comercio exterior dominicano y 40.3% lo consideran parcialmente y en desacuerdo más de un 30%. Dejando evidencia que esta ley debe ser actualizada a la nueva realidad.

20. Considera usted que la tecnología aduanera ha contribuido al cumplimiento de los tratados de libre comercio con el resto del mundo.

218 respuestas



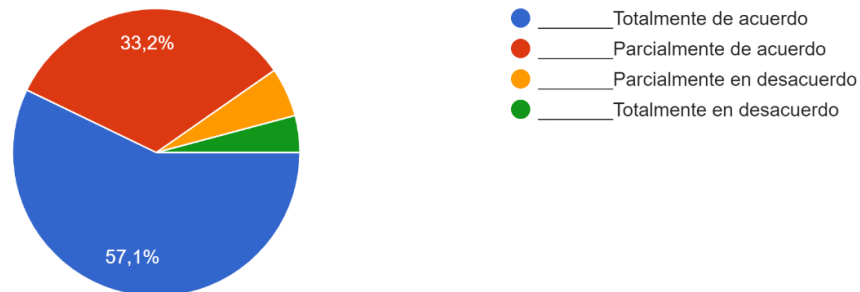
Fuente: Encuesta aplicada a los distintos grupos de interés relacionados, en relación con la población y muestra.

Los resultados de las encuestas muestran que el 52.8% están totalmente de acuerdo que la tecnología aduanera ha contribuido al cumplimiento de los TLCs y el

45% sigue la misma opinión, dejando menos de un 10% en desacuerdo.

21. Considera necesario una nueva legislación aduanera dominicana

217 respuestas

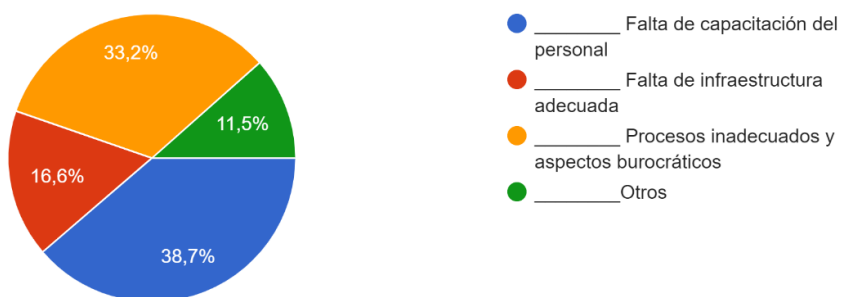


Fuente: Encuesta aplicada a los distintos grupos de interés relacionados, en relación con la población y muestra.

En cuanto a la necesidad de una nueva ley de aduana, el 53.1% están totalmente de acuerdo y de acuerdo el 33.2%, es decir más de un 90% están de acuerdo.

22. Cuál es el aspecto que más incide negativamente en las respuestas de las aduanas

217 respuestas

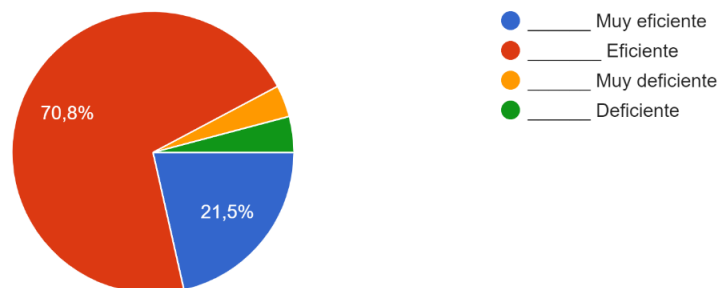


Fuente: Encuesta aplicada a los distintos grupos de interés relacionados, en relación con la población y muestra.

En este importante aspecto de la encuesta y las opiniones de los contribuyentes, el 38.7% considera que es la capacitación del personal, la falta de estructura 16.6% y el 33.2% considera que son los procesos inadecuados y un 11.5% otros factores.

23. Cuál es su percepción con relación a las aduanas dominicanas en cuanto a su rol en la facilitación del comercio exterior dominicano.

219 respuestas

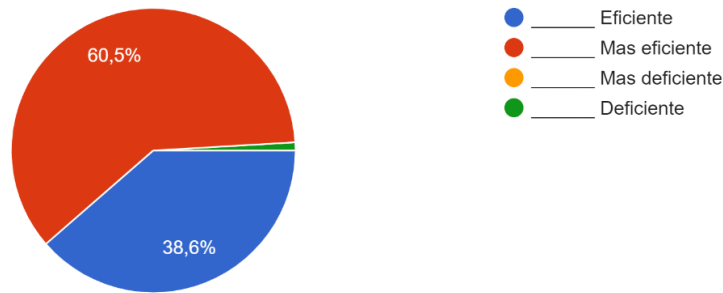


Fuente: Encuesta aplicada a los distintos grupos de interés relacionados, en relación con la población y muestra.

En cuanto a la percepción del rol de las aduanas en la facilitación del comercio exterior el 70.8% considera eficiente y el 21.5% muy eficiente, menos 10% deficiente.

24. Cuál es su percepción sobre las aduanas antes y después de la aplicación de tecnología.

215 respuestas

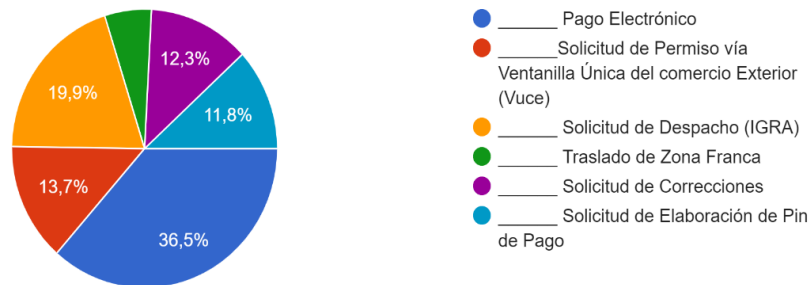


Fuente: Encuesta aplicada a los distintos grupos de interés relacionados, en relación con la población y muestra.

En cuanto a los cambios generados por la tecnología el 60.5% consideran que son más eficientes y el 38.6% eficiente.

25. Cual de las siguientes herramientas tecnológicas de facilitación de comercio, utiliza con mas frecuencia en sus operacionales aduanales.

211 respuestas

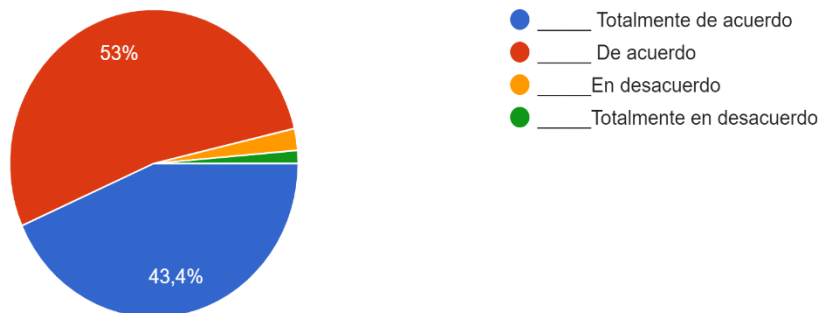


Fuente: Encuesta aplicada a los distintos grupos de interés relacionados, en relación con la población y muestra.

La gráfica muestra que las herramientas tecnológicas de mayor uso por los contribuyentes que el 19.9% solicito permiso de despacho (Igra), el 36.5% pago electrónico, el 12.3% correcciones 13.7%, Ventanilla Única VUCE.

26. Considera usted que la tecnología por medio del SIGA ha contribuido al incremento de las recaudaciones de las aduanas y por ende a la reducción de la evasión y el contrabando.

219 respuestas



Fuente: Encuesta aplicada a los distintos grupos de interés relacionados, en relación con la población y muestra.

Sobre la incidencia de la tecnología en el incremento en las recaudaciones, el 53% están de acuerdo y el 43.4% totalmente de acuerdo, menos de 10% desacuerdo.

27 - Favor de emitir cualquier comentario o recomendación al tema de estudio “Análisis de la Incidencia de la implementación de la Tecnología en los procesos aduaneros para la facilitación del Comercio Exterior Dominicano período 2007-2017”.

Las opiniones de los encuestados en términos generales están alineadas a los resultados de las encuestas en términos cuantitativos, por lo que la mayoría de las opiniones están a favor de la incidencia de la tecnología en la facilitación del comercio exterior dominicano. No obstante, a los requerimientos de oportunidades de mejora de los grupos de interés relacionados, las opiniones son favorables a la implementación de la tecnología aduanera, a la mejora continua de la misma, además de la capacitación a los colaboradores y contribuyentes para reducir cada día más los requisitos, tiempo de despacho y sobre todo, la maximización de todo el talento humano, recursos económicos, tecnológicos y materiales.

Los aspectos más cuestionados por los encuestados son las debilidades existentes aun del VUCEX, las pocas competencias en técnicos y profesional de muchos de los colaboradores, la ausencia de estandarización de los procesos y decisiones de los administradores.



### **6.3.2 Análisis de los resultados de las encuestas sobre la incidencia de la tecnología aduanera en la facilitación del comercio exterior dominicano**

Los resultados de todas las encuestas aplicadas a los distintos grupos de interés y modalidades de operar en el comercio exterior, entre los que se destacan las Agencias de Aduanas, Consolidadores de cargas, empresas exportadoras e importadoras, así como agencias navieras, consignatarios y personas jurídicas y físicas en general, se pueden resaltar los siguientes aspectos de interés como respuestas a las mismas.

Tomando en cuenta las respuestas de las encuestas, las mismas responden a favor de la gran incidencia y ponderan la importancia de la tecnología aduanera como herramienta de facilitación del comercio exterior dominicano. Sin embargo, las personas encuestadas en nombre de las instituciones que representan, aprovecharon el medio para solicitar mejoras, recursos y procedimientos menos burocráticos, que son parte de la propuesta original del proyecto que aún no se aplica en su totalidad y que son necesarias para poder colocar el SIGA, a la misma o mayor altura que programas que operan en la región con alto grado de éxito.

En general, las respuestas de las encuestas respondieron favorablemente al problema, objetivos y demás ejes transversales de la investigación, los siguientes indicadores son muestra de tal afirmación. Los aspectos más relevantes sobre las encuestas aplicadas son los siguientes:

- ❖ La diversidad de usuario en el comercio exterior y operaciones aduanales.
- ❖ La tecnología se refleja en la reducción del tiempo, procedimiento y costos operativos.
- ❖ El proceso de aforo y desaduanamiento en favor de la facilitación del comercio exterior.
- ❖ Los encuestados consideraron que las aduanas dominicanas requieren de una normativa que sustituya la norma No. 3489-53 para responder a los nuevos desafíos del comercio exterior dominicano, dado que la Ley No. 226-06 solo generó algunos cambios en respuesta a las exigencias del DR-CAFTA y para la autonomía presupuestaria y administrativa.
- ❖ El amplio rango de tiempo operando en las actividades aduaneras es significativo.
- ❖ Los niveles técnicos y profesionales de los contribuyentes son exageradamente heterogéneos.
- ❖ La capacidad para analizar problemas es muy diversa y sobre todo, para ofrecer soluciones a los mismos.

- ❖ La resistencia al cambio y estar acostumbrado y seguir lo tradicional es notorio en el sector del comercio exterior y las operaciones aduanales.
- ❖ Los encuestados consideran que la declaración electrónica por medio del DUA, el pago electrónico, el seguimiento al estatus de la declaración son indicadores fundamentales de la aplicación de la tecnología aduanera en favor de la facilitación del comercio exterior dominicano y valorado por los distintos grupos de interés.
- ❖ Los encuestados consideraron que la modernización de las aduanas sustentadas sobre las nuevas y remozadas instalaciones y el equipamiento de estas, han incidido en favor de la facilitación del comercio exterior dominicano.
- ❖ Los encuestados consideraron que la modernización y tecnología aduanera responden favorablemente a los acuerdos y tratados de libre comercio y en su cumplimiento.
- ❖ La Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCEX) y los Operadores Económicos Autorizados OEA, responden a la modernización y automatización de las aduanas.
- ❖ La importancia del comercio exterior como estrategia económica es bien valorada por la mayoría de las personas que representan las empresas relacionadas al sector.
- ❖ Se observó un alto grado de responsabilidad en las opiniones y críticas al sistema, esperando que sean tomadas en cuenta a partir de este estudio.

### **Indicadores de la Incidencia de la Tecnología Aduanera en la Facilitación del Comercio Exterior Dominicano, durante el Siglo XXI.**

Partiendo de la investigación de campo, las estadísticas consultadas en las diferentes fuentes y bases de datos, así como de las encuestas y las entrevistas, se pueden presentar los siguientes Indicadores de la Incidencia de la Tecnología Aduanera en la Facilitación del Comercio Exterior Dominicano, durante el periodo 2005-2015, como respuesta al tema de investigación y vista de que la aplicación de la tecnología aduanera ha incidido en la facilitación del comercio exterior dominicano en el periodo de estudio.

- Reducción considerable del tiempo, procesos y documentos en la desaduanización de la exportaciones e importaciones.
- Reducción considerable en los tiempos de desaduanamiento en los puertos, aeropuertos y fronteras terrestres.
- Incremento en un 15.86 por ciento del comercio transfronterizo en la región.

- Interconexión de todas las aduanas e instituciones del Estado.
- La declaración y seguimiento a las operaciones de exportaciones e importaciones 24/7.
- La aplicación de la Ventanilla de Comercio Exterior, de forma electrónica.
- Despacho expreso y no verificación física en más de 80 por ciento de las importaciones
- La creación y aplicación del Documento Único de Declaración (DUA).
- El despacho expreso a partir de las certificaciones y perfil de riesgo, evitando las traumáticas verificaciones física.
- El laboratorio de aduana, para agilizar el proceso de identificación de la composición de las mercancías.
- La aplicación de tecnología en materia de apoyo a la seguridad en la cadena logística, como el caso de la presencia de escáner (Equipos de Rayos X), en puertos, aeropuertos).
- La reducción considerable en los niveles de evasión y contrabando, que habían sido el incremento en las recaudaciones y por lo tanto los aportes de las aduanas al Sistema Tributario, al Presupuesto Nacional y al Producto Interno Bruto (PIB).
- La creación de la escuela de Capacitación de la OMA, para la formación de los técnicos profesionales nacionales y de la región del América latina y el Caribe en materia de aduanas, bajo las orientaciones de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), parte constante y perjudicial para el logro de los objetivos de las autoridades tributarias.
- El pago electrónico, por medio de procesos y tramites interbancarios (Interbanking)
- La determinación del perfil de riesgo de forma automatizada.
- La firma digital
- La reducción considerable de papelería y demás documentos físicos.
- La reducción de los costos operativos, en traslados, reducción de colaboradores, compra de documentos físicos

- La reducción del recurso tiempo, evitando filas en los bancos para comprar cheques, en filas para depositar documentos, traslado a las instalaciones hacer gestiones y que hoy se tramitan por medio de la tecnología.
- Los nuevos regímenes aduaneros, en el caso específico de los Centros logísticos, donde no es necesario el pago del 1%, 2% y del 1.5% como actualmente pagan los fiscales, particulares y de reexportación y que por medio de la tecnología usted aplica a los mismos, sin la necesidad de presentar una declaración.
- La aplicación del Operador Económico Autorizado (OEA), donde aquellas empresas que certifiquen sus procesos reciben todas las facilidades y preferencias, incluyendo el despacho expreso.
- Las nuevas normativas para responder a la integración económicas, generando nuevas leyes como la 226-06, de autonomía de las aduanas, así como el decreto 402-05 que regula los despachos de las compras por internet y las operaciones de los “Courier” y 262-15 de los Centro logísticos, entre otros decretos, resoluciones, reglamentos entre otros de apoyo a la tecnología y por lo tanto a la facilitación del comercio exterior dominicano

➤ Nuevas infraestructuras y equipos tecnológicos, donde se observa una edificación.

moderna donde funciona la dirección General de Aduanas, a partir del año 2006, así como el remozamiento y construcción de todas las administraciones, con las instalaciones de los equipos tecnológicos necesarios para responder a la facilitación del comercio exterior dominicano, dando respuestas favorables y rápidas a los distintos grupos de interés, así como a los acuerdos y tratados de libre comercio firmado y puesto en vigencia durante el periodo de estudio, como es el caso específico del DR-CAFTA y el EPA este último con la Unión Europea y los países del caribe.

- La adopción del Registro único Aduanero para establecer control sobre los incentivos de compras por internet, midiendo montos y frecuencias de compras atendiendo a que el incentivo indicado está dirigido al consumo personal.
- Mejora de la posición de las aduanas dominicanas en el ranking mundial, alcanzando el tercer lugar en la región y el 59 en el mundo.

