



**Georgia Tech Panama**  
Logistics Innovation & Research Center



# **Análisis de Tarifas de Tratamientos Cuarentenarios en Puertos, Aeropuertos y Fronteras Terrestres**

**Preparado por**

**Luisa Castro, Yuritza Oliver, Danna Ramírez y Jeancarlos Chen**

**Centro de Innovación e Investigaciones Logísticas Georgia Tech Panamá**

**Marzo, 2022**

**[www.gatech.pa](http://www.gatech.pa) | [logistics.gatech.pa](http://logistics.gatech.pa)**

## Contenido

Resumen Ejecutivo.....	3
1. Antecedentes.....	4
2. Metodología del estudio .....	4
3. Tratamientos cuarentenarios: Definición y Comparativa con algunos países de la región.....	5
3.1 Definición de tratamientos cuarentenarios de acuerdo con Decreto Ejecutivo del MIDA.....	5
3.2 Comparativa regional de procesos cuarentenarios y tarifas .....	6
4. Análisis de Tarifas Vigentes .....	16
4.1 Tarifas para movimientos marítimos y terrestres.....	16
4.2 Tarifas para movimientos aéreos .....	17
4.3 Tarifas Portuarias.....	17
4.4 Tarifas en Pasos Fronterizos.....	18
5. Impacto de la Inflación en alza de Costos .....	19
5.1 Definiciones.....	19
5.2 Inflación en Panamá .....	20
5.3 Inflación y la relación con el crecimiento del PIB.....	22
5.4 Inflación en países de América Latina .....	24
5.5 Análisis de ajuste en servicios de tratamiento cuarentenario basado en la inflación .....	25
6. Impacto Económico en el Sector Logístico .....	26
6.1 Traslado y Tránsito de Contenedores .....	26
6.2 Importaciones /Exportaciones .....	26
6.3 Carga Aérea .....	27
7. Consideraciones Finales .....	28
8. Recomendaciones .....	31
9. Referencias .....	32
10. Anexos .....	34

## Resumen Ejecutivo

El sector logístico en el país es uno de los principales motores de la economía panameña, aportando aproximadamente un 13% al PIB de Panamá; por lo tanto, cualquier aumento de tarifas tiene un impacto en el sector.

El Centro de Innovación e Investigaciones Logísticas Georgia Tech Panamá fue designado para realizar un análisis de las nuevas tarifas respecto a los servicios de tratamiento cuarentenario proporcionados por el MIDA/OIRSA, realizando reuniones con el Sector Privado e Institucional.

Este estudio comprende el análisis de cambios del valor del dinero en el tiempo, a través de tasas de inflación, desde 2002 hasta 2021 para Panamá y otros países competidores de la región. Para Panamá, la inflación acumulada fue de 55.6% en este periodo, estando en el rango más bajo dentro de los países evaluados.

Otro de los puntos incluidos en este análisis fue un compendio sobre normativas y prácticas de tratamientos cuarentenarios aplicados a medios de transporte locales y regionales, con el fin de comparar los procesos de importación, exportación y tránsito, pero haciendo especial énfasis en el uso de los arcos de aspersión. Esto se logró por medio de investigaciones y consultas realizadas a actores del sector privado e institucional en Panamá y del sector académico y comercial en Colombia, Costa Rica y República Dominicana.

Por último, se incluye un análisis de las tarifas vigentes comparadas con las tarifas nuevas, y el impacto económico que tendría la puesta en marcha del nuevo Decreto Ejecutivo 136 del 3 de diciembre de 2021 para el sector logístico del país, lo cual incluye no solo el negocio de trasbordo marítimo y terrestre, sino también el negocio como Hub Aéreo de las Américas y nuestras actividades de comercio exterior.

Por los hallazgos encontrados durante la realización de este estudio y en miras a sostener la competitividad del Hub Logístico de Panamá, se hace necesario fomentar el trabajo interinstitucional para el análisis de riesgos de carga exterior, de manera que se faciliten y agilicen estas actividades. También, la mayor implementación de tecnologías, sistemas digitalizados de pago, procesos innovadores y prácticas estandarizadas en cuanto a la fiscalización y control cuarentenario, proveerá eficiencia, fluidez y trazabilidad que no solo benefician al manejo de las cadenas de suministro globales, sino que también ayudan a mejorar la competitividad de los servicios que podemos ofrecer como país y evitan gastos adicionales a los distintos actores dentro de la cadena.

## **Análisis de Tarifas de Tratamientos Cuarentenarios**

### **1. Antecedentes**

Las interrupciones en la cadena de suministro durante la pandemia del COVID-19 han causado muchas situaciones de cuidado en las cadenas logísticas globales, sin ser Panamá la excepción. Todos los actores, tanto público como privado, que forman parte de este conglomerado se han visto afectados de una u otra manera y la mayor afectación es en el alza de costos de insumos, materia prima, servicios y mano de obra.

El Ministerio de Desarrollo Agropecuario (MIDA) a través de la Dirección Ejecutiva de Cuarentena Agropecuaria (DECA), encargados de velar por la adecuada aplicación y ejecución de las normas fitosanitarias y sanitarias vigentes, en materia de cuarentena exterior e interior, y del control interno de la movilización de animales y plantas, realizaron un análisis económico sobre las tarifas que rigen los tratamientos cuarentenarios, ya que no habían sido revisadas ni actualizadas desde el año 1993 y en cambio los costos de insumos y mano de obra han aumentado en los últimos 25 años. El Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria (OIRSA), también participó de este estudio, como entidad autorizada para ejecutar y administrar los servicios de tratamiento y fumigación en Panamá y las tarifas establecidas según el Decreto Ejecutivo 26 del 6 de febrero de 2002. Este análisis resultó en la confección de un nuevo Decreto Ejecutivo 136 del 3 de diciembre de 2021, el cual comprende un incremento importante de las tarifas de los tratamientos cuarentenarios aplicados a los activos, medios de transporte, contenedores, aeronaves y carga que entran al territorio nacional y que forman parte del sector logístico.

Gremios privados que juegan un papel clave en el desempeño del Hub Logístico nacional, manifestaron su desacuerdo ante este aumento de tarifas ya que no hubo una consulta previa para conocer en detalle este análisis y a la vez que, debido a la situación actual del sector, se hace necesario conocer el impacto de estos aumentos en el conglomerado logístico local, haciendo énfasis en uno de los principales negocios del país: el Tránsito de Contenedores a través de los puertos marítimos de la Zona Interoceánica.

Así, surge la iniciativa de que el Centro de Innovación e Investigaciones Logísticas Georgia Tech Panamá realice una evaluación independiente de estas tarifas de control fitozoosanitario y el impacto que significaría un aumento de éstas para el sector logístico del país.

### **2. Metodología del estudio**

El MIDA concedió una prórroga de 60 días para que el decreto entre en vigencia y durante este tiempo Georgia Tech Panamá realizara un análisis basado en el impacto económico de estas tarifas sobre el sector logístico. Se sostuvieron reuniones con el MIDA y el DECA, con OIRSA, con el Consejo Empresarial Logístico (COEL), con el Sindicato de Industriales de Panamá (SIP), con la

Asociación Panameña de Exportadores (APEX), y con la Cámara Marítima de Panamá (CMP), entre otros. A cada una de las instituciones y gremios se les hizo llegar una serie de preguntas para comprender mejor cómo funciona el proceso en cada nodo logístico y poder contar con información de autoridades y usuarios locales para hacer el análisis.

Con toda la información obtenida se realizó este informe donde se detallan los tratamientos cuarentenarios, su definición, aplicación y comparativa con otros países, tarifas vigentes comparadas con las tarifas nuevas, el impacto del alza de los insumos en el sector logístico.

### 3. Tratamientos cuarentenarios: Definición y Comparativa con algunos países de la región

#### 3.1 Definición de tratamientos cuarentenarios de acuerdo con Decreto Ejecutivo del MIDA

El Ministerio de Desarrollo Agropecuario a través de la Dirección Ejecutiva de Cuarentena agropecuaria son los encargados de aplicar las medidas técnicas de inspección y vigilancia para evitar la entrada de cualquier plaga que atente con el estatus fitozoosanitario del país. El Decreto Ejecutivo del 3 de diciembre de 2021 divide los tratamientos en 7 categorías principales y las mismas se detallan con su definición en la siguiente tabla.

<b>Decreto Ejecutivo del 3 de diciembre de 2021</b>
<b>1. Tratamientos a Medios de Transporte por Fronteras Marítimas y Terrestres:</b> Tratamiento cuarentenario por termo nebulización, atomización y aspersión a <b>todo</b> vehículo terrestre y marítimo al momento de ingresar al territorio nacional.
<b>2. Transporte Aéreo:</b> Tratamiento cuarentenario por atomización o aspersión para <b>todo</b> avión que ingrese al país y aviones con vuelos domésticos.
<b>3. Tratamiento por fumigación a mercancías de interés cuarentenario de cargas contenerizadas:</b> Tratamiento cuarentenario por fumigación a <b>toda carga</b> donde se utilice como medio de transporte un contenedor.
3.1. Fumigación a mercaderías, productos o subproductos agropecuarios de interés cuarentenario que se encuentren en bultos, estibas, bajo carpas o dentro de contenedores.
3.2 Tratamientos cuarentenarios a embalajes de madera por incumplimiento a la NIMF-15 (cuando se trate de importación).
3.3 Tratamientos cuarentenarios a embalajes de maderas para exportación y el cumplimiento a la NIMF-15.
3.4 Granos y Subproductos: Tratamiento cuarentenario por fumigación (bajo carpa, en silos barcos o bodegas) a todo grano que ingrese al país cuyo medio de transporte no sea contenedores.
<b>4. Tratamiento por desinfección, aspersión, incineración y fumigación de:</b>

4.1 Plantas: Tratamiento cuarentenario por fumigación de acuerdo al tipo de infestación presente.
4.2 Animales: Tratamiento cuarentenario por desinfección y aspersión a todo animal que se importe o exporte.
4.3 Pielés: Tratamiento cuarentenario por desinfección o incineración, de acuerdo a la naturaleza o procedencia del producto.
<b>5. Tratamiento por Enterramiento (Fosa)</b>
5.1 Animales: El importador asumirá los gastos del tratamiento por enterramiento (fosa) a toda especie animal mayor que muera en el transporte que haya que sacrificar por ser portadora de una enfermedad exótica comprobada en un laboratorio oficial.
5.2 Mercancías Agropecuarias: Tratamiento cuarentenario por enterramiento a todo producto decomisado de origen agropecuario, siempre que su volumen sea mayor de 250 kilos.
<b>6. Tratamiento por Incineración:</b>
6.1 Basura: Tratamiento cuarentenario por incineración o inmersión a toda basura que sea generada en los aviones que ingresan al país.
6.2 Mercancías Agropecuarias: Tratamiento por incineración a todo producto de origen agropecuario, siempre que su volumen no sea mayor de 250 kilos.
6.3 Animales: Tratamiento cuarentenario por incineración a toda especie menor que muera en el transporte hacia el país o que tenga que ser sacrificada por ser portadora de una enfermedad exótica comprobada en un laboratorio oficial.
<b>7. Tratamientos Especiales</b>

Las categorías 1 y 2 son las que se aplican de forma obligatoria en Panamá a todos los contenedores de importación, trasiego o tránsito que ingresen al territorio nacional. Este servicio se brinda a través de los arcos de aspersión colocados en los puertos y frontera con Costa Rica y a través de un proceso de atomización en aeropuertos para las aeronaves. Los demás tratamientos cuarentenarios, distintos a éstos, se realizan dependiendo del análisis de riesgo realizado por las autoridades o si la carga que se mueve lo amerita. Es importante definir que, a nivel técnico, el tratamiento de aspersión consiste en la *“mezcla de un producto con un agente de transporte, formando gotas de 100 a 250 micras, que controla organismos plaga.”*<sup>1</sup>

### 3.2 Comparativa regional de procesos cuarentenarios y tarifas

Dentro del análisis realizado por el MIDA, se hizo una comparación de las tarifas con los otros países de la región centroamericana, donde OIRSA también es el encargado de la ejecución de los tratamientos cuarentenarios. Esta comparación arrojó que las tarifas de Panamá son más

<sup>1</sup> Servicio Internacional de Tratamientos Cuarentenarios (SITC); OIRSA: Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria. <https://www.oirsa.org/informacion.aspx?id=82>



bajas que las tarifas aplicadas en Costa Rica, y más bajas que la mayoría que se aplican en Honduras, Guatemala y El Salvador. A continuación, la tabla comparativa realizada por el MIDA.

RUBRO: ASPERSION	TARIFAS NUEVA PROYECTADA.				
	PANAMA	COSTA RICA	HONDURAS	GUATEMALA	EL SALVADOR
210 - CONTENEDORES DE 40 PIES + CABEZAL	10.00	8.00	15.18	7.50	7.00
209 - CONTENEDORES DE 20 PIES + CABEZAL	8.00	7.00	9.78	6.00	6.00
208 - CARROS NUEVOS Y USADOS	8.00	3.00	2.86	2.25	
207 - CAMIONES	7.00	7.00	15.18	6.00	
205 - BUSES	10.00	5.00	12.29		
218 - MICROBUSES	6.00	4.00		5.00	
221 - PICK-UP	6.00	4.00	3.32	2.25	
219 - MOTOS Y BICICLETAS	3.00	2.00		2.00	
215 - GRUAS	20.00	7.50	12.24	12.00	
112 - CARGAS EN CONTENEDOR DE 51 A 100 M3	2.00	11.02	1.35	0.70	1.00
110 - CARGAS EN CONTENEDOR DE 1 A 20 M3	45.00	10.50	1.75		1.25
103 - GRANOS Y SUBPRODUCTOS DE 1,001 A 2,000 Q.	0.25		62.60	0.23	
<b>RUBRO: FUMIGACION NIMF 15</b>					
131 - CONTENEDOR DE 20 PIES CON EMBALAJE - 126	126.00		240.00	125.00	
135 - CONTENEDOR DE 40 PIES CON EMBALAJE - 191	191.00			250.00	
136 - CONTENEDOR DE 40 PIES CON EMBALAJE - 168	168.00			187.50	
<b>RUBRO: ATOMIZACION</b>					
504 - AVIONES DE 101 A 200 PASAJEROS	25.00	13.00	18.54	20.00	13.50
508 - AVIONES CARGUEROS 201-300M3	65.00	17.00	22.98	25.00	15.00
503 - AVIONES DE 61 A 100 PASAJEROS	20.00	12.00	16.25	17.00	12.00
505 - AVIONES DE 201 Y MAS PASAJEROS	30.00	15.50	20.71	22.00	15.00
506 - AVIONES CARGUEROS 1-100M3	45.00	17.00	22.98		15.00
502 - AVIONES DE 13 A 60 PASAJEROS	15.00	9.50	11.79	12.00	
<b>RUBRO: TERMO NEBULIZACION</b>					
310 - NEB - CONTENEDORES DE 40 PIES + CABEZAL	25.00	9.00	11.94		
305 - NEB - BUSES	25.00	5.00			
307 - NEB - CAMIONES	15.00	6.80	11.43		
308 - NEB - CARROS NUEVOS Y USADOS	10.00	3.00	2.92		
306 - NEB - CABEZAL	15.00	8.00			
313 - NEB - EXCAVADORAS	50.00		8.92		
315 - NEB - GRUAS	30.00	7.50	8.85		
303 - NEB - BOTES CON MOTOR FUERA DE BORDA	20.00				
320 - NEB - MICROBUSES	15.00	4.00			
324 - NEB - PICK-UP	10.00	4.00			

Fuente: Tomado de presentación realizada por MIDA.

