



CARGO REPORT

Revista de la Asociación Argentina de Agentes de Carga Internacional



SCANEE EL QR PARA ACCEDER A LA WEB DE LA AAACI



ADIÓS A LA “CARPETA ROSA”
La Aduana elimina la presentación física del OM 744/2

KipinCARGO

KipinTRACK

KipinTRACE

KipinPLUGIN

KipinAPI



KipinTOCH

Freight Forwarding Software

ventas@kipintoch.com

100% WEB www.kipintoch.com

Editorial



Jorge G. Heinermann
Director

Avanza la digitalización de los procesos aduaneros

Estimados lectores, ya comenzamos a visualizar que la modernización del sistema aduanero está en proceso, después de largos años de reclamo de nuestro ex-presidente Don Jorge Alberto Pereira. Hace más de 10 años se inició el reclamo para que la Aduana argentina dejase de utilizar una carpeta para generar la desconsolidación de cada embarque y lo realice en forma electrónica. Obviamente, la actual Comisión Directiva continuó el reclamo para eliminar dicho documento físico, que desde hace unos meses finalmente fue implementado

Además de muchos otros pequeños cambios, percibimos que estamos ingresando en la etapa de la digitalización de los procesos aduaneros. Esto evidentemente les imprimirá a nuestras operaciones de comercio exterior un nuevo ritmo de crecimiento, que hará que en el país nuestra industria sea mucho más productiva, no solo por la reducción de costos implícitos, sino por nuevas facilidades que aseguran un mejor y mayor control de las autoridades; como así también una reducción de costos por trazabilidad, rapidez, facilidades operativas y, sobre todo, protección y certeza sobre nuestras operaciones globales. Este proceso debería incrementarse al uso de documentos electrónicos, a través de plataformas digitales globales, que permitirían el absoluto control de cada operación, desde su inicio hasta su finalización, con total trazabilidad con Blockchain.

Obviamente el mediano y pequeño productor y el fabricante serían los más favorecidos. Este pequeño gran paso nos acerca al mundo y nos incluye. Es una oportunidad única de trascender comercialmente no solo con el producto, sino con el servicio. Además estos procesos estarían disponibles para todos los operadores y partícipes del comercio internacional, con las restricciones y medidas de seguridad que cada operador e integrante de la cadena necesite.

También es cierto que notamos demoras en distintos procesos tanto en puertos como aeropuertos, pero confiamos que nuestros reclamos sean escuchados para lograr regularizar las operaciones tanto en las terminales como en Ezeiza, donde se originan demoras, retrasos y encarecimientos de los procesos comerciales y productivos.

Como siempre Aaaci genera nuevos procesos, en este caso no solo estaremos presentes en las redes, sino que comenzaremos una nueva etapa con presencia informativa para poder difundir las noticias en el momento se producen, de forma de ser una fuente confiable para nuestros miembros y una herramienta útil de consulta diaria. Además de información sobre distintos acontecimientos, en las distintas redes disponibles, los invitamos a seguir acompañándonos y a crecer juntos.

Los invitamos a leer este nuevo número y a seguirnos como siempre, no solo por esta vía, sino también por las redes. Avancemos juntos. 



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
Organismo de Supervisión de Seguros 0800-666-8400
N° de inscripción SSN 771

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 167 - Sept/Oct 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

ADIÓS A LA "CARPETA ROSA"
La Aduana elimina la presentación física del OM 744/2 8

ACTUALIDAD

MODERNIZACIÓN DE LOS PROCESOS ADUANEROS
La ARCA digitaliza la presentación de manifiestos de exportación aérea 12

PROCESOS MÁS ÁGILES, MENOS COSTOSOS Y MAYOR SEGURIDAD JURÍDICA
La firma digital, una aliada clave para agilizar el comercio exterior argentino 14

PROMOCIÓN DE LA OFERTA EXPORTABLE DE LAS EMPRESAS ARGENTINAS
Nuevas acciones de la Aaici para aumentar las exportaciones 16

ENTREVISTA A JORGE HEINERMANN
"El ingreso electrónico es un avance fenomenal para la actividad" 20

ENTREVISTA A ALEJANDRO PUGLIESE
"El trabajo del pequeño productor mueve al país" 28



28

CAPACITACIÓN 34
NOTICIAS 36



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



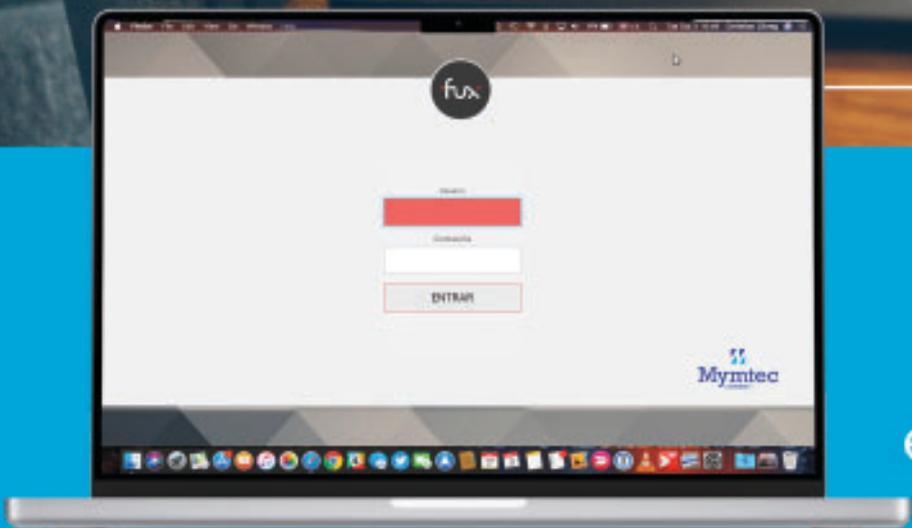
Calidad garantizada



📍 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

ADIÓS A LA "CARPETA ROSA"

La Aduana elimina la presentación física del OM 744/2



La Dirección General de Aduanas (DGA) oficializó la eliminación de la tradicional "Carpeta Rosa" -el formulario OM 744/2 en soporte papel- en la operatoria marítima

NOTA DE TAPA

Después de años de gestiones de la Asociación Argentina de Agentes de Carga Internacional (Aaaci) y otros organismos del comercio exterior, la Dirección General de Aduanas (DGA) eliminó la presentación física del OM 744/2, la llamada "Carpeta Rosa", una medida largamente esperada por los operadores del sector.

La Resolución General 5744/2025 dispone que a partir de ahora la presentación del manifiesto desconsolidado de importación se realizará exclusivamente en forma digital, a través del Sistema Informático Malvina (SIM) y de los aplicativos en línea desarrollados para tal fin.

Qué cambia en la práctica

Hasta ahora, los agentes de transporte aduanero (ATA) desconsolidados debían presentar físicamente el OM 744/2, conocido como Carpeta Rosa, ante la Aduana dentro de los cinco días posteriores al arribo del buque. Con la nueva

normativa, el trámite se cumple íntegramente en línea, mediante tres pasos:

1. Registro del manifiesto desconsolidado en el SIM
2. Envío de la documentación digitalizada Salta al contenido, Gestión de Manifiesto Acuático.
3. Ratificación de autoría a través de la aplicación correspondiente.

La presentación se considera válida dentro de los plazos legales si estos tres requisitos se cumplen electrónicamente.

Tiempos más ágiles

Otro de los aspectos destacados de la Resolución es la fijación de los plazos claros para la respuesta aduanera: el servicio deberá aprobar o rechazar la presentación dentro de las tres horas siguientes al envío. En caso de no expedirse, la normativa prevé la aprobación automática del trámite, lo que representa un cambio sustancial frente a la incertidumbre que solía general la operatoria manual.



