



**ECONOMÍA
Y ADMINISTRACIÓN**
UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SALTA



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SALTA
FACULTAD DE ECONOMÍA Y ADMINISTRACIÓN
LICENCIATURA EN COMERCIO INTERNACIONAL

TESIS

**PAPER N°1: “ACUERDO SOBRE FACILITACIÓN DEL
COMERCIO EN PAÍSES EN DESARROLLO”**

**PAPER N°2: “RÉGIMEN DE EXPORTA SIMPLE EN
ARGENTINA”**

**PAPER N°3: “PERMISO DE CARGA INTERNACIONAL EN
ARGENTINA”**

ALUMNA: ALVARADO GUTIERREZ YANINA ELIZABETH

DIRECTOR: LIC. VERLARDE DANIEEN ALEJANDRO

SALTA, 15 DE NOVIEMBRE DE 2024

AUTORIDADES DE LA UNIVESRIDAD CATOLICA DE SALTA

Gran Canciller: S.E.R. Mons. Mario Antonio Cargnello Arzobispo de Salta

Rector: Mg. Ing. Rodolfo Gallo Cornejo

Vicerrectora Académica: Mg. Constanza Diedrich

Vicerrector Administrativo: CPN Juan José Zitelli

Vicerrector de Formación: Pbro. Dr. Cristian Arnaldo Gallardo

Vicerrector de Investigación y Desarrollo: Mg. Lic. Daniel Sánchez

Vicerrector de Tecnología y Educación Digital: Ing. Lic. Daniel Torres Jiménez

Vicerrector de Extensión e Integración Universitaria: Ing. Alejandro Patrón Costas

Secretaria General: Dra. Lic. Silvia M. Álvarez

Decano Facultad de Economía y Administración: Dr. CPN Juan Lucas Dapena
Fernández.

Secretario Académico Fac. de Economía y Administración: Mg. Cr. Nicolás Ísola

Secretaria Técnica Fac. de Economía y Administración: Lic. Virginia Echevarría

Jefe de Carrera Lic. en Comercio Internacional: Lic. Martín A. Rodríguez

AGRADECIMIENTOS

Esta investigación está especialmente dedicado a mi abuela Ramona Escobar, quien con su cariño y apoyo incondicional me ha enseñado el valor de la perseverancia y la dedicación, a mi hija Candela Cano, quien ha sido la fuerza impulsora y motivacional en cada paso importante en mi vida, y a mi mamá Patricia Gutierrez, quien a pesar de nuestra diferencia me siento muy orgullosa de ser su hija.

Al resto de mis familiares, amigos y compañeros de facultad y de trabajo por su apoyo y comprensión durante este proceso.

A mi director de Tesis Daniel Velarde amigo y compañero de trabajo quien desde el primer día en que no lo conocí ha sido mi fuente de sabiduría, puesto que con sus consejos y experiencias me ha permitido desarrollarme profesionalmente. Gracias por compartir tus conocimientos conmigo.

Al Departamento de Becas de la UCASAL, quienes permitieron iniciar el camino a cumplir mi sueño de convertirme en Licenciada en comercio internacional.

A Yanina Soledad Lojo experta en comercio internacional quien se tomó unos minutos de su valioso tiempo para colaborar conmigo al brindarme una entrevista con su punto de vista.

INDICE

PAPER N°1: “ACUERDO SOBRE FACILITACIÓN DEL COMERCIO EN PAÍSES EN DESARROLLO”	7
1.1 RESUMEN	7
1.2 ABSTRACT	7
1.3 INTRODUCCION	8
1.4 CONTEXTO DE LA FACILITACION DEL COMERCIO	10
1.5 MEDIDAS TÉCNICAS DEL ACUERDO SOBRE FACILITACIÓN DEL COMERCIO.....	13
1.5.1 PUBLICACIÓN Y DISPONIBILIDAD DE LA INFORMACIÓN	13
1.5.2 PROCEDIMIENTOS DE RECURSO O DE REVISIÓN	14
1.5.3 OTRAS MEDIDAS PARA AUMENTAR LA IMPARCIALIDAD, LA NO DISCRIMINACIÓN Y LA TRANSPARENCIA	15
1.5.4 DISCIPLINAS EN MATERIA DE DERECHOS Y CARGAS ESTABLECIDOS SOBRE LA IMPORTACIÓN Y LA EXPORTACIÓN O EN CONEXIÓN CON ELLAS Y DE SANCIONES	15
1.5.5 LEVANTE Y DESPACHO DE LAS MERCANCÍAS.....	16
1.5.6 FORMALIDADES EN RELACIÓN CON LA IMPORTACIÓN, LA EXPORTACIÓN Y EL TRÁNSITO.....	17
1.6 BENEFICIOS DE LA APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE FACILITACIÓN DEL COMERCIO	17
1.7 DESAFIOS EN LA APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE FACILITACIÓN DEL COMERCIO	23
1.7.1 COSTO DE DIAGNÓSTICO Y EVALUACIÓN DE LAS NECESIDADES	23
1.7.2 COSTOS REGLAMENTARIOS Y LEGISLATIVOS	25
1.7.3 COSTOS INSTITUCIONALES Y ORGANIZATIVOS	26
1.7.4 COSTOS EN RECURSOS HUMANOS Y CAPACITACIÓN DE FORMACIÓN	26

1.7.5	COSTOS DE EQUIPO E INFRAESTRUCTURAS	27
1.7.6	COSTOS DE SENSIBILIZACIÓN Y GESTIÓN DEL CAMBIO	27
1.7.7	COSTOS DE POLÍTICA Y DE RESISTENCIA	28
1.7.8	COSTOS OPERACIONALES Y DE MANTENIMIENTO.....	28
1.8	CONCLUSION	30
1.9	BIBLIOGRAFIA	32
PAPER N°2: “RÉGIMEN DE EXPORTA SIMPLE EN ARGENTINA”		34
2.1	RESUMEN	34
2.2	ABSTRACT.....	34
2.3	INTRODUCCIÓN	35
2.4	PANORAMA DE LAS PEQUEÑAS Y MEDIANAS EMPRESAS EXPORTADORAS EN ARGENTINA.....	37
2.5	POSIBLES FORMAS DE INTERNACIONALIZACION DE LAS PYMES	38
2.6	ANTECEDENTE DEL EXPORTA SIMPLE	39
2.7	EVOLUCION DEL EXPORTA SIMPLE.....	41
2.8	RÉGIMEN EXPORTA SIMPLE	43
2.8.1	REQUISITOS DEL EXPORTA SIMPLE.....	43
2.8.2	PRECEDIMIENTOS PARA USO DEL RÉGIMEN EXPORTA SIMPLE	44
2.8.3	MODIFICACIONES EN EL PROCEDIMIENTO DEL EXPORTA SIMPLE.....	45
2.9	OPERADOR LOGÍSTICO EXPORTA SIMPLE	46
2.10	EXPOPRTACIONES REALIZADAS A TRAVES DEL REGIMEN EXPORTA SIMPLE.....	47
2.11	BENEFICIOS DEL EXPORTA SIMPLE.....	51
2.12	DESAFIOS DEL EXPORTA SIMPLE	52
2.13	PERSPECTIVA DEL EXPORTA SIMPLE	55
2.14	CONCLUSION	59

