

13 de marzo de 2026 | DGA

MESA DE TRABAJO - TEMÁTICA ADUANERA

El día viernes 13 de marzo de 2026, a las 11:00 horas, se dio inicio al ciclo de Espacios de Diálogo de Temática Aduanera del corriente año en el Salón Auditorio de la Dirección General de Aduanas. Este encuentro constituye la primera Mesa de Trabajo del 2026, contando con la presencia de las diversas entidades que integran el sector del comercio exterior.

La apertura institucional estuvo a cargo del Director General de Aduanas, Andrés Velis, quien estuvo acompañado por los Subdirectores Generales de las Subdirecciones Generales de Técnico Legal Aduanera, de Control Aduanero, de Operaciones Aduaneras Metropolitanas y de Operaciones Aduaneras del Interior.

Previo al desarrollo del temario previsto, el Director General expuso sobre el eventual proyecto de modificación del Código Aduanero. Al respecto, informó que se comenzará con una convocatoria a reuniones, lo cual se impulsará desde la Subdirección General Técnico Institucional de ARCA; ello con el objetivo de que cada entidad privada pueda interactuar sobre los aspectos susceptibles de revisión del Código Aduanero.

Posteriormente, la Directora de la Dirección de Cooperación y Evaluación Operativa Aduanera (DI CEOA) brindó un breve estado de situación sobre los avances y temas que quedaron pendientes del cierre del año 2025:

- Se ha incorporado la información de la fecha y hora del Cierre de ingreso a depósito de cada carga, en todas las Destinaciones de Importación.
- Se han designado a la Sección Consolidación en Planta y al Departamento Operacional Aduanero como los dos lugares habilitados para proceder a la presentación de permisos de embarque en relación a las empresas que consolidan en planta.
- Se encuentra a disposición de los Importadores/Exportadores el nuevo servicio web con clave fiscal denominado "Visualizador de Imágenes de Legajos para Importadores/Exportadores", a través del cual podrán consultarse las imágenes digitalizadas de las destinaciones aduaneras de Importación y Exportación.
- Respecto al Régimen de Factura Electrónica de Exportación, se informó que se está analizando la modificación de la Instrucción 01/2022 de la Dirección de Programas y Normas de Procedimientos Aduaneros.

Seguido, se procedió a abordar el temario propuesto previamente por los participantes externos, el cual se detalla a continuación:

1. Temas varios – CAESCE

- A. Presentación de SITA para cambio de buque y bandera, que ante la no respuesta del servicio aduanero se dé por aprobada por silencio positivo.
- B. Reglamentación Decreto 838/2025. Uso de declaraciones juradas como garantías ante la DIRECCIÓN GENERAL DE ADUANAS.
- C. Exportaciones Monitoreadas en planta, cuando se podrá implementar.
- D. Retrasos en algunas de las aduanas del interior en cumplir permisos de embarques, esto complica el pago de retenciones cuando el permiso de embarque debe hacerse al momento del cumplido y al hacerse tarde genera intereses por mora.

Respuesta DGA:

A - Se informó que la herramienta permite actualizar los datos, una vez que la aduana lo autoriza. Se indicó que el 98% de las autorizaciones se otorgan en menos de medio día.

B - Se efectuó la evaluación técnico legal y se envió el tema a las áreas competentes, quedando a la espera del plexo que reglamente el Decreto 838/2025.

C - Se realizaron visitas a las plantas exportadoras, se analizaron los procedimientos operativos y se relevaron los desarrollos informáticos. Además, se indicó que a partir de la semana del 16/3/2026 se publicará en el micrositio de ARCA, el procedimiento para que las plantas puedan solicitar la adhesión al Régimen. Se continúa trabajando en el tema.

D - Se informó que el exportador cuenta con herramientas informáticas (existen dos liquidaciones manuales – LMAN, una para el pago de los derechos de exportación dentro del plazo de espera (PDPE), y otra para el anticipo de impuesto a las ganancias (PAGE)), con ellas el exportador puede evitar el pago de intereses por la demora en el registro del cumplido de embarque.

2. Temas varios – AAACI

- A. Avances cambio de CUIT en los BL's
- B. Eliminación presentación física de los MANI aéreos

Respuesta DGA:

A – Se está analizando el tema, específicamente la documentación solicitada para la autorización correspondiente. Asimismo se informó que más del 92% de los errores están concentrados en una marítima en particular. Se va a realizar un seguimiento del caso y se generarán nuevas reuniones de trabajo para lograr mejoras en los procedimientos de trabajo.

B – Se informó que –lo más pronto posible- se remitirá el requerimiento con las precisiones para la eliminación de la presentación física de los MANI aéreos.

