



**El régimen jurídico-tributario de la Ley 30-24 y la Rep. Dom. como Hub
Logístico: Modernización Aduanera, Sostenibilidad Fiscal y Desarrollo
Económico.**

Sustentante

Nathiel Díaz Florentino

241156

Asesor de contenido

Óscar Valdez

ÍNDICE GENERAL

Tabla de contenido

TEMA.....	1
JUSTIFICACIÓN.....	2
DELIMITACIÓN DEL TEMA.....	4
1. Delimitación temporal.....	4
2. Delimitación espacial.....	4
3. Delimitación sustantiva.....	5
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	6
PREGUNTA CENTRAL	8
INTERROGANTES CLAVES.....	9
MARCO TEÓRICO.....	10
1. Breves referencias a estudios anteriores sobre el tema.....	10
2 Organismos Internacionales que, cuentan con escritos en su plataforma.....	10
3. América Latina, incentivos fiscales y zonas logísticas	11
4. Referentes comparados – Panamá, Colombia, México	11
5. Normativa y documentos oficiales de República Dominicana	12
2. Desarrollo teórico del tema	12
2.1. El enfoque doctrinal del Derecho Aduanero Moderno	12
2.2. La Teoría del Comercio Internacional y los Hubs Logísticos	13
2.3. La doctrina tributaria aplicada a los regímenes especiales y los incentivos fiscales	13
2.4. La teoría institucional de la modernización aduanera	13
2.5. Teoría del gasto tributario y sostenibilidad fiscal	14
2.6. La teoría del desarrollo económico aplicado a plataformas logísticas	14
3. Definición de términos básicos aplicados al tema	15
OBJETIVOS	16
1. Objetivo general.....	16
2. Objetivos específicos.....	16

METODOLOGÍA.....	17
2. Métodos.....	18
2.1. Método analítico	18
2.2. Método inductivo	18
2.3. Método comparativo.....	18
BIBLIOGRAFÍA.....	19
INTRODUCCIÓN.	21
CAPITULO I: Historia y evaluación, Jurídicos y Económicos del Hub Logístico y del Régimen Aduanero-Tributario en la República Dominicana.	24
1.1 Nacimiento del comercio y la logística internacional.	24
1.1.1 Globalización, cadenas de suministro y nearshoring.	26
1.1.2. La logística como factor tributario, aduanero y económico	28
1.2. Evolución del marco aduanero y logístico en la República Dominicana	30
1.2.1. Antecedentes históricos: del régimen tradicional al modelo logístico	31
1.2.2. Reglamentos que han aportado a la logística y la modernización institucional	33
1.3. Conceptos y categorías fundamentales del estudio	34
1.3.1. Hub Logístico: definiciones económicas y jurídicas	35
1.3.2. Incentivos fiscales y tributarios: enfoque doctrinal comparado	36
1.4. Marco jurídico-internacional de referencia	38
1.4.1. Estándares internacionales: OMA, OMC y OCDE	39
1.4.2. Competencia fiscal y transparencia tributaria.....	42
CAPÍTULO II: El Régimen Jurídico-Tributario de la Ley 30-24 y su Articulación con la Ley 168-21 de Aduanas.....	44
2.1. Análisis jurídico del régimen aduanero-fiscal de la Ley 30-24	47
2.1.1. Naturaleza, alcance y principios del régimen especial.....	49
2.1.2. Nuevas categorías jurídicas:.....	52
2.1.3. Régimen fiscal: incentivos, exenciones y beneficios.....	55
2.2. Articulación institucional y normativa	57
2.2.1. Relación Ley 30-24 – Ley 168-21	58

2.2.2. Seguridad jurídica y marco de responsabilidad del operador	59
2.3. Impacto del régimen en la modernización aduanera	60
2.3.1. Digitalización, trazabilidad y gestión de riesgo	62
2.3.2. Automatización, control y facilitación del comercio	65
CAPÍTULO III-Impacto Fiscal, Económico y Logístico del Régimen de Centros	
Logísticos y su Contribución al Desarrollo Nacional.	68
3.1. Efectos del régimen en la sostenibilidad y la política fiscal	68
3.1.1. Evaluación del impacto en la recaudación	70
3.1.2. Riesgos de erosión tributaria y gasto fiscal.	72
3.2. Impacto en el comercio exterior y la inversión	75
3.2.1. Competitividad y atracción de inversión extranjera	77
3.2.2. Incremento de operaciones logísticas internacionales	79
3.3. Desarrollo económico y beneficios sectoriales.....	81
3.3.1. Efectos en empleo, infraestructura y servicios	83
3.3.2. Sinergias con zonas francas, puertos y aeropuertos	85
CONCLUSIÓN.....	89
RECOMENDACIONES.....	93
Bibliografía:	97

TEMA.

El tema que decidí escoger para ser investigado y como aporte, en esta maestría en Derecho Tributario y Asesoría Fiscal es “El régimen jurídico-tributario de la Ley 30-24 y la Rep. Dom. como Hub Logístico: Modernización Aduanera, Sostenibilidad Fiscal y Desarrollo Económico.”

JUSTIFICACIÓN.

La promulgación de la Ley 168-21 y, posteriormente, de la Ley 30-24, marcan un punto de inflexión en la política aduanera y fiscal de la República Dominicana. Ambas normas responden a la necesidad de adecuar el sistema nacional a las exigencias del comercio global, la digitalización de los procesos y la búsqueda de nuevos mecanismos para atraer inversión extranjera directa. Sin embargo, su aplicación ha evidenciado desafíos estructurales que trascienden el ámbito meramente administrativo, comprometiendo la coherencia entre **la facilitación del comercio exterior, la sostenibilidad de las finanzas públicas y la seguridad jurídica de los operadores.**

Este estudio se justifica en la medida en que analiza integralmente el régimen jurídico-tributario instaurado por la Ley 30-24 desde una perspectiva multidimensional: legal, económica y administrativa. Tal análisis resulta impostergable, no solo por la ausencia de un reglamento de aplicación que defina con precisión los alcances tributarios y operativos de la ley, sino también porque el país se encuentra en **vísperas de una reforma fiscal estructural**, donde la revisión de incentivos y exenciones será un tema central del debate nacional. (Tal cual se pudo ver con el debate del intento de reforma y/o Ley de Modernización Fiscal hace varios meses.)

Desde mi punto de vista, esta investigación me permitirá plantear y consolidar conocimientos actualizados sobre la articulación entre política aduanera y política fiscal, un campo escasamente explorado en el contexto dominicano. Asimismo, contribuirá a evaluar la compatibilidad del nuevo régimen con los compromisos internacionales asumidos por el país en materia de comercio, transparencia y competencia tributaria (OMA, OMC, OCDE).

En el plano institucional, busco que esta investigación ofrezca evidencias empíricas y recomendaciones técnicas que podrían fortalecer la gestión de la Dirección General de Aduanas y otras entidades vinculadas (DGII, MICM, Hacienda),

aportando criterios de mejora en la coordinación interinstitucional y en la formulación del futuro reglamento de aplicación.

Finalmente, en términos socioeconómicos, el estudio cobra relevancia porque permitirá determinar si las ventajas fiscales y logísticas previstas en la Ley 30-24 realmente se traducen en mayor competitividad, atracción de inversiones y generación de empleo, o si, por el contrario, podrían generar riesgos de erosión tributaria que afecten la estabilidad fiscal del Estado.

En síntesis, esta investigación no solo busca interpretar el marco jurídico-tributario vigente, sino evaluar su coherencia, eficacia e impacto real en la consolidación de la República Dominicana como Hub Logístico del Caribe, dentro de un modelo de desarrollo económico sostenible y fiscalmente responsable.

DELIMITACIÓN DEL TEMA.

1. Delimitación temporal.

La investigación abarca el periodo 2015-2025, en este periodo el país ha experimentado un proceso de profunda transformación normativa y estructural en materia aduanera y fiscal. Partiendo de la promulgación del decreto 262-15, sobre centros logísticos (Derogado), con la promulgación de la Ley 168-21 de Aduanas (agosto de 2021), la cual introdujo un modelo de gestión basado en la facilitación del comercio y la modernización tecnológica, y se extiende hasta la implementación y primeros efectos de la Ley 30-24 (promulgada en mayo de 2024), que establece abarcando la promulgación de la ley a ser analizada, la Ley 30-24 que crea un régimen jurídico especial que regula la instalación, operación y fiscalización de los Centros Logísticos, Empresas Operadoras de Centros Logísticos y Empresas Operadoras Logísticas. que deroga el decreto 262-15 y crea un nuevo marco legal, aduanero y tributario; con el objetivo de fortalecer la posición del país como Hub Logístico del Caribe, establece incentivos tributarios y aduaneros para fomentar la inversión, la competitividad y la eficiencia de las operaciones de logística internacional.

Este periodo resulta idóneo para el análisis, ya que permite observar la transición del sistema aduanero tradicional hacia un modelo logístico-fiscal moderno, así como las primeras tensiones derivadas de su aplicación práctica, en un contexto de expectativa sobre una reforma fiscal estructural a nivel nacional.

2. Delimitación espacial.

El estudio se desarrolla en el contexto de la República Dominicana, con énfasis en las políticas y marcos institucionales que intervienen en la operación y supervisión de los regímenes aduanero-tributarios. De manera particular, se analiza la actuación de la Dirección General de Aduanas (DGA) como ente rector del sistema aduanero,

en coordinación con la Dirección General de Impuestos Internos (DGII), el Ministerio de Hacienda, el Ministerio de Industria, Comercio y Mipymes (MICM) y otras entidades públicas vinculadas a la gestión de incentivos fiscales, logística y comercio exterior.

Asimismo, se consideran experiencias comparadas dentro de la región del Caribe y Centroamérica (especialmente Panamá, México y Colombia), a fin de evaluar la competitividad del modelo dominicano en el marco del objetivo de consolidar al país como Hub Logístico Regional.

3. Delimitación sustantiva.

En términos conceptuales y temáticos, la investigación se centra en el régimen jurídico-tributario creado por la Ley 30-24, analizado desde tres dimensiones sustantivas:

Modernización aduanera: evaluación de los mecanismos de digitalización, simplificación y control implementados por la DGA, y su alineación con los estándares internacionales (OMA, OMC, CAU).

Sostenibilidad fiscal: análisis del impacto de los incentivos y exenciones previstos en la Ley 30-24 sobre la recaudación tributaria, la equidad fiscal y la responsabilidad financiera del Estado.

Desarrollo económico y atracción de inversiones: estudio de cómo este nuevo marco jurídico puede fortalecer la competitividad, fomentar la inversión extranjera directa y consolidar la República Dominicana como un Hub Logístico del Caribe, sin comprometer la estabilidad de las finanzas públicas.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

Durante las últimas décadas, la República Dominicana ha avanzado significativamente en su posicionamiento como plataforma logística y comercial del Caribe. La modernización del marco legal aduanero, concretada con la promulgación de la Ley 168-21 de Aduanas, marcó un hito institucional tras más de una década de discusiones y ajustes técnicos. Esta normativa buscó alinear el sistema aduanero nacional con los estándares internacionales de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y la Organización Mundial del Comercio (OMC), promoviendo una gestión más eficiente, transparente y digitalizada.

Tres años después, la promulgación de la Ley 30-24, que crea el régimen jurídico-tributario de los Centros Logísticos, consolida una visión estratégica orientada a convertir al país en un Hub Logístico Regional. Este régimen especial introduce una nueva dinámica fiscal y operativa para los operadores económicos, diseñada para atraer inversión extranjera directa, fomentar la reexportación de mercancías y estimular el desarrollo económico mediante la diversificación de servicios logísticos.

No obstante, la aplicación práctica de la Ley 30-24 ha evidenciado tensiones estructurales entre tres objetivos fundamentales: la facilitación del comercio exterior, la sostenibilidad fiscal del Estado y la seguridad aduanera. A pesar de los avances logrados por la Dirección General de Aduanas (DGA) en la modernización institucional y en la implementación de sistemas tecnológicos, persisten vacíos normativos derivados de la ausencia de un reglamento de aplicación, la falta de articulación interinstitucional con organismos como la DGII, el MICM y el Ministerio de Hacienda, y la necesidad de definir con precisión los incentivos tributarios compatibles con las obligaciones internacionales del país.

Este escenario genera incertidumbre tanto en los operadores logísticos como en las autoridades fiscales, dificultando la evaluación real del impacto económico y recaudatorio de los beneficios establecidos en la ley. A su vez, el contexto de una posible reforma fiscal nacional amplifica el debate sobre la conveniencia y

sostenibilidad de mantener o reformular los incentivos aduanero-tributarios actuales, en aras de equilibrar la atracción de inversiones con la responsabilidad fiscal.

PREGUNTA CENTRAL

¿Cómo incide el régimen jurídico-tributario establecido por la Ley 30-24 en la sostenibilidad fiscal, la modernización aduanera y el desarrollo económico de la República Dominicana, en el marco del proceso de consolidación del país como Hub Logístico del Caribe y en articulación con las transformaciones introducidas por la Ley 168-21 de Aduanas?

INTERROGANTES CLAVES.

- 1- ¿Cuáles son los principales elementos del régimen jurídico-tributario establecido por la Ley 30-24, y de qué manera se articulan con las disposiciones de la Ley 168-21 en materia de modernización aduanera y facilitación del comercio?
- 2- ¿Qué desafíos enfrenta la Dirección General de Aduanas (DGA) y las demás instituciones vinculadas —como la DGII, el MICM y el Ministerio de Hacienda— en la implementación efectiva del régimen jurídico-tributario de la Ley 30-24?
- 3- ¿Hasta qué punto los incentivos tributarios y aduaneros contemplados en la Ley 30-24 son compatibles con los compromisos fiscales y comerciales internacionales asumidos por la República Dominicana (OMA, OMC, OCDE)?
- 4- ¿Cuál es el efecto real de las exenciones e incentivos previstos en la Ley 30-24 sobre la sostenibilidad fiscal del Estado, la recaudación tributaria y la estabilidad de las finanzas públicas?
- 5- ¿De qué manera el régimen de centros logísticos contribuye —o podría contribuir— al desarrollo económico nacional, a la atracción de inversiones extranjeras y a la consolidación de la República Dominicana como Hub Logístico del Caribe?
- 6- ¿Cómo incide la ausencia del reglamento de aplicación de la Ley 30-24 en la eficacia, transparencia y seguridad jurídica del régimen jurídico-tributario y su impacto sobre los operadores logísticos?
- 7- ¿Qué ajustes normativos, fiscales y de gobernanza serían necesarios para armonizar el régimen de la Ley 30-24 con los principios de sostenibilidad fiscal, desarrollo económico sostenible y modernización aduanera a largo plazo?

MARCO TEÓRICO.

1. Breves referencias a estudios anteriores sobre el tema.

- 1.1 Balassa, B. (2011). *Teoría de la integración económica*. Fondo de Cultura Económica.
- 1.2 Delgado Paredes, M. (2020). *Derecho Aduanero y Comercio Exterior*. Tirant lo Blanch.
- 1.3 Galera Rodrigo, J. (2017). *Manual de Derecho Aduanero*. Marcial Pons.
- 1.4 González, M. (2019). *Régimen jurídico de los incentivos fiscales y el desarrollo económico*. Thomson Reuters.
- 1.5 Meilán Gil, J. L. (2022). *El Derecho Aduanero en clave de modernización y facilitación del comercio*. Editorial Civitas.
- 1.6 Pelechá Zozaya, J. (2018). *Facilitación del comercio y administración aduanera moderna*. Aranzadi.
- 1.7 Villegas, H. (2015). *Tratado de Derecho Tributario*. La Ley.

Organismos Internacionales que, cuentan con escritos en su plataforma.

OCDE

Organisation for Economic Co-operation and Development. (2013). *Addressing Base Erosion and Profit Shifting (BEPS)*. OECD Publishing.

Organisation for Economic Co-operation and Development. (2015). *International VAT/GST Guidelines*. OECD Publishing.

OMA

World Customs Organization. (2018). *SAFE Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade*. WCO Publishing.

World Customs Organization. (2022). *Customs Modernization Compendium*. WCO Publishing.

OMC

World Trade Organization. (2015). *Trade Facilitation Agreement*. WTO Publishing.

World Trade Organization. (2020). *World Trade Report*. WTO Publishing.

Economía, logística y hubs

Frazelle, E. (2017). *Logistics and supply chain management*. McGraw-Hill.

Notteboom, T., & Rodrigue, J.-P. (2021). *Port economics, management and policy*. Routledge.

Rodrigue, J.-P. (2016). *The Geography of Transport Systems*. Routledge.

Sheffi, Y. (2013). *The power of resilience: How the best companies manage the unexpected*. MIT Press.

América Latina, incentivos fiscales y zonas logísticas

Banco Interamericano de Desarrollo. (2020). *Logística y competitividad en América Latina*. BID.

CEPAL. (2018). *Logística y desarrollo económico en el Caribe*. CEPAL.

CIAT. (2022). *Incentivos tributarios en América Latina: tendencias y riesgos fiscales*. Centro Interamericano de Administraciones Tributarias.

García, L. (2019). *Zonas francas y competitividad tributaria en Latinoamérica*. Editorial Jurídica de Colombia.

Referentes comparados – Panamá, Colombia, México

Arias, J. (2017). *Panamá como hub logístico global: evolución y desafíos*. Universidad de Panamá.

Díaz, C. (2020). *Régimen fiscal de las zonas francas en Colombia*. Universidad del Rosario.

Secretaría de Economía de México. (2021). *Sistema de plataformas logísticas y aduanas*. Gobierno de México.

Normativa y documentos oficiales de República Dominicana

Dirección General de Aduanas. (2021). *Ley 168-21 sobre Aduanas*. Gaceta Oficial No. 11067.

Congreso Nacional de la República Dominicana. (2024). *Ley 30-24 sobre Centros Logísticos y Operadores Logísticos*. Gaceta Oficial No. 11453.

Ministerio de Hacienda. (2023). *Informe de Exenciones Fiscales y Gasto Tributario del Estado Dominicano*. MH-DGT.

Banco Central de la República Dominicana. (2019). *Informe sobre comercio exterior y logística en República Dominicana*. BCRD.

2. Desarrollo teórico del tema

2.1. El enfoque doctrinal del Derecho Aduanero Moderno

El desarrollo de los hubs logísticos y de los regímenes aduaneros especiales está profundamente asociado a la evolución doctrinal del Derecho Aduanero contemporáneo. Autores como Galera Rodrigo (2017) y Meilán Gil (2022) sostienen que el Derecho Aduanero moderno se funda en la interacción entre facilitación del comercio, seguridad aduanera y gestión de riesgo. Esta corriente teórica considera la aduana como un componente esencial del sistema económico y no solo como una institución recaudatoria o de control.

Desde esta perspectiva, el régimen de centros logísticos no puede analizarse únicamente desde el prisma tributario, sino como parte de un modelo institucional orientado a la eficiencia del comercio exterior, la digitalización y la competitividad económica. La OMA y la OMC han contribuido a esta visión, definiendo marcos como el *SAFE Framework* y el *Trade Facilitation Agreement*, que conciben la administración aduanera como un instrumento de desarrollo económico y gestión estratégica del comercio internacional.

2.2. La Teoría del Comercio Internacional y los Hubs Logísticos

La literatura económica explica el papel de los hubs logísticos a partir de la Teoría de la Integración Económica y de las cadenas globales de suministro. Balassa (2011) y Rodrigue (2016) sostienen que las plataformas logísticas actúan como nodos estratégicos que concentran infraestructura, servicios y operaciones de valor agregado, reduciendo costos y tiempos del comercio internacional.

Bajo esta corriente teórica, la localización de un hub logístico depende de factores como conectividad, infraestructura, sistemas aduaneros modernos y marcos fiscales competitivos. Sheffi (2013) señala que las plataformas logísticas generan resiliencia, eficiencia y atracción de inversión extranjera directa. De este modo, el régimen de centros logísticos dominicano se inscribe en una estrategia de inserción en las cadenas globales de valor.

2.3. La doctrina tributaria aplicada a los regímenes especiales y los incentivos fiscales

Dentro del Derecho Tributario, existe una corriente consolidada sobre los incentivos fiscales como instrumento de política económica. Villegas (2015) y González (2019) sostienen que las exenciones y regímenes especiales deben evaluarse en términos de eficiencia fiscal y sostenibilidad financiera del Estado.

La OCDE, a través de la iniciativa BEPS, ha desarrollado una teoría según la cual los incentivos tributarios son legítimos si no generan competencia fiscal perjudicial, arbitraje regulatorio ni erosión de la base imponible. Esta doctrina ha sido adoptada en América Latina por organismos como CIAT y CEPAL, que advierten que los incentivos logístico-fiscales requieren coordinación institucional y evaluación de impacto económico.

Bajo este enfoque, el régimen dominicano de la Ley 30-24 forma parte del debate internacional sobre gasto tributario, eficiencia recaudatoria y responsabilidad fiscal.

2.4. La teoría institucional de la modernización aduanera

La teoría institucional aplicada al comercio exterior sostiene que la eficiencia aduanera depende de la capacidad del Estado para articular regulación, tecnología

y gobernanza. Pelechá Zozaya (2018) argumenta que la modernización aduanera implica una transformación estructural basada en la automatización, la gestión de riesgo, la simplificación normativa y la interoperabilidad entre organismos.

El WCO (2022) y el BID (2020) refuerzan este enfoque afirmando que la modernización aduanera es condición necesaria para el desarrollo de plataformas logísticas, la atracción de inversión extranjera y la competitividad portuaria y aeroportuaria.