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

Digitalización y trazabilidad

La eliminación de la Carpeta Rosa se enmarca en el proceso de despapelización y modernización de la Aduana, iniciado años atrás con la Resolución General 4915/2021 y acelerado en la actual gestión. El objetivo oficial es agilizar procedimientos, reducir costos logísticos y mejorar la trazabilidad de la información.

Según fuentes del sector, el cambio responde también a la necesidad de alinear la operatoria argentina con estándares internacionales, en los que la presentación digital de manifiestos es la norma y no la excepción.



Impacto en el sector

Para los operadores logísticos y despachantes de aduana, la novedad implica ajustar procedimientos internos, capacitar al personal en el uso de los aplicativos y garantizar la correcta integración de sus sistemas con la plataforma de la Agencia de Recaudación y Control Aduanero (ARCA). "Es un paso adelante en la simplificación, aunque exige una curva de aprendizaje y adaptación tecnológica", señalan miembros de las cámaras empresarias vinculadas al comercio exterior.

En paralelo, algunos especialistas advierten que la obligatoriedad de la vía digital puede generar dificultades operativas al inicio, especialmente para agentes que no cuenten con recursos técnicos adecuados o conexión estable en todas las terminales portuarias.

Un símbolo que queda atrás

Con esta medida, la Aduana argentina despide a un ícono de la burocracia portuaria: la Carpeta Rosa, durante décadas inseparable del trabajo diario en depó-



sitos y terminales portuarias. A partir de ahora, la operatoria se concentrará en la pantalla y no en el mostrador, marcando un nuevo paso en la digitalización del comercio exterior. [🔗](#)

Satisfacción de la Aaaci

"Finalmente después de muchos años de trabajo por parte de todos los integrantes de la Asociación Argentina de Agentes de Carga Internacional (Aaaci) y con la cooperación de otras cámaras del comercio exterior, hemos conseguido que el OM 744/" (Carpeta Rosa) fuera eliminado", sostiene Germán Raña, presidente de la Aaaci. "Llevábamos más de 15 años explicando la innecesidad de la presentación física de dicha carpeta, de lo redundante que era tener que llevar en mano un papel con una información que estaba en el sistema Malvina y a disposición del servicio aduanero, tener que explicar que ese trámite innecesario nos generaba costos y demoras en las importaciones de las mercaderías, y en cada renovación de autoridades volver a comenzar. Por suerte esta vez nos escucharon, nos entendieron y actuaron en consecuencia", remarca Raña.

"Quiero hacer una mención especial a un luchador incansable en esta batalla, nuestro ex presidente y amigo Jorge Pereira, quien aun después de haber dejado la presidencia siguió trabajando para conseguir este resultado", concluye el presidente de la Aaaci.

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



MODERNIZACIÓN DE LOS PROCESOS ADUANEROS

La ARCA digitaliza la presentación de manifiestos de exportación aérea



En línea con el proceso de modernización, la Agencia de Recaudación y Control Aduanero (ARCA) estableció un nuevo procedimiento para la presentación de dos documentos: la Relación de Carga y el Manifiesto de Consolidación de Exportación en operaciones aéreas.

Mediante la Resolución General 5756/2025 del 11 de septiembre pasado, la ARCA estableció que la Relación de Carga y el Manifiesto de Consolidación de Exportación deberán presentarse de forma sistémica y automática a través del Sistema Informático Malvina (SIM).

El Código Aduanero argentino (Ley 22.415), en sus artículos 403 y siguientes, ya regula la obligación de presentar manifiestos de carga en importación y exportación. Con esta nueva resolución, la ARCA actualiza el marco legal y deroga las Resoluciones Nros. 3.148/88 y 2.458/94 de la ex Administración Nacional de Aduanas (ANA), que habían quedado obsoletas al haber sido concebidas para un sistema menos automatizado. De acuerdo con lo que informó el organismo, el objetivo de la medida es "simplificar y digitalizar los procesos aduaneros, reduciendo cargas administrativas, optimizando controles y mejorando la calidad de los servicios a los usuarios del comercio exterior".

Responsabilidades de transportistas y agentes

La norma establece que el transportista o el agente de transporte aduanero (ATA) será responsable de resguardar la documentación presentada. Deben conservarla durante el tiempo que indica la normativa vigente y, en caso de requerimiento de la ARCA, entregarla en un plazo máximo de tres días hábiles a través del Sistema de Comunicación y Notificación Electrónica (SICNEA).

Las pautas, el manual de usuario y los pasos para este nuevo procedimiento están disponibles en el micrositio "Manifiestos de Carga de Exportación", dentro del portal web oficial de la ARCA. La resolución establece que "entrará en vigencia a los treinta (30) días corridos a contar desde el día de su publicación en el Boletín Oficial", brindando así un período de adaptación para los operadores del comercio exterior. [🔗](#)



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 IATA LESCHAC

**PROCESOS MÁS RÁPIDOS, MENOS COSTOSOS
Y CON MAYOR SEGURIDAD JURÍDICA**

La firma digital, una aliada clave para agilizar el comercio exterior argentino



En un mundo donde la velocidad y la seguridad en los negocios marcan la diferencia, la "firma digital" se posiciona como una herramienta estratégica para el comercio exterior argentino. Este mecanismo, regulado por la Ley 25.506, otorga a los documentos electrónicos la misma validez legal que los papeles firmados de puño y letra, y es un pilar en la modernización de los trámites vinculados con exportaciones e importaciones.

En la práctica, la firma digital permite que declaraciones aduaneras, facturas electrónicas de exportación, contratos internacionales y certificados de origen puedan gestionarse íntegramente en línea, sin necesidad de papeles, sellos ni traslados. Este instrumento genera procesos más ágiles, menos costos administrativos y mayor seguridad jurídica.

"Ya no se trata solo de ahorrar tiempo o reducir burocracia, sino de alinearse a los estándares internacionales de comercio", señalan desde la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), plataforma que concentra buena parte de los trámites digitales. La tecnología detrás de la firma digital asegura la autenticidad del emisor, la integridad del contenido y el no repudio del certificado, lo que significa que un documento firmado digitalmente no puede ser modificado sin dejar rastro y su autor no puede desconocerlo.

Si bien la Argentina ha avanzado en la digitalización de la operatoria aduanera -con el sistema Malvina de la AFIP y la facturación electrónica obligatoria para exportadores-, aún persisten desafíos. Uno de ellos es la aceptación internacional: no todos los países reconocen automáticamente los certificados digitales emitidos localmente, lo que en algunos casos obliga a gestiones complementarias. Otro obstáculo es la adopción por parte de pymes

Certificados de Origen

Entre las entidades habilitadas para emitir certificados de origen digital (COD), se encuentra la Cámara de Comercio y Servicios (CAC), la Cámara de Exportadores de la República Argentina (CERA) y la Cámara de Comercio, Industria y Producción de la República Argentina (Cacipra), entre otras.

exportadoras, que muchas veces desconocen la herramienta o carecen de la infraestructura tecnológica para implementarla.

Aun así, la tendencia es clara: los organismos internacionales, como la Organización Mundial de Comercio (OMC) y la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), promueven la despapelización y la interoperabilidad digital entre países. El Mercosur, por ejemplo, ya trabaja en esquemas de reconocimiento mutuo de firmas digitales para certificados de origen electrónicos. La firma digital en comercio exterior no es solo un cambio tecnológico, sino un cambio cultural: abandonar el papel para ganar en transparencia, seguridad y competitividad. Y en un escenario global cada vez más exigente, puede convertirse en una de las llaves para que las empresas argentinas se muevan con mayor fluidez en los mercados internacionales. [↗](#)



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



PROMOCIÓN DE LA OFERTA EXPORTABLE
DE LAS EMPRESAS ARGENTINAS

Nuevas acciones de la Aaici para aumentar las exportaciones



*Participación en ferias, rondas de negocios, Marca País y el lanzamiento de la Guía del Inversor "**Haciendo Negocios en Argentina 2025**" son algunas de las herramientas de la Aaici para que las empresas argentinas se sumen a los mercados internacionales.*



La Agencia Argentina de Inversiones y Comercio Internacional (Aaici), que preside Diego Sucasca y funciona bajo la órbita de la Secretaría General de la Presidencia de la Nación, amplió en el último año las acciones de promoción de la oferta exportable de las empresas argentinas en los mercados estratégicos globales y las oportunidades de inversión extranjera en el país.