Es importante mencionar que el tipo de negocio logístico en Panamá es diferente en comparación con el de países hermanos en Centroamérica. El negocio de trasiego/tránsito representa el 90% del movimiento agregado de los puertos panameños. Es por esto por lo que se decidió incorporar en esta comparación a Colombia, cuyo negocio compite de manera directa con Panamá y es de suma importancia contemplar cómo estos cambios pueden afectar la competitividad de nuestro país ante nuestro competidor más cercano.

Para ampliar la investigación se realizó un análisis comparativo de los procesos cuarentenarios en la región, que se detallan a continuación:

## Costa Rica

El Servicio Nacional de Salud Animal (SENASA) es la entidad que regula la protección de la salud animal y la salud pública veterinaria. Su funcionamiento está bajo el Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG). Adicionalmente está el Servicio Fitosanitario del Estado (SFE) del Ministerio de Agricultura y Ganadería, otra entidad que juega un papel protagónico en la Terminal de Contenedores de Moín. En el 2005 se establece la creación y conformación del Centro de Inspección Remoto (CIR) mediante un convenio interinstitucional. Dicho Centro está constituido por cuatro (4) instituciones que son: la Policía de Control de Drogas, que pertenece al Ministerio de Seguridad Pública; la Dirección General de Aduanas, que pertenece al Ministerio de Hacienda; y el SENASA y el SFE, ambas dependencias del Ministerio de Agricultura y Ganadería.

Para el proceso de exportación e importación de mercancías en contenedores marítimos<sup>2</sup>, el SFE, cuenta con la Nota Técnica (NT) 59 para todo lo relacionado a insumos agrícolas; la NT 35 para todo lo relacionado a productos perecederos; y la NT 53 para productos de origen vegetal, pero que ya tienen un grado de proceso. El agente aduanal presenta la información ante la estación del punto de ingreso, y ahí se verifica que documentalmente todo cumpla y si se cumple, se procede a realizar una inspección física, para tomar muestras y hacer dos tipos de diagnóstico: uno es el diagnóstico de plagas, de insectos, de hongos, de bacterias; y el otro es para diagnosticar que los productos no excedan los límites máximos de residuos de plaguicidas. Costa Rica goza de ciertas ventajas competitivas a nivel de mercados internacionales, donde los productos costarricenses pueden ingresar de una manera menos rigurosa, por el aligeramiento de requisitos de tipo sanitario y aduanero. SENASA facilita la emisión de algunas certificaciones y otros documentos necesarios para el comercio internacional y garantiza que los productos que se están exportando son los que corresponden, además de realizar algunos procesos de inspección en el momento en que se llenan los contenedores. También se coloca en esos casos específicos, un precinto que garantice que lo que se exporta es la mercancía que está representada en los documentos. Por otro lado, el SFE y el CIR, cuentan con un sistema de valoración de riesgos fitosanitarios (SEVRI) y utilizan muestreos basados en riesgos, para verificar factores que requieren inspección o representan algún tipo de riesgo.

El Puerto de Moín da el servicio de escaneo como un servicio complementario para la inspección de los contenedores, igualmente, la inspección física a los contenedores vacíos. La duración de la inspección para contenedores vacíos es entre 40 - 60 segundos, y es una revisión visual. La inspección que se hace en las cabinas tarda entre 40 - 60 segundos. En caso de escaneo, dura 7 segundos la inspección.

---

<sup>2</sup> Gobierno de Costa Rica, Ministerio de la Presidencia, Instituto Costarricense sobre Drogas - Corroboración de la implementación de la normativa y recomendaciones sobre buenas prácticas, para la prevención del tráfico ilícito de drogas y otras actividades de delincuencia organizada, realizadas por medio de contenedores marítimos en la Terminal Moín, Costa Rica, 2020



En el caso de las importaciones, el Departamento de Control Fitosanitario está presente en todos los puntos de ingreso al país, incluyendo fronteras terrestres, aéreas y marítimas; y es allí donde se realiza la labor de autorización fitosanitaria previa de ingreso. El control que se lleva a cabo es tanto documental como de verificación del estado fitosanitario del producto vegetal, que implica el corroborar la identidad del envío, la inspección del producto y la toma de muestras para análisis de laboratorio (para identificación de plagas y detección de residuos de plaguicidas).<sup>3</sup>

En cuanto a la utilización de los arcos de aspersión se pudo establecer que éstos se ubican donde existen los denominados “PIF - Puesto de Inspección Fronterizo”, administrados por SENASA<sup>4</sup>, para la prevención de ingreso de enfermedades exóticas y plagas a través de unidades y medios de transporte terrestre. El funcionario de turno procura que el vehículo pase por el arco a una velocidad que permita una adecuada aspersión, en donde el producto cubra todas las partes del vehículo. En el 2017 fueron remodelados los arcos del Puerto de Moín y Paso Canoas de acuerdo a la Memoria de Labores de OIRSA<sup>5</sup>. En mayo de 2021 se inaugura la remodelación del arco de aspersión en Puerto Caldera<sup>6</sup>.



*Arco de aspersión remodelado, Puerto Moín, Costa Rica 2017.*



*Arco de aspersión remodelado, Paso Canoas, Costa Rica 2017.*

En cuanto al tratamiento cuarentenario en aeronaves, la desinsectación del compartimiento de carga y equipajes se realiza a todas las aeronaves que ingresan a Costa Rica<sup>7</sup>. Una vez se realiza dicho tratamiento el funcionario completa el formulario denominado Certificado de Tratamiento Cuarentenario y posteriormente, lo entrega al representante de la aerolínea.

<sup>3</sup> Importación - Servicio Fitosanitario del Estado - Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG) - Costa Rica - disponible en: <https://www.sfe.go.cr/SitePages/Importacion/IniciImportaciones.aspx>

<sup>4</sup> DCA PG 06 IN 03 V2 Funcionamiento de Arcos de Aspersión, SENASA, disponible en: <https://www.senasa.go.cr/informacion/centro-de-informacion/informacion/sgc/dca/dca-pg-06-medidas-sanitarias-aplicadas-en-importacion?format=html>

<sup>5</sup> Memoria de Labores de OIRSA 2014-2017, disponible en: [https://www.oirsa.org/contenido/2018/Memoria%20labores%20OIRSA%2014-17%20\(final\).pdf](https://www.oirsa.org/contenido/2018/Memoria%20labores%20OIRSA%2014-17%20(final).pdf)

<sup>6</sup> <https://www.oirsa.org/noticia-detalle.aspx?id=8068>

<sup>7</sup> DCA PG 06 IN 02 V4 Tratamiento cuarentenario de aeronaves, <https://www.senasa.go.cr/informacion/centro-de-informacion/informacion/sgc/dca/dca-pg-06-medidas-sanitarias-aplicadas-en-importacion?format=html>

Para referencia podrá ver el tarifario correspondiente a Costa Rica en la sección de Anexos de este documento.

### **República Dominicana**

De acuerdo con el “Manual de Procedimientos de Cuarentena Vegetal de la República Dominicana” para las importaciones, exportaciones y tránsito que aplica para las inspecciones en puertos, aeropuertos y puestos fronterizos<sup>8</sup> están establecidas qué mercancías tienen más probabilidad de ser portadoras de plagas, y por lo tanto ameritan mayor supervisión. Específicamente para las operaciones cuarentenarias en los puertos, el Departamento de Sanidad Vegetal ofrece servicios fito cuarentenarios en todos los puertos marítimos del país, en los que se llegan o salen embarcaciones internacionales tanto de carga como de tránsito de pasajeros, al igual que en todos los aeropuertos en los que entran o salen vuelos internacionales, tanto de carga como de tránsito de pasajeros.

Los importadores de mercancía de origen vegetal, procesados o no, presentarán en la Oficina de Cuarentena Vegetal del puerto, la “Guía de No Objeción Fitosanitaria” otorgada por el Departamento de Sanidad Vegetal (DSV), acompañada de los requisitos exigidos en la misma antes de la inspección de la mercancía o envío en la bodega. Las inspecciones visuales y documentales se realizan a todas las mercancías. Al inspeccionar los furgones/contenedores en el muelle el inspector de Cuarentena Vegetal observa los bordes y alrededores de la puerta en busca de desperdicios y de posible presencia de una plaga potencial antes de autorizar la apertura del furgón/contenedor. Si el furgón/contenedor está limpio y sin presencia de plagas potenciales, autoriza la apertura. En caso de detección de Plagas en Bodegas o Furgones/Contenedores colecta la plaga y la envía al laboratorio de diagnóstico fitosanitario para la identificación y recomendaciones a seguir, si la decisión es hacer un tratamiento para las plagas se realiza de acuerdo a lo establecido por la autoridad. Es importante anotar que el proceso de tratamiento con plaguicidas es responsabilidad de empresas contratadas por el importador, mientras que la supervisión del proceso de tratamiento, es responsabilidad del Inspector de Cuarentena Vegetal.

Para los productos enlatados o congelados de origen agrícola en puertos marítimos se les inspecciona el registro de temperatura y si no encuentran ningún problema fitosanitario o de calidad, emiten la “Carta de No Objeción”.

Para mercancía o envío de origen no agrícola, como los artículos usados: gomas de vehículos, neveras, motocicletas, hierros, diversos repuestos, que no ameritan la “Guía de No Objeción Fitosanitaria”, el inspector de Cuarentena Vegetal, exige un tratamiento de fumigación o

---

<sup>8</sup> Secretaria de Estado de Agricultura- Manual de Procedimientos de Cuarentena Vegetal de la Republica Dominicana -2009

<https://agricultura.gob.do/transparencia/phocadownload/Publicaciones/SanidadVegetal/Manual%20de%20Procedimientos%20de%20Cuarentena%20Vegetal%20de%20la%20Rep%C3%BAblica%20Dominicana.pdf>

aspersión, dependiendo del tipo de mercancía o envío y/o tipo de contenedor, antes de la inspección. Luego de cumplidos los requisitos de fumigación o aspersión, el inspector procede a inspeccionar la mercancía, si no encuentra especímenes vivos, autoriza la descarga de la mercancía o envío.

Toda mercancía o envío de origen agrícola para la exportación en los puertos es notificada a la Oficina de Cuarentena Vegetal, es inspeccionada y se revisa si requiere de un certificado o carta de “No Objeción”. Si se encuentran indicios de plagas vivas o de tierra, se notifica al exportador del inconveniente encontrado y no se emite el “Certificado Fitosanitario de Exportación”.

En caso de mercancía o envío de origen agrícola destinada a Zona Franca, se exigen los mismos requisitos y procedimientos que aquellos que se nacionalizan de forma directa. El inspector de Cuarentena Vegetal en el puerto de entrada a la República Dominicana asegura que la mercancía o envío posee todos los documentos requeridos por el DSV en la “Guía de No Objeción Fitosanitaria”. Si la documentación está correcta, emite los permisos correspondientes, indicando que el furgón/contenedor debe ser abierto en su destino en la presencia de un inspector de Cuarentena Vegetal (si es inspección a destino) y coloca el sello de seguridad la División de Cuarentena Vegetal del DSV al furgón/contenedor. En la Zona Franca, si al inspeccionar no se encuentran indicios de plagas, se procede a liberar la mercancía o envío. En caso de infestación del cargamento, se ordena un tratamiento curativo, corriendo el importador con los costos asociados.

En cuanto al tránsito internacional y el reembarque de productos o subproductos de origen vegetal u otros artículos reglamentados, se les hace aspersión y queda sujeto adicionalmente al control fitosanitario, cuando existan dudas del estado sanitario o fitosanitario del País de Origen o procedencia<sup>9</sup>. De acuerdo con entrevistas realizadas al sector empresarial, no se realiza aspersión/fumigación a contenedores vacíos.

Es importante anotar que el Puerto de Caucedo<sup>10</sup>, dentro de los servicios ofrecidos tiene lo siguiente, que aplica para contenedores, vehículos pesados y livianos:

OIRSA Servicio de Fumigación	US\$ 5.00 para contenedores US\$ 4.00 para vehículos pesados US\$ 3.00 para vehículos livianos
------------------------------	--

Estas tarifas no incluyen los impuestos.

En cuanto a controles aeroportuarios, todos los aviones (pasajeros y carga) que llegan a la República Dominicana desde el exterior, deben ser inspeccionados por el servicio de cuarentena. Se excluyen aquellos que arriban solamente para cargar combustible o cuya tripulación no baje de la nave o no se descargue basura. La frecuencia y minuciosidad de la

<sup>9</sup> Resolución No. RES-MARD 2019-70 Ministerio de Agricultura.

<https://agricultura.gob.do/transparencia/phocadownload/BaseLegal/Resoluciones/2019/Noviembre/RES-MARD-2019-070.pdf>

<sup>10</sup> <https://caucedo.com/tarifas/tarifas-locales/>

inspección de los aviones de pasajeros depende de la procedencia e historial del vuelo. Cuando se trata de carga, se utiliza aerosol insecticida y se cierra por 3 minutos.

Para la inspección de carga aérea en depósito, el personal revisa el manifiesto de carga e identifica los artículos de origen vegetal. Durante su estadía observa si se presenta cualquier irregularidad en el cumplimiento de normas y procedimientos cuarentenarios. Recibe del propietario o responsable de la mercancía o envió la “Guía de No Objeción Fitosanitaria” y todos los documentos requeridos en la misma antes de proceder a la inspección. Libera la mercancía o envió si se presentan todos los documentos requeridos y no se encuentra ningún inconveniente fitosanitario al inspeccionar.

### **México**

En México la materia de interés cuarentenario es regulado por la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (SAGARPA), bajo la norma oficial mexicana NOM-022-FITO-1995 la cual establece las características para avisos de funcionamiento y certificación de quienes prestan servicios de tratamiento fitosanitarios a vegetales, productos, y subproductos de importación, exportación, o movilización nacional, para los efectos de prevenir y evitar el ingreso de plagas de interés cuarentenario en México.

Se cuentan con puntos de inspección fitosanitaria internacional en puertos, aeropuertos y fronteras, como también puntos de verificación interna ubicados en cordones fitosanitarios regionales en donde se realiza la inspección o verificación de los productos vegetales y cuando se detectan plagas supervenientes se aplican los tratamientos fitosanitarios a que deben someterse dichos productos, conforme a lo establecido en las normas oficiales. Esta acción es enfocada a apoyar la importación, exportación y movilización de productos agrícolas, minimizando el riesgo de diseminar plagas de importancia cuarentenaria.

