

ASOCIACION ARGENTINA DE AGENTES DE CARGA INTERNACIONAL

aaaci

Nº 165 - Mayo/Junio 2025

CARGO REPORT

Revista de la Asociación Argentina de Agentes de Carga Internacional



SCANEE EL QR PARA
ACCEDER A LA WEB DE LA AAACI



**DESAPARECIERON MÁS DE 300 FIRMAS
EN LA ÚLTIMA DÉCADA**

Cada vez hay menos empresas exportadoras



KipinToch

**Único Sistema
100% Web**
para Agentes
de Carga

**100% web para
gestionar desde
donde estés**

**CRM y Tracking
para tus Clientes**

**WorkFlow y
automatización
de procesos**



Editorial



Jorge G. Heinermann
Director

Nuevos desafíos locales y globales

Estimados lectores, los invitamos a leer nuestro nuevo número. Somos conscientes que, en momentos de cambios tan radicales, siempre debemos enfrentar nuevos desafíos y situaciones poco queridas, con la confianza que estos cambios nos generen una nueva impronta de continuidad, estabilidad y crecimiento sostenido. Aunque estemos atravesando una etapa poco querida, con la caída en la cantidad de exportadores, esto no siempre se compensa con el crecimiento de exportaciones de otros sectores. Podemos ver cómo una cantidad de empresas dejó de exportar en los últimos años y que también han crecido las exportaciones de los sectores primario, de combustibles, minería y agro. Pero necesitamos recuperar también el crecimiento de los sectores industriales y servicios, que además acompañan el crecimiento personal de nuestro pueblo.

Hemos tenido una presentación sobre los cambios producidos local y globalmente por el Dr. Marcelo Elizondo, que nos ilustró sobre la transformación de los mercados globales y nuestra inserción en este nuevo contexto global, cómo mejorar nuestra performance y sobre las nuevas expectativas económicas por las que atraviesa nuestro país. Sobre todo, en un escenario incierto a partir de las nuevas regulaciones del gobierno de Donald Trump.

Desde hace algún tiempo el comercio global de servicios está inmerso en cambios tecnológicos y nuevos requerimientos, que avanzan rápidamente sobre la digitalización de las operaciones, la eliminación del papel, en la gestión, la facilitación y la desregulación del comercio. En particular nuestro país, sufre un importante retraso, sobre todo debido a la maraña de regulaciones vigentes, que a pesar de haberse reducido sustancialmente, aun presentan una traba importante para lograr la competitividad y productividad de nuestros competidores vecinos. Sabemos, que estos cambios generan una oportunidad única pero que también arrastran una importante resistencia al cambio, de todas formas, es imprescindible que esta transformación ingrese a nuestra economía de forma de lograr un crecimiento sostenido. Nuestra actividad en particular ya está preparada para afrontar esta nueva etapa, conscientes de tener las respuestas que el mercado y las autoridades requieren.

Los invitamos a leer esta nueva publicación y los invitamos a seguirnos. Nos despedimos hasta el próximo número. 



Assekuransa

Si para vos es importante,
nosotros lo aseguramos



Contactanos, ¡nos encanta atender tus consultas!
11 5254-5254 | www.assekuransa.com

OSSN www.ssn.gov.ar
0800-666-8400
N° de Inscripción 526.171

Lakaut

PSAD1 Digitalización y Guarda

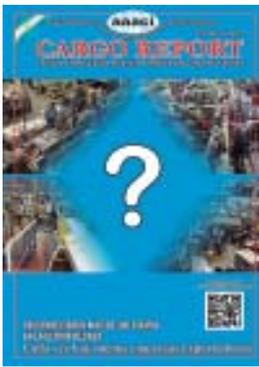
- ▶ DIGITALIZACIÓN Y GUARDA DOCUMENTAL
- ▶ GESTIÓN EFICIENTE EN NUESTRO SISTEMA INTEGRAL SRD COMEX
- ▶ ACCESO GRATUITO A LA FIRMA DIGITAL
- ▶ ACCESO AL SISTEMA MARIA DE FORMA REMOTA CON SIM HUB
- ▶ ENVÍO GRATUITO DE DOCUMENTACIÓN CABA/EZEIZA
- ▶ GENERACIÓN DE GUÍAS Y REPORTES DIGITALES
- ▶ NOMENCLADOR ARANCELARIO ACTUALIZADO
- ▶ OFICINA EQUIPADA EN LAKAUT COWORKING
- ▶ RETIRO A DOMICILIO DE DESPACHOS



CONTACTANOS

-  www.lakaut.com.ar
-  0800-122-PSAD (7723)
0810-122-7723 Desde el interior
-  atencionalcliente@lakaut.com.ar





Nº 165 - May/Jun 2025

Staff

Editor Responsable

Germán Raña

Sub Comisión de Prensa

Germán Raña

Gustavo Navone

Federico Espeche

Director

Jorge G. Heinermann

Producción general

Juan Carlos Ortega

Redacción

Nora Alessandrini

Diseño

Ariel Canelo

Propietario

Asociación Argentina de Agentes de Carga Internacional.

AAACI es miembro adherido

de FIATA y ALACAT

Florida 141 - 2º Cuerpo - 6º piso

CABA - Tel: 5199-7951

E-mail: aaaci@aaaci.org.ar

Web: www.aaaci.org.ar

Registro de la propiedad intelectual DNDA Expte. Nº 41549750

Las expresiones vertidas en las notas no reflejan necesariamente la opinión de la revista.



Sumario

NOTA DE TAPA

DESAPARECIERON MÁS DE 300 FIRMAS EN LA ÚLTIMA DÉCADA

Cada vez hay menos empresas exportadoras 8

ACTUALIDAD

LA LOGÍSTICA Y EL COSTO DEL TRANSPORTE EN ARGENTINA

¿Se puede ser competitivo con costos tan elevados? . 12

RÉGIMEN DE PEQUEÑOS ENVÍOS

Significativo crecimiento de envíos por courier 16

MARCELO ELIZONDO DISERTÓ PARA SOCIOS DE LA AAACI

"La estabilidad es el mejor aliado

de la competitividad" 20

ENTREVISTA A HÉCTOR GUILLERMO VIDAL ALBARRACÍN

"La desregulación está de alguna manera

desordenando lo que realmente estaba camino a ser

mucho más efectivo" 24

CHARLA EN LA AAACI

Conferencia sobre Neurociencias aplicadas en el

ámbito laboral 32



CAPACITACIÓN 35

NOTICIAS 37



Comisión Directiva

Presidente

Germán Raña

Flying Cargo Services S.R.L.

Vicepresidente

Gustavo Navone

Integral Cargo S.R.L.

Secretario

Eduardo Petetta

Green Log S.R.L.

Prosecretario

Federico Espeche

Seacorp S.A.

Tesorera

Verónica Mairosser

Bridge Services S. A.

Protesorero

Orestes Pertusi

Anaya San Martin y Asoc. SRL.

Vocales titulares

José Sagel

EAFF S.A.

Jorge Gillman

Vinpac Lines S.A.

Vocales suplentes

Alejandro Castagnolo

A.C.S.A S.R.L.

Germán Sagel

Centu Group S.R.L.

Revisores de cuentas titulares

Santiago Avalle

NIP Cargo S.R.L.

Revisores de cuentas suplentes

Mariano Cura Suaya

Soul Cargo Group S.R.L.

Comité de Ética

Jorge Heinermann

Transportes Universales S.A.

Juan Antonio Bartolomé

J.A.B. S.R.L.

Rodolfo Sagel

EAFF S.A.





Hanseatica
Compañía de Seguros S.A.