3. Temas varios - CIARA-CEC

A. Balanzas de las terminales:

Solicitamos se analice la factibilidad de modernizar los medios de comunicación a la Aduana respecto de la información vinculada con el peso de la mercadería embarcada.

Actualmente la RG 3890/2016 solicita que sean presentados los comprobantes emitidos por instrumentos de medición fiscal habilitados por el servicio aduanero y constituye documentación complementaria obligatoria a presentar de las destinaciones y operaciones aduaneras en materia de importación y exportación.

Si bien la RG 3890/2016 no regula el tipo de balanza a utilizar, si exige que el instrumento esté habilitado, identificado y certificado, y que la constancia de peso emitida incluya los datos que permitan **trazar la medición al instrumento autorizado**. Actualmente se hacen las presentaciones de impresiones realizadas por impresora de matriz de puntos.

B. Solicitud de reglamentación del Decreto 838/25.

El Decreto 838/2025, publicado en el BORA el 27 de noviembre pasado, modifica el régimen de garantías aduaneras previsto en el Código Aduanero de la República Argentina y en el Decreto 1001/1982.

El Código Aduanero (art. 455) establece diversas formas de garantizar obligaciones ante la Aduana. El Decreto 1001/82 reglamenta esas modalidades y, en 2004, se agregó la posibilidad de usar un documento firmado por el interesado como garantía en exportaciones definitivas.

El Decreto 838/2025 amplía el uso de la garantía simplificada en operaciones aduaneras. La norma establece que, para destinaciones aduaneras de importación o exportación (tanto definitivas como suspensivas), puede aceptarse como garantía suficiente un documento firmado por el operador en lugar de otros instrumentos más costosos. No obstante, ese documento deberá cumplir las condiciones que establezca la autoridad aduanera (ARCA).

A la fecha entendemos que el decreto no fue reglamentado por ARCA para que quede operativo. ARCA debería definir aspectos como:

- el modelo o formato del documento firmado,
- qué operadores podrán usarlo,
- en qué operaciones o regímenes aduaneros,
- cómo se presenta en el sistema informático aduanero,
- y qué controles se aplican.

Respuesta DGA:

A – Se informó que se va a retomar el tema respecto a la posibilidad de reemplazar los comprobantes emitidos por instrumentos de medición fiscal habilitados por el servicio aduanero.

La entidad va a realizar una presentación del desarrollo que se está haciendo en una terminal de la Aduana de Bahía Blanca.

B - Tema desarrollado en el **punto 1.B (CAESCE)**.

4. Temas varios – CERA

A. Reforma del Código Aduanero.

Solicitud de la Cámara de Exportadores de la República Argentina (CERA) para ser convocada a participar en los ámbitos de trabajo, análisis y consulta que eventualmente se conformen, tal como ha ocurrido en instancias anteriores, a fin de aportar la experiencia institucional del sector exportador y las propuestas elaboradas por nuestros equipos técnicos especializados. CD 7505/2026.

B. Mercadería de exportación a Depósito Fiscal.

Ingreso parcial de mercadería de exportación a Depósito Fiscal para su acondicionamiento en contenedor. Presentación de la destinación de exportación y asignación de canal de selectividad. CD 7504/2026

C. Mercaderías a Depósito Provisorio de Exportación.

Ingreso de mercaderías a Depósito Provisorio de Exportación respaldadas exclusivamente con Remito. Solicitud de revisión del criterio que exige la oficialización previa del Permiso de Embarque. CD 7507/2026

D. Solicitudes de rectificación, auto-denuncias y sumarios contenciosos.

Los trámites aduaneros y su contracara cambiaria. Necesidad de mejora de los procedimientos administrativos aplicables. CD 7469/2025

Respuesta DGA:

A - Tema desarrollado por el Director General al inicio del Espacio de Diálogo.

B - Se informó que ya se cuenta con el expediente y se procederá a analizar el planteo para evaluar los posibles riesgos en la operación.

C - Se va a analizar la posibilidad de lo solicitado.

D - Se realizó una mesa de trabajo, con las áreas competentes en la temática y se recolectaron antecedentes con la intención de realizar una norma que unifique el criterio de autorización.

5. Solicitud de prórroga de destinación suspensiva de depósito de almacenamiento (IDA4) – CDA

De acuerdo a lo que nos han manifestado dichos Operadores de Comercio Exterior, en la actualidad, el área encargada de recibir las solicitudes de prórroga de las Destinaciones Suspensiva de Depósito de Almacenamiento (IDA4) se encuentra denegando los petitorios recepcionados cuando el motivo de la presentación fuera distinto a la falta de un certificado que debiera ser emitido por un 3° organismo o que la operación se encuentre sujeta a un reembarco o casos específicos de mercadería a granel.