Los tratamientos fitosanitarios son aplicados por empresas privadas certificadas con base al cumplimiento de los requisitos y especificaciones que señala la NOM-022-SAG/FITO-2016<sup>11</sup>. México, a través del Servicio Internacional de Tratamientos Cuarentenarios (SITC), cuenta con puestos SITC en la frontera sur en Ciudad Hidalgo, Talismán, Ciudad Cuauhtémoc, Suchiate II, Huixtla y la Trinitaria en Chiapas; Chac-Temal y Subteniente López en Quintana Roo, así como, El Ceibo en Tabasco<sup>12</sup>, en donde se realizan aspersiones y desinfecciones a vehículos procedentes de Guatemala y Belice principalmente.

Sin embargo, México viene haciendo esfuerzos para hacerse más seguro y competitivo en el comercio de productos agrícolas para consumo nacional y de exportación, por lo que en 2017 la norma anteriormente mencionada fue revisada con el objetivo de atender las necesidades actuales del proceso de verificación y certificación de los productos de origen vegetal y

---

<sup>11</sup> <http://legismex.mty.itesm.mx/normas/fito/fito022-08mod.pdf>

<sup>12</sup> <https://www.oirsa.org/informacion.aspx?id=46>



disminuir así el riesgo de introducir o dispersar plagas cuarentenarias asociadas a la movilización de mercancías. A su vez, se revisó el servicio de tratamiento por aspersión y nebulización, ya que no encontraron evidencia científica que demostrase su efectividad como medida de mitigación de riesgo fitosanitario, aplicado a servicios asociados a la importación, exportación o movilización nacional de vegetales, productos y subproductos<sup>13</sup>. A cambio de esto, la nueva norma ajustó el tratamiento para hacer uso del bromuro de metilo, fosfina (fosforo de aluminio o fosforo de magnesio) en bodegas, furgones, contenedores, tolvas, cajas de tráiler, barcos, bajo cubierta plástica.



*Equipo de captura de Bromuro de Metilo en contenedores.*

## Colombia

Para la revisión e inspección física y manejo de carga que ingrese o salga del país a través de los puertos, se realiza una sola inspección simultánea, en la cual intervienen<sup>14</sup>:

- Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN)
- Policía Nacional - Dirección antinarcoáticos
- Fondo Nacional de Estupefacientes
- Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos (INVIMA)
- Instituto Colombiano Agropecuario (ICA)
- Entidades territoriales de Salud

La DIAN realiza la inspección a las mercancías en trámite de exportación o importación en puertos, aeropuertos y zonas fronterizas de acuerdo con fundamentos y criterios técnicos de análisis de riesgos para determinar la inspección. También podrá realizar inspección aduanera por solicitud del cliente. El INVIMA tiene la competencia exclusiva de la inspección, vigilancia y control en la inocuidad en la importación y exportación de alimentos y materias primas para la producción de éstos.

El ICA cubre el manejo de la sanidad animal, de la sanidad vegetal y el control técnico de los insumos agropecuarios, así como el del material genético animal y las semillas para la siembra.

<sup>13</sup> [Actualiza SAGARPA norma para hacer más competitivo y seguro el comercio de productos agrícolas](#)

<sup>14</sup> Manual de Procedimientos de inspección física simultánea de mercancías – V6

<https://www.mincit.gov.co/minindustria/temas-de-interes/inspeccion-fisica-simultanea-de-mercancias>

En materia de cuarentena agropecuaria, el ICA realiza la inspección de vegetales, animales y sus productos de importación o exportación cuando las circunstancias de seguridad sanitaria del país lo ameriten o constituyan requisitos de los países importadores.

Para las mercancías que requieran inspección del ICA o del INVIMA, previo al ingreso a la terminal marítima, el declarante presenta la solicitud ante la entidad de control sanitario que corresponda, adjuntando los documentos de soporte necesarios para obtener el resultado de la revisión documental, que dará lugar a la inspección.

Al momento del ingreso físico de la mercancía, el responsable del puerto verifica la información para poder dar el ingreso a la mercancía en el sistema informático de la Terminal. Una vez generado el ingreso por parte del puerto a través de los servicios informáticos electrónicos de la DIAN, inmediatamente, la autoridad aduanera comunica el resultado del análisis de riesgo. La DIAN informará al declarante y al puerto sobre la decisión de practicar inspección física, documental, no intrusiva o autorizar el embarque directo. A partir de este momento empezará a contarse el término para la práctica de la inspección física, la cual deberá realizarse de manera conjunta por parte de las autoridades de control que deban intervenir en la misma, en un término no superior a un (1) día calendario.

Para solicitar la inspección en sitio, el usuario o declarante realiza el pago manual o electrónico, así como también solicita la inspección del contenedor que se encuentra en el puerto. El puerto es responsable de registrar las autorizaciones y mostrar en la consulta los documentos vigentes generados por la Agencia de Aduana. Igualmente es responsable de asignar la disponibilidad de citas para las solicitudes de inspección<sup>15</sup>.

En el evento que como resultado del proceso de inspección la entidad de control sanitario requiera realizar fumigación al producto, este proceso se llevará a cabo dentro del puerto y en el interior del contenedor. El declarante informará por escrito al ICA, el nombre de la empresa privada que prestará el servicio de tratamiento requerido, indicando el nombre del producto a usar, concentración, tiempo de exposición y precauciones de manejo, este procedimiento debe ser supervisado por un inspector del ICA. La tarifa a pagar a la entidad externa la asume el declarante / dueño de la carga. Colombia cuenta con varias entidades privadas que brindan el servicio de fumigaciones.

El ICA publica las tarifas de los servicios técnicos que prestan<sup>16</sup> las cuales se modifican cada año, dependiendo del IPC. Estas tarifas son de acuerdo con la inspección fitosanitaria portuaria que se realiza, ya sea a las importaciones o las exportaciones, de algunos productos. Para referencia podrá ver este tarifario en la sección de Anexos de este documento.

---

<sup>15</sup> Procedimiento USO-314-OL Gestión de Solicitud de Inspección. Puerto de Cartagena - CONTECAR.

[https://www.puertocartagena.com/sites/default/files/procedimient\\_uso-314-ol\\_gestion\\_de\\_inspecciones.pdf](https://www.puertocartagena.com/sites/default/files/procedimient_uso-314-ol_gestion_de_inspecciones.pdf)

<sup>16</sup> <https://www.ica.gov.co/oferta-institucional/tarifas>

En el caso de que el país de destino no tenga exigencias sanitarias específicas para el producto, se debe presentar una solicitud escrita del interesado en que manifieste que solo se requiere la certificación de las condiciones generales en el momento del embarque.

Cuando se realiza exportación a través de *cross-docking*, la terminal marítima asigna el lugar donde se llevará a cabo el proceso de llenado del contenedor y la hora de éste, para lo cual informará al declarante inmediatamente dicha información. El declarante coordina con las autoridades de control y demás actores que participen en el proceso, la hora establecida y lugar para realizar el llenado del contenedor y la diligencia de inspección.

Consultando en distintas fuentes, se pudo establecer que en los puertos de Colombia no es obligatorio el paso de contenedores por arcos de aspersión o algún tipo de servicio obligatorio de control fitosanitario a la salida del contenedor de la terminal. Igualmente, la carga de trasbordo no lleva ningún tratamiento cuarentenario (fumigación /aspersión), a menos que represente un riesgo fitozoosanitario. Esto aplica también para los contenedores vacíos.

## 4. Análisis de Tarifas Vigentes

### 4.1 Tarifas para movimientos marítimos y terrestres

La categoría de movimientos marítimos y terrestres contempla el tratamiento cuarentenario de aspersión, aplicado a todos los contenedores que entran al territorio nacional. A continuación, se hace una comparación de las tarifas relacionadas a esta categoría.

Decreto 2002			Decreto 2021		Diferencia	
Terrestres: Tratamiento cuarentenario por nebulización, atomización y aspersión a todo vehículo terrestre y marítimo al momento de ingresar al territorio nacional.			Modificación: Solo cambia el término nebulización			
Tipo de Vehículo	Tarifa / Unidad Atomización y Nebulización	Tarifa / Unidad Aspersión	Tarifa / Unidad Atomización y Nebulización	Tarifa / Unidad Aspersión	Tarifa / Unidad Atomización y Nebulización	Tarifa / Unidad Aspersión
Buses	\$20.00	\$6.00	\$25.00	\$10.00	25%	67%
Cabezal	\$5.00	\$6.00	\$15.00	\$7.00	200%	17%
Camiones	\$5.00	\$6.00	\$15.00	\$7.00	200%	17%
Carros nuevos y usados	\$3.00	\$1.00	\$10.00	\$5.00	233%	400%
Contenedores de 20 pies + cabezal	\$15.00	\$5.00	\$20.00	\$8.00	33%	60%
Contenedores de 40 pies +cabezal	\$20.00	\$6.00	\$25.00	\$10.00	25%	67%
Cosechadoras	\$20.00	\$10.00	\$0.00	\$0.00	-	-
Chasis	\$5.00	\$6.00	\$15.00	\$6.00	200%	0%
Excavadoras	\$5.00	\$6.00	\$0.00	\$0.00	-	-
Furgones	\$20.00	\$6.00	\$40.00	\$12.00	100%	100%
Grúas	\$6.00	\$8.00	\$0.00	\$20.00	-100%	150%
Llantas usadas en contenedores limpios	\$20.00	\$0.00	\$40.00	\$0.00	100%	0%
Mesas con carga + cabezal	\$5.00	\$6.00	\$12.00	\$7.00	140%	17%
Microbuses	\$5.00	\$33.00	\$15.00	\$6.00	200%	-82%
Motos y bicicletas	\$0.00	\$1.00	\$0.00	\$3.00	0%	200%
Montacargas	\$5.00	\$6.00	\$15.00	\$10.00	200%	67%
Pick-Up	\$3.00	\$1.00	\$10.00	\$6.00	233%	500%
Remolques + Vehículos	\$10.00	\$8.00	\$0.00	\$10.00	-100%	25%
Retroexcavadoras	\$10.00	\$6.00	\$0.00	\$0.00	-	-
Yates nuevos y usados	\$10.00	\$8.00	\$50.00	\$25.00	400%	213%
<b>* ADICIONALES Decreto 2021</b>						
Cisterna de 40' + cabezal	\$0.00	\$0.00	\$12.00	\$7.00	-	-
Cisterna de 20' + cabezal	\$0.00	\$0.00	\$10.00	\$6.00	-	-
Contenedores de más de 40 pies + cabezal	\$0.00	\$0.00	\$30.00	\$12.00	-	-
Carro casa chico	\$0.00	\$0.00	\$20.00	\$6.00	-	-
Carro casa grande	\$0.00	\$0.00	\$30.00	\$10.00	-	-
Carros nuevos y usados	\$0.00	\$0.00	\$10.00	\$5.00	-	-
Equipo pesado	\$0.00	\$0.00	\$50.00	\$30.00	-	-
Equipo agrícola	\$0.00	\$0.00	\$20.00	\$10.00	-	-

Para el caso de las tarifas de movimientos marítimos y terrestres es evidente el incremento en las tarifas por unidad tanto para atomizaciones como para nebulizaciones y aspersiones. Se resalta el caso de movimientos de contenedores de 20 pies y 40 pies, ya que son de principal interés en este análisis. Se observa para éstos que el ajuste para contenedores de 20 pies resultó en incrementos de 33% para atomización y nebulización, y 60% en el caso de la aspersión. Para los de 40 pies se observan incrementos de 25% para la atomización y nebulización, y de 67% para la aspersión. En porcentajes negativos se muestran aquellas tarifas que fueron eliminadas o reducidas en el nuevo decreto.



#### 4.2 Tarifas para movimientos aéreos

En esta comparación podemos observar los incrementos observados por los ajustes a las tarifas para los tratamientos cuarentenarios aplicados a las aeronaves que ingresan al país y aviones con vuelos domésticos. Se resalta al conjunto de aviones de 101 a 200 pasajeros, en los que se observan incrementos de hasta 178% en su tarifa de atomización o aspersión.

Decreto 2002		Decreto 2021	Diferencia
B- Transporte Aéreo: Tratamiento cuarentenario por atomización o aspersión para todo avión que ingrese al país y aviones con vuelos domésticos.		No hubo modificación	
Tipo de Vehículo	Tarifa/Avión	Tarifa/Avión	Tarifa/Avión
Aviones de 0 a 12 pasajeros	\$10.00	\$20.00	100%
Aviones de 13 a 60 pasajeros	\$6.00	\$15.00	150%
Aviones de 61 a 100 pasajeros	\$8.00	\$20.00	150%
<b>Aviones de 101 a 200 pasajeros</b>	\$9.00	\$25.00	<b>178%</b>
Aviones de 201 y más pasajeros	\$15.00	\$30.00	100%
Aviones cargueros 1-100 m3	\$15.00	\$45.00	200%
Aviones cargueros 101-200 m3	\$18.00	\$55.00	206%
Aviones cargueros 201-300 m3	\$20.00	\$65.00	225%
Aviones cargueros 301 m3 y más	\$25.00	\$75.00	200%
<b>Contenedores de Aviones</b>	\$0.75	\$10.00	<b>1233%</b>

#### 4.3 Tarifas Portuarias

Como parte de la investigación realizada durante este estudio, se realizaron consultas a la empresa privada sobre cómo funcionaba el proceso de aspersión en los puertos panameños incluyendo los trámites administrativos y pagos en que incurre cada contenedor que salía de la terminal portuaria, tanto en la modalidad de ferrocarril como de transporte por carretera.

Existe una diversidad de opiniones en el sector privado sobre la aplicación de tarifas y de procesos cuarentenarios. Se señaló que en cada puerto, aeropuerto, paso fronterizo o punto de control donde se encuentra un arco de aspersión, el proceso no tiene la misma tarifa ni se aplica de la misma manera (ver tabla). En las respuestas obtenidas, se indica que hay puertos que cobran gastos administrativos, otros que no y para todos, ese monto adicional depende de cada puerto.

<b>Tarifa Estatal actual por servicio de aspersión por arco</b>	
<b>Contenedores de 20'</b>	<b>B/. 5.00</b>
<b>Contenedores de 40'</b>	<b>B/. 6.00</b>

*Nota: El puerto recibe el cobro de la aspersión y lo transfiere a MIDA mensualmente. Los cobros adicionales al costo mostrado son ajenos a MIDA.*

<b>Cobros actuales por servicio de aspersión por arco para contenedores</b>	
<b>Manzanillo International Terminal – MIT</b>	<b>B/. 16.00</b>
<b>Colon Container Terminal – CCT</b>	<b>B/. 10.00</b>
<b>Port of Singapore Authority – PSA</b>	<b>B/. 8.00</b>
<b>Panama Ports Company - CTB / BLB</b>	<b>B/. 8.00</b>

*Fuente: Consulta realizada a representantes de los puertos*

Adicional a los cobros por aspersión, existen los cobros por Licencia Fitozoosanitaria (B/. 6.00) y por Sello Plástico (B/. 5.00). La licencia fitozoosanitaria y el sello plástico aplican para contenedores trasbordados por ferrocarril y camión considerados de interés por cuarentena agropecuaria. Estos cobros son recibidos directamente por MIDA.