Polizas a medida



Amplias coberturas



Respaldo internacional

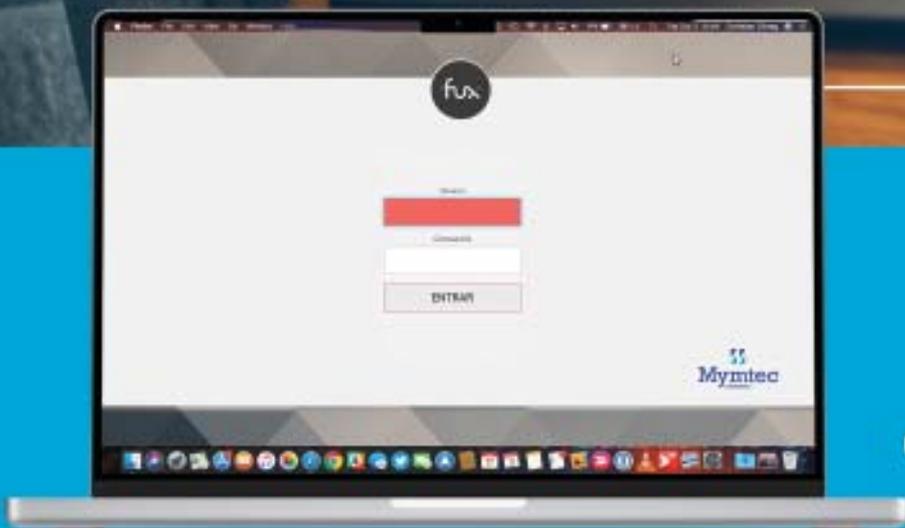


Calidad garantizada



📍 Libertador 498, Piso 23,
Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.
☎ (+549) 11 5353-2600 📞 (+549) 11 6202-1522
✉ comunicaciones@hanseatica.com

**Una Compañía,
todas las soluciones.**



El sistema
para agentes
de carga que
eligen trabajar
100% WEB



Av. Belgrano 768, piso 8. CABA. - Tel +54 11 5031 1212 - fux@mymtec.com.ar - www.mymtec.com.ar

 /mymtecsa



**DESAPARECIERON MÁS DE 300 FIRMAS
EN LA ÚLTIMA DÉCADA**

Cada vez hay menos empresas exportadoras



Un puñado de grandes compañías concentra casi toda la facturación de las exportaciones. De 9.389 empresas exportadoras de bienes que había en 2015, quedaron en pie 9.085. En 2006 la cifra era de 15.075.



A pesar del récord de exportaciones de bienes en 2024, que llegó a 79.721 millones de dólares, la cantidad de empresas que exportan sigue en caída libre. Según datos de la Cámara de Exportadores de la República Argentina (CERA), solo en la última década desaparecieron 300 empresas, y si nos trasladamos a 2006, fueron casi 6.000 las que dejaron de operar al exterior.

¿Cómo se explica, entonces, que haya más exportaciones con menos empresas que exporten? Sencillamente porque un puñado de grandes compañías concentran casi toda la facturación. En efecto, el año pasado, el escenario exportador se distribuyó entre 815 grandes empresas, 4.580 pequeñas y medianas exportadoras (PyMEX) y 3.690 microempresas. Pero el protagonismo está claramente concentrado en un reducido grupo: las grandes firmas representan solo el 9% del total, pero operaron el 93,6% del valor total exportado. Más aún, las diez empresas con mayor volumen fueron responsables del 42% del monto FOB exportado en 2024 -unos USD 79.700 millones-, una proporción que creció 16 puntos porcentuales respecto a 2015. Ocho de esas compañías operan en el sector agroexportador, y las otras dos en los rubros automotriz y combustibles.

Menos exportaciones de las PyMEs

Las PyMEX representan la mitad de las empresas exportadoras del país, pero su participación en las ventas totales al exterior fue de apenas el

6,3%. Esa cifra está muy por debajo del promedio de los países en desarrollo (11,5%) y de las economías avanzadas (35%). Entre los principales productos que exportan las PyMEX industriales se encuentran vinos, legumbres, pescado congelado, carne bovina, medicamentos y maquinaria.

Las microempresas, en tanto, constituyen el 40,6% del total exportador, pero su peso en la facturación es insignificante: apenas el 0,06% del total.

Proyecciones

Hasta el mes pasado las exportaciones alcanzaban los U\$S 25.361 millones, que equivale a un incremento del 5,8% en el mismo período de 2024.

De no existir variables incontrolables, se espera que para este año las exportaciones alcancen los U\$S 82.000 millones, aunque con un superávit comercial bastante inferior al registrado en 2024 que fue de U\$S 18.899 millones, debido al fuerte incremento de las importaciones. Según el Banco Central (BCRA), las proyecciones para 2030 estiman que la Argentina podría llegar a exportar alrededor de U\$S 143.800 millones (un 17,8% del PBI), contra unos U\$S 102.000 millones de importaciones, generado especialmente por el fuerte incremento de exportaciones de petróleo crudo no convencional, el sector minero, el automotriz y la petroquímica. [🔗](#)

SOLUCIONES LOGÍSTICAS INTEGRALES

- Servicio portuario
- Servicios de warehouse
- Depósito fiscal
- Transporte y distribución
- E-commerce

Integración de la cadena de suministro. Más eficiencia, transparencia y visibilidad en todo el proceso logístico desde la carga/descarga en terminal.

WWW.ITL.COM.AR





TRANSPORTES UNIVERSALES S.A.
Despacho de Aduana | Logística Integral.

54 años
1971 - 2025

*Agradecemos a todos nuestros clientes que,
a lo largo de los años,
han hecho posible llegar a este gran momento.*

El Mundo es Nuestro Mercado

Desde 1971 trabajando junto a nuestros clientes
ofreciendo nuestro expertise en comercio y gestión.

52 años de trayectoria.
Líderes en aduana y logística integral.



TRANSPORTES UNIVERSALES S.A.
Despacho de Aduana | Logística Integral.

www.tusa.com.ar

Más información:

tusa@tusa.com.ar
Tel: +5411 5277 3100
Fax: +5411 4331 3440

Av. Belgrano 615 Piso 9 (C1092AAG)
Ciudad de Buenos Aires, Argentina.



**LA LOGÍSTICA Y EL COSTO
DEL TRANSPORTE EN LA ARGENTINA**

**¿Se puede ser
competitivo con costos
tan elevados?**



Para poder exportar más, la Argentina necesita ser competitiva frente a otros países. El alto costo logístico es una de las trabas.

Si bien existen muchas variables a la hora de analizar el costo de un producto para exportar, la logística tiene, sin duda, una enorme influencia. Esto hace que estemos en desventaja frente los países de la región que compiten directamente con nosotros.

Para la Cámara de Exportadores de la República Argentina (CERA), "contrariamente a sus objetivos de desarrollo económico, la Argentina hoy envía bienes en camión a largas distancias, a puertos donde los buques no entran por calado y a terminales concesionadas sin objetivos de mejora". La entidad define que "la Argentina tiene una lejanía geográfica de los mercados objetivo, sin em-



bargo, la operatoria logística es costosa e ineficiente. Hay un desarrollo desequilibrado del sistema logístico entre distintos modos de transporte, con una preeminencia del transporte carretero por sobre el ferroviario y fluvial". Según la CERA, la matriz de transporte local deja bastante

que desear en comparación con otros países. La modalidad terrestre es adoptada en el 92% de los casos, a diferencia de la Unión Europea, (UE) con el 75% y de Estados Unidos, con el 73%; por tren solo va el 4% de los productos en la Argentina, mientras que este porcentaje se eleva al 18% y al 12% en la UE y en

EAFF

EAFF S.A. Agentes Aduaneros
Agentes de transportes internacionales

- Cargas aéreas y marítimas
- Door to door service
- Consolidación
- Despachos aduaneros

Desde y hacia la Argentina, **SU conexión con el mundo.**
To and from Argentina, **your connection with the world**

Sede Central
Viamonte 1145 - Piso 2 - C1053ABW
Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina
Tel. +54 11 5289 3100. Fax +54 11 5289 3101

Sucursal Campana
Bv. Lavalle 290 - Piso 4 of E - B2804FUN
Campana, Buenos Aires, Argentina
Tel. +54 03489 424436 / 430834. Fax +54 03489 430834

www.eaff.com.ar

ALACAT TATA LESCHAC



EE. UU. respectivamente. Y la Argentina solo usa el transporte por agua en el 3,5% de los casos, mientras que EE. UU. y la UE duplican este porcentaje. De estos datos se desprende que la modalidad más utilizada -por lejos- es el transporte en camión, que para llevar 1600 toneladas se necesitan 80 vehículos, mientras que la misma cantidad se puede trasladar en unos 40 vagones de tren y solo una barcaza.

Disminución de las exportaciones

Para el presidente de la International Chamber of Commerce (ICC) en la Argentina y director general de la Consultora DNI, Marcelo Elizondo, el comercio exterior argentino arrojará muy probablemente en este año un conjunto de exportaciones de bienes por unos 86.000 millones de dólares e importaciones de bienes por

unos 77.000 millones de dólares. El comercio de servicios probablemente arroje este año exportaciones por unos 16.000 millones de dólares e importaciones por unos 25.000 millones. Para el experto, la Argentina tiene un excesivamente escaso comercio internacional. Lo que se refirma en el hecho de que su participación en el comercio exterior total del planeta ronda el 0,3% (a mediados del siglo pasado rondaba el 1%). Ese ratio de 0,3% es similar al de participación del stock de inversión extranjera directa argentina en el stock total de inversión extranjera directa del planeta (también menor al esperable). Según Elizondo, diversas transformaciones deberán ocurrir en la Argentina para lograr niveles de exportaciones acordes a la dimensión de nuestra economía. Avanzar con las reformas impuestas por el presente gobierno parece crítico (estabi-

lización macroeconómica, desregulación generalizada -que incluye la eliminación o morigeración de los obstáculos al comercio exterior- y avances en acuerdos económicos y comerciales con diversos mercados parecen indispensables). El especialista en comercio internacional sostiene que la Argentina debería, al menos, exportar e importar 50% más de lo que lo hace hoy (algo poco considerado cuando muchos advierten sobre los "riesgos" de exportar o importar más); para lo que se requerirá más inversión privada, mejor funcionamiento del aparato estatal, mejor logística y transporte, una consolidación de las reformas macroeconómicas (que están en marcha), mayor financiamiento disponible, alcanzar una convergencia tecnológica internacional y una elevación en la calidad de la dotación de capital humano.