Esta doctrina resulta central para el análisis de la Ley 30-24 y su complementariedad con la Ley 168-21 de Aduanas.

2.5. Teoría del gasto tributario y sostenibilidad fiscal

La literatura sobre gasto tributario sostiene que los incentivos fiscales deben ser evaluados bajo criterios de costo-beneficio, eficiencia recaudatoria y equilibrio presupuestario. La OCDE (2013) y Ahmad & Tanzi (2002) afirman que la sostenibilidad fiscal de un régimen tributario depende de su capacidad para generar recursos de manera estable y evitar erosión tributaria.

En esta corriente doctrinal, los incentivos deben justificarse a partir de su impacto real en inversión, empleo y competitividad. Esta perspectiva permite evaluar si las exenciones previstas por la Ley 30-24 son compatibles con la estabilidad de las finanzas públicas dominicanas.

2.6. La teoría del desarrollo económico aplicado a plataformas logísticas

La CEPAL (2018) y el Banco Interamericano de Desarrollo (2020) sostienen que las plataformas logísticas pueden convertirse en motores de transformación estructural, diversificación productiva y encadenamientos industriales. La teoría del desarrollo económico aplicada al comercio exterior plantea que los hubs logísticos fortalecen las exportaciones, la manufactura y la inversión, siempre que exista un marco regulatorio coherente y sostenible.

Esta corriente teórica permite evaluar si el modelo dominicano contribuye realmente al desarrollo económico y no solo a la facilitación del comercio.

3. Definición de términos básicos aplicados al tema

1. **Régimen aduanero-tributario especial:** marco normativo que regula operaciones logísticas y fiscales bajo reglas diferenciadas respecto del régimen común, con incentivos y obligaciones específicas (Galera Rodrigo, 2017; Ley 30-24).
2. **Hub logístico:** plataforma física, tecnológica y normativa que concentra servicios de transporte, distribución, valor agregado y comercio exterior para reducir costos y tiempos de operación (Rodrigue, 2016).
3. **Facilitación del comercio:** conjunto de medidas orientadas a simplificar, automatizar y transparentar los procedimientos aduaneros y logísticos (OMC, 2015).
4. **Incentivos fiscales:** beneficios, exenciones o regímenes especiales otorgados para estimular inversión o actividad económica bajo criterios de política pública (OCDE, 2015).
5. **Sostenibilidad fiscal:** capacidad del Estado para mantener su política tributaria sin comprometer la estabilidad financiera ni el equilibrio presupuestario (Ahmad & Tanzi, 2002).
6. **Modernización aduanera:** proceso de transformación institucional basado en automatización, control de riesgo, digitalización y gobernanza (Pelechá Zozaya, 2018; Ley 168-21).

OBJETIVOS

1. Objetivo general.

Analizar el régimen jurídico-tributario establecido por la Ley 30-24 y su apoyo en la Ley 168-21 de Aduanas, para evaluar su impacto en la modernización aduanera, la sostenibilidad fiscal y el desarrollo económico de la República Dominicana como Hub Logístico del Caribe.

2. Objetivos específicos.

1. Investigar los fundamentos jurídicos, económicos e institucionales del régimen especial de centros logísticos creado por la Ley 30-24 y su relación estructural con el modelo de modernización aduanera previsto en la Ley 168-21.
2. Identificar los incentivos fiscales, aduaneros y tributarios previstos en la Ley 30-24, evaluando su conformidad con los principios de sostenibilidad fiscal, responsabilidad financiera y seguridad jurídica.
3. Analizar la capacidad operativa e institucional de los organismos responsables de la implementación del régimen (DGA, DGII, MICM y Ministerio de Hacienda), así como los desafíos derivados de la ausencia del reglamento de aplicación.
4. Evaluar la compatibilidad del régimen jurídico-tributario de la Ley 30-24 con los compromisos internacionales asumidos por la República Dominicana en materia de comercio exterior, facilitación del comercio y competencia fiscal.
5. Determinar el impacto del régimen de centros logísticos sobre la competitividad, la atracción de inversiones y el desarrollo económico nacional, con miras a proponer medidas de mejora normativa e institucional que fortalezcan la consolidación de la República Dominicana como Hub Logístico del Caribe.

METODOLOGÍA.

La presente investigación es de naturaleza **cualitativa, jurídica-documental y analítica**, orientada a examinar el régimen jurídico-tributario establecido por la Ley 30-24 desde la perspectiva de la modernización aduanera, la sostenibilidad fiscal y el desarrollo económico de la República Dominicana. El objetivo central de este enfoque es comprender los elementos normativos, institucionales y fiscales que configuran el modelo dominicano de hubs logísticos, así como sus implicaciones en el marco del comercio internacional.

Este enfoque resulta idóneo porque el fenómeno objeto de estudio involucra la interacción de múltiples dimensiones: la evolución normativa, la política fiscal, la doctrina tributaria e instrumentos regulatorios internacionales como los estándares de la OMC, OMA y la OCDE. El análisis cualitativo permite considerar estos elementos desde su complejidad jurídica y económica, así como la interpretación doctrinal y normativa comparada del régimen aduanero-tributario.

Según Sampieri (2006), el enfoque cualitativo se basa en un proceso inductivo cuyo propósito es **comprender fenómenos desde su contexto**, privilegiando la interpretación, la construcción conceptual y la valoración normativa frente a la medición estadística. Este tipo de investigación permite analizar documentos legales, políticas públicas, textos doctrinales y experiencias comparadas, buscando patrones, relaciones y significados.

De este modo, la investigación no pretende manipular variables cuantificables ni obtener resultados estadísticos, sino profundizar en la comprensión del fenómeno jurídico-tributario que supone la Ley 30-24 en el contexto de la modernización aduanera dominicana. El análisis se sustenta en fuentes normativas, doctrina especializada, informes institucionales, experiencias regionales y literatura académica sobre comercio exterior y regímenes fiscales especiales.

2. Métodos

2.1. Método analítico

Este trabajo utiliza el método analítico para descomponer el objeto de estudio —la Ley 30-24 y su régimen aduanero-tributario— en sus elementos esenciales: incentivos fiscales, competencias institucionales, regulación aduanera, impacto económico y articulación normativa. Según Cutipa (2023), el método analítico permite examinar cada componente por separado con el fin de comprender el fenómeno en su totalidad. Este método es pertinente para identificar fortalezas, vacíos jurídicos, tensiones normativas y desafíos en la implementación del régimen especial.

2.2. Método inductivo

El método inductivo se aplica para desarrollar conclusiones generales a partir del examen de casos específicos, documentos normativos, experiencias comparadas y prácticas institucionales de países como Panamá, México y Colombia. De acuerdo con Cutipa (2023), el método inductivo permite formular hipótesis o conclusiones a partir de la observación del fenómeno jurídico, doctrinal y operativo. Este método resulta apropiado para construir una comprensión general del impacto fiscal y aduanero del régimen dominicano a partir de evidencia concreta y análisis normativo.

2.3. Método comparativo

La investigación incorpora el método comparativo al analizar la experiencia normativa e institucional de modelos regionales de hubs logísticos, especialmente Panamá, México y Colombia. Este método —según Cutipa (2023)— permite examinar las similitudes y diferencias del régimen dominicano respecto de otros marcos regulatorios que han logrado consolidar plataformas logísticas exitosas. Su aplicación permite identificar buenas prácticas, riesgos fiscales, soluciones institucionales y elementos transferibles al contexto dominicano.

BIBLIOGRAFÍA.

De cara a la metodología:

Cutipa, G. (2023, enero 4). *Tipos de métodos de investigación: diferencias y ejemplos*. Investigación científica, tesis, proyectos de grado. <https://guidocutipa.blog.bo/investigacion/tipos-de-metodos-de-investigacion-diferencias-y-ejemplos/>

Hernández-Sampieri, R., & Torres, C. P. (2023). *Metodología de la investigación*. México: McGraw-Hill

Nickson, A. (2023). *Decentralization in Latin America after 40 years: Work in progress; A commentary essay*. *Public Organization Review*, 23(5), 1017–1034. <https://doi.org/10.1007/s11115-023-00739-9>

República Dominicana. (2015). *Constitución de la República Dominicana* (G.O.10805 del 10 jul.) <https://www.presidencia.gob.do/sites/default/files/statics/transparencia/base-legal/Constitucion-de-la-Republica-Dominicana-2015-actualizada.pdf>

De cara a la investigación;

República Dominicana. (1992). *Ley núm. 11-92 que aprueba el Código Tributario de la República Dominicana* (16 may.).

Balassa, B. (2011). *Teoría de la integración económica*. Fondo de Cultura Económica.

Delgado Paredes, M. (2020). *Derecho Aduanero y Comercio Exterior*. Tirant lo Blanch.

Galera Rodrigo, J. (2017). *Manual de Derecho Aduanero*. Marcial Pons.

González, M. (2019). *Régimen jurídico de los incentivos fiscales y el desarrollo económico*. Thomson Reuters.

Meilán Gil, J. L. (2022). *El Derecho Aduanero en clave de modernización y facilitación del comercio*. Editorial Civitas.

Pelechá Zozaya, J. (2018). *Facilitación del comercio y administración aduanera moderna*. Aranzadi.

INTRODUCCIÓN.

El comercio internacional y la logística han experimentado, en las últimas décadas, transformaciones profundas como consecuencia de la globalización económica, la digitalización de los procesos productivos y la reconfiguración de las cadenas globales de suministro. En este contexto, los Estados han debido adaptar sus marcos jurídicos e institucionales para responder a exigencias cada vez más complejas en materia de facilitación del comercio, seguridad aduanera, competitividad fiscal y atracción de inversiones. La República Dominicana no ha sido ajena a estas dinámicas y, en respuesta a ellas, ha emprendido un proceso sostenido de modernización de su sistema aduanero y de redefinición de su política logística y tributaria.

Este proceso de transformación normativa e institucional encuentra dos hitos fundamentales en la promulgación de la **Ley núm. 168-21 de Aduanas** y, posteriormente, de la **Ley núm. 30-24 sobre Centros Logísticos y Operadores Logísticos**. La primera introduce un modelo aduanero alineado con los estándares internacionales de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y la Organización Mundial del Comercio (OMC), basado en la facilitación del comercio, la gestión de riesgos, la digitalización y el control posterior. La segunda, por su parte, consolida una visión estratégica que reconoce la logística como un sector clave para el desarrollo económico, al establecer un régimen jurídico-tributario especial destinado a promover la inversión, la eficiencia operativa y la inserción del país en las cadenas regionales y globales de valor.

No obstante, la adopción de estos marcos normativos plantea desafíos que trascienden el ámbito estrictamente administrativo. La coexistencia de objetivos como la facilitación del comercio exterior, la sostenibilidad fiscal, la seguridad jurídica y la seguridad aduanera genera tensiones estructurales que requieren un análisis jurídico, económico e institucional integral. En particular, la implementación del régimen de Centros Logísticos ha puesto de relieve interrogantes relevantes en torno al alcance de los incentivos fiscales, los riesgos de erosión tributaria, la coordinación interinstitucional y la compatibilidad del modelo con los compromisos

internacionales asumidos por la República Dominicana en materia de comercio, transparencia y competencia fiscal.

En este marco, la presente investigación se estructura en **tres capítulos interrelacionados**, que abordan de manera progresiva los fundamentos teóricos, el diseño normativo y los efectos prácticos del régimen jurídico-tributario de los Centros Logísticos. El **Capítulo I** examina los antecedentes históricos y conceptuales del comercio y la logística internacional, así como la evolución del marco aduanero y logístico dominicano, incorporando las principales categorías analíticas del estudio y el marco jurídico-internacional de referencia. Este primer capítulo permite situar el fenómeno de los hubs logísticos dentro de las corrientes doctrinales del Derecho Aduanero moderno y de la teoría económica de la integración y las cadenas de suministro.

El **Capítulo II** se centra en el análisis jurídico-tributario del régimen establecido por la Ley 30-24 y su articulación con la Ley 168-21 de Aduanas. En este apartado se examina la naturaleza y alcance del régimen especial, las nuevas categorías jurídicas introducidas, los incentivos y beneficios fiscales previstos, así como los mecanismos de control, responsabilidad y seguridad jurídica aplicables a los operadores. Asimismo, se evalúa el impacto del régimen en la modernización aduanera, particularmente en términos de digitalización, trazabilidad, automatización y gestión de riesgos, destacando el papel estratégico de la Dirección General de Aduanas como ente rector del sistema.

Por su parte, el **Capítulo III** aborda el impacto fiscal, económico y logístico del régimen de Centros Logísticos, analizando sus efectos sobre la sostenibilidad fiscal, la recaudación, la competitividad del comercio exterior, la atracción de inversión extranjera y el desarrollo sectorial. Este capítulo incorpora una evaluación crítica de los riesgos de erosión tributaria y gasto fiscal, así como del potencial del régimen para generar empleo, infraestructura, servicios y encadenamientos productivos. De manera especial, se analizan las sinergias entre los Centros Logísticos, las zonas francas y la infraestructura portuaria y aeroportuaria, como elementos determinantes para la consolidación de un ecosistema logístico integrado.

En conjunto, estos tres capítulos permiten evaluar si el régimen jurídico-tributario de la Ley 30-24 constituye un instrumento eficaz y coherente para posicionar a la República Dominicana como **Hub Logístico del Caribe**, dentro de un modelo de desarrollo económico sostenible y fiscalmente responsable. La investigación no se limita a una interpretación normativa del marco legal vigente, sino que propone una lectura crítica de su implementación, identificando fortalezas, vacíos y oportunidades de mejora, con el propósito de aportar insumos técnicos y académicos útiles para la formulación de políticas públicas, la modernización institucional y el debate nacional sobre incentivos fiscales y comercio exterior.

CAPITULO I: Historia y evaluación, Jurídicos y Económicos del Hub Logístico y del Régimen Aduanero-Tributario en la República Dominicana.

1.1 Nacimiento del comercio y la logística internacional.

El comercio internacional tiene su origen en la necesidad de las sociedades humanas de intercambiar bienes más allá de sus límites territoriales inmediatos, como consecuencia de la desigual distribución de recursos y de la progresiva especialización productiva. En las primeras etapas de la organización social, el intercambio se realizaba mediante formas elementales de trueque, las cuales permitieron la circulación de bienes entre comunidades cercanas y sentaron las bases de un comercio incipiente.

Con el desarrollo de las civilizaciones antiguas, el comercio adquirió un carácter más estructurado y regular. En regiones como Mesopotamia y Egipto, la existencia de rutas fluviales facilitó el transporte de mercancías, favoreciendo el intercambio de productos agrícolas, metales y bienes manufacturados. En este contexto, comenzaron a surgir prácticas normativas destinadas a ordenar las transacciones, lo que evidencia una temprana preocupación por la seguridad y la estabilidad del intercambio comercial.

Durante la Antigüedad clásica, el comercio se expandió notablemente gracias al dominio de las rutas marítimas, especialmente en el Mediterráneo. Las ciudades-Estado y, posteriormente, el Imperio romano, impulsaron el comercio como instrumento de integración económica y de fortalecimiento político. En este período, el Estado asumió un rol más activo en la regulación del comercio exterior, estableciendo gravámenes, controles y mecanismos de supervisión que prefiguraron las primeras formas de fiscalidad y control aduanero.

En la Edad Media, el comercio internacional experimentó una transformación significativa con el auge de las ciudades mercantiles y la consolidación de rutas comerciales terrestres y marítimas que conectaban Europa, Asia y África. Las ferias comerciales y los mercados permanentes contribuyeron a la expansión del

intercambio, mientras que las autoridades locales y los Estados comenzaron a sistematizar el cobro de derechos y tributos sobre las mercancías, reforzando la dimensión jurídica del comercio internacional.

La Edad Moderna marcó la expansión global del comercio con la apertura de nuevas rutas oceánicas y el establecimiento de intercambios intercontinentales. Este proceso intensificó la intervención estatal en el comercio exterior, tanto con fines económicos como fiscales, y consolidó la idea del comercio internacional como un fenómeno estratégico para el desarrollo de las naciones.

La logística internacional surge como respuesta a la necesidad de organizar y optimizar el movimiento de mercancías en contextos de intercambio cada vez más complejos. En sus primeras manifestaciones, la logística se desarrolló de forma empírica, centrada en el transporte, el almacenamiento y la protección de los bienes durante su traslado. Aunque no existía una conceptualización formal, estas actividades resultaban esenciales para garantizar la continuidad del comercio.

En las civilizaciones antiguas, la logística estuvo estrechamente vinculada al comercio marítimo y fluvial, así como a la planificación de rutas terrestres. La construcción de puertos, caminos y almacenes evidenció una creciente preocupación por la eficiencia del transporte y la conservación de las mercancías. Estas prácticas permitieron ampliar el alcance geográfico del comercio y reducir los riesgos asociados al traslado de bienes.

Durante la Edad Media, el desarrollo de redes comerciales más extensas impulsó la necesidad de sistemas logísticos más organizados. Los comerciantes comenzaron a coordinar rutas, tiempos y medios de transporte, mientras que las autoridades establecieron puntos de control y espacios de almacenamiento que facilitaron la circulación de mercancías. En este período, la logística se consolidó como una actividad complementaria indispensable para el comercio internacional.

La Edad Moderna introdujo una mayor complejidad logística, derivada de los intercambios intercontinentales y de la necesidad de gestionar largos trayectos marítimos. El almacenamiento prolongado, la planificación de inventarios y la

coordinación entre distintos puntos de origen y destino se convirtieron en elementos esenciales para la viabilidad del comercio global.

Con la Revolución Industrial, la logística experimentó una transformación profunda. La incorporación de nuevas tecnologías, el desarrollo del ferrocarril y la modernización del transporte marítimo incrementaron la eficiencia y la velocidad de los flujos comerciales. A partir de este momento, la logística dejó de ser una actividad meramente operativa para convertirse en un componente estratégico de la economía, orientado a la reducción de costos y a la mejora de la competitividad.

La evolución histórica del comercio internacional y de la logística evidencia una relación de interdependencia creciente entre ambos fenómenos. Mientras el comercio generó la necesidad de intercambiar bienes a mayor escala, la logística proporcionó los medios técnicos y organizativos para hacer posible dicho intercambio de manera eficiente y segura.

Esta convergencia dio lugar a la consolidación de sistemas integrados de comercio y logística, en los que el transporte, el almacenamiento, la distribución y la regulación estatal se articulan como partes de un mismo proceso. La intervención del Estado, a través de normas fiscales, aduaneras y administrativas, se convirtió en un elemento clave para ordenar los flujos comerciales y garantizar la seguridad jurídica de los operadores.

En la actualidad, esta interrelación se manifiesta en modelos avanzados de facilitación del comercio y en el desarrollo de hubs logísticos, donde la eficiencia logística y la regulación aduanera moderna actúan como factores determinantes de la competitividad internacional. Comprender el nacimiento y la evolución conjunta del comercio y la logística internacional resulta, por tanto, indispensable para analizar los regímenes aduanero-tributarios contemporáneos y su impacto en el desarrollo económico de los Estados.

1.1.1 Globalización, cadenas de suministro y nearshoring.

La globalización ha redefinido de manera estructural la organización del comercio internacional, transformando los procesos productivos y los flujos de bienes en sistemas cada vez más fragmentados y transnacionales. Lejos de limitarse a la apertura de mercados, la globalización ha propiciado la deslocalización de etapas productivas, dando lugar a cadenas de suministro globales en las que intervienen múltiples jurisdicciones, actores económicos y marcos regulatorios. En este contexto, la logística y la regulación aduanero-tributaria adquieren una función estratégica para garantizar la continuidad, eficiencia y previsibilidad de los intercambios.

Las cadenas de suministro globales se caracterizan por la distribución geográfica de las fases de producción, transformación y distribución de bienes, lo que implica una intensificación del comercio intermedio y un aumento significativo del tránsito transfronterizo de mercancías. Esta fragmentación productiva ha incrementado la dependencia de infraestructuras logísticas eficientes y de administraciones aduaneras capaces de facilitar el comercio sin menoscabar las funciones de control y recaudación. En consecuencia, la competitividad de los Estados ya no depende únicamente de sus costos productivos, sino también de la calidad de sus marcos normativos, de la seguridad jurídica ofrecida a los operadores y de la eficiencia de sus sistemas logísticos y aduaneros.

Sin embargo, la evolución reciente del comercio internacional ha puesto de manifiesto las vulnerabilidades inherentes a las cadenas de suministro excesivamente extendidas. Crisis sanitarias, tensiones geopolíticas y disrupciones logísticas han evidenciado los riesgos asociados a la concentración de procesos productivos en regiones distantes, lo que ha impulsado una revisión de las estrategias empresariales y de las políticas públicas vinculadas al comercio exterior. En este escenario emerge el nearshoring como una respuesta estratégica orientada a la relocalización parcial de actividades productivas en territorios geográficamente más cercanos a los mercados de consumo.

El nearshoring no implica un abandono de la globalización, sino una reconfiguración de sus dinámicas. A través de esta estrategia, las empresas buscan reducir costos logísticos, minimizar riesgos operativos y fortalecer la resiliencia de sus cadenas de suministro, sin renunciar a los beneficios del comercio internacional. Para los Estados, esta tendencia representa una oportunidad para posicionarse como plataformas logísticas y productivas regionales, siempre que cuenten con un entorno jurídico-institucional favorable, infraestructuras adecuadas y un régimen aduanero-tributario coherente con las exigencias del comercio moderno.