El tratamiento de aspersión realizado a través de un arco colocado la mayoría de los casos a las salidas de las terminales, lleva un cargo diferente dependiendo del puerto en donde se realice la operación, la cual es obligatoria para todos los contenedores, llenos o vacíos, importación o trasbordo, que salen de la terminal e ingresen a territorio panameño. Los puertos incluyen gastos administrativos por la gestión realizada.

De igual manera, el cargo del tratamiento se paga al puerto y luego el puerto es el encargado de transferir los pagos al MIDA de manera mensual. Si en caso tal el contenedor es de interés cuarentenario, los cargos cambian, ya que puede requerir mayor documentación e inclusive, de algún otro tratamiento, si la autoridad así lo decide bajo los criterios de riesgos establecidos.

#### **4.4 Tarifas en Pasos Fronterizos**

Durante el proceso de consulta a la empresa privada, empresas y gremios transportistas, éstos confirmaron que el proceso de aspersión en pasos fronterizos, específicamente Paso Canoas, es

realizado a todos los contenedores, vacíos o llenos, que entran al territorio nacional. Los países de Centroamérica lo manejan cada uno de forma individual y con las siguientes tarifas:

- Aspersión al ingreso a Panamá: \$6.00
- Aspersión al ingreso a Costa Rica: no se le cobra al transportista
- Aspersión al ingreso a Nicaragua: \$7.00
- Aspersión al ingreso a Honduras: no se le cobra al transportista
- Aspersión al ingreso a El Salvador: no se le cobra al transportista
- Aspersión al ingreso a Guatemala: no se le cobra al transportista

El sector privado señaló que, en Panamá, para los procesos de inspección dentro del contenedor que llevan tratamiento cuarentenario, se realiza un cobro de \$28 en horario regular y de \$70 fuera de horario regular.

Fuera de los montos de los cobros, un punto tratado por los agentes del sector privado como prioritario es la unificación, digitalización y agilización de los sistemas de pago, de manera que el proceso requerido para completar la diversidad de pagos, tanto a MIDA como a otras instituciones, sea lo más simple posible y con mínima gestión manual o presencial, pues ello induce costos adicionales a los actores que intervienen en el proceso.

## 5. Impacto de la Inflación en alza de Costos

### 5.1 Definiciones

**Índice de Precios al Consumidor (IPC) - INEC:** Indicador que mide los precios de ciertos bienes y servicios. La recolección se realiza mediante visitas directas a establecimientos seleccionados de los distritos de Panamá y San Miguelito a través de una muestra. Se mide mensualmente y el Instituto Nacional de Estadísticas y Censo (INEC) lo publica el día 15 de cada mes. El período base del índice es el año 2013=100.<sup>17</sup>

**Inflación, precios al consumidor de fin de período - FMI:** Expresado al final del período, no como dato promedio anual. Un IPC mide los cambios en los precios de los bienes y servicios que consumen los hogares. Tales cambios afectan el poder adquisitivo real de los ingresos de los consumidores y su bienestar. Como los precios de diferentes bienes y servicios no cambian todos al mismo ritmo, un índice de precios solo puede reflejar su movimiento promedio. Por lo general, a un índice de precios se le asigna un valor de unidad, o 100, en algún período de referencia y los valores del índice para otros períodos de tiempo tienen por objeto indicar el cambio promedio proporcional, o porcentual, en los precios de este período de referencia de precios. Los índices de precios también se pueden utilizar para medir las diferencias en los niveles de precios entre diferentes ciudades, regiones o países en el mismo momento. La fuente de datos en Panamá es INEC.

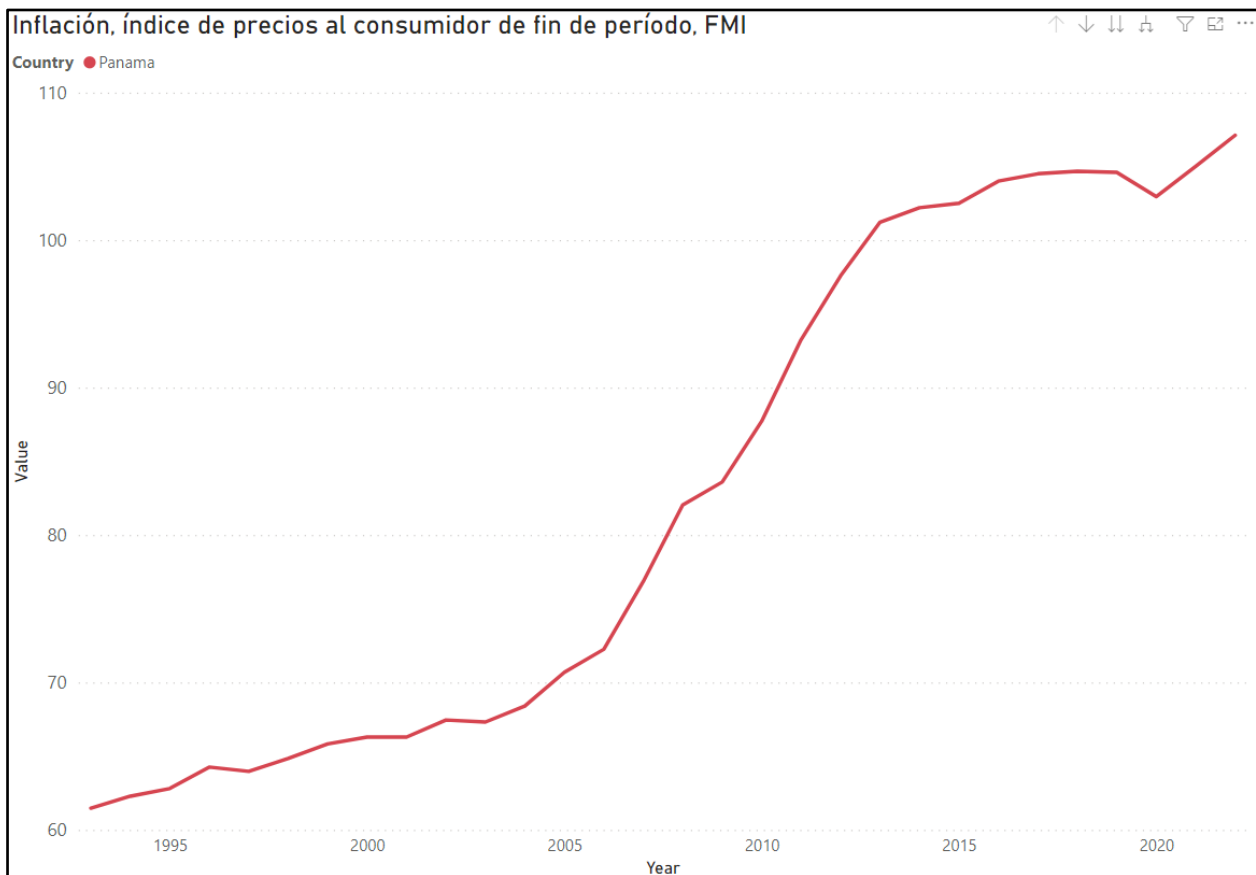
---

<sup>17</sup> <https://www.inec.gob.pa/archivos/A101METODOLOG%C3%8DA%20IPC%20base%202013=100.pdf>

**Producto Interno Bruto (precios constantes) – FMI:** Los porcentajes anuales del PIB a precios constantes son variaciones interanuales; el año base es específico del país. El PIB basado en el gasto es el gasto final total a precios de comprador (incluido el valor f.o.b. de las exportaciones de bienes y servicios), menos el valor f.o.b. valor de las importaciones de bienes y servicios.

### 5.2 Inflación en Panamá

A continuación, se presenta el índice de precios al consumidor de fin de periodo para Panamá con datos extraídos del “World Economic Outlook” del Fondo Monetario Internacional. Se observa que entre 1993 y 2021, Panamá ha experimentado un incremento aproximado de **70.67%** en el índice de precios al consumidor. Adicionalmente, entre 2002 y 2021, el incremento en el índice fue de **55.6%** lo cual corresponde entonces al aumento en los precios en general entre estos años.



*Fuente: Elaboración propia con datos del FMI, World Economic Outlook Database 2021;  
<https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2021/October>*

Para corroborar estos datos, se muestran los resultados calculados utilizando diferentes calculadoras de inflación. Estas calculadoras aproximan cuánto ha sido el cambio en la inflación para el dólar entre dos años específicos. Se realizan cálculos tanto con calculadoras de inflación

para Panamá, como con datos del Bureau of Labor Statistics. Los resultados de las calculadoras pueden encontrarse para referencia en la sección de Anexos.

Calculadora	Incremento 1993 - 2021	Incremento 2002 - 2021
DatosMundial.com <sup>18</sup>	69.3%	55%
CPI Calculator - Bureau of Labor Statistics <sup>19</sup>	87.52%	50.62%

Como se muestra en la tabla, se hace una comparación de las dos calculadoras usadas, la primera de DatosMundial.com, que arroja usando un importe de B/. 1.00 el incremento de precios en 28 años, el cual ha sido de 69.3%, tomando como referencia el año de inicio como 1993 y el final del año 2021.

También, usando el mismo importe, se toma como referencia el año 2002 y el final del año 2021, dando como resultado un incremento de precios de 55% en 19 años.

De acuerdo con los datos de la calculadora, la tasa de inflación en Panamá ha oscilado entre el -1.6% y el 13.8% en los últimos 41 años.

Durante el período de observación de 1979 a 2020, la tasa media de inflación fue del 2.4% anual. En conjunto, el aumento de los precios fue del 157.23 %. Un artículo con un coste de 100 balboas en 1979 se calculó en 257.23 balboas a comienzos de 2021.

En adición, se muestran resultados de otra calculadora de inflación, basados en datos extraídos del índice de precios al consumidor (CPI) del Bureau of Labor Statistics de los Estados Unidos. Para el importe de B/. 1.00 vemos que desde 1993 hasta el 2021 se ha observado un incremento de 87.52%, mientras que desde 2002 hasta 2021 se observa un incremento del 50.62%. Estos valores son cercanos a los encontrados en la calculadora de Datos Mundial, aportando referencia adicional. También concuerdan con los datos del Fondo Monetario Internacional para Panamá, confirmando la perspectiva de la inflación del dólar americano con los datos del departamento de estadísticas de los Estados Unidos.

**Notas aclaratorias:** En general la inflación de Panamá ha sido relativamente baja. Esto se explica porque existen diferencias importantes entre los diversos productos que componen la canasta de consumo. Adicionalmente, en los últimos veinte años, el IPC de Panamá ha contado con dos años base de referencia distintos: 2002 y 2013. En este último se realizaron algunos

<sup>18</sup> Fuente: DatosMundial, Desarrollo de las tasas de inflación en Panamá  
[https://www.datosmundial.com/america/panama/inflacion.php#google\\_vignette](https://www.datosmundial.com/america/panama/inflacion.php#google_vignette)

<sup>19</sup> Fuente: CPI Inflation Calculator, con datos del Bureau of Labor Statistics Consumer Price Index  
<https://www.in2013dollars.com/us/inflation/2002?endYear=2021&amount=1>

cambios en la metodología y se actualizó la canasta de bienes de referencia con la última Encuesta de Ingresos y Gastos, aunque el IPC sigue considerando únicamente las principales áreas urbanas de Panamá. En la ilustración a continuación se encuentran las ponderaciones del año base 2013. Dado lo anterior, es lógico que los conjuntos de bienes y servicios que más condicionan la inflación sean los alimentos y bebidas y el transporte, pues tienen una mayor ponderación.<sup>20</sup>

En los últimos años la percepción que tiene la población panameña sobre el aumento de los precios ha divergido de la tasa de inflación oficial publicada por el INEC. Este hecho no representa necesariamente un problema en la calidad de la medición de la inflación, sino que puede deberse a la naturaleza con la que se

IMPORTANCIA RELATIVA DEL ÍNDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR NACIONAL URBANO, DISTRITOS DE PANAMÁ Y SAN MIGUELITO Y RESTO URBANO, SEGÚN GRUPO DE ARTÍCULOS Y SERVICIOS: BASE 2013=100

Grupo	Importancia relativa		
	Nacional	Panamá y San Miguelito	Resto Urbano
<b>TOTAL</b> .....	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>
Alimentos y Bebidas no Alcohólicas.....	22.4	21.3	24.9
Bebidas Alcohólicas y Tabaco.....	0.7	0.7	0.6
Prendas de Vestir y Calzado.....	7.7	7.6	7.8
Vivienda, Agua, Electricidad y Gas.....	8.5	8.7	8.2
Muebles, Artículos para el Hogar y para la Conservación Ordinaria del Hogar.....	7.8	7.7	7.9
Salud.....	3.4	3.2	3.8
Transporte.....	16.8	17.0	16.3
Comunicaciones.....	4.3	4.4	4.0
Recreación y Cultura.....	9.7	10.2	8.8
Educación.....	2.4	2.6	2.0
Restaurantes y Hoteles.....	6.7	6.6	7.0
Bienes y Servicios Diversos.....	9.8	10.2	8.9

calculan los Índices de Precios al Consumidor mediante el índice de Laspeyres. Dado que el IPC parte de medir los precios de hogares con canastas de bienes de consumo heterogéneas y el índice de Laspeyres pondera el porcentaje de consumo que tiene cada hogar en el consumo agregado. Es natural que se reflejen en mayor medida la evolución de los precios de los bienes y servicios que consumen los hogares con mayor capacidad de gasto y nivel de ingresos. Con este problema en mente, Prais (1959), propuso un índice “democrático” en el que, contrario a Laspeyres, las relaciones de precios se ponderan por el promedio del porcentaje del gasto de cada bien en cada hogar.<sup>21</sup>

### 5.3 Inflación y la relación con el crecimiento del PIB

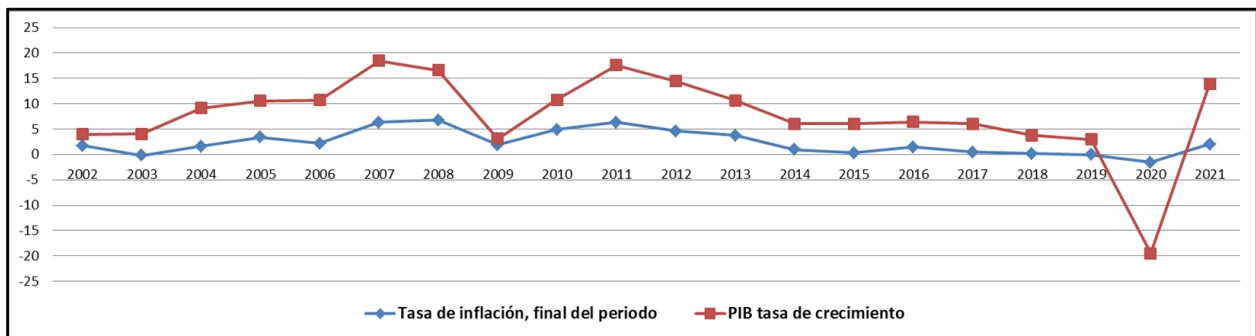
Panamá es un país sin banco central y dolarizado de facto desde 1904. Varios estudios han señalado que este hecho ha contribuido a la relativa estabilidad del nivel de precios del país. Igualmente, se ha encontrado que la inflación y la volatilidad del PIB de Panamá siguen los patrones de los países con tipo de cambio fijos, aunque con niveles y variabilidad de la inflación incluso menores, lo que se asocia a una mayor credibilidad de la política monetaria, dada la

<sup>20</sup> Fuente: Nota técnica del BID, *inflación y distribución del ingreso en Panamá, 2019*  
[https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Inflaci%C3%B3n\\_y\\_distribuci%C3%B3n\\_del\\_ingreso\\_en\\_Panam%C3%A1\\_es\\_es.pdf](https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Inflaci%C3%B3n_y_distribuci%C3%B3n_del_ingreso_en_Panam%C3%A1_es_es.pdf)  
INEC, <https://www.inec.gob.pa/archivos/A101METODOLOG%C3%8DA%20IPC%20base%202013=100.pdf>

<sup>21</sup> Encuesta de Ingresos y Gastos de Hogares (EIGH). Esta encuesta se realiza cada 10 años, siendo la última disponible la de 2017/18.

naturaleza de la dolarización misma. Igualmente, Goldfajn y Olivares (2001) encontraron que la experiencia de Panamá confirma que el establecimiento de paridad cambiaria, con la dolarización como ejemplo extremo, genera una inflación baja y estable. Además, esta ganancia en el rendimiento de la inflación se realiza sin comprometer el crecimiento promedio del PIB. En realidad, existe un cierto paralelismo entre la inflación y el crecimiento del PIB real en Panamá.<sup>22</sup>

El PIB indica el nivel de competitividad de las empresas y determina el nivel de ingresos para el Estado mediante los impuestos. Si su producción no es rentable, indica bajos números de inversión, ineficiencia de los negocios, entre otros factores que conllevan a una baja capacidad de empleo. Aunado a ello, si el PIB se sitúa por debajo de la inflación, el impacto recae en el bolsillo de la sociedad al percibir salarios inferiores de ella<sup>23</sup>.