El peaje de la Hidrovía

Otro ítem a tener en cuenta en los costos es la tarifa del peaje que los usuarios deben abonar por trasladar sus mercaderías por la Vía Navegable Troncal (VNT), más conocida como la Hidrovía, por donde circula alrededor del 80 por ciento de la mercadería que exporta nuestro país.

El costo se fue incrementando con el correr de los años; desde enero de 2003 a agosto 2006 llegó a US\$1,65; de septiembre de 2006 a agosto de 2014 aumentó a US\$2,25; de agosto 2014 a septiembre de 2024, pasó a US\$3,06 y a partir de agosto de 2024 está en US\$4,30.

Los costos se encarecen aún más porque no tienen lo que necesitan. Es urgente que se trabaje sobre la profundidad y el ancho de los canales, porque el 80% de los buques exceden

Las redes y los puertos

De acuerdo con datos del Observatorio General de Logística, del Consejo Federal de Inversiones, en todo el territorio nacional hay:

Red Ferroviaria: tiene 28.722 kilómetros, pero solo el 56% está operativa. Hay 2134 estaciones.

Red vial: con una extensión de 239.739 kilómetros (40.948 nacionales y 198.791 provinciales), hay solo 14.901 habilitados para bitrenes.

Puertos: hay 137, pero un 58% operativos. El 30,4% son públicos y, el resto, privados. El 76,5% son graneleros, el 2% son para carga de contenedores y el 21,6% son multipropósito.

el calado de diseño, denuncia la CERA.

Al no tener la profundidad necesaria, no se puede completar la carga. Como también son angostos, se crean congestiones y zonas de espera que demoran la navegación y encarecen la logística. Estas demoras representan el 43% del tiempo total de navegación.

Falta de infraestructura

A los problemas señalados hay que sumarle el deterioro de los últimos años de las rutas, lo que provoca mayores costos para el transporte de camiones, como también el pésimo estado de los caminos rurales que dificulta el traslado de mercaderías.



REGIMEN DE "PEQUEÑOS ENVÍOS"

Significativo crecimiento de envíos por courier



A raíz de la flexibilización del límite para importaciones por el sistema courier, se duplicaron los envíos alcanzando un crecimiento del 134 por ciento.

El boom de productos importados alcanzó también a la modalidad "puerta a puerta" bajo el régimen courier.

Con la modificación que el Gobierno adoptó para las importaciones eventuales, que elevó el límite del valor FOB (Free On Board) de 1.000 a 3.000 dólares, aumentó significativamente la actividad, lo que obligó a que la empresa Aeropuertos Argentina 2000 creara un nuevo depósito (Terminal Única de Courier) para ampliar la infraestructura y optimizar la organización y distribución de paquetería en el Aeropuerto de Ezeiza.

De acuerdo con los datos suministrados por la terminal, la



cantidad de bultos creció 171 por ciento en estos primeros cuatro meses del año, de forma interanual, al pasar de 55.000 de promedio mensual en 2024 a 150.000 entre enero y abril de este año.

En tanto que, en volumen, el

salto también es significativo en torno al 89 por ciento al comparar las 372 toneladas promedios que arribaron a Ezeiza en los primeros meses del 2024 con las 706 toneladas promedio de estos primeros meses de 2025.



Banco de Comercio

Mové tu negocio al mundo

Realizá los **pagos y cobros al exterior** que tu empresa necesita.

Atención personalizada para vos y tu empresa

Línea exclusiva para PyMES

 **11 3156 0000**

www.bancodecomercio.com.ar

Por otro lado, los envíos de hasta 400 dólares están exentos de derechos de importación y tasa estadística, siempre que sean para uso personal.

También se aumentó el peso máximo por paquete o pieza postal a 50 kilogramos, independientemente del peso total del envío.

Envíos exceptuados

Entre los envíos exceptuados, se destaca aquellos con previa intervención del Instituto Nacional de Alimentos (INAL); de terceros organismos, cuyas normas regulatorias hubieran determinado el control en el mercado interno con posterioridad al libramiento a plaza de la mercadería.

Del mismo modo, quedan fuera de esta modalidad, los que requieren intervención anticipada de la Administración Nacional de Medicamentos, Alimentos y Tecnología Médica (ANMAT) en lo referido a preparaciones de perfumería, tocador o cosmética.

Por último, afecta los bienes bajo el Régimen de Identificación de Mercaderías (SIDIP); los que demandan Certificado de Homologación de Autopartes y/o Elementos de Seguridad (C.H.A.S.) previsto en la Resolución N° 166/2019 de la ex Secretaría de Industria.



Importación de alimentos

Otra novedad es que se podrán comprar alimentos hasta cinco veces al año ya que el Gobierno nacional oficializó también una importante flexibilización para la importación de alimentos de uso personal. A partir de ahora, no será necesario realizar trámites ante la ANMAT para ingresar productos desde el exterior, siempre que se trate de compras individuales y sin fines comerciales.

Con esta modificación, cualquier persona puede importar productos y recibirlos en su domicilio a través del sistema courier utilizando el mismo procedimiento que hoy se aplica para compras de otros productos.

Cómo es el nuevo procedimiento para importar alimentos

Según la normativa, las condiciones para poder importar alimentos sin intervención de la ANMAT son las siguientes:

- Hasta tres unidades de una misma especie por envío.
- Cada paquete no debe superar los 50 kilos de peso.
- El valor de la compra no puede exceder los U\$S 3.000.
- Se permite un máximo de cinco envíos por persona por año calendario.

La resolución elimina los trámites previos que exigía la ANMAT, como la autorización de ingreso de alimentos para uso personal, la constancia para alimentos de uso médico compasivo o los permisos para productos provenientes de donaciones internacionales. [🔗](#)

PRODUCTOS PARA EL COMERCIO EXTERIOR

AAACI ofrece un mix de productos para los operadores de la cadena logística de comercio exterior, tales como guías, etiquetas y precintos.



FLAMMABLE SOLID



TOXIC

6



EXPLOSIVE

1

OXIDIZER

5.1

GUIAS AEREAS LASER

FCR

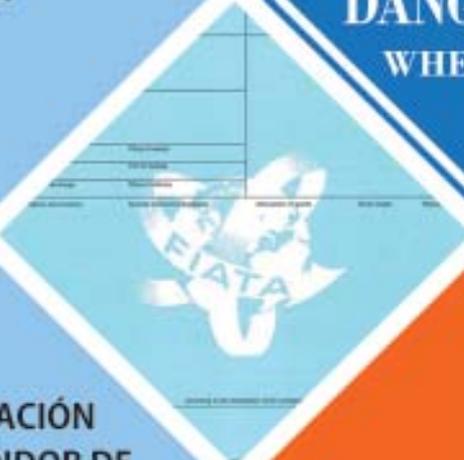
DANGEROUS
WHEELS



GAS INFLAMABLE

2

FIATA BILL OF LADING



RÓTULOS

DECLARACIÓN DEL EXPEDIDOR DE MERCADERÍAS PELIGROSAS

MABLE
S

CARPETAS SIM

CARPETA SITUACION DE CARGA VIA AEREA IMPORTACION

SISTEMA INFORMÁTICO MALVINA

(S.I.M.)

PRECINTOS

NO SE ACEPTAN PAGOS EN EFECTIVO



aaaci.org.ar



[linkedin.com/company/aaaci/](https://www.linkedin.com/company/aaaci/)



YouTube

[youtube.com/@aaaci-arg](https://www.youtube.com/@aaaci-arg)



Newsletter

Revista

CARGO REPORT Digital

Para adquirir cualquiera de los productos señalados, los interesados deben comunicarse al mail: aaaci@aaaci.org.ar (Ariel Denti) o vía Web: www.aaaci.org.ar

MARCELO ELIZONDO DISERTÓ PARA SOCIOS DE LA AAACI

"La estabilidad es el mejor aliado de la competitividad"



El destacado especialista en comercio internacional, director de la consultora Desarrollo de Negocios Internacionales (DNI), brindó una conferencia para socios de la Aaaci, y accedió a una entrevista para Cargo Report TV en YouTube.