2.15 BIBLIOGRAFIA	61
2.16 ANEXO	64
PAPER N°3: “PERMISO DE CARGA INTERNACIONAL EN ARGENTINA” ..	67
3.1 RESUMEN	67
3.2 ABSTRACT.....	67
3.3 INTRODUCCION	68
3.4 ANTECEDENTES DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE.....	70
3.5 ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE....	70
3.6 IMPLEMENTACION DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE EN ARGENTINA.....	71
3.7 TRANSPORTE INTERNACIONAL ARGENTINO	72
3.8 PERMISO INTERNACIONAL DE CARGA	74
3.9 DESAFÍOS DE LA SOLICITUD DE PERMISOS INTERNACIONALES DE CARGA.....	91
3.10 CONCLUSION	94
3.11 BIBLIOGRAFIA	96
3.10 ANEXO	98

PAPER N°1: “ACUERDO SOBRE FACILITACIÓN DEL COMERCIO EN PAÍSES EN DESARROLLO”

1.1 RESUMEN

El Acuerdo sobre Facilitación del Comercio establece un marco integral para mejorar la eficiencia y transparencia en los procedimientos aduaneros, promoviendo la cooperación entre países y facilitando el comercio internacional, especialmente para naciones en desarrollo. Sin embargo, su implementación enfrenta múltiples desafíos, especialmente para los países en desarrollo, que deben superar obstáculos relacionados con costos de diagnóstico, reglamentarios, institucionales y de capacitación, entre otros.

El informe estará encaminado a la caracterización del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio en Países en Desarrollo en el periodo de 2017 a 2019 y se presentará como una investigación de profundidad descriptiva puesto que resaltará los desafíos que afrontaron los países en desarrollo en la implementación del acuerdo. El ámbito temporal de investigación es seccional, ya que tendrá en cuenta datos que van desde el año 2017 al 2019, que son de relevancia puesto que comprenden la entrada de vigor del acuerdo, y la notificación de compromiso de las Categorías A y C.

Por último, la finalidad del escrito es básica, debido a que tratará de mejorar el conocimiento y comprensión del fenómeno y servirá de fundamento para nuevas investigaciones, y su amplitud es macro sociológica ya que se abocará a estudiar a países en desarrollo.

Palabras Clave: Facilitación del Comercio - Acuerdo sobre Facilitación del Comercio – Países en Desarrollo

1.2 ABSTRACT

The Trade Facilitation Agreement provides a comprehensive framework for enhancing efficiency and transparency in customs procedures, fostering cooperation among countries and facilitating international trade, especially for developing nations. However, its implementation faces numerous challenges, particularly for developing countries, which must overcome obstacles related to diagnostic, regulatory, institutional, and training costs, among others.

This report aims to characterize the Trade Facilitation Agreement in Developing Countries during the period 2017 to 2019, and will be presented as an in-depth descriptive study, highlighting the challenges faced by developing countries in implementing the agreement. The time limit of the research is cross-sectional, as it will consider data from

2017 to 2019, which are relevant as they encompass the entry into force of the agreement and the notification of commitments for Categories A and C.

Ultimately, the purpose of this paper is fundamental, as it seeks to improve knowledge and understanding of the phenomenon and will serve as a foundation for further research.

Its scope is macro sociological as it will focus on studying developing countries.

Keywords: Trade facilitation - Trade Facilitation Agreement - Developing countries

1.3 INTRODUCCION

Anteriormente, el sistema multilateral del comercio consistía en acuerdos comerciales que se fundamentaban en el intercambio de productos diferenciados, basados principalmente en “concesiones” de acceso a los mercados, en virtud de una de integración negativa, es decir, los países disminuían las barreras arancelarias y no arancelarias solo cuando los demás países reducían sus barreras. No obstante, en el actual mundo de redes de producción transnacionales, donde las exportaciones de los países dependen de sus importaciones y su acceso al mercado global está vinculado a su conexión con todos los demás eslabones de la cadena de producción, los países tienden a una mayor integración positiva en la cual colaboraran conjuntamente en la eliminación de obstáculos, la supresión de cuellos de botella y la armonización de procesos.

Sumado a esto la crisis financiera mundial de 2008 -2009 ocasiono un estancamiento, tanto en la economía mundial como el comercio internacional, puesto que ambas se encuentran estrechamente ligadas, y si bien tras la recuperación inicial de luego 2010 el comercio internacional ha crecido a un ritmo inferior a su promedio histórico.

Ante este panorama, la Facilitación del Comercio (FC) fue una cuestión prioritaria que se concretó cuando los Miembros de la Organización Mundial de Comercio (OMC) en diciembre de 2013 concluyeron la negociación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC) en la Novena Conferencia Ministerial celebrada en Bali, y en noviembre de 2014, cuando se adoptó un Protocolo de Enmienda para insertar ese nuevo acuerdo en el Acuerdo de Marrakech por el que se establece la OMC.

Este acuerdo pretende simplificar, modernizar y armonizar los procedimientos de exportación e importación, lo cual puede potenciar el comercio global y resultar beneficioso para todos los países miembros de la organización antes mencionada. Además, establece aproximadamente treinta y cinco medidas, pero de manera innovadora permite a sus miembros establecer sus propios calendarios de aplicación eligiendo entre

la Categoría A, B y C1, y otorga concesiones en cuanto a cumplimiento de los compromisos a los países en desarrollo, vinculados a su capacidad técnica y financiera. No obstante, los desafíos varían considerablemente dependiendo del tipo de medidas de facilitación del comercio a aplicar y de las circunstancias específicas de los distintos países en lo que respecta a su situación inicial, necesidades y prioridades, y nivel de ambición en materia de facilitación del comercio.

A partir de este planteamiento la investigación tendrá como objetivo general “Caracterizar las principales medidas del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio que deberán implementar los países en desarrollo durante el periodo de 2017 a 2019” y como objetivo específico “Caracterizar los principales desafíos que afrontaron los países en desarrollo en la implementación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio durante el periodo de 2017 a 2019”

Por otra parte, la investigación será tutelada a partir del enfoque teórico del paradigma ecléctico (Dunning, 1988 citado por Piqueras, 1996) el cual tiene como foco de interés la explicación de la producción internacional de todas las empresas, de un país particular o de un grupo de países, y en relación con el AFC en países en desarrollo revela varias ventajas significativas, tales como las ventajas de localización que se verán potenciadas por la simplificación de trámites, lo que reduce costos y tiempos en procesos aduaneros, mejorando así la competitividad de estos países. Así como también, promoverá la inversión en infraestructura, lo que aumenta la atraktividad para la inversión extranjera directa, especialmente en sectores que requieren logística eficiente.