- La modernización de los puertos. La concesión de los Puerto de Haina Oriental y Occidental a la Empresa Haina Internacional Terminals HIT. La construcción y apertura del Puerto más moderno del Caribe. Dpworld Multimodal Caucedo, los cuales brindan todas las facilidades tecnológicas y de infraestructuras a las navieras y demás operadores del Comercio Exterior Dominicana. Se observa la interconexión tecnológica con las aduanas.
- La privatización de los Aeropuertos concesionados a la empresa Aeropuertos dominicanos AERODOM, lo cual ha incidido considerablemente durante el periodo de estudio en la calidad de los servicios a los pasajeros y demás usuarios de los servicios de cargas en los aeropuertos. Esta empresa está interconectada con las aduanas por medio de la plataforma del SIGA.
- El remozamiento de las administraciones terrestre en las fronteras, así como las instalaciones tecnológicas para mejorar la seguridad como el caso de los circuitos cerrados y demás equipos tecnológicos, con el objetivo de mejorar la facturación del comercio con nuestro segundo mayor socio comercial, la República de Haití.
- La mejora considerable de los procesos de fiscalización y controles por medio de la aplicación de la tecnología y por lo tanto su incidencia en la reducción de las evasiones y contrabando, generando por lo tanto incremento sostenible en las recaudaciones de impuestos y tasas por servicios y al aporte de las aduanas al sistema tributario y Presupuesto.
- La mejora notable en los niveles de competencias de los recursos humanos gracias a la implementación de diversos programas de capacitación y formación técnico profesional, incluyendo su formación en materia informática aduanera.

### **Evaluación del Autor**

#### **Evaluación general de la aplicación de la tecnología aduanera en la facilitación del comercio exterior dominicano y en favor de los grupos de interés participantes.**

Fundamentado en y tomando en cuenta la propia experiencia del investigador en el campo de las aduanas, y desde la óptica de un servidor del estado, como técnico de área, consultor, importador y corredor de bolsa (bróker) e intermediario de empresas jurídicas y personas físicas que hacen uso de la tecnología aduanera por medio del Sistema Integrado de Gestión Aduanera

(SIGA) y la Dirección General de Aduanas, se presenta la siguiente evaluación de la incidencia de la tecnología aduanera en favor de los grupos de interés participantes y en la facilitación del comercio exterior dominicano, en el transcurso del presente siglo XXI.

En el desarrollo del capítulo de la tecnología aduanera, se puede observar que antes del presente siglo, y durante las dos primeras décadas que han transcurrido al año 2020, los recursos necesarios para el proceso de aforo y desaduanamiento eran excesivos, porque se requerían días para la presentación y la declaración de los consignatarios de las mercancías importadas.

Es necesario entonces trasladarse al inolvidable control previo, por lo que después de llenar un documento llamado “formulario 3480” donde se detallaban los productos con sus características y partidas arancelarias, había que hacer una fila bajo sol y agua, y hasta había que comprar turnos para garantizar depositarlo en un día, sobre todo los que llegaban del interior del país.

La cantidad de documentos físicos superaban los 10, los pasos por igual, y los días para poder despachar o levantar las mercancías de los puertos y depósitos superaban en ocasiones meses (30, 45 y 60 días). Las condiciones de las instalaciones portuarias principal medio de importación estaban en condiciones deplorables y lastimosas, es decir, totalmente inadecuadas para la gestión de negocios internacionales. Se hallaban por lo general cubiertas de tierra (lodo), polvo y en condiciones infrahumanas, tanto para los trabajadores de la institución (los colaboradores), como para los usuarios de los servicios. Los puertos no contaban con verjas perimetrales, como símbolo de seguridad y controles de la conservación de las mercancías objeto del comercio. Todo lo anterior representaba un costo adicional en contraprestación de la facilitación del comercio exterior dominicano.

A partir de la implementación, al principio, de la nueva tecnología aduanera, sustentada en los sistemas de entrada y salida, el “SIADOM”, y posteriormente, en el actual “Sistema Integrado de Gestión Aduanera (SIGA)”, los procesos de aforo, desaduanamiento, despacho o levante han permitido la eliminación de documentos físicos (papeles), la presentación, las correcciones y los seguimientos se realizan de forma virtual; se destaca además, la utilización de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCEX), que con este sistema es posible entre otras actividades, también realizar los pagos de impuestos y servicios objeto de las distintas actividades.

Como efecto de la modernización de las aduanas sustentada en la tecnología y teniendo como principal indicador la automatización de todos los procesos de exportación, importación,

aforo y desaduanamiento, las aduanas dominicanas se han colocado a la vanguardia de las exigencias de los procesos de integración y en respuesta a los distintos acuerdos y tratados de libre comercio en donde República Dominicana es signataria.

La realidad del fenómeno “globalización”, y como consecuencia de la competitividad de los mercados, han incidido en que los organismos internacionales como la Organización Mundial del Comercio (OMC), La Organización Mundial de Aduanas (OMA), La Conferencia de las Naciones Unidas para Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y la Cámara de Comercio internacional (CCI), hayan impulsado diversos programas en favor de la facilitación del comercio exterior dominicano.

República Dominicana como signataria de los más importantes organismos internacionales y de diversos acuerdos; y al llegar al año 2020, con la firma de seis (6) convenios de libre comercio, presenta una cara favorable en el contexto del comercio internacional. En la actualidad, las aduanas dominicanas en el orden de facilitación del comercio están en una posición preponderante y reconocida en la región del Caribe, siendo la tercera en Latinoamérica y situada en el número 59 con relación al resto del mundo. El comité de facilitación de la OMC-2017, ha secundado y puesto en ejecución en el país, en el mismo año, conjuntamente con el congreso nacional, impulsaron a que todos los sectores se unieran y dirigieran todos los esfuerzos y acciones hacia un mismo objetivo y horizonte, lo que ha incidido a que los indicadores en materia de comercio exterior sean cada vez más favorables y coherentes para todos los grupos de interés involucrados en el comercio exterior del país.

## **CAPITULO VII.**

### **CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

**La realización no está en el futuro, la realización no es lo que has alcanzado. La realización es ese proceso permanente de renovación, en el que tu alcanzas algo maravilloso, que es bien estar, pero ese “bienestar” no es externo, viene del bien ser. Y si el ser está en este paso, entonces tú, como decía el poeta, haces camino al andar, y así nos podemos realizar.**

**Jorge Carvajal**



## Conclusiones y Recomendaciones

Partiendo del tema, la problemática, los objetivos y demás ejes transversales de la investigación se presentan las siguientes conclusiones y recomendaciones como respuestas a los mismos.

### Conclusiones:

**Objetivo #1:** Análisis de la incidencia de la eficiencia o la capacidad para realizar o cumplir adecuadamente la función del sistema portuario dominicano identificando los signos de su evolución y el desarrollo en República Dominicana.

#### a. **Eficiencia del sistema portuario dominicano**

Pregunta de investigación #1: ¿Son eficientes los servicios portuarios dominicanos?

La eficiencia del Sistema Portuario, orientado por la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM) y apoyado por los principales operadores portuarios, como Haina Internacional Terminal (HIT) del Puerto Rio Haina, Dpworld del Puerto Multimodal Caucedo y San Souci Port del Puerto de Santo Domingo, se refleja en la facilitación del comercio exterior y la economía, teniendo como principales indicadores el fortalecimiento Institucional a través de estrategias estudiadas y bien concebidas, que han permitido mantener una apropiada y eficiente gestión, enfocadas en la mejora de las infraestructuras, el incremento de los equipos y maquinarias, en la mejora de los servicios a los buques y a los distintos usuarios en los procesos de exportaciones e importaciones de mercancía, así como en los movimientos de los contenedores para el proceso de aforo y desaduanamiento.

- La concesión y privatización de los puertos dominicanos han resultado en la construcción de verjas perimetrales, las instalaciones de cámaras para la mejora considerable de la seguridad y controles para los accesos a las distintas áreas, favorecieron a la operación eficiente del sistema portuario, permitiendo una mejor y mayor operatividad al estar más despejadas y organizadas las áreas operativas, ayudadas a la vez por una infraestructura mejorada y modernizada para el tránsito y desplazamiento de los equipos.

- Como consecuencia de la concesiones y privatizaciones de algunos puertos realizadas al inicio del presente siglo XXI, se llevaron a cabo inversiones en formación y capacitación técnico-profesional del talento humano que participa en la operatividad de los servicios portuarios. En la actualidad en diversas entidades académicas dominicanas se ofrecen talleres, diplomados, programas de grado, de postgrado y maestrías en gestión portuaria, repercutiendo positivamente en la facilitación del comercio exterior dominicano y en favor de los grupos de interés.
- La combinación de formación e incremento de las competencias profesionales del capital humano y con el advenimiento de la tecnología para la automatización de los procesos portuarios, han incidido positivamente en la maximización de todos los recursos en favor de la mejora del negocio portuario, al combinar la productividad con la eficiencia, dado que, la productividad es la medida en bruto, mientras que la eficiencia es la refinada. Estas iniciativas han dado como resultado, que los participantes o usuarios de los servicios portuarios hayan alcanzado mayores niveles de competitividad en la región favoreciendo el incremento en las operaciones de comercio exterior.
- Estas estrategias dieron como resultado el desarrollo de una infraestructura portuaria acorde con las necesidades de los tiempos y logrado una administración portuaria eficiente, competitiva y de alta capacidad, capaz de integrar todos los sectores. Y, al mismo tiempo, contar con un sistema tecnológico portuario que integra todas las operaciones, logrando la unificación generalizada hasta obtener resultados óptimos y confiables en todos los procesos.
- Con relación a los aspectos financieros y comerciales, los servicios portuarios han alcanzado importantes niveles, tanto en el ámbito nacional como en el internacional, a fin de aprovechar oportunidades de mercado, dado que se ha permitido desarrollar una efectiva planificación financiera y presupuestaria que ha llevado a alcanzar niveles de servicios portuarios competitivos.
- Todo lo anterior ha promovido a República Dominicana en la región, permitiendo alcanzar el posicionamiento deseado en las clasificaciones o indicadores de eficiencia mostrado en la facilitación del comercio internacional, que, junto a la modernización de otras entidades relacionadas como la Dirección General de Aduanas, han impulsado al país a pasar de una

posición de 105 de 144 países en materia de competitividad en el año 2015 a una posición en los últimos cinco años de 78 de 144 países.

- Por otra parte, en respuesta a la interrogante sobre la eficiencia de los servicios portuarios y como testimonio de ello, retrotraemos las respuestas sobre la eficiencia del sistema portuario dominicano resultado de las encuestas a grupos de interés que son parte fundamental del sistema portuario dominicano. Tenemos que, el 100% de los encuestados han considerado que realmente los servicios portuarios durante el periodo de estudio han cambiado y mejorado en favor de la facilitación del comercio exterior en toda su dimensión. Los encuestados consideraron que los servicios portuarios son muy buenos (44%), buenos (35%) y el 10% excelentes. Sumados estos porcentajes da como resultado un 89%, es decir el 89% de las opiniones aprueban los servicios portuarios positivamente. El resto (8%) lo considera regular y el (3%), deficientes.
- Es importante anotar los principales indicadores sobre las estrategias y políticas que han contribuido con la eficiencia del Sistema Portuario Dominicano: El 35% de los encuestados están totalmente de acuerdo con las estrategias y políticas implementadas por el Estado en favor de los servicios y actividades portuarias, donde, además, el 53% está de acuerdo y solo el 12% está en desacuerdo. Por otra parte, el 45% de los encuestados están totalmente de acuerdo que en República Dominicana se puede hablar y sustentar la eficiencia del sistema portuario, el 45% está de acuerdo, que sumadas las proporciones resultan en un 90% de sustento a la eficiencia de los servicios en los puertos dominicanos, y solo un 10% estuvo en desacuerdo.
- En la opinión sobre la percepción del desempeño de la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM), en la facilitación del comercio exterior, el 70% de los encuestados la valora como positiva, el 10% muy positiva y solo un 20% la valora con desempeño negativo. La opinión sobre la incidencia del Sistema Portuario en el crecimiento y desarrollo económico del país, el 90% de los encuestados consideran estar totalmente de acuerdo, un 7% parcialmente de acuerdo y solo un 3% estuvieron en desacuerdo.

Pregunta de investigación #2: ¿Cómo se valoran los servicios portuarios dominicanos?

- Representantes y participantes de los distintos grupos de interés del sistema portuario dominicano, 96 en total, expresaron a través de las encuestas, que valoran los servicios proporcionados por los puertos dominicanos en la siguiente proporción: excelente (5%), Muy bueno (47%); aquí tenemos el 52% de satisfacción, Bueno (40%), sumados los tres porcentajes, se tiene entonces que: el 92% de los usuarios de los servicios portuarios mostraron que los valoran positivamente.

Pregunta de investigación #3: ¿Ha aportado a la eficiencia portuaria la inversión y administración privada?

- El sector portuario es uno de los de mayor inversión de capital para contribuir de manera considerable al desarrollo económico del país. La inversión privada ha sido un factor determinante en la evolución positiva y la eficiencia que ha tenido el sistema portuario nacional en los últimos 30 años, por lo que ha permitido elevar los niveles de seguridad y eficiencia en las terminales portuarias. El anterior director ejecutivo de Autoridad Portuaria Dominicana, Víctor Gómez Casanova, (vigencia 2016-2019), reveló que, del año 2000 hasta el año 2019, República Dominicana había recibido inversiones por más de US\$1,500 millones de dólares en materia de inversión en infraestructuras en el sector portuario nacional, ocupando el tercer lugar dentro de los sectores económicos con mayores niveles de inversión otorgadas por las “Alianzas Público-Privadas (APP)”.

Pregunta de investigación #4: ¿Ha servido la formula Público-privada para el mejoramiento portuario dominicano?

- El modelo de gestión con participación mixta de los sectores público y privado es la clave para el desarrollo de los puertos dominicanos, porque el Estado es socio, como dueño de los terrenos y como participante de las utilidades de la empresa, y también recibe beneficios.
- Además, los cuatro principales puertos del país que están en modelo de alianza público-privada son: el Puerto de Puerto Plata, el Puerto La Romana, que son los de mayor flujo turístico de cruceros, y los Puertos Rio Haina y Multimodal Caucedo, que son los más importantes en manipulación de carga han tenido un excelente desempeño.

- Con la expansión de las nuevas esclusas del Canal de Panamá hay mayor flujo de embarcaciones y de carga desde el océano Pacífico al Atlántico y viceversa. La cercanía de República Dominicana con la República de Panamá y con el Canal de Panamá brinda la oportunidad de poder atraer una mayor cantidad de carga y embarcaciones hacia los puertos dominicanos.

República Dominicana se propone a aprovechar la situación para agenciarse la mayor cantidad de carga posible para hacer el transbordo, aunque reconoce que hay competencia como Trinidad y Tobago, Jamaica, Bahamas y Curazao. Sin embargo, el país tiene una ventaja por encima de esos puertos: 10 millones de consumidores y un potencial de más de 20 millones de habitantes como isla, sumando los habitantes que tiene Haití. “Cuando se observa esa ventaja competitiva que tiene el país, además de la ubicación geográfica, posee “un algo más” que no tiene la competencia, de ahí resultó la “Estrategia Marítima y Portuaria”, para aprovechar las nuevas reglamentaciones de la facilitación de comercio y establecer el sistema de actividades portuarias”. En un contexto cada vez más globalizado y con las diferentes etapas de la producción cada vez más internacionalizadas, es indudable que la conectividad, tanto marítima como con el hinterland, crece en importancia como elemento de competitividad. Cabe destacar que, aunque el país refleja un mejor desempeño según los datos recopilados, se debe seguir fortaleciendo el sistema portuario para hacer de este uno todavía más competitivo, eficiente y ágil.

Pregunta de investigación #5: ¿Qué estrategia ha desarrollado el Estado Dominicano para hacer de República Dominicana un “HUB Logístico”?

- La decisión del gobierno dominicano por una estrategia “HUB logístico” a través de sus puertos comerciales marítimos y aéreos ha significado desarrollar “Plataformas logísticas multimodales” que se utilizan para aumentar los beneficios económicos en rutas internacionales. Aquí intervienen distintos tipos de transporte y normalmente se utiliza en puertos, y su fin principal, es el de conseguir un aumento del comercio más que el traslado de la mercancía, con cobertura nacional e internacional. Este objetivo está en pleno desenvolvimiento y adelanto. Primero a través de los Puertos de Río Haina, el Puerto multimodal Caucedo, luego con la adecuación del Puerto de Manzanillo en la provincia de Montecristi, en el Puerto de Puerto Plata en la provincia norteña de Puerto Plata, en el

Puerto de Santo Domingo y otros puertos del país que se han ido adecuando física y administrativamente a la estrategia.