La Asociación Argentina de Agentes de Carga Internacional (Aaaci) organizó la charla que brindó el director de la consultora Desarrollo de Negocios Internacionales (DNI), Marcelo Elizondo, en el hotel Continental, el miércoles 21 pasado, bajo el lema "**Las nuevas circunstancias mundiales para Argentina**". Durante una hora, el experto en comercio internacional, presidente de la International Chamber of Commerce (ICC) en la Argentina y miembro de varias organizaciones nacionales e internacionales, se refirió al escenario global actual marcado por los múltiples conflictos, y hacia dónde va el comercio mundial. Además, Elizondo explicó que la actividad comercial global pese a todo sigue creciendo, en un mundo donde la revolución tecnológica y la geopolítica cumplen un papel fundamental. Con la ayuda de gráficos, Elizondo detalló el

panorama general con datos estadísticos, destacando los tipos de intercambios económicos mundiales, los tratados de libre comercio (TLC) y las características del mercado global.

Al promediar la charla, se refirió a la situación de la Argentina y sus posibilidades de desarrollo, de obtención inversiones extranjeras y de las proyecciones de intercambio, sin considerar los probables impactos mundiales externos.

De acuerdo con sus datos, para este 2025 se prevé alrededor de 84 mil millones de dólares de exportaciones y unos 73.500 millones de dólares en importaciones, lo que arrojaría un saldo comercial de unos 10.500 millones de dólares.

Al finalizar la conferencia interactuó con el público, y compartió un desayuno de trabajo.

Antes de retirarse, accedió a una entrevista con Cargo Report TV, publicada en el canal de YouTube de la Aaaci.

Entrevista con Cargo Report TV



El periodista Juan Carlos Ortega entrevista a Marcelo Elizondo en el programa "Cargo Report TV"

Usted habló en la charla que la participación de la Argentina en el comercio internacional en este siglo es inferior al 1%, pero si nos remontamos a mediados del siglo pasado era de eran 2,78% ¿Qué nos pasa?

Bueno, la Argentina tiene muchos años de mala organización económica, ha restringido mucho el comercio internacional, retenciones, prohibiciones a las importaciones, altos aranceles, ha incumplido como país muchas obligaciones financieras que han impedido a las empresas operar normalmente dejándonos afuera de crédito, ha tenido muy baja inversión. Entonces muchos años de mala organización económica han generado resultados decrecientes y hoy somos solamente el

0,3% del comercio mundial. La oportunidad ahora es organizar la economía de nuevo como yo creo que el Gobierno nacional está intentando hacer con estabilidad macroeconómica, políticas fiscales y monetarias serias, con estabilidad cambiaria, con desregulación, con apertura. Y eso debería permitirnos recuperar espacios, porque efectivamente tenemos minería, energía, agroalimentos y capital humano, lo que hay que hacer es organizarse bien.

El 70% del comercio internacional mundial se maneja a través de convenios de acuerdos internacionales con cero tasas de arancel. ¿No cree que ese es uno de los motivos por el cual la Argentina no puede crecer?

Sí, creo que la Argentina ha estado fuera del proceso de celebración de acuerdos de integración comercial, apenas tenemos el Mercosur que no genera más que el 15% del comercio de la Argentina. Y la verdad es que lo que necesitaríamos es que desde el Mercosur o individualmente celebremos más acuerdos con terceros mercados porque el grueso del comercio internacional en el mundo ocurre dentro de lo que tienen tratados de integración regional y la Argentina tiene muy pocos.

El presidente dijo que con el Mercosur o sin el Mercosur hay que lograr el tratado con Estados Unidos. ¿Usted lo ve posible?

Bueno, aparentemente dentro

del Mercosur el tema se ha resuelto porque le autorizó a la Argentina 50 posiciones arancelarias que se suman a las 100 que ya tenía con autonomía conseguida por el Mercosur y dentro de eso negociaría con los Estados Unidos. Por lo tanto, al parecer por lo que hablamos con Estados Unidos, la negociación está avanzada y, por lo que hemos visto, el Mercosur le ha conseguido a la Argentina una autorización para negociar en algunos rubros y dentro de esos rubros se negocia, o sea que no habría conflicto.

¿Y el acuerdo con la Comunidad Europea?

Está terminada la negociación a nivel Mercosur, no a nivel de la Argentina, ahora depende de que sea refrendado el acuerdo y aprobado por las autoridades políticas y sobre todo legislativas en los congresos de los países del Mercosur y en las autoridades comunitarias europeas, la negociación está terminada, ahora falta la aprobación política.

Hay otros acuerdos pendientes con África, con Oceanía.

Sí, por supuesto con la Asociación Europea de Libre Comercio (EFTA) por ejemplo en Europa, con Emiratos Árabes Unidos está bastante avanzado, hace poco se firmó uno con Singapur. El Mercosur tiene en agenda acuerdos que están detenidos y que deberían avanzar con Canadá, con Corea del Sur,

con Japón, yo creo que todo eso con la India habría que avanzar.

La mayoría de nuestras exportaciones son además de commodities. ¿Es posible agregar valor? ¿Podemos ser competitivos o generar nuevos mercados?

Por supuesto que sí, en el caso del vino se ha probado, la Argentina vende vino fraccionado embotellado con marca, pero el 70% creo que es a granel. Claro, pero si ha logrado hacerlo en el 30% por qué no lo puede hacer en el 70%. A mí me parece que hay que generar los incentivos para la inversión para la generación de valor adicional, para el fraccionamiento, la tecnología, el marketing, la incorporación de calidad en el proceso de producción y comercialización. Se genera primero con políticas económicas sanas, como se está pretendiendo buscar en la Argentina, y luego con inversión y desarrollo de parte de las empresas.

¿Cree que van a venir inversiones a partir del Régimen de Incentivo para Grandes Inversiones (RIGI)?

Yo creo que sí, yo creo que se van a producir inversiones, pueden venir desde el exterior o producirse con fondos argentinos. De hecho, el RIGI tiene ya 11 propuestas presentadas por unos 12.000 millones de dólares, se han aprobado 4 y hay muchos otros proyectos que fuera del RIGI

se habla por ejemplo con el rubro de minería, hay 33.000 millones de dólares de inversiones que están en los planes de las empresas en la Argentina. Creo que en la Argentina se consolida la estabilización y la organización económica con una economía de mercado y abierta, y eso va a ocurrir.

¿Podemos ser competitivos realmente?

Por supuesto, la estabilidad es el mejor aliado de la competitividad. Y la estabilidad permite a las empresas dedicarse a trabajar en la productividad.

¿Es optimista de acuerdo con al desarrollo en nuestro país del comercio internacional?

Yo sí soy optimista, creo que el Gobierno está bien orientado, ha eliminado un montón de trabas y obstáculos que impedían el comercio fluido, está tratando de lograr acuerdos internacionales, entrar en la OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos), el acuerdo con la Unión Europea.

Se volvió a firmar la iniciativa para ingresar, el acuerdo con la Unión Europea, el acuerdo con el EFTA, la búsqueda del pacto comercial con Estados Unidos, la estabilización interna y la desregulación interna da más dinamismo y competitividad a las empresas. Si todo eso se cumple, yo soy optimista. 

ENTREVISTA A HÉCTOR GUILLERMO VIDAL ALBARRACÍN

"La desregulación está de alguna manera desordenando lo que realmente estaba camino a ser mucho más efectivo"



El periodista Juan Carlos Ortega entrevista a Héctor Guillermo Vidal Albarracín en el programa "Cargo Report TV"

El especialista en Derecho Aduanero expresa su opinión sobre las modificaciones realizadas en el Código Aduanero, y sobre las desregulaciones en el comercio exterior, especialmente sobre cómo se desdibuja el rol del despachante de aduana.

En una entrevista para el programa Cargo Report TV del canal de YouTube de la Aaaci, el abogado Héctor Guillermo Vidal Albarracín, **uno de los ocho integrantes de cuerpo asesor que redactó el Código Aduanero**, que se convirtió en ley en 1981, habla sobre las modificaciones **parciales** que, según él, deterioraron a la legislación e hicieron que no tenga una vigencia absoluta. Además, advierte sobre las consecuencias del Decreto de Necesidad y Urgencia (DNU) N° 70 de 2023 (*Ver recuadro en la pág. 31*), que **elimina el registro de despachantes de aduana, lo cual significa que cualquiera pueda declarar.**

¿Cómo los convocaron para integrar el cuerpo asesor para redactar el Código Aduanero y cómo fue el trabajo?