Para finalizar en este estudio se utilizará como fuentes de recolección datos secundario, puesto que se operarán con información recogida por distintos organismos internacionales con finalidades diferentes al objetivo establecido, conjuntamente se recurrirá técnica de recolección análisis documental por categorías, un proceso analítico en el cual, la información es estudiada, interpretada y sintetizada minuciosamente, para dar lugar a un compendio de información.

¹ Categoría A: medidas aplicadas en momento de la entrada en vigor del Acuerdo.

Categoría B: medidas aplicadas una vez transcurrido un periodo de transición después de la entrada en vigor del Acuerdo.

Categoría C: medidas aplicadas después de haber recibido asistencia técnica y apoyo para la creación de capacidad, se aplicará una vez transcurrido un periodo de transición después de la entrada en vigor

1.4 CONTEXTO DE LA FACILITACION DEL COMERCIO

En un principio las actividades de Facilitación del Comercio (FC) se encaminaron únicamente a revisar aspectos generales como los procedimientos para el trámite de las licencias de importación, la inspección previa a la expedición, la aplicación de normas de origen, asociados a los obstáculos técnicos al comercio y a la aplicación de medidas sanitarias y fitosanitarias; y conjuntamente reexaminar los artículos V (libre tránsito de mercancías); VIII (derechos y obligaciones relacionadas con las exportaciones e importaciones) y X (publicación y disponibilidad de la información relacionada con normas vigentes) que forman parte del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT). Solo en 1996, en la Conferencia Ministerial de Singapur los Miembros de la Organización Mundial de Comercio (OMC) acordaron emprender trabajos en un marco conceptual específico.

En dicha conferencia se definió que el Consejo de Comercio de Mercancías (CCM) ejecutara el siguiente mandato: “la realización de trabajos exploratorios y analíticos sobre la simplificación de los procedimientos que rigen el comercio, aprovechando los trabajos de otros organismos internacionales pertinentes, con el objeto de evaluar si procede establecer normas de la OMC en esta materia”.²

El CCM ha abordado de manera continua el tema de la FC desde su mandato inicial, comenzando en conjunto con la Secretaría de la OMC con un trabajo exploratorio que incluyó la preparación de un documento sobre iniciativas previas en otras organizaciones internacionales. En marzo de 1998, este Consejo decidió llevar a cabo un Simposio en el cual se estableció un vínculo directo entre el ámbito práctico (sector comercial) y el ámbito de la política comercial (funcionarios en las capitales y en Ginebra), y tuvo como finalidad situar a los Miembros de la OMC en una posición que les permitiera avanzar hacia la fase de análisis sobre la FC, con el propósito de evaluar el alcance de las normas de la OMC en este ámbito. Además, permitió a las delegaciones identificar los principales obstáculos que enfrentan los comerciantes en la circulación de mercancías, generando un intercambio de propuestas de soluciones tanto del sector privado como del público.

El CMM entre 1998 a 1999 concertó cuatro reuniones formales, en las tres primeras reuniones se dedicaron a la exploración de temas relacionados con los procedimientos de importación y exportación, al movimiento físico de bienes y los procedimientos de pagos y seguros y lo relativo a los medios electrónicos y su relevancia. Sin embargo, la cuarta

² Facilitación del comercio — Menos “papeleo” en la frontera
https://www.wto.org/spanish/tratop_s/tradfa_s/tradfa_introduction_s.htm

reunión, celebrada en junio de 1999, se discutió acerca de la conveniencia o no del establecimiento de nuevas normas referidas a la FC en el ámbito jurídico de la OMC, generando divisiones entre los países que apoyaban la creación de nuevas regulaciones y aquellos que abogaban por la asistencia técnica y el cumplimiento de normas existentes. Por lo cual, en el proceso de negociación para establecer un marco de trabajo más amplio, se identificó la necesidad de limitar su alcance para alcanzar un consenso efectivo. Se determinó que tres disposiciones del GATT, específicamente los artículos V, VIII y X, eran fundamentales y aceptables para todas las partes involucradas. Estos artículos se centraron en aspectos clave como la libertad de tránsito, los derechos y formalidades en la importación y exportación, así como la publicación y aplicación de los reglamentos comerciales. A partir de la Conferencia de Seattle en 1999, estas disposiciones se integraron de manera habitual en los proyectos de mandatos de negociación presentados en diversas conferencias ministeriales.

Durante los 2000, para proseguir con los trabajos analíticos y exploratorios, la CMM celebró tres reuniones informales que tuvieron como invitados a la Organización Marítima Internacional (OMI), el Centro de Comercio Internacional (CCI), la Comisión Económica para Europa (CEPE), la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD) y la Organización Mundial de Aduanas (OMA). A partir del debate se obtuvo un informe con las enseñanzas extraídas de las 16 comunicaciones escritas presentadas por los Miembros y un documento presentado por un observado, y fijó la importancia de determinadas medidas de FC y su relación con los artículos VIII y X del GATT.

La FC fue un tema central en la labor preparatoria de la Cuarta Conferencia de la OMC, donde se propuso incluirlo en una nueva ronda de negociaciones comerciales multilaterales, puesto que muchas delegaciones consideraron que era el momento adecuado para avanzar hacia una etapa de negociación en este ámbito, tras más de cuatro años de exploración y análisis. Entonces, la Conferencia Ministerial de Doha en noviembre de 2001, se concentró en las tres disposiciones al definir el programa de trabajo sobre la FC, en cuyo marco se examinarán y, según proceda, aclararán y mejorarán los aspectos pertinentes de los artículos V, VIII y X del GATT de 1994.

Después de la Cuarta Conferencia Ministerial se acordó iniciar negociaciones sobre las modalidades de las negociaciones en el ámbito de la FC. Por consiguiente, el CCM llevó a cabo cuatro reuniones formales donde se discutieron aspectos clave relacionados al programa de trabajo establecido anteriormente, así como las necesidades y prioridades de

los Países en Desarrollo (PED) y los Países Menos Adelantados (PMA) en relación con la FC. Un punto destacado fue el amplio debate sobre los métodos para identificar las necesidades y prioridades en el ámbito de la facilitación del comercio. Además, en marzo y junio de 2003, se llevaron a cabo dos reuniones adicionales antes de la Quinta Conferencia Ministerial, donde se revisaron nueve contribuciones de países y organismos internacionales, y se discutió la estrategia para abordar las decisiones que se debían tomar en la próxima conferencia.

En 2003 en la Comunicación Ministerial definitiva de Cancún se señalaba que, aunque se había “progresado considerablemente, aún era preciso trabajar más en algunas esferas fundamentales para que se pueda avanzar hacia la conclusión de las negociaciones en cumplimiento de los compromisos que se asumieron en Doha”³. Por lo tanto, los Miembros reafirmaron todas sus Declaraciones y Decisiones de Doha y se comprometieron una vez más a trabajar para aplicarlas plena y fielmente.