Para cumplir con estos objetivos, la Agencia acompañó, entre julio de 2024 y junio de este año, a más de 1.360 empresas argentinas a 78 ferias llevadas a cabo en 25 destinos del mundo. En el último año se incrementaron en un 80% la cantidad de ferias y rondas de negocios, en las que los contactos con potencial de negocios se incrementaron en más de 60%.

En ese sentido, la Aaici rediseñó sus pabellones con el objetivo de adecuarlos al profesionalismo y nivel de las empresas que buscan insertarse en nuevos mercados internacionales. Para ello, amplió en la superficie de los stands y los dotó de más y mejores servicios, además de presentar un nuevo *business center*:



Diego Sucasca

un espacio exclusivo para que las empresas concreten más oportunidades de negocios.

Gracias a esto, por ejemplo, se obtuvo por primera vez en la historia de la Aaici el premio al mejor stand en la feria más importante del sector petrolero de los Estados Unidos (OTC Houston 2025).

Además, en el último año, la Agencia capacitó a más de 3.400 empresarios y emprendedores con el objetivo de llegar a las ferias internacionales con los conocimientos necesarios para

ampliar su horizonte de posibilidades en el diálogo con sus contrapartes.

Creó también el Programa de Internacionalización de Empresas, que potencia el ingreso de productos y servicios de empresas argentinas a los mercados estratégicos del mundo.

En ese sentido, la Aaici impulsó la apertura de nuevas verticales de negocios en el mundo: biotecnología, alimentos orgánicos, agronegocios, deportes y arte.

Ante varios de los principales empresarios de Estados Unidos, España, Italia, Francia, Canadá, Chile, Brasil, China y Emiratos Árabes Unidos, Sucalesca promocionó las distintas oportunidades de negocios que ofrece la Argentina, especialmente las establecidas en el Régimen de Incentivo para Grandes Inversiones (RIGI), una herramienta que, desde su lanzamiento en 2024, atrajo inversiones por más de USD 13.067 millones, una cifra que equivale aproximadamente al 2,4% del Producto Bruto Interno (PBI) argentino.

Como continuidad del proceso de promoción de inversiones, la Agencia lanzó semanas atrás - y tras siete años sin hacerlo- la Guía del Inversor ***Haciendo Negocios en Argentina 2025***, una herramienta estratégica para facilitar que las empresas extranjeras hagan negocios en el país.

La Aaici organizó una nueva edición del Foro Argentino de Inversiones, un encuentro que volvió a llevarse a cabo en 2024 tras cuatro años de interrupción y que convocó a más de un millar de expertos e inversores en Buenos Aires en esa última cita. Con récord de asistencia concluyó el Foro Argentino de Inversiones 2025 realizado en septiembre pasado que contó con más de 1.300 representantes de fondos de inversión, corporaciones y startups analizaron el potencial de la Argentina y destacaron al país como un hub regional para el capital privado.

Además, la Agencia, por decisión de la Secretaría General de la Presidencia de la Nación, inició en 2024 un trabajo de integración y promoción conjunta con Marca País Argentina alrededor del mundo. Llevó a cabo 44 acciones de promoción culturales, gastronómicas, turísticas y artísticas del país en algunas de las principales ciudades internacionales: esta cifra representó un aumento del 200% con respecto al año anterior. 



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



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.



ENTREVISTA A JORGE HEINERMANN

Representante de la Aaaci en organismos internacionales

"El ingreso electrónico es un avance fenomenal para la actividad".



El periodista Juan Carlos Ortega entrevista a Jorge Heinermann en el programa "Cargo Report TV"

El director de Transportes Universales Sociedad Anónima (TUSA) y miembro fundador de la Aaaci, habla sobre los avances tecnológicos aplicados al comercio internacional como el ingreso electrónico de los documentos de transporte al sistema operativo aduanero, el Big Data, la inteligencia artificial, el blockchain y la digitalización de las operaciones. A su vez, destaca el papel de la Aaaci en este cambio por el que trabaja desde hace muchos años.

Jorge Heineremann, director de Transportes Universales Sociedad Anónima (TUSA), explica las consecuencias de las aplicaciones de las distintas innovaciones tecnológicas en el comercio internacional durante una entrevista realizada por el periodista Juan Carlos Ortega para Cargo Report TV en el canal de You Tube de la Aaaci.

Además, Heineremann es miembro histórico de la Asociación Argentina de Agentes de Carga Internacional (Aaaci) y su representante en la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), la Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios y Asimilados (Fiata), la Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes de Carga y Operadores Logísticos Internacionales de América Latina y el Caribe, (Alacat) y del sector privado de la Organización Mundial de Aduanas (OMA).

¿Cuál es su opinión sobre la reciente resolución de la Agencia de Recaudación y Control Aduanero (ARCA) respecto a los documentos de presentación en la carga aérea y de los manifiestos de conciliación, que, según el Gobierno, aspira a mejorar los procesos del comercio?

Bueno, en realidad debemos darle una felicitación a la iniciativa, porque realmente la Argentina era uno de los pocos países donde el ingreso de los documentos de transporte al sistema operativo aduanero se realizaba en papel. Si bien esto no es digitalización, porque todavía el documento en papel



hay que mantenerlo, el ingreso es electrónico. Esto es un avance fenomenal para la actividad. Pero la realidad es que el ingreso electrónico es nada en tiempo. Hoy sabemos que todas las empresas tenemos base informática y se opera informáticamente a nivel global.

Los documentos llegan electrónicamente al país, quiere decir que el documento ya existe emitido en forma electrónica y el poder transmitirlo a la autoridad aduanera de esta forma no sólo facilita el proceso, sino que se realiza en tiempos que mejora la competitividad y la productividad de las empresas argentinas. Así que eso es realmente un paso muy, muy importante y felicitaciones a la decisión que tomó la Aduana argentina en este paso.

¿Esa normativa va a entrar en vigencia a partir de los primeros días de octubre?

Bueno, ya está vigente para el marítimo y se está implementando para el aéreo. En principio, el aéreo va a ser para importación y después entendemos que también se va a aplicar para la exportación. Esto realmente, sobre todo en un transporte que se basa en

la rapidez y la eficiencia, no se iguala con el resto de los países de la región.

La normativa dice que aplica tanto al transportista como al agente de transporte aduanero, quienes son los responsables de guardar toda esa información para el caso que la ARCA lo solicite y tienen tres días hábiles para presentarla-

Correcto, la regulación indica que si bien la gestión es electrónica y se transmite el documento por esta vía, el documento físico en papel debe ser protegido y conservado por cada uno de los operadores por los tiempos que la ley lo exige y en caso que la aduana lo requiera, tiene un plazo mínimo de tres días para presentarlo a la autoridad aduanera. Habrá algunos casos que obviamente será requerido, pero digamos la operación básicamente va a ser por transmisión electrónica.

Hace varios años que se comenta la aduana 4.0 y la despapelización para transformar todo en 100% digital. ¿Cómo será este proceso? ¿Y qué papel juegan el Big Data, la inteli-

gencia artificial, el blockchain y la digitalización?