Fuente: Fondo Monetario Internacional

<sup>22</sup> Nota técnica BID, inflación y distribución del ingreso en Panamá, 2019

[https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Inflaci%C3%B3n\\_y\\_distribuci%C3%B3n\\_del\\_ingreso\\_en\\_Panam%C3%A1\\_es\\_es.pdf](https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Inflaci%C3%B3n_y_distribuci%C3%B3n_del_ingreso_en_Panam%C3%A1_es_es.pdf)

<sup>23</sup> <http://www.idi-unicyt.org/wp-content/uploads/2020/03/INFORME-DEFINITIVO-TRABAJO-DE-GRADO-DIEGO-IRIS-AINABETH-2-3-2020.pdf>

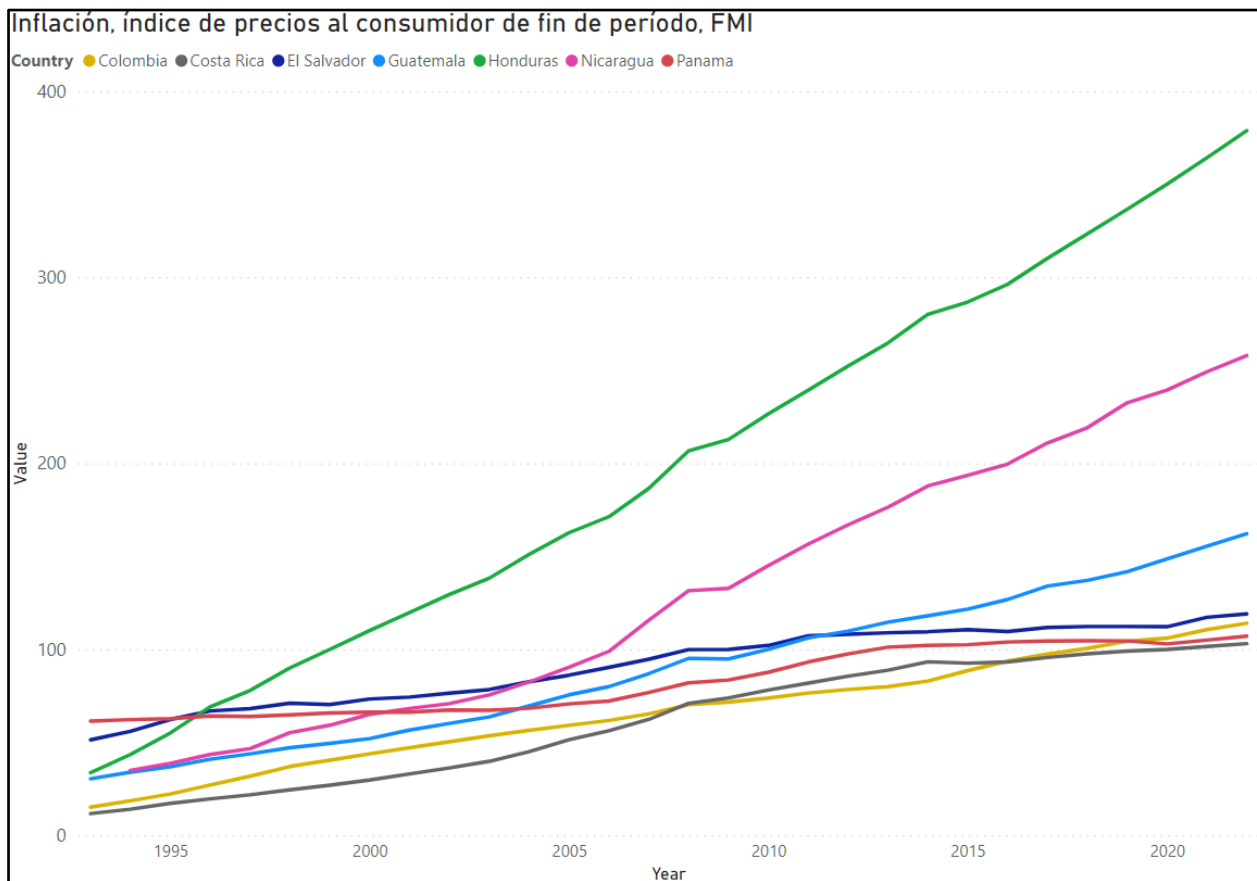


### 5.4 Inflación en países de América Latina

A continuación, se presentan las tasas de variación entre el 2002 y el 2021 para índices de inflación de países seleccionados de América Latina. Se observa que una economía dolarizada como El Salvador, ha mostrado una variación en su índice de precios al consumidor parecido a Panamá.

Colombia y Costa Rica han presentado tasas un poco más elevadas, y otros como Guatemala, Honduras y Nicaragua han observado tasas de crecimiento desde 158% hasta 250%.

País	Variación 2002 - 2021
El Salvador	53.31%
Panamá	55.66%
Colombia	119.74%
Guatemala	158.17%
Costa Rica	180.01%
Honduras	181.28%
Nicaragua	251.52%



Fuente: Elaboración propia con datos del FMI, World Economic Outlook Database 2021  
<https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2021/October>



### 5.5 Análisis de ajuste en servicios de tratamiento cuarentenario basado en la inflación

SERVICIO	TIPO	1983	1993	2000	2002	2021	Dif 2002 - 2021	Dif %
ASPERSIÓN	Contenedor de 40		\$ 6.00	\$ 6.00	\$ 6.00	\$ 10.00	\$ 4.00	66.67%
	Contenedor de 20		\$ 5.00	\$ 5.00	\$ 5.00	\$ 8.00	\$ 3.00	60.00%
	Furgones		\$ 5.00	\$ 6.00	\$ 6.00	\$ 12.00	\$ 6.00	100.00%
	Buses	\$ 2.00	\$ 6.00	\$ 6.00	\$ 6.00	\$ 10.00	\$ 4.00	66.67%
	Camiones	\$ 12.00	\$ 6.00	\$ 5.00	\$ 6.00	\$ 7.00	\$ 1.00	16.67%
	Carros Nuevos y Usados	\$ 2.00		\$ 1.00	\$ 1.00	\$ 5.00	\$ 4.00	400.00%
ATOMIZACIÓN	Aviones de 61 a 100	\$ 3.00	\$ 8.00	\$ 6.00	\$ 8.00	\$ 20.00	\$ 12.00	150.00%
	Aviones de 101 a 200	\$ 5.00	\$ 9.00	\$ 9.00	\$ 9.00	\$ 25.00	\$ 16.00	177.78%
	Aviones de carga de 1 a 100m3	\$ 20.00	\$ 10.00	\$ 20.00	\$ 15.00	\$ 45.00	\$ 30.00	200.00%
	Aviones de carga de 201 a 300m3	\$ 20.00	\$ 10.00	\$ 20.00	\$ 20.00	\$ 65.00	\$ 45.00	225.00%
FUMIGACIONES	Cargas en contenedores de 51 a 100 M3		\$ 0.70	\$ 0.70	\$ 0.70	\$ 126.00		0.00%
	Contenedor de 20				\$ 126.00	\$ 200.00	\$ 74.00	58.73%
	Contenedor de 40				\$ 156.00	\$ 250.00	\$ 94.00	60.26%
TERMONEBULIZACIONES	Furgones		\$ 5.00	\$ 1.00	\$ 20.00	\$ 40.00	\$ 20.00	100.00%
	Buses		\$ 6.00	\$ 2.00	\$ 20.00	\$ 25.00	\$ 5.00	25.00%
	Carros Nuevos y Usados			\$ 2.00	\$ 3.00	\$ 10.00	\$ 7.00	233.33%

Se observa que para varios de los servicios entre el 2002 y el 2021 se propone un ajuste de 60 a 67% para el caso de las aspersiones de contenedores. Las fumigaciones a los contenedores de 20' y 40' también observaron ajustes de 58 a 60%. Estos valores se pueden contrastar con los incrementos en la inflación en Panamá aproximados de 56% entre el 2002 y el 2021.

Sin embargo, es importante recalcar que esto solo considera el ajuste debido a la inflación y también es importante tener en cuenta el impacto económico del ajuste y las mejores prácticas en materia de inspección y tratamiento cuarentenario realizadas en otros países de la región.

## 6. Impacto Económico en el Sector Logístico

El sector logístico panameño aporta aproximadamente un 13%<sup>24</sup> al PIB de Panamá, por lo cual es un pilar fundamental de la economía nacional. El aumento de tarifas por parte de las autoridades que fiscalizan los procesos sin duda tiene un impacto significativo en el sector. Es por esto que debe existir un balance entre obtener los recursos suficientes para garantizar un proceso de fiscalización eficiente sin disminuir la competitividad del sector logístico, vital en el ciclo actual de recuperación económica.

### 6.1 Traslado y Tránsito de Contenedores

El 90% de la carga que pasa a través de puertos de la Zona Interoceánica es carga de Traslado, convirtiéndolo en uno de los negocios más importantes dentro del sector. Con base en reportes de facturación proporcionados por MIDA y las estadísticas de movimientos portuarios de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP), se estimó que en el año 2021 se realizaron servicios de aspersión a 623,004 contenedores fuera del rubro de importaciones, que incluye la modalidad de traslado por carretera y ferrocarril. Con estas cifras se hizo un análisis comparativo utilizando las tarifas vigentes y las nuevas tarifas, con los siguientes resultados:

Tipo de Actividad	Diferencia en \$						
	Almirante	Balboa	CCT	Cristóbal	Manzanillo MIT	Rodman PSA	TOTAL
Importaciones Cont 20 (SIST PORT)	\$ -	\$ 24,978.00	\$ 19,020.00	\$ 11,916.00	\$ 58,377.00	\$ 10,236.00	\$ 124,527.00
Importaciones Cont 40 (SIST PORT)	\$ 70,628.00	\$ 176,564.00	\$ 189,184.00	\$ 31,512.00	\$ 327,016.00	\$ 41,352.00	\$ 836,256.00
Importaciones Cont 45 (SIST PORT)	\$ -	\$ 1,458.00	\$ -	\$ 24.00	\$ 8,112.00	\$ -	\$ 9,594.00
Otras Modalidades Cont 20	\$ 93.00	\$ 129,066.00	\$ 56,694.00	\$ 62,193.00	\$ 144,240.00	\$ 77,193.00	\$ 469,479.00
Otras Modalidades Cont 40	\$ 89,840.00	\$ 575,552.00	\$ 224,308.00	\$ 182,772.00	\$ 510,224.00	\$ 283,348.00	\$ 1,866,044.00
						<b>DIFERENCIA</b>	<b>\$ 3,305,900.00</b>

Se aprecia que con las nuevas tarifas habría un incremento del 65.4% en los ingresos por el tratamiento de aspersión para la Autoridad, donde 71% de dicho incremento proviene de los tratamientos a contenedores fuera del rubro de importaciones, principalmente de traslado por carretera/ferrocarril (llenos y vacíos). Es importante recalcar que los contenedores de traslado no permanecen en el territorio nacional, ya que se transportan en cuestión de horas a otra terminal para ser enviados a su país de destino.

### 6.2 Importaciones /Exportaciones

Las disrupciones en la cadena de suministro han impactado significativamente a importadores y exportadores, dado el alza de costo de fletes y limitación de la oferta por los cierres de los mercados más grandes e importantes del comercio internacional. Sin embargo, durante toda la pandemia han sido resilientes y han garantizado que los países no queden sin sustento en términos de alimentos, materia prima, medicamentos e insumos de salud, vitales para contrarrestar la situación de crisis.

<sup>24</sup> Tomado de entrevista realizada a Alberto López Tom por Eco TV.  
<https://www.ecotvpanama.com/economia/panama>

Los importadores panameños señalan el gran impacto que ha tenido el alza de flete sobre sus costos de importación y cualquier otro costo que se incremente seguirá encareciendo sus costos y como consecuencia, desencadenar que los clientes busquen alternativas más atractivas que representarán pérdidas en el negocio para Panamá.

Uno de los retos que enfrentan los importadores de productos de interés cuarentenarios es el hecho de que adicional al tratamiento cuarentenario, que por regulación y norma fitozoosanitaria debe recibir tratamiento de fumigación, se les obliga a realizar el tratamiento de aspersión al contenedor; es decir, tratamiento tanto a la carga como al contenedor. Al incrementar las tarifas en ambos servicios, se encarece aún más la importación de estos rubros.

A pesar de que a las exportaciones no se les realiza aspersión al ingresar a una terminal portuaria, en Panamá la figura de importador/exportador es muy común y muchas empresas importan materia prima o productos terminados y aquí reciben ciertas alteraciones o valor agregado para luego exportar productos terminados o re-etiquetados, por ejemplo. Cualquier alza que haya en alguna de las operaciones que realizan, afecta de manera indirecta a toda la cadena.

### **6.3 Carga Aérea**

El cese de vuelos internacionales de pasajeros a nivel regional y mundial debido a la pandemia impactó de gran manera las operaciones del Hub de las Américas. En 2020, hubo una reducción del 73% en movimiento de pasajeros comparado con 2019 y aún en 2021 solo se ha recuperado un 30% de lo que cayó en 2020, lo que impacta la reapertura de rutas y la conectividad aérea ofrecida por el hub.