Las negociaciones sobre la FC comenzaron con la creación de un Grupo de Negociación sobre la Facilitación del Comercio (GNFC) por parte del CCM, que se reunió por primera vez el 8 de noviembre de 2004. En esta reunión se estableció un Plan de Trabajo y un calendario de reuniones, enfocándose en varios temas clave, incluyendo los artículos V, VIII y X del GATT, el trato especial para los PED y los PMA, así como la identificación de necesidades en materia de FC.

Finalmente, luego de casi 10 años de trabajo, los miembros de la OMC culminaron las negociaciones del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC) en la Novena Conferencia Ministerial realizada en Bali en 2013, donde se creó un Comité Preparatorio para asegurar la implementación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC). Este Comité se encargó de realizar un examen jurídico del Acuerdo y de recibir notificaciones de compromisos por parte de los Miembros.

El examen jurídico se completó en 2014 entre los meses de julio y noviembre donde se adoptó un Protocolo de Enmienda para integrar el AFC en el marco de la OMC. Para concluir este proceso fundamental para mejorar la cooperación aduanera y facilitar el comercio a nivel global, el Acuerdo entró en vigor el 22 de febrero de 2017, tras alcanzar el umbral de dos tercios de ratificaciones necesarias.

³ Labor realizada en 2003 en la esfera de la facilitación del comercio: https://www.wto.org/spanish/tratop_s/tradfa_s/tradfa_overview2003_s.htm

1.5 MEDIDAS TÉCNICAS DEL ACUERDO SOBRE FACILITACIÓN DEL COMERCIO

El AFC se encuentra estructurado en tres secciones y unas 40 medidas establecidas en 12 Artículos. La Sección I del texto se centra en la agilización del movimiento, levante y despacho de mercancías, incluyendo aquellas en tránsito, y se busca mejorar y aclarar artículos del GATT de 1994, además de establecer un marco para la cooperación aduanera entre los países miembros.

En la Sección II, se aborda el Trato Especial y Diferenciado (TED) para países en desarrollo y menos adelantados, que permite a estos países decidir cuándo aplicar las disposiciones del Acuerdo y cuáles requieren asistencia técnica. Asimismo, se clasifican las disposiciones en tres categorías: A, B y C, cada una con diferentes plazos y condiciones de implementación, lo que facilita la adaptación a las capacidades de cada país.

Finalmente, la Sección III establece un comité permanente sobre facilitación del comercio en la OMC, así como la obligación de que cada miembro tenga un comité nacional para coordinar y aplicar las disposiciones del Acuerdo. Esto refuerza la importancia de la colaboración y la implementación efectiva de las normativas acordadas.

Cabe destacar que en la Sección I las medidas de índole técnica imponen a los Miembros de la OMC la obligación de aumentar la transparencia; mejorar la gestión pública imponiendo disciplinas a los procedimientos de elaboración de normas y adopción de decisiones; aplicar procedimientos y técnicas de control en frontera racionales y modernizados; y mejorar la circulación de las mercancías en tránsito. A partir de esto a continuación se detallará algunos artículos que considera la autora que contribuirán a la reducción de los tramites en frontera para la FC y serán más viable en su aplicación por parte de los países en desarrollo, pero que también son la base para comprender las dificultades de implementación del AFC por parte de los PED.

1.5.1 PUBLICACIÓN Y DISPONIBILIDAD DE LA INFORMACIÓN

El artículo 1 insta directrices sobre la publicación y disponibilidad de información relacionada con los procedimientos de importación, exportación y tránsito, y el deber de cada Miembro de publicar de manera accesible y no discriminatoria información clave, incluyendo los procedimientos requeridos, los derechos e impuestos aplicables, y las normas de clasificación y valoración de productos. También se deben detallar las leyes y regulaciones sobre normas de origen, así como las restricciones y sanciones relacionadas con el comercio.

Además, se destaca la importancia de la disponibilidad de esta información a través de Internet, donde los miembros deben actualizar y proporcionar descripciones claras de sus procedimientos, formularios necesarios y datos de contacto de los servicios de información, y como sugerencia se solicita que, siempre que sea posible, esta información se ofrezca en uno de los idiomas oficiales de la OMC.

Por último, cada Miembro debe mantener servicios de información para atender solicitudes razonables de información de gobiernos y comerciantes, sin exigir tarifas excesivas, y los cuales deben responder a las solicitudes en un plazo razonable, adaptándose a la complejidad de cada caso. Esto no solo promueve un entorno comercial más accesible, sino que también fomenta la cooperación entre los países, especialmente en el contexto de uniones aduaneras o mecanismos de integración regional. La disponibilidad de información clara y concisa es esencial para el éxito del comercio internacional y para la confianza entre las partes involucradas.

1.5.2 PROCEDIMIENTOS DE RECURSO O DE REVISIÓN

El Artículo 4 prevé procedimientos claros para el recurso o revisión de decisiones administrativas en el ámbito aduanero. Por lo cual, cada Miembro garantizara que las personas afectadas por decisiones administrativas tienen el derecho a presentar un recurso administrativo ante una autoridad superior o a solicitar una revisión judicial de la decisión. De esta forma, es importante destacar que la legislación de cada Miembro puede requerir que se agoten primero los recursos administrativos antes de proceder a la revisión judicial.

Conjuntamente, se establece que los procedimientos de recurso o revisión deben ser no discriminatorios, asegurando un trato equitativo para todos los solicitantes. En caso de que no se comunique el fallo del recurso en los plazos establecidos, el solicitante tiene derecho a interponer un recurso adicional ante la autoridad correspondiente o a solicitar una revisión. Es fundamental que se proporcionen las razones de la decisión administrativa para que los solicitantes puedan ejercer su derecho a recurrir.

Asimismo, se enfatiza la obligación de comunicar los motivos de la decisión administrativa a la persona afectada, lo que facilita el ejercicio de sus derechos de recurso. Por último, se alienta a los Miembros a extender estas disposiciones a decisiones administrativas de otros organismos competentes que operen en la frontera, más allá de las aduanas.

1.5.3 OTRAS MEDIDAS PARA AUMENTAR LA IMPARCIALIDAD, LA NO DISCRIMINACIÓN Y LA TRANSPARENCIA

El Artículo 5 establece medidas para mejorar la imparcialidad, la no discriminación y la transparencia en los controles e inspecciones de productos alimenticios, bebidas, y especifica que los Miembros pueden emitir notificaciones basadas en el riesgo y aplicarlas de manera uniforme en puntos de entrada donde se cumplan las condiciones sanitarias y fitosanitarias pertinentes.

Además, se requiere que cualquier notificación u orientación sea suspendida o terminada de inmediato cuando las circunstancias que la justificaron ya no existan, y que dicha información sea comunicada de manera accesible y no discriminatoria.