Bueno, acá hay distintos procesos en los que todas las organizaciones que intervienen a nivel regional, nacional, global están trabajando en forma coordinada. Esto es muy importante porque es la forma de llegar a un resultado que realmente sea efectivo para las autoridades aduaneras y se asegure un control realmente eficiente, desde la propia generación de la documentación por el exportador de cada uno de los países hasta el recibo, siguiendo la trazabilidad de los documentos y la operación desde ese momento de inicio. Todo esto globalmente está resuelto. Ya hemos hecho a nivel regional varias pruebas y han resultado totalmente exitosas.

No hubo un solo papel emitido, tanto en los embarques de exportación de la región América Latina como de importa-

ción desde España, en la prueba que se hizo con la Aduana española de Madrid con transportes aéreos. Esto lo manejó y digitó Alacat (Federación de Asociaciones Nacionales de América Latina y el Caribe de Agentes de Carga y Operadores Logísticos) con la Aduana española y las distintas asociaciones nacionales de América Latina, como las de Perú, Uruguay, Colombia, México, y realmente ha demostrado que hoy hay plataformas donde cualquier operador, despachante de aduana, agente de cargas o todas las Aduanas pueden utilizar para interconectarse a nivel global. Esto es lo importante, o sea, que haya trazabilidad y seguridad. El blockchain da seguridad y esto sucede desde el propio origen del embarque, no importa si es China, si es Europa o si es Estados Unidos, para poner distintos puntos de diferentes continentes. Esa trazabilidad es

absoluta y segura. Si ocurre alguna situación en particular, y hay que hacer algún cambio o algún desvío porque el buque debe ser recalado en algún puerto y hacer un trasbordo, todo queda registrado en forma exacta, segura y además es controlable.

¿Y se puede modificar también?

Solo se puede modificar, pero no se puede quitar, queda la huella. Y esto es justamente lo que da la seguridad a la autoridad aduanera. Entonces, bajo este concepto, lo que estamos haciendo desde la región, tanto desde Fiata (Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios), (yo presido el RAMS de Canadá hasta Ushuaia), estamos proponiendo que sea una implementación regional, ya que desde Alacat se han hecho todas las pruebas y han dado este resultado que acabo de mencionar.



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



¿Qué es Alacat?

Alacat es la Federación de Asociaciones Nacionales de América Latina y el Caribe de Agentes de Carga y Operadores Logísticos. Y realmente tiene como entidades adherentes ACIFA, que es la asociación canadiense y distintas asociaciones de agencias de carga de Estados Unidos. Quiere decir que continentalmente tiene muy buenos contactos muy buena presencia. Pero no solo por ese lado, forma parte del Convenio Multilateral sobre Cooperación y Asistencia Mutua entre las Direcciones Nacionales de Aduanas de América Latina, España y Portugal (Comalep), conformada por los directores de aduana de América Latina, el Caribe, Estados Unidos, Canadá, España y Portugal.

O sea, todas estas agrupaciones anualmente se reúnen para presentar, discutir, analizar todos los temas que se proponen. Esto nos va a dar la posibilidad en un futuro cercano, por cómo está modificándose toda la actividad global de operaciones de importación y de exportación y de generación de documentos y de controles de seguridad, de enviar información previa a los embarques. Hay que demostrar trazabilidad, donde el documento tiene que tener la seguridad que hoy exigen y que además puedan participar todas las instituciones y organizaciones, porque ahí están los bancos, las compañías de seguros, los importadores, los exportadores, las aduanas, es decir, todos los que componen y forman parte de esta cadena. Y lo importante de esto es que cada

uno tiene acceso a esa documentación y a esa parcialidad en el transporte. Las únicas que tendrían una apertura completa serían las Aduanas, porque son los que tienen que ver y controlar las operaciones desde el propio origen.

Esto asociado a que hoy se le agrega inteligencia artificial, detectar situaciones que pueden ser irregulares o que hayan que investigarlas o que puedan generar alguna situación que alguno de los Estados intervinientes deba actuar, es mucho más accesible, fácil, rápido y seguro. Entonces esta es una herramienta de excelencia no sólo para los usuarios, para los importadores, los exportadores los despachantes de aduanas, los agentes de carga, los operadores logísticos, las cámaras, los bancos, etc., sino también para las autoridades competentes. Las Aduanas hacen los controles, agregado a la verificación de calidad en el resto de las intervenciones que deban cumplir, como la seguridad, sanidad, animal, vegetal, o sea, todo lo que compone esta operación global en una importación, en una exportación y en un transporte.

¿La Aduana puede tener toda la trazabilidad y la seguridad de las operaciones gracias a la inteligencia artificial?

Bueno, yo siempre lo pienso como una herramienta. Digamos, es una herramienta de primer nivel, o sea, realmente la posibilidad que nos da en tiempo mínimo, ínfimo, para poder hacer un análisis de cada una de las operaciones, de cada uno de los productos, de cada

uno de los partícipes de cada uno de los embarques, de los transportes, porque se puede llevar a la situación que la autoridad competente lo necesite. O sea, no sólo muestra la operación lineal de un transporte desde origen a destino, sino que hasta puede investigar en forma inmediata cada uno de los partícipes en ese transporte. Entonces, la seguridad se incrementa a niveles impensados hasta el momento, o sea, donde uno realmente tiene conocimiento profundo desde quién es la naviera, quién es el agente, quién es el fabricante, quién es el transportista, quién es el depósito, qué pasó en el aeropuerto, dónde estuvo, en forma inmediata. Es una herramienta, o sea, da información, y esto es importante porque la Aduana se basa en eso, en información y que sea fidedigna.

¿Además del ahorro de costos, esa rapidez y ese menor tiempo, se traduce en dinero?

Esto genera productividad y competitividad para las empresas, facilidades para los operadores y para quienes controlan, que son las Aduanas. Y nos permitiría ingresar a al grupo de Aduanas de primer mundo, estoy hablando regionalmente, también para nuestro país. ¿Por qué? Porque en tiempos mínimos podríamos liberar la carga antes, aduaneramente, antes de que arribe al país, mientras se está transportando. Si hubiese alguna situación que se pudiese detectar, en la que ayudaría de vuelta la inteligencia artificial, como una variación en el vue-



JORGE HEINERMANN
"LO IMPORTANTE ES QUE HAYA SEGURIDAD, BLOCKCHAIN DA SEGURIDAD"

lo o en el transbordo, o en el derrotero del buque, o del camión, o de lo que haya podido suceder durante el transporte. Se va a poder investigar al momento de la llegada, pero si no, la mercadería llegaría al punto de ingreso, sea una aduana de frontera, un aeropuerto o un puerto, y automáticamente uno podría retirarla, no pasaría más una demora en una zona primaria aduanera, en un depósito fiscal, en una zona portuaria, o en un fiscal en alguna aduana. Hay financiación que hemos logrado con nuestras organizaciones. Asesoramos como parte del sector privado de la Organización Mundial de las Aduanas, al estar con el Comalep, también estamos con un grupo que se llama Procomex (Unidad Ejecutora de la Alianza Procomex), que realiza trabajos en colaboración con los órganos gubernamentales para la modernización de los proce-

sos aduaneros). Brasil ha logrado para implementar todos estos cambios y estas facilidades, no sólo en lo que hace a la digitalización de las operaciones, sino en los pasos fronterizos, al tener una apertura. Cuando uno hace una exportación o una importación, no es un camión que lleva un producto, hay un chofer, hay un vehículo, todo eso lleva controles, pero controles que están disociados con el control aduanero. Todo eso hay que ponerlo dentro de un solo proceso, donde no tenga que esperar, depende de la cantidad de turistas que haya para ir a Uruguay o a Brasil o a Chile, esperar horas, días en una frontera para poder cruzar, sino que tenga la documentación y el paso asegurado por un control digital y que además la autoridad sanitaria, la autoridad que corresponda para esos controles, esté presente en todo momento en la aduana, en el cruce

fronterizo, haciendo los controles que correspondan para que no haya demoras. Todo esto pasa en forma automática, como es en Europa, por ejemplo, como es en Estados Unidos, Canadá o México, donde las fronteras que tienen tráfico, la presencia de las autoridades es permanente, integrada, y donde el control está totalmente automatizado y facilitado para la operación. No depende de necesidades externas.