- Los servicios de la logística han ido creciendo en la medida en que los flujos comerciales han aumentado, logrando atraer importantes cadenas de valor y apoyar a las industrias en su proceso de fortalecimiento. Así vemos como el Decreto no. 262-15 creó una modalidad de régimen suspensivo para los Centros Logísticos y la figura del operador logístico, definiéndola como aquella empresa que maneja los inventarios y ejecuta servicios de valor agregado. Entre los servicios que menciona se encuentran: carga y descarga, acomodo, almacenaje, alistado, despacho, etiquetado, reempaque, limpieza, consolidación y fraccionamiento, los cuales son procesos mínimos que no alteran la naturaleza de la mercancía. Actualmente, el país cuenta con 30 empresas operadoras logísticas, 5 centros logísticos, y ha movido más de US\$1,614 millones en estas operaciones (DGA, 2023). A esto se le suma que se cuenta con 16 puertos comerciales, 5 terminales turísticas, 3 fondeaderos y 4 marinas deportivas estatales, que se enlazan con un sector aéreo que, según el Instituto Dominicano de Aviación Civil, conecta a República Dominicana con 153 países a través de 8 aeropuertos internacionales.
- Además, el país posee una infraestructura vial de calidad y un nivel de cumplimiento del Acuerdo de Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio de un 93%. Esto coloca a República Dominicana en tercer lugar en conectividad en la región de América Latina y en primer lugar en la de Centroamérica y el Caribe. También, el país se ubica en la posición 5 de los países con puertos más eficientes de la región (ESCALA & CNFC, 2023). Es por lo anterior que se puede decir que se está cerca de alcanzar la meta de ser el “Hub logístico regional”, tal como lo establece la Estrategia Nacional de Desarrollo (END). Lograr esta meta implicaría aumentar la capacidad para generar empleos e ingresos en dólares, además de incidir favorablemente en los costos de los fletes y en la captación de rutas y frecuencias que faciliten las exportaciones. Implicaría, asimismo, mejorar el encadenamiento de la industria local con los regímenes especiales lo cual, a su vez, reduciría los costos operacionales de la industria. Lo anterior dado que la disminución del 10% en los precios del transporte puede aumentar las exportaciones en un 30% y reducir en un 6% el retraso en el envío de perecederos y en un 1% los que no lo son (ESCALA & CNFC, 2023). Como se aprecia, el país cuenta con la ubicación geográfica,

la conectividad, la agilidad en el manejo de las operaciones, la calidad de infraestructura y un buen clima de negocios para la inversión que se conjugan con la fortaleza dada por la industria manufacturera para ser el destino por excelencia de la inversión y las operaciones logísticas en el área. Resta que todos hagan causa común, entendiendo que cada uno de los sectores tiene un papel que desempeñar, y se podrá salir a vender el país como el hub logístico del Caribe que es.

Pregunta de investigación #6: ¿Son los puertos dominicanos competitivos si se comparan con los puertos latinoamericanos?

- En República Dominicana, la competitividad de los puertos ha mejorado de manera sustancial y constante, contando con apertura de más y mejores puertos para manejar el movimiento de carga que existe en el país. Entre sus más grandes desafíos República Dominicana convirtió unos de sus puertos más importantes en HUB Logístico, Puerto Río Haina, mejor conocido bajo el nombre de la empresa “Haina International Terminals”. También el Puerto “Dubái Ports World (DP World)”, multimodal Caucedo y otros localizados en puntos estratégicos están incluidos en este esquema. La importancia de que estos puertos sean competitivos y logren satisfacer las necesidades del mercado, brindando servicios de calidad, mayor seguridad operando bajo una mejor infraestructura es lo que impulsa al país, enfocándose de manera específica en la comparación de estos puertos con los demás puertos del Caribe y América Latina como son el Puerto Simón Bolívar de Guayaquil en Ecuador, Panamá International Terminals en Panamá , el puerto de Cartagena en Colombia y Puerto de Santos en Brasil que son tan competitivos como los principales nacionales.

### **Tecnología aduanera y facilitación del comercio.**

Un segundo objetivo consistió en el análisis de la tecnología adoptada por la aduana dominicana para la facilitación del comercio exterior dominicano.

**Objetivo #2:** Este segundo objetivo consiste en analizar la tecnología aduanera para la facilitación del comercio exterior, que identificamos de la siguiente manera:

-Pregunta de investigación #7: ¿Cuáles son los principales desafíos del Sistema Portuario Dominicano, en respuestas a las demandas de los mercados y usuarios, desde el punto de vista de la competitividad regional y la facilitación del comercio exterior a través de la tecnología aduanera?

- La inversión en tecnología de las aduanas dominicanas, sustentada en el Sistema Integrado de Gestión Aduanera (SIGA), ha permitido la automatización de todos los procesos de aforo y desaduanamiento. Para su implementación y obtener la eficiencia y eficacia en la facilitación del comercio requieren necesariamente ser combinadas con la eficiencia del sistema portuario, esto en virtud de que las aduanas inician su participación en la medida que las mercancías estén colocadas y disponibles para el despacho cuya responsabilidad inicial corresponde a los operadores portuarios. La combinación de la eficiencia del sistema portuario y la automatización de las operaciones aduaneras han incidido considerablemente en la facilitación del comercio exterior dominicano.
- La pertinencia de la incursión del Gobierno de República Dominicana en la logística, como nuevo eje para expandir la economía, generar nuevos negocios y empleos, queda más que validada cuando se tiene al frente la posibilidad de operar en un mercado que supera los US1.8 mil millones (1.8 billones de dólares-20 veces el Producto Interno Bruto del país). De ahí que la estrategia del presente gobierno de convertir al país en el HUB logístico de clase mundial, sea para la Aduana y los diversos sectores público y privado relacionados, el reto y desafío a llevar a efecto como nueva vía de desarrollo, además del turismo, las zonas Francas y las remesas.

La ventaja geográfica del “nearshoring” (que es la estrategia de externalización por la que una empresa transfiere parte de su producción a terceros que, a pesar de ubicarse en otros países, están localizados en destinos cercanos y con una zona horaria semejante), y otros elementos de competitividad hacen de la República Dominicana uno de los países más idóneos para el comercio exterior. Se tienen costos logísticos más bajos y una mayor eficiencia logística. Al tiempo que se cuenta con la capacidad e infraestructura para manejar mayores volúmenes de carga aérea, marítima y terrestre. Es, de hecho, más económico y eficiente, por ejemplo, distribuir desde República Dominicana hasta Estados Unidos, vía aérea, que distribuir por tierra dentro de EE.UU. El dato duro refleja que una disminución de un 10 % en los costos de transporte podría aumentar



las exportaciones en un 30 %. Duplicar la eficiencia portuaria posee un efecto, en los costos, similar a reducir la distancia entre dos puntos. Entre los aportes de aplicación que está haciendo Aduanas para consolidar el hub logístico, podemos citar: el Despacho en 24 Horas (D24H), nueva Ley de Aduanas 168-21 y su Reglamento, fortalecimiento del marco normativo, motor de Riesgo (MOR), incremento sostenido de las recaudaciones más de US\$1,000 millones, mes por mes, nuevas tecnologías para revisiones no intrusivas (Rayos X), integración de nuevos sistemas tecnológicos, implementación OEA Simplificado, del cual son los líderes del Caribe, el segundo lugar en toda Latinoamérica y cuartos en todo el continente. Así mismo, el encadenamiento productivo, zonas francas, industria local, mercado interno, reexportaciones, fletes y disrupción logística, como oportunidad para desarrollo del HUB logístico para la facilitación del comercio internacional y nuevas oportunidades.

- En un contexto cada vez más globalizado y con las diferentes etapas de la producción cada vez más internacionalizadas es indudable que la conectividad, tanto marítima como con el “hinterland”, crece en importancia como elemento de competitividad. En tal sentido, una mejor conectividad permite a las empresas acceder a un mayor número de mercados, en menor tiempo y de una forma más eficiente, lo que es especialmente importante en un sistema cada vez más fragmentado y requiere del transporte para unir las diferentes etapas de producción.
- República Dominicana representa la mejor oferta multimodal de América Latina y la mejor interconexión entre los nodos logísticos de la región. Exhibiendo como principal fortaleza, la oportunidad de potenciar operaciones que convienen transporte marítimo, aéreo y actividades de valor agregado de República Dominicana. La conclusión del Estudio Hub Logístico, del Comité Nacional de Facilitación de Comercio (CNFC), es que, el país debe promocionarse y ubicarse en el mapa logístico mundial, como hub multimodal de alto rendimiento, para las industrias de telecomunicaciones, indumentarias y calzado, alta tecnología y computadoras, electrodomésticos, farmacéutica y cosmética de Estados Unidos. Señala un indicador de posibilidad de crecimiento de la logística, cuando apunta que el 20% de los importadores dicen que la principal causa de no crecimiento de su actividad es por el déficit de capacidad, no hay espacio. Sobre la actividad portuaria cita, que el país se encuentra entre los índices de los mejores de Centroamérica y el Caribe en cuanto a eficiencia.

Pregunta de investigación #8: Ante la incorporación e integración de las nuevas tecnologías en la vida cotidiana, ¿cómo se ha caracterizado y evolucionado la aduana dominicana?

- Las tecnologías digitales crean oportunidades y entrañan dificultades que pueden hacer necesaria su consideración por los Gobiernos y por la comunidad internacional en áreas tan diversas como las inversiones en infraestructuras digitales y recursos humanos, las medidas de política comercial y la reglamentación. Según la OMC «la adopción más generalizada de tecnologías de la información y las comunicaciones y la automatización de los procedimientos aduaneros son algunos de los instrumentos más eficaces para facilitar el comercio y mejorar la eficacia en la recaudación de ingresos»
- El Proyecto de Modernización Aduanera se hizo en estrecha coordinación con la anterior Secretaría de Estado de Hacienda, hoy Ministerio de Hacienda, cuando la Dirección General de Aduanas ejecutó un acuerdo de préstamo suscrito con el Gobierno de Corea de Sur, a través del Fondo de Cooperación para el Desarrollo Económico “EDCF” (por sus siglas en inglés) y el Eximbank de Corea de Sur (Banco de Exportación de Corea del Sur) por un monto de US\$23.0 millones de dólares, que fue destinado principalmente para completar la automatización de todos los procesos de la institución.
- A partir del proceso de modernización de las aduanas dominicanas y del sistema portuario desde principios del presente siglo y en el caso específico de las aduanas 2004-2010, con el mayor índice de modernización, y los puertos entre los años 2001-2005, que en conjunto han logrado avances significativos en el contexto de infraestructura, tecnológico y automatización, incidiendo para que organismos internacionales como el Banco Mundial coloquen a las aduanas dominicanas en lugares privilegiados, como la posición número 59 en el mundo, la tercera en Latinoamérica y la 1era del Caribe, por el grado de eficiencia y la tercera en movilidad portuaria de Centro América y el Caribe. En mayo del año 2023, la Organización Mundial de Aduanas (OMA), le otorgó el premio de la aduana de mayor grado de innovación y avance de la región en los últimos 10 años.
- Por su parte, Eduardo Yayo Sanz Lovatón, actual director general de la APORDOM, está consciente que el primer paso para que República Dominicana se convierta en un Hub Logístico de clase mundial radica justamente en cambiar el corazón de este sistema

operativo, con miras a controlar de forma automatizada, rápida y efectiva el proceso de supervisión y fiscalización del levante de mercancías.

- En el proceso de transformación tecnológica, la DGA moderniza el corazón del sistema operativo que analiza todas las mercancías importadas y exportadas del país.
- “El SIGA (Sistema Integrado de Gestión Aduanera) debe readaptarse a la dinámica y creciente realidad aduanera. El cambio de este nuevo sistema deberá integrar las mejores prácticas implementadas en otros mercados, dotar de mayor transparencia las operaciones aduaneras y adaptarse a la transformación digital de la cadena logística”, reveló.
- Así mismo, el director Sanz Lovatón hizo hincapié en que esta plataforma será administrada de forma exclusiva por la DGA, un beneficio que permitirá dotar de mayor confidencialidad de la data crítica, lo que reducirá el riesgo de afrontar una fuga de información sensible. Esta nueva plataforma, además, dotará a la DGA de autonomía de gestión para controlar, desarrollar y configurar todos los cambios que se requieran en el sistema, sin la necesidad de intervención de un tercero.
- Sanz Lovatón puntualizó además que, a raíz de la promulgación de la Ley de Aduanas 168-21, que sustituyó una legislación que databa de 68 años, se hace impostergable contar con un sistema que se adapte a las necesidades tecnológicas y estructurales de la DGA, incluyendo el programa de Despacho en 24 Horas. Resaltó, además, que el nuevo sistema que se adquiere aumentará la competitividad nacional y permitirá analizar con mayor transparencia y agilidad de procesamiento las Declaraciones Únicas Aduaneras, los permisos y otros procesos que intervienen en el despacho de mercancías.

Como respuesta al tema de investigación y vista de que la aplicación de la tecnología aduanera ha incidido en la evolución de la Aduana dominicana y en la facilitación del comercio exterior dominicano en el periodo de estudio, se propone una exposición que sintetiza los resultados obtenidos con la finalidad de ganar en claridad expositiva:

- La Reducción considerable del tiempo, procesos y documentos en la desaduanización de la exportaciones e importaciones.
- La Reducción considerable en los tiempos de desaduanamiento en los puertos, aeropuertos y fronteras terrestres.

- El Incremento en un 15.86 por ciento del comercio transfronterizo en la región.
- La interconexión de todas las aduanas e instituciones del Estado.
- La declaración y seguimiento a las operaciones de exportaciones e importaciones 24/7.
- La aplicación de la Ventanilla de Comercio Exterior, de forma electrónica.
- El Despacho expreso y no verificación física en más de 80 por ciento de las importaciones
- La creación y aplicación del Documento Único de Declaración (DUA).
- El despacho expreso a partir de las certificaciones y perfil de riesgo, evitando las traumáticas verificaciones física.
- El laboratorio de aduana, para agilizar el proceso de identificación de la composición
- de las mercancías.
- La aplicación de tecnología en materia de apoyo a la seguridad en la cadena logística, como el caso de la presencia de escáner (Equipos de Rayos X), en puertos, aeropuertos).
- La reducción considerable en los niveles de evasión y contrabando, que habían sido el incremento en las recaudaciones y por lo tanto los aportes de las aduanas al Sistema Tributario, al Presupuesto Nacional y al Producto Interno Bruto (PIB).
- La creación de la escuela de Capacitación de la OMA, para la formación de los técnicos profesionales nacionales y de la región del América latina y el Caribe en materia de aduanas, bajo las orientaciones de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), parte constante y perjudicial para el logro de los objetivos de las autoridades tributarias.
- El pago electrónico, por medio de procesos y tramites interbancarios (Interbanking)
- La determinación del perfil de riesgo de forma automatizada.
- La firma digital
- La reducción considerable de papelería y demás documentos físicos.
- La reducción de costos operativos, en traslados, reducción de colaboradores, compra de documentos físicos

- La reducción del recurso tiempo, evitando filas en los bancos para comprar cheques, en filas para depositar documentos, traslado a las instalaciones hacer gestiones y que hoy se tramitan por medio de la tecnología.
- Los nuevos regímenes aduaneros, en el caso específico de los Centros logísticos, donde no es necesario el pago del 1%, 2% y del 1.5% como actualmente pagan los fiscales, particulares y de reexportación y que por medio de la tecnología usted aplica a los mismos, sin la necesidad de presentar una declaración.
- La aplicación del Operador Económico Autorizado (OEA), donde aquellas empresas que certifiquen sus procesos reciben todas las facilidades y preferencias, incluyendo el despacho expreso.
- Las nuevas normativas para responder a la integración económicas, generando nuevas leyes como la 226-06, de autonomía de las aduanas, así como el decreto 402-05 que regula los despachos de las compras por internet y las operaciones de los “Courier” y 262-15 de los Centro logísticos, entre otros decretos, resoluciones, reglamentos entre otros de apoyo a la tecnología y por lo tanto a la facilitación del comercio exterior dominicano
- Las nuevas infraestructuras y equipos tecnológicos, donde se observa una edificación moderna donde funciona la dirección General de Aduanas, a partir del año 2006, así como el remozamiento y construcción de todas las administraciones, con las instalaciones de los equipos tecnológicos necesarios para responder a la facilitación del comercio exterior dominicano, dando respuestas favorables y rápidas a los distintos grupos de interés, así como a los acuerdos y tratados de libre comercio firmado y puesto en vigencia durante el periodo de estudio, como es el caso específico del DR-CAFTA y el EPA este último con la Unión Europea y los países del caribe.
- La adopción del Registro único Aduanero para establecer control sobre los incentivos de compras por internet, midiendo montos y frecuencias de compras atendiendo a que el incentivo indicado está dirigido al consumo personal.
- La mejora de la posición de las aduanas dominicanas en el ranking mundial, alcanzando el tercer lugar en la región y el 59 en el mundo.

- La modernización de los puertos. La concesión de los Puerto de Haina Oriental y Occidental a la Empresa Haina Internacional Terminals HIT. La construcción y apertura del Puerto más moderno del Caribe. Dpworld Multimodal Caucedo, los cuales brindan todas las facilidades tecnológicas y de infraestructuras a las navieras y demás operadores del Comercio Exterior Dominicana. Se observa la interconexión tecnológica con las aduanas.
- La privatización de los Aeropuertos concesionados a la empresa Aeropuertos dominicanos AERODOM, lo cual ha incidido considerablemente durante el periodo de estudio en la calidad de los servicios a los pasajeros y demás usuarios de los servicios de cargas en los aeropuertos. Esta empresa está interconectada con las aduanas por medio de la plataforma del SIGA.
- El remozamiento de las administraciones terrestre en las fronteras, así como las instalaciones tecnológicas para mejorar la seguridad como el caso de los circuitos cerrados y demás equipos tecnológicos, con el objetivo de mejorar la facturación del comercio con nuestro segundo mayor socio comercial, la República de Haití.
- La mejora considerable de los procesos de fiscalización y controles por medio de la aplicación de la tecnología y por lo tanto su incidencia en la reducción de las evasiones y contrabando, generando por lo tanto incremento sostenible en las recaudaciones de impuestos y tasas por servicios y al aporte de las aduanas al sistema tributario y Presupuesto
- La mejora notable en los niveles de competencias de los recursos humanos gracias a la implementación de diversos programas de capacitación y formación técnico profesional, incluyendo su formación en materia informática aduanera.