Desde una perspectiva jurídico-económica, el éxito del nearshoring depende en gran medida de la capacidad del Estado para articular políticas de facilitación del comercio, incentivos fiscales compatibles con los compromisos internacionales y sistemas aduaneros modernos orientados a la eficiencia y la transparencia. La Aduana deja de ser concebida exclusivamente como un órgano de control para convertirse en un actor clave en la competitividad nacional, facilitando la inserción del país en cadenas de valor regionales y globales.

En este marco, el desarrollo de hubs logísticos adquiere una relevancia particular, al constituir espacios de convergencia entre comercio, logística y regulación. La globalización, las cadenas de suministro y el nearshoring confluyen así en un modelo en el que la eficiencia logística, la seguridad jurídica y la coordinación institucional se erigen como factores determinantes del desarrollo económico y de la integración competitiva de los Estados en el comercio internacional.

1.1.2. La logística como factor tributario, aduanero y económico

La logística ha dejado de ser una actividad meramente operativa para convertirse en un factor estructural del desarrollo económico y de la política pública, con impactos directos en los ámbitos tributario y aduanero. En el comercio internacional contemporáneo, la eficiencia logística incide de forma determinante en los costos de transacción, en la competitividad de los operadores económicos y en la capacidad del Estado para ejercer sus potestades de control y recaudación.

Desde la perspectiva **tributaria**, la logística influye en la configuración de la base imponible y en la correcta determinación de los tributos vinculados al comercio exterior. Elementos como el transporte internacional, el almacenamiento, la manipulación de mercancías y la trazabilidad de los flujos comerciales afectan directamente la valoración aduanera, el origen de las mercancías y la aplicación de incentivos fiscales. En este sentido, un sistema logístico eficiente contribuye a reducir la informalidad, mejora la transparencia de las operaciones y fortalece la capacidad del Estado para administrar de manera efectiva sus ingresos fiscales.

En el ámbito **aduanero**, la logística se integra de forma directa en los procesos de despacho, control y fiscalización. La evolución hacia modelos de facilitación del comercio ha llevado a que la Aduana incorpore herramientas tecnológicas, gestión de riesgos y esquemas de cooperación con el sector privado, con el objetivo de equilibrar el control con la agilidad operativa. La logística, en este contexto, se convierte en un aliado estratégico de la administración aduanera, permitiendo una gestión más eficiente de los flujos de mercancías sin sacrificar la seguridad ni la función recaudadora.

Desde el punto de vista **económico**, la logística actúa como un factor transversal que conecta la producción, el comercio y el consumo. La reducción de tiempos y costos logísticos impacta positivamente en la competitividad sistémica del país, favorece la atracción de inversión extranjera y facilita la inserción en cadenas de valor regionales y globales. En consecuencia, la logística no solo apoya el comercio, sino que se erige como un instrumento de política económica orientado al crecimiento y al desarrollo sostenible.

En conjunto, la interrelación entre logística, tributación y aduanas evidencia la necesidad de un enfoque integral en el diseño de políticas públicas. La logística moderna exige marcos normativos coherentes, instituciones fortalecidas y una visión estratégica que reconozca su papel como factor clave en la competitividad nacional y en la consolidación de modelos como el Hub Logístico.

1.2. Evolución del marco aduanero y logístico en la República Dominicana

La evolución del marco aduanero y logístico en la República Dominicana debe entenderse como el resultado de un **proceso progresivo de adaptación institucional** frente a las transformaciones del comercio internacional y a las crecientes exigencias de la economía global. En sus etapas iniciales, la regulación aduanera respondió a una lógica predominantemente **fiscalista y de control**, orientada a garantizar la recaudación de ingresos y la protección del mercado interno. Esta concepción, coherente con un contexto de comercio exterior limitado y de menor integración internacional, concebía a la Aduana esencialmente como un órgano de vigilancia fronteriza, con procedimientos rígidos y escasa articulación con los objetivos de competitividad económica.

No obstante, el aumento sostenido del volumen de operaciones comerciales, la diversificación de los flujos de mercancías y la progresiva complejidad de las cadenas de suministro evidenciaron las limitaciones de este modelo tradicional. La acumulación de trámites, la fragmentación institucional y la ausencia de mecanismos ágiles de despacho comenzaron a generar costos logísticos elevados, retrasos operativos y un entorno menos atractivo para la inversión. A ello se sumó la aspiración estratégica del país de posicionarse como **plataforma logística regional**, aprovechando su ubicación geográfica, conectividad marítima y aérea, y su inserción en mercados regionales y globales. Estas circunstancias impulsaron una revisión profunda del enfoque aduanero, orientada a conciliar el ejercicio de las potestades de control y recaudación con la necesidad de facilitar el comercio.

En este contexto, la República Dominicana ha avanzado, especialmente en las últimas décadas, hacia un **modelo aduanero más moderno**, alineado con los principios internacionales de facilitación del comercio, eficiencia administrativa y seguridad jurídica. Esta transición no ha sido meramente normativa, sino también institucional y operativa. La incorporación progresiva de herramientas tecnológicas, la digitalización de los procedimientos, la profesionalización del personal aduanero y la adopción de esquemas de gestión de riesgos reflejan un cambio de paradigma

en la función aduanera, que pasa de un control exhaustivo y generalizado a un control selectivo, basado en información y análisis.

Asimismo, la adecuación del marco normativo a los estándares internacionales ha permitido fortalecer la previsibilidad y la coherencia del régimen aduanero, reduciendo la discrecionalidad y mejorando la confianza de los operadores económicos. No obstante, este proceso se ha desarrollado sin desatender la **función tributaria del Estado**, lo que evidencia un esfuerzo por equilibrar la facilitación del comercio con la sostenibilidad fiscal y la protección del interés público. La Aduana, en este sentido, se configura como un actor clave en la política económica, cuya actuación incide tanto en la recaudación como en la competitividad del país.

La evolución del marco logístico ha estado estrechamente vinculada a este proceso de modernización aduanera. El desarrollo y fortalecimiento de infraestructuras portuarias, aeroportuarias y de zonas económicas especiales ha ampliado la capacidad operativa del país y ha mejorado su conectividad regional e internacional. Paralelamente, la mejora de los procesos regulatorios que inciden en el tránsito de mercancías ha contribuido a reducir fricciones, simplificar trámites y optimizar los tiempos logísticos. Esta convergencia entre aduanas y logística ha permitido sentar las bases de un **modelo integrado**, en el que la eficiencia operativa y la regulación no se conciben como elementos contrapuestos, sino como componentes complementarios de una estrategia de desarrollo económico orientada a la competitividad, la atracción de inversión y la inserción en cadenas de valor regionales y globales.

1.2.1. Antecedentes históricos: del régimen tradicional al modelo logístico

El **régimen aduanero tradicional en la República Dominicana** se estructuró históricamente sobre una concepción normativa centrada en el **control físico de las mercancías** y en la **recaudación de tributos**, respondiendo a una lógica en la que la frontera era entendida principalmente como un espacio de vigilancia y protección fiscal. Este modelo se caracterizó por procedimientos predominantemente manuales, una fuerte presencia del control ex ante y una

limitada utilización de herramientas tecnológicas, así como por una escasa articulación interinstitucional. En dicho contexto, la función aduanera se concebía esencialmente como un mecanismo de afirmación de la soberanía fiscal y de resguardo del mercado interno frente a la competencia externa, lo cual resultaba coherente con escenarios de comercio exterior menos intensos y con una inserción internacional relativamente acotada.

Sin embargo, a medida que el comercio exterior dominicano experimentó un crecimiento sostenido, tanto en volumen como en complejidad, este enfoque comenzó a evidenciar **importantes limitaciones estructurales**. La multiplicación de trámites, la fragmentación de competencias entre distintas entidades públicas y la ausencia de sistemas interoperables generaron ineficiencias operativas que se tradujeron en mayores tiempos de despacho y en un incremento significativo de los costos logísticos. Estas fricciones no solo afectaban la fluidez del comercio, sino que también impactaban negativamente la competitividad del país, al reducir su atractivo como destino de inversión y como plataforma para operaciones de tránsito, distribución y transformación de mercancías.

En este escenario, se hizo evidente que la concepción tradicional de la Aduana resultaba insuficiente para responder a las exigencias de un comercio internacional dinámico y altamente integrado. Las debilidades del modelo —expresadas en retrasos, duplicidad de controles y rigidez procedimental— impulsaron una **transición gradual hacia un enfoque más orientado a la facilitación del comercio y a la eficiencia logística**, en el cual el control no desaparece, pero se redefine. Esta transición implicó reconocer que la función aduanera no podía limitarse a la fiscalización estricta en frontera, sino que debía integrarse de manera más amplia en la cadena logística, incorporando criterios de selectividad, análisis de riesgo y control posterior.

El surgimiento del **modelo logístico** supuso, en consecuencia, un verdadero **cambio de paradigma** en la función aduanera. La Aduana pasó de ser concebida

exclusivamente como un órgano de control a desempeñar un rol más complejo y estratégico como **facilitadora del comercio**, colaborando activamente con los operadores económicos y coordinándose con otros actores institucionales. Este nuevo enfoque se apoyó en la modernización del marco normativo, la adopción progresiva de tecnologías de la información y la implementación de esquemas de gestión de riesgos, orientados a equilibrar la agilidad operativa con la protección del interés fiscal y la seguridad del Estado.

1.2.2. Reglamentos que han aportado a la logística y la modernización institucional

La modernización del marco aduanero y logístico dominicano ha sido impulsada de manera significativa a través de reglamentos y disposiciones administrativas orientadas a fortalecer la institucionalidad y a mejorar la eficiencia de los procesos. Estos instrumentos normativos han permitido operacionalizar los principios de facilitación del comercio, transparencia y control inteligente, adaptando la gestión aduanera a las exigencias de un entorno logístico cada vez más complejo.

Entre los aportes más relevantes se encuentra la regulación orientada a la digitalización de los procedimientos aduaneros, que ha reducido la dependencia del soporte físico y ha mejorado la trazabilidad de las operaciones. La implementación de sistemas electrónicos de declaración, despacho y gestión documental ha permitido optimizar los tiempos de despacho, disminuir los costos operativos y fortalecer los mecanismos de control fiscal y aduanero.

Asimismo, los reglamentos vinculados a la gestión de riesgos y a los programas de operadores confiables han contribuido a segmentar las operaciones según su nivel de riesgo, permitiendo concentrar los esfuerzos de fiscalización en aquellas de mayor impacto potencial. Este enfoque ha fortalecido la capacidad institucional de la Aduana, al tiempo que ha favorecido la fluidez de la cadena logística para los operadores que cumplen con los estándares establecidos.

Otro elemento clave ha sido la regulación orientada a la coordinación interinstitucional y a la simplificación de trámites, lo que ha permitido avanzar hacia esquemas más integrados de control fronterizo. La armonización de procedimientos

entre las entidades públicas con competencia en el comercio exterior ha reducido la duplicidad de controles y ha mejorado la coherencia del marco regulatorio, reforzando la seguridad jurídica y la eficiencia logística.

En conjunto, estos reglamentos han contribuido de manera decisiva a la modernización institucional de la administración aduanera dominicana y a la consolidación de un entorno logístico más competitivo. No obstante, su efectividad depende de una implementación coherente, de la actualización permanente del marco normativo y de la capacidad institucional para adaptarse a los cambios del comercio internacional y de las cadenas de suministro globales.

1.3. Conceptos y categorías fundamentales del estudio

El análisis del Hub Logístico y del régimen aduanero-tributario exige una delimitación conceptual rigurosa, porque se trata de categorías que no operan en un solo plano, sino en una zona de intersección entre economía, derecho e institucionalidad pública. En efecto, términos como “hub logístico”, “facilitación del comercio”, “régimen especial”, “incentivos fiscales” o “competitividad logística” suelen utilizarse en el discurso político, empresarial y técnico con significados variables, lo que puede generar interpretaciones divergentes y, por ende, conclusiones metodológicamente frágiles. Por ello, la precisión conceptual no es un componente accesorio del estudio, sino una condición de validez para el análisis.

Desde una perspectiva jurídica, la delimitación conceptual permite identificar con claridad el objeto normativo que se evalúa: qué instituciones intervienen, cuáles son sus competencias, qué instrumentos legales estructuran el régimen aplicable y qué límites derivan de la Constitución, la legalidad tributaria, la seguridad jurídica y los compromisos internacionales. Sin definiciones claras, el análisis corre el riesgo de confundir categorías distintas —por ejemplo, equiparar un hub logístico con una zona franca, o asimilar un incentivo tributario a una exención aduanera—, lo cual distorsiona el examen de coherencia normativa y dificulta medir impactos reales sobre el sistema tributario y aduanero.

Desde la perspectiva económica, la delimitación conceptual es igualmente determinante porque el hub logístico se justifica, en gran medida, por su promesa de generar eficiencia, atraer inversión, reducir costos de transacción e insertar al país en cadenas regionales y globales de valor. Sin embargo, estos objetivos económicos solo pueden evaluarse adecuadamente si las categorías se definen con precisión: no es lo mismo eficiencia logística (tiempo/costo), que competitividad sistémica (instituciones/infraestructura), que ventajas fiscales (carga tributaria efectiva). En consecuencia, una definición clara evita analizar fenómenos heterogéneos bajo el mismo rótulo y permite construir criterios de evaluación consistentes.

En investigaciones doctorales, la precisión conceptual adquiere una relevancia particular porque el nivel de exigencia metodológica demanda que el marco teórico y conceptual funcione como arquitectura del razonamiento: delimita el campo, determina variables de análisis, orienta la selección de fuentes y habilita la comparación con modelos externos. Además, en temas donde convergen intereses públicos y privados, una delimitación rigurosa evita que el estudio se convierta en una descripción general o en una justificación normativa; por el contrario, permite sostener un enfoque crítico que distinga entre: (i) la narrativa de política pública, (ii) el contenido normativo real y (iii) los efectos económicos y fiscales verificables.

En síntesis, la conceptualización rigurosa del Hub Logístico y del régimen aduanero-tributario no solo previene ambigüedades interpretativas, sino que garantiza la coherencia interna del estudio, fortalece su capacidad explicativa y permite evaluar, con criterios jurídicos y económicos integrados, si el modelo logístico proyectado se sostiene sobre bases normativas consistentes y si resulta compatible con la competitividad, la transparencia y la sostenibilidad fiscal del Estado.

1.3.1. Hub Logístico: definiciones económicas y jurídicas

Desde una **perspectiva económica**, el Hub Logístico puede definirse como un nodo estratégico de concentración y redistribución de flujos comerciales, en el cual convergen actividades de transporte, almacenamiento, transformación y distribución de mercancías. Su función principal es optimizar las cadenas de suministro

mediante economías de escala, reducción de costos logísticos y mejora de la conectividad entre mercados regionales y globales. En este sentido, el Hub Logístico actúa como catalizador del comercio internacional y como elemento clave en la inserción de los países en las cadenas globales de valor.

Desde el **enfoque jurídico**, el Hub Logístico trasciende la noción puramente infraestructural para configurarse como un espacio regulado, sometido a un régimen normativo especial que articula disposiciones aduaneras, tributarias, comerciales y administrativas. Su funcionamiento exige un marco jurídico que garantice seguridad jurídica a los operadores, facilite el comercio y preserve las potestades de control del Estado. En consecuencia, el Hub Logístico se convierte en una categoría jurídica compleja, en la que confluyen normas de derecho público y privado, así como compromisos internacionales asumidos por el Estado.

La interacción entre ambas dimensiones pone de relieve que el Hub Logístico no es únicamente un instrumento de política económica, sino también una construcción jurídico-institucional que requiere coherencia normativa, coordinación interinstitucional y una administración aduanera moderna. Esta dualidad resulta central para evaluar su impacto en el desarrollo económico y en la sostenibilidad del régimen aduanero-tributario.

1.3.2. Incentivos fiscales y tributarios: enfoque doctrinal comparado

Los **incentivos fiscales y tributarios** constituyen uno de los instrumentos más utilizados por los Estados en el diseño de políticas públicas orientadas a **atraer inversión, promover sectores estratégicos y fortalecer la competitividad económica** en un entorno de creciente competencia internacional. En particular, en economías que aspiran a posicionarse como plataformas logísticas o hubs regionales, estos mecanismos adquieren una relevancia especial, en la medida en que buscan compensar desventajas estructurales, reducir costos de operación y generar condiciones atractivas para la localización de actividades vinculadas al comercio exterior.

Desde la **doctrina jurídica**, los incentivos fiscales se conciben como **excepciones al régimen tributario general**, lo que implica que su legitimidad no puede

presumirse, sino que debe justificarse en la consecución de **objetivos de interés público claramente definidos**. Entre estos objetivos se encuentran, de manera recurrente, el impulso al desarrollo económico, la generación de empleo, la atracción de inversión extranjera directa y la dinamización del comercio internacional. No obstante, el carácter excepcional de estos instrumentos exige que su diseño normativo respete principios fundamentales del derecho tributario, tales como la legalidad, la igualdad, la generalidad y la capacidad contributiva, evitando tratamientos discriminatorios injustificados o beneficios desproporcionados.

En el **ámbito comparado**, los incentivos fiscales asociados a la logística y al comercio internacional adoptan diversas modalidades, que incluyen exenciones totales o parciales de tributos, reducciones impositivas temporales, regímenes aduaneros especiales y facilidades administrativas destinadas a simplificar procedimientos. Sin embargo, la experiencia internacional demuestra que la eficacia de estos mecanismos no depende únicamente de su generosidad fiscal, sino fundamentalmente de un **diseño normativo claro, transparente y temporalmente delimitado**. La ausencia de límites precisos, de criterios objetivos de acceso o de mecanismos de evaluación periódica tiende a generar distorsiones económicas, inequidades tributarias y riesgos de captura del beneficio por parte de operadores que no aportan valor agregado significativo.

Desde una **perspectiva crítica**, el análisis comparado pone de relieve que los incentivos fiscales deben evaluarse no solo en función de su capacidad para atraer inversión, sino también a la luz de su **impacto recaudatorio** y de su **compatibilidad con los compromisos internacionales en materia de competencia fiscal y transparencia**. En un contexto marcado por iniciativas internacionales orientadas a combatir la erosión de la base imponible y el traslado artificial de beneficios, los regímenes fiscales especiales están sometidos a un escrutinio creciente, tanto por parte de organismos internacionales como por otros Estados. En este sentido, incentivos mal diseñados pueden generar beneficios económicos de corto plazo, pero comprometer la sostenibilidad fiscal y la reputación internacional del país en el mediano y largo plazo.

En consecuencia, el análisis de los incentivos fiscales aplicables al **Hub Logístico** debe partir de un enfoque equilibrado que armonice los objetivos de **competitividad y atracción de inversión** con la necesidad de **preservar la sostenibilidad del sistema tributario** y garantizar el cumplimiento de los estándares internacionales. Este equilibrio resulta esencial para evitar que los incentivos se conviertan en mecanismos de erosión de la base tributaria o en focos de competencia fiscal perjudicial, y para asegurar que contribuyan efectivamente al desarrollo económico, a la generación de valor agregado y a la inserción competitiva del país en el comercio internacional.

1.4. Marco jurídico-internacional de referencia

El comercio internacional, la logística y los regímenes aduanero-tributarios no se configuran exclusivamente a partir de decisiones soberanas internas, sino que se encuentran **profundamente condicionados por un entramado de normas, principios y estándares internacionales** que orientan y, en muchos casos, delimitan la actuación de los Estados. En un contexto de creciente interdependencia económica, la inserción en los flujos comerciales globales exige la adopción de marcos normativos compatibles con reglas multilaterales y con buenas prácticas internacionalmente aceptadas, cuyo cumplimiento se convierte en un factor determinante de competitividad, previsibilidad y confianza institucional.

Desde esta perspectiva, el derecho aduanero y tributario contemporáneo se ha internacionalizado de manera progresiva, incorporando principios como la **facilitación del comercio**, la **transparencia normativa**, la **no discriminación**, la **proporcionalidad del control** y la **seguridad jurídica de los operadores económicos**. Estos principios, promovidos por organismos internacionales y plasmados en instrumentos multilaterales, influyen directamente en el diseño de los procedimientos aduaneros, en la configuración de los regímenes especiales y en la utilización de incentivos fiscales vinculados al comercio y a la logística. En consecuencia, la autonomía normativa de los Estados se ejerce dentro de un marco de compromisos que buscan garantizar condiciones de competencia leal y evitar prácticas distorsivas en el comercio internacional.

En este contexto, el análisis del **modelo logístico dominicano** no puede realizarse de manera aislada ni limitada al ordenamiento interno. Por el contrario, resulta imprescindible situarlo dentro del **marco jurídico-internacional de referencia**, a fin de evaluar en qué medida sus instituciones, normas y políticas públicas se alinean con los estándares globales que rigen el comercio y la logística. Esta evaluación permite determinar no solo el grado de cumplimiento formal de los compromisos asumidos por el Estado, sino también la coherencia sustantiva del modelo con las mejores prácticas internacionales en materia de gestión aduanera, facilitación del comercio y diseño de regímenes tributarios especiales.

Asimismo, la inserción del análisis en un plano internacional permite identificar **tensiones y desafíos estructurales** propios de los modelos logísticos basados en incentivos y regímenes especiales, particularmente en lo relativo a la competencia fiscal, la erosión de la base tributaria y la transparencia. En la medida en que los hubs logísticos compiten a escala regional y global, su diseño normativo debe equilibrar la atracción de flujos comerciales e inversión con el respeto a los principios de equidad tributaria, sostenibilidad fiscal y cooperación internacional. La alineación con estándares internacionales no constituye, por tanto, una mera formalidad, sino una condición para la legitimidad y viabilidad del modelo en el largo plazo.