En cuanto a la retención de mercancías, se establece que los Miembros deben informar sin demora a los transportistas o importadores si sus productos son retenidos para inspección.

También se contempla la posibilidad de realizar una segunda prueba si la primera resulta desfavorable, garantizando que los resultados de esta segunda prueba sean considerados para el despacho de las mercancías.

Asimismo, se debe proporcionar información sobre los laboratorios donde se pueden realizar estas pruebas, asegurando que dicha información sea fácilmente accesible y no discriminatoria.

1.5.4 DISCIPLINAS EN MATERIA DE DERECHOS Y CARGAS ESTABLECIDOS SOBRE LA IMPORTACIÓN Y LA EXPORTACIÓN O EN CONEXIÓN CON ELLAS Y DE SANCIONES

El Artículo 6 establece disciplinas en relación con los derechos y cargas aplicados a la importación y exportación, así como las sanciones correspondientes, y especifica que las disposiciones generales se aplican a todos los derechos y cargas distintos de los impuestos de importación y exportación, conforme al artículo III del GATT de 1994.

La información sobre tarifas y cargos debe ser publicada de manera clara, incluyendo detalles sobre su aplicación, la autoridad responsable y el procedimiento de pago. Además, se requiere un plazo adecuado entre la publicación de nuevas tarifas y su entrada en vigor, salvo en situaciones urgentes.

En cuanto a las tarifas de tramitación aduanera, se establece que estas deben limitarse al costo aproximado de los servicios prestados y pueden no estar necesariamente vinculadas a una operación específica, siempre que estén relacionadas con la tramitación aduanera de mercancías.

Respecto a las sanciones, se define que estas son impuestas por la administración de aduanas por infracciones a las leyes y reglamentos pertinentes. Cada Miembro debe asegurarse de que las sanciones se apliquen únicamente a los responsables de la infracción y que sean proporcionales a la gravedad del hecho.

En adición se deben implementar medidas para evitar conflictos de interés en la recaudación de sanciones y garantizar que se proporcione una explicación escrita a los infractores sobre la naturaleza de la infracción y la normativa aplicable. Además, se fomenta que los Miembros consideren circunstancias atenuantes si una persona revela voluntariamente una infracción antes de que sea detectada por la administración de aduanas. Estas disposiciones también se aplican a las sanciones relacionadas con el tráfico en tránsito.

1.5.5 LEVANTE Y DESPACHO DE LAS MERCANCÍAS

El Artículo 7 enfatiza la importancia de la tramitación previa a la llegada de mercancías, permitiendo la presentación anticipada de documentos en formato electrónico para agilizar el proceso, y establece procedimientos que los miembros deben adoptar para FC. Promueve el uso de pagos electrónicos para derechos, impuestos y tasas aduaneras, así como la posibilidad de levantar mercancías antes de la determinación definitiva de estos cargos, siempre que se cumplan ciertas condiciones, como el pago anticipado o la presentación de garantías. Además, se prevé un sistema de gestión de riesgo que permite concentrar el control aduanero en envíos de alto riesgo, mientras se agiliza el proceso para aquellos considerados de bajo riesgo.

Por su parte, la auditoría posterior al despacho de aduana se introduce como un mecanismo para asegurar el cumplimiento de las normativas, permitiendo a los miembros seleccionar envíos para auditoría basándose en criterios de riesgo. También se alienta a los miembros a calcular y publicar plazos medios de levante de mercancías, promoviendo la transparencia y la mejora continua en los procesos aduaneros.

Instituyen medidas de facilitación del comercio para operadores autorizados, quienes pueden beneficiarse de procedimientos simplificados, siempre que cumplan con criterios específicos relacionados con el cumplimiento normativo. Por último, se abordan los envíos urgentes, permitiendo un levantamiento rápido bajo ciertas condiciones, mientras se mantiene el control aduanero necesario.

1.5.6 FORMALIDADES EN RELACIÓN CON LA IMPORTACIÓN, LA EXPORTACIÓN Y EL TRÁNSITO

El Artículo 10 se centra en las formalidades relacionadas con la importación, exportación y tránsito de mercancías, estableciendo directrices para simplificar y reducir la complejidad de los procedimientos, y enfatiza la necesidad de que cada Miembro examine y ajuste sus formalidades y requisitos de documentación, priorizando el rápido despacho de mercancías, especialmente las perecederas, y minimizando el tiempo y costo de cumplimiento para los comerciantes.

Se promueve la aceptación de copias impresas o electrónicas de documentos necesarios, facilitando así el proceso de importación y exportación. Además, se alienta a los Miembros a adoptar normas internacionales como base para sus procedimientos, fomentando la colaboración en la revisión de estas normas.

La implementación de una ventanilla única es otro aspecto clave, permitiendo a los comerciantes presentar toda la documentación requerida a través de un único punto de entrada, lo que optimiza la comunicación entre las autoridades. Asimismo, se establece que no se exigirán inspecciones previas a la expedición para la clasificación arancelaria y valoración en aduana, promoviendo un enfoque más ágil.

El artículo también aborda el uso de agentes de aduanas, indicando que no será obligatorio su uso, y establece la necesidad de aplicar procedimientos aduaneros comunes y requisitos de documentación uniformes, aunque se permite cierta flexibilidad según la naturaleza de las mercancías.

Finalmente, se detallan las disposiciones sobre mercancías rechazadas, la admisión temporal de mercancías y los regímenes de perfeccionamiento activo y pasivo, permitiendo la reexportación y transformación de mercancías bajo condiciones específicas, lo que contribuye a un comercio más eficiente y regulado.

1.6 BENEFICIOS DE LA APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE FACILITACIÓN DEL COMERCIO

El AFC representa un hito para la OMC, puesto que es el primer acuerdo comercial multilateral concluido desde la creación de la organización, y porque incorpora un principio, no contemplado en ningún acuerdo anterior, en el cual la obligación de los PED de aplicar las disposiciones del acuerdo estará supeditada a la capacidad técnica necesaria, basada en la evaluación que haga de sus propias necesidades y prioridades.

Por lo cual, en la Sección II del AFC estarán contemplados los procedimientos a través de los cuales los países pueden aprovechar un Trato Especial y Diferenciado y lo

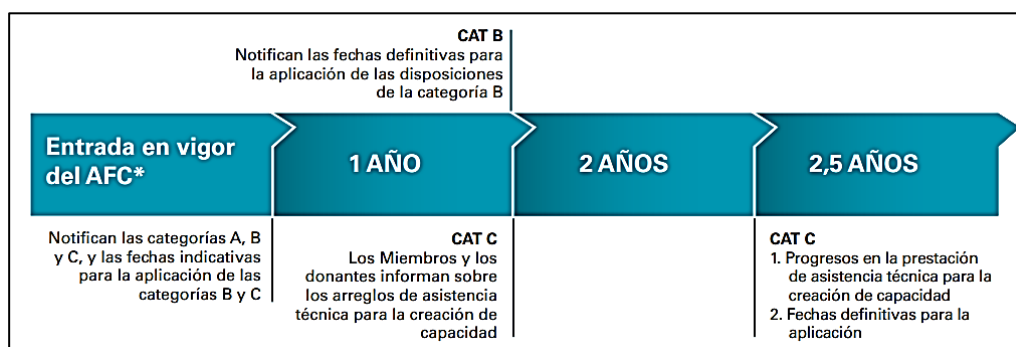
Miembros que deseen acceder a estos beneficios deben clasificar todas las medidas de FC en una de las tres categorías disponibles y comunicar estas clasificaciones al Comité de Facilitación del Comercio de la OMC dentro de los plazos establecidos. Las Categorías son las siguientes:⁴

Categoría A: corresponde a las medidas que el Miembro aplicará en el momento de la entrada en vigor del Acuerdo (o en el caso de los PMA, en el plazo de un año después de la entrada en vigor).