Sin embargo, al analizarse el compendio normativo del régimen (Ley 22.415, art. 285 a 295; Decreto 1001/82, 34 a 36 y la Resolución General N° 1979/05, sus modificatorias y

complementarias) únicamente se establece que en casos debidamente justificados y mediando motivos fundados podrá solicitarse la prórroga de la copia de depósito (IDA4) por un plazo que no podrá exceder el otorgado originalmente siendo que, el único motivo tipificado de denegatoria es que el plazo de validez de la destinación se encuentre vencido.

Por consiguiente, el sector encargado de autorizar o denegar el expediente comprende que, por ejemplo, la falta de fondos por parte del importador no es motivo suficiente para autorizar la solicitud. A nuestro criterio, si se tiene en cuenta el contexto económico por el que están atravesando los distintos actores del mercado interno, es un fundamento más que válido.

Es importante destacar que, el principal interesado para liberar a plaza la mercadería a fin de evitar seguir incurriendo en extra-costos por pago de almacenamiento es el propio importador; es decir, cualquier motivo que se exprese en la presentación sería válido, ya sea por un inconveniente propio o por cuestiones ajenas a éste.

Por lo expuesto, a los efectos de desburocratizar, facilitar y agilizar el trámite, se podría implementar que el Trámite SITA “1708 – Prórroga importación suspensiva depósito de almacenamiento” sea aprobado automáticamente ni bien sea presentado sistémicamente o a las 24 hs. ya que, como se dijo con anterioridad, cualquier motivo que exprese el importador es válido.

Respuesta DGA:

Se estuvo trabajando en el tema y se ha detectado una diferencia sustancial entre la interpretación de algunos despachantes de aduana y lo normado. En principio la normativa establece que el otorgamiento de la prórroga es una excepción, tanto que los fundamentos deben ser sustancialmente relevantes.

Se propuso una convocatoria para llevar a cabo una mesa de trabajo con el CDA, donde se tratarán casos puntuales y luego se podría evaluar la posibilidad de solicitar un dictamen técnico jurídico para determinar cuáles son las excepciones que podrían contemplarse, teniendo en cuenta la normativa vigente en la materia.

6. Valores de referencia – ADIMRA

Varias empresas asociadas nos han informado que han recibido recientemente solicitudes de información vinculadas a valores de referencia. En función de ello, agradeceríamos si pudieran brindarnos mayor detalle acerca de cómo está previsto trabajar este tema y cuáles serán los próximos pasos considerados por ese organismo.

Respuesta DGA:

Se informó que los valores de referencia o valores criterio no se encuentran vigentes. Puede suceder que, en el marco de los procesos normales de control ex – post, alguna empresa reciba algún requerimiento de información, pero ese requerimiento no se relaciona con los valores criterio. Se solicitó a la entidad que ante algún caso puntual donde existan inquietudes al respecto, se realice una presentación a la Subdirección General de Control Aduanero.

7. Temas varios – ICC

A. Caso hipotético

Un importador tramita un CTIT y registra en su proceso productivo una merma con valor comercial equivalente al 2,5%. Posteriormente, optimiza su proceso productivo y observa que, en ciertas situaciones, las mermas con valor comercial comienzan a ubicarse mínimamente por debajo del porcentaje establecido en el CTIT. Asimismo, el importador advierte que, también en ocasiones excepcionales, las mermas resultan mínimamente superiores al valor consignado en el CTIT.

B. Marco normativo:

1) El artículo 11 de la Resolución 32/2024 de la Secretaría de Industria y Comercio establece lo siguiente:

“La Dirección Nacional de Gestión Comercial Externa, o la que en el futuro la reemplace, podrá anular y reemplazar un Certificado de Tipificación de Importación Temporaria (C.T.I.T.) vigente, en los siguientes supuestos:

- a. De oficio o a petición de parte, cuando hubiese que modificar datos que no alteren el proceso productivo, la relación insumo-producto, mermas y/o pérdidas ni insumos ni productos, sin necesidad de requerir el dictamen técnico establecido en el Artículo 15 del Decreto N° 1.330/04 y sus modificatorios. El Certificado de Tipificación de Importación Temporaria (C.T.I.T.) que anula y reemplaza al anterior, continuará con el plazo de vigencia de aquel que anula.
- b. A petición de parte, cuando existiesen cambios en el proceso productivo, en la relación insumo-producto, en las mermas y/o pérdidas, insumos y/o productos, en cuyo caso se requerirá un nuevo dictamen técnico, que valide dicha circunstancia. El Certificado de Tipificación de Importación Temporaria (C.T.I.T.) que anula y reemplaza al anterior, tendrá la vigencia dispuesta en el Artículo 10 de la presente medida, a contar desde su carga en el Sistema Informático Malvina (S.I.M)”.