1.4.1. Estándares internacionales: OMA, OMC y OCDE

La Organización Mundial de Aduanas (OMA) ha desempeñado un rol determinante en la evolución contemporánea de las administraciones aduaneras, al fungir como el principal organismo técnico especializado en la formulación de estándares orientados a la modernización, armonización y fortalecimiento institucional de las aduanas a nivel global. A través de instrumentos normativos, guías técnicas y modelos de referencia, la OMA ha promovido una transformación progresiva del paradigma aduanero, desplazándolo de un enfoque tradicional, centrado exclusivamente en el control físico y la recaudación, hacia un modelo integral que prioriza la gestión de riesgos, la eficiencia operativa y la facilitación del comercio, sin menoscabar la función fiscal ni la seguridad del Estado.

En este sentido, los principios impulsados por la OMA —como el uso intensivo de tecnologías de la información, la automatización de procesos, la cooperación con el sector privado y la simplificación de procedimientos— configuran un modelo de aduana moderna compatible con entornos logísticos avanzados y con cadenas de suministro altamente dinámicas. La adopción de estos estándares permite a los Estados mejorar la previsibilidad de sus procedimientos aduaneros, reducir costos logísticos y fortalecer la seguridad jurídica de los operadores económicos, elementos esenciales para la consolidación de hubs logísticos competitivos. Asimismo, la OMA ha enfatizado la importancia de la corresponsabilidad del operador, reconociendo que el cumplimiento voluntario y la confianza institucional constituyen pilares fundamentales de una gestión aduanera eficiente.

Por su parte, la Organización Mundial del Comercio (OMC) establece el marco normativo multilateral que rige el comercio internacional, configurando un sistema de reglas destinadas a garantizar la transparencia, la previsibilidad y la no discriminación en las relaciones comerciales entre los Estados. Las disciplinas comerciales promovidas en este ámbito inciden de manera directa en el diseño y aplicación de los regímenes aduaneros y tributarios, particularmente en lo relativo al trato nacional, la cláusula de la nación más favorecida y la reducción de barreras innecesarias al comercio. En este contexto, los compromisos asumidos por los Estados miembros limitan la discrecionalidad normativa y obligan a estructurar los procedimientos aduaneros y los regímenes especiales de forma coherente con los principios del comercio multilateral.

La relevancia de la OMC para el análisis del Hub Logístico radica en que sus normas no solo regulan los aranceles y el acceso a mercados, sino que también inciden en la organización administrativa del comercio exterior, al promover prácticas orientadas a la facilitación del comercio y a la transparencia regulatoria. De este modo, el diseño de regímenes aduaneros y tributarios especiales debe evaluarse a la luz de estos compromisos, evitando configuraciones normativas que puedan ser interpretadas como medidas discriminatorias o restrictivas del comercio internacional.

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), aunque no posee potestad normativa vinculante en sentido estricto, ha adquirido una influencia significativa en la configuración de las políticas fiscales y de gobernanza a nivel global. A través de estudios, recomendaciones y estándares de buenas prácticas, la OCDE ha establecido lineamientos relevantes en materia de transparencia tributaria, competencia fiscal y evaluación de regímenes especiales, que inciden directamente en el diseño de incentivos fiscales asociados a la logística y al comercio internacional. Estos lineamientos buscan prevenir prácticas fiscales perjudiciales, reducir la erosión de la base imponible y promover una competencia fiscal más equitativa entre los Estados.

En el contexto de los hubs logísticos, las recomendaciones de la OCDE resultan particularmente relevantes, ya que estos modelos suelen incorporar regímenes tributarios diferenciados como mecanismos de atracción de inversión y de flujos comerciales. La evaluación de dichos regímenes desde los parámetros de la OCDE permite identificar riesgos asociados a la opacidad, la falta de sustancia económica o la concesión de beneficios fiscales desproporcionados, aspectos que pueden comprometer la sostenibilidad fiscal y la reputación internacional del país. En consecuencia, los estándares de la OCDE actúan como un marco de referencia indispensable para equilibrar competitividad logística, responsabilidad fiscal y cumplimiento de compromisos internacionales.

En conjunto, la OMA, la OMC y la OCDE conforman un entramado institucional internacional que condiciona y orienta el diseño de los regímenes aduaneros y tributarios contemporáneos. La adecuada articulación del modelo logístico dominicano con estos estándares no solo resulta necesaria para garantizar el cumplimiento formal de los compromisos asumidos por el Estado, sino también para fortalecer la legitimidad, coherencia y sostenibilidad del Hub Logístico como estrategia de desarrollo económico. Desde esta perspectiva, el alineamiento con los estándares internacionales se configura como un elemento estructural de la competitividad logística y no como una mera exigencia externa o formal.

1.4.2. Competencia fiscal y transparencia tributaria

La competencia fiscal se ha convertido en uno de los desafíos más complejos en el diseño de regímenes tributarios orientados a la atracción de inversión, particularmente en un contexto de globalización económica y de creciente fragmentación de los procesos productivos a través de cadenas de suministro transnacionales. En este escenario, los Estados compiten no solo mediante ventajas comparativas tradicionales —como infraestructura, ubicación geográfica o capital humano—, sino también a través de incentivos fiscales y facilidades regulatorias que buscan reducir la carga tributaria efectiva de los operadores económicos. Si bien estas estrategias pueden generar beneficios económicos de corto plazo, también entrañan riesgos significativos para la sostenibilidad de los sistemas tributarios nacionales.

En efecto, una competencia fiscal desarticulada o excesivamente agresiva puede derivar en procesos de erosión de la base imponible, desplazamiento artificial de beneficios y adopción de prácticas fiscales perjudiciales, que afectan tanto la recaudación como la equidad del sistema tributario. En el ámbito de los hubs logísticos, estos riesgos se intensifican, dado que las actividades de tránsito, almacenamiento y redistribución de mercancías presentan una alta movilidad y pueden estructurarse de manera flexible desde el punto de vista jurídico y fiscal. En ausencia de criterios claros y de controles adecuados, los incentivos fiscales pueden convertirse en mecanismos de planificación fiscal agresiva, sin generar un aporte real al desarrollo económico ni a la creación de valor agregado local.

Frente a este panorama, la transparencia tributaria se ha consolidado como un principio esencial del orden económico internacional y como un eje central de las reformas fiscales contemporáneas. Los estándares internacionales impulsan la adopción de marcos normativos claros, accesibles y previsibles, así como la eliminación de regímenes opacos o discrecionales que dificulten la supervisión fiscal y la cooperación entre Estados. Asimismo, se promueve el fortalecimiento de los mecanismos de intercambio de información y cooperación administrativa, con el

objetivo de garantizar una competencia fiscal más leal y de reducir los espacios para la evasión y la elusión tributaria.

En este contexto, el análisis del Hub Logístico y de los incentivos fiscales asociados no puede limitarse a la medición de su impacto económico inmediato, como el volumen de inversión atraída o el incremento de los flujos comerciales. Resulta igualmente necesario evaluar su compatibilidad con los principios de transparencia, equidad y responsabilidad fiscal, así como su alineación con los compromisos internacionales asumidos por el Estado. La sostenibilidad del modelo logístico depende, en gran medida, de su capacidad para generar beneficios económicos reales sin comprometer la integridad del sistema tributario ni la confianza de la comunidad internacional.

La adecuada articulación entre competitividad logística y cumplimiento de los estándares internacionales se configura, por tanto, como un elemento clave para la legitimidad y viabilidad del modelo dominicano. Un régimen fiscal competitivo, pero opaco o fiscalmente insostenible, puede producir resultados contraproducentes en el mediano y largo plazo, afectando la reputación del país y limitando su integración en el comercio internacional. Por el contrario, un modelo de Hub Logístico sustentado en reglas claras, incentivos bien delimitados y un firme compromiso con la transparencia tributaria fortalece la confianza institucional, promueve una competencia fiscal responsable y contribuye a un desarrollo económico más equilibrado y sostenible.

CAPÍTULO II: El Régimen Jurídico-Tributario de la Ley 30-24 y su Articulación con la Ley 168-21 de Aduanas.

El proceso de consolidación de la República Dominicana como plataforma logística regional ha requerido una profunda reconfiguración de su marco jurídico-institucional, particularmente en materia aduanera y tributaria. En este contexto, la promulgación de la Ley núm. 168-21, General de Aduanas, y de la Ley núm. 30-24 sobre Centros Logísticos, representa un punto de inflexión en la concepción del comercio exterior, al incorporar de manera expresa los principios de facilitación del comercio, eficiencia administrativa y seguridad jurídica, sin menoscabo de la potestad tributaria del Estado.

El presente capítulo tiene por objeto analizar el régimen jurídico-tributario instaurado por la Ley 30-24, así como su articulación normativa y funcional con la Ley 168-21 de Aduanas, a la luz del Código Tributario dominicano. Se parte de la premisa de que el éxito del modelo de Hub Logístico depende no solo de la infraestructura física o de los incentivos económicos, sino de la coherencia, complementariedad y armonización del sistema normativo que regula las operaciones logísticas y aduaneras.

La Ley 168-21 redefine el papel de la administración aduanera dominicana, superando una visión tradicional centrada exclusivamente en la recaudación fiscal y el control físico de las mercancías. Esta norma introduce un enfoque moderno de gestión aduanera, alineado con estándares internacionales, en el que la Aduana se concibe como un actor estratégico en la facilitación del comercio y en la competitividad del país.

Desde una perspectiva jurídica, la Ley 168-21 establece principios rectores que impactan directamente el régimen tributario aplicable al comercio exterior, tales como la legalidad, la transparencia, la simplificación de procedimientos y la gestión de riesgos. Estos principios no sustituyen la potestad tributaria del Estado, sino que la racionalizan, permitiendo una administración más eficiente de los tributos aduaneros y conexos (República Dominicana, 2021).

Asimismo, la ley refuerza la función fiscal de la Aduana, integrándola de manera sistemática con los demás órganos de la administración tributaria. La determinación de la obligación tributaria aduanera, la valoración en aduana y el control posterior adquieren una dimensión estratégica en el contexto de cadenas logísticas complejas, en las que la trazabilidad y la información oportuna resultan esenciales para la correcta aplicación de los tributos.

El Código Tributario de la República Dominicana, aprobado mediante la Ley núm. 11-92, constituye la base normativa del sistema tributario nacional y resulta plenamente aplicable al ámbito aduanero en cuanto a los principios generales de la obligación tributaria, la determinación de la base imponible y las facultades de fiscalización del Estado.

Desde el punto de vista doctrinal, el tributo aduanero no puede analizarse de forma aislada, sino como parte integrante del sistema tributario general. El Código Tributario establece los principios de legalidad, equidad y capacidad contributiva, los cuales informan también la tributación vinculada al comercio exterior (República Dominicana, 1992). En este sentido, la articulación entre el Código Tributario y la Ley 168-21 resulta indispensable para garantizar coherencia normativa y seguridad jurídica.

La aplicación de incentivos fiscales y regímenes especiales, como los previstos en la Ley 30-24, debe interpretarse de manera armónica con el Código Tributario, evitando vacíos normativos o contradicciones que puedan generar distorsiones económicas o riesgos de elusión. De ahí que la función de la Aduana, en su calidad de administración tributaria especializada, adquiera un rol central en la correcta aplicación y control de estos regímenes.

La Ley 30-24 introduce un régimen jurídico especial orientado a fomentar el desarrollo de los Centros Logísticos y a consolidar el modelo de Hub Logístico dominicano. Este régimen se caracteriza por la incorporación de incentivos fiscales y facilidades aduaneras, diseñados para atraer inversión y dinamizar las actividades de valor agregado vinculadas al comercio internacional.

No obstante, desde una perspectiva jurídico-tributaria, estos incentivos no constituyen una renuncia absoluta a la potestad fiscal del Estado, sino una modulación legítima del poder tributario, condicionada al cumplimiento de requisitos legales y a la consecución de objetivos de desarrollo económico. En este sentido, la Ley 30-24 debe interpretarse de manera sistemática con la Ley 168-21 y el Código Tributario, a fin de asegurar que los beneficios otorgados se encuentren debidamente fiscalizados y alineados con los principios de transparencia y legalidad.

La articulación entre estas normas permite configurar un régimen en el que la Aduana desempeña un rol dual: por un lado, facilita las operaciones logísticas y comerciales; por otro, garantiza la correcta aplicación de los tributos y el control del cumplimiento de las obligaciones fiscales. Esta dualidad resulta esencial para la sostenibilidad del modelo logístico y para evitar que los incentivos fiscales se conviertan en fuentes de erosión de la base tributaria.

La relación entre la Ley 30-24, la Ley 168-21 y el Código Tributario evidencia la necesidad de un enfoque integrado del régimen jurídico-tributario aplicable al comercio exterior. La coherencia normativa no solo fortalece la seguridad jurídica, sino que contribuye a la eficiencia administrativa y a la credibilidad institucional del Estado frente a los operadores económicos.

Desde esta óptica, la articulación normativa se convierte en un elemento clave para evaluar la eficacia del modelo de Hub Logístico dominicano. Un régimen fragmentado o incoherente debilitaría la capacidad del país para competir en un entorno global caracterizado por cadenas de suministro complejas y altos estándares de cumplimiento normativo. Por el contrario, un sistema armónico y bien estructurado refuerza la posición de la República Dominicana como plataforma logística regional y como destino confiable para la inversión.

2.1. Análisis jurídico del régimen aduanero-fiscal de la Ley 30-24

La **Ley núm. 30-24 sobre Centros Logísticos** introduce en el ordenamiento jurídico dominicano un régimen aduanero-fiscal especial que responde a una transformación estructural del comercio internacional y de las políticas públicas orientadas a la competitividad. A diferencia del modelo aduanero-fiscal tradicional, centrado primordialmente en la recaudación y el control físico de las mercancías, esta ley reconoce la **logística como actividad económica estratégica**, capaz de generar valor agregado, atraer inversión y posicionar al país como plataforma regional de servicios logísticos.

Desde una perspectiva jurídica, el régimen instaurado por la Ley 30-24 **no implica una ruptura con el sistema tributario general**, sino una **especialización normativa funcional**, diseñada para atender las particularidades de la actividad logística internacional. Esta especialización se manifiesta en la creación de categorías jurídicas propias, en la configuración de incentivos fiscales condicionados y en la atribución de competencias específicas a la administración aduanera, todo ello dentro de un marco de control y fiscalización estatal reforzado.

El carácter especial del régimen no puede interpretarse como una excepción absoluta a los principios tributarios generales. Por el contrario, la Ley 30-24 se inserta dentro del sistema jurídico-tributario dominicano como un **subsistema regulado**, cuya validez y eficacia dependen de su articulación con la **Ley 168-21, General de Aduanas**, y con el **Código Tributario de la República Dominicana (Ley 11-92)**. Esta articulación normativa es esencial para preservar la coherencia del ordenamiento jurídico, garantizar la seguridad jurídica y evitar distorsiones fiscales.

En términos de **naturaleza jurídica**, el régimen aduanero-fiscal de la Ley 30-24 puede calificarse como un **régimen especial condicionado y finalista**. Es condicionado porque el acceso a sus beneficios está sujeto al cumplimiento estricto de requisitos legales, operativos y de control; y es finalista porque los incentivos que contempla se encuentran orientados a objetivos específicos de política pública, tales como la facilitación del comercio, el desarrollo logístico y la inserción del país en las

cadenas globales de valor. Esta configuración responde a una lógica contemporánea del derecho tributario, en la que los incentivos fiscales se conciben como instrumentos de desarrollo económico y no como privilegios discrecionales.

Desde el punto de vista **material**, el régimen se aplica exclusivamente a determinadas operaciones logísticas vinculadas al comercio exterior, tales como almacenamiento, consolidación, desconsolidación, distribución y otras actividades de valor agregado expresamente autorizadas. Esta delimitación material resulta jurídicamente relevante, ya que evita una aplicación extensiva indebida de los beneficios fiscales y permite a la administración aduanera ejercer un control más preciso sobre las operaciones amparadas por el régimen. Asimismo, contribuye a diferenciar claramente el régimen de los Centros Logísticos de otros esquemas especiales existentes en el ordenamiento dominicano, como las zonas francas, reduciendo el riesgo de superposición normativa.

En cuanto al **alcance subjetivo**, la Ley 30-24 identifica de manera expresa a los sujetos habilitados para operar bajo el régimen, imponiéndoles obligaciones específicas en materia aduanera, tributaria y administrativa. Esta identificación normativa refuerza el principio de responsabilidad del operador, al establecer una relación jurídica clara entre los beneficiarios del régimen y el Estado. Desde una perspectiva fiscal, esta relación permite una mejor trazabilidad de las operaciones y fortalece la capacidad de fiscalización, tanto ex ante como ex post, de la administración aduanera y tributaria.

El análisis del régimen aduanero-fiscal de la Ley 30-24 también exige considerar los **principios que lo informan**, los cuales deben interpretarse de manera sistemática con los principios recogidos en la Ley 168-21 y en el Código Tributario. Entre estos principios destacan la **legalidad tributaria**, la **seguridad jurídica**, la **proporcionalidad**, la **facilitación del comercio** y la **transparencia fiscal**. En particular, el principio de legalidad adquiere una relevancia central, en tanto toda exención o incentivo fiscal debe encontrarse expresamente previsto por la ley y ser objeto de interpretación restrictiva, conforme a los criterios clásicos del derecho tributario.

Desde esta óptica, los beneficios fiscales contemplados en la Ley 30-24 no constituyen una renuncia a la potestad tributaria del Estado, sino una **modulación legítima del poder fiscal**, ejercida en función de objetivos de desarrollo económico. El Estado conserva plenamente sus facultades de verificación, fiscalización y sanción, tanto a través de la administración aduanera como de la administración tributaria, lo que refuerza el carácter controlado del régimen y su compatibilidad con el Código Tributario dominicano.

Finalmente, el régimen aduanero-fiscal de la Ley 30-24 debe entenderse como parte de un proceso más amplio de **modernización institucional**, en el que la Aduana asume un rol estratégico no solo como ente recaudador, sino como facilitador del comercio y garante de la seguridad jurídica. Esta evolución responde a las exigencias de un comercio internacional cada vez más complejo, en el que la eficiencia logística, la trazabilidad y la gestión de riesgos se convierten en elementos esenciales para la competitividad de los Estados.

En síntesis, el análisis jurídico del régimen aduanero-fiscal de la Ley 30-24 revela un modelo normativo que combina incentivos económicos con mecanismos de control, articulado de manera coherente con la Ley 168-21 y el Código Tributario dominicano. Su correcta interpretación y aplicación resultan determinantes para la consolidación del Hub Logístico dominicano y para la sostenibilidad fiscal del Estado, constituyendo uno de los ejes centrales del presente estudio doctoral.

2.1.1. Naturaleza, alcance y principios del régimen especial

La **seguridad jurídica** constituye uno de los pilares fundamentales del régimen establecido por la Ley núm. 30-24 sobre Centros Logísticos, en tanto garantiza la previsibilidad normativa, la estabilidad de las relaciones jurídicas y la confianza legítima de los operadores económicos que participan en actividades logísticas vinculadas al comercio exterior. En un entorno caracterizado por cadenas de suministro complejas y flujos transfronterizos intensivos, la claridad en la definición de derechos, obligaciones y consecuencias jurídicas del incumplimiento resulta indispensable para la competitividad del modelo logístico.

Desde una perspectiva jurídico-tributaria, la seguridad jurídica se manifiesta en la delimitación precisa del **ámbito de aplicación del régimen**, en la identificación clara de los sujetos habilitados y en la determinación expresa de los beneficios fiscales y aduaneros, así como de las condiciones para su acceso y mantenimiento. Esta precisión normativa reduce la discrecionalidad administrativa, limita la arbitrariedad y permite a los operadores planificar sus actividades con un mayor grado de certeza, lo que resulta coherente con los principios de legalidad y tipicidad propios del derecho tributario.

La Ley 30-24 establece un **marco de responsabilidad reforzada del operador**, que constituye uno de los elementos distintivos del régimen. A diferencia de modelos tradicionales en los que la responsabilidad se fragmenta entre múltiples actores, el régimen logístico asigna deberes específicos y diferenciados a los operadores logísticos y a los operadores de centros logísticos, configurándolos como sujetos activos del cumplimiento normativo. Esta responsabilidad se extiende a los ámbitos fiscal, aduanero y administrativo, e incluye obligaciones de registro, conservación de información, colaboración con la autoridad y cumplimiento de estándares operativos.

En el ámbito **fiscal**, la responsabilidad del operador se traduce en el deber de garantizar la correcta determinación de los tributos asociados a las operaciones logísticas, así como en la observancia de las condiciones legales que sustentan los incentivos y exenciones otorgados. Desde esta óptica, los operadores actúan como corresponsables del cumplimiento tributario, lo que refuerza la capacidad de control del Estado y reduce los riesgos de evasión, elusión o uso indebido del régimen especial.

En materia **aduanera**, la responsabilidad reforzada implica la obligación de asegurar la trazabilidad de las mercancías, la veracidad de la información suministrada y la integridad de los procesos logísticos. Este enfoque se alinea con la Ley 168-21 de Aduanas, que promueve un modelo de gestión basado en riesgo y cumplimiento, en el que la confianza otorgada a los operadores se encuentra directamente vinculada a su historial de cumplimiento y a su capacidad de

autorregulación (República Dominicana, 2021). En consecuencia, la responsabilidad del operador no solo tiene un carácter sancionador, sino también preventivo y colaborativo.