Categoría B: corresponde a las disposiciones que el Miembro aplicará una vez transcurrido un período de transición después de la entrada en vigor del Acuerdo.

Categoría C: corresponde a las disposiciones que el Miembro, después de haber recibido asistencia técnica y apoyo para la creación de capacidad, aplicará una vez transcurrido un período de transición después de la entrada en vigor del Acuerdo.

GRÁFICO N°1.1 – NOTIFICACIÓN DE LAS CATEGORÍAS DE APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE FACILITACIÓN DEL COMERCIO POR PARTE DE LOS PAÍSES EN DESARROLLO



Elaboración Base de Datos del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio ⁵

El gráfico proporciona una visión clara sobre el proceso de notificación de los Países en Desarrollo en relación con el Acuerdo de Facilitación del Comercio (AFC). Inicialmente, se preveía que el acuerdo entrara en vigor una vez que al menos dos tercios de los Miembros lo ratifican, lo que significaba que las obligaciones de cada país no comenzarían hasta que se complete su ratificación.

Además, se establecen plazos específicos de 1, 2 y 2.5 años para las acciones y notificaciones relacionadas con las Categorías A, B y C. Este esquema es fundamental

⁴ Trade Facilitation Agreement Facility <https://www.tfafacility.org/trade-facilitation-agreement>

⁵ Base de Datos del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio https://www.tfafacility.org/sites/default/files/2022-01/3tfaf_brochure_web_s_1.pdf

para comprender los tiempos y procesos que deben seguir los PED en el marco del AFC, facilitando así una mejor planificación y cumplimiento de las obligaciones internacionales.

Adicionalmente, el Acuerdo prevé las siguientes consideraciones adicionales:

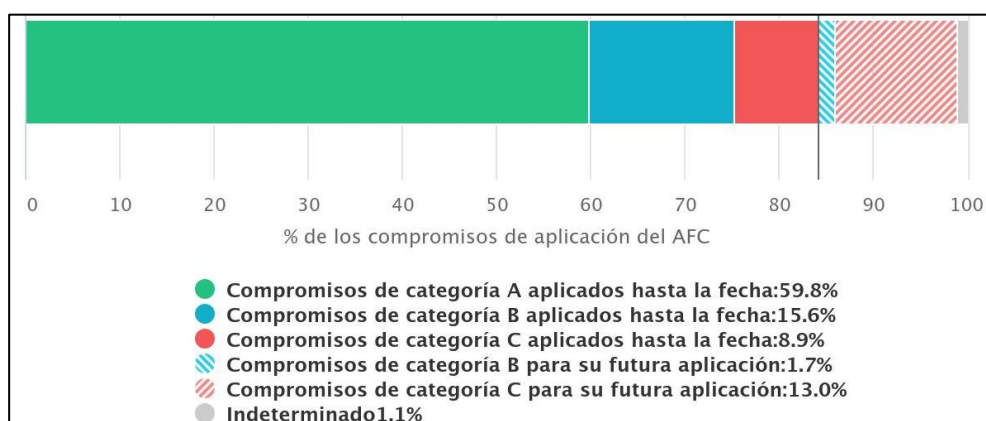
a) Mecanismo de Alerta Temprana: Los PED que enfrentan dificultades para implementar disposiciones designadas en las categorías B o C deben notificar al Comité de Facilitación del Comercio (CFC), en un plazo límite de 120 días antes de la fecha de aplicación.

b) Implementación de la Categoría B y la Categoría C: El texto establece un procedimiento para que los PED notifiquen su incapacidad para aplicar disposiciones específicas. Si un país miembro considera que su capacidad para cumplir con una disposición de la categoría C es insuficiente, debe notificar al CFC. Esta notificación se produce tras el incumplimiento de los procedimientos establecidos y la falta de prórrogas. Una vez recibida la notificación, el Comité tiene la obligación de formar un grupo de expertos en un plazo máximo de 60 días. Este grupo se encargará de examinar la situación del país notificador y deberá presentar una recomendación al Comité en un plazo de 120 días desde su creación.

c) Cambio entre las categorías: Los PED pueden trasladar disposiciones entre las categorías B y C mediante una notificación al CFC. Al realizar este traslado de la categoría B a la C, el Miembro debe proporcionar información sobre la asistencia y el apoyo necesarios para desarrollar capacidades.

d) Período de Gracia: El Acuerdo establece un marco temporal y condiciones específicas para la aplicación de las disposiciones de los artículos XXII y XXIII del GATT de 1994 en relación con la solución de diferencias entre países miembros. Durante los primeros dos años, estas disposiciones no se aplicarán a los países en desarrollo en relación con las medidas que hayan designado en la categoría A.

**GRÁFICO N°1.2 – AVANCES DE LOS COMPROMISOS DE APLICACIÓN
DEL ACUERDO SOBRE FACILITACIÓN DEL COMERCIO POR PARTE DE
LOS PAÍSES EN DESARROLLO**



Elaboración Base de Datos del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización
Mundial del Comercio⁶

El gráfico revela un panorama alentador sobre el progreso de los países en la implementación de compromisos, con un total del 84.2% de estos ya aplicados. Este dato resalta un compromiso significativo hacia el cumplimiento de los objetivos establecidos. En cuanto a las categorías de compromisos, el 59.8% corresponde a la categoría A, mientras que la categoría B representa el 15.6%. Por otro lado, los compromisos de categoría C aplicados son del 8.9%. Además, se observa que un 1.7% de los compromisos de categoría B están destinados a su futura aplicación, y un 13.0% de los compromisos de categoría C también se aplicarán en el futuro. Por último, un 1.1% de los compromisos se encuentra en estado indeterminado. En conclusión, la mayoría de los compromisos aplicados hasta ahora pertenecen a las categorías A y B, y hay un notable porcentaje de compromisos de categoría C que se implementarán en el futuro.