Entre uno de los retos de la Estrategia Logística Nacional 2030 están el desarrollo del Hub de carga en el Aeropuerto de Tocumen a través de la Zona Multimodal y lograr que Panamá se convierta en un Hub farmacéutico, para lo cual es esencial el uso de la Zona Franca Logística y del transporte aéreo. El crecimiento de 23% en el volumen de carga aérea entre 2019 y 2021 es evidencia de este gran potencial. Según el nuevo Decreto del MIDA, los costos de aspersión tanto en aeronaves de pasajeros como cargueros y contenedores aéreos se incrementan desde el 100% a más del 1000%. Esto podría impactar la competitividad actual y futura del sector de carga aérea.

En el Aeropuerto Internacional de El Dorado en Bogotá, uno de los competidores directos del hub aéreo de Tocumen, no se realiza ningún tipo de tratamiento cuarentenario a sus aeronaves al ingresar al territorio nacional (esto no incluye tratamientos químicos temporales de desinfección por COVID-19).

## 7. Consideraciones Finales

De acuerdo con los documentos encontrados para los países de Colombia, Costa Rica y República Dominicana los tratamientos cuarentenarios están establecidos en los manuales de cada institución pública responsable de regular los estándares y procedimientos a aplicar. En los procedimientos encontrados, los tratamientos cuarentenarios en puertos (fumigación, aspersión, atomización, nebulización, etc.) se realizan por selectividad del tipo de producto, del país de origen/procedencia, y sobre todo luego de realizar un análisis de riesgos. Generalmente, el funcionario inspecciona la documentación, y posteriormente realiza inspección física a los productos y subproductos de origen animal y vegetal. En República Dominicana para mercancía o envío de origen no agrícola, como los artículos usados: gomas de vehículos, neveras, motocicletas, hierros, diversos repuestos, se les exige un tratamiento de fumigación o aspersión, dependiendo del tipo de mercancía o envío y/o tipo de contenedor, antes de la inspección.

El resultado de la inspección contribuye a decidir si la mercancía cumple con los requisitos sanitarios o fitosanitarios. Si se cumplen los requisitos sanitarios y fitosanitarios, se puede proporcionar la certificación apropiada a las mercancías para la exportación, y para el caso de importación, éstos se liberan. En caso contrario, se aplica lo estipulado en cada país sobre tratamientos cuarentenarios a los productos.

En cuanto al proceso de aspersión por arco para contenedores se pudo establecer de acuerdo a lo investigado que en Colombia no es obligatorio ni a la entrada o salida de los puertos para contenedores llenos y vacíos; en Costa Rica y República Dominicana, por otro lado, los arcos de aspersión están ubicados en los distintos puertos y pasos de frontera, para lo cual el funcionario de turno debe procurar que el vehículo se asperje de forma adecuada. A los contenedores vacíos en el Puerto de Moín en Costa Rica se les realiza una inspección visual, al igual que a los cabezales; mientras que los contenedores llenos deben cumplir con los respectivos sellos y documentación y se les hace la inspección no intrusiva, secundaria y física<sup>25</sup>. En República Dominicana exigen un tratamiento de fumigación/ aspersión a la mercancía no agrícola, pero esto es selectivo; los contenedores vacíos no pasan por el arco de aspersión, mientras que los contenedores en tránsito internacional que salgan a otros puertos o frontera sí pasan obligatoriamente. El Puerto de Caucedo ofrece en la página web el servicio de fumigación, los cuales son prestados por OIRSA<sup>26</sup>. A continuación, se presenta un resumen del manejo al tratamiento cuarentenario:

---

<sup>25</sup> Gobierno de Costa Rica, Ministerio de la Presidencia, Instituto Costarricense sobre Drogas Terminal Moín, Costa Rica, 2020. <https://www.icd.go.cr/portalicd/images/docs/uid/investigaciones/ContenedoresTCM2020.pdf>

<sup>26</sup> <https://caucedo.com/tarifas/tarifas-locales/>



Tratamiento cuarentenario Puertos								
País / Puerto	Importación		Exportación		Trasbordo	Tránsito/Trasiego	Contenedores vacíos	Fuentes
	Arcos de aspersión	Otros tratamientos	Arcos de aspersión	Otros tratamientos				
<b>Colombia - Puerto de Cartagena y Puerto de Buenaventura</b>	NO	Selectivo dependiendo del análisis de riesgos y de los resultados de la inspección	NO	Selectivo dependiendo del análisis de riesgos y de los resultados de la inspección	No se encontró evidencia de que el tratamiento cuarentenario sea obligatorio	No se encontró información	No se encontró evidencia de que el tratamiento cuarentenario sea obligatorio	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Manual de procedimientos de inspección física simultánea de mercancías</li> <li>- Procedimiento USD-317-DL Puerto de Cartagena /Gestión de solicitud de inspección</li> <li>- Reglamento de condiciones técnicas de la terminal de contenedores de Cartagena/ Contecar y la Agencia Nacional de Infraestructura ANI</li> <li>- Entrevistas con representantes del sector académico e industrial de Colombia</li> </ul>
<b>Costa Rica - Puerto de Moín y Puerto Caldera</b>	Sí*	Selectivo dependiendo del análisis de riesgos y de los resultados de la inspección	No se encontró evidencia de que el tratamiento cuarentenario sea obligatorio	Selectivo dependiendo del análisis de riesgos y de los resultados de la inspección	No se encontró información	No se encontró información	No hay evidencia de que el tratamiento cuarentenario sea obligatorio, solo inspección visual	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ministerio de Hacienda Manual de procedimientos aduaneros</li> <li>- Gobierno de Costa Rica, Ministerio de la Presidencia, Instituto Costarricense sobre Drogas - Corroboración de la implementación de la normativa y recomendaciones sobre buenas prácticas, para la prevención del tráfico ilícito de drogas y otras actividades de delincuencia organizada, realizadas por medio de contenedores marítimos en la Terminal Moín, Costa Rica</li> <li>- Manual de procedimientos para los puestos de control cuarentenario en las aduanas periféricas de la Unión Aduanera Centroamericana. SIECA</li> <li>- SENASA, DCA PG 06 IN 03 V2 Funcionamiento de Arcos de Aspersión</li> <li>- Noticias OIRSA <a href="https://www.oirsa.org/noticia-detalle.aspx?id=8068">https://www.oirsa.org/noticia-detalle.aspx?id=8068</a></li> </ul>
<b>República Dominicana - Puerto de Caucedo y Puerto Río Haina</b>	Sí**	Selectivo dependiendo del análisis de riesgos y de los resultados de la inspección	No se encontró evidencia de que el tratamiento cuarentenario sea obligatorio	Selectivo dependiendo del análisis de riesgos y de los resultados de la inspección	NO tiene tratamiento cuarentenario	Sí pasa por el arco de aspersión	NO pasa por el arco de aspersión. No tiene ningún tratamiento cuarentenario	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Manual de procedimientos de cuarentena vegetal / Secretaría de Estado de Agricultura-Ministerio de Agricultura</li> <li>-República Dominicana: avanza modernización de puertos SITC. <a href="https://www.oirsa.org/noticia-detalle.aspx?id=1241">https://www.oirsa.org/noticia-detalle.aspx?id=1241</a></li> <li>-Entrevista con representante de gremio empresarial</li> </ul>
<b>Panamá</b>	Sí**	Selectivo dependiendo del análisis de riesgos y de los resultados de la inspección	NO	NO se realiza tratamiento, a menos que el país destino lo exija	NO pasa por el arco de aspersión. No tienen tratamiento cuarentenario a menos que, a juicio de las Autoridades de Cuarentena Agropecuaria, lo amerite.	Sí pasan por el arco de aspersión. No tienen tratamiento cuarentenario a menos que, a juicio de las Autoridades de Cuarentena Agropecuaria, lo amerite.	Si salen del área de la terminal portuaria, tendrán que pasar por el arco de aspersión y ser cobrados. Sin embargo si entran a la terminal y salen nuevamente, se asperja pero no se cobra esa segunda aspersión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reuniones con autoridades de MIDA/OIRSA</li> <li>- Reuniones con representantes de terminales portuarias locales</li> </ul>

\*Los arcos se ubican donde existen los denominados "PIF- Puesto de Inspección Fronterizo" para la prevención de ingreso de enfermedades exóticas y plagas a través de vehículos

\*\*Hacer uso del arco de aspersión es obligatorio. Aplica para el 100% de las importaciones locales y tránsitos internacionales que salgan a otros puertos o fronteras.

De acuerdo en conversaciones con representantes de OIRSA en la mayoría de los países de Centroamérica los arcos de aspersión están dentro del puerto y no a la salida del puerto como en Panamá. En el caso de Panamá, existe un convenio con los puertos cuya cláusula VI establece que se le da tratamiento cuarentenario a los contenedores que salen del puerto hacia territorio panameño, aunque no se especifica que es por medio de un arco de aspersión.

Por otro lado, tomando en cuenta los efectos de la inflación sobre los costos de los servicios de tratamiento cuarentenario, un punto interesante es que, aunque es cierto que los países incrementan sus tarifas cada cierta cantidad de años, estos ajustes lo hacen más frecuentemente, al menos cada año, como es el caso de Colombia.

Analizando Panamá, se observó que para varios de los servicios cuarentenarios entre el 2002 y el 2021 se propone un ajuste de 60 a 67% para el caso de las aspersiones de contenedores, mientras que en otros casos como la atomización de aviones el ajuste es de 100 a más del 1000%. Las fumigaciones a los contenedores de 20' y 40' también observaron ajustes de 58 a



60%. Estos valores se pueden contrastar con los incrementos en la inflación en Panamá aproximados de 56% entre el 2002 y el 2021. Sin embargo, es importante recalcar que estos valores consideran solo la inflación, sin tener en cuenta el impacto económico del ajuste y las mejores prácticas en materia de inspección y tratamiento cuarentenario realizadas en otros países de la región.

## 8. Recomendaciones

- El trabajo interinstitucional para el análisis de riesgos de la mercancía de importación o exportación facilitaría la agilización para realizar una sola inspección por parte de las autoridades competentes; esto aunado a la aplicación de tecnologías que permitan recabar una mayor trazabilidad y, sobre todo, para poder generar controles apropiados sobre la carga, sin que eso altere o influya en la fluidez y eficacia de los procesos.
- Fuera de los montos de los cobros, un punto prioritario tratado por los actores del sector privado es la *unificación, digitalización y agilización de los sistemas de pago*, de manera que el proceso requerido para completar la diversidad de pagos, tanto a MIDA como a otras instituciones, sea lo más simple posible y con mínima gestión manual o presencial, pues ello ocasiona que los actores que intervienen en el proceso incurran en costos adicionales.
- Se viene trabajando en la región para que el comercio de productos agrícolas sea más seguro y competitivo mediante tecnologías no intrusivas que garanticen la calidad de los productos, como es el caso, del Puerto de Cartagena donde implementaron el proceso de Cold Treatment<sup>27</sup> con el cual se controla la plaga de la mosca de la fruta. Asimismo, se provee un reporte continuo de la temperatura sin romper la cadena de frío y permitir la exportación de la fruta *sin fumigación*. Otro ejemplo, es la revisión de la legislación en México con el fin de eliminar el servicio de tratamiento por aspersión y nebulización,<sup>28</sup> ya que no encontraron evidencia científica que demostrase su efectividad como medida de mitigación de riesgo fitosanitario, aplicado a servicios asociados a la importación, exportación o movilización nacional de vegetales, productos y subproductos. A cambio de esto el tratamiento se ajustó para hacer uso del bromuro de metilo, fosfina (fosfuro de aluminio o fosfuro de magnesio) en bodegas, furgones, contenedores, tolvas, cajas de tráiler, barcos, bajo cubierta plástica.
- Medir constantemente el Índice de Precios al Consumidor (IPC) es importante para evaluar los cambios de las tarifas, con la finalidad de que éstas se realicen de manera *gradual* y tengan menos impacto en el usuario/dueño de la carga.

---

<sup>27</sup> Tomado del Puerto de Cartagena: <https://www.puertocartagena.com/es/sala-de-prensa/noticias/primera-exportacion-de-naranjas>

<sup>28</sup> <https://www.gob.mx/senasica/prensa/actualiza-sagarpa-norma-para-hacer-mas-competitivo-y-seguro-el-comercio-de-productos-agricolas>



## 9. Referencias

- Gobierno de Costa Rica, Ministerio de la Presidencia, Instituto Costarricense sobre Drogas - Corroboración de la implementación de la normativa y recomendaciones sobre buenas prácticas, para la prevención del tráfico ilícito de drogas y otras actividades de delincuencia organizada, realizadas por medio de contenedores marítimos en la Terminal Moín, Costa Rica, 2020.  
<https://www.icd.go.cr/portalicd/images/docs/uid/investigaciones/ContenedoresTCM2020.pdf>
- Importación - Servicio Fitosanitario del Estado - Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG) - Costa Rica - disponible en:  
<https://www.sfe.go.cr/SitePages/Importacion/IniciImportaciones.aspx>
- SENASA, DCA PG 06 IN 03 V2 Funcionamiento de Arcos de Aspersión:  
<https://www.senasa.go.cr/informacion/centro-de-informacion/informacion/sgc/dca/dca-pg-06-medidas-sanitarias-aplicadas-en-importacion?format=html>
- Memoria de Labores de OIRSA 2024-2017, disponible en:  
[https://www.oirsa.org/contenido/2018/Memoria%20labores%20OIRSA%2014-17%20\(final\).pdf](https://www.oirsa.org/contenido/2018/Memoria%20labores%20OIRSA%2014-17%20(final).pdf)
- SENASA, DCA PG 06 IN 02 V4 Tratamiento cuarentenario de aeronaves  
<https://www.senasa.go.cr/informacion/centro-de-informacion/informacion/sgc/dca/dca-pg-06-medidas-sanitarias-aplicadas-en-importacion?format=html>
- Secretaria de Estado de Agricultura- Manual de Procedimientos de Cuarentena Vegetal de la Republica Dominicana  
<https://agricultura.gob.do/transparencia/phocadownload/Publicaciones/SanidadVegetal/Manual%20de%20Procedimientos%20de%20Cuarentena%20Vegetal%20de%20la%20Rep%C3%ABlica%20Dominicana.pdf>
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de Colombia, Manual de Procedimientos de inspección física simultánea de mercancías. <https://www.mincit.gov.co/minindustria/temas-de-interes/inspeccion-fisica-simultanea-de-mercancias>
- Noticias del Puerto de Cartagena <https://www.puertocartagena.com/es/sala-de-prensa/noticias/primera-exportacion-de-naranjas>
- SIECA, Manual de procedimientos para los puestos de control cuarentenario en las aduanas periféricas de la unión aduanera centroamericana.  
<http://www.oie.sieca.int/documentos/detalle/25>
- Ministerio de Hacienda de Costa Rica, Manual de procedimientos aduaneros, 2021.  
<https://www.hacienda.go.cr/contenido/394-manuales>