Desde el punto de vista **administrativo**, la Ley 30-24 impone a los operadores obligaciones relacionadas con la observancia de las normas técnicas, de seguridad y de control institucional. Estas obligaciones refuerzan la gobernanza del régimen y permiten una supervisión más eficiente por parte de las autoridades competentes, al tiempo que promueven la profesionalización del sector logístico y la adopción de buenas prácticas operativas.

El establecimiento de un marco de responsabilidad reforzada también tiene implicaciones relevantes en términos de **seguridad jurídica institucional**. Al concentrar responsabilidades y definir claramente los deberes de los operadores, la ley facilita la aplicación de mecanismos de control posterior y de gestión de riesgos, reduciendo la necesidad de controles físicos intensivos y permitiendo a la Aduana focalizar sus recursos en operaciones de mayor impacto fiscal o de seguridad. Este enfoque fortalece la eficiencia administrativa y contribuye a la modernización de la función aduanera.

Asimismo, la previsión de consecuencias jurídicas claras frente al incumplimiento—incluyendo sanciones, suspensión de beneficios o pérdida de la habilitación—refuerza el carácter disuasorio del régimen y asegura su credibilidad. Desde una perspectiva constitucional, este esquema resulta compatible con los principios de debido proceso y proporcionalidad, en la medida en que las sanciones se aplican conforme a procedimientos establecidos y con respeto a las garantías del administrado.

En síntesis, la seguridad jurídica y el marco de responsabilidad del operador establecidos por la Ley 30-24 configuran un entorno normativo que equilibra facilitación del comercio y control fiscal. Este equilibrio resulta esencial para la sostenibilidad del régimen logístico y para la confianza de los operadores y de las instituciones públicas, consolidando a la República Dominicana como un espacio

jurídicamente confiable para el desarrollo de actividades logísticas y de comercio internacional.

2.1.2. Nuevas categorías jurídicas:

- **Centros Logísticos**
- **Operadores Logísticos**
- **Operadores de Centros Logísticos**

La Ley núm. 30-24 introduce un conjunto de categorías jurídicas innovadoras que resultan esenciales para la configuración del régimen logístico dominicano, al dotar de precisión normativa a los sujetos y espacios que intervienen en la actividad logística vinculada al comercio exterior. Estas categorías no solo cumplen una función descriptiva, sino que constituyen verdaderos instrumentos de ordenación jurídica, mediante los cuales el legislador delimita competencias, asigna responsabilidades y estructura los mecanismos de control fiscal y aduanero.

Desde una perspectiva sistemática, la creación de estas categorías responde a la necesidad de superar la visión tradicional del comercio exterior, en la que los espacios y actores logísticos carecían de una definición jurídica autónoma. La Ley 30-24 reconoce que la complejidad de las cadenas de suministro contemporáneas exige un marco normativo diferenciado, capaz de integrar la facilitación del comercio con la potestad reguladora y fiscalizadora del Estado.

Centros Logísticos

Los Centros Logísticos se configuran jurídicamente como espacios habilitados para el desarrollo de actividades logísticas vinculadas al comercio exterior, sometidos a un régimen especial de control aduanero y fiscal. No se trata de simples infraestructuras físicas, sino de unidades jurídicas reguladas, en las que confluyen normas de derecho aduanero, tributario, administrativo y, en determinados casos, de derecho comercial y ambiental.

Desde el punto de vista jurídico, la calificación de un espacio como Centro Logístico implica su sujeción a un estatuto normativo específico, que condiciona tanto las operaciones permitidas como los beneficios fiscales y aduaneros aplicables. Esta habilitación legal genera una relación jurídica especial entre el Estado y el centro, caracterizada por un equilibrio entre incentivos económicos y mecanismos de control reforzado.

La creación de esta categoría permite a la administración aduanera ejercer un control más eficiente y segmentado de las operaciones logísticas, al concentrar flujos de mercancías en espacios claramente delimitados y regulados. Asimismo, facilita la trazabilidad de las mercancías, elemento clave para la correcta determinación de la obligación tributaria aduanera y para la gestión de riesgos, conforme a los principios establecidos en la Ley 168-21 de Aduanas.

Desde una perspectiva fiscal, los Centros Logísticos actúan como puntos de referencia normativa, en los que se aplica de manera diferenciada el régimen tributario especial previsto en la Ley 30-24. Esta diferenciación contribuye a la transparencia del sistema y reduce los riesgos de aplicación indebida de incentivos, reforzando la seguridad jurídica tanto para la administración como para los operadores económicos.

Operadores Logísticos

Los Operadores Logísticos constituyen sujetos jurídicos expresamente habilitados para ejecutar actividades logísticas específicas dentro del marco del régimen especial. Su reconocimiento legal implica una transformación relevante en la concepción tradicional del operador de comercio exterior, al atribuirle un papel activo en el cumplimiento normativo y en la gestión de los riesgos fiscales y aduaneros asociados a sus operaciones.

Desde el punto de vista jurídico, la habilitación como Operador Logístico supone la asunción de obligaciones formales, fiscales y aduaneras claramente definidas, tales como el registro de operaciones, la conservación de información, la veracidad de

los datos suministrados y la cooperación con la autoridad competente. Estas obligaciones refuerzan el principio de responsabilidad del operador y consolidan un modelo de cumplimiento basado en la corresponsabilidad.

En el ámbito tributario, los Operadores Logísticos actúan como corresponsables del cumplimiento fiscal, en tanto su actuación incide directamente en la determinación de la base imponible, la aplicación de exenciones y la correcta liquidación de tributos vinculados al comercio exterior. Este enfoque contribuye a fortalecer la capacidad de control del Estado y a reducir los riesgos de evasión o elusión fiscal, especialmente en operaciones complejas o de alto volumen.

Desde la óptica aduanera, el reconocimiento de esta categoría jurídica facilita la implementación de esquemas de gestión de riesgo y control posterior, en los que la confianza otorgada al operador se encuentra condicionada a su historial de cumplimiento y a su capacidad de autorregulación. Este modelo se alinea con los principios de la Ley 168-21, que promueve una aduana moderna, orientada a la facilitación del comercio y al control inteligente.

Operadores de Centros Logísticos

Los Operadores de Centros Logísticos asumen una función de gestión integral del centro, actuando como interlocutores principales frente a la administración aduanera y las demás autoridades competentes. Jurídicamente, esta categoría concentra un conjunto de responsabilidades que trascienden la mera ejecución de actividades logísticas, abarcando aspectos de control, seguridad, cumplimiento normativo y coordinación institucional.

Desde una perspectiva jurídica, la figura del Operador de Centro Logístico constituye un nodo de gobernanza del régimen, al centralizar obligaciones y facilitar la supervisión administrativa. Esta concentración de responsabilidades permite a la administración ejercer un control más eficaz, al contar con un sujeto claramente identificado que responde por el funcionamiento general del centro y por el cumplimiento de las condiciones legales que sustentan el régimen especial.

En el ámbito fiscal y aduanero, el Operador de Centro Logístico asume un deber reforzado de cooperación con la Aduana, incluyendo la implementación de sistemas de control interno, la garantía de la trazabilidad de las mercancías y la observancia de estándares técnicos y de seguridad. Este enfoque refuerza la eficiencia institucional y contribuye a la profesionalización del sector logístico.

Asimismo, la creación de esta categoría jurídica permite avanzar hacia un modelo de corresponsabilidad público-privada, en el que la facilitación del comercio se sustenta en la confianza y el cumplimiento normativo. Desde esta óptica, el Operador de Centro Logístico se convierte en un actor clave para la sostenibilidad del régimen y para la consolidación del Hub Logístico dominicano.

2.1.3. Régimen fiscal: incentivos, exenciones y beneficios

El régimen fiscal previsto en la Ley núm. 30-24 sobre Centros Logísticos se estructura a partir de un conjunto de incentivos, exenciones y beneficios tributarios orientados a reducir los costos asociados a la actividad logística internacional y a mejorar la competitividad del país como plataforma regional de comercio. Estos mecanismos fiscales responden a una lógica de política económica que reconoce la logística como sector estratégico para el desarrollo productivo, la atracción de inversión y la inserción en cadenas globales de valor.

No obstante, desde una perspectiva jurídico-tributaria, dichos incentivos no pueden analizarse de manera aislada ni como privilegios discrecionales, sino como excepciones normativas al régimen tributario general, cuya validez y alcance deben interpretarse de forma restrictiva, expresa y sistemática, conforme a los principios consagrados en el Código Tributario de la República Dominicana. En particular, este cuerpo normativo establece que toda exención o beneficio fiscal debe estar expresamente previsto por ley y responder a un interés público claramente definido (República Dominicana, 1992).

Desde el punto de vista dogmático, los incentivos fiscales previstos en la Ley 30-24 constituyen una modulación legítima del poder tributario del Estado, ejercida dentro de los márgenes constitucionales y legales. No implican una renuncia a la potestad tributaria, sino una reorientación temporal y condicionada del deber de contribuir,

justificada por objetivos superiores de desarrollo económico, eficiencia logística y competitividad internacional. Esta modulación se encuentra alineada con la concepción moderna del derecho tributario, que reconoce la función extrafiscal del tributo como instrumento de política pública.

El diseño del régimen fiscal logístico se caracteriza por su carácter condicionado y finalista. Los beneficios otorgados no operan de manera automática, sino que están sujetos al cumplimiento de requisitos legales, operativos y de control, así como a la habilitación previa de los operadores y centros logísticos. Esta estructura condicionada refuerza la legitimidad del régimen y evita su utilización como mecanismo de evasión, elusión o planificación fiscal agresiva.

Desde la óptica de la administración aduanera, los incentivos fiscales del régimen logístico se encuentran estrechamente vinculados a los procedimientos de control, despacho y fiscalización previstos en la Ley 168-21 de Aduanas. La Aduana conserva plenamente sus facultades de verificación, control posterior y gestión de riesgos, lo que garantiza que los beneficios fiscales se apliquen únicamente a operaciones efectivamente amparadas por el régimen y realizadas conforme a las condiciones legales establecidas (República Dominicana, 2021).

Este control aduanero-fiscal integrado resulta especialmente relevante en el contexto de operaciones logísticas complejas, en las que la correcta determinación de la base imponible, el origen de las mercancías y la aplicación de exenciones requiere altos niveles de trazabilidad y transparencia. En este sentido, la coordinación entre la Aduana y las autoridades tributarias fortalece la eficacia del régimen y contribuye a la protección de la base tributaria nacional.

Desde una perspectiva crítica, el régimen fiscal de la Ley 30-24 plantea el desafío de equilibrar competitividad y sostenibilidad fiscal. Si bien los incentivos pueden generar efectos positivos en términos de inversión y dinamización económica, su aplicación debe ser objeto de evaluación periódica para verificar su impacto real y evitar distorsiones en el sistema tributario. La ausencia de controles efectivos o de criterios claros de evaluación podría convertir estos beneficios en fuentes de erosión de la base imponible, afectando la equidad tributaria.

Asimismo, la interpretación sistemática del régimen exige que los incentivos fiscales se apliquen de manera coherente con los principios de igualdad, generalidad y capacidad contributiva, evitando tratamientos discriminatorios injustificados entre operadores económicos. En este contexto, la función interpretativa de la administración tributaria y aduanera adquiere un rol central para garantizar la correcta aplicación del régimen y preservar la seguridad jurídica.

En definitiva, el régimen fiscal previsto en la Ley 30-24 configura un instrumento jurídico-tributario de desarrollo, que combina incentivos económicos con mecanismos de control y fiscalización reforzados. Su eficacia depende de una interpretación restrictiva y sistemática, de la coordinación institucional entre la Aduana y la administración tributaria, y de una gestión orientada a resultados. Desde esta óptica, los incentivos, exenciones y beneficios fiscales no constituyen una excepción desarticulada del sistema, sino una pieza integrada del régimen jurídico-tributario dominicano, orientada a la consolidación del Hub Logístico y a la sostenibilidad fiscal del Estado.

2.2. Articulación institucional y normativa

La eficacia del régimen jurídico-tributario aplicable a los Centros Logísticos no depende exclusivamente de la existencia de incentivos fiscales o de disposiciones aduaneras especiales, sino de la **coherencia institucional y normativa** que articule de manera armónica las distintas leyes que regulan el comercio exterior. En este sentido, la Ley núm. 30-24 debe analizarse como parte de un sistema normativo integrado, en el que la **Ley 168-21 de Aduanas** y el **Código Tributario de la República Dominicana** desempeñan un papel estructurante.

La articulación institucional y normativa resulta particularmente relevante en contextos logísticos complejos, en los que confluyen múltiples autoridades, operadores y procedimientos. Un régimen fragmentado o contradictorio debilitaría la seguridad jurídica y afectaría la competitividad del modelo logístico. Por el contrario, una adecuada coordinación normativa fortalece la gobernanza del sistema, mejora la eficiencia administrativa y refuerza la confianza de los operadores económicos.

2.2.1. Relación Ley 30-24 – Ley 168-21

La relación entre la **Ley 30-24 sobre Centros Logísticos** y la **Ley 168-21, General de Aduanas**, es de carácter **complementario y sistemático**, no jerárquico ni excluyente. Mientras la Ley 30-24 establece un régimen especial orientado al desarrollo logístico y a la atracción de inversión, la Ley 168-21 constituye el **marco general del derecho aduanero dominicano**, aplicable a todas las operaciones de comercio exterior, incluyendo aquellas realizadas bajo regímenes especiales.

Desde una perspectiva jurídica, la Ley 30-24 no sustituye ni deroga los principios y procedimientos esenciales previstos en la Ley 168-21, sino que los **especializa funcionalmente** para un tipo específico de actividad económica: la logística internacional. En consecuencia, los principios aduaneros generales —legalidad, transparencia, control, facilitación del comercio y gestión de riesgos— continúan siendo plenamente aplicables a los Centros Logísticos y a sus operadores (República Dominicana, 2021).

Esta relación normativa se manifiesta de manera concreta en varios aspectos. En primer lugar, la **administración aduanera conserva su competencia** para el control, la fiscalización y la determinación de la obligación tributaria aduanera en las operaciones realizadas dentro de los Centros Logísticos. En segundo lugar, los procedimientos de despacho, control posterior y aplicación de sanciones se rigen, de manera supletoria o directa, por las disposiciones de la Ley 168-21, salvo en aquellos aspectos expresamente regulados por la Ley 30-24.

Desde el punto de vista institucional, esta articulación refuerza el papel de la Aduana como **eje central del régimen logístico**, evitando la dispersión de competencias y garantizando una aplicación uniforme de la normativa aduanera. Asimismo, permite integrar el régimen de Centros Logísticos dentro de los esquemas de cooperación interinstitucional y de gestión de riesgos previstos en la Ley 168-21, lo que resulta esencial para la eficiencia del control y la facilitación del comercio.

En términos de seguridad jurídica, la relación armónica entre ambas leyes evita vacíos normativos y reduce el riesgo de interpretaciones contradictorias. La Ley 30-24 opera, así, como una norma especial que se inserta de manera coherente en el

sistema aduanero general, fortaleciendo la previsibilidad normativa y la confianza de los operadores.

2.2.2. Seguridad jurídica y marco de responsabilidad del operador

La **seguridad jurídica** constituye uno de los pilares fundamentales del régimen establecido por la Ley 30-24, en tanto garantiza reglas claras, estables y previsibles sobre los derechos, obligaciones y consecuencias jurídicas derivadas de la actividad logística. En el ámbito del comercio internacional, la seguridad jurídica resulta indispensable para la planificación empresarial, la atracción de inversión y la sostenibilidad de los modelos logísticos.

Desde una perspectiva jurídico-tributaria, la seguridad jurídica se materializa en la **definición precisa del alcance del régimen**, en la identificación expresa de los sujetos habilitados y en la determinación clara de los incentivos fiscales y aduaneros, así como de las condiciones para su acceso, mantenimiento y pérdida. Esta claridad normativa limita la discrecionalidad administrativa y refuerza el principio de legalidad, especialmente relevante en materia tributaria.

La Ley 30-24 establece un **marco de responsabilidad reforzada del operador**, que constituye un elemento central del régimen. A diferencia de esquemas tradicionales basados en controles exclusivamente estatales, el régimen logístico atribuye a los operadores un papel activo en el cumplimiento normativo, configurándolos como **corresponsables del control fiscal y aduanero**. Esta responsabilidad se extiende a los ámbitos fiscal, aduanero y administrativo, e incluye obligaciones de registro, trazabilidad, veracidad de la información y cooperación con la autoridad.

En el ámbito **fiscal**, el operador asume el deber de garantizar la correcta aplicación de los incentivos y exenciones previstas en la Ley 30-24, actuando conforme a los principios del Código Tributario dominicano. Desde esta óptica, la responsabilidad del operador refuerza la capacidad de fiscalización del Estado y reduce los riesgos de evasión, elusión o uso indebido del régimen especial (República Dominicana, 1992).

En materia **aduanera**, el marco de responsabilidad se articula con el modelo de gestión basado en riesgo promovido por la Ley 168-21. La confianza otorgada a los operadores se encuentra condicionada a su historial de cumplimiento y a la implementación de mecanismos internos de control. Este enfoque permite a la Aduana concentrar sus recursos en operaciones de mayor riesgo, mejorando la eficiencia institucional sin debilitar el control.

Desde el punto de vista **administrativo**, la responsabilidad reforzada implica la observancia de estándares técnicos, operativos y de seguridad, así como el sometimiento a procesos de supervisión y evaluación periódica. La previsión de consecuencias jurídicas claras frente al incumplimiento —incluyendo sanciones, suspensión de beneficios o revocación de la habilitación— refuerza el carácter disuasorio del régimen y contribuye a su credibilidad.

En conjunto, la seguridad jurídica y el marco de responsabilidad del operador configuran un **equilibrio normativo entre facilitación del comercio y control estatal**, elemento indispensable para la sostenibilidad del régimen de Centros Logísticos. Este equilibrio fortalece la confianza institucional, promueve la profesionalización del sector logístico y consolida a la República Dominicana como un entorno jurídicamente confiable para el desarrollo de actividades logísticas y de comercio internacional.

2.3. Impacto del régimen en la modernización aduanera

El régimen jurídico instaurado por la Ley núm. 30-24 sobre Centros Logísticos tiene un impacto directo y estructural en el proceso de modernización de la administración aduanera dominicana, al introducir nuevas dinámicas de gestión, control y facilitación del comercio exterior. Este impacto no se limita a la creación de incentivos o a la reorganización de espacios logísticos, sino que incide en la forma misma en que la Aduana concibe y ejerce sus funciones, en coherencia con los principios establecidos por la Ley 168-21, General de Aduanas.

Desde una perspectiva institucional, la Ley 30-24 contribuye a consolidar un cambio de paradigma en la función aduanera. La Aduana deja de operar exclusivamente bajo un modelo reactivo, centrado en el control físico y la verificación ex ante de las mercancías, para evolucionar hacia un esquema preventivo, inteligente y basado en riesgo, en el que la información, la trazabilidad y el cumplimiento normativo adquieren un papel central. Este cambio resulta coherente con las exigencias del comercio internacional contemporáneo y con la complejidad creciente de las cadenas de suministro.

El régimen de Centros Logísticos actúa como catalizador de la modernización aduanera, al exigir la implementación de procedimientos más ágiles, transparentes y tecnológicamente avanzados. La concentración de operaciones logísticas en espacios regulados y habilitados permite a la administración aduanera optimizar el uso de sus recursos, focalizar los controles y mejorar la eficiencia del despacho, sin debilitar la función fiscal ni la seguridad del comercio.

Desde el punto de vista jurídico-aduanero, la Ley 30-24 refuerza la aplicación práctica de los principios de facilitación del comercio previstos en la Ley 168-21. La existencia de operadores habilitados y de centros sometidos a control permanente facilita la adopción de mecanismos de control posterior, auditorías selectivas y verificación documental, reduciendo la necesidad de intervenciones físicas generalizadas. Este enfoque contribuye a disminuir tiempos y costos logísticos, al tiempo que fortalece la capacidad de fiscalización del Estado.

En el ámbito tributario, la modernización aduanera impulsada por el régimen logístico se traduce en una mejor administración de los tributos vinculados al comercio exterior. La trazabilidad de las operaciones y la digitalización de los procesos permiten una determinación más precisa de la base imponible, una aplicación más controlada de los incentivos fiscales y una reducción de los riesgos de evasión o elusión. De este modo, la modernización aduanera no implica una relajación del control fiscal, sino una optimización de su ejercicio, en consonancia con los principios del Código Tributario dominicano (República Dominicana, 1992).

Asimismo, el régimen de la Ley 30-24 fortalece la coordinación interinstitucional, elemento esencial de la modernización aduanera. La interacción entre la Aduana y otras autoridades con competencia en materia tributaria, logística y comercial se ve facilitada por la existencia de un marco normativo claro y de sujetos jurídicos definidos, lo que reduce la duplicidad de controles y mejora la coherencia del sistema regulatorio. Esta coordinación resulta clave para avanzar hacia modelos integrados de control fronterizo y ventanilla única.