Claro, tiene que haber una coordinación en todas las aduanas de frontera.

Para eso, la Aaaci, con otras cámaras, ha sido invitada a trabajar para integrar estos procesos, que tienen financiación del Banco Mundial, del BID, y que realmente los estudios que se han hecho sobre estos temas dan una buena alternativa para que estos cambios se puedan implementar. Se han presentado las autoridades de to-

dos los gobiernos estamos hablando del Mercosur, de Chile...

¿Se refiere a Procomex?

Todo este trabajo surgió del estudio y cruce fronterizo de los corredores bioceánicos y otros que se están iniciando, debido a la importancia y a la respuesta que esto puede dar al comercio internacional. Aplicado esto localmente, automáticamente se puede abrir a la parte global. Esto es, con las plataformas que hoy tenemos y la digitalización que se está implementando globalmente. Realmente es un paso muy importante, no sólo para la industria

argentina para ser más competitivos, más productivos y poder mejorar nuestra producción, sino para facilitar el comercio y poder dar mejor respuesta con nuestras exportaciones y presencia global.

En todo este proceso pareciera que no hay marcha atrás, que ya está encaminado...

Bueno, esto está iniciado, es un problema de tiempo, ¿verdad? O sea, cuando empezaron las PCs ¿alguien pensaba que íbamos a tener hoy las herramientas que tenemos?

No teníamos celulares, no había forma de comunicarse que no fuese por sistemas que hoy son vetustos, el Télex, el Fax,

etc. Realmente, hoy estamos online 24 horas, de cualquier parte del mundo.

Pero como en todo cambio, ¿no hay resistencia a todo esto?

Obviamente que hay resistencia. Esto es humano. Yo hago lo mejor y tengo lo mejor. Este es el pensamiento que cada uno tiene de su propia actividad.



Esto es razonable y tiene que ser así, porque todos hacemos lo mejor.

Esto no implica que no pueda mejorarse o que no haya herramientas que nos permitan ser mejores. Estas son herramientas que nos van a permitir ser mejores y dar un paso adelante para nuestro país en competitividad y productividad. que es lo que necesitamos.

Si queremos estar dentro del mundo y nosotros tener mejores condiciones comerciales, tenemos que dar ese paso. Es inevitable. Va a haber un momento donde, si uno no está dentro de esta nueva opción, prácticamente va a estar fuera de lo que es el comercio.

Por otro lado, FIATA ya tiene

un documento, que es el eFBL, que es un documento totalmente electrónico. Y acá vamos a volver al inicio, donde nosotros hablamos de que entrábamos los documentos de transporte electrónicamente, pero guardábamos el papel. Ese papel no tiene que existir más, porque se transforma en un documento electrónico cuando tiene la seguridad de un docu-

mento emitido bajo esas condiciones. Eso la Argentina ya lo tiene. La Aaaci tiene el eBL, que lo puede utilizar y lo puede emitir. Quiere decir que ya tiene un documento totalmente electrónico,

altamente confiable, aprobado por la Cámara de Comercio Internacional y otras organizaciones, que hace que sea aplicable y utilizado a nivel global. Esto es importante porque ahora que va a ingresar, como empezamos esta charla, el documento electrónico. En la vía aérea vamos a necesitar que la House eBL sea también el resultado de un documento emitido electrónicamente y que mute a un documento electrónico.

Porque también hemos cambiado hace años la posición ante las líneas aéreas, donde pasamos a ser principal, o sea, somos los operadores, no somos agentes de carga de las líneas aéreas, salvo que decida-

mos actuar como agentes de carga. Entonces, el tener nuestro propio documento electrónico como agentes de carga, nos permite estar presentes en este cambio digital, que sí o sí va a ser una realidad en los próximos años.

¿Todavía existe desconfianza con la firma digital?

La Argentina tiene firma digital, eso lo sabemos.

Tal vez, el no ver un garabato nos dé confianza, más confianza que algo que sea encriptado y en blockchain, donde no se pueda cambiar y si hubo algún cambio queda un registro y además es más que un responsable. O sea, creo que ya discutir estos parámetros dentro del mundo que tenemos, no sé, estamos empezando apenas con la inteligencia artificial. Estamos descubriendo cosas

que nos parecían imposibles y además que tener acceso a un conocimiento que engloba y resuelve situaciones que antes eran restrictivas a grandes inversiones.

Hoy no necesitamos eso. Hoy todo el mundo tiene la misma oportunidad de acceso más allá de las inversiones que haga.

Porque hay proveedores que hicieron esas inversiones y que todo esto está disponible, como hizo Fiata con el eFBL. Entonces, ya existe a un valor muy accesible porque es el seguro que corresponde para la cobertura legal que tienen que tener los documentos de transporte a nivel global más la cobertura para el agente de cargas, que es quien emite el documento y el responsable por la emisión de ese documento y del transporte de ese producto que está amparando con ese documento.

Agradecemos su participación que como siempre es muy didáctica.

Muchas gracias y bueno, estamos frente a un cambio. Siempre vamos a estar mejor y tenemos una muy buena oportunidad para mejorar nuestro comercio internacional y ese debe ser el cambio de la Aaaci. La Aaaci está presente y es parte de este cambio porque ha trabajado durante muchos años en todas estas organizaciones globales justamente para que este cambio sea posible. Por eso nuestra presencia en Fiata, en Alacat, en la Organización Mundial de Aduanas, en la Comalep, en Procomex y en todos los organismos que se nos presenten para poder conseguir estos objetivos.



La entrevista completa se encuentra disponible en el canal de YouTube de la Aaaci:

<https://www.youtube.com/@aaaci-arg>



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

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 4



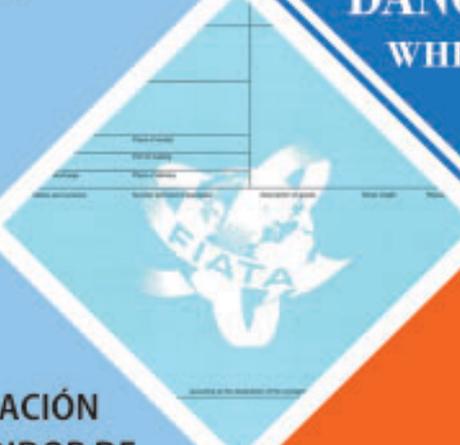
GUIAS AEREAS LASER

FCR

DANGEROUS WHE



FIATA BILL OF LADING



RÓTULOS

DECLARACIÓN DEL EXPEDIDOR DE MERCADERÍAS PELIGROSAS

MABLE S

CARPETAS SIM



PRECINTOS

NO SE ACEPTAN PAGOS EN EFECTIVO



aaaci.org.ar



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



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



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

ENTREVISTA A ALEJANDRO PUGLIESE
Arquitecto y productor agropecuario

"El trabajo del pequeño productor mueve al país".



El periodista Juan Carlos Ortega entrevista a Alejandro Pugliese en el programa "Cargo Report TV"

Pugliese analiza la actividad agrícola en nuestro país, basándose en su experiencia en su campo de Arequito, y considera que el pequeño agricultor es quien mueve la economía del país.

En una entrevista para el programa Cargo Report TV del canal de You Tube de la Aaaci, Alejandro Pugliese, arquitecto y productor agropecuario, habla con el periodista Juan Carlos Ortega sobre su relación con el campo y su mirada sobre la producción agraria en la Argentina.