Pregunta de investigación #9: ¿Cuáles han sido las acciones del gobierno para actualizar y modernizar la aduana dominicana?

- Las transformaciones que se están realizando en la Dirección General de Aduanas (DGA), son el resultado de las mejoras y digitalización de una serie de procesos, la implementación de programas como D24H (Despacho en 24 Horas), Exporta+, y un nuevo marco jurídico que, dando garantías, a su vez, atrae más inversiones al sector.

- Un ejemplo palpable es el programa, Exporta+, implementado por la DGA en octubre de 2021 con el objetivo de impulsar el crecimiento de ese rubro, dándole más facilidades a los exportadores y manteniendo un acompañamiento cercano, lo que se ha traducido en más de US\$4,000 millones exportados a través de 41 mil 684 declaraciones de exportación.
- La disminución de las inspecciones físicas y la agilización de despachos de contenedores, han sido posible por la implementación del sistema de inspección no intrusiva a través de un moderno escáner de rayos X, instalado en el puerto de Haina en febrero de este año, lo que ha permitido identificar unos 87 hallazgos de distintos ilícitos aduaneros a la fecha.
- Es pertinente anotar, además, que en agosto de 2021 la DGA logró la promulgación de una nueva Ley de Aduanas, la cual sustituyó a una legislación de 68 años de antigüedad, y luego lanzó oficialmente la plataforma tecnológica de Motor de Riesgo “MOR”.
- También, llevó a cabo mejoras en la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), y aumentó las certificaciones para Operador Económico Autorizado (OEA), orientadas a facilitar las exportaciones.
- Fundamentalmente, el concepto general era el de establecer y consolidar la “creación de una Aduana sin el uso de papel”, donde todo sería electrónico y disponible las 24 horas del día. Esto incluía una reingeniería de los procesos y la incorporación de estándares internacionales de las mejores prácticas en materia aduanera, según las recomendaciones de la OMA.
- Todas estas mejoras y programas han impactado positivamente en el aumento de las recaudaciones, donde los ingresos de esta administración tributaria han crecido en más de un 30 % en los últimos dos años, pasando de RD\$144, 226 millones en 2019, a RD\$191,990 en 2021, mientras que en lo que va de año hemos recaudado RD\$140, 192 millones. En este período de gestión los ingresos recaudados por la DGA superan los RD\$390, 251 millones, de los cuales RD\$224, 684 millones se recolectaron del 16 de agosto de 2021 al 13 de agosto de 2022.
- Se destaca que la DGA ha incrementado su participación en los ingresos del Estado, pasando de un 20 % en el 2019 a un 23.8 % en 2022, mientras que, comparado con el PIB,

se ha pasado de un 3.2 % en 2019 a un 3.7 %, lo que significa que se está creciendo a mayor ritmo que la economía dominicana.

- El Plan Estratégico desarrollado por la actual gestión para el periodo 2022-2026 coloca en primer orden la transparencia, la institucionalidad y la calidad de los servicios. En ese sentido, la DGA, inició, en abril de 2023, la implementación de las normas ISO 37001 de Sistemas de Gestión Antisoborno e ISO 37301 sobre Sistemas de Gestión de Cumplimiento Regulatorio, como estándares en todos sus servicios.
- Partiendo del tema de investigación, se puede concluir que en esencia la tecnología aduanera sustentada en el Sistema de Integración Aduanera (SIGA), ha incidido positivamente en la facilitación del comercio exterior a partir del inicio del presente siglo, en los cuales se observa la reducción de tiempo para los procesos de aforo y desaduanamiento que contempla la declaración, verificación, valoración, liquidación, pago de los impuestos y tasas, el despacho y la fiscalización, resultando en reducción de costos y demás recursos que participan en los procedimientos del comercio exterior dominicano. En este mismo orden como resultados de la privatización y concesión de los principales puertos marítimos como Rio Haina, Multimodal Caucedo y Santo Domingo, han contribuido a la mejora significativa de las infraestructuras, en los distintos servicios a los buques, maquinarias suficientes para carga y descarga y los movimientos de los contenedores y cargas sueltas, en favor de la facilitación del comercio y la competitividad en la región en beneficio de todos los grupos de intereses participantes. La combinación de ambas iniciativas portuaria y aduanera han permitido la implementación del sistema de ventanilla única de comercio exterior VUCEX, lo que ha incidido positivamente en el despacho en 24 horas y 24 horas como principal indicador de la eficiencia y facilitación a la vez.



## **RECOMENDACIONES**

A partir de los ejes transversales y las conclusiones orientadas a los resultados de la investigación de campo, se presentan las siguientes recomendaciones y sugerencias como aportes del sustentante en base a la incidencia de la eficiencia portuaria y la implementación de la tecnología aduanera en favor la facilitación del comercio exterior dominicano.

Aunque a República Dominicana le acompaña un conjunto de características, contextos y situaciones, que favorecen y reclaman la continua consolidación del desarrollo portuario marítimo nacional y de la aduana, es clave y necesario que se hagan realizaciones de cambios y mejoras importantes en el marco jurídico e institucional, así como la puesta en marcha de medidas y acciones inevitables e impostergables para continuar remozando y fortaleciendo la infraestructura logística y portuaria, continuar el aumento y mejoramiento de las capacidades técnicas y humanas, la promoción de iniciativas orientadas hacia el ordenamiento urbano y de los territorios donde operan los puertos, a los fines de perfeccionar la capacidad de accesibilidad, la movilidad urbana y las condiciones de vida de las comunidades involucradas, así como también, la necesidad de diseñar y poner en marcha una estrategia de marketing internacional, de políticas de fomento a la exportación de productos dominicanos, que permitan hacer un mejor y mayor uso de las capacidades y potencialidades de los puertos, lo que plantea también, la necesidad de implementar una estrategia que consista en provechar la capacidad instalada de los puertos que, repercute en la mejora del nivel de la balanza comercial del país.

Es importante que, para alcanzar la productividad y competitividad institucional requerida, se cuente con un capital humano que responda y se adapte a las exigencias cambiantes que se presentan, como reto de la transformación que se necesita, y alcanzar el fortalecimiento Institucional, punto focal planteado y propuesto en el Plan Estratégico Institucional de la Autoridad Portuaria Dominicana, APORDOM PEI 2021-2024 (PEI, 2020).

Las recomendaciones que a continuación se presentan buscan mantener y mejorar de forma constante y sostenida los avances en materia de gestión aduanera y portuaria que ha experimentado el país en el presente siglo XXI, en favor del comercio exterior y los distintos entes públicos y privados que participan en los procesos de exportación e importación y todos los grupos de intereses que intervienen de forma activa y pasiva en los mismos.

- Diseñar y aprobar una nueva ley para la Autoridad Portuaria (APORDOM), que responda a los nuevos retos y desafíos del comercio internacional y exterior dominicano, en un mundo cada vez más globalizado y competitivo. La nueva ley debe estar acorde con los procesos de modernización del Sistema Portuario y las demás instituciones participantes. Esta ley debe estar acorde con la nueva ley de aduana 168-21 y la Ley núm. 5-23 del 19 de enero de 2023, de Comercio Marítimo de la Republica Dominicana que modificó la Ley núm. 603 del año 1977, modificada posteriormente por la Ley núm. 688 del mismo año, así como deroga varios artículos del Código de Comercio, y de la Ley núm. 3003 del año 1951, sobre Policía de Puertos y Costas, y deroga además el párrafo del artículo 14 del Reglamento núm. 612-05, que modificó el Dec. Núm. 572-99 y del Dec. Núm. 519-02. G. O. No. 11096 del 20 de enero de 2023. hace necesaria a muy corto plazo para modernizar la institución y equipararla con las nuevas leyes de la Dirección General de Aduanas y marítima.
- La nueva ley portuaria deberá incluir la capacidad para operar con total libertad para actuar dado que, según los enfoques institucionales del desarrollo de los puertos, la autoridad portuaria sufre restricciones en su capacidad para accionar, como consecuencia de su naturaleza específica. El argumento principal consiste en que el desarrollo portuario depende de la trayectoria anterior y está fuertemente restringido por las medidas tomadas en el pasado y por la estructura institucional, pero también depende de las inversiones privadas y la planificación pública. La nueva ley de aduanas 168-21 y la Ley de comercio marítimo No.5-23 (Gaceta Oficial, enero, 2023), hacen necesaria una nueva ley de la Autoridad Portuaria Dominicana /APORDOM), naturalmente ahora es más fácil y conveniente que dicha normativa sea parte de la agenda de las distintas instancias de APORDOM. Las operaciones logísticas del comercio exterior dominicano vinculan profundamente las acciones de la marina, de la autoridad portuaria y de las aduanas. Cuando una de estas instancias no responde a la facilitación del comercio, afecta el cumplimiento de las demás.
- Establecer acuerdos de colaboración con instituciones académicas para la elaboración y desarrollo de planes de formación técnicos profesional en el contexto del comercio exterior y la gestión aduanera, portuaria y logística en dirección a disponer de profesionales con las competencias necesarias para responder las demandas laborales de las distintas

instituciones participantes y para el emprendimiento en los negocios internacionales desde y hacia la República Dominicana. Para elevar la capacidad del talento humano que requiere que los sectores público y privado aborden.

- Crear una comisión desde el poder ejecutivo y bajo los ministerios y direcciones correspondientes del estado para la elaboración, aplicación y seguimiento de un proyecto de facilitación del comercio exterior dominicano, para garantizar y mantener los logros alcanzados en las últimas dos décadas e implementar un programa de mejora constante en respuesta a los nuevos desafíos del comercio internacional y exterior del país en la región y el resto del mundo.
- Aprovechar que el país ha logrado alcanzar un mejor desempeño en la facilitación del comercio exterior en las últimas dos décadas, según los datos recopilados, se debe seguir fortaleciendo el sistema portuario para hacer de este uno más competitivo, eficiente y ágil. El presidente de AP Marine Cargo Dominicana, Transporte Marítimo Inteligente, Aníbal Piña, señaló que el país, por su condición de isla céntrica, posee ventajas comparativas y expresó que el país tiene condiciones para aprovechar los beneficios que traería la ampliación del Canal de Panamá. Sugirió actualizar la infraestructura y normativa legal en materia logística, aduanera y portuaria para que esto pueda ser aprovechado.
- Determinar los requerimientos necesarios para que el país partiendo de su posición geográfica, los niveles de integración económica sustentado en los distintos acuerdos y tratados comerciales firmados, así como capacidad instalada y mejora de las infraestructura portuaria y la automatización de los procesos aduaneras, se debe iniciar la implementación del promocionado y esperado Hub logístico, en virtud de que la unión de los sectores públicos y privados relacionados con el comercio exterior pueden responder con todos recursos que harán posible dicho objetivo nacional.
- A partir de la creación de la asociación dominicana de profesionales en negocios internacionales y afines (ADOPNIA), que tiene como objetivo agrupar en gremios a los profesionales en Comercio Exterior, Aduanas, Puertos, Logística y Diplomacia, establecer un acuerdo para garantizar la estabilidad y permanencia laboral de los mismos en las instituciones del estado relacionadas sin importar el gobierno que esté de turno, porque sería una política de Estado, ya que en la actualidad cuando hay cambio de gobierno un

concertaje considerable sin tomar en cuenta el desempeño y las competencias profesionales que poseen, son despedidos para dar oportunidad a los miembros del partido que toman el poder por 4 años. Esta practica incide negativamente en los niveles altos de rotación, la falta de ampliación de carrera administrativa, la fuga del talento humano y lo más grave, la falta de motivación y entrega de los profesionales en el área. En la actualidad el estado hace grandes inversiones en la formación de profesionales en las áreas de los negocios internacionales dentro y fuera del país y más del 80% no son incluidos en las actividades para los cuales fueron formados.

- Partiendo de que la implementación del Sistema Integrado de Gestión Aduanera (SIGA), está próximo a cumplir los 15 años desde los inicios de su estudio e implementación, es necesario someter el mismo a un proceso de actualización, para realizar los ajustes y mejoras solicitadas por los usuarios, ya que con frecuencia se solicitan las actualizaciones y sobre todo que responda a la nueva ley de aduana 168-21. En la actualidad existen componentes y contenidos de la normativa actual que no están integrada en dicho sistema tecnológico y de automatización.

El Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC), que entró en vigor en 2017, contiene disposiciones para agilizar el movimiento, el levante y el despacho de las mercancías, incluso por medios electrónicos, cuya responsabilidad recae fundamentalmente en la gestión portuaria y aduanera. En el 2017 la República Dominicana implemento el Comité Nacional de Facilitación de Comercio (CNFC) es la instancia formal que permite articular al Sector Público como a éste con el Sector Privado, en post de avanzar hacia políticas públicas que generen beneficios a los actores vinculados al Comercio Exterior, como a la ciudadanía en general. Para que este acuerdo responda a las metas y objetivos para lo cual fue creado y en respuesta a la OMC, se hace necesario la creación permanente de una comisión que involucre a los distintos ministerios, direcciones, las distintas asociaciones relacionadas con el comercio exterior, entre ellas la de agentes de aduana, exportadores, importadores, navieros, consolidadores, Courier, transportistas y demás para garantizar el cumplimiento de los distintos capítulos del acuerdo para garantizar de forma sostenible la facilitación del comercio exterior. El CNFC tiene el compromiso de responder a los distintos capítulos de los tratados de libre comercio (TLCs), ya que la eliminación de barreras arancelarias y no arancelarias es fundamental y esperado por todos.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

### A

- Aduana News, (5 enero 2023). *INDIRA, el Sistema de Intercambio de Información de los sistemas de Intercambio de Información de los Registros Aduaneros en el MERCOSUR*. Aduana News <https://aduananews.com> › Comercio
- Aduana News, (3 agosto 2023). *Programa OEA de Brasil: novedades y pedido de los agentes de aduana*. Aduana News <https://aduananews.com> › Comercio
- AENOR, (8 octubre, 2019). *Entrevista a Melvin Redondo, secretario general de SIECA*. AENOR <https://revista.aenor.com> › la-certificacion ISO incrementa la confianza y multiplica las oportunidades/
- AENOR, (2023). *Gestión de la seguridad para la cadena de suministro ISO 28000*. AENOR <https://www.aenor.com> › transporte-y-logistica › cadena de suministro ISO28000/
- ADOEXPO, (9 feb., 2022). *Las exportaciones dominicanas alcanzan cifras récord*. Z Digital <http://z101digital.com> › adoexpo-las-exportaciones-dominicanas en 2021 y se incrementaron un 20% interanual/
- Adozona (16 enero, 2019). *Piezas eléctricas son clave en el crecimiento de las zonas francas*. Adozona.org <https://adozona.org> › articulos › piezas-electricas-son-clave en el crecimiento de las zonas francas/
- AES dominicanas, (3 feb., 2021). *Inicia la construcción del parque solar AES Bayasol con una inversión de 60 MM*. AES dominicanas <https://www.aesdominicana.com> › inicia-la-construccion del parque solar AES Bayasol con una inversión de 60MM/
- Ageport, (7 julio, 2007). *Puerto AES Andrés*. Ageport <https://ageport.com> › portfolio › puerto-aes-andres
- Ageport, (13 octubre, 2023). *Puerto de ITABO*. Ageport <https://ageport.com> › portfolio › puerto-de-itabo
- Alcántara, K. (7 julio, 2023). *El país exporta nueve variedades de productos derivados del cacao*. Periódico elDinero <https://eldinero.com.do> › el-pais-exporta-nueve-variedades de productos derivados del cacao/

- Amarit, (6 marzo, 2020). *Puerto Santo Domingo – Amarit*. Amarit.com.do  
<https://amarit.com.do> › puerto-santo-domingo
- Araya, E., & Cerpa, A. (2009). La nueva gestión pública y las reformas en la Administración Pública Chilena. *Revista de Estudios Politécnicos*, VII(11), 1-29.
- Arecoa (23 mayo, 2019). *San Pedro de Macorís anhela construcción de puerto para carga y pasajeros*. Arecoa <https://www.arecoa.com/destinos/2019/05/23/san-pedro-macoris-anhela-construccion-puerto-impulsar-turismo/>
- ASYCUDA, (2023). *SIDUNEA - About ES, es el Sistema Aduanero Automatizado (SIDUNEA)*. ASYCUDA <https://asycuda.org> › about-es
- Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM) (diciembre, 2020a). *Memoria Institucional-2019*. <https://portuaria.gob.do> › sites › 2021/12 › Memoria-Institucional-2019/
- Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM) (noviembre, 2020b). *Plan Estratégico institucional, 2017-2020. Programados los objetivos, productos, metas y actividades, a ser desarrollados durante ese periodo*. <https://portuaria.gob.do> › uploads › 2020/11/
- Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM) (2021). *Plan Estratégico Institucional (PEI) 2021- 2024. Robustecimiento de la identidad de APORDOM*. <https://portuaria.gob.do> › sites › 2021/10 › Plan-Estrategico-Institucional/
- Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM) (junio, 2022a). *Manual de organización y funciones*. Autoridad Portuaria Dominicana <https://portuaria.gob.do> › sites › 2022/06 › Manual-de-organización-funciones-Autoridad-Portuaria-Dominicana/
- Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM) (2023a). *Puerto de Manzanillo*. <https://portuaria.gob.do> › blog › puertos › puerto-de-Manzanillo/
- Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM) (2023b). *Puerto de Puerto Plata*. <https://portuaria.gob.do> › blog › puerto-de-puerto-plata
- Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM) (2023c). *Puerto Arroyo Barril, Samaná*. <https://portuaria.gob.do> › blog › puertos › puerto-arroyo-barril/

- Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM) (2023d). *Puerto Arroyo Barril, Samaná*.  
<https://portuaria.gob.do › blog › gobierno-oficializa-el-primer-contrato-de-alianza-publico-privada/>
- Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM) (2023e). *Puerto de La Romana*.  
<https://portuaria.gob.do › blog › puertos › puerto-de-la-Romana/>
- Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM) (2023f). *Puerto de San Pedro de Macorís*.  
<https://portuaria.gob.do › blog › puertos › puerto-de-san-pedro-de-macoris/>
- Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM) (2023g). *Puerto de Boca Chica*. Autoridad Portuaria Dominicana <https://portuaria.gob.do › blog › puertos › puerto-de-boca-chica/>
- Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM) (2023h). *Boca Chica – Portuaria*.  
<https://portuaria.gob.do › puertos › boca-chica-2/>
- Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM) (2023i). *Puerto Multimodal Caucedo*.  
<https://portuaria.gob.do › blog › puertos › puerto-multimodal-Caucedo/>
- Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM) (2023j). *Puerto Santo Domingo–Portuaria*.  
<https://portuaria.gob.do › blog › puertos › puerto-santo-domingo/>
- Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM) (2023k). *Puerto Río Haina*.  
<https://portuaria.gob.do › blog › puertos › puerto-rio-haina/>
- Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM) (2023l). <https://portuaria.gob.do › blog › puertos › puerto-de-azua/>
- Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM) (2023m). *Puerto de Barahona*.  
<https://portuaria.gob.do › blog › puertos › puerto-de-barahona/>
- Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM) (26 octubre, 2022b). *Puerto de Cabo Rojo*.  
<https://portuaria.gob.do › blog › con-una-inversion-de-200-millones-de-pesos-director-ejecutivo-apordom-da-primer-palazo-para-construccion-de-muelles-pesqueros-cabrera-rios-san-juan/>
- Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM) (2023n). *Puerto de Cabo Rojo*.  
<https://portuaria.gob.do › blog › puertos › puerto-de-cabo-rojo/>

-Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM) (2023o). *Puerto de Cabo Rojo*.  
<https://portuaria.gob.do> › blog › puertos › puerto-de-c.abo-rojo/

-Avance Jurídico, (19 septiembre, 2002). *Sistema Información y Gestión Aduanera (SYGA)*. Avance Jurídico <https://avancejuridico.com> › r\_dian\_9202\_2002/

## B

-Bacchetta, M. et al., (1998). *El Comercio Electrónico y el papel de la OMC*. WTO Special Studies, No. 2s, World Trade Organization (WTO), Geneva. <http://hdl.handle.net/10419/107054>,  
Or: EconStor <https://www.econstor.eu> › wto-special-study\_2\_s/

-Banco Interamericano de Desarrollo (BID), (10 noviembre, 2012). *Lanzan observatorio mesoamericano de transporte y logística*. Inter-American Development Bank  
<https://www.iadb.org> › noticias › 2012-10-11 › obseratorio-mesoamwericano-tranporte-logistica/

-Banco Mundial (6 Octubre, 2021). *Comercio*. Banco Mundial <https://www.bancomundial.org> › trade › overview

-Barahona, J. (2002). *La gestión aduanera de Costa Rica. En El Sistema Tributario Costarricense. Contribuciones al debate nacional*. Publicaciones CGR. San José.

-Barcelona Activa (noviembre, 2012). *La evolución del transporte marítimo-los puertos de 4ª generación*. Barcelona Activa <https://treball.barcelonactiva.cat> › images › Barcelona- Trebal/

-Basaldúa, R. (2007). La Aduana: concepto y funciones esenciales y contingentes. *Revista de estudios aduaneros*, 1(18). 37-53.

-BBC News (9 marzo, 2019). *Los aranceles Smoot-Hawley*. BBC <https://www.bbc.com> › mundo › noticias-47500526

-Bloomberg, (31 marzo, 2022). *Dominicana podría exportar más aguacate a EE.UU. por baja de comercio desde México*. Bloomberglinea.Com <https://www.bloomberglinea.com> › 2022/03/31 › Dominicana-Podria-Exportar-Mas-Aguacate-A-E.E.U.U.-Por-Baja-De-Comercio-Desde-Mexico/

-BCIE, 2022. *Modernización del Sistema de Gestión Aduanera de República Dominicana*. BCIE KTF <https://ktf.bcie.org> › portafolio › proyecto › modernizacion-del-sistema-de-gestion-aduanera-de-republica-dominicana/



-BCIE-KTE, (2021). *BCIE KTF - Fondo Fiduciario de Donante Único Corea-BCIE*. BCIE KTF <https://ktf.bcie.org>

-Bryman, A. (2007). Barriers to Integrating Quantitative and Qualitative Research. *Journal of Mixed Methods Research*, 1, 8-22. <http://dx.doi.org/10.1177/2345678906290531> or Scientific Research Publishing <https://www.scirp.org> › reference

## C

-Califrup.com-Agromarket (31 marzo, 2021). *Fortalecimiento de la Calidad para el Desarrollo de las MiPymes de la Cadena de Valor de Frutas Procesadas en la República Dominicana*. Califrup.Com <https://Califrup.Com>

-CAF-Banco de desarrollo de América Latina (29 enero, 2018). *3 herramientas para diseñar una evaluación de impacto*. Recuperado a partir de: <https://www.caf.com> › ... › Actualidad › Noticias

-Calvo Mayayo, (2005). *La facilitación del comercio: sus beneficios para el comercio y el desarrollo*. Noticias de la Unión Europea (242).DOI: <https://doi.org/10.22187/rfd2021n51a8>

-Calvo Clúa, R. & Cruz Rodríguez, A. (28 agosto, 2016). *Implicancias del DR-CAFTA sobre el Comercio Intraindustrial de la República Dominicana*. Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPyD) <https://mepyd.gob.do> › publicaciones›implicancias-del-dr-cafta-sobre-el-comercio-intraindustrial-de-la-republica-dominicana/

-Cámara de Comercio Americana Amcham-RD, (2017). *RD ha implementado un 87% el Acuerdo de Facilitación de comercio*. Cámara Americana de Comercio <https://amcham.org.do> › index.php › noticias-amcham

-Cantens, T., Ireland, R., & Raballand, G. (2013). *Reform by Numbers: Measurement Applied to Customs and Tax Administrations in Developing Countries*. World Bank Publications. Washington D.C.

-Carlosmoraleslanguasco.com (24 julio, 2018). *La San Domingo Improvement Co.- | carlos morales languasco*. Carlosmoraleslanguasco.com <https://carlosmoraleslanguasco.com> › 2018/07/24 › la-san-domingo-improvement-co/

- Carlos Felipe Law Firm (2023). *Tratados de libre comercio*. <https://fc-abogados.com> › pais-es-con-los-cuales-republica-dominicana-tiene -tratados-de-libre-comercio/

- Carvalho, N., (2013, 22). *Evaluando las Acciones para la Facilitación del Comercio. La experiencia de APEC*. <https://www.ciat.org> › Revista › Espanol ›
- Casa de Campo Living (25 nov., 2022). *Central Romana inaugura expansión en Puerto Turístico*. Casa de Campo Living <https://casadecampoliving.com> › central-romana-inaugura-en-puerto-turistico-la-romana/
- Centro de Exportación e Inversión de la República Dominicana-ProDominicana, (16 enero, 2023). *Exportaciones dominicanas imponen récord histórico*. <https://presidencia.gob.do> › noticias › exportaciones-dominicanas-imponen-record-historico-con-usd- 12,390.9 -millones-en-2022/
- Cipoletta, G., Pérez, G., & Sanchez, R. (2010). *Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística: experiencias internacionales y propuestas iniciales*. CEPAL. Santiago de Chile.
- Código Tributario dominicano (Ley No.11-92) de 16 de mayo de 1982, que crea el Código Tributario Dominicano. DGII <https://dgii.gov.do> › legislacion › Documents/
- Colomo Ugarte, J. (2005). *Los Fundamentos y Transformaciones históricas contemporáneas: la formación del espacio económico mundial (del siglo XVI al siglo XXI)*. Disponible en: [https://www.javiercolomo.com/index\\_archivos/Mundo.htm](https://www.javiercolomo.com/index_archivos/Mundo.htm)
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe, (CEPAL), (2015). *Acerca de Facilitación del comercio*. Comisión para América Latina y el caribe. <https://www.cepal.org> › acerca-facilitacion-comercio/
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) (2013). *Perspectivas económicas de América Latina 2014*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. <https://www.cepal.org> › publicaciones › 1504-perspectivas-economcas-de-america-latina-2014/
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) (2017). *Facilitación del comercio*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. <https://www.cepal.org> › facilitacion-comercio/

- Conacado, (2020). *Estadísticas. Impacto y Aporte de CONACADO a la Economía Dominicana*. Conacado <https://conacado.com.do> › estadisticas/
- Consejo Nacional de Zonas Francas de Exportación (31 mayo 2022). *Informe Estadístico*. <https://www.cnzfe.gob.do> › Informeestadistico
- Consejo Nacional de Zonas Francas de Exportación, (15 octubre, 2019a). *Equipos médicos aportan un 25% de las exportaciones de las zonas francas dominicanas*. <https://www.cnzfe.gob.do> › index.php › noticias › item
- Consejo Nacional de Zonas Francas de Exportación (15 octubre, 2019b). *Piezas eléctricas son clave en el crecimiento de las zonas francas dominicanas*. Consejo Nacional de Zonas Francas de Exportación. <https://www.cnzfe.gob.do> › index.php › noticias › item.
- Consejo Nacional de Zonas Francas de Exportación (miércoles, 26 junio, 2019). *Producción de calzado impulsa el crecimiento zonas francas RD*. <https://www.cnzfe.gob.do> › index.php › noticias › item
- Consejo Nacional de Zonas Francas, (14 dic. 2020). *Los incentivos a las zonas francas de exportación son una inversión estatal*. Consejo Nacional de Zonas Francas de Exportación <https://www.cnzfe.gob.do> › index.php › noticias › item
- Construmedia, (17 mayo, 2022). *Exportaciones del Sector Construcción*. Construmedia <https://www.construmedia.com.do> › 2022/05/17 › exportaciones-del-sector-construccion/
- Correa, S. Puerta, A. & Restrepo, B. (2002). *Investigación Evaluativa*. -SysET. <http://www.etpcba.com.ar> › 6\_INVEST\_EVALUAT
- Coyle, T., Cruthirds, K., Naranjo, S., & Nobel, K. (2014). Analysis of current customs practices in the United States and a proposed model for world class Customs, *World Customs Journal*, 1(18), 71-86.
- Cruz Rodríguez, A., & Calvo Clúa, R. (12 enero, 2017). *Implicancias del DR-CAFTA sobre el comercio intraindustrial dominicano*. Instituto Tecnológico de Santo Domingo <https://repositoriobiblioteca.intec.edu.do> › handle

## D

- De la Cruz, I. (16 marzo, 2020). *Azúcar lidera crecimiento de las exportaciones nacionales*. Periódico elDinero <https://eldinero.com.do> › [azucar-lidera-crecimiento-de-exportaciones/](https://eldinero.com.do)
- De la Rosa, R. (14 de diciembre de 2017). *Puerto Multimodal Caucedo: innovación en el transporte marítimo, vital para el comercio*. En reportajes, elDinero. Periódico elDinero <https://eldinero.com.do> › [puerto-multimodal-caucedo/](https://eldinero.com.do)
- De la Rosa, R. (20 de febrero de 2019). *Resaltan DR-Cafta ha sido beneficioso para República Dominicana*. Periódico elDinero <https://eldinero.com.do> › [resaltan-dr-cafta-ha-sido-bendecido-para-republica-dominicana/](https://eldinero.com.do)
- Delgado, E. (17 de junio de 2022). *Los 10 productos más importados por República Dominicana*. Periódico elDinero <https://eldinero.com.do> › [los-10-productos-mas-importados-por-republica.dominicana/](https://eldinero.com.do)
- De Roux, (1994). *Pertinencia en Trabajos de investigación*. <http://servicio.bc.uc.edu.ve> › num28 › art10
- Diario Libre, (28 junio, 2008). *Por qué los dictadores*. <https://www.diariolibre.com> › opinion › lecturas › [por-que-los-dictadores/](https://www.diariolibre.com)
- Diario Libre (2 enero, 2010). *Orígenes de la cultura autoritaria*. <https://www.diariolibre.com> › opinion › lecturas › [orígenes-de-la-cultura-autoritaria/](https://www.diariolibre.com)
- Diario Libre (15 agosto, 2012). *Barrick Pueblo Viejo empieza a producir oro*. <https://www.diariolibre.com> › economia › [barrick-puerto-viejo-empieza-a-producir-oro/](https://www.diariolibre.com)
- Diario Libre (3 octubre, 2022). *Conozca el destino clave para las exportaciones de soya*. <https://www.diariolibre.com> › agro › 2022/10/03 › [conozca-el-destino-clave-para-las-exportaciones-de-soya/](https://www.diariolibre.com)
- Diaz-Bonilla, E. & Reca, L.G., (1997). *Política de comercio exterior*. Food and Agriculture Organization <https://www.fao.org> ›
- Dirección General de Aduanas (5 agosto, 2020). *Evolución del análisis de datos en las Aduanas dominicanas*-. <https://www.aduanas.gob.do> › de-interes › [noticias/](https://www.aduanas.gob.do)
- Dirección General de Aduanas DGA (27 octubre, 2021). *La DGA eleva su nivel de eficiencia con la implementación de su motor de riesgo*. <https://www.aduanas.gob.do> › de-interes › [noticias](https://www.aduanas.gob.do).