Para mí es muy grato recordar-



lo porque **fue uno de los momentos más lindos de mi vida.** Más lindos en el sentido de costo-beneficio, es decir, sacrificio-sacrificio con un muy buen resultado. Muchas veces uno se embarca en una tarea de legislación y no sale, no se dicta y va a los archivos. Pero acá se trabajó todos los días. Yo tenía que trabajar en la Aduana, en la asesoría jurídica y además después íbamos a la secretaría de Hacienda, presidida por Carlos Tacchi, que era un motorcito importante para

hacer cosas. Se formó una comisión muy valiosa de gente muy capaz y que realmente hicimos como un trabajo, que no era recopilación, si no una ley especial. **Se llama Código porque armoniza, sistematiza toda la legislación que estaba vigente,** como un relojito suizo, perfecto.

¿Qué había antes de la promulgación de la ley? ¿Cómo se regía el comercio exterior?







Cargas aéreas y marítimas • Consolidación
Seguro internacional • Courier
Despacho Aduanero • Asesoramiento integral
Servicio Puerta a Puerta

OFICINA CENTRAL |
Av. Del Libertador 8580 - Piso 13 D
(1429) Buenos Aires Argentina
Ph/Fax (+54 11) 5778-1812
e-mail: acsa@acsasrl.com

OFICINA EZEIZA |
Edificio Centro de Despachantes
Oficina 2
Ph/Fax: (+54 11) 5480-2729
www.acsa-cargo.com






HECTOR GUILLERMO VIDAL ALBARRACÍN
"EL DESPACHANTE DE ADUANA ES UNA CARRERA EN EXTINCIÓN"

Bueno, antes de esta promulgación, es decir, en 1876 comenzamos con las ordenanzas de aduana. Era un sistema de recopilación, es decir, dictaban leyes que se iban reordenando, entonces las modificaciones eran ley de aduana. En 1959 se realizó un texto ordenado, después salió otro en 1972, pero entonces **eran parches que formaban como un sistema mosaico que nadie sabía bien qué era lo que estaba vigente** y no vigente. A veces la reglamentación se oponía o se superponía con la norma, es decir, en vez de aclarar se contradecía, era un laberinto.

¿Era un laberinto, porque estaba todo disperso?

Se llama mosaico porque es un sistema de parches. Y bueno, el hecho de que todo eso se le pueda dar forma de una manera armoniosa, donde todo res-

ponde a todo, es decir, hay parte penal, parte operativa, parte de la regulación de los operadores de comercio exterior, todos tenían ahí como un estatuto bueno, creo que fue muy importante como avance para seguir el trabajo, perfectible, por supuesto. Pero lamentablemente las reformas posteriores, estamos hablando de 1981, **con más de cuarenta y pico de años, y sigue vigente**, lo que ocurre es que las normas se han ido emparchando, buscando corregir algunas cosas parciales y le han quitado en muchos aspectos su dinámica, **esa armonía de la que hablé al principio que se había logrado. Claro se fue complicando**, ya sea para implementar el sistema María, para agravar un poco las penas. Siempre para alguna causa puntual se resolvía un aspecto que rompía un poco esa parte armónica que dije al principio,

y que siempre pretendíamos. Porque vuelvo a insistir, era una obra que merecía ser legislación base, pero que además fuera adaptada sobre la base de lo que ya se había hecho, cuidando, manteniendo esa sincronización de las normas. Pero lamentablemente no se tuvo en cuenta, **no hubo reformas totales, sino parciales**, y eso la fue minando, la fue deteriorando a la legislación, e hizo que hoy en día, en muchos aspectos, no tenga una vigencia absoluta.

Trabajaron arduo durante varios años. ¿Se reunían todos los días?

Sí, nos reuníamos todos los días después de trabajar en la aduana, bajo la presidencia de Carlos Tacchi, que era el secretario de Hacienda, pero no era un aduanero, era un tributarista con mucha fuerza para lograr cosas. El que



Redactores del Código Aduanero: Mario Alsina , Rodolfo Cambra , Francisco "Pancho" García , Laureano Fernández, Héctor Guillermo Vidal Albarracín, Ricardo Basaldúa, Enrique Barreira y Juan Cotter Moine

nos coordinaba era **Ricardo Basaldúa**, que realmente hizo un esfuerzo inmenso, y se ocupó de la parte redaccional, porque tiene una pluma como Alsina. Es ingrato mencionar a uno, y no a otros, porque todos pusimos un granito.

¿A quiénes recuerda de esa etapa?

Rodolfo Cambra trabajaba también en la secretaría de Hacienda. **Los dos aduaneros, Francisco Pancho García y Laureano Fernández**, trabajaron en la Aduana muchísimos años, eran como unas bibliotecas ambulantes, y fueron los que **le dieron una dinámica realista** al código. Y yo siempre digo, por la experiencia que tuve, que es buena una reforma cuando tiene en cuenta la realidad.

Entonces, me acuerdo de haber trabajado un aspecto o una cuestión, y bueno, con esa

mentalidad de abogado, quería hacer un preciosismo, una frase perfecta. Y tanto Pancho como Laureano, nos miraban como diciendo. "Sí, eso está muy bien, como ideal, pero con la aduana que tenemos..."

¿Qué destaca de sus trabajos?

Nos decían: "*En la práctica no puede funcionar, porque yo recuerdo que en el año tal, se hizo una norma parecida y se cerró el puerto...*" Entonces, nos volteaba ese volar que teníamos como abogados con situaciones muy, muy reales.

Si hoy en esas comisiones redactoras tendrían que haber idóneos, no necesariamente abogados, sino idóneos que sepan qué efecto van a tener las normas que están promulgando.

Enrique Barreira, un baluarte realmente, una persona muy importante.

Juan Cotter Moine, una perso-

na de una capacidad absoluta. Eran personas con las que se debatía. **Todas las cosas se debatían**. Y entonces era muy importante cómo una idea se iba formando a través de la opinión de todos y principalmente con un criterio práctico.

¿Propusieron también la participación del sector privado?

Durante la elaboración se recibían propuestas de todas las cámaras sobre los distintos aspectos que había que tratar. Y hubo como un debate parlamentario sin parlamento, en el sentido de hacer un ida y vuelta durante el proceso. Y, por supuesto, después a través de la autoridad se lograba que predominara un criterio.

Pero era muy importante oír a todos los sectores. Y eso fue muy valioso en una norma porque era dinámica y además era realista.

En el gobierno de Macri, la Argentina adhirió al Acuerdo de Facilitación del Comercio de la Organización Mundial de Comercio (OMC), que entre otras cosas dice que tiene que haber un comité donde precisamente lo conforman las autoridades y también el sector privado, pero nunca se resolvió, a diferencia, digamos, de lo que le pasó con el Código Aduanero.

Está marcando algo muy importante porque la crítica actual es que, a través de las reformas que se han ido llevando a cabo, vemos que hay una falta de conocimiento de cómo es la mecánica, cómo es la actividad. Porque **se está permitiendo, a través de un DNU, como el DNU 70 del año 23, que declaren los declarantes,** que el documentante sea un declarante. **Un declarante es un tercero y no se le está exigiendo idoneidad.**

¿Con el famoso DNU 70 del 2023, el despachante de aduana prácticamente queda como eliminado?

Sí, me gustaría decir dos palabras previas. En todos los acuerdos internacionales, como el de Facilitación del Comercio y la convención de Kioto hablan de la importancia que tiene en la actividad del comercio internacional la interrelación entre el sector privado y la aduana.

Ahora, para que sea productiva esa interrelación, tiene que ser un sector privado calificado, un sector privado capacitado. Y si vos permitís que cualquiera declare, sin tener ningún tipo de capacitación. Creo que en vez de ayudar está entorpeciendo.

Entonces este decreto que se llama de desregulación está de alguna manera desordenando lo que realmente estaba camino a ser mucho más efectivo. Y concretamente con el tema de los despachantes, que es a lo que me estoy refiriendo

cuando hablo de idoneidad. Se hizo un amparo porque hoy en día el despachante es una carrera en extinción.

Si me pongo en el lugar de un despachante, veo que ha tenido todo un desarrollo, porque antes era un gestor, un mero llevador de trámites, un hacedor de trámites, pero se fue perfeccionando, mejorando, estudiando, capacitando, y llegó a ser un asesor de comercio internacional.

¿Cuál será el futuro del despachante de aduana?

Es un auxiliar del servicio aduanero. Y cuando después de hacer todo por una carrera, porque le gusta esa evolución que ha tenido, se encuentra que no puede llegar a tener un título. Porque hoy se eliminó el registro de despachantes de aduana, lo cual significa que cualquiera puede declarar. Entonces todos los requisitos que estaban en el Código Aduanero para el despachante de aduana no registrarían para ese decla-

COMERCIO EXTERIOR + LOGÍSTICA + EMBALAJE INDUSTRIAL

- Almacenaje y distribución
- Despachos Aduaneros
- Transporte Aéreo y Marítimo



SL INTERNATIONAL CARGO S. A.