Desde una perspectiva crítica, el impacto del régimen en la modernización aduanera también plantea desafíos relevantes. La eficacia de este modelo depende de la capacidad institucional de la Aduana para adaptarse a nuevas funciones, invertir en tecnología, capacitar a su personal y desarrollar una cultura organizacional orientada a la gestión de riesgos y al cumplimiento colaborativo. Sin estos elementos, el régimen podría quedar reducido a un esquema formal sin impacto real en la eficiencia y la competitividad.

No obstante, en términos estructurales, la Ley 30-24 representa una oportunidad normativa para profundizar la modernización aduanera dominicana. Al integrar incentivos económicos con control inteligente, corresponsabilidad del operador y uso intensivo de información, el régimen contribuye a la construcción de una Aduana moderna, alineada con estándares internacionales y capaz de responder a las exigencias de un modelo de Hub Logístico regional.

En síntesis, el impacto del régimen de Centros Logísticos en la modernización aduanera se manifiesta en la transformación de los métodos de control, en la optimización de la gestión tributaria y en el fortalecimiento institucional de la Aduana. Este impacto refuerza la idea de que la facilitación del comercio y el control fiscal no son objetivos contrapuestos, sino dimensiones complementarias de una administración aduanera eficiente, moderna y orientada al desarrollo económico.

2.3.1. Digitalización, trazabilidad y gestión de riesgo

La **digitalización de los procesos aduaneros y logísticos**, la **trazabilidad de las operaciones** y la **gestión de riesgo** constituyen ejes centrales del proceso de modernización aduanera impulsado por la Ley núm. 30-24 sobre Centros Logísticos,

en estrecha articulación con los principios y mecanismos previstos en la Ley núm. 168-21, General de Aduanas. Estos elementos no deben analizarse como herramientas meramente técnicas, sino como **instrumentos jurídicos y administrativos** que transforman la forma en que el Estado ejerce su potestad de control y fiscalización en el comercio exterior.

Desde una perspectiva normativa, la Ley 30-24 presupone un entorno logístico **altamente digitalizado**, en el que las operaciones realizadas dentro de los Centros Logísticos y por los operadores habilitados se registran, gestionan y supervisan a través de sistemas electrónicos. Esta exigencia se encuentra alineada con la Ley 168-21, que consagra el uso de tecnologías de la información como principio rector de la gestión aduanera moderna, orientada a la eficiencia, la transparencia y la facilitación del comercio (República Dominicana, 2021).

La **digitalización** permite superar los límites del modelo tradicional basado en trámites presenciales, documentación física y controles manuales, que históricamente generaron ineficiencias, discrecionalidad y mayores costos de cumplimiento. En el régimen de Centros Logísticos, la información electrónica se convierte en el principal insumo para la toma de decisiones administrativas, la determinación de la obligación tributaria aduanera y la aplicación de incentivos fiscales. Desde esta óptica, la digitalización no reduce el control estatal, sino que lo **reconfigura hacia un control basado en información y análisis de datos**.

Un elemento clave de este modelo es la **trazabilidad de las mercancías**, entendida como la capacidad de reconstruir, de manera continua y verificable, el recorrido de los bienes desde su ingreso al territorio aduanero hasta su destino final. La trazabilidad adquiere una dimensión jurídica relevante, ya que incide directamente en la correcta aplicación del régimen fiscal, en la determinación del momento del hecho generador y en la verificación del cumplimiento de las condiciones que sustentan los beneficios otorgados por la Ley 30-24.

En el contexto del régimen logístico, la trazabilidad permite a la administración aduanera y tributaria **distinguir operaciones legítimamente amparadas por el régimen especial de aquellas que no lo están**, reduciendo el riesgo de desvíos,

fraudes o usos indebidos de los incentivos fiscales. Desde el punto de vista del Código Tributario dominicano, esta capacidad de seguimiento refuerza las facultades de fiscalización y control posterior del Estado, sin necesidad de recurrir a mecanismos invasivos o generalizados (República Dominicana, 1992).

La **gestión de riesgo**, por su parte, constituye el elemento que articula la digitalización y la trazabilidad con la función de control aduanero. La Ley 168-21 promueve expresamente un modelo de gestión aduanera basado en riesgo, en el que los recursos de control se asignan de manera selectiva, atendiendo a criterios objetivos como el historial de cumplimiento del operador, la naturaleza de la mercancía y la complejidad de la operación (República Dominicana, 2021). La Ley 30-24 refuerza este enfoque al establecer un régimen de operadores habilitados y centros regulados, que facilita la segmentación de riesgos.

Desde una perspectiva jurídica, la gestión de riesgo implica un **cambio sustancial en la relación entre la Aduana y los operadores**. La intensidad del control deja de ser uniforme y se adapta al nivel de riesgo asociado a cada operación, lo que incentiva el cumplimiento voluntario y la autorregulación. En este esquema, la confianza otorgada a los operadores no es incondicional, sino que se encuentra jurídicamente condicionada al cumplimiento de obligaciones fiscales, aduaneras y administrativas, así como a la veracidad y oportunidad de la información suministrada.

La integración de digitalización, trazabilidad y gestión de riesgo tiene efectos directos sobre la **seguridad jurídica** del régimen. Al basar las decisiones administrativas en información objetiva y procedimientos estandarizados, se reduce la discrecionalidad y se fortalecen los principios de legalidad y previsibilidad. Asimismo, se facilita la defensa de los derechos de los operadores, al existir registros electrónicos que permiten verificar actuaciones y reconstruir los procesos decisorios de la administración.

Desde una óptica crítica, la efectividad de este modelo depende de la **capacidad institucional** para gestionar sistemas tecnológicos complejos, garantizar la interoperabilidad entre plataformas y proteger la integridad de la información. La

ausencia de estos elementos podría generar riesgos de exclusión, fallos en el control o inseguridad jurídica. No obstante, desde el diseño normativo, la Ley 30-24 y la Ley 168-21 sientan las bases para una administración aduanera que ejerce su función de control de manera más inteligente, eficiente y acorde con las exigencias del comercio internacional contemporáneo.

En síntesis, la digitalización, la trazabilidad y la gestión de riesgo constituyen pilares fundamentales del impacto del régimen de Centros Logísticos en la modernización aduanera. Estos elementos permiten compatibilizar facilitación del comercio y control fiscal, fortalecen la capacidad del Estado para administrar los tributos vinculados al comercio exterior y consolidan un modelo aduanero orientado al cumplimiento, la transparencia y la eficiencia institucional.

2.3.2. Automatización, control y facilitación del comercio

La **automatización de los procesos aduaneros y logísticos** constituye uno de los ejes más visibles del impacto del régimen establecido por la **Ley núm. 30-24 sobre Centros Logísticos** en la modernización de la administración aduanera dominicana. Este proceso no se limita a la sustitución de trámites manuales por herramientas tecnológicas, sino que implica una **reconfiguración jurídica y operativa del control aduanero**, orientada a la facilitación del comercio sin menoscabo de la potestad fiscal del Estado.

Desde una perspectiva normativa, la automatización se encuentra estrechamente vinculada a los principios consagrados en la **Ley 168-21, General de Aduanas**, que promueve la utilización de sistemas electrónicos como medio preferente para la gestión de declaraciones, autorizaciones y controles. En el contexto del régimen de Centros Logísticos, la automatización se convierte en una condición estructural para la operatividad del régimen, al permitir la gestión integrada de grandes volúmenes de información y la supervisión continua de las operaciones logísticas (República Dominicana, 2021).

La automatización incide de manera directa en la **función de control aduanero**, al desplazar el énfasis del control físico generalizado hacia un **control inteligente basado en información, análisis y perfiles de riesgo**. Los sistemas automatizados permiten a la administración aduanera cruzar datos en tiempo real, identificar inconsistencias, detectar patrones atípicos y priorizar intervenciones en función del riesgo fiscal o de seguridad. Este enfoque resulta especialmente relevante en el ámbito logístico, donde la velocidad y la frecuencia de las operaciones harían inviable un modelo tradicional de control exhaustivo.

Desde el punto de vista jurídico-tributario, la automatización fortalece la capacidad del Estado para **administrar y proteger la base imponible** asociada al comercio exterior. La existencia de registros electrónicos, trazables y auditables facilita la determinación de la obligación tributaria, la verificación del cumplimiento de las condiciones que sustentan los incentivos fiscales y la realización de controles posteriores conforme a los principios del Código Tributario dominicano (República Dominicana, 1992). En este sentido, la automatización no debilita la fiscalización, sino que la hace más eficiente y focalizada.

La **facilitación del comercio**, como objetivo central del régimen de Centros Logísticos, se ve reforzada por la automatización de los procedimientos. La reducción de tiempos de despacho, la simplificación de trámites y la disminución de la intervención discrecional contribuyen a mejorar la competitividad logística del país y a reducir los costos de cumplimiento para los operadores. Desde una perspectiva jurídica, la facilitación del comercio no debe interpretarse como una flexibilización indebida del control, sino como una **optimización de los procedimientos administrativos**, orientada a garantizar el equilibrio entre eficiencia y legalidad.

El régimen de la Ley 30-24 incorpora un enfoque de **corresponsabilidad público-privada**, en el que la automatización actúa como herramienta de cooperación entre la Aduana y los operadores. La confianza otorgada a los sujetos habilitados se basa en su capacidad de cumplir con estándares tecnológicos, operativos y de transparencia, lo que permite reducir la intervención directa de la administración sin

renunciar a los mecanismos de control. Este modelo refuerza la profesionalización del sector logístico y promueve una cultura de cumplimiento voluntario.

Desde una óptica institucional, la automatización también contribuye a la **transparencia y rendición de cuentas** de la administración aduanera. Los sistemas automatizados reducen los espacios de discrecionalidad, estandarizan los procedimientos y generan trazabilidad de las decisiones administrativas, lo que fortalece la seguridad jurídica y facilita el control interno y externo de la actuación administrativa.

No obstante, el impacto positivo de la automatización en la facilitación del comercio y el control aduanero depende de la **capacidad institucional** para diseñar, implementar y mantener sistemas tecnológicos robustos, interoperables y seguros. La ausencia de estas condiciones podría generar riesgos de fragmentación del sistema, fallas operativas o vulnerabilidades en la protección de la información. Desde esta perspectiva, la automatización debe concebirse como un proceso continuo de mejora, acompañado de inversión en infraestructura, capacitación del personal y actualización normativa.

En síntesis, la automatización de los procesos aduaneros y logísticos, impulsada por el régimen de la Ley 30-24 y articulada con la Ley 168-21, constituye un elemento clave para la facilitación del comercio y la modernización aduanera. Este proceso permite compatibilizar control fiscal y eficiencia operativa, fortalece la seguridad jurídica y posiciona a la República Dominicana como un entorno competitivo y confiable para el desarrollo de actividades logísticas y de comercio internacional.

CAPÍTULO III-Impacto Fiscal, Económico y Logístico del Régimen de Centros Logísticos y su Contribución al Desarrollo Nacional.

3.1. Efectos del régimen en la sostenibilidad y la política fiscal

El análisis de los efectos del régimen de Centros Logísticos sobre la sostenibilidad y la política fiscal constituye un eje central para evaluar la legitimidad y viabilidad del modelo instaurado por la Ley núm. 30-24. En efecto, todo régimen especial que incorpora incentivos, exenciones o tratamientos diferenciados debe ser examinado no solo desde la óptica de la competitividad económica, sino también a la luz de su impacto en la capacidad recaudatoria del Estado, la equidad tributaria y la coherencia del sistema fiscal en su conjunto.

Desde una perspectiva de política fiscal, la Ley 30-24 se inscribe en una lógica de intervención selectiva del poder tributario, orientada a estimular un sector considerado estratégico para el desarrollo nacional. Esta intervención no puede entenderse como una política de reducción indiscriminada de la carga fiscal, sino como una asignación diferenciada de beneficios tributarios, condicionada al logro de objetivos económicos específicos, tales como la atracción de inversión, el incremento del comercio exterior y la generación de valor agregado en actividades logísticas.

No obstante, la sostenibilidad fiscal del régimen depende de su capacidad para compensar, en el mediano y largo plazo, la disminución recaudatoria directa derivada de los incentivos otorgados. Desde esta óptica, la evaluación fiscal del régimen no debe limitarse a un análisis estático de los ingresos dejados de percibir, sino que requiere un enfoque dinámico, que considere los efectos indirectos y multiplicadores asociados al aumento de la actividad económica, la formalización de operaciones y la ampliación de la base imponible.

En este sentido, el régimen de Centros Logísticos puede contribuir a la sostenibilidad fiscal en la medida en que favorezca la formalización de flujos comerciales que, en ausencia de un marco normativo atractivo y controlado, podrían

desarrollarse en esquemas informales o en otras jurisdicciones. La trazabilidad, la digitalización y el control posterior promovidos por la Ley 30-24 y la Ley 168-21 fortalecen la capacidad del Estado para identificar operaciones, verificar el cumplimiento tributario y reducir los márgenes de evasión y elusión fiscal, elementos esenciales para una política fiscal sostenible.

Desde el punto de vista del Código Tributario dominicano, la sostenibilidad del régimen exige una aplicación estricta de los principios de legalidad, generalidad y equidad, en particular en lo relativo a la concesión y mantenimiento de exenciones. Las exenciones previstas en la Ley 30-24, en tanto excepciones al régimen general, deben interpretarse de manera restrictiva y estar sujetas a mecanismos efectivos de control y evaluación periódica (República Dominicana, 1992). La ausencia de estos mecanismos podría generar distorsiones fiscales y afectar la percepción de justicia tributaria.

La política fiscal asociada al régimen logístico también plantea desafíos en términos de neutralidad y competencia tributaria interna. El otorgamiento de beneficios a determinados operadores o actividades debe justificarse en función de su aporte al desarrollo nacional y evitar la creación de asimetrías injustificadas frente a otros sectores económicos. Desde esta perspectiva, la sostenibilidad fiscal del régimen depende de su capacidad para integrarse armónicamente en el sistema tributario, sin erosionar su coherencia ni generar incentivos perversos.

Asimismo, la sostenibilidad fiscal del régimen se encuentra estrechamente vinculada a la capacidad institucional de la administración tributaria y aduanera para ejercer un control efectivo. La coordinación entre la Aduana, conforme a la Ley 168-21, y las autoridades tributarias resulta determinante para asegurar que los incentivos se apliquen exclusivamente a operaciones legítimas y que los beneficios no se extiendan más allá de los supuestos legalmente previstos. Esta coordinación fortalece la gobernanza fiscal y contribuye a la credibilidad del régimen.

Desde una perspectiva crítica, el régimen de Centros Logísticos debe ser objeto de evaluaciones periódicas de impacto fiscal, que permitan medir su contribución real a la recaudación indirecta, al crecimiento económico y a la ampliación de la base

tributaria. La ausencia de métricas claras y de mecanismos de revisión podría comprometer la sostenibilidad del régimen y debilitar su legitimidad social y política. En este sentido, la política fiscal moderna exige no solo incentivos bien diseñados, sino también sistemas de seguimiento y rendición de cuentas.

En síntesis, los efectos del régimen de Centros Logísticos sobre la sostenibilidad y la política fiscal dependen del equilibrio entre incentivos y control, entre competitividad y equidad, y entre objetivos de corto plazo y resultados de largo plazo. La Ley 30-24 ofrece un marco normativo que, articulado con la Ley 168-21 y el Código Tributario dominicano, puede contribuir a una política fiscal orientada al desarrollo, siempre que se aplique con rigor, transparencia y una visión estratégica de sostenibilidad fiscal.

3.1.1. Evaluación del impacto en la recaudación

La evaluación del impacto del régimen de Centros Logísticos en la recaudación tributaria constituye un elemento esencial para determinar la sostenibilidad fiscal y la racionalidad económica de la Ley núm. 30-24. En el ámbito del derecho tributario, la recaudación no puede analizarse únicamente desde una perspectiva cuantitativa inmediata, sino que debe valorarse de manera integral, considerando tanto los efectos directos como los efectos indirectos y dinámicos que el régimen produce sobre la actividad económica y la base imponible.

Desde una óptica estrictamente fiscal, la implementación de incentivos y exenciones genera, en el corto plazo, una reducción potencial de ingresos tributarios directos, en la medida en que determinadas operaciones logísticas quedan total o parcialmente exceptuadas del régimen impositivo general. No obstante, conforme a los principios del Código Tributario dominicano, dicha reducción no puede calificarse automáticamente como una pérdida fiscal, sino como una decisión de política tributaria, adoptada por el legislador en ejercicio legítimo de su potestad normativa, siempre que responda a un interés público claramente definido (República Dominicana, 1992).

En este sentido, la evaluación del impacto recaudatorio del régimen de Centros Logísticos exige distinguir entre recaudación dejada de percibir y recaudación inducida o generada indirectamente. Mientras la primera se refiere a los ingresos que el Estado no percibe como consecuencia directa de las exenciones otorgadas, la segunda comprende los ingresos adicionales derivados del aumento de la actividad económica, la formalización de operaciones, la creación de empleo y la ampliación del comercio exterior. Esta distinción resulta fundamental para evitar análisis fiscales parciales o reduccionistas.

Desde una perspectiva dinámica, el régimen de la Ley 30-24 puede incidir positivamente en la recaudación a través de diversos mecanismos. En primer lugar, el fortalecimiento del sector logístico y el incremento del volumen de operaciones comerciales pueden generar mayores ingresos por tributos no exentos, tales como impuestos sobre la renta empresarial, contribuciones laborales y otros gravámenes indirectos vinculados a actividades complementarias. En segundo lugar, la formalización de flujos logísticos y comerciales, incentivada por un marco normativo atractivo y controlado, contribuye a ensanchar la base tributaria, reduciendo espacios de informalidad.

La Ley 168-21 de Aduanas desempeña un papel clave en este proceso, al reforzar los mecanismos de control, trazabilidad y fiscalización posterior de las operaciones amparadas por regímenes especiales. La mejora en la calidad de la información, la digitalización de los procesos y la gestión de riesgo permiten a la administración aduanera identificar con mayor precisión las operaciones sujetas a tributación y verificar el cumplimiento de las condiciones que sustentan los beneficios fiscales (República Dominicana, 2021). Este enfoque incrementa la eficiencia recaudatoria, aun en contextos de incentivos.

Desde el punto de vista jurídico, la evaluación del impacto en la recaudación también debe considerar el principio de equidad tributaria, en tanto la concesión de beneficios fiscales a determinados operadores puede generar percepciones de trato desigual si no se traduce en beneficios colectivos tangibles. Por ello, la legitimidad recaudatoria del régimen depende de su capacidad para demostrar que los

incentivos otorgados generan retornos fiscales indirectos y contribuyen al financiamiento de las políticas públicas en el mediano y largo plazo.

Asimismo, la evaluación recaudatoria debe incorporar el análisis del costo de administración y control del régimen. Un régimen especial que implique altos costos de fiscalización o que genere riesgos significativos de evasión o elusión podría neutralizar los beneficios recaudatorios esperados. En este sentido, la articulación entre la Ley 30-24 y la Ley 168-21 resulta determinante, al permitir una administración más eficiente del control aduanero y tributario, basada en información, segmentación de riesgos y corresponsabilidad del operador.

Desde una perspectiva crítica, la ausencia de mecanismos institucionalizados de evaluación periódica del impacto recaudatorio podría comprometer la sostenibilidad del régimen. La política fiscal moderna exige instrumentos de seguimiento que permitan medir de forma objetiva la relación entre incentivos otorgados y resultados fiscales obtenidos. Sin estos instrumentos, el régimen corre el riesgo de consolidarse como una excepción permanente, sin evidencia empírica suficiente de su aporte al erario público.

En síntesis, la evaluación del impacto del régimen de Centros Logísticos en la recaudación debe abordarse desde una perspectiva integral y dinámica, que combine el análisis jurídico-tributario con criterios de política fiscal y eficiencia administrativa. La Ley 30-24, articulada con la Ley 168-21 y el Código Tributario dominicano, ofrece un marco normativo que puede favorecer una recaudación sostenible, siempre que los incentivos se apliquen con rigor, se controlen eficazmente y se evalúen de manera continua en función de su contribución real al desarrollo nacional y al fortalecimiento de las finanzas públicas.

3.1.2. Riesgos de erosión tributaria y gasto fiscal.

El análisis del régimen de Centros Logísticos no puede prescindir de una evaluación crítica de los riesgos de erosión tributaria y del gasto fiscal implícito asociado a los incentivos y exenciones previstos en la Ley núm. 30-24. En el ámbito del derecho

tributario moderno, la concesión de beneficios fiscales constituye una manifestación legítima de la potestad normativa del Estado; sin embargo, dicha potestad debe ejercerse dentro de límites que garanticen la sostenibilidad de las finanzas públicas, la equidad tributaria y la coherencia del sistema impositivo.

Desde una perspectiva jurídica, la erosión tributaria puede definirse como la disminución estructural de la base imponible derivada de la aplicación extensiva, indebida o prolongada de regímenes especiales, que terminan debilitando la capacidad recaudatoria del Estado. En el caso del régimen de Centros Logísticos, este riesgo se manifiesta principalmente cuando los incentivos fiscales dejan de operar como instrumentos temporales y condicionados de política económica y se convierten, en la práctica, en beneficios permanentes, desvinculados de una evaluación objetiva de resultados.

El Código Tributario dominicano establece con claridad que las exenciones y beneficios fiscales constituyen excepciones al régimen general y, como tales, deben ser interpretadas de manera restrictiva y aplicadas únicamente en los supuestos expresamente previstos por la ley (República Dominicana, 1992). Desde esta óptica, uno de los principales riesgos del régimen logístico radica en la extensión indebida del ámbito subjetivo o material de los beneficios, ya sea por deficiencias normativas, interpretaciones administrativas laxas o debilidades en los mecanismos de control.