2) Por su parte, en el Anexo IV, Punto 4 de la Resolución General (AFIP) N° 2147/06 se establece un tratamiento diferencial según se trate de:

- i. “Mermas, residuos y sobrantes con valor comercial, sujetos a valoración aduanera” y
- ii. “Pérdidas sin valor comercial”.

En el caso de estas últimas, en lo que resulta de interés, la normativa prevé “Los porcentajes de pérdidas tipificados en los CTC/CTIT respectivos serán considerados por el Servicio Aduanero como valores máximos, pudiendo fluctuar los mismos hasta dicho límite, para la correcta exportación de la mercadería resultante.”

C. Inquietud:

Una interpretación literal de las normas llevaría a considerar que, en el marco de un proceso productivo:

a) Si las mermas sin valor comercial (pérdidas) experimentan fluctuaciones mínimas por debajo del valor máximo declarado en el CTIT, no se aplicaría automáticamente lo dispuesto en el artículo 11, inciso b) de la Resolución SIC 32/24 (mencionada anteriormente), por lo que no resultaría necesario gestionar un nuevo CTIT; y

b) Si las mermas sin valor comercial (pérdidas) experimentan fluctuaciones, aunque mínimas, que excedan el valor máximo declarado en el CTIT, y las mermas con valor comercial experimentan fluctuaciones mínimas, tanto al alza como a la baja, respecto del porcentaje máximo consignado en el CTIT, correspondería la aplicación automática de lo previsto en el artículo 11, inciso b) de la Resolución SIC 32/24 (mencionada anteriormente), resultaría necesario gestionar un nuevo CTIT (es decir que no hay un margen de tolerancia).

Al respecto, corresponde señalar que los procesos productivos presentan una naturaleza intrínsecamente dinámica, pudiendo registrar variaciones propias de su operatoria habitual. En este marco, y conforme surge de los términos de la Resolución General (AFIP) N.º 2147/06 —la cual contempla únicamente uno de los diversos supuestos que pueden manifestarse en un proceso productivo real—, el importador, en aplicación de lo previsto en el artículo 11 de la Resolución 32/2024 de la Secretaría de Industria y Comercio, se vería obligado a gestionar un nuevo CTIT ante la verificación de cualquiera de las situaciones descriptas en el punto b) precedente, lo cual generaría demoras y gastos para los importadores e incluso sanciones, si la Secretaría de Industria y Comercio y/o el Servicio Aduanero detectasen incumplimientos.

Esta obligación se derivaría del hecho de que la redacción actualmente vigente de la RG 2147/06 requiere que la tipificación aprobada refleje con precisión y actualidad las condiciones efectivas del proceso productivo, presuponiendo la existencia de una correspondencia permanente entre los rendimientos declarados y los valores efectivamente obtenidos durante la operatoria.

Respuesta DGA:

Se pidió a la entidad que realice una presentación ante la Dirección de Técnica para dar intervención a la Autoridad de aplicación del Decreto 1330/04.

8. Determinación de TARA en importaciones por transporte terrestre – Aduana de Mendoza – CATARA

Situación operativa actual:

Actualmente, la Aduana de Mendoza obliga al momento de registrarse el arribo de unidades de transporte terrestre con mercaderías cuya valoración se realiza por peso la presentación de un ticket de pesada correspondiente a la TARA del camión, emitido por una balanza habilitada dentro del territorio argentino y firmado por un funcionario aduanero interviniente en dicho acto.

Como consecuencia de este requerimiento, los transportistas internacionales deben realizar el siguiente circuito operativo:

- Ingresar al país con el vehículo vacío.
- Dirigirse a cualquier jurisdicción aduanera argentina que cuente con báscula fiscal debidamente habilitada.
- Obtener el ticket de pesada de TARA firmado por funcionario aduanero interviniente.
- Regresar nuevamente al país de origen (por ejemplo, Chile) y cargar la mercadería.
- Reingresar posteriormente a la República Argentina para efectuar la operación de importación.

Este procedimiento implica, que la unidad de transporte deba cruzar la frontera en dos oportunidades, generando

- mayores costos logísticos y operativos, incremento de tiempos de tránsito,
- utilización innecesaria de infraestructura fronteriza,
- impacto económico para transportistas y operadores.