Av. De Mayo 580 3º piso of. 10 (C1084AAN) Buenos Aires, Argentina // +54 11 4343-7922 / 3188

www.slcargo.com.ar

ACTUALIDAD

rante, sino que a través de un símil que es mucho más debilitado, que es el perfil de riesgo. Pero dejando de lado ese aspecto puntual, el despachante era el que le podía dar toda esa capacitación y podía ser, un verdadero auxiliar como dice la ley. Y ahora se vació el título. Entonces, alguien estudia, estudia, estudia, y cuando me quiere recibir su título, le dicen que no puede ser más despachante, porque no existe más el título. Los despachantes que pueden seguir siéndolo son los que viven ahora, los que están en vida. Dios quiera que no, pero cuando no estén más, se acabará la carrera, el título, porque se lo vació de una manera muy artera.

¿Qué incidencia tendrá el DNU en el sector?

Soy docente, y en la capacitación lo que más quiero es hacerles ver la importancia de la idoneidad, de ir perfeccionándose. El tema es muy complejo, la clasificación, la valoración.

Para buscar alguna justificación, pienso que el DNU o la medida que tomó el gobierno lo ha hecho pensando que el despachante era un gestor de autos. Y entonces, el gestor de autos, el trámite de un patentamiento de autos podrá hacerlo online, pero una clasificación, una valoración aduanera tiene otra complejidad, otra tecnicidad, es otra cosa. Y realmente eso no se advirtió. Entonces, uno ve que ha habido un retroceso muy importante.

De la clasificación depende también el tratamiento, y el tratamiento puede hablar de prohibiciones, y las prohibiciones pueden ser económicas o no económicas. Se está abriendo una brecha tan grande para estas cosas que mete miedo.

Finalmente se presentó el amparo. ¿En qué estado está actualmente después de más de un año?

Es muy importante que aclaremos que está en trámite, con lo cual es muy valioso de que

haya interés de conocer, y por eso yo valoro que el juzgado ha trabajado en ese aspecto. Y claro, hay que tratar de ver y de demostrar la razonabilidad del DNU. Podemos decir que el DNU, para analizar la razonabilidad, la finalidad que tenía era **la desregulación**. ¿Lo logró? No estoy muy convencido, pero vamos a suponer que sí, que se logró de alguna manera desregular. ¿Cuál es el costo? Para analizar la razonabilidad, si desreguló, cuál fue el precio que tuvo que pagar. El precio que tuvo que pagar es que afectó el control aduanero

Porque la Aduana realmente tiene la mitad de personal, porque tiene menos gente y además tiene que luchar para saber quién es quién al momento de declarar.

No tiene un auxiliar verdadero, porque tiene a alguien que no está capacitado. Por otro lado, tenemos los importadores y exportadores, que también pueden ver que el procedimien-



ZONA FRANCA
LA PLATA

DEPÓSITO FISCAL
LA BOCA

DEPÓSITO
NACIONAL



Honduras 5550 - Oficinas 504 y 505 Tel./fax: (54 11) 4776-5624 - C.A.B.A.
info@selsa.com.ar - www.selsa.com.ar



ACTUALIDAD

to que se les puede complicar, las consecuencias que pueden tener, porque el declarante declara y **la responsabilidad la va a tener el importador o el exportador.**

Por otro lado, el perjuicio que puede haber para los importadores y exportadores. Y, dejando de lado la legislación aduanera, **hay como una violación tácita a lo que se han establecido los acuerdos internacionales**, que destacan la idoneidad de quien declara para que se pueda dar esa comunión o esa interrelación tan necesaria entre el sector privado y la aduana.

¿Por qué se perjudica al despachante?

No está dicho en la letra del DNU, pero se percibe cuando los funcionarios hablan de esta medida, hablan como que había mucha corrupción. Entonces, se combate con esta desregulación y se elimina al despachante, porque el despachante es "el corrupto". Entonces, hago un análisis que

es para que uno pueda decir que el despachante, o todos los despachantes, es un mal argentino, un deporte nacional.

Generalizar sin analizar cada caso es perjudicial gratuitamente, un facilismo que no debe existir. Esa situación no es real, porque evidentemente, si yo digo que todos los despachantes son corruptos, tiene que haber otro, porque si todos los despachantes son coimeros, entonces hay alguien que reciba. Tiene que haber un aduanero, entonces suprimamos la Aduana y ahí sí desregulaste del todo. Si se acabó la Aduana, se desreguló.

Si uno tengo de otro lado a alguien que hace lo que yo digo, por un precio o por lo que sea, evidentemente no puede funcionar. Entonces está hecho de una manera muy rara. Es decir, que uno dice, pongamos un poco de racionalidad.

¿Se habló en los argumentos del costo, y el costo es ínfimo?

Eso es una falsedad. Y, además,

todas estas cosas se pagan más caro, porque si yo pongo a alguien que no es idóneo, voy a tener todas las consecuencias del mal tratamiento o del mal trámite.

¿Pero otras desregulaciones fueron importantes?

Sí, hubo muchas importantes, desde el punto de vista del libramiento de la mercadería, hay muchas medidas muy buenas, que se tomaron de una reforma del Código Aduanero. Y ahí entonces podemos decir, ¿por qué? Si hace un par de años se reunieron todas las cámaras con miembros también de la Comisión del Código Aduanero, que no se pensaba, no se podía modificar el código, no, había que cambiarlo.

Se trabajó también un año y pico consultando el sector, todo el sector privado, y les llevó ese trabajo que está hecho y a disposición de quien quiera, Enrique Barreira tiene una revista del Instituto de Estudios Argentinos Aduaneros, muy valiosa. Recomiendo leer el número 24, en el que está **toda la refor-**



Av. Pte. Roque Sáenz Peña 740 - Piso 1º
C1035AAP Buenos Aires - República Argentina
Tel/Fax: (54-11) 4394-4482 (Líneas Rotativas)
contacto@cera.org.ar / www.cera.org.ar

MERCOEX: Consejo de Comercio Exterior del MERCOSUR - Sección Argentina

ma que se hizo del Código Aduanero. ¿Por qué no se empezó a trabajar sobre eso?

En cambio, se tomaron algunas cosas que se mecharon en el decreto, pero se tomaron vuelo al parche, sin la coordinación y sin la asimetría necesaria. Y ahí también uno ve que no hay intención de hacer las cosas bien, porque realmente está hecho el trabajo y se lo llevó a la Aduana. Y la Aduana tomó todo ese proyecto privado y lo dejó dormir, está dormido ahí.

Por otro lado, sale toda una movida actual de una comisión al Ministerio de Justicia para trabajar un Código Penal amplio que cubre todas las leyes especiales, incluyendo la aduana. Y ahí entonces los delitos aduaneros estarían regulados dentro de un código penal. Pero alguien se preocupó en la correlación de ese Código Penal con la ley especial, porque la contracara del contrabando es la infracción.

¿Y la infracción cómo queda? ¿Quién la regula y cómo se sanciona? ¿Se superponen?

Va a haber una situación dual, es decir, ¿quién dice cuándo es una cosa y otra cosa? Es decir, no se aprovechó todo el camino andado.

¿El Gobierno debería consultarlos?

Yo estoy de acuerdo, no es que quiera que me consulte a mí o a Barreira. Que se den cuenta que se trabajó entregando el trabajo para que haya una base. Hay que seguir trabajan-

El artículo 37 del DNU 70/2023 autoriza que se puedan realizar trámites aduaneros en nombre y representación de los importadores o exportadores por quienes no tuvieran el carácter de despachantes de aduana.

Dicho artículo se relaciona con la nueva redacción que receipta el DNU en el artículo 92, que permite que cualquier persona, fuera humana o jurídica, puede solicitar destinaciones aduaneras y realizar operaciones de comercio exterior sin necesidad de inscribirse en ningún registro.

Golpe serio

Pese a que el artículo 36 del CA (que permanece vigente) comienza definiendo las características esenciales del despachante, la eliminación del registro y otras normas derogadas por el DNU implican un serio e innecesario golpe a la función de quienes cumplen una importante, y muchas veces ignorada, función como auxiliares de la aduana, en beneficio tanto de la sociedad como del importador o exportador a quien representan.

Fuente: "La función de los auxiliares del servicio aduanero ante el DNU de Milei", CDA, 27/12/2023.

do sobre una línea que había. Claro, si el decreto rompe y parte en dos, por ejemplo, rompe toda la parte disciplinaria. Estaba hecho en el Código Aduanero cada uno de los operadores tiene su estatuto. Incluso hasta se repite para facilitar uno de otro con las variantes o características propias. Y realmente todo eso no se estuvo en cuenta. Y ahora **al eliminar los registros se eliminan también el régimen disciplinario** y estamos en tierra de nadie.

Uno no quiere que pasen las cosas, pero como todo tiene que ser, cuando se vea el resultado, recién se actúa. Tiene que haber una brecha un lavado de activos, un contrabando de drogas o de sustancias peligrosas a través de todo este siste-

ma desprotegido para darnos cuenta de las falencias que existen. Y el ideal sería que no.