Por último, el AFC en la Sección II en su Artículo 21 contempla un nuevo Mecanismo que se sumará a los esfuerzos que están llevando a cabo organismos regionales y multilaterales, donantes bilaterales y otros actores interesados, con el objetivo de ofrecer asistencia técnica y apoyo en la creación de capacidades para la facilitación del comercio. Además, será clave para coordinar las acciones de implementación, tales como:

a) Los Miembros donantes se comprometen a facilitar asistencia y apoyo para fortalecer la capacidad de los países en desarrollo, buscando implementar las disposiciones del Acuerdo de manera bilateral o a través de organizaciones internacionales. Este apoyo se

⁶ Base de Datos del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio <https://www.tfadatabase.org/es>

orienta a ayudar a estos países a cumplir con sus compromisos, teniendo en cuenta sus necesidades especiales.

b) Los Miembros deben aplicar ciertos principios al ofrecer asistencia, como considerar el marco de desarrollo de los países receptores, abordar desafíos regionales y promover la integración. Además, es crucial coordinar esfuerzos entre donantes y otros actores relevantes para maximizar la eficacia de la asistencia, evitando duplicaciones y garantizando que las reformas del sector privado se integren en las actividades de apoyo.

c) El Comité se reunirá al menos una vez al año para discutir problemas de implementación del Acuerdo, evaluar el progreso en la asistencia y apoyo a la creación de capacidad, compartir experiencias y revisar notificaciones a los donantes.

Este Mecanismo comenzará a operar una vez que los Miembros de la OMC hayan aprobado el protocolo para integrar el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio en el marco regulatorio vigente y tendrá como funciones:⁷

a) Ayudar a los países en desarrollo a identificar sus necesidades particulares y a encontrar socios que puedan contribuir a su desarrollo y satisfacer esas necesidades;

b) Asegurar que existan las mejores condiciones para el intercambio de información entre donantes y beneficiarios, creando una plataforma que facilite la comunicación sobre la oferta y demanda de asistencia técnica en el ámbito del comercio;

c) Promover la difusión de prácticas efectivas para implementar medidas que faciliten el comercio;

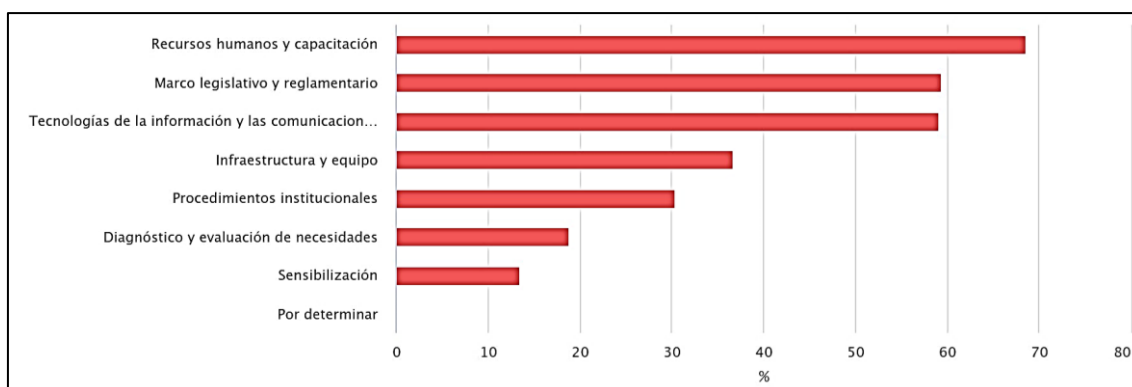
d) Ofrecer apoyo en la búsqueda de fuentes de asistencia para la implementación, incluyendo la posibilidad de solicitar formalmente al director general que actúe como facilitador para obtener financiamiento para proyectos específicos;

e) Proporcionar donaciones para la preparación de proyectos cuando un miembro haya identificado un donante potencial pero no haya podido desarrollar un proyecto para su consideración, y no tenga acceso a financiamiento de otras fuentes para elaborar una propuesta;

⁷ Roberto Azevêdo lanza el nuevo Mecanismo para el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC destinado a prestar apoyo a los PMA y los países en desarrollo. Organizaciones internacionales prometen apoyar la aplicación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio https://www.wto.org/spanish/news_s/news14_s/fac_22jul14_s.htm

g) Otorgar donaciones para la ejecución de proyectos que busquen implementar las disposiciones del AFC en situaciones donde no se haya logrado obtener asistencia de otras fuentes. Estas donaciones se limitarán a proyectos de "infraestructura no física", como la modernización de la legislación aduanera a través de consultorías, talleres en los países o capacitación de funcionarios.

**GRÁFICO N°1.3 – TIPO DE ASISTENCIAS TÉCNICAS SOLICITADAS PARA
LA APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE FACILITACIÓN DEL COMERCIO
POR PARTE DE LOS PAÍSES EN DESARROLLO**



Elaboración Base de Datos del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización
Mundial del Comercio⁸

El gráfico analizado revela las diferentes categorías de asistencia técnica solicitada, destacando que los recursos humanos y la capacitación son las áreas más requeridas, con más del 70% de las solicitudes. Esta tendencia subraya la necesidad de fortalecer el capital humano en las organizaciones. El marco legislativo y regulatorio también muestra un porcentaje significativo, aunque inferior al de recursos humanos, lo que indica un interés en asegurar el cumplimiento normativo.

Las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) se sitúan en un nivel intermedio, reflejando su relevancia en el contexto actual. Por otro lado, la infraestructura y el equipamiento tienen un porcentaje similar al de las TIC, pero ligeramente menor, lo que sugiere que, aunque son importantes, no son la prioridad principal.

Los procedimientos institucionales y la evaluación diagnóstica y de necesidades presentan porcentajes más bajos, indicando que estas áreas podrían recibir menos atención en comparación con las anteriores. Finalmente, la sensibilización es la categoría con el porcentaje más bajo, lo que sugiere que es un aspecto menos demandado en este

⁸ Base de Datos del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio <https://www.tfadatabase.org/es/implementation/technical-assistance/type-requested>

contexto. Además, hay una categoría "por determinar", que señala que aún hay áreas de asistencia técnica que no han sido definidas. En conjunto, estos hallazgos destacan la predominancia de la capacitación y los recursos humanos en la demanda de asistencia técnica.

1.7 DESAFÍOS EN LA APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE FACILITACIÓN DEL COMERCIO

La Facilitación del Comercio se considera una prioridad importante en el impulso del comercio por parte de la mayoría de los países participantes en el ejercicio de vigilancia. Sin embargo, la mitad de estos países manifiestan un alto grado de incertidumbre o incapacidad para evaluar el impacto del AFC en sus costos comerciales. Un número reducido de países, en su mayoría menos adelantados, anticipa un aumento en los costos comerciales tras la implementación del AFC, lo que podría atribuirse a la confusión entre los costos comerciales y los costos de aplicación.