Nos gustaría conocer su actividad en el campo.

Mi vida estuvo siempre relacionada con el campo, mis padres son del interior, mi mamá es de Córdoba, de un pueblito y mi papá de Arequito.

Arequito, que es importante.

Es muy lindo. Es el pueblo de la Sole. Tiene alrededor de 10.000 habitantes y se mueve mucho más cuando hay una buena cosecha. Obviamente, hay más movimiento, como en todos los pueblitos del interior, y eso tiene que ver mucho con el clima y las condiciones. Lo mío como productor agropecuario es por herencia, como gran parte de los pequeños productores agropecuarios. Un día mi viejo me dijo: "¿A vos te gusta el campo? Yo no lo quiero vender para que ustedes lo tengan, lo disfruten vos y tus dos hermanas". Bueno, a mí siempre me gustó, íbamos de vacaciones, y me empecé a empapar un poco del tema, y después, forzado con la desaparición de mi padre en el 2003, empecé a hacerme cargo de la parte que le correspondía a él, que estaba en sociedad con su hermano, con mi tío. Así que él dejó no mucho campo, 50 hectáreas, pero bueno, tomé la decisión de seguir usufructuando

y trabajándolo, y no darlo en alquiler.

¿Y qué cosechan?

La zona del sur de Santa Fe no es triguera por excelencia, pero ahora se hace trigo también, porque ayuda un poco el precio, y soja. Arequito es el centro sojero del país. Además de trigo, soja, se cultiva maíz y, en algunos casos, sorgo. El trigo, la cebada, y la avena en invierno, mientras que el maíz, la soja o el sorgo, en verano, es decir, la cosecha gruesa. Hay que ir rotando los cultivos, y así ayudar a la tierra para que no pierda nutrientes y para que siga rindiendo.

El campo es el motor de la economía argentina, porque 6 de cada 10 dólares que entran al país provienen de allí, además genera trabajo, porque 2 de cada 10 personas se relacionan con la actividad agropecuaria. ¿Qué diferencias existen entre los pequeños y los medianos productores, los agroexportadores y las grandes empresas?

Sí, hay que diferenciarlo bastante. El pequeño productor produce lo que gana, puede ser mucho o poco, depende del año

que le toque. Nunca es mucho, porque al tener poca cantidad es como todo, un gran supermercado o una cadena de supermercados factura mucho más que un almacén.

Pero la inversión va a ser obviamente menor.

Sí, obviamente, la inversión cambia. Básicamente tenemos el tema de la ubicación del campo, porque hay lotes que rinden mucho más que otros, depende la provincia y el lugar. Con 50 hectáreas se podría mantener una familia, no mucho más, una familia tipo, llevar a los chicos a la escuela, tener una vida normal, un vehículo para poder ir al campo y volver.

Si el clima te ayuda.

Si el clima te ayuda, porque los caminos son complicados. Hay que saber andar en el barro, de última hay algunos que tienen una motito usada o vieja o lo que sea, para irse los días de lluvia, medio por la cuneta o como pueden. Algunos tienen algún animalito en el campo, entonces hay que atenderlo todos los días también. El pequeño productor es el que no tiene grandes rindes económicos .pero es el que mueve el interior del país generalmente,

porque es el que gasta en su pueblo, el que hace vacaciones cortas en su país.

Y que si les sobra un peso lo invierte.

Lo invierte en su país, hace un galponcito, prepara un silo para no tener que gastar tanto después en acopiar el cereal. Yo creo que los pequeños productores son el motor del interior del país.

¿Qué papel tiene este pequeño productor en esa cadena logística de comercialización?

Es la base, es una hormiga que lleva lo que produce. En algunos casos, algunos hacen silo bolsa para conservar algo en el campo que también tiene sus riesgos, porque un animal lo puede romper, se puede echar a perder. Pero en general, uno lo entrega al acopio, en casi todos los pueblos hay un acopio.

¿Usted cosecha y lo entrega al acopio?

Exactamente, uno levanta su producción, la carga en el camión, es decir, pide al acopio un camión directamente. El acopio manda un camionero, y se la carga, El productor controla el peso, la carga y el acopio, al camionero. En el acopio, depende de la humedad que tenga el grano, lo derivan para un silo o para otro. Ese es su negocio, lo manejan ellos para después cobrar o quitar el rendimiento. Si el grano está húmedo, hay que secarlo; si tiene mucha suciedad o rareza, también hay que zarrandearlo, entonces todo eso son bajas en el rendimiento, que en realidad se transfieren en kilos.

¿Y en el acopio cómo sigue?

El acopio después tiene su manejo, acomoda, acopia. Se le puede vender al acopio cuando uno quiera, en tramos. Nosotros, generalmente, los pequeños productores, vendemos cuando necesitamos reponer semillas, cuando necesitan pagar impuestos, van vendiendo de a poco.

¿Si no lo venden, lo guardan en el silo bolsa?

No, está en el acopio, se los deja a ellos, con un certificado de depósito.

Es como un banco que recibe dinero, ya no está la plata física ahí, no están los billetes, pero sí tiene el valor resguardado. Más que nada no se vende por el tema de las idas y vueltas con el precio del cereal, que es internacional, por el precio del dólar, que no es muy favorable ahora, como en la década del 90, cuando el dólar estaba medio quieto y había inflación. Ahora por lo menos, por suerte no hay inflación, pero generaba una disparidad que mucha gente tuvo que recurrir hasta vender lotes o pedacitos de campo para poder subsistir, es como vender o usar los ahorros, o acudir a préstamos. Primero acudían a préstamos, cuando esos préstamos se transformaban en bolas de nieve tenían que terminar dándole algo al banco o vendiendo algo o entregándole algo al acopiador que les había prestado.

Básicamente ese es el manejo del pequeño y después el acopiador a su vez maneja la venta hacia puerto directamente. Los acopiadores se manejan

con el puerto, mandan 30 a 40 camiones, no sé cuándo les conviene el precio, cuándo les piden, depende de la conveniencia de cada uno o cuando no tengan más lugar donde acopiar.

La reciente rebaja que hizo el gobierno a las DEX, los derechos de exportación, fue bien recibido por muchos sectores del campo ¿Alcanza con eso?

Es muy bien recibido porque es como una mano en la espalda, es una ayuda. Aparte se ve la intención, lo más loable porque en realidad es poco lo que se achicó en el caso de la soja. Hay algunas producciones regionales que tuvieron mayor quita, pero bueno en la soja fue un 6% o 7% que es el producto clave de la exportación y del rendimiento en el campo, es lo que más rinde generalmente.

Igualmente, no se puede hacer todos los años soja porque arruinas el suelo, pero hay que ir rotando. Pero bueno la soja es lo que más rinde, lo que mejor nos viene a los pequeños productores.

O sea que es como un incentivo fabuloso. ¿Alcanza eso para que rinda? ¿Necesitan más?

No digo que lleguen a cero, pero sería bueno que usaran el dinero que puedan juntar de otro lado con el movimiento, con el crecimiento de la economía y no con un impuesto que le quita dinero a la gente que está produciendo. En realidad, es una producción bastante complicada de hacer porque últimamente hemos tenido años



CR
Entrevistas y Noticias

ALEJANDRO PUGLIESE
"EL MAÍZ ES MUY BUENO PARA LA TIERRA"

muy duros y nosotros por un año de sequía estamos embarcados por dos años, porque hay que pagar lo que se sacó a cuenta, la semilla, el gasto de lo que es trilla, siembra. A veces perdonan los impuestos, en realidad achican los impuestos que no llegan a cubrir nada la pérdida que genera una sequía importante o una inundación. La inundación igualmente no afecta a todo el campo, siempre es más sectorizado, pero a quien le toca lo lastima.