Guillermo, agradecemos su predisposición para acceder a esta entrevista y destacamos su capacidad, conocimiento e idoneidad, reconocida por todo el sector.

Les agradezco a ustedes. También estoy muy orgulloso de mis hijos, dos abogados, para mí muy importantes en su trayectoria. Pero agradezco porque creo que esta charla es importante para marcar que no tiene que desaprovecharse todo el camino andado.

No hay ningún interés especial nada más que **seguir avanzando en algo que estaba muy bien encaminado.**



CHARLA EN LA AAACI

Conferencia sobre Neurociencias aplicadas al ámbito laboral



Guillermo Fischer durante su alocución ante los socios de la Aaaci

Guillermo Fisher habló sobre la conducta humana, los tipos de cerebro, las emociones, los pensamientos, y cómo resolver los problemas.

"**N**eurociencias aplicadas al ámbito laboral, la gestión de conflictos y negociación", fue el tema de la conferencia que brindó Guillermo Fisher para socios de la Aaaci el jueves 29 de mayo en el salón auditorio de la institución.

La charla tuvo una duración de dos horas (en dos partes), y al finalizar respondió las inquietudes del público presente.

¿Qué herramientas poseemos para relacionarnos efectivamente con nuestros colegas, clientes o profesionales del sector? ¿Cómo interpretamos lo que ocurre durante nuestras reuniones y comunicamos de manera clara nuestras necesidades? ¿Qué sucede cuando una reacción inesperada de nuestro interlocutor nos sorprende o, al contrario, nos sobrepasa emocionalmente? y ¿Cómo podemos identificar cuando una conversación se torna conflictiva?, fueron algunos de los temas que fue desarrollando el expositor durante el encuentro.

Durante la charla, el conferencista se refirió a la conducta humana, ya que todos somos iguales sin importar la cultura, el idioma o la religión; los tipos de cerebros que tenemos y cómo funcionan cada uno de ellos, las emociones, los pensamientos y como resolver problemas y toma de decisiones.

La Neurociencia: Comprendiendo nuestra herramienta más poderosa

Por Guillermo Fisher

La neurociencia nos ofrece una clave para entender cómo funciona nuestro cerebro, no solo desde sus procesos químicos, sino desde su aplicación práctica en la vida cotidiana. Nos permite descubrir los mecanismos básicos que rigen su funcionamiento y cómo interactúan sus diferentes áreas. A menudo se piensa que las personas excepcionalmente talentosas son casos únicos, pero esto no es cierto. Todos compartimos la misma herramienta: el cerebro. La diferencia radica en cómo lo usamos y en cuánto conocemos sobre su potencial.

Cada persona tiene áreas de mayor o menor talento, pero el verdadero desafío es entender cómo funciona nuestro cerebro y cómo aprovecharlo al máximo. Como cualquier herramienta, el cerebro está diseñado para cumplir funciones específicas. Si usamos una pinza como martillo, puede que funcione, pero los resultados serán pobres y podríamos dañarla. Lo mismo ocurre con nuestro cerebro: debemos aprender a utilizarlo correctamente para obtener su máximo rendimiento.

El Cerebro:

Una fábrica de emociones y químicos

Nuestro cerebro es también una fábrica de químicos que influyen en nuestro cuerpo y emociones. Si no tomamos el control de esta "producción", podemos vernos arrastrados por caminos que nos alejan de la felicidad o el bienestar. Es importante aclarar que estas ideas se aplican a cerebros sin patologías específicas, ya que mi enfoque no es clínico, sino práctico y divulgativo. 



TERMINAL DE CARGAS ARGENTINA

Es la dirección de Cargas de Aeropuertos Argentina 2000 y el principal centro logístico del país donde se articula el transporte de cargas aéreas con el transporte terrestre. A través de la innovación, la incorporación de tecnología y la optimización de los procesos operativos, TCA potencia el comercio internacional de la Argentina.



Programación cursos AAACI 2025

Durante 2025, la Aaaci dictará cursos de capacitación para el personal que desarrolla tareas en agencias de carga o para quienes desean prepararse para ingresar al sector. Los cursos, en sus modalidades presencial y virtual, contribuyen a la capacitación continua de quienes integran la cadena de operadores del comercio exterior.



Curso Transporte Aéreo de Mercancías Peligrosas para el Personal Responsable de la Tramitación de Envíos (Ex Categoría 3) Basados en Competencias para Agentes de Cargas - Nivel Inicial

Junio: 09 al 13 de 09:00 a 14:30 hs.
 Agosto: 11 al 15 de 09:00 a 14:30 hs.
 Septiembre: 08 al 12 de 09:00 a 14:30 hs.
 Octubre: 06 al 10 de 09:00 a 14:30 hs.
 Noviembre: 10 al 14 de 09:00 a 14:30 hs.

Curso Transporte Aéreo de Mercancías Peligrosas para el Personal Responsable de la Tramitación de Envíos (Ex Categoría 3) Basados en Competencias para Agentes de Cargas - Nivel Actualización

Junio: 02 y 03 de 09:00 a 16:30 hs.
 Julio: 01 y 02 de 09:00 a 16:30 hs.
 Agosto: 04 al 07 de 09:00 a 12:30 hs. (Virtual)
 Septiembre: 01 y 02 de 09:00 a 16:30 hs.
 Octubre: 01 y 02 de 09:00 a 16:30 hs.
 Noviembre: 03 y 04 de 09:00 a 16:30 hs.
 Diciembre: 01 y 02 de 09:00 a 16:30 hs.

Curso Transporte Aéreo de Mercancías Peligrosas para el Personal Responsable de la Preparación de Envíos Basados en Competencias para Expedidores - Nivel Inicial

Septiembre: 22 al 26 de 09 a 14:30 hs.

Baterías de Litio por Vía Aérea - Virtual

Agosto: 18 al 21 de 09:00 a 13:30 hs.
 Noviembre: 24 al 27 de 09:00 a 13:30 hs.

Básico de Carga Aérea

Junio: 23 al 27 de 09:00 a 13:00 hs.
 Agosto: 25 al 29 de 09:00 a 13:00 hs.
 Octubre: 27 al 31 de 09:00 a 13:00 hs.

Básico Mercancías Peligrosas Vía Marítima - Virtual

Junio: 23/06 al 04/07
 Agosto: 25/08 al 05/09
 Octubre: 20 al 31

Actualización Mercancías Peligrosas Vía Marítima - Virtual

Junio: 23 al 27
 Agosto: 25 al 29
 Octubre: 20 al 24

Básico Carga Marítima y Multimodal

Octubre: 20 al 24 de 09:30 a 13:00 hs.

Técnicas de Ventas para Comex

Octubre: 22/10 al 19/11
 sólo miércoles de 15:00 a 19:00 hs.

Curso Preparación Examen ATA

Desde la primera semana de mayo a fines de agosto martes, jueves y viernes de 18:30 a 20:30 hs. (Fechas a confirmar)

Cadena de Suministro Segura - Virtual

Agosto: 18 al 29
 Noviembre: 17 al 28

Carga con Temperatura Controlada por Vía Aérea - Virtual

Agosto: 04 al 15
 Noviembre: 03 al 14

Para inscripciones o recibir mayor información, comunicarse al mail: capacitacion@aaaci.org.ar (Silvia Bruno) o vía Web: www.aaaci.org.ar

SAVE THE DATE!

Congreso

ALACAT

Sin Fronteras

11-13 JUNIO 2025

XLU

MADRID



MADCargo

Foro Madrid Carga Aérea

www.alacat2025.com

¿Se elimina la carpeta rosa?

En la reunión del Espacio de Diálogo celebrado en la Aduana el pasado 3 de junio, la Aaaci reclamó nuevamente la eliminación de la presentación física del OM 744/2 (Carpeta Rosa). El director general José Andrés Velis confirmó que durante el presente mes se eliminará la presentación física tomando como base la Res. Gral. 4915/2021 con las siguientes modificaciones.

Artículo 1°: En lugar de ser optativo, será obligatorio la presentación digital.

Artículo 5°: En lugar de que el paso de estado registrado a estado presentado deba hacerse por parte del servicio aduanero y en un plazo máximo de 24 Hs, el mismo será de forma automática con un plazo de 3 horas desde la registración, si en este plazo no hay ningún bloqueo por parte del servicio aduanero el MANI pasará automáticamente a estado presentado.

Se incrementó la cantidad de rutas internacionales y pasajeros

Las empresas aéreas extranjeras anunciaron rutas nuevas, entre ellas, Avianca, Arajet, Azul Líneas Aéreas, Paranair, Sky Airlines.