Asimismo, el régimen de la Ley 30-24 puede generar riesgos de planificación fiscal agresiva, en la medida en que operadores económicos busquen reconfigurar artificialmente sus operaciones para encuadrarlas dentro del régimen especial, sin que exista un verdadero aporte logístico o económico al desarrollo nacional. Este tipo de conductas, aunque formalmente amparadas en la ley, pueden producir efectos materiales equivalentes a la evasión o elusión, afectando la equidad y neutralidad del sistema tributario.

Desde la perspectiva del gasto fiscal, los incentivos y exenciones otorgados por la Ley 30-24 representan ingresos que el Estado deja de percibir con el objetivo de alcanzar determinados fines de política pública. En términos jurídicos y económicos, este gasto fiscal debe ser considerado una inversión pública indirecta, cuya

legitimidad depende de su capacidad para generar retornos medibles en forma de crecimiento económico, empleo, formalización y ampliación de la base tributaria. La ausencia de mecanismos de medición y rendición de cuentas puede convertir este gasto en un factor de desequilibrio fiscal.

La Ley 168-21 de Aduanas juega un papel central en la mitigación de estos riesgos, al fortalecer los mecanismos de control, fiscalización posterior y gestión de riesgos en las operaciones de comercio exterior. La trazabilidad de las mercancías, la digitalización de los procesos y la segmentación de operadores según su perfil de cumplimiento permiten reducir las oportunidades de abuso del régimen y detectar desviaciones en el uso de los beneficios fiscales (República Dominicana, 2021). No obstante, la eficacia de estos mecanismos depende de su correcta implementación y de la capacidad institucional de la administración aduanera.

Desde una óptica de política fiscal, el riesgo de erosión tributaria también se vincula a la posible competencia fiscal interna, en la que determinados sectores o actividades reciben tratamientos preferenciales sin una justificación económica suficiente, generando distorsiones en la asignación de recursos. En este contexto, el régimen de Centros Logísticos debe evaluarse en relación con otros regímenes especiales existentes, a fin de evitar superposiciones normativas y desigualdades injustificadas entre contribuyentes.

La mitigación de los riesgos de erosión tributaria y gasto fiscal exige, por tanto, un enfoque integral que combine diseño normativo riguroso, control institucional efectivo y evaluación periódica de resultados. Desde el punto de vista jurídico, ello implica reforzar los requisitos de acceso y permanencia en el régimen, establecer causales claras de pérdida de beneficios y asegurar la aplicación de sanciones proporcionales frente al incumplimiento. Desde el punto de vista económico, requiere mecanismos que permitan medir el retorno fiscal y social de los incentivos otorgados.

En síntesis, el régimen de Centros Logísticos previsto en la Ley 30-24 presenta oportunidades relevantes para el desarrollo económico y la modernización logística, pero también conlleva riesgos inherentes de erosión tributaria y gasto fiscal. La

sostenibilidad del régimen depende de la capacidad del Estado para equilibrar incentivos y control, competitividad y equidad, y desarrollo económico y responsabilidad fiscal. Solo a través de una gestión rigurosa, transparente y evaluable será posible garantizar que los beneficios fiscales concedidos se traduzcan en aportes reales al desarrollo nacional y no en una debilitación estructural de las finanzas públicas.

3.2. Impacto en el comercio exterior y la inversión

El régimen de Centros Logísticos establecido por la Ley núm. 30-24 incide de manera directa en la dinámica del comercio exterior y en la atracción de inversión, al redefinir las condiciones jurídicas, operativas y fiscales bajo las cuales se desarrollan las actividades logísticas vinculadas a los flujos transfronterizos de mercancías. Este impacto debe analizarse desde una perspectiva integral, que considere tanto los efectos inmediatos sobre la facilitación del comercio como los efectos estructurales sobre la competitividad del país como destino de inversión.

Desde el punto de vista del comercio exterior, el régimen logístico contribuye a reducir fricciones normativas y operativas que históricamente han afectado la eficiencia de los intercambios internacionales. La concentración de operaciones en Centros Logísticos regulados, la habilitación de operadores especializados y la aplicación de procedimientos aduaneros más ágiles permiten disminuir tiempos de despacho, costos de transacción e incertidumbre regulatoria. Estos factores inciden positivamente en la capacidad del país para integrarse de manera más eficiente en las cadenas regionales y globales de suministro.

La articulación del régimen de la Ley 30-24 con la Ley 168-21 de Aduanas refuerza este impacto, al consolidar un modelo aduanero orientado a la facilitación del comercio basado en gestión de riesgos, control posterior y uso intensivo de información. Desde una perspectiva jurídica, esta articulación permite que las operaciones logísticas se desarrollen bajo un marco normativo previsible y coherente, elemento esencial para la planificación de operaciones de comercio exterior a mediano y largo plazo (República Dominicana, 2021).

En términos cualitativos, el régimen de Centros Logísticos no solo incrementa el volumen potencial del comercio exterior, sino que modifica su composición, al favorecer actividades de valor agregado como consolidación, desconsolidación, redistribución regional y servicios logísticos avanzados. Este cambio cualitativo resulta relevante desde el punto de vista del desarrollo económico, en la medida en que permite al país avanzar desde un rol meramente transitivo hacia una participación más activa en las cadenas de valor.

Desde la óptica de la inversión, el régimen de la Ley 30-24 actúa como un instrumento de señalización jurídica y económica hacia los inversionistas nacionales y extranjeros. La existencia de un marco legal específico, con reglas claras sobre incentivos, obligaciones y mecanismos de control, reduce el riesgo regulatorio y mejora la percepción de seguridad jurídica, factores determinantes en las decisiones de inversión en sectores intensivos en capital y logística.

La inversión vinculada al régimen de Centros Logísticos no se limita a la infraestructura física, sino que abarca también inversión en tecnología, sistemas de información, capacitación de recursos humanos y desarrollo de servicios especializados. Desde esta perspectiva, el impacto del régimen trasciende la captación de capital y se proyecta sobre la modernización productiva y la transferencia de capacidades al tejido económico nacional.

Asimismo, el régimen logístico puede incidir positivamente en la inversión extranjera directa (IED) orientada a estrategias de *nearshoring* y regionalización de cadenas de suministro. En un contexto internacional marcado por la reconfiguración del comercio global, la República Dominicana puede posicionarse como un nodo logístico atractivo, siempre que el régimen de Centros Logísticos se aplique de manera coherente, transparente y alineada con estándares internacionales. La estabilidad normativa y la eficiencia aduanera resultan, en este sentido, tan relevantes como los incentivos fiscales.

Desde una perspectiva crítica, el impacto del régimen en el comercio exterior y la inversión no es automático ni uniforme. Su eficacia depende de factores institucionales, como la capacidad de la administración aduanera para aplicar el

régimen de manera consistente, la coordinación interinstitucional y la calidad de la infraestructura logística. La ausencia de estos elementos podría limitar el efecto del régimen o concentrar sus beneficios en un número reducido de operadores, sin generar un impacto significativo a nivel sistémico.

Asimismo, desde el punto de vista de la política pública, resulta necesario evaluar si el aumento del comercio exterior y de la inversión inducido por el régimen se traduce efectivamente en encadenamientos productivos locales, generación de empleo y transferencia de conocimiento. De lo contrario, el régimen podría derivar en un modelo de enclave logístico con efectos limitados sobre el desarrollo nacional.

3.2.1. Competitividad y atracción de inversión extranjera

La competitividad de un país como destino de inversión extranjera directa (IED) no depende exclusivamente de factores macroeconómicos o de incentivos fiscales aislados, sino de la calidad integral de su entorno jurídico, institucional y logístico. En este sentido, el régimen de Centros Logísticos establecido por la Ley núm. 30-24 incide de manera directa en la capacidad de la República Dominicana para atraer inversión extranjera orientada al comercio exterior, la logística avanzada y la integración en cadenas regionales y globales de valor.

Desde una perspectiva jurídica, la competitividad se ve fortalecida por la existencia de un marco normativo específico, claro y previsible, que define con precisión los derechos, obligaciones y beneficios aplicables a los inversionistas y operadores logísticos. La Ley 30-24 cumple una función de reducción del riesgo regulatorio, al establecer reglas expresas sobre habilitación, operación, incentivos fiscales y control aduanero, lo que permite a los inversionistas evaluar con mayor certeza la viabilidad y rentabilidad de sus proyectos. Esta previsibilidad normativa constituye un elemento central de la seguridad jurídica, factor determinante en las decisiones de localización de la inversión extranjera.

La articulación del régimen de Centros Logísticos con la Ley 168-21, General de Aduanas, refuerza esta competitividad jurídica al consolidar un modelo aduanero

moderno, orientado a la facilitación del comercio, la gestión de riesgos y el control posterior. Para el inversionista extranjero, la existencia de una aduana eficiente, transparente y tecnológicamente avanzada reduce costos operativos, tiempos de tránsito y contingencias administrativas, elementos que inciden directamente en la competitividad del país frente a otros destinos regionales (República Dominicana, 2021).

Desde el punto de vista económico, el régimen logístico contribuye a mejorar la competitividad sistémica del país al reducir costos logísticos, optimizar flujos comerciales y ampliar la oferta de servicios de valor agregado. Esta mejora no solo beneficia a los operadores directamente instalados en los Centros Logísticos, sino que genera externalidades positivas para otros sectores productivos, fortaleciendo el atractivo del país como plataforma de inversión. En este contexto, la logística se convierte en un factor transversal de competitividad, que influye en decisiones de inversión más allá del sector estrictamente logístico.

La atracción de inversión extranjera bajo el régimen de Centros Logísticos se vincula también con las tendencias globales de reconfiguración de las cadenas de suministro, particularmente las estrategias de *nearshoring* y regionalización productiva. En un entorno internacional marcado por la búsqueda de mayor resiliencia y proximidad a los mercados de consumo, la República Dominicana puede posicionarse como un nodo logístico estratégico, siempre que el régimen ofrezca una combinación equilibrada de incentivos fiscales, eficiencia aduanera y estabilidad institucional. En este sentido, la Ley 30-24 actúa como un instrumento de política pública orientado a capitalizar estas tendencias.

No obstante, desde una perspectiva crítica, la competitividad basada exclusivamente en incentivos fiscales presenta límites estructurales. La experiencia comparada demuestra que la inversión extranjera tiende a ser más sostenible cuando se apoya en ventajas competitivas estructurales, como infraestructura adecuada, capital humano calificado, instituciones sólidas y un marco jurídico confiable. Por ello, el régimen de Centros Logísticos debe entenderse como un

complemento y no como un sustituto de una estrategia integral de desarrollo productivo y logístico.

Asimismo, la atracción de inversión extranjera plantea desafíos en términos de equidad y encadenamientos productivos. Desde la óptica del desarrollo nacional, resulta fundamental que la inversión inducida por el régimen logístico genere efectos de arrastre sobre la economía local, tales como transferencia de tecnología, formación de capital humano y vinculación con proveedores nacionales. La ausencia de estos encadenamientos podría limitar el impacto del régimen a un modelo de enclave, con beneficios concentrados y escasa contribución al desarrollo económico general.

Desde el punto de vista fiscal y regulatorio, la competitividad del régimen también depende de la credibilidad de los mecanismos de control y cumplimiento. La confianza del inversionista se ve reforzada cuando el régimen se aplica de manera consistente, transparente y no discrecional, garantizando igualdad de trato y previsibilidad. En este sentido, la coordinación entre la administración aduanera y las autoridades tributarias resulta esencial para asegurar que los beneficios se otorguen conforme a la ley y que las reglas del juego se mantengan estables en el tiempo.

3.2.2. Incremento de operaciones logísticas internacionales

El régimen de Centros Logísticos previsto en la Ley núm. 30-24 incide de manera directa en el incremento del volumen, la frecuencia y la complejidad de las operaciones logísticas internacionales, al crear un entorno jurídico-operativo que reduce fricciones normativas, optimiza tiempos y costos, y ofrece previsibilidad a los operadores del comercio exterior. Este incremento no debe medirse únicamente en términos cuantitativos (mayor número de operaciones), sino también cualitativos, en cuanto a la diversificación de servicios logísticos y la sofisticación de los flujos gestionados.

Desde una perspectiva jurídica, el aumento de operaciones se explica por la especialización normativa del régimen, que delimita espacios (Centros Logísticos) y sujetos (operadores habilitados) con reglas claras sobre habilitación, control y

beneficios. Esta delimitación reduce la incertidumbre regulatoria y favorece decisiones de localización logística, particularmente para operaciones de consolidación y desconsolidación, redistribución regional, reexpedición y servicios de valor agregado, actividades que multiplican los movimientos transfronterizos sin requerir procesos productivos intensivos en territorio.

La articulación con la Ley 168-21, General de Aduanas, potencia este efecto al consolidar procedimientos basados en gestión de riesgos, control posterior y uso intensivo de información, lo que permite absorber mayores volúmenes operativos sin comprometer el control fiscal ni la seguridad. En términos operativos, la capacidad de procesar información en tiempo real y segmentar operaciones por perfil de riesgo habilita a la Aduana para acompañar el crecimiento del tráfico logístico con eficiencia administrativa, evitando cuellos de botella y costos de congestión.

Desde el punto de vista económico, el incremento de operaciones logísticas internacionales genera economías de escala y efectos de red. A mayor volumen y frecuencia, menor costo unitario por operación y mayor atractivo del nodo logístico para nuevos usuarios. Este círculo virtuoso refuerza la posición del país como plataforma de tránsito y distribución regional, ampliando la demanda por servicios complementarios (almacenaje especializado, *cross-docking*, *fulfillment*, servicios aduaneros y tecnológicos), lo que a su vez estimula inversión y empleo indirectos.

En términos de composición de flujos, el régimen favorece un crecimiento relativo de operaciones intermedias (comercio de bienes en tránsito y redistribución) frente a operaciones finales de importación para consumo interno. Esta característica es consistente con los modelos contemporáneos de *hub & spoke*, donde el valor agregado se genera en la gestión logística más que en la transformación productiva. Jurídicamente, ello exige una aplicación rigurosa de las reglas de trazabilidad y del estatuto fiscal diferenciado para evitar desvíos al mercado interno sin el debido cumplimiento tributario.

El incremento de operaciones también tiene implicaciones relevantes para la gobernanza aduanera y tributaria. Un mayor volumen exige estándares elevados de

cumplimiento por parte de los operadores y capacidad institucional para auditar y verificar ex post. En este sentido, la corresponsabilidad del operador, prevista en la Ley 30-24, y los mecanismos de control posterior de la Ley 168-21 son condiciones necesarias para que el crecimiento operativo no se traduzca en mayores riesgos de evasión, elusión o fraude.

Desde una perspectiva crítica, el aumento de operaciones logísticas internacionales puede generar presiones sobre infraestructura y externalidades (congestión, requerimientos tecnológicos, coordinación interinstitucional) si no se acompaña de inversiones y mejoras continuas. Asimismo, existe el riesgo de que el crecimiento se concentre en pocos actores, limitando la difusión de beneficios. Por ello, el impacto positivo del incremento operativo depende de políticas complementarias que promuevan competencia, interoperabilidad de sistemas y acceso a servicios logísticos para una base más amplia de operadores.

3.3. Desarrollo económico y beneficios sectoriales

El régimen de Centros Logísticos previsto en la **Ley núm. 30-24** proyecta efectos que trascienden el ámbito estrictamente aduanero y fiscal, incidiendo de manera estructural en el **desarrollo económico** y en la generación de **beneficios sectoriales** a lo largo del tejido productivo nacional. A diferencia de enfoques centrados exclusivamente en la recaudación o en la facilitación operativa, el modelo logístico introduce una lógica de **desarrollo transversal**, en la que la logística actúa como plataforma habilitante de múltiples actividades económicas.

Desde una perspectiva macroeconómica, la consolidación de Centros Logísticos contribuye a **diversificar la matriz productiva**, reduciendo la dependencia de sectores tradicionales y fortaleciendo actividades intensivas en servicios, tecnología y capital humano. La logística moderna, entendida como industria de servicios avanzados, genera valor a través de la optimización de flujos, la gestión de información y la integración regional, elementos que incrementan la productividad sistémica de la economía. Este efecto es particularmente relevante para economías abiertas y de tamaño medio, en las que la competitividad depende en gran medida de la eficiencia logística.

En términos **sectoriales**, el régimen produce beneficios diferenciados. El **sector transporte** se ve favorecido por el aumento del volumen y la frecuencia de operaciones, así como por la profesionalización de los servicios asociados. El **sector servicios empresariales** (aduanas, seguros, tecnología, consultoría logística) experimenta una expansión derivada de la mayor complejidad de las operaciones y de la demanda de soluciones especializadas. Asimismo, el **sector inmobiliario e infraestructural** se beneficia de la inversión asociada a la construcción, ampliación y modernización de instalaciones logísticas, con efectos multiplicadores en empleo y encadenamientos locales.

El **impacto en el empleo** constituye otro componente central del desarrollo económico inducido por el régimen. Los Centros Logísticos generan empleo directo en operaciones, gestión y tecnología, así como empleo indirecto en actividades complementarias. A diferencia de modelos intensivos en mano de obra no calificada, la logística avanzada tiende a demandar **perfiles técnicos y profesionales**, incentivando la formación de capital humano y la transferencia de capacidades. Desde una perspectiva de política pública, este aspecto resulta clave para elevar la calidad del empleo y mejorar la inserción laboral en sectores de mayor productividad.

Desde el punto de vista **territorial**, la localización estratégica de Centros Logísticos puede contribuir a **desconcentrar la actividad económica**, promoviendo polos de desarrollo en áreas con conectividad portuaria, aeroportuaria o terrestre. Este efecto territorial, cuando se acompaña de planificación y coordinación interinstitucional, permite reducir asimetrías regionales y potenciar economías locales, integrándolas a circuitos de comercio internacional.

En el ámbito **productivo**, los beneficios sectoriales se manifiestan también a través de **encadenamientos hacia atrás y hacia adelante**. Las empresas productoras y exportadoras se benefician de menores costos logísticos, mayor confiabilidad en los tiempos de entrega y acceso a servicios de valor agregado, lo que mejora su competitividad internacional. A su vez, los proveedores locales de bienes y servicios

encuentran oportunidades de integración en cadenas logísticas más amplias, siempre que existan políticas de articulación y desarrollo de proveedores.

Desde una óptica **jurídico-institucional**, el desarrollo económico asociado al régimen depende de la **calidad de su implementación** y de la coherencia con otras políticas públicas. La articulación con la **Ley 168-21 de Aduanas** resulta determinante para asegurar que el crecimiento sectorial se produzca bajo condiciones de control, trazabilidad y cumplimiento, evitando distorsiones competitivas o riesgos fiscales. De igual modo, la aplicación de los principios del **Código Tributario dominicano** garantiza que los beneficios sectoriales no se traduzcan en inequidades tributarias injustificadas.

No obstante, desde una perspectiva crítica, el desarrollo económico inducido por los Centros Logísticos no es automático ni uniforme. Existe el riesgo de **concentración de beneficios** en determinados actores o sectores, así como la posibilidad de que los efectos multiplicadores sean limitados si no se promueven activamente los encadenamientos productivos y la competencia. Por ello, el régimen requiere políticas complementarias orientadas a la inclusión de pequeñas y medianas empresas, la capacitación laboral y la innovación tecnológica.

En síntesis, el régimen de Centros Logísticos previsto en la Ley 30-24 constituye un **instrumento de desarrollo económico multisectorial**, con capacidad para generar beneficios en transporte, servicios, infraestructura, empleo y competitividad productiva. Su contribución al desarrollo nacional depende de una implementación coherente, de la articulación con el régimen aduanero y tributario general y de una estrategia pública orientada a maximizar los beneficios sectoriales y a distribuirlos de manera equitativa y sostenible en el tiempo.

3.3.1. Efectos en empleo, infraestructura y servicios

El régimen de Centros Logísticos establecido por la **Ley núm. 30-24** genera efectos relevantes en el **empleo**, el **desarrollo de infraestructura** y la expansión de los **servicios asociados al comercio exterior**, configurándose como un instrumento de impacto económico transversal. Estos efectos no se limitan a los operadores directamente beneficiados por el régimen, sino que se proyectan sobre una amplia

gama de actividades complementarias, con implicaciones significativas para el desarrollo nacional.

Desde la perspectiva del **empleo**, los Centros Logísticos actúan como generadores tanto de **empleo directo** como **empleo indirecto**. El empleo directo se concentra en actividades operativas, administrativas, tecnológicas y de gestión logística, que requieren perfiles cada vez más especializados. A diferencia de modelos productivos tradicionales, la logística moderna demanda competencias en gestión de inventarios, análisis de datos, tecnologías de la información, cumplimiento normativo y control aduanero, lo que contribuye a elevar la **calidad del empleo** y a incentivar la formación de capital humano calificado.

El empleo indirecto se manifiesta en sectores conexos como transporte, seguridad, mantenimiento, tecnología, seguros, servicios aduaneros y consultoría especializada. Este efecto multiplicador refuerza los encadenamientos productivos y amplía el impacto del régimen más allá del ámbito estrictamente logístico. Desde una perspectiva de política pública, estos efectos resultan especialmente relevantes para la diversificación del mercado laboral y la creación de oportunidades de empleo formal.