Además, con esto, tienen un socio que es el Estado que no pregunta cuánta ganancia tuvieron, sino que se lleva ese porcentaje sí o sí.

No pregunta. Más o menos, nos cuesta por ahí 17 quintales de soja sembrar la soja. ¿Qué es un quintal? Un quintal son 100 kilos, o sea que serían 1700 kilos de soja lo que

te cuesta por hectárea sembrarla con todos los gastos, la semilla, pagarle al sembrador, yo no tengo máquina propia entonces le pagas el trabajo al muchacho que siembra, se paga el combustible todo desde ahí.

También se suma el gasto de alguna fumigación. Vos tenés que sacar por lo menos 25 quintales para decir gané 8, gané 800 kilos, no es que ganaste 2.500 kilos por hectárea, ganaste 800 kilos. Esto es muy complejo cuando tenés un año seco. Me tocó sacar 1.200 kilos de soja con suerte, si conseguís gente que te lo levantara, pero con mucho gasto para poco rendimiento. A veces vas para atrás, invertís y no recuperas lo que pusiste. Si te agarran dos o tres años así, tu inversión está en peligro y esto es una inversión familiar. El campo del pequeño productor no es un negocio, es algo que

lo trae en el corazón, que lo hace por amor a la tierra y por amor a la familia y porque viene generalmente heredado y como pasó en mi caso. No es fácil deshacerse de él tampoco, es doloroso, entonces uno quiere mantenerlo y aparte uno desea aportar al país. Por supuesto se pagan impuestos, se paga todo, pero creo que las retenciones son un impuesto confiscatorio más que nada.

Que de hecho volvieron a experimentarse a partir del 2001

En el lío del 2001-2002, recuerdo que fue en el gobierno de Duhalde, nadie se quejó y estuvo perfecto, porque el campo tuvo una ganancia en ese momento por una gran devaluación, sumado a los precios internacionales. Por eso, como el precio es internacional, recuerdo, yo todavía no había empezado con mi producción,

con mi trabajo, pero en esa época mi papá, que venía de poner plata de su bolsillo, de su jubilación para mantener el campo, de repente todo cambió. De golpe y porrazo, pasó el dólar de un peso a cuatro, después bajó a tres enseguida, hizo un tendal, dejó un montón de gente caída, pero reactivó el campo, porque generó un gran crecimiento en el rendimiento de la soja. En ese momento lo que más importaba eran la soja y el maíz. Y encima eso fue ayudado por la necesidad que tenía en ese momento China, un monstruo que estaba sedienta de soja.

El mayor comprador que tenemos ahora, creo que también sigue siendo obviamente China, pero en ese momento nosotros éramos muy buenos productores, no estaba desarrollado Brasil como gran productor de soja, tampoco Paraguay, Uruguay. Era la Argentina o Estados Unidos los que más sembraban soja y nos vimos muy favorecidos en esos años que vinieron desde el 2002-2003 hasta el 2007 más o menos.

Sí, pero es como siempre, los impuestos se aplican para una emergencia y después quedan para toda la vida. Bueno, esperemos que lo que dice este gobierno, que quiere eliminarlo definitivamente.

Claro que sí, yo confío.

Usted dice que no tiene la máquina cosechadora ni sembradora. Entre otros de los cambios que hubo, se destaca el permiso para

importar máquinas agrícolas usadas para el sector.

Sí, no sería mi caso porque yo soy muy pequeño productor, entonces sería un costo innecesario o salvo que me dedique de lleno a eso. La gente que tiene máquina generalmente no es para trabajar su propio lote, sino que hacen varios lotes, o sea, cuánto más hectáreas hacen, mejor.

¿Pero cree que es beneficioso que se pueda importar usada?

Sí, es beneficioso.

Porque de repente puede tener una cosechadora, un tractor, un poco más de avanzada.

Sí, igualmente me preocupa un poco la apertura de la importación indiscriminada porque tengo experiencia de lo que pasó en los 90. Tal vez por ahí, en ese caso, habría que tener un poco más de pie firme y de ir lento y viendo qué pasa y cómo evoluciona el mercado interno. Yo sé que hay gente que se abusa, fabricantes que se abusan, comerciantes que se abusan, pero también hay que ver que hay que ayudar a quien en realidad trabaja.

Es muy difícil.

Claro, viendo que por ejemplo muchos sectores de la economía regional, el tomate, la papa, la zanahoria y otros más, se quejan porque dicen que no pueden competir con los valores que vienen de la importación.

Con respecto al Instituto Nacional de Tecnología

Agropecuaria (INTA), todavía no se sabe si va haber una reestructuración. ¿Tiene una opinión sobre el tema?

No los conozco mucho, pero en realidad no me gustaría que desapareciera, obviamente. En todo caso, no sólo el INTA, cualquier institución, cualquier emprendimiento, siempre tiene que tratar de optimizarse y mejorar. Eso es indudable.

No voy a opinar sobre el INTA porque no los conozco bien, no tengo los datos de ellos, pero sería bueno que optimicen el trabajo, que lo mejoren.

Pero es realmente importante.

Es muy importante.

Para ustedes es fundamental. Después habrá que ver si lo maneja el sector privado o el Estado.

Sí, porque ya sabemos que en todos los casos del Estado hay cuevitas raras, pero sí, es fundamental.

En estos días, comienza la siembra de maíz.

Sí, está por empezar.

¿Está superado el tema de la famosa chicharrita? Parece que se va a producir más maíz, al igual que el sorgo, la cebada. ¿Cuáles son sus expectativas al respecto?

Sí, ojalá. Yo compré semillas de maíz para sembrar un lotecito. Pero ojalá se haga maíz.

El maíz es muy bueno para la tierra también, genera mucho barbecho. Es una planta enor-

me que después solo se le saca las espigas y cae todo en la tierra, eso engorda el suelo. Sí, ayuda muchísimo. Es indispensable para la rotación, maíz, sorgo también podría serlo, pero es indispensable.

Para hacer una buena rotación, poner maíz y si los números acompañan, mejor. En casos en que los números no fueran buenos, igualmente había que hacerlo, cada tanto.

¿Qué expectativa tiene?

Para mí es buena, creo que va a aumentar un poco la cantidad de siembra de maíz este año.

Sí, en general se habla que varios cultivos se van a incrementar, después habrá que ver cuánto es el rinde que tiene cada productor.

Y depende del clima que nos toque.

¿Y de los precios internacionales?

Son aleatorios, sí.

Algunos sectores hablaban de la opulencia del campo. ¿Cómo se sintió un pequeño productor frente a esta posición?

Yo lo sentí como un desprecio al trabajo del argentino. Poner a todo el mundo dentro de la misma bolsa. Yo me sentí dolido, por ejemplo, yo no quiero hacer política tampoco, pero me acuerdo de una imagen que me dolió mucho. Lo ví en televisión a Moreno cantando e insultando a la gente del campo. Lo vi en un noticiero, no me acuerdo en qué noticiero. Y me

dolió tanto, porque no tiene sentido. Primero, es poca persona al insultar abiertamente, más allá de la mala educación. No tiene sentido tratar así a gente que no sabe bien cómo es su idiosincrasia y el trabajo. El trabajo del pequeño productor es el que mueve el país. Porque los productores grandes tienen una gran inversión, pero por ahí si se las ven mal pueden salir o tienen espalda para aguantar. O se van a otro lado. Nosotros la tierra la queremos y no nos vamos a ir a otro lado.