Antecedentes:

El 24 de enero de 2025, en el marco de gestiones realizadas por autoridades de la Subdirección General de Operaciones Aduaneras del Interior, se dispuso una mejora operativa mediante la cual se aceptaría, para la Aduana de Mendoza, el ticket de pesada emitido por una báscula fiscal debidamente habilitada, en cualquier jurisdicción aduanera argentina y firmado por el funcionario aduanero interviniente.

Si bien esta medida representó un avance respecto de la situación anterior, en la práctica no resuelve integralmente la problemática, dado que el transportista continúa obligado a ingresar previamente al territorio argentino con el vehículo vacío para obtener el ticket de pesada, debiendo luego regresar al país de origen para cargar la mercadería y volver a ingresar al país.

Inquietud planteada:

En virtud de lo expuesto, se solicita considerar la validez del ticket de pesada emitido en origen, cuando se trate de balanzas habilitadas o certificadas.

Entendemos que una eventual revisión de este procedimiento podría contribuir a mejorar la eficiencia operativa del transporte internacional terrestre, reducir costos logísticos y facilitar el flujo comercial, manteniendo al mismo tiempo las facultades de control del servicio aduanero.

Cabe destacar que esta situación solo ocurre en la Aduana de Mendoza puesto que las aduanas de frontera y de Bs. As toman la pesada de origen.

Cabe destacar que esta situación se presenta únicamente en la Aduana de Mendoza, ya que en las demás aduanas de frontera y en aduana de Buenos Aires se acepta la pesada realizada en origen para la determinación de la TARA del vehículo.

Desde el punto de vista normativo, el transporte internacional terrestre se encuentra regido por el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), aprobado en la República Argentina mediante Ley N° 22.111, el cual establece principios de facilitación del transporte y reconocimiento de la documentación emitida en origen.

Respuesta DGA:

Se indicó que es un tema específico de la Aduana de Mendoza, se está tratando con la entidad para resolver el caso.

9. Temas varios – CIRA

A. Entrega de Carpetas Despachos Canal Naranja o Rojo para su digitalización

Actualmente, cuando el Despacho es canal Verde la carpeta una vez firmada por el Guarda es entregada en forma inmediata al personal del Despachante de Aduanas para luego poder enviar a digitalizar.

Por el contrario, para los Despachos Canal Naranja o Rojo, luego de firmado por Verificador y Guarda y retirada la mercadería, la carpeta queda en el punto operativo (Terminal o Deposito Fiscal) retenida por el Guarda y la misma es liberada / entregada 48 o 72 Hs. de retirada la carga, lo cual implica tener que volver a ir a esa Terminal Portuaria o Deposito Fiscal a las 72hs. a retirar la Carpeta.

Esto genera realmente demoras, extra-costos y seguimientos innecesarios. (Se producen perdidas de carpetas).

Solicitud: que las Carpetas para los Canales Naranja o Rojo, sean como las canales Verdes, entregadas en forma inmediata luego de autorizada la carga.

B. Rectificaciones en Despachos de Importación que NO causan ningún perjuicio Fiscal en los términos del Art. 954

Ejemplos, hay rectificaciones por mal declarado un sufijo de modelo o similar, se necesita la rectificación para el Registro Automotor.

Rectificación por mal colocado el número de invoice (se invirtió un numero), o Rectificación porque se colocó mal el Banco Interviniente, etc.

Ninguno de los mencionados casos (sin por supuesto ser una lista exhaustiva, hay muchos otros casos muy similares) NO CAUSAN NINGUN PERJUICIO EN LOS TERMINOS DEL 954.

Actualmente, para estas rectificaciones se debe presentar una nota en Aduana y luego entra en un circuito discrecional ya que no hay un consenso ni procedimiento claramente establecido y depende del Agente Aduanero que interviene el circuito que hace el expediente.

Además, luego de hecha la disposición de rectificación, la misma va al Dpto. Informática de la Aduana vía REDMINE, para que la rectificación se haga en el SIM, esto demora muchísimo tiempo hasta que realmente se ve reflejado en el SIM y ello implica muchas veces NO poder hacer los pagos al Exterior, cuando la rectificación es por un numero de invoice mal puesto, o fecha de embarque o banco interviniente. Esto hace que no sea claro para el Administrado cual es el real circuito ni los tiempos que el mismo demandara.

Propuesta: que se haga un procedimiento claro, específico, ágil y que sea válido para TODAS LAS ADUANAS DEL PAIS, ya que actualmente cada Aduana y cada Agente interviniente tiene su libreto.