- Nota técnica BID, inflación y distribución del ingreso en Panamá, 2019  
[https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Inflaci%C3%B3n\\_y\\_distribuci%C3%B3n\\_del\\_ingreso\\_en\\_Panam%C3%A1\\_es\\_es.pdf](https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Inflaci%C3%B3n_y_distribuci%C3%B3n_del_ingreso_en_Panam%C3%A1_es_es.pdf)
- Centro Nacional de Competitividad, Análisis del Índice de Precios al Consumidor (IPC) y la Canasta Básica Familiar.  
<https://cncpanama.org/phocadownload/Analisis%20del%20Indice%20de%20Precios%20al%20Consumidor%20y%20Canasta%20Basica%20Familiar.pdf>
- Instituto Nacional de Estadística y Censo, Comentarios al Índice de Precios al Consumidor: Diciembre 2021.  
[https://www.inec.gob.pa/avance/Default2.aspx?ID\\_CATEGORIA=2&ID\\_CIFRAS=10&ID\\_IDIOMA=1](https://www.inec.gob.pa/avance/Default2.aspx?ID_CATEGORIA=2&ID_CIFRAS=10&ID_IDIOMA=1)
- Normas Oficiales Mexicanas Fitosanitarias. <http://legismex.mty.itesm.mx/normas/fito/fito022-08mod.pdf>
- Encuesta de Ingresos y Gastos de Hogares (EIGH). Esta encuesta se realiza cada 10 años, siendo la última disponible la de 2017/18.  
<https://www.inec.gob.pa/archivos/A101METODOLOG%C3%8DA%20IPC%20base%202013=100.pdf>
- Tomado de entrevista realizada a Alberto López Tom por Eco TV.  
<https://www.ecotvpanama.com/economia/panama>
- Resolución No. RES-MARD 2019-70 Ministerio de Agricultura de República Dominicana  
<https://agricultura.gob.do/transparencia/phocadownload/BaseLegal/Resoluciones/2019/Noviembre/RES-MARD-2019-070.pdf>
- Servicio Internacional de Tratamientos Cuarentenarios (SITC); OIRSA: Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria. <https://www.oirsa.org/informacion.aspx?id=82>
- DatosMundial, Desarrollo de las tasas de inflación en Panamá  
[https://www.datosmundial.com/america/panama/inflacion.php#google\\_vignette](https://www.datosmundial.com/america/panama/inflacion.php#google_vignette)
- CPI Inflation Calculator, con datos del Bureau of Labor Statistics Consumer Price Index  
<https://www.in2013dollars.com/us/inflation/2002?endYear=2021&amount=1>

## 10. Anexos

En esta sección se muestran los anexos complementarios al análisis. Se muestran las listas de tarifas de otros países de Centroamérica y la región, a modo de referencia.

### Tarifarios de Servicios Cuarentenarios en Costa Rica y Colombia

SERVICIO NACIONAL DE SALUD ANIMAL						
Decreto Tarifario Original N°27763 MAG del 10-03-1999						
Decreto Tarifario Vigentes N°37661 del 02-05-2013 / N°39600 del 25-05-2016						
Aumento tarifario según IPC 2,03% a partir del 01 febrero del 2019.						
CODIGO TARIFARIO	NOMBRE DE LAS TARIFAS	PRECIO DE LA TARIFA	% IVA	MONTO IVA	PRECIO CON IVA INCLUIDO	PRECIO EN \$USD
C.15	SERVICIO CUARENTENARIO FUMGACION, ASPERSION O NEBULIZACION UT INGRESAN AL PAIS MATERRESTRE	5,756.00	0%	-	5,756.00	\$8.97
SFA.16.01	CONTENEDORES DE AMONES - FUMGACIÓN	5,087.00	0%	-	5,087.00	\$7.93
SFA.16.02	CONTENEDORES DE AMONES - ASPERSIÓN	4,302.00	0%	-	4,302.00	\$6.70
SFA.16.03	CONTENEDORES DE AMONES - NEBULIZACIÓN	4,302.00	0%	-	4,302.00	\$6.70
SFA.17.01	CONTENEDORES DE 20 PIES (BARCOS) - FUMGACIÓN	8,603.00	0%	-	8,603.00	\$13.41
SFA.17.02	CONTENEDORES DE 20 PIES (BARCOS) - ASPERSIÓN	5,866.00	0%	-	5,866.00	\$9.14
FA.17.02/201	CONTENEDORES DE 20 PIES (BARCOS)- ASPERSIÓN 1-2018	5,749.00	0%	-	5,749.00	\$8.96
SFA.17.03	CONTENEDORES DE 20 PIES (BARCOS) - NEBULIZACIÓN	5,866.00	0%	-	5,866.00	\$9.14
SFA.18.01	CONTENEDORES DE 40 PIES (BARCOS) - FUMGACIÓN	10,952.00	0%	-	10,952.00	\$17.07
SFA.18.02	CONTENEDORES DE 40 PIES (BARCOS) - ASPERSIÓN	6,651.00	0%	-	6,651.00	\$10.37
FA.18.02/201	CONTENEDORES DE 40 PIES (BARCOS)- ASPERSIÓN 1-2018	6,518.00	0%	-	6,518.00	\$10.16
SFA.18.03	CONTENEDORES DE 40 PIES (BARCOS) - NEBULIZACIÓN	6,651.00	0%	-	6,651.00	\$10.37
SFA.29.01	TRATAMIENTOS EN BARCOS POR CADA 1000 PIES CÚBICOS - FUMGACIÓN	13,689.00	0%	-	13,689.00	\$21.33
SFA.29.02	TRATAMIENTOS EN BARCOS POR CADA 1000 PIES CÚBICOS - ASPERSIÓN	13,689.00	0%	-	13,689.00	\$21.33
SFA.29.03	TRATAMIENTOS EN BARCOS POR CADA 1000 PIES CÚBICOS - NEBULIZACIÓN	13,689.00	0%	-	13,689.00	\$21.33

Muestra de algunas tarifas del Servicio Nacional de Salud Animal - Ministerio de Agricultura y Ganadería - Costa Rica

Fuente: <https://www.senasa.go.cr/tramites-y-servicios/tarifas>

Fuente: Servicio Nacional de Salud Animal - MAG / Costa Rica - Se usa una tasa de cambio

**1 CRC = 0.00155852 USD**



CAPITULO XXV: INSPECCIÓN FITOSANITARIA PORTUARIA DE LAS IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES DE MATERIAL VEGETAL DE ESPECIES ORNAMENTALES Y NO ORNAMENTALES. TARIFAS 2022	Tarifa en Pesos Colombianos	Tarifas en USD\$
04539 Inspección del estado fitosanitario del material vegetal de especies ornamentales que se importen o exporten (Hasta 10 cajas)	\$ 44,354	\$11.31
04540 Inspección del estado fitosanitario del material vegetal de especies ornamentales que se importen o exporten (De 11 hasta 70 cajas)	\$ 53,773	\$13.71
04541 Inspección del estado fitosanitario del material vegetal de especies ornamentales que se importen o exporten (De 71 hasta 200 cajas)	\$ 60,570	\$15.44
04542 Inspección del estado fitosanitario del material vegetal de especies ornamentales que se importen o exporten (De 201 hasta 500 cajas)	\$ 84,654	\$21.58
04543 Inspección del estado fitosanitario del material vegetal de especies ornamentales y que se importen o exporten (Más de 500 cajas)	\$ 112,912	\$28.78
04544 Inspección del estado fitosanitario en puertos del material vegetal, productos y subproductos diferente a ornamentales, que se importen o exporten del país (Puerto Aéreo y Terrestre - Más de 10 Kilogramos hasta 1 Ton.)	\$ 69,869	\$17.81
04545 Inspección del estado fitosanitario en puertos del material vegetal, productos y subproductos diferente a ornamentales, que se importen o exporten del país (Puerto Marítimo y Fluvial) - Más de 10 Kilogramos hasta 1 Ton.)	\$ 69,869	\$17.81
04546 Inspección del estado fitosanitario en puertos del material vegetal, productos y subproductos diferente a ornamentales, que se importen o exporten del país (Puerto Aéreo y Terrestre - De más de 1 hasta 10 Ton.)	\$ 79,289	\$20.21
04547 Inspección del estado fitosanitario en puertos del material vegetal, productos y subproductos diferente a ornamentales, que se importen o exporten del país (Puerto Marítimo y Fluvial - De más de 1 hasta 10 Ton.)	\$ 87,397	\$22.28
04548 Inspección del estado fitosanitario en puertos del material vegetal, productos y subproductos diferente a ornamentales, que se importen o exporten del país (Puerto Aéreo y Terrestre - De más de 10 hasta 50 Ton.)	\$ 91,332	\$23.28
04549 Inspección del estado fitosanitario en puertos del material vegetal, productos y subproductos diferente a ornamentales, que se importen o exporten del país (Puerto Marítimo y Fluvial - De más de 10 hasta 50 Ton.)	\$ 118,278	\$30.15
04550 Inspección del estado fitosanitario en puertos del material vegetal, productos y subproductos diferente a ornamentales, que se importen o exporten del país (Puerto Aéreo y Terrestre - De más de 50 hasta 100 Ton.)	\$ 99,439	\$25.35
04551 Inspección del estado fitosanitario en puertos del material vegetal, productos y subproductos diferente a ornamentales, que se importen o exporten del país (Puerto Marítimo y Fluvial - De más de 50 hasta 100 Ton.)	\$ 137,117	\$34.95
04552 Inspección del estado fitosanitario en puertos del material vegetal, productos y subproductos diferente a ornamentales, que se importen o exporten del país (Puerto Aéreo y Terrestre - De más de 100 hasta 500 Ton.)	\$ 142,482	\$36.32
04553 Inspección del estado fitosanitario en puertos del material vegetal, productos y subproductos diferente a ornamentales, que se importen o exporten del país (Puerto Marítimo y Fluvial - De más de 100 hasta 500 Ton.)	\$ 216,406	\$55.16
04554 Inspección del estado fitosanitario en puertos del material vegetal, productos y subproductos diferente a ornamentales, que se importen o exporten del país (Puerto Aéreo y Terrestre - De más de 500 hasta 1.000 Ton.)	\$ 173,363	\$44.19
04555 Inspección del estado fitosanitario en puertos del material vegetal, productos y subproductos diferente a ornamentales, que se importen o exporten del país (Puerto Marítimo y Fluvial - De más de 500 hasta 1.000 Ton.)	\$ 275,544	\$70.24
04556 Inspección del estado fitosanitario en puertos del material vegetal, productos y subproductos diferente a ornamentales, que se importen o exporten del país (Puerto Aéreo y Terrestre - De más de 1.000 hasta 5.000 Ton.)	\$ 305,114	\$77.78
04557 Inspección del estado fitosanitario en puertos del material vegetal, productos y subproductos diferente a ornamentales, que se importen o exporten del país (Puerto Marítimo y Fluvial - De más de 1.000 hasta 5.000 Ton.)	\$ 532,251	\$135.67
04558 Inspección del estado fitosanitario en puertos del material vegetal, productos y subproductos diferente a ornamentales, que se importen o exporten del país (Puerto Aéreo y Terrestre - De más de 5.000 hasta 10.000 Ton.)	\$ 395,134	\$100.72
04559 Inspección del estado fitosanitario en puertos del material vegetal, productos y subproductos diferente a ornamentales, que se importen o exporten del país (Puerto Marítimo y Fluvial - De más de 5.000 hasta 10.000 Ton.)	\$ 729,818	\$186.04
04560 Inspección del estado fitosanitario en puertos del material vegetal, productos y subproductos diferente a ornamentales, que se importen o exporten del país (Puerto Aéreo y Terrestre - De más de 10.000 hasta 15.000 Ton.)	\$ 474,543	\$120.96
04561 Inspección del estado fitosanitario en puertos del material vegetal, productos y subproductos diferente a ornamentales, que se importen o exporten del país (Puerto Marítimo y Fluvial - De más de 10.000 hasta 15.000 Ton.)	\$ 875,042	\$223.05
04562 Inspección del estado fitosanitario en puertos del material vegetal, productos y subproductos diferente a ornamentales, que se importen o exporten del país (Puerto Aéreo y Terrestre - De más de 15.000 hasta 20.000 Ton.)	\$ 532,251	\$135.67
04563 Inspección del estado fitosanitario en puertos del material vegetal, productos y subproductos diferente a ornamentales, que se importen o exporten del país (Puerto Marítimo y Fluvial - De más de 15.000 hasta 20.000 Ton.)	\$ 999,997	\$254.91
04564 Inspección del estado fitosanitario en puertos del material vegetal, productos y subproductos diferente a ornamentales, que se importen o exporten del país (Puerto Aéreo y Terrestre De más de 20.000 Ton.)	\$ 633,121	\$161.39
04565 Inspección del estado fitosanitario en puertos del material vegetal, productos y subproductos diferente a ornamentales, que se importen o exporten del país (Puerto Marítimo y Fluvial - De más de 20.000 Ton.)	\$ 1,209,727	\$308.37

Muestra de algunas tarifas del ICA. Fuente: Instituto Colombiano Agropecuario ICA tarifas a 2022.

<https://www.ica.gov.co/oferta-institucional/tarifas>

Se utiliza una tasa de cambio de \$3,923 COP

## Resultados de calculadoras de Inflación

### Calculadora de inflación para Panamá

Introduzca aquí cualquier importe, un año inicial y un año final. A continuación, se le emitirá el importe que surgió del importe original después de la inflación. Ejemplo: 1000 Balboa en 1979 corresponde a un importe de 2,572.28 Balboa a principios de 2021 debido a la inflación.

Importe original en Balboa:

Empezar el año:

Fin de año:

**Calcular**

Valor a principios de 2021: **1.69 Balboa**

Incremento de precios (= depreciación) en 28 años: **69.3%**

Esto corresponde a una depreciación media del 0.02 Balboa por año.

Nota: las tasas de inflación después de 2020 aún no están disponibles aquí. Para los años siguientes, la última tasa de -1.55% se utiliza en esta calculadora.

### Calculadora de inflación para Panamá

Introduzca aquí cualquier importe, un año inicial y un año final. A continuación, se le emitirá el importe que surgió del importe original después de la inflación. Ejemplo: 1000 Balboa en 1979 corresponde a un importe de 2,572.28 Balboa a principios de 2021 debido a la inflación.

Importe original en Balboa:

Empezar el año:

Fin de año:

**Calcular**

Valor a principios de 2021: **1.55 Balboa**

Incremento de precios (= depreciación) en 19 años: **55.0%**

Esto corresponde a una depreciación media del 0.03 Balboa por año.

Nota: las tasas de inflación después de 2020 aún no están disponibles aquí. Para los años siguientes, la última tasa de -1.55% se utiliza en esta calculadora.

Fuente: DatosMundial, Desarrollo de las tasas de inflación en Panamá  
[https://www.datosmundial.com/america/panama/inflacion.php#google\\_vignette](https://www.datosmundial.com/america/panama/inflacion.php#google_vignette)



## \$1 in 1993 is worth \$1.88 in 2021

<b>Amount</b>	<b>Start year</b>	<b>End year</b>	<b>Calculate</b>
\$ 1	1993	2021	

[\\$1 in 1995 → 2021](#)
[\\$1 in 1990 → 2021](#)
[Inflation rate in 2022](#)
[Future inflation calculator](#)

You may be interested in [\\$1 in 1993 → 2022](#)

### Value of \$1 from 1993 to 2021

\$1 in 1993 is equivalent in purchasing power to about **\$1.88** in 2021, an increase of \$0.88 over 28 years. The dollar had an average inflation rate of **2.27%** per year between 1993 and 2021, producing a cumulative price increase of **87.52%**.