- Dirección General de Aduanas DGA, (2022a). *Historia · Dirección General de Aduanas (DGA)*. <https://www.aduanas.gob.do> › sobre-nosotros › historia
- Dirección General de Aduanas DGA, (2022b). *El congreso nacional en nombre de la República ha dado la ley No. 3489, para el régimen de aduanas*. <https://www.aduanas.gob.do> › media › 3489\_ley-3489-para-el-regimen-de-aduanas/
- Dirección General de Aduanas DGA (12 agosto, 2022). *DGA certifica 58 empresas como Operador Económico autorizado internacional y simplificado*. <https://www.aduanas.gob.do> › de-interes › noticias/
- Dirección General de Aduanas DGA, (18 enero, 2022). *RD rompe récord de exportación de tabaco en 2021*. <https://presidencia.gob.do> › noticias › rd-rompe-record-de-exportacion-de-tabaco-en-2021/
- Dirección General de Aduanas (viernes 23 noviembre, 2022). *La DGA se embarca en la mayor transformación tecnológica de su Historia*. <https://www.aduanas.gob.do> › de-interes › noticias
- Dirección General de Aduanas (2022c). *Firmas Digitales*. <https://www.aduanas.gob.do> › de-interes › firmas-digitales/
- Dirección General de Aduanas (20 marzo, 2023a). *Aduanas y empresas logísticas aúnan esfuerzos para hacer del país un Hub de carga aérea internacional*. <https://www.aduanas.gob.do> › de-interes › noticias › aduanas-y-empresas-logisticas-aunan-esfuerzos-para-hacer-del-pais-un-hub-de-carga-internacional/
- Dirección General de Aduanas (24 abril, 2023b). *DGA enfocada en simplificar, automatizar y optimizar despacho de mercancías a través del Programa Despacho en 24 horas (D24H)*. <https://www.aduanas.gob.do> › de-interes › noticias
- Dirección General de Aduanas (9 marzo, 2023c). *El hub logístico es una realidad en República Dominicana*. <https://www.aduanas.gob.do> › de-interes › noticias.
- Dirección General de Alianzas Público Privadas (2023). *Gobierno adjudica el primer contrato de alianza público-privado para una Terminal de Cruceros*. Dirección General de Alianzas Público Privadas <https://dgapp.gob.do> › News
- DSV (2021). *Propósito y estrategia*. <https://www.dsv.com> › Sobre DSV/

- Duval, Y., Wang, T., & Malakoudi, D. T. (2015). *La facilitación del comercio en tres dimensiones: «suave», «dura» y digital*. <https://revista.fder.edu.uy> › article › download
- Duval, Y. & Mengjing, K., (2017). *Digital Trade Facilitation: Paperless Trade in Regional Trade Agreements*. Asian Development Bank <https://www.adb.org> › publication › adbi-wp747
- Duval, Y., Tham, O. & Kravchenko, A. (2018). *Evaluando Software*. <https://evaluandocloud.com> › puede-departamento-ti-para-bajar-presupuesto/

## E

- EIDía (23 noviembre, 2022). *DGA se embarca en la mayor transformación tecnológica de su historia*. El Día - República Dominicana <https://eldia.com.do> › Económicas
- Enciclopedia Jurídica, (2020). *Enciclopedia jurídica - Diccionario de Derecho*. Enciclopedia Juridica <http://www.enciclopedia-juridica.com> › inicio-enciclopedia-juridica/
- Escuela Nacional de la Judicatura (21 junio, 2006). *Ley núm. 226-06 que otorga personalidad jurídica y autonomía funcional, presupuestaria, administrativa, técnica y patrimonio propio a la Dirección General de Aduanas (DGA)*. Escuela Nacional de la Judicatura <https://biblioteca.enj.org> › handle/

## F

- Fedomu (octubre, 2014). *Plan de Desarrollo de Santa Cruz de Barahona (2015-2020)*. Fedomu <https://biblioteca.fedomu.org.do> › 2015/07 › Plan-de-desarrollo-de-santa-cruz-de-barahona-2015-2020/
- Frutos Ruiz, I. & Antequera Becerra, G. (2017). *La Administración Marítima, alcance y dimensiones*. Instituto Español de Estudios Estratégicos. <https://www.ieee.es> › fichero › docs\_opinion › 2017/

## G

- Gabaldón García, J. L. (1992). *Los Privilegios Marítimos sobre el Buque*. [Tesis Doctoral Universidad Carlos III de Madrid. Departamento de Derecho Privado y de la Empresa]. e-Archivo UC3M <https://e-archivo.uc3m.es> › bitstream › Gabaldon\_Garcia/

- García, I. (2007). La nueva gestión pública: evolución y tendencias, *Presupuesto y Gasto público*, 47, 37-64.
- García García, J. (1981). *The effects of exchange rates and commercial policy on agricultural incentives in Colombia, 1953-1978*. <https://ideas.repec.org> › fpr › resrep /
- Geraldés, F. X., (2004). *Valoración de los Ecosistemas Marinos de la República Dominicana*. V. Congreso Dominicano de Ciencias Geográficas, Museo Nacional de Historia Natural, 23-25 de agosto, <https://www.slideserve.com> › jasia › valoracion-de-los-ecosistemas-marinos-de-la-republica-dominicana/
- Gilbert, M. (22 enero, 2023). *ITM Group & Carnival proyectan que Puerto Plata recibirá más de millón y medio de cruceristas y tripulantes en el presente año 2023*. <https://puertoplatahabla.com> › itm-group-y-carnival-puerto-plata-recibira-mas-de-un-millon-y-medio-de-cruce-ristas-y-tripulantes-en-el-presente-ano-2023/
- Gómez García (2022). *Banano, el oro verde de las exportaciones agrícolas dominicanas*. [bloomberglinea.com](https://www.bloomberglinea.com) <https://www.bloomberglinea.com> › 2022/03/15 › banano-oro-verde-de-las-exportaciones-agricolas-dominicanas/
- Grainger, A., (2008). Customs and trade facilitation: from concepts to implementation. *World Customs Journal* 2 (1), 17-30. Scientific Research Publishing <https://scirp.org> › referencespapers/
- Grainger, A., (February, 2011). Trade Facilitation: A Conceptual Review. *Journal of World Trade* 45(1):39-62. DOI:10.54648/TRAD2011002.
- Gruening, G. (2001). Origin and theoretical basis of New Public Management. *International public management journal*, 4(1), 1-25.
- Guzmán Ariza, (2016). *La República Dominicana en el Comercio Internacional*. Guzmán Ariza <https://drlawyer.com> › espanol › la-republica-dominicana-en-el-comercio-internacional/
- Gwardzińska, E. (2012). The standardisation of customs services in the European Union. *World Customs Journal*, 6(1), 93-100.

## H

-Herdegen, M. (2012). *Derecho Económico Internacional*. Editorial Universidad del Rosario. Bogotá. ISBN: 978-958-738-291- 4.

-Hood, C. (1991). A Public Management for All Seasons? *Public Administration*, 69 (1), 3-19.

-Hoy Digital (26 julio, 2019). *El puerto de Manzanillo tiene gran potencial para comercio*. Hoy Digital <https://hoy.com.do> >/

-Hoy Digital (30 agosto, 2021). *Edición impresa HOY lunes 30 de agosto del 2021*. Hoy Digital <https://hoy.com.do> > edicion-impresa-hoy-lunes-30-de-agosto/

## I

-Industrias RD (abril, 2021). *Plástico – IndustriasRD*. IndustriasRD <https://industriasrd.micm.gob.do> > plastico/

-Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura (IICA). *El cacao, un cultivo clave en República Dominicana*. <https://iica.int> > prensa > noticias > el-cacao-un-cultivo-clave-en-republica-dominicana/

-International Monetary Fund (IMF). (2016). *La reducción de las barreras comerciales puede reactivar la productividad y el crecimiento mundial*. IMF <https://www.imf.org> > Blogs > Articles > 2016/06/20

-Inter-American Development Bank (IDB) (2022). *Honduras fortalecerá la gestión aduanera con apoyo del IDB*. Inter-American Development Bank <https://www.iadb.org> > news > honduras-fortalecera-la-gestion-aduanera-con-apoyo-del-idb/

## J

-Jaimurzinala, A. (2004). *El futuro de la facilitación del comercio y del transporte: consecuencias del Acuerdo sobre facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC)*. Boletín FAL, (5), 1-11. [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/37469/S1420601\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/37469/S1420601_es.pdf)

-Joaquín, C. (12 agosto, 2019). *Gas natural representa ahorros US\$300 millones anuales*. Diario Libre <https://www.diariolibre.com> > economia > gas-natural-.representa-usd-300-milones-anuales/



-Josling, T., (2005). *The WTO and Agriculture (Critical Perspectives on the Global Trading System and the WTO)*. biblio.es <https://biblio.es> › libro › wto-agriculture-critical-perspectives-on-the-global-trading-system-and-the-wto/

## L

-La República.co (29 junio, 2022). *La DIAN disminuyó la evasión tributaria y aduanera con nueva tecnología de punta*. LaRepublica.co <https://www.larepublica.co> › economía › la-dian-disminuyo-la-evasion-tributaria-y-aduanera-con-nueva-tecnologia-de-punta/

-Ley sobre policía de Puertos y Costas (No. 3003). Gaceta Oficial No. 7312 de fecha 4 de agosto de 1951. Aduanas <https://www.aduanas.gob.do> › media › 3003-51\_sobre-policia-de-puertos -y-costas/

-Ley No. 3489 de 10 de febrero de 1953 para el Régimen de las Aduanas. Aduanas <https://www.aduanas.gob.do> › media › 3489\_ley-para-el-regimen-de-las-aduanas/

-Ley No, 299 de 23 de abril de 1969 de Incentivo y promoción industrial. International Labour Organization <https://www.ilo.org> › documents › wcms\_126390/

-Ley No.70 Promulgada el 17 de diciembre de 1970, que crea la Autoridad Portuaria Dominicana. Autoridad Portuaria Dominicana <https://portuaria.gob.do> › sites › 2 › 2021/09/

-Ley No. 8-90 de 10 de enero de 1990 sobre Fomento de Zonas Francas. DGII <https://dgii.gov.do> › legislacion › Documents/

-Ley No.14-93 de 26 de agosto de 1993 que aprueba el Arancel de Aduanas de República Dominicana. Dirección General de Aduanas <https://www.aduanas.gob.do> › media › 14-93\_que-aprueba-el-arancel-de-aduanas-de-republica-dominicana/

-Ley No.16-95 de 20 de noviembre de 1995, sobre Inversión Extranjera, y su Reglamento de aplicación contenido en el Decreto 214-04 de fecha 11 de marzo de 2004 (en lo adelante el “Reglamento”). <http://www.phlaw.com> › imagen › ley-inversion-extranjera-y-su-reglamento-de-aplicación/

-Ley No, 84-99 de 16 de marzo de 1999, sobre reactivación y fomento de las exportaciones. Dirección General de Aduanas <https://www.aduanas.gob.do> › media › 84-99\_reactivacion-y-fomento-de-las-exportaciones/

- Ley No.146-00 de 27 de diciembre de 2000 de reforma arancelaria. Direccion General de Aduanas <https://www.aduanas.gob.do> › media › 146-00\_de-27-de-diciembre-de-2000-de-reforma-arancelaria/
- Ley No. 20-00 de 8 de mayo de 2000, sobre Propiedad Industrial. ONAPI <https://onapi.gob.do> › index. php › marco-legal
- Ley No. 20-00 de 8 de mayo de 2000, sobre Propiedad Industrial. Adecuación legislativa e institucional del régimen de propiedad industrial. Direccion General de Aduanas <https://www.aduanas.gob.do> › media › 20-00\_sobre-propiedad-industrial/
- Ley No. 28-01 de 1 de febrero de 2001, que crea la Zona Especial de Desarrollo Fronterizo, Incentivo a la inversión privada diferenciado para la zona especial de desarrollo fronterizo. DGII <https://dgii.gov.do> › legislacion › Documents/
- Ley No. 01-02 Promulgada el 18 de enero de 2002 sobre prácticas desleales de Comercio y medidas de salvaguardas. <https://drlawyer.com> › Home › Colección de Leyes/
- Ley No. 402-05 (Decreto) de 26 de julio de 2005, que aprueba el Reglamento para el Despacho Expreso de Envíos. vLex <https://do.vlex.com> › ... › 1 de enero de 2005/
- Ley No. 226-06 de 19 de junio de 2006 que otorga personalidad jurídica y y autonomía funcional, presupuestaria, administrativa, técnica y patrimonio propio a la Dirección General de Aduanas (DGA). Escuela Nacional de la Judicatura <https://biblioteca.enj.org> › bitstream › handle
- Ley No. 227-06 de 19 de junio de 2006 que otorga personalidad jurídica y autonomía funcional, presupuestaria, administrativa, técnica y patrimonio propio a la Dirección General de Impuestos Internos (DGII). DGII <https://dgii.gov.do> › transparencia › Documents/
- Ley No. 589-16 de 5 de julio de 2016, sobre el Sistema Nacional para la Soberanía y Seguridad Alimentaria y Nutricional en la República Dominicana. G. O. No. 10849 del 8 de julio. Frente Parlamentario Contra el Hambre <http://parlamentarioscontraelhambre.org> › seguridad-alimentaria-y-nutricional-en-la-republica-domincana/
- Ley No. 168-21 de Aduanas de la República Dominicana de 9 de agosto de 2021. Direccion General de Aduanas <https://www.aduanas.gob.do> › media › ley\_general-de-aduanas-de-la-republica-dominicana/

-Ley No. 170-21 de 14 de agosto de 2021, que suspende la aplicación de la Ley No. 45-20, que modifica el artículo 21 y reincorpora artículos de forma temporal y permanente. G.O.No.11031 del 17 de agosto de 2021. Escuela Nacional de la Judicatura <https://biblioteca.enj.org/handle/LE170-2021/>

-Ley No. 5-23 de 19 de enero de 2023, de Comercio Marítimo de la República Dominicana. Modifica la Ley núm. 603 del año 1977. Poderjudicial.gob.do.  
<https://observatoriojusticiaygenero.poderjudicial.gob.do>

-Luna, K. (19 de julio de 2023) Productos médicos y farmacéuticos los que lideran exportaciones de zonas francas. Acento <https://acento.com.do> > ... > exportaciones

## M

-Maloney, W. F. (1999). Does Informality Imply Segmentation in Urban Labor Markets? Evidence from Sectoral Transitions in Mexico. *Banco Mundial Economic Review* 13, 275-302.

-Malhotra, N. K. (2008). *Investigación de Mercados*. Pearson Educación, ISBN: 978-970-26-1185-1. [elmayorportaldegerencia.com](http://elmayorportaldegerencia.com) <https://www.elmayorportaldegerencia.com> > Libros/

-Mardom.com (2018). *Puerto La Cana | Mardom*. [mardom.com](http://mardom.com) <https://www.mardom.com> > ports > la-cana/

-Mardom.com (2023a). *Puerto AES San Andrés*. [mardom.com](http://mardom.com) <https://www.mardom.com> > ports > aes-andres/

-Mardom.com (2023b). *Puerto Itabo | Mardom*. [mardom.com](http://mardom.com) <https://www.mardom.com> > ports > itabo/

-Mardom.com (2023c). *Puerto Punta Catalina | Mardom*. [mardom.com](http://mardom.com) <https://www.mardom.com> > ports > punta-catalina/

-Martínez, D. (30 de mayo de 2007). *La industria del cartón “sobrevive” al plástico*. El Listín Diario. <https://listindiario.com> > ... > 2007 > 05 > 30 > 14762/

-Mestre Alcover, A. (2019). *Midiendo la conectividad portuaria para mejorar competitividad: el Índice de Conectividad Portuaria de Valenciaport*. Article No. 37 [UNCTAD Transport and Trade Facilitation Newsletter N°82 - Second Quarter 2019]. Unctad <https://doi.unctad.org> > news > midiendo-la-conectividad/

- Mercosur. *Modelo de Datos (MODDA)*. mercosur /ccm/ct n° 2/sct pai/acta n° 02/2021. Mercosur <https://documentos.mercosur.int> › docreuniones/
- Ministerio de Administración Pública. *Dirección General de Aduanas (DGA)*. Ministerio de Administración Pública <https://map.gob.do> › Home › CreatePdf/
- Ministerio de Administración Pública. *Dirección General de Aduanas* . Ministerio de Administración Pública <https://map.gob.do> › Home › CreatePdf/
- Ministerio de Agricultura (2020). *Productores de Ocoa exportarán cuatro millones libras de pimienta morrón*. Ministerio de Agricultura de la República Dominicana <https://agricultura.gob.do> › Noticia/
- Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (2010). *MEPyD encabeza comisión velará por el desarrollo y modernización de los puertos*. Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPyD) <https://mepyd.gob.do> › Noticias/
- Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (2016). *Infraestructura-servicios-portuarios-marítimo-en-el-caribe*. Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPyD) <https://mepyd.gob.do> › mepyd › archivos › libros
- Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (2023). *Plan para el desarrollo económico local de la provincia Azua, AZUA.pdf*. Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPyD) <https://mepyd.gob.do> › planes-provinciales › Azua/
- Ministerio de Energía y Minas (MEM) (2019). *Dinámica de las Exportaciones de Cemento en República Dominicana*. mem.gob.do <https://mem.gob.do> › uploads › 2019/01 › MEM/
- Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) (2021). *Ampliación y rehabilitación del puerto de manzanillo*. Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) <https://www.mopc.gob.do> › media › ampliación-y-rehabilitacion-del-puerto-de-manzanillo/
- Morini, C. (2015). Best Practices in Customs Administrations: A Preliminary Exploratory Study. *Revista de Administração da Universidade Federal de Santa Maria*, 8(2), 314-357. <https://doi.org/10.5902/1983465912626>

-Morstadt, J., & Bello Vélez, M. (2018). Indicadores de impacto social para evaluación de proyectos de vinculación con la colectividad. *Revista Económica CUC*, 39 (1), 105-116. <https://revistascientificas.cuc.edu.co/economicascuc/article/view/1759/>

-Moisé, E., T. Orliac and P. Minor (2011). *Trade Facilitation Indicators: The Impact on Trade Costs*, OECD Trade Policy Working Papers, No. 118, OECD Publishing. <http://dx.doi.org/10.1787/5kg6nk654hmr-en>

-Molina M, et al. (2010). *Implicancias del DR-CAFTA sobre el Comercio Intraindustrial de la República Dominicana*. Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPyD). <https://mepyd.gob.do/publicaciones/implicancias-del-dr-csfta-sobre-el-comercio-intraindustrial-de-la-republica-dominicana/>

-Mundo Marítimo (11 diciembre, 2018). *Puerto de Punta Catalina, República Dominicana, en su estreno recibe primer desembarque de carbón para central eléctrica*. Mundo Marítimo <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/puerto-de-punta-catalina-en-su-estreno-recibe-primer-desembarque-de-carbon-para-central-electrica/>

-Mundo Marítimo (2019). *Navegando hacia una definición de Derecho Portuario*. Mundo Marítimo <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/navegando-hacia-una-definicion-de-derecho-portuario/>

-Mundo Marítimo (2023). *Presidente de AP Marine Cargo valora promoción de República Dominicana como hub del Caribe*. Mundo Marítimo <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/presidente-de-ap-marine-cargo-valora-promocion-de-republica-dominicana-como-hub-del-caribe/>

## N

-Naranjo Orovio, C. & Moya Pons, F. (2010). *Historia de la República Dominicana. Series Historia de las Antillas; vol. 2*. Academia Dominicana de la Historia. <https://catalogo.academiadominicanahistoria.org.do/koha/>

-Nassaji, H. (1 mayo, 2019). *Good research questions* (Buenas Preguntas de Investigación). Find, read and cite all the *research* you need on Research Gate. Versión 1ro de mayo, 2019. <https://www.researchgate.net/33/>

-Nikiforovich, S. & Victorovna, E. (2021). La Facilitación del Comercio en tres dimensiones: «suave», «dura» y digital. *Revista de la Facultad de Derecho*, (51), jul-dic. DOI:10.22187/rfd2021n51a8.