C. Avisos a Policía Aduanera

Actualmente, por cada Despacho de Importación una vez oficializado, se debe “tirar aviso a Policía Aduanera” a través del SIM, y esto implica que el despacho no puede ser liberado hasta al menos 3 a 4 horas posteriores al aviso (si bien el aviso dice que son dos horas, en la práctica no impacta hasta las 3 o 4 horas posteriores).

En la operativa de cargas diarias, cuyo Despacho es canal verde, es una demora muy importante; por ejemplo, una carga en frontera debe estar esperando mínimo 3 a 4hs hasta que impacta la liberación.

Propuesta: entendemos que con los avances que existen en materia de control inteligente (MANI anticipado, despacho que se oficializa y Policía Aduanera que lo puede ver en forma inmediata) el “Aviso a Policía Aduanera” podría ya ser eliminado.

Respuesta DGA:

A - La cuestión planteada se va implementar cuando se digitalice la totalidad de las destinaciones con sus respectivas intervenciones. Como se informó en el Espacio de Diálogo se está trabajando en el desarrollo para remplazar el despacho papel por la carpeta digital. Distintas áreas de la ARCA están trabajando mancomunadamente para implementar el proyecto.

B - Tema desarrollado en el **punto 4.D (CERA)**.

C - Se informó que desde el punto de vista del análisis de riesgo aduanero se necesita la información. Se va a trabajar para lograr que esa información se pueda incluir como información anticipada. Además, se informó que en la actualidad estos procesos no demoran más de dos horas. Se pidió a la entidad que realice una presentación para analizar la cuestión.

10. Temas varios – FECACERA

A. Propuesta de facilitación y reducción de costos para Tránsitos de Importación (Operatoria ISTA)

Actualmente existe una diferencia sustancial de complejidad operativa y económica entre las mercaderías que se transportan en tránsito en el marco del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT) y aquellas que lo hacen bajo la Iniciativa de Seguridad en Tránsito Aduanero (ISTA). Esta asimetría afecta a las cargas que arriban por puertos y se destinan a aduanas del interior, generando una desventaja competitiva frente a las que operan en la frontera.

El fundamento central de nuestro planteo exige distinguir dos situaciones que componen esta problemática:

1. Los gastos y la complejidad operativa inherentes a la destinación (TRAM /ISTA vs. ATIT): Las cargas que operan por puerto bajo la destinación TRAM asumen desde su origen un costo

operativo obligatorio. Por un lado, la RG 2889/2010 (art 3, punto 1) exige expresamente que el TRAM sea registrado "por el despachante de aduanas o por el agente de transporte aduanero". Esta imposición genera gastos fijos de digitalización, honorarios profesionales, gastos de gestión operativa del sobre contenedor y digitalización. Por otro lado, el régimen impone la onerosa provisión del Precinto Electrónico de Monitoreo Aduanero (PEMA). Estos gastos no existen en el esquema del ATIT, el cual presenta una operatoria ágil y económica. En el ATIT, el propio Manifiesto de Carga oficia de declaración de tránsito (Anexo I, Capítulo IX, art. 16, inc. 3). Asimismo, la adhesión al sistema ISTA (PEMA) resulta optativa para estas operaciones fronterizas.

2. Los mayores gastos contingentes en caso de verificación física en el puerto de arribo: a la desventaja económica inicial descrita en el punto anterior, deben sumarse los desproporcionados sobre costos a los que puede verse sometida la carga en caso de ser seleccionada para su verificación física en el puerto de arribo. Una inspección en puerto dispara altos costos logísticos por movimientos de contenedores, transporte a zona operativa e inspecciones de carga. Peor aún, las demoras generadas exponen al importador al riesgo de exceder los días libres de almacenamiento, incurriendo en la exorbitante penalidad conocida como "pérdida de forzoso" (entrega posterior al período libre de almacenaje), a lo que se suman las multas de las navieras por la demora en la devolución del contenedor.