#### Inflation from 1993 to 2021

Cumulative price change	87.52%
Average inflation rate	2.27%
Converted amount (\$1 base)	\$1.88
Price difference (\$1 base)	\$0.88
CPI in 1993	144.500
CPI in 2021	270.970
Inflation in 1993	2.99%
Inflation in 2021	4.70%
\$1 in 1993	\$1.88 in 2021

## \$1 in 2002 is worth \$1.51 in 2021

<b>Amount</b>	<b>Start year</b>	<b>End year</b>	<b>Calculate</b>
\$ 1	2002	2021	

[\\$1 in 2005 → 2021](#)
[\\$1 in 2000 → 2021](#)
[Inflation rate in 2022](#)
[Future inflation calculator](#)

You may be interested in [\\$1 in 2002 → 2022](#)

### Value of \$1 from 2002 to 2021

\$1 in 2002 is equivalent in purchasing power to about **\$1.51** in 2021, an increase of \$0.51 over 19 years. The dollar had an average inflation rate of **2.18%** per year between 2002 and 2021, producing a cumulative price increase of **50.62%**.

#### Inflation from 2002 to 2021

Cumulative price change	50.62%
Average inflation rate	2.18%
Converted amount (\$1 base)	\$1.51
Price difference (\$1 base)	\$0.51
CPI in 2002	179.900
CPI in 2021	270.970
Inflation in 2002	1.58%
Inflation in 2021	4.70%
\$1 in 2002	\$1.51 in 2021

Fuente: CPI Inflation Calculator, con datos del Bureau of Labor Statistics Consumer Price Index

<https://www.in2013dollars.com/us/inflation/2002?endYear=2021&amount=1>

**Respuestas a Cuestionario realizado a Empresa Privada**

Cuestionario a Empresa Privada para el Análisis de Nuevas Tarifas - MIDA
<p>1. ¿Cuál es el costo actual por aspersión de contenedores (20' y 40') en cada uno de los puertos de la zona interoceánica?</p>
<p><b>Respuesta 1:</b> El costo actual de fumigación/aspersión por ley es de \$5.00 para contenedores de 20' y \$6.00 para contenedores de 40'. Nuevo costo propuesto diciembre 2021: de fumigación/aspersión por ley es de \$8.00 para contenedores de 20' y \$10.00 para contenedores de 40' y para mayores de 40' 12.00.</p>
<p><b>Respuesta 2:</b> Se paga \$6.00 por la licencia y \$5.00 por el sello.</p>
<p><b>Respuesta 3:</b> MIT: US\$16.00, PPC: US\$8.50 a US\$12.50, PSA: US\$8.00</p>
<p><b>Respuesta 4:</b> Pago fumigación por importación 5.00\$ y 6.00\$ para contenedores de 20 y 40 pies</p>
<p><b>Respuesta 5:</b> Información sobre cobros en los diferentes puertos</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• manzanillo 41 dólares desglosados así: 25.00 sello de seguridad y 16.00 de fumigación</li> <li>• Cristóbal y balboa 44 desglosado de la siguiente manera: 19.00 sello de seguridad 17.00 combustible y energía 8.00 fumigación</li> <li>• CCT fumigación 7.00 dólares naviera COSCO cobra 26.00 desglosados así: 18.00 sello de seguridad 8.00 fumigación</li> <li>• PSA cobra 33.00 por la importación 23.00 por la exportación</li> </ul>
<p><b>Respuesta 6:</b> MIT 16.00, CCT 8.00, PPC 8.00, PSA 8.00</p>
<p>2. ¿Cómo funciona el proceso de aspersión por arco para contenedores en cada uno de los puertos de la zona interoceánica? ¿Este proceso de aspersión se da para contenedores tanto vacíos como llenos? ¿a la entrada de los contenedores? ¿a la salida de los contenedores?</p>
<p><b>Respuesta 1:</b> Proceso de aspersión en los Puertos: o Cristóbal: Arco ubicado en la salida de Casa de Flete, para los contenedores que salen de la Terminal, así sea lleno o vacío, importación o trasbordo. o Balboa: Arco ubicado hacia la salida del puerto, para todos los contenedores solo en salida de la Terminal, contenedores llenos o vacíos, importación o trasbordo. o Manzanillo: Arco ubicado en la salida del puerto, se fumigan contenedores que salen de la Terminal, ya sea lleno o vacíos, de importación o trasbordo. o Colon: Arcos ubicados en la garita, se fumigan los contenedores que salen de la Terminal vacíos y llenos, importación o trasbordo. o Rodman: El arco está ubicado en la garita en el carril de salida, para todos los contenedores solo en salida, llenos y vacíos, importación o trasbordo.</p>
<p><b>Respuesta 2:</b> Es que eso son casos muy escasos. Esto aplica cuando encuentran algún contenedor que traer insectos o le ven algo eso casi nunca pasa, y dependiendo del caso aplican diferentes fumigaciones o tratamientos. Pero ellos mismos dictaminan qué tratamiento van a aplicar y solo le avisan al transporte o al cliente. Si, es que el tratamiento por arco de aspersión lo usan para desinfectar, pero solo para los contenedores llenos, según entiendo la pregunta.</p>
<p><b>Respuesta 3:</b> Para llenos y vacíos</p>
<p><b>Respuesta 4:</b> Pago de exportación es de 25.00\$ por seguridad, en la nueva ley se quiere cobrar a exportación por fumigación (actualmente no tiene cobro).</p>



<p><b>Respuesta 5:</b> Los contenedores de importación (llenos) son fumigados a la salida, los contenedores de exportación no pagan en ninguna modalidad ni lleno ni vacíos.</p>
<p>3. ¿Cómo es el proceso de aspersión de los contenedores que van entre terminales? ¿se le cobra solo a la salida; se les cobra a la salida de un puerto y también a la entrada del otro? ¿O eso depende de las terminales?</p>
<p><b>Respuesta 1:</b> Para los contenedores que van entre Terminales, la aspersión se hace solo a la salida de la Terminal donde el contenedor descarga del barco y el cobro se recibe solo de esa Terminal, la otra Terminal no fumiga ni cobra.</p>
<p><b>Respuesta 2:</b> Solo el puerto de salida</p>
<p><b>Respuesta 3:</b> Solo para la salida, todos los terminales</p>
<p><b>Respuesta 4:</b> pago fumigación en trasiego 5.00\$ y 6.00\$ para contenedores de 20 y 40 pies respectivamente.</p>
<p><b>Respuesta 5:</b> El transporte no paga en esta operación en ninguna modalidad, habría que preguntar a línea naviera como se paga.</p>
<p>4. ¿El servicio de aspersión se paga directamente al MIDA o se paga al puerto? ¿En caso de que se haga al puerto, éste cobra un costo adicional por gastos administrativos? ¿De cuánto es el adicional y en qué puertos se cobra?</p>
<p><b>Respuesta 1:</b> El servicio de aspersión lo cobra el MIDA al puerto y el puerto al cliente o Naviera, algunos Puertos cobran sin costo adicionales y otros si incluyen un cobro administrativo, por ejemplo: o Manzanillo: cobra \$16.00 para contenedores de cualquier tamaño o CCT: cobra \$7.00 para contenedores de cualquier tamaño o Rodman y PPC: Para contenedores de trasbordo si cobra según el costo por ley, pero para contenedores de carga local (Importación) cobran \$8.00 para contenedores de cualquier tamaño. Después del anuncio del cambio de tarifa, las terminales de Rodman y PPC expresaron su deseo de cobrar un costo adicional por gastos administrativos para el movimiento de la carga de trasbordo.</p>
<p><b>Respuesta 2:</b> Directo al MIDA.</p>
<p><b>Respuesta 3:</b> Directamente al puerto.</p>
<p><b>Respuesta 4:</b> Se paga al puerto, desconozco el cargo del puerto por el servicio administrativo, pero suponemos que existe.</p>
<p>5. ¿El pago de los servicios de aspersión los realiza el transportista o el dueño del contenedor?</p>
<p><b>Respuesta 1:</b> El cargo de aspersión lo paga la naviera para contenedores de trasbordo, para los contenedores de importación lo paga el dueño de la carga (Consignatario), algunas Terminales cobran directo al cliente, otras cobran a la naviera y luego la naviera al cliente.</p>
<p><b>Respuesta 2:</b> El dueño de la carga, pero en caso tal un cliente le hace algún tratamiento especial lo paga directo a MIDA, también depende del puerto en acción. En el Puerto de Balboa se paga a la Terminal.</p>
<p><b>Respuesta 3:</b> Importación: lo paga el dueño, a veces a través del transportista. Trasiego entre puertos: lo paga la línea.</p>



<p><b>Respuesta 4:</b> Mayormente el transportista como adelanto de gastos portuarios</p>
<p>6. ¿A qué porcentaje de contenedores se les realiza tratamiento especial (fumigación, atomización o nebulización, entre otros; no incluye aspersión) para cada puerto?</p>
<p><b>Respuesta 1:</b> Las navieras solo reciben servicios de aspersión.</p>
<p><b>Respuesta 2:</b> Esos contenedores de trasiego no creo que los fumiguen cada uno que lleva mida, solo cobran para los casos especiales dependiendo de la descripción de la mercancía.</p>
<p>Respuesta 3: Aprox. 2%</p>
<p><b>Respuesta 4:</b> Desconozco, sugiero consultar a las terminales.</p>
<p>7- ¿Cuál es la diferencia entre mover un contenedor por ferrocarril y moverlo por camión, en términos de tarifas de las autoridades (APA, Cuarentena y Aduanas)?</p>
<p><b>Respuesta 1:</b> Mover un contenedor por ferrocarril o camión tiene el mismo costo en términos de tarifa de autoridades.</p>
<p><b>Respuesta 2:</b> La tarifa por camión es \$5.00 sello y \$6.00 licencia. Por ferrocarril es \$25.00 por contenedor.</p>
<p><b>Respuesta 3:</b> No movemos por ferrocarril</p>
<p><b>Respuesta 4:</b> Todos los gastos son adelantos para reembolso, En aduana el transporte debe pagar sello físico de 5.00. APA notificaciones 2.00 y 5.00 sellos físicos, MIDA 6.00 de licencia y 5.00 de sello físico. El ferrocarril no paga por sellos físicos.</p>
<p>8. Entendemos que el transbordo dentro del mismo puerto paga 0.25 de tarifa de seguridad a MIDA. ¿Esto es así?</p>
<p><b>Respuesta 1:</b> Solo Colon Container está haciendo este cobro y es de 0.30 por contenedor.</p>
<p><b>Respuesta 2:</b> Nunca lo hemos escuchado ni pagado.</p>
<p><b>Respuesta 3:</b> Se paga seguridad al puerto, no se sabe si ellos pagan algo al MIDA.</p>
<p><b>Respuesta 4:</b> Hay que preguntarle a la línea naviera o puerto.</p>
<p>9. ¿Cómo funciona el proceso de aspersión de contenedores en Paso Canoas? ¿Se asperja tanto a contenedores vacíos como llenos? ¿Sólo para contenedores de entrada?</p>
<p><b>Respuesta 1:</b> No se opera en Paso Canoas</p>
<p><b>Respuesta 2:</b> Todos los contenedores que ingresan al territorio nacional, por alerta fitosanitaria, hasta los contenedores vacíos se inspeccionan por ser un artículo reglamentado, esto está en un boletín del MIDA.</p>





**Respuesta 3:** En la región solo Panamá y Nicaragua cobran por la aspersión de los furgones y contenedores

- Nicaragua cobra 7.15 cada vez que ingreses a su territorio.
- Panamá cobra 6.00 dólares cada vez que ingreses al territorio.
- 28.00 dólares cobran por la inspección si lleva trámite cuarentenario en horario normal y 70.00 si es fuera de horario regular.

**Respuesta 4:** Desconozco el proceso.

**Respuesta 5:** El proceso de aspersión en Paso Canoas se realiza solo al ingreso a Panamá, tanto para contenedores vacíos como llenos. La misma cuenta con un costo que varía según el país siendo igualmente solo como requisito de ingreso que a continuación se detalla:

- Aspersión al ingreso a Panamá: B/.6.00
- Aspersión al ingreso a Costa Rica: gasto sufragado por Cuarentena
- Aspersión al ingreso a Nicaragua: B/. 7.00
- Aspersión al ingreso a Honduras, El Salvador y Guatemala: totalmente gratis.

10. Para el caso aéreo, ¿actualmente se le hace tratamiento de aspersión a todas las aeronaves (pasajeros/belly y carga/body) que entran al territorio nacional?

**Respuesta 1:** No aplica

**Respuesta 2:** Nada de carga aérea.

**Respuesta 3:** Desconozco el proceso aéreo.

11. De darse el aumento propuesto en la tarifa de estos servicios de control fitosanitario, ¿en qué porcentaje se impactaría el flujo de contenedores (de trasiego o de importación) en Panamá? Por ejemplo, considera que habría una reducción del flujo de contenedores de X% para el próximo año? (indicar un valor percibido para X)

**Respuesta 1:** No podemos pronosticar en un corto plazo el % del flujo que se impactaría con este incremento, pero seguramente aumentarían los costos para las navieras como importadores.

**Respuesta 2:** El impacto pudiera ser en un 50% del trasiego, que, si hubiese reducción por supuesto, y se usarían otros puertos para los trasbordos de contenedores.

**Respuesta 3:** Reducción sería poco.

**Respuesta 4:** Definitivamente esto pudiera impactar de forma negativa en el flujo de contenedores y furgones ya que los costos operativos a los clientes le aumentarían.

**Respuesta 5:** Esto debe ser respondido por las líneas navieras que operan en el transbordo, sin embargo cada dólar agregado a la operación podría sacarnos de competitividad por la cercanía de nuestra competencia.

12. ¿Qué tanto representa (en %) el costo de fumigación dentro de todos los costos que paga un contenedor de trasiego/importación a las Autoridades (Aduanas, APA, Cuarentena, etc)?



**Respuesta 1:** El porcentaje de oirsa dentro de los costos pagados a las autoridades representa un 55% con el costo actual y representaría un 67% con el incremento propuesto, esto sin incluir el fee administrativo de algunas terminales. (solo oirsa y aduanas que son los costos fijos de las navieras).

**Respuesta 2:** Representa como el 10% trasiego y un 5% en importaciones.

**Respuesta 3:** Trasiergos: 50%, Importación: 52%

**Respuesta 4:** El porcentaje está entre el 18 y 20 por ciento en caso de importación.

**Respuesta 5:** El costo actualmente por fumigación dentro de todos los costos que paga un contenedor de trasiego/importación a las autoridades representa aproximadamente un 20%.



**Georgia Tech Panama**  
Logistics Innovation & Research Center

Un centro de innovación de  **SENACYT**  
Secretaría Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación

**CONTÁCTANOS**

(+507) 395-3030

[georgiatechpanama@gatech.pa](mailto:georgiatechpanama@gatech.pa)

   **gatechpanama**