En cuanto a la **infraestructura**, el régimen de Centros Logísticos impulsa inversiones significativas en instalaciones físicas, conectividad y equipamiento. La construcción y modernización de almacenes, plataformas multimodales, sistemas de manejo de carga y tecnología de control generan un impacto directo en el sector de la construcción y en la demanda de servicios especializados. Asimismo, la localización estratégica de los Centros Logísticos incentiva mejoras en la infraestructura de transporte, incluyendo carreteras, accesos portuarios y enlaces aeroportuarios, con efectos positivos para la competitividad territorial.

Desde una perspectiva económica, la inversión en infraestructura logística tiene un **efecto estructurante**, en tanto mejora la eficiencia del sistema de transporte y reduce costos para múltiples sectores productivos. Estos beneficios se extienden más allá de los Centros Logísticos, impactando positivamente en la economía en su conjunto. No obstante, la materialización de estos efectos depende de una

adecuada planificación y coordinación interinstitucional, que asegure la coherencia entre el desarrollo logístico y las políticas de infraestructura nacionales.

El régimen también incide de manera significativa en la expansión y sofisticación de los **servicios logísticos y empresariales**. La mayor complejidad de las operaciones y la exigencia de altos estándares de cumplimiento generan demanda por servicios de valor agregado, tales como soluciones tecnológicas, auditoría logística, gestión de riesgos, seguros especializados y asesoría jurídica y aduanera. Esta expansión de servicios contribuye a la modernización del sector terciario y a la creación de nichos de especialización con alto valor agregado.

Desde el punto de vista **institucional**, los efectos en empleo, infraestructura y servicios se encuentran estrechamente vinculados a la calidad de la implementación del régimen. La articulación con la **Ley 168-21 de Aduanas** y la adopción de procesos digitalizados y basados en gestión de riesgos permiten que el crecimiento del sector se produzca bajo condiciones de control, transparencia y seguridad jurídica. De igual modo, la observancia de los principios del **Código Tributario dominicano** asegura que los beneficios económicos se desarrollen sin menoscabo de la equidad fiscal.

Desde una perspectiva crítica, es necesario reconocer que los efectos positivos del régimen pueden verse limitados si no se promueven políticas complementarias orientadas a la **capacitación laboral**, la **inclusión de pequeñas y medianas empresas** y la **distribución territorial equilibrada** de las inversiones. La ausencia de estas políticas podría concentrar los beneficios en determinados segmentos o regiones, reduciendo el impacto global del régimen en el desarrollo nacional.

3.3.2. Sinergias con zonas francas, puertos y aeropuertos

El régimen de Centros Logísticos previsto en la Ley núm. 30-24 adquiere su verdadera dimensión estratégica cuando se analiza en términos de sinergias funcionales y normativas con los regímenes de zonas francas, así como con la infraestructura portuaria y aeroportuaria del país. Estas sinergias no constituyen un efecto automático ni meramente geográfico, sino el resultado de una articulación

jurídica, institucional y operativa que redefine el papel de la logística en el modelo de desarrollo nacional.

Desde una perspectiva estructural, los Centros Logísticos operan como plataformas de integración entre producción, transporte y comercio exterior. En este contexto, las zonas francas, los puertos y los aeropuertos dejan de ser elementos aislados del sistema económico para convertirse en nodos interdependientes de una red logística nacional. La existencia de un régimen jurídico específico para los Centros Logísticos permite superar la fragmentación histórica entre estos espacios, favoreciendo flujos más eficientes de mercancías, información y servicios.

En relación con las zonas francas, la sinergia se manifiesta principalmente en la complementariedad funcional entre producción y logística. Mientras las zonas francas se orientan a la manufactura, ensamblaje y exportación, los Centros Logísticos facilitan operaciones de almacenamiento, consolidación, redistribución y servicios de valor agregado. Desde una óptica jurídica, esta complementariedad requiere una interpretación armónica de los regímenes especiales, evitando superposiciones normativas o vacíos que puedan generar arbitraje regulatorio o distorsiones tributarias.

El régimen de Centros Logísticos permite ampliar el alcance operativo de las zonas francas, al ofrecer soluciones logísticas más flexibles y adaptadas a las dinámicas del comercio internacional contemporáneo, particularmente en esquemas de *nearshoring* y producción regionalizada. No obstante, esta sinergia plantea desafíos jurídicos relevantes, en especial en lo relativo a la delimitación del tratamiento fiscal y aduanero de las mercancías que transitan entre ambos regímenes. En este punto, la correcta aplicación de la Ley 168-21 de Aduanas resulta esencial para garantizar trazabilidad, control fiscal y seguridad jurídica.

En cuanto a los puertos, los Centros Logísticos fortalecen su rol como puertas de entrada y salida del comercio exterior, al descongestionar operaciones portuarias y trasladar actividades de almacenamiento y distribución a espacios especializados. Desde una perspectiva económica, esta descongestión mejora la eficiencia portuaria, reduce tiempos de estadía de las mercancías y aumenta la capacidad

operativa del sistema. Desde una perspectiva jurídica, implica una redefinición del alcance del control aduanero, que pasa de concentrarse en el recinto portuario a extenderse a una red de espacios logísticos regulados.

La sinergia con los puertos también tiene implicaciones en términos de competitividad regional. Un sistema portuario integrado con Centros Logísticos permite ofrecer servicios más completos y confiables, lo que incrementa la capacidad del país para atraer tráfico de transbordo y redistribución regional. En este sentido, la Ley 30-24 contribuye a transformar los puertos de simples infraestructuras de paso en elementos estratégicos de un ecosistema logístico ampliado, siempre que exista coordinación efectiva entre autoridades portuarias, aduaneras y logísticas.

Respecto a los aeropuertos, la sinergia se expresa en el desarrollo de logística aérea de alto valor, vinculada a mercancías sensibles al tiempo, productos farmacéuticos, electrónicos y comercio electrónico transfronterizo. Los Centros Logísticos permiten articular servicios de almacenamiento especializado, *fulfillment* y redistribución rápida, potenciando el uso de la infraestructura aeroportuaria más allá del transporte de pasajeros. Desde el punto de vista jurídico, esta integración exige reglas claras sobre control aduanero, trazabilidad y aplicación de incentivos, especialmente en operaciones de alto dinamismo.

Desde una perspectiva de política pública, las sinergias entre Centros Logísticos, zonas francas, puertos y aeropuertos refuerzan la idea de un modelo de desarrollo basado en plataformas, en el que la logística actúa como eje transversal. No obstante, este modelo solo resulta sostenible si se acompaña de una gobernanza institucional sólida, capaz de coordinar regímenes especiales, evitar duplicidades y asegurar que los beneficios fiscales y aduaneros se traduzcan en ventajas competitivas reales y no en espacios de elusión.

Desde una óptica crítica, la ausencia de una articulación efectiva podría generar riesgos de fragmentación normativa, competencia desleal entre regímenes especiales o concentración de beneficios en determinados actores. Asimismo, existe el riesgo de que las sinergias se limiten a un plano operativo, sin generar

encadenamientos productivos profundos ni transferencia de capacidades al resto de la economía. Por ello, la Ley 30-24 debe interpretarse y aplicarse como parte de una estrategia logística nacional integrada, y no como un régimen aislado.

CONCLUSIÓN

La promulgación de la Ley núm. 30-24 constituye un hito decisivo en la evolución reciente de la política pública dominicana en materia de comercio exterior, al consolidar un cambio de paradigma que reposiciona la logística como un sector estratégico de desarrollo económico y no como un simple componente auxiliar del transporte o del control aduanero. En este sentido, la Ley 30-24 se inserta como una prolongación y profundización del tránsito institucional inaugurado por la Ley núm. 168-21 de Aduanas, que introdujo un enfoque aduanero contemporáneo sustentado en la facilitación del comercio, la gestión de riesgos, la digitalización de procedimientos y la corresponsabilidad del operador. Este desplazamiento conceptual y operativo refleja la convergencia del país con la doctrina del Derecho Aduanero moderno y con las directrices impulsadas por estándares internacionales, particularmente aquellos vinculados a la modernización institucional y a la competitividad logística promovidos por la OMA y la OMC, lo que fortalece el posicionamiento normativo de la República Dominicana en el contexto de las transformaciones globales del comercio y las cadenas de suministro.

Sin embargo, el análisis integral desarrollado en esta investigación permite concluir que el régimen jurídico-tributario diseñado por la Ley 30-24, aun cuando exhibe coherencia estructural con la Ley 168-21 y persigue objetivos legítimos de modernización y competitividad, enfrenta debilidades normativas e institucionales que comprometen su eficacia plena. La principal tensión identificada proviene de la ausencia de un reglamento de aplicación, la cual limita la claridad operativa del régimen y amplifica la incertidumbre interpretativa en aspectos cruciales: el alcance material y subjetivo de los incentivos, los procedimientos estandarizados de habilitación y fiscalización, los criterios de permanencia o pérdida de beneficios, y la determinación precisa del tratamiento aduanero y tributario aplicable a operaciones complejas propias de plataformas logísticas. Esta carencia reglamentaria no representa un vacío meramente formal, sino un factor de riesgo sistémico, pues impacta directamente la seguridad jurídica, dificulta la planificación

empresarial y debilita la capacidad del Estado para aplicar el régimen con uniformidad, transparencia y control efectivo.

En el plano fiscal, la investigación confirma que los incentivos y exenciones contemplados en la Ley 30-24 pueden entenderse como una modulación legítima del poder tributario, orientada a objetivos de desarrollo, inversión y competitividad. No obstante, también evidencia que la sostenibilidad fiscal del régimen no puede presuponerse: dependerá de una aplicación estrictamente condicionada, controlada y evaluable, capaz de prevenir desviaciones y de garantizar que el gasto tributario asociado produzca retornos económicos verificables. En ausencia de instrumentos claros de medición y rendición de cuentas, el régimen podría generar riesgos de erosión tributaria, ampliación injustificada de beneficios, arbitraje normativo y debilitamiento de la base imponible, particularmente en un contexto en el que el país se aproxima a debates estructurales sobre reforma fiscal y revisión de incentivos. En consecuencia, la compatibilidad del régimen con los principios del sistema tributario nacional y con las exigencias internacionales de transparencia y competencia fiscal responsable —incluidas aquellas vinculadas a estándares OCDE/BEPS— exige que los beneficios sean sometidos a evaluaciones periódicas de impacto, criterios explícitos de costo-beneficio y mecanismos robustos de fiscalización y control posterior.

En cuanto a la modernización aduanera, la Ley 30-24 refuerza la evolución institucional hacia un modelo de aduana inteligente, apoyado en digitalización, trazabilidad, automatización y gestión de riesgo. Este enfoque tiene la virtud de compatibilizar, en términos conceptuales y operativos, el crecimiento de las operaciones logísticas con el control fiscal y la seguridad aduanera, desplazando el control meramente físico hacia un control estratégico basado en información y análisis. Sin embargo, el potencial modernizador del régimen depende críticamente de la capacidad institucional para ejecutarlo: recursos tecnológicos, interoperabilidad de sistemas, personal capacitado, metodologías de auditoría ex post y, especialmente, una coordinación efectiva con las instituciones directamente vinculadas al ciclo de incentivos y fiscalización, como la DGII, el MICM y el Ministerio

de Hacienda. La investigación muestra que las debilidades en la articulación interinstitucional constituyen uno de los principales desafíos estructurales del modelo, pues la logística y el comercio exterior, por su propia naturaleza, operan en una frontera donde confluyen competencias diversas y donde la falta de coordinación puede traducirse en duplicidades, vacíos, contradicciones interpretativas y pérdida de eficiencia regulatoria.

Desde el punto de vista económico, el régimen de Centros Logísticos presenta un alto potencial para fortalecer el comercio exterior, incrementar operaciones logísticas internacionales y atraer inversión extranjera directa, especialmente bajo las tendencias contemporáneas de nearshoring y regionalización de cadenas de suministro. Sin embargo, el análisis confirma que ese potencial no garantiza automáticamente desarrollo nacional. La consolidación de la República Dominicana como Hub Logístico del Caribe exige políticas complementarias orientadas a evitar un modelo de enclave, promoviendo encadenamientos productivos, transferencia de capacidades, desarrollo territorial equilibrado y participación efectiva de actores locales, incluyendo MIPYMES proveedoras de bienes y servicios logísticos. Sin estas políticas, existe el riesgo de concentración de beneficios, impactos limitados en el empleo de calidad y reducida difusión tecnológica hacia el resto de la economía.

Un hallazgo decisivo del estudio es que el éxito del modelo depende, además, de su capacidad para generar sinergias reales con las zonas francas y con la infraestructura crítica de puertos y aeropuertos, transformando estos elementos en nodos interdependientes de un ecosistema logístico integrado. Tales sinergias son estratégicas porque permiten economías de escala, descongestión operativa, mayor confiabilidad de tiempos, y un salto cualitativo hacia servicios logísticos de valor agregado. Sin embargo, también implican retos: sin una estrategia nacional integrada y sin reglas claras que eviten superposiciones de regímenes especiales, podrían surgir fragmentaciones normativas, competencia desleal, arbitraje regulatorio y tensiones fiscales que debiliten la finalidad del régimen.

Finalmente, la investigación concluye que la Dirección General de Aduanas se consolida como un actor estratégico del desarrollo económico, trascendiendo su rol tradicional de control y recaudación para asumir una función de gobernanza del comercio exterior y del modelo logístico nacional. La Ley 30-24 refuerza este rol al ubicar a la Aduana en el centro del sistema, tanto por su capacidad de control inteligente como por su incidencia en la facilitación del comercio y en la credibilidad institucional del régimen. No obstante, este liderazgo exige capacidades técnicas y analíticas reforzadas, así como un rol protagónico en la elaboración del reglamento de aplicación y en la coordinación interinstitucional necesaria para armonizar objetivos que, aunque complementarios, suelen entrar en tensión: facilitación del comercio, sostenibilidad fiscal y seguridad jurídica.

En suma, esta tesis concluye que la Ley 30-24, articulada con la Ley 168-21, configura un marco normativo con fundamentos modernos y potencial transformador para consolidar a la República Dominicana como Hub Logístico del Caribe; pero su eficacia y legitimidad dependerán de que el régimen sea implementado bajo una gobernanza institucional sólida, con reglamentación precisa, coordinación interinstitucional efectiva, control posterior robusto y mecanismos verificables de evaluación del gasto tributario. Solo así el país podrá convertir el régimen de Centros Logísticos en una verdadera palanca de competitividad, inversión y desarrollo económico sostenible, sin comprometer la estabilidad de las finanzas públicas ni la seguridad jurídica que requiere un sistema logístico moderno e integrado.

RECOMENDACIONES.

A partir del análisis integral del régimen jurídico-tributario instaurado por la Ley 30-24, en articulación con la Ley 168-21 de Aduanas, y considerando el contexto nacional e internacional en que se inscribe su aplicación, se formulan las siguientes recomendaciones, orientadas a fortalecer la coherencia normativa, la sostenibilidad fiscal, la modernización aduanera y el desarrollo económico de la República Dominicana como Hub Logístico del Caribe.

1. Aprobación prioritaria de un reglamento de aplicación de la Ley 30-24

Se recomienda la elaboración y promulgación urgente de un reglamento de aplicación de la Ley 30-24, que defina con precisión:

- El alcance material y subjetivo de los incentivos fiscales y aduaneros.
- Los procedimientos operativos aplicables a Centros Logísticos y Operadores.
- Los criterios de acceso, permanencia, suspensión y pérdida de beneficios.
- Los mecanismos de fiscalización, control posterior y sanción.

La ausencia de este reglamento constituye actualmente el principal factor de inseguridad jurídica, tanto para los operadores como para la propia administración pública, y limita la capacidad del Estado para evaluar el impacto fiscal y económico del régimen. Un reglamento técnico, claro y alineado con la Ley 168-21 permitiría reducir discrecionalidades, prevenir arbitrajes normativos y fortalecer la gobernanza del régimen.

2. Incorporación de criterios de sostenibilidad fiscal y evaluación del gasto tributario

Se recomienda que el régimen de Centros Logísticos incorpore mecanismos explícitos de evaluación del gasto tributario, tales como:

- Indicadores de costo-beneficio fiscal.
- Evaluaciones periódicas del impacto recaudatorio directo e indirecto.

- Análisis de retorno económico y social de los incentivos otorgados.

En el contexto de una eventual reforma fiscal estructural, resulta imprescindible que los incentivos previstos en la Ley 30-24 se integren al debate nacional sobre sostenibilidad fiscal, evitando que se consoliden como beneficios permanentes sin medición objetiva de resultados. Esto permitiría al Estado ejercer una política fiscal más transparente, responsable y alineada con los estándares de la OCDE y el CIAT.

3. Fortalecimiento de la coordinación interinstitucional (DGA, DGII, MICM y Hacienda)

Se recomienda institucionalizar mecanismos formales de coordinación interinstitucional, mediante:

- Mesas técnicas permanentes entre la DGA, DGII, MICM y el Ministerio de Hacienda.
- Interoperabilidad de sistemas informáticos y bases de datos.
- Protocolos conjuntos de fiscalización y control posterior.

La fragmentación institucional identificada en el estudio debilita la eficacia del régimen y dificulta la evaluación integral de su impacto fiscal y económico. Una gobernanza interinstitucional sólida es condición necesaria para armonizar facilitación del comercio, control fiscal y seguridad jurídica.

4. Integración expresa de estándares internacionales (OMA, OMC y OCDE)

Se recomienda que la aplicación e interpretación de la Ley 30-24 se realice de manera expresamente alineada con los estándares internacionales, en particular:

- El *SAFE Framework* y el *Customs Modernization Compendium* de la OMA.
- El *Trade Facilitation Agreement* de la OMC.
- Los principios BEPS y de competencia fiscal responsable de la OCDE.

Esta integración fortalecería la legitimidad internacional del régimen, reduciría riesgos de cuestionamientos externos y posicionaría a la República Dominicana

como un Hub Logístico confiable, transparente y compatible con las reglas del comercio global.

5. Enfoque de control inteligente basado en riesgo y corresponsabilidad del operador

Se recomienda profundizar el modelo de gestión de riesgo y control posterior, fortaleciendo:

- La corresponsabilidad fiscal y aduanera de los operadores logísticos.
- Los sistemas de trazabilidad digital y auditoría ex post.
- La segmentación de operadores según historial de cumplimiento.

Este enfoque permite compatibilizar crecimiento de operaciones logísticas con protección de la base tributaria, evitando que la facilitación del comercio derive en riesgos de evasión, elusión o erosión fiscal.

6. Articulación estratégica con zonas francas, puertos y aeropuertos

Se recomienda consolidar una estrategia logística nacional integrada, que articule:

- Centros Logísticos
- Zonas Francas
- Infraestructura portuaria y aeroportuaria

Ello exige evitar superposiciones de regímenes especiales, definir claramente el tratamiento fiscal de los flujos entre regímenes y promover sinergias operativas reales. Esta articulación es clave para que el modelo no derive en enclaves aislados, sino en un verdadero ecosistema logístico nacional.

7. Promoción de encadenamientos productivos y desarrollo territorial

Se recomienda acompañar el régimen con políticas complementarias orientadas a:

- Integrar MIPYMES a las cadenas logísticas.
- Fomentar proveedores locales de servicios logísticos.

- Impulsar capacitación técnica y profesional en logística y comercio exterior.

De lo contrario, el régimen corre el riesgo de concentrar beneficios en pocos actores, sin generar impactos estructurales en empleo, innovación y desarrollo territorial.

8. Fortalecimiento del rol estratégico de la Dirección General de Aduanas

Finalmente, se recomienda consolidar a la Dirección General de Aduanas (DGA) no solo como ente de control y recaudación, sino como actor estratégico del desarrollo económico, reforzando:

- Capacitación especializada en fiscalidad internacional y logística.
- Capacidad analítica para evaluación de impacto.
- Liderazgo técnico en la formulación del reglamento y políticas asociadas.

Este fortalecimiento institucional resulta coherente con la visión contemporánea del Derecho Aduanero moderno y con el rol de la Aduana como aliada estratégica del comercio exterior.

Bibliografía:

De cara a la investigación;

República Dominicana. (1992). *Ley núm. 11-92 que aprueba el Código Tributario de la República Dominicana* (16 may.).

Balassa, B. (2011). *Teoría de la integración económica*. Fondo de Cultura Económica.

Delgado Paredes, M. (2020). *Derecho Aduanero y Comercio Exterior*. Tirant lo Blanch.

Galera Rodrigo, J. (2017). *Manual de Derecho Aduanero*. Marcial Pons.

González, M. (2019). *Régimen jurídico de los incentivos fiscales y el desarrollo económico*. Thomson Reuters.

Meilán Gil, J. L. (2022). *El Derecho Aduanero en clave de modernización y facilitación del comercio*. Editorial Civitas.

Pelechá Zozaya, J. (2018). *Facilitación del comercio y administración aduanera moderna*. Aranzadi.

República Dominicana. (1992). *Ley núm. 11-92 que aprueba el Código Tributario de la República Dominicana*. Gaceta Oficial.

República Dominicana. (2021). *Ley núm. 168-21, General de Aduanas*. Gaceta Oficial.

República Dominicana. (2024). *Ley núm. 30-24 sobre Centros Logísticos*. Gaceta Oficial.

República Dominicana. (1992). *Ley núm. 11-92 que aprueba el Código Tributario de la República Dominicana*. Gaceta Oficial.

República Dominicana. (2021). *Ley núm. 168-21, General de Aduanas*. Gaceta Oficial.

República Dominicana. (2024). *Ley núm. 30-24 sobre Centros Logísticos*. Gaceta Oficial