Las líneas aéreas incorporaron 36 nuevas rutas internacionales y 5 nuevas rutas de cabotaje que entre ambas totalizan 41. De las 36 rutas internacionales, 26 ya están en funcionamiento, conectando a la Argentina con ciudades como Quito, Punta Cana, Santiago de Chile, Lima, San Pablo, Florianópolis, Río de Janeiro, Salvador de Bahía y Asunción. Además, 15 de ellas conectan el interior del país sin necesidad de pasar por Buenos Aires,



lo que permite una mayor conectividad regional.

Durante 2024 y en lo que va de este año, se han iniciado los vuelos que unen Córdoba con Punta Cana, Salvador de Bahía y Asunción; Rosario con Punta Cana, Río de

Janeiro, Florianópolis y Lima; Bariloche con San Pablo y Santiago de Chile; Tucumán con Punta Cana, Jujuy con Asunción; Mendoza y El Calafate con Santiago de Chile; y Salta con Asunción.

Aumento de las aerolíneas latinoamericanas

Las aerolíneas latinoamericanas registraron un aumento interanual del 10,1% en la demanda de carga aérea en abril, el mayor crecimiento entre las regiones, según los datos suministrados por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

"La demanda de carga aérea creció con fuerza en abril, con un aumento interanual del 5,8% en los volúmenes, basándose en el sólido desempeño de marzo. La demanda estacional de moda y bienes de consumo —que se adelantó a los cambios arancelarios en EE. UU.— y la reducción de los precios del combustible para aviones se han combinado para impulsar la carga aérea", sostuvo Willie Walsh, director general de la IATA.

La Aaaci celebra su 54º aniversario

La historia de la Aaaci comenzó el 4 de junio de 1971, cuando un grupo de visionarios le dio a la profesión de agentes de carga internacional un marco sindical-empresario al crear la Asociación Argentina de Agentes de Carga Aérea. Con el tiempo se sumaron agentes de carga marítima y terrestre, y la institución pasó a llamarse Asociación Argentina de Agentes de Carga Internacional (Aaaci).



La entidad tiene sus oficinas propias en Florida 141 6to.P, que cuenta con un auditorio para más de 120 personas y con varias salas equipadas para cursos y un importante centro de capacitación.

La Aaaci ofrece, también, un mix de productos para los operadores de la cadena logística de comercio exterior, tales como guías, etiquetas y precintos.

En los últimos años, la institución sumó nuevos canales de comunicación, como el newsletter semanal que todos los lunes se envía en forma gratuita a más de 6.500 suscriptores. Además de su tradicional revista Cargo Report -que ahora se edita en formato digital-, desde 2023 cuenta con un canal de YouTube (www.youtube.com/@aaaci-arg), que mensualmente ofrece entrevistas a destacadas personalidades del sector.

Reservas del Banco Central



El director del Banco Central (BCRA) y asesor del Ministerio de Economía, Federico Furiase, afirmó recientemente que la acumulación de reservas avanza según lo previsto y aseguró que el esquema cambiario y monetario actual es sólido. En declaraciones radiales, explicó que la meta de alcanzar U\$S 50.000 millones en reservas brutas se espera para fines de junio, y no mayo como se había dicho Javier Milei al anunciar la Fase 3.

Furiase, en diálogo con Radio Mitre, aclaró que la proyección oficial contempla ingresos por exportaciones del agro y desembolsos de organismos internacionales, que en conjunto representarían unos U\$S 20.000 millones adicionales. Solo la liquidación de la cosecha gruesa podría aportar unos U\$S 3.000 millones, cifra que podría aumentar por el incentivo generado por una baja transitoria en las retenciones, que vuelve a subir a fines de mes.

El RIGI para atraer inversiones



El Gobierno argentino ha puesto en marcha desde finales del año pasado el Régimen de Incentivo a las Grandes Inversiones (RIGI), una iniciativa destinada a atraer capitales a la economía real mediante beneficios fiscales y cambiarios. La medida responde a un contexto marcado por sucesivas crisis económicas, un acceso casi nulo al crédito, una alta carga fiscal, inseguridad jurídica y restricciones cambiarias que impedían el giro de dividendos al exterior. El principal objetivo del RIGI es captar inversiones sustanciales que impulsen proyectos productivos en sectores estratégicos del país. Hasta la fecha, tras su implementación en octubre de 2024, se han presentado 13 proyectos por un valor total de aproximadamente USD 13.904 millones, según datos del Ministerio de Economía. De estos, ya fueron aprobados cuatro iniciativas vinculadas a infraestructura en los sectores de petróleo, gas y minería, específicamente en las regiones de Vaca Muerta, Neuquén, Río Negro, Salta, San Juan y Santa Fe.

Feria de Canton (China)



Unos 3890 empresarios argentinos visitaron la última edición de la Feria de Canton, en China, lo que significó un salto de 90% en relación a los 2040 que viajaron a la edición anterior, marcando así un "récord histórico".

El encuentro comercial, que se distingue como uno de los más grandes del mundo, es visto por los líderes de distintos sectores de la industria como el modo de anticipar dónde estará centrado el interés del sector productivo.

La Cámara Argentino-China, que acompañó a unos 100 empresarios, destacó la participación de referentes de los rubros de electrónicos, electrodomésticos, maquinaria eléctrica, herramientas y decoración para el hogar.

Crecimiento del litio

A pesar de los precios bajos, se espera que la producción de litio en la Argentina alcance cerca de 131.000 toneladas en 2025, y las exportaciones podrían aumentar un 44% en dólares respecto a 2024, superando los USD 1.100 millones. Esto posicionaría al sector entre los principales complejos exportadores del país.

Según un informe conjunto de la Bolsa de Comercio de Rosario (BCR) y la Cámara Argentina de Empresas Mineras (CAEM), la producción de litio podría crecer un 75% respecto a 2024, siempre que tengan éxito los procesos de ramp-up de las tres nuevas plantas inauguradas en 2024 y principios de 2025: Centenario Ratones, Sal de Oro y Mariana, además de las expansiones en Salar Olaroz y Mina Fénix. Por ejemplo, la planta Cauchari Olaroz, inaugurada en 2023, alcanzó en 2024 niveles productivos equivalentes al 60% de su capacidad.

Autorizan a empresa que competirá con Intercargo

La Subsecretaría de Transporte Aéreo autorizó hoy a la empresa Handyway Cargo Sociedad Anónima a explotar servicios aeroportuarios operacionales y de rampa en general. Se trata de la cuarta compañía habilitada para disputarle mercado a la estatal Intercargo que antes monopolizaba estos servicios, con la excepción de aquellas aerolíneas que se los autoprestaban.

"Esta nueva habilitación es posible gracias a la desregulación y apertura del sector aerocomercial que se viene realizando desde diciembre de 2023 en el país, para generar una mayor competitividad en el sector, más oferta e inversión en la industria", dijo la Secretaría de Transporte en un comunicado.

Incrementan las exportaciones las economías regionales



Durante 2024, las economías regionales demostraron un buen desempeño en el sector externo, con 21 de 22 complejos productivos registrando un incremento en sus ventas al exterior. El impulso subraya el rol fundamental de estas acti-

vidades, que abarcan desde las frutas finas patagónicas hasta el vino cuyano y el maní cordobés, en la balanza comercial del país.

Las economías regionales representaron en 2024 el 21% del total exportado por las cadenas

agroindustriales y el 12% del total de bienes exportados por la Argentina. En conjunto, las exportaciones de estos complejos crecieron un 15,3% interanual, precisa el informe, elaborado por especialistas de la Bolsa de Comercio de Rosario (BCR).

Para publicar en

CARGO REPORT

comunicarse con **Juan Carlos Ortega:**

 jc.ortega@outlook.com

 **15-4916-1009**



El próximo número aparece el **15 de agosto**
Cierre de recepción de avisos: **20 de julio**

INDICE DE ANUNCIANTES

Agradecemos a los socios y empresas que, con su participación, hacen posible la realización de esta publicación:



Pág. 25



Pág. 36



Assekuransa

Pág. 2 y Ctpa.



Pág. 17



CAMARA DE EXPORTADORES DE LA REPUBLICA ARGENTINA

Pág. 30



Pág. 13



Pág. 10



Pág. 6



Ret. Tapa



Pág. 3



Pág. 7



Pág. 29



Pág. 28



Pág. 34



TRANSPORTES UNIVERSALES S.A.
Despacho de Aduana | Logística Integral

Pág. 11



Assekuransa

LA SOLUCIÓN PARA ESTAR **BIEN ASEGURADOS**

Seguro de Transporte de Mercancías | Caucciones y Garantías IATA



¡Contactános, nos encanta atender tus consultas!
+54 9 116991 1323 | www.assekuransa.com



www.ssn.gov.ar
0800-666-8400
N° de Inscripción SSN: 771