La sumatoria de estas dos situaciones evidencia una inconsistencia operativa insoslayable: si al importador se le exige asumir obligatoriamente los altos costos fijos descritos en el primer punto para contar con un PEMA—un sistema tecnológico de alta seguridad que permite el seguimiento satelital por GPS y garantiza la inalterabilidad de la carga a lo largo de toda su ruta, resulta redundante e ineficiente que la mercadería pueda verse sometida a los desproporcionados gastos de verificación detallados en el segundo punto. **El elevado costo y la carga operativa que el PEMA implica para los importadores solo se justifican si este dispositivo facilita efectivamente el diferimiento de la verificación a la aduana de destino.**

Por lo expuesto, solicitamos:

1. **Diferimiento de la verificación a destino en todos los casos:** Que los controles físicos de las mercaderías se realicen exclusivamente en las Aduanas de destino.
2. **Sistema de alertas sin detención del tránsito:** En caso de detectarse divergencias de peso, imágenes de escáner con indicios de irregularidad u otras inconsistencias durante las gestiones en la terminal de arribo, estas circunstancias deben únicamente ser puestas en conocimiento de la Aduana de Destino mediante un sistema de alertas, para que esta adopte las medidas de control físico al momento de la recepción del medio de transporte. De este modo, se evitará detener el tránsito, dejando las demoras reservadas únicamente para casos que se justifiquen en causas de salud pública.
3. **Simplificación de garantías:** eximir de la constitución de garantías de actuación adicionales cuando el Prestador ISTA y el Transportista sean la misma persona jurídica, disminuyendo costos asociados a garantías redundantes.
4. **Sustitución de la destinación TRAM:** Proponemos instrumentar un registro electrónico de la

destinación de tránsito en forma conjunta con el Manifiesto de Carga, equiparando las facilidades del régimen TRAM a las del ATIT, lo que demostraría normativamente la viabilidad de facilitar el flujo comercial sin imponer costos obligatorios de honorarios y digitalización.

5. Reducción de los costos del PEMA: Asimismo, resulta imperioso que se arbitren los medios necesarios para reducir significativamente el costo de provisión del Precinto Electrónico de Monitoreo Aduanero. Como hemos señalado, los elevados montos exigidos actualmente representan una carga financiera desproporcionada que atenta de forma directa contra la competitividad y encarece injustificadamente la cadena logística.

Impacto en la Cadena Logística: El diferimiento de la verificación física hacia las aduanas de destino tendrá un impacto sumamente positivo y directo en toda la cadena logística. Por un lado, se elimina la sobrecarga del personal aduanero en los puertos de arribo, se agiliza el flujo de las mercaderías y se mitigará drásticamente el riesgo de caer en la "pérdida de forzoso" por exceder los días libres de almacenamiento. Asimismo, la no detención del tránsito suprimirá definitivamente los sobrecostos portuarios por movimientos extra e inspecciones físicas redundantes. A su vez, alentará la utilización de nodos logísticos –puertos secos del interior– que podrían disminuir costos a través del intercambio de contenedores vacíos para ahorrar viajes entre importación y exportación y reduciendo la huella de carbono de las cargas.

En su conjunto, esta enorme mejora logística permitirá que las mercaderías en tránsito destinadas a nuestras economías regionales recuperen su competitividad.

B. Selectividad del Control Aduanero en Puerto para Cargas con Verificación en Origen – Exportaciones

El principio de facilitación del comercio exige no duplicar controles sobre mercaderías que ya han garantizado su trazabilidad. En este sentido, las cargas que han sido objeto de control aduanero en origen —ya sea en depósitos habilitados del interior, bajo el Régimen de Cargas de Exportación en Planta (RG 5721), o el flamante sistema de "Exportación Monitoreada" regulado por la RG 5770/2025— y que arriban precintadas al punto de despacho, no deberían ser sometidas a una nueva instancia de verificación física o por imágenes de rutina en el puerto de salida.

Someter estas cargas a controles de selectividad aleatorios en el puerto desvirtúa el objetivo de la RG 5770/2025, cuyo propósito expreso es implementar tecnología satelital para "reducir la carga administrativa, los tiempos de espera y los costos logísticos de los exportadores".

Al respecto, resulta imperioso abordar una limitación operativa y normativa vigente en la Instrucción General N° 2/2018 (DG ADUA). En su Apartado D, Punto 1, dicha instrucción establece una excepción a los controles inmediatos para las exportaciones consolidadas en planta, pero condiciona dicha excepción a que "la Aduana de Oficialización sea idéntica a la Aduana de Destino/Salida".

Las empresas ubicadas en el interior del país, que consolidan y oficializan en sus aduanas de origen, pero exportan sus mercaderías a través de las terminales portuarias (cuya aduana de salida lógicamente difiere de la de oficialización), quedan expuestas a la duplicidad de controles, sobrecostos y demoras que la propia tecnología busca evitar.