No se vende la tierra, no se entrega la tierra para saldar deudas. La tierra uno la defiende a capa y espada, con la sangre. Y ver a esa gente que nos insultaba me dolió mucho, me lastimó.🔗

La entrevista completa se encuentra disponible en el canal de YouTube de la Aaaci:
<https://www.youtube.com/@aaaci-arg>

Para publicar en

CARGO REPORT



comunicarse con **Juan Carlos Ortega:**

 jc.ortega@outlook.com

 **15-4916-1009**

El próximo número aparece el **15 de diciembre**
Cierre de recepción de avisos: **20 de noviembre**



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

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

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

(Fechas a confirmar)

Baterías de Litio por Vía Aérea - Virtual

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

Básico de Carga Aérea

Octubre: 27 al 31 de 09:00 a 13:00 hs.

Básico Mercancías Peligrosas Vía Marítima - Virtual

Octubre: 20 al 31

Actualización Mercancías Peligrosas Vía Marítima - Virtual

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

Noviembre: 17 al 28

Carga con Temperatura Controlada por Vía Aérea - Virtual

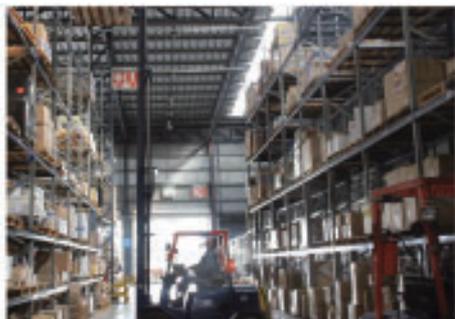
Noviembre: 03 al 14

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



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.



Toma de exámenes



Héctor Gustavo Avit (centro) junto a Federico Espeche y Germán Sagel

En septiembre, el prefecto principal Héctor Gustavo Avit, jefe de la División Mercancías y Residuos Peligrosos de la Prefectura Naval Argentina (PNA), tomó exámenes en la sede de la Aaaci a los alumnos y firmó los certificados de "Constancia de aprobación de examen de Mercancías peligrosas". Cabe recordar que la Asociación dicta 4 veces al año el "Curso inicial" y el "Curso de actualización", en su modalidad virtual. Los estudiantes pueden rendir sus exámenes en la sede de la Aaaci, en el edificio central de la Prefectura Naval Argentina o en la oficina de PNA más cercana al domicilio del estudiante.

Gestiones por los problemas operativos en TCA

El 29 de septiembre las autoridades de TCA convocaron a una reunión en Ezeiza a los representantes de las cámaras de comercio exterior Aaaci, CIRA, CERA, CDA, Capsia y Caesce para analizar los problemas operativos que vienen desarrollándose durante todo el mes. La Aaaci estuvo representada por su presidente y vice, Germán Raña y Gustavo Navone, respectivamente. Desde la empresa comunicaron los avances, pero al cierre de esta edición no habían sido solucionados totalmente los inconvenientes.



La IA podría incrementar el comercio global en un 40%



La Organización Mundial del Comercio (OMC) estima que la inteligencia artificial (IA) puede transformar el comercio mundial si se adoptan políticas públicas que cierren brechas digitales y favorezcan la cooperación internacional. Si las economías logran cerrar sus brechas digitales, los flujos globales de bienes y servicios podrían crecer hasta un 40% para 2040,

Vuelos directos de Rosario a Madrid

La aerolínea World2Fly conectará Rosario con Madrid a partir de diciembre de 2025, ofreciendo dos vuelos semanales en aviones Airbus A350-900. La venta de pasajes comenzará el 1º de diciembre de este año. Este anuncio marca un hito para la ciudad y el aeropuerto santafesino, que logrará por primera vez vuelos regulares sin escalas hacia Europa.



Aumentó casi el 3% el costo del transporte

El Índice de Costos del Transporte (ICT), elaborado por la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (Fadecac) y auditado por la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires (UBA), registró en septiembre un incremento de 2,92%, tras los importantes aumentos de julio (4,03%) y agosto (3,54%). De esta manera, el tercer trimestre de 2025 acumula una suba superior al 10%, en un contexto de aceleración que se inició en julio, luego de un primer semestre con aumentos más moderados (14% acumulado).

China regula a las empresas exportadoras

Desde principios de octubre, China endureció los controles para las empresas de su país que quieran exportar, y solo permitirá a las compañías que cuenten con una licencia de exportación propia para despachar productos al exterior, a la Argentina incluida. Si bien la novedad amenaza con ralentizar las importaciones del gigante asiático, según los expertos, las empresas locales ven el cambio en la regulación como una mejora en la transparencia del comercio bilateral.

Asamblea General Ordinaria en la Aaaci

La comisión directiva de la Aaaci convoca a los asociados a la Asamblea General Ordinaria que se realizará el 22 de octubre próximo en la sede de la institución.

Se tratarán los siguientes temas:

- 1- Aprobación de las modificaciones a las cuotas sociales realizadas "ad referéndum" de la Asamblea.
- 2- Consideración del informe de la Comisión Revisora de Cuentas y aprobación del balance General por el período 01 de julio de 2024 al 30 de junio de 2025 y su respectiva Memoria institucional.
- 3- Consideración y aprobación del uso complementario de seguros de caución en la garantía del Fondo Común Solidario (FCS) conforme a la RG 5633/2025.
- 4- Propuesta de afectación institucional de la rentabilidad generada por la administración del FCS para el funcionamiento de la Asociación y/o eventual capitalización.
- 5- Elección de autoridades por vencimiento de mandato de las actuales. Designación de 3 asociados para constituir la mesa electoral que conducirá el escrutinio.
- 6- Designación de dos asociados para firmar el Acta de Asamblea juntamente con el presidente y secretario de la Asociación.



Carga para autos eléctricos



La Ciudad Autónoma de Buenos Aires anunció la instalación de 400 estaciones de carga para vehículos eléctricos en los próximos dos años, distribuidas entre estaciones de servicio, garajes comerciales, veredas de parques y plazas, y frente a edificios públicos. La iniciativa forma parte del programa Electromovilidad Porteña, que busca impulsar la movilidad eléctrica en colaboración con el sector privado.

Las empresas privadas serán responsables de la inversión, instalación y mantenimiento de los cargadores, mientras que el Gobierno porteño establecerá los estándares técnicos, otorgará los permisos y garantizará el ordenamiento urbano. Todos los puntos deberán contar con aplicaciones que permitan consultar en tiempo real su disponibilidad.

Amplían el uso de créditos aduaneros para exportadores



La Agencia de Recaudación y Control Aduanero (ARCA) amplió el universo de exportadores alcanzados por los créditos aduaneros y agilizó la utilización de los saldos a favor de los mismos, mediante la Resolución General 5768/2025. La medida, publicada el 1º de octubre en el Boletín Oficial, modifica los Anexos I y II de la Resolución General N° 3.962 de 2016, vigente desde hace casi una década, con el objetivo de actualizar el régimen y avanzar en un proceso de mejora continua de la ARCA. La norma incorpora procedimientos más transparentes y herramientas informáticas que facilitan a los exportadores la gestión de créditos aduaneros y el cumplimiento de sus obligaciones fiscales y aduaneras.

INDICE DE ANUNCIANTES

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



Pág. 15



Assekuransa

Pág. 2 y Ctpa.



Pág. 9



CAMARA DE EXPORTADORES DE LA REPUBLICA ARGENTINA

Pág. 26



Pág. 13



INTERNATIONAL TRADE LOGISTICS



EXOLGAN CONTAINER TERMINAL

Pág. 11



Hanseatica
Compañía de Seguros S.A.

Pág. 6



Ret. Tapa



Pág. 3



Pág. 7



Pág. 22



Pág. 18



Terminal de Cargas Argentina

Pág. 35



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

Pág. 19



Assekuransa

LA SOLUCIÓN PARA ESTAR **BIEN ASEGURADOS**

Seguro de Transporte de Mercancías | Caucciones y Garantías IATA



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



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