-Nikiforovich, S. & Victorovna, E. (2022). Las Tecnologías de la Información y su Impacto en la Facilitación del Comercio. *Vox Juris*, 40(1), 128-141.

-Nova, A. (28 de junio de 2019). *Exportaciones de joyas aportan US\$1,689.6 millones en cuatro años*. Periódico elDinero <https://eldinero.com.do> › exportaciones-de-joyas-aport/

## O

-Observatorio de Competitividad, (2021). *Índices de Conectividad: Marítima (LSCI) y Portuaria (PLSCI)*. <http://www.competitividad.org.do> › 2021/10/

- OCDE. (2011). *Trade Facilitation Indicators: The Impact on Trade Cost*. OECD Publishing. <http://dx.doi.org/10.1787/5kg6nk654hmr-en>

-OCDE, (2018). *Evaluación General de la Situación, 2018*. OECD <https://www.oecd.org> › economy › outlook ›

-OCDE, (2023). *Perspectivas Económicas, 2023. Interim Report September 2023*. OECD <https://www.oecd.org> › economy › outlook ›/

-Oficina Nacional de Estadística (ONE), (2019). *Publicaciones. Informe General, 1er Censo Nacional Pesquero 2019*. Publicaciones Oficina Nacional de Estadística (ONE) <https://one.gob.do> › publicaciones.

-OMA, (2012). *Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global*. <https://siga.aduanas.gob.do> › oea › documentos PDF

-OMA. (2018). *Going beyond the national Single window*. [https://mag.wcoomd.org/magazine/wco-news-87/going-beyond-the-single-window/#\\_ftnref2](https://mag.wcoomd.org/magazine/wco-news-87/going-beyond-the-single-window/#_ftnref2).

-OMC (1994). *Entender a la OMC - La Ronda Uruguay*. World Trade Organization <https://www.wto.org> › whatis\_s › tif\_s › fact5\_s/

-OMC, (2015a). *Informe sobre el Comercio Mundial 2015*. World Trade Organization <https://www.wto.org> › world\_trade\_report15\_s

-OMC. (2015b). *Fifth Global Review of Aid for Trade: Reducing Trade Costs for Inclusive, Sustainable Growth*.

[https://www.wto.org/english/tratop\\_e/devel\\_e/a4t\\_e/global\\_review15prog\\_e/global\\_review15prog\\_e.htm](https://www.wto.org/english/tratop_e/devel_e/a4t_e/global_review15prog_e/global_review15prog_e.htm)

-OMC (2001). *La Ronda de Doha*. World Trade Organization <https://www.wto.org> › [tratop\\_s](#) › [dda\\_s](#) › [dda\\_s](#)

-OMC, (2018a). *Textos jurídicos - Acuerdo sobre facilitación del comercio (AFC)*. World Trade Organization <https://www.wto.org> › [docs\\_s](#) › [legal\\_s](#) › [tfa-nov14\\_s/](#)

OMC, (2018b). *Informe Anual 2018*. World Trade Organization <https://www.wto.org> › [booksp\\_s](#) › [anrep18\\_s/](#)

-Organization of American States (OEA). *SICE Sistema de Información sobre Comercio Exterior*. Organization of American States <http://www.sice.oas.org> › [default\\_p/](#)

## P

-Pacheco, A. & Valerio, F. (2007). *DR-CAFTA: aspectos relevantes seleccionados*. CEPAL  
Disponible en: <https://repositorio.cepal.org> › [handle/](#)

-Paredes, L. (2023). *El Ron Dominicano se expande en el mundo y va en busca de la dominación de origen*. Puntacana-bavaro.com <https://puntacana-bavaro.com> › ... › [Comercio Exterior/](#)

-Parola et al. (2017). *Identifica factores determinantes de la competitividad portuaria*. Unctad <https://unctad.org> › [news](#) › [midiendo-la-conectividad-portuaria/](#)

-Paul, J. & Criado, A. (2020). The art of writing literature review: What do we know and what do we need to know?. *International Business Review*, 29 (4). DOI:  
10.1016/j.ibusrev.2020.101717.

-Penello, D., Cortes, E., Gutiérrez, R., Hernández, R. & Zapata-Martí, R. (2003). *La Intensidad tecnológica del comercio de Centroamérica y la América Central*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe <https://repositorio.cepal.org> › [handle](#)

- Pérez Vásquez, R. O. (2022). *Impacto del DR-CAFTA sobre los Flujos de Inversión Extranjera Directa*. Instituto Tecnológico de Santo Domingo <https://revistas.intec.edu.do> › ciene › article › view/
- Periódico elDinero (23 marzo, 2021). *El Puerto de Haina contará con un escáner de mercancías*. Periódico elDinero <https://eldinero.com.do> › el-puerto-de-haina-contara-con-un-escaner-de-mercancias/
- Piña Valenzuela, D. (21 abril, 2021). *Pescados de exportación ¡Made in DR!*. Revista Contacto, Business, Technology and Education. Revista Contacto <http://revistacontactord.com> › pescados-de-exportacion/
- Polanco, M. (11 septiembre, 2015). *Puertos de RD: plataforma para comercio internacional*. elcaribe.com.do <https://www.elcaribe.com.do> › sin-categoria › puertos-plataforma-para-comercio-internacional/
- Portugal-Pérez, A & Wilson, J.S. (2010). *Export Performance and Trade Facilitation Reform: Hard and Soft Infrastructure*. The World Bank. [https://www.wto.org/english/res\\_e/reser\\_e/gtdw\\_e/wkshop09\\_e/portugal\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/reser_e/gtdw_e/wkshop09_e/portugal_e.pdf)
- Presidencia de la República Dominicana, (2021). *RD rompe récord de exportación de tabaco en 2021*. <https://presidencia.gob.do> › noticias › rd-rompe-record-de-exportacion-de-tabaco-en-2021/
- Presidencia de la República Dominicana, (2022a). *EE.UU. otorga elegibilidad a RD para exportación de carne de res*. <https://presidencia.gob.do> › noticias › EEUU-otorga-elegibilidad-a-rd-para-exportacion-de-carne-de-res/
- Presidencia de la República Dominicana, (2022b). *2021 fue el año de mayor exportación de café en RD*. <https://presidencia.gob.do> › noticias › 2021-fue-el-ano-de-mayor-exportacion-de-cafe-en-rd/
- Presidencia de la República Dominicana, (2022c). *La producción y exportación de tabaco representa el mayor número de empleos en la República Dominicana*. <https://presidencia.gob.do> › noticias › la-produccion-y-exportacion-de-tabaco-representa-el-mayor-numero-de-empleos-en-la-republica-dominicana/



-Presidencia de la República Dominicana, (2023a). *Exportaciones dominicanas imponen récord histórico*. <https://presidencia.gob.do> › noticias › exportaciones-dominicanas-impone.record-historico/

-Presidencia de la República Dominicana, (2023b). *Comité Nacional de Facilitación de Comercio presentó “Informe Final del Estudio de Segmentos del “HUB”*. Presidencia de la República Dominicana <https://presidencia.gob.do> › noticias › comite-nacional-de-facilitacion-de-comercio-presento-informe-final-del-estudio-de-segmentos-del-hub/

-Presidencia de la República Dominicana, (2023c). *Instalarán tres nuevos escáneres de rayos x en la terminal DP World Caucedo*. Presidencia de la República Dominicana <https://presidencia.gob.do> › noticias › instalaran-tres-nuevos-escaneres-de-rayosx-en-la-terminal-dp-world-caucedo/

-ProDominicana (noviembre, 2021). *Mujeres en Exportacion.pdf*. ProDominicana <https://prodominicana.gob.do> › Documentos/

-ProDominicana (octubre, 2021). *Perfil Producto: aguacate*. ProDominicana <https://prodominicana.gob.do> › Documentos/

## Q

-QuestionPro. *Investigación cualitativa*. QuestionPro <https://www.questionpro.com> › investigacion-cualitativa

## R

-Raisuddin. A., (1979). *Política de Comercio Exterior*. Food and Agriculture Organization <https://www.fao.org> ›

-Ramírez, Jh. (14 de diciembre de 2018). *Invertirán RD\$1000 MM en expansión de Caucedo*. Listín Diario <https://listindiario.com> › ... › 2018 › 12 › 14 › 545679/

-Redacción elDinero (12 de agosto de 2019). *Llega barco de gas natural a República Dominicana*. Periódico elDinero <https://eldinero.com.do> › llega-barco-de-gas-natural-a-.republica-dominicana/

-Refidomsa, (2022). *Refidomsa garantiza combustible para la aviación comercial*. Refidomsa <https://refidomsa.com> › Blog/

- Revista Factor de Éxito, (2 noviembre, 2018). *Primer puerto verde de RD: Puerto La Cana en San Pedro de Macorís*. Revista Factor de Éxito <https://www.revistafactordeexito.com> › posts › primer-puerto-verde-de-rd-puerto-la-cana-en-san-pedro-de-macoris/
- Revista Mercado (25 mayo, 2021). *Puerto de Barahona: clave para convertir a RD en un hub logístico*. <https://www.revistamercado.do> › economia › puerto-de-barahona/
- Reyes, O., Palos, M., & De Dios, A. (2018). La fiscalización, recaudación y facilitación del comercio exterior de la aduana a partir de su modernización: un estudio de caso. *Retos de la Dirección*, 12(1), 186-211. [http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2306-91552018000100010/](http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2306-91552018000100010/)
- Reyes Sánchez, M. (2011). *Océanos de tinta y papel: historia de la navegación y del desarrollo marítimo dominicano*. miguelreyessanchez.net <https://www.miguelreyessanchez.net> › libros
- Reyes Rodríguez, P. (15 de junio de 2018). *Ajíes picantes tienen gran demanda en el Exterior*. Listín Diario <https://listindiario.com> › ... › 2018 › 06 › 15 › 519714/
- Ribas, U. (2018). *Puerto de Manzanillo de Pepillo Salcedo o Puerto Libertador*. Hoy Digital <https://hoy.com.do> › el-puerto-de-mazanillo/
- Rodríguez, C. H., (2012). *Comercio Internacional*. Academia.edu <https://www.academia.edu> › Comercio\_internacional\_/. ISBN: 978-607-733-004-2
- Rodrik, D (2001). *Política de Comercio Exterior*. Food and Agriculture Organization. <https://www.fao.org> ›
- Rodrik, D. (2020). Putting Global Governance in Its Place. *The World Bank Research Observer* 35(1), 1-18.
- Romero, H. (22 marzo, 2023). *Itabo y Refidomsa firman acuerdo que hará más eficiente y competitiva la importación de GLP*. Refidomsa <https://refidomsa.com> › Blog/
- Rosario, B. (2022). *Primer crucero tipo Oasis atraca en el Puerto de La Romana*. Diario Libre <https://www.diariolibre.com> › turismo › 2022/11/22/
- Rubens E., (1 agosto, 2017). *Industria del coco mueve 40 millones de dólares cada año*. Hoy Digital <https://hoy.com.do> › industria-del-coco-mueve-40-milones-de-dolares-cada-año/

## S

- Sánchez Díaz (2 julio, 2007). *La OMA aprueba centro hemisférico de capacitación aduanera en la RD*. Hoy Digital <https://hoy.com.do> › [la-oma-aprueba-centro-hemisferico-de-capacitacion-aduanera-en-la-rd/](https://hoy.com.do/la-oma-aprueba-centro-hemisferico-de-capacitacion-aduanera-en-la-rd/)
- Schreiner & García, (1993). *Política de comercio exterior*. Food and Agriculture Organization <https://www.fao.org> ›
- SciELO Chile, (2021). *Ventanilla única regional para el comercio internacional*. <http://www.scielo.cl> › [scielo/](http://www.scielo.cl/scielo/)
- SENAE (22 diciembre, 2011). *Ecuapass*. SENAE <https://www.aduana.gob.ec> › [faqs\\_ECUAPASS](https://www.aduana.gob.ec/faqs_ECUAPASS)
- Servicios de Acento.com.do (2014). *Cervecería Nacional Dominicana inicia la exportación de cerveza*. Acento <https://acento.com.do> › ... › [brasil-brasil-2014](https://acento.com.do/brasil-brasil-2014).
- Servicios de Acento.com.do (2022). *Gobierno reconoce a AES dominicana por sus inversiones*. Acento <https://acento.com.do> › ... › [aes-dominicana](https://acento.com.do/aes-dominicana)
- Serrudo, K (11 de febrero de 2022). *Aduana Nacional comprometida con la modernización y la transparencia*. <https://www.aduana.gob.bo/aduana7/content/aduana-nacional-comprometida-con-la-modernizaci%C3%B3n-y-la-transparencia>
- Severino. J. (23 de junio de 2016). *Invernaderos, principal activo de la agricultura dominicana*. Periódico elDinero <https://eldinero.com.do> › [invernaderos-principal-activo-de-la-agricultura-dominicana/](https://eldinero.com.do/invernaderos-principal-activo-de-la-agricultura-dominicana/)
- Sidorov, V. N., & Sidorova, E. V. (2021). La facilitación del comercio en tres dimensiones: «suave», «dura» y digital. *Revista de la Facultad de Derecho*, (51), e2021n51a8. [doi.org/10.22187/rfd2021n51a8](https://doi.org/10.22187/rfd2021n51a8)
- Sidorov & Sidorova, E. V. (2022). Las tecnologías de la información y su impacto en la facilitación del comercio. *Vox Juris*. Vol 40(1), 128-140.
- Sitiodigitalrd (2023). *Director de Aduanas: El hub logístico es una realidad en República Dominicana*. [sitiodigitalrd.com](https://www.sitiodigitalrd.com) <https://www.sitiodigitalrd.com> › Inicio › Nacionales/

-SISMAP (10 octubre, 2022). *Consejo Nacional de Competitividad – SISMAP*. SISMAP  
<https://www.sismap.gob.do/uploads/evidencias/>

- Shepherd, B. (2016). Did APEC's Trade Facilitation Action Plans Deliver the Goods?. *Journal of Asian Economics*, 43, 1–11.

<https://developing-trade.com/wp-content/uploads/2016/02/DTC-Article-Chapter-2016-1.pdf>

-Shujie, Z., & Shilu, Z. (2009). *Impact of Trade Facilitation on Export Competitiveness: A Regional Perspective, The implication of customs modernization on export competitiveness in China*. United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP), Vol 66, 121-131.

## T

-Teirlog/IGM (2018). *Análisis de Alternativas de Rehabilitación de Puerto Manzanillo. Mercado y Dimensionamiento*. Estudio auspiciado por el Ministerio de la Presidencia y el Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo-(MEPyD)]. Documento Final. Santo Domingo.

-The Observatory of Economic Complexity (2021a). *Harina de trigo en República Dominicana*.  
<https://oec.world/profile/wheat-flours/reporter/dom>.

-The Observatory of Economic Complexity (2021b). *Salsas y condimentos | OEC*.  
<https://oec.world/profile/sauces-and-seasonings>

-The Observatory of Economic Complexity (2023). *Gas petróleo en República Dominicana*  
*OEC*. <https://oec.world/petroleum-gas/reporter/dom/>

-Tradelog (2018). *Hub Logístico: Qué es, Sus Ventajas, Clasificación y características*. Tradelog  
<https://www.tradelog.com.ar/blog/hub-logistico/>

-Trejo, P. (2007). *La facilitación en el comercio mundial y su impacto en la legislación aduanera mexicana: propuesta de adhesión a la Versión Revisada del Convenio de Kyoto* (Doctorado). Universidad Nacional Autónoma de México. México D.F.

## U

-UNCTAD (2006). *Manual de facilitación del Comercio*.

[https://unctad.org/es/system/files/official-document/sdtetlb20052\\_sp.pdf](https://unctad.org/es/system/files/official-document/sdtetlb20052_sp.pdf).

-UNCTAD (2016). *Serie la Gestión Portuaria-TrainforTrade*. UNCTAD/DTL/KDB/2016/1. TrainforTrade <https://tft.unctad.org> › uploads › 2019/07 › 161/

-UNCTAD, (2021). *Informe sobre el transporte marítimo-2021*. Naciones Unidas. Unctad <https://unctad.org> › files › rmt2021summary\_es/

-Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil (2023). *Análisis del Impacto del Sistema Ecuapass en los Procesos de Nacionalización en Ecuador, 2012-2019*. Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil <http://biblioteca.uteg.edu.ec> › bitstream › handle/

- UNNEExT. (2014). Paperless trade environment. <https://www.unescap.org/sites/default/d8files/knowledge-products/brief11.pdf>

-UNPHU (1995). *La República Dominicana en los inicios del siglo XX*. UNPHU <https://revistas.unphu.edu.do> › aula › article › view

- UNRCs. (2019). *Digital and Sustainable Trade Facilitation. Global Report 2019*. <https://www.unescap.org/sites/default/d8files/knowledge-products/UNtfsurvey%20global%20report%202019.pdf>.