En virtud de lo expuesto, solicitamos se impulse la modificación y actualización de la Instrucción General N°2/2018 (DGADUA) para consolidar el siguiente esquema de facilitación:

1. Las cargas que han sido objeto de control aduanero en origen —ya sea en depósitos habilitados del interior, bajo el Régimen de Cargas de Exportación en Planta (RG 5721), o el flamante sistema de "Exportación Monitoreada" regulado por la RG 5770/2025—y que arribe indebidamente precintadas al punto de despacho, no deberían ser sometidas a una nueva instancia de verificación física o por imágenes de rutina en el puerto de salida.
2. Modificación de la IG 2/2018 y supresión de dobles controles: Que se modifique el apartado D, Punto 1 de la citada Instrucción, eliminando la exigencia de que la Aduana de Oficialización deba ser idéntica a la Aduana de Salida.
3. Prioridad en escáner y aperturas como última ratio: Que la intervención aduanera en puerto sobre estas cargas (ante contingencias o perfiles de riesgo específicos) se limite en primera instancia al uso de medios no intrusivos (escáner). La apertura del contenedor debe restringirse única y exclusivamente a situaciones de evidencia física irrefutable contempladas en las Variables Operativas de la misma Instrucción (precintos violentados, diferencias manifiestas de peso, averías o imágenes sospechosas de escáner).
4. Carácter de extrema urgencia: En caso de resultar indispensable una apertura física por los motivos fundados en el punto anterior, la misma debe ejecutarse con carácter de extrema urgencia y dentro de plazos perentorios, a fin de preservar el embarque y evitar la pérdida del buque.

Respuesta DGA:

La problemática planteada compromete el análisis de varias normas y cuestiones informáticas por lo que se profundizará el estudio del tema. Como novedad el Director General informó que se está trabajando en reducir los costos del PEMA.

11. Rectificaciones – ADEFA

Es un tema que fue planteado por una cámara participante en el año 2024 (adjuntamos minuta y el tema se encuentra en la hoja 18), pero no tenemos claro si fueron establecidas las mesas de trabajo y se avanzó en algún modo o no; sin embargo nos encontramos que aún persisten las demoras en estos procesos y nos impacta en cancelaciones de pagos al exterior, cancelaciones de saldos o descargas y queríamos entender si hay aún algún proceso en revisión o como poder trabajar y entender mejor el proceso para que estos casos no impacten directamente en los aspectos antes mencionados.

Respuesta DGA:

Tema desarrollado en el **punto 4.D (CERA)**.

Finalmente, el Director General dio por concluida la jornada y expresó su agradecimiento a todas las entidades presentes en este primer encuentro del año.

Miembros participantes externos:

1. CIARA - Cámara de la Industria Aceitera de la República Argentina y CEC- Centro de Exportadores de Cereales.
2. ABAPPRA- Asociación de Bancos Públicos y Privados.
3. CAESCE- Cámara Argentina de Empresas de Servicios de Comercio Exterior.
4. ADEFA- Asociación de Fabricantes de Automotores.
5. CADEFIP- Cámara de Depósitos Fiscales Privados.
6. CAME - Cámara Argentina de la Mediana Empresa.
7. AIERA- Asociación de Importadores y Exportadores de la República Argentina.
8. ADIMRA - Asociación de Industriales Metalúrgicos de la República Argentina.
9. UIA- Unión Industrial Argentina.
10. CERA- Cámara de Exportadores de la República Argentina.
11. CACIPRA - Cámara de Comercio, Industria y Producción de la República Argentina.
12. FECACERA- Federación de Cámaras de Comercio Exterior de la República Argentina.
13. IAEA- Instituto Argentino de Estudios Aduaneros.
14. CAC- Cámara Argentina de Comercio.
15. CDA- Centro de Despachantes de Aduana.
16. AAACI- Asociación Argentina de Agentes de Carga Internacional.
17. COPAL- Coordinadora de las Industrias de Productos Alimenticios.
18. CCI - Cámara de Comercio Internacional.
19. CPPC - Cámara de Puertos Privados Comerciales.
20. CIRA –Cámara de Importadores de la República Argentina.
21. CAPSIA - Cámara Argentina de Prestadores de Servicios Internacionales Aeroexpresos.
22. CATARA – Centro de Agentes de Transporte Aduanero de la República Argentina.
23. AMCHAM - Cámara de Comercio de los Estados Unidos en Argentina.

ARCA:

- Dirección General de Aduanas
- Subdirección General de Control Aduanero
- Subdirección General de Operaciones Aduaneras Metropolitanas
- Subdirección General de Técnico Legal Aduanero
- Subdirección General de Operaciones Aduaneras del Interior
- Dirección de Reingeniería de Procesos Aduaneros
- Dirección de Coordinación y Evaluación Operativa Aduanera
- Dirección de Programas y Normas de Procedimientos Aduaneros
- Subdirección General de Sistemas y Telecomunicaciones
- Subdirección General Institucional.