-Uzzaman, M. A., & Yusuf, M. A. (2011). The role of Customs and other agencies in trade facilitation in Bangladesh: hindrances and ways forward. *World Customs Journal*, 5(1), 29-42.

## V

-vLEx (1887). Ley N° 2595. *Ley sobre Aduanas y Puertos*. <https://do.vlex.com> › ... › 1 de Enero de 1887

-vLEx (1941). Ley N°. 595. *Ley que Pone el Servicio de Arrimo y Manejo*. <https://do.vlex.com> › ... › 1 de Enero de 1941

- Valdés, A (1989). Explicit versus Implicit Food Subsidies: Distribution of Costs, Cap. 5. En Pinstrup-Andersen, P. *Food Subsidies in Developing Countries: Costs, Benefits and Policy Options*, IFPRI, The John Hopkins University Press, 77-91.

-Vallejo, J. S. (28 abril, 2022). *Exportación de cacao supera los US\$200 millones en 2021*. Periódico elDinero <https://eldinero.com.do> › exportacion-de-cacao-supera-los-us-200-millone-en-2021/

-Vallejo, J. S. (23 mayo, 2022). *Níquel dominicano: el gran beneficiado en la guerra Ucrania-Rusia*. Periódico el Dinero. Periodico elDinero <https://eldinero.com.do> › niquel-dominicano-el-gran-beneficiado/

-Vallejo, J.S. (7 junio, 2023). *Puertos dominicanos: Conexión de la economía con el Mundo*. Periódico elDinero <https://eldinero.com.do> › puertos-dominicanos-conexión-de-la-economia-con-el-mundo/

-Vara-Horna, A. (2007). *7-pasos para una tesis exitosa. Desde la idea inicial hasta la sustentación*. <https://www.administracion.usmp.edu.pe/investigacion/files/7-PASOS-PARA-UNA-TESIS-EXITOSA-Desde-la-idea-inicial-hasta-la-sustentaci%C3%B3n.pdf>.

-Vásquez, F., (11 abril de 2019). *La capacidad de resiliencia de los dominicanos, Visión Empresarial*. Periódico elDinero <https://eldinero.com.do> › la-capacidad-de-resiliencia-de-los-dominicanos/

-Veloz, A. (2008). *Metodología para evaluar el desempeño de la República Dominicana en el DR-CAFTA*. Mimeo, USAID. Santo Domingo.

Villanueva, B. (2009). *Competitividad e impuestos: un análisis del impacto del sistema tributario sobre los costos del sector exportador a la luz del DR-CAFTA*. Mimeo, USAID. Santo Domingo.

-VUCERD (2020). *La ventanilla única - integrada para el comercio exterior*. <https://vucerd.gob.do> › revista-aduanas-30

## W

-WCO News (2020). *WCO News 92 June 2020*. <https://mag.wcoomd.org> › magazine

-Widdowson, D. (2004). *Managing Risk in the Customs Context*. En L. De Wolf y J. B.- Sokol, *Customs Modernization Handbook*. World Bank. Washington DC., 91-99. [https://cdn-cms.f-static.net/uploads/3635447/normal\\_5ee1b2749a03b.pdf](https://cdn-cms.f-static.net/uploads/3635447/normal_5ee1b2749a03b.pdf).

-Widdowson, D. (2007). *The changing role of customs: evolution or revolution? World Customs Journal*, 1(1), 31-37.

-Wilmsmeier, G. & Pérez Salas, G. (2014). *América Latina y el Caribe: evolución del sistema portuario*. Repositorio CEPAL <https://repositorio.cepal.org> › BoletinFAL330\_es

-World Bank (2019). *Impacto del comercio de productos de bajo valor*. World Bank <https://pubdocs.worldbank.org> › /

-WordPress.com (2012). *RD recibe 3.500 buques mercantes cada año, la mayor parte de ellos por Haina*. WordPress.com <https://invertirend.wordpress.com> › 2012/03/04 › rd-recibe-3,500-buques-mercantes-la-mayor-parte-de-ello-por-haina/

## **Z**

-Zambonino Pulito, M. (2008). *Manual de Derecho Administrativo Marítimo*. Universidad de Cádiz. OCW UCA <https://ocw.uca.es> › mod › resource › view.

**ANEXOS**  
**Y**  
**APÉNDICES**



## APENDICE I

### Encuesta Eficiencia Sistema Portuario Dominicano

**Tema: “ANALISIS DE LA EFICIENCIA DEL SISTEMA PORTUARIO Y LA TECNOLOGIA ADUANERA EN LA FACILITACION DEL COMERCIO EXTERIOR DOMINICANO, 1998-2018.**

Para obtener informaciones que respondan de forma directa y confiable a los objetivos de esta investigación y en efecto a los demás ejes transversales, se aplicó un instrumento de preguntas cerradas, tomando en cuenta la población y una muestra representativa, las cuales puedan sustentar de forma profunda la investigación y que los resultados sean representativos y puedan mostrar los principales debilidades y fortalezas, en respuestas al análisis sobre la eficiencia del sistema portuario dominicano y a las problemáticas, objetivos y demás transversales de la investigación .

Esta encuesta se aplicó a representantes y participantes de los distintos grupos de intereses del sistema portuario dominicano, en el contexto del comercio exterior que reciben las atenciones y respuestas como: Navieras, Embarcadores, Agencias Navieras, Consolidadores de Cargas, gentes Aduanales, Asociación de importadores de vehículos nuevos y usados, Transportistas, Empresas Jurídicas y Personas Físicas Exportadores e Importadores, Atisbadores, Sindicatos, Operadores Portuarios, Empresas de servicios portuario, Profesionales entre otros articipantes del comercio exterior dominicano.

Cuestionario aplicado a los grupos relacionados de los Puertos.

- 1.- ¿Tipo de empresa?
- 2.- ¿Tiempo operando con los puertos dominicanos?
- 3.- ¿En cuál de los siguientes puertos tiene mayor flujo operativo?
- 4.- ¿Con qué frecuencia visita las infraestructuras portuarias?
- 5.- ¿Es necesario visitar a los Puertos para poder recibir los servicios?

- 6.- ¿Cómo valora usted los servicios portuarios dominicanos?
- 7.- ¿Considera usted que los servicios portuarios son más eficientes que antes?
- 8.- ¿Considera usted que la concesión de algunos puertos e inversión del sector privado ha incidido en la eficiencia del sistema portuario dominicano (HIT, DPWORLD y SAN SOUCI PORT)?
- 9.- ¿Considera Usted que la creación y participación de la Comisión operativa de los puertos, formado por los distintos organismos ha incidido en la eficiencia del sistema portuario dominicano?
- 10.- ¿Considera usted que la integración económica dominicana por medio de los Tratados y Acuerdos Comerciales han incidido en la Eficiencia Portuaria Dominicana?
- 11.- ¿Considera usted que el Sistema Portuario Dominicano cumple con los convenios de la Organización Marítima Internacional (OMI) entre ellos: Solas, MARPOL, ¿entre otros?
- 12.- ¿Considera usted que la modernización de instituciones del Estado relacionadas al Comercio Exterior ha incidido en la eficiencia portuaria?
- 13.- ¿Ha recibido adiestramiento o capacitación sobre el comportamiento y operaciones en los Puertos dominicanos?
- 14.- ¿Existe plataforma y acceso virtual para los servicios de los operadores?
- 15.- ¿Cuál es su opinión sobre los niveles tecnológicos en los servicios portuarios?
- 16.- ¿Cuál puerto prefiere para operar o es de su preferencia?
- 17.- ¿Cuáles son, a su parecer, las principales debilidades del Sistema Portuario Dominicano?
- 18.- ¿Considera usted que la incidencia de la concesión, privatización, inversión de capital privado han incidido en la seguridad de los puertos dominicanos?
- 19.- ¿Cuál o cuáles de los siguientes indicadores reflejan la seguridad de los puertos?
- 20.- ¿Cuál o Cuáles de los siguientes equipos, maquinarias y recursos en general no existen en cantidad suficientes para responder a la eficiencia portuaria?
- 21.- ¿A su parecer cuáles son las principales fortalezas del Sistema Portuario Dominicano?

- 22.- ¿Cómo valora usted los costos de las operaciones del sistema portuario dominicano?
- 23.- ¿A su parecer cómo valora usted los servicios portuarios que recibe?
- 24.- ¿Considera que la implementación de la tecnología en las operaciones portuarias ha incidido en la reducción de los costos de su empresa?
- 25.- ¿Cuáles de los siguientes indicadores muestran mejor la incidencia de la tecnología portuaria en beneficio de su empresa?
- 26.- ¿Son adecuados los requisitos y procedimientos para acceder de forma virtual a las páginas de los operadores portuarios?
- 27.- ¿Está usted satisfecho con el tiempo para la movilización de las mercancías por parte de los operadores portuarios?
- 28.- ¿Está usted de acuerdo con la separación de funciones entre las aduanas y la autoridad portuaria a partir de la Ley 70-70?
- 29.- ¿Considera necesario una nueva legislación para el sistema portuario dominicano?
- 30.- ¿Cuál es el aspecto que más incide negativamente en las respuestas de los operadores portuarios?
- 31.- ¿Cuál es su percepción sobre el desempeño de la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM) en la facilitación del comercio exterior dominicano?
- 32.- ¿Cuál es su percepción de la incidencia de los servicios portuarios dominicanos a partir de la concesión, privatización e inversiones del sector privado?
- 33.- ¿Tiene usted conocimiento de algunas inversiones que haya realizado el Estado Dominicano en el Sistema Portuario Dominicano?
- 34.- ¿Considera usted importante la eficiencia del sistema portuario para el crecimiento y desarrollo económico de los países?
- 35.- ¿Considera usted que las nuevas políticas y estrategias portuarias del Estado Dominicano, han contribuido a la eficiencia de los servicios en los puertos?
- 36.- ¿Cuáles de los siguientes indicadores muestran las estrategias y políticas del estado dominicano en favor de la eficiencia portuaria?

37.- ¿Considera usted que las dimensiones y condiciones de las infraestructuras portuarias responden a favor de la eficiencia del sistema portuario dominicano?

38.- ¿Considera usted que el Sistema Portuario Dominicano está a los niveles de los de la región de América para responder la competitividad y facilitación del comercio exterior dominicano?

39.- ¿A su entender en la República Dominicana se puede hablar de eficiencia del sistema portuario en favor de la facilitación del comercio exterior dominicano en los últimos 20 años?

## APENDICE II

### Encuesta Incidencia de la Tecnología Aduanera

**Tema: “ANALISIS DE LA INCIDENCIA DE LA IMPLEMENTACION DE LA TECNOLOGIA EN LOS PROCESOS ADUANALES PARA LA FACILITACION DEL COMERCIO EXTERIOR DOMINICANO, PERIODO 2005-2015”**

Para obtener informaciones que respondan de forma directa y confiable a los objetivos de esta investigación y en efecto a los demás ejes transversales, se aplicó un instrumento de aleatoria de preguntas cerradas, tomando en cuenta la población y una muestra representativa.

Esta encuesta se aplicó a los operadores del comercio exterior que reciben las atenciones y respuestas de las aduanas dominicanas, como exportadores, importadores, agentes aduanales, consolidadores de cargas, agencias navieras, navieras, transportistas, operadores portuarios, embarcadores, Courier y empresas en general que realizan operaciones de aforo y desaduanamiento haciendo uso de la plataforma del Sistema Integrado de Gestión Aduanera (SIGA).

Las personas encuestas en representación de las distintas empresas seleccionadas, por lo regular hacen uso de las distintas modalidades de la tecnología aduanera, como se describe en la encuesta, incluyendo prueba de laboratorio, ventanilla única, firma digital que sustituyen el token. Todo es necesario para el proceso de desaduanamiento compuesto por: La declaración, Verificación, Liquidación, Despacho y Fiscalización, los cuales, por medio de la tecnología y plataforma informática de las aduanas, permiten la maximización de estos.

1. ¿Tipo de empresa?

- Agencia aduanal
- Empresa importadora
- Empresa exportadora
- Consolidadora de carga
- Agencia Naviera
- Almacén fiscal
- Naviera
- Courier
- Línea Aérea

- Centro logístico
- Operadora Portuaria
- Otros

2. ¿Tiempo operando en el comercio exterior dominicano?

- Menos de 1 año
- 1 a 5 años
- 6 a 10 años
- 11 a 15 años
- 16 a 20 años
- Más de 20

3. ¿Conoce el portal institucional de las aduanas dominicanas?

- Totalmente
- Parcialmente
- Nada

4. ¿Le ha sido de utilidad las informaciones que brinda el portal de aduana?

- Totalmente
- Parcialmente
- En nada

5. ¿Cómo valora el uso de la tecnología de las Redes Sociales que brindan las Aduanas?

- Muy satisfactoria
- Satisfactoria
- Insatisfactoria
- Muy insatisfactoria

6. ¿Conoce y ha usado la Ventanilla Única de Exportación (VUCE)?

- Totalmente
- Parcialmente
- Nada

7. ¿Cómo valora el impacto de la Ventanilla Única de comercio Exterior electrónica?

- Muy positivo
- Positivo
- Negativo
- Muy negativo

8. ¿Cree que en este momento la VUCE, es una Herramienta de Facilitación como fue concebida?

- Totalmente de acuerdo
- Parcialmente de acuerdo
- En desacuerdo
- Totalmente en desacuerdo

9. ¿Cómo ha incidido la tecnología aduanera en sus operaciones comerciales?

- Positiva
- Negativa
- Sin opinión N/A

10. ¿Con qué frecuencia hace uso de la tecnología aduanera?

- Regularmente
- A veces
- Nunca

11. ¿Como es su dominio de la tecnología aduanera?

- Muy alto
- Alto
- Medio
- Bajo
- Muy bajo

12. ¿Ha recibido orientaciones o capacitación sobre el manejo de la tecnología aduanera?

- Si
- A veces
- No

13. ¿Cuáles dificultades se ha presentado en el portal de aduana?

- Tiempo de respuesta muy lento
- Dificultad para acceder
- Dificultad para el manejo
- Salida del sistema
- Otras situaciones

14. ¿Está usted satisfecho con la implementación del Sistema de Gestión Aduanera SIGA?

- Satisfecho
- Medianamente satisfecho
- Medianamente insatisfecho
- Insatisfecho

15. ¿En termino de costos operacionales para su empresa, como valora la implementación la tecnología aduanera?

- Positivamente
- Negativamente
- Sin opinión

16. ¿Son adecuados los requisitos para acceder al Sistema de Gestión Aduanera SIGA?

- Totalmente de acuerdo
- Parcialmente de acuerdo
- Parcialmente en desacuerdo
- Totalmente en desacuerdo

17. ¿Está usted satisfecho con el tiempo de desaduanamiento de las mercancías?

- Totalmente de acuerdo
- Parcialmente de acuerdo
- Parcialmente en desacuerdo
- Totalmente en desacuerdo

18. ¿La ley 3489-53 de aduana, responde a la facilitación del comercio exterior?

- Totalmente de acuerdo
- Parcialmente de acuerdo
- Parcialmente en desacuerdo
- Totalmente en desacuerdo

19. ¿La ley 226-06 de aduana, responde a la facilitación del comercio exterior?

- Totalmente de acuerdo
- Parcialmente de acuerdo
- Parcialmente en desacuerdo
- Totalmente en desacuerdo

20. ¿Considera usted que la tecnología aduanera ha contribuido al cumplimiento de los tratados de libre comercio con el resto del mundo?

- Totalmente de acuerdo
- De acuerdo
- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo

21. ¿Considera necesario una nueva legislación aduanera dominicana?

- Totalmente de acuerdo
- Parcialmente de acuerdo
- Parcialmente en desacuerdo
- Totalmente en desacuerdo

22. ¿Cuál es el aspecto que más incide negativamente en las respuestas de las aduanas?

- Falta de capacitación del personal
- Falta de infraestructura adecuada
- Procesos inadecuados y aspectos burocráticos
- Otros

23. ¿Cuál es su percepción con relación a las aduanas dominicanas en cuanto a su rol en la facilitación del comercio exterior dominicano?

- Muy eficiente
- Eficiente
- Muy deficiente
- Deficiente



24. ¿Cuál es su percepción sobre las aduanas antes y después de la aplicación de tecnología?

Mucho más eficiente

Más eficiente

Mas deficiente

Deficiente

25. ¿Considera usted que la tecnología por medio del SIGA ha contribuido al incremento de las recaudaciones de las aduanas y por ende a la reducción de la evasión y el contrabando?

Totalmente de acuerdo

De acuerdo

En desacuerdo

Totalmente en desacuerdo

26. Favor de emitir cualquier comentario o recomendaciones al tema de estudio “ANALISIS DE LA INCIDENCIA DE LA IMPLEMENTACION DE LA TECNOLOGIA EN LOS PROCESOS ADUANALES PARA LA FACILITACION DEL COMERCIO EXTERIOR DOMINICANO, PERIODO 2005 -2015.