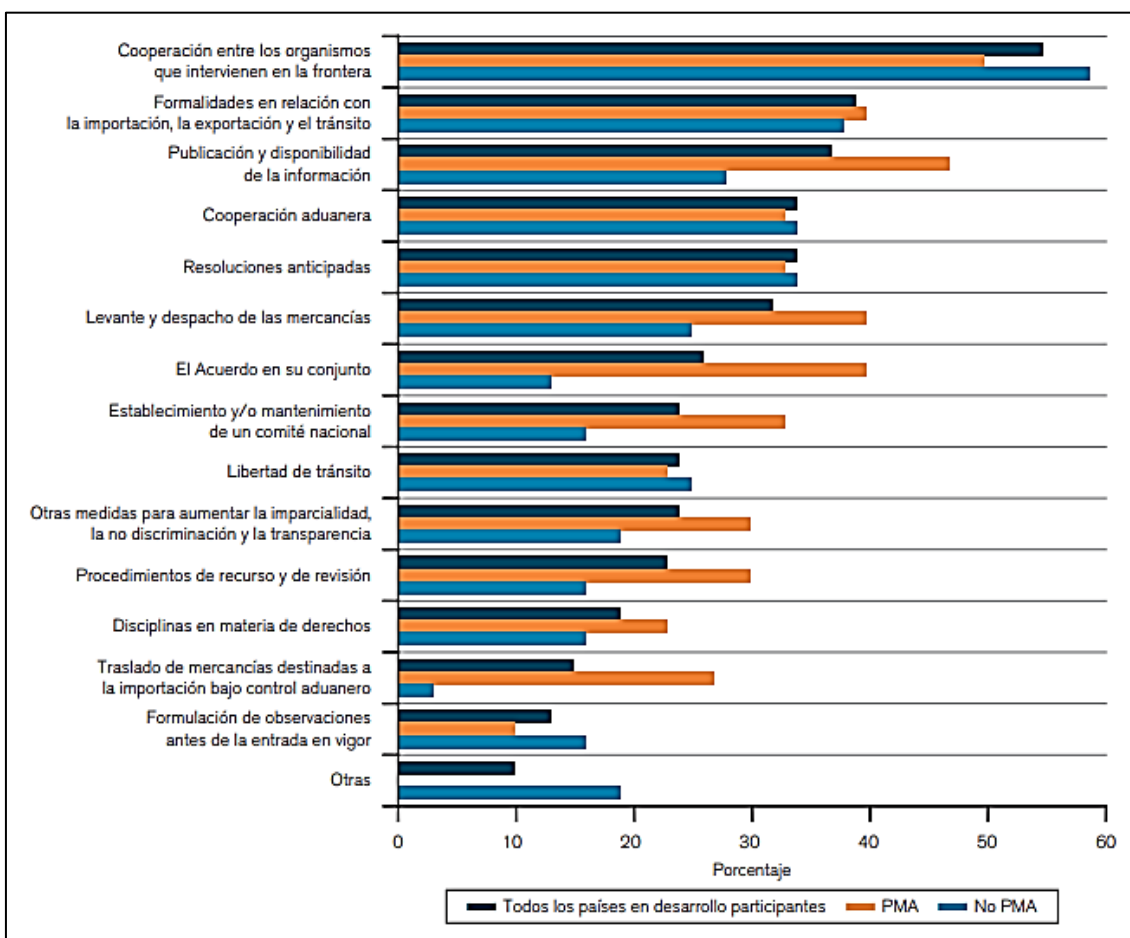
A continuación, se pormenorizarán los costos de aplicación de las medidas de FC que pueden adoptar diversas formas, dependiendo de las características de esas medidas:⁹

1.7.1 COSTO DE DIAGNÓSTICO Y EVALUACIÓN DE LAS NECESIDADES

Ocurren antes de implementar la reforma destinada a FC e implican un proceso que requiere tiempo, consultas con expertos tanto nacionales como internacionales, así como la participación de los grupos de interés relevantes, además de la elaboración de planes de acción específicos fundamentados en la información recopilada.

⁹ Types of Technical Assistance Requested: <https://www.tfadatabase.org/es/implementation/technical-assistance/type-requested>
 CAPÍTULO 4 - LA APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE FACILITACIÓN DEL COMERCIO
https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/aid4trade15_chap4_s.pdf

**GRÁFICO N°1.4 – CONSIDERACIONES DE LAS DISCIPLINAS MÁS
DIFÍCILES DE IMPLEMENTAR DEL ACUERDO SOBRE FACILITACIÓN
DEL COMERCIO POR PARTE DE LOS PAÍSES EN DESARROLLO**



Elaboración Informe sobre el Comercio Mundial 2015¹⁰

El gráfico revela las disciplinas del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio que son percibidas como más desafiantes de implementar, diferenciando los Países en Desarrollo de entre otros. En el eje vertical se enumeran las disciplinas del acuerdo, mientras que el eje horizontal muestra el porcentaje de dificultad en su aplicación.

Entre las disciplinas analizadas, se incluyen la cooperación entre organismos, las formalidades en la importación y exportación, y la cooperación aduanera. Los países en desarrollo, representados en azul, tienden a reportar mayores porcentajes de dificultad en varias de estas áreas, lo que indica que enfrentan más obstáculos en su implementación. La disciplina que se destaca como la más complicada de aplicar es la "Cooperación entre los organismos que intervienen en la frontera", especialmente para los países en desarrollo. En contraste, disciplinas como "Otras" y "Formación de observaciones antes

¹⁰ Informe sobre el Comercio Mundial 2015 https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/wtr15-2e_s.pdf pág. 11

de la entrada en vigor" presentan menores porcentajes de dificultad, lo que sugiere que son más manejables.

En conclusión, el gráfico pone de manifiesto las diferencias en la percepción de dificultad en la aplicación de las disciplinas del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio entre los distintos grupos de países, subrayando la necesidad de atención y apoyo en las áreas donde los países en desarrollo enfrentan mayores desafíos.

En relación con estas inquietudes el Informe sobre el Comercio Mundial 2015 plantea dos posturas, por una parte el convencimiento de un país pequeño que ya ha realizado inversiones en la mejora de sus procedimientos aduaneros, y que podría enfrentar a futuro un incremento en sus costos comerciales al asumir nuevos compromisos derivados del Acuerdo, y por otro lado, una gran mayoría de los países incluidos en el estudio anticipan que el AFC les permitirá reducir sus costos comerciales, ya sea de manera moderada (47%) o significativa (39%).

1.7.2 COSTOS REGLAMENTARIOS Y LEGISLATIVOS

Planteados cuando es preciso actualizar los instrumentos legales nacionales existentes o implementar nuevos para FC, y a menudo, se requiere modificar la legislación para permitir y validar la presentación de datos electrónicos entre diferentes organismos y el uso de firmas digitales.

Muchos países enfrentan la falta de un marco jurídico adecuado para implementar las medidas establecidas en el Acuerdo de Facilitación del Comercio (AFC). La existencia de legislaciones obsoletas representa un obstáculo significativo para la aplicación efectiva de disposiciones que no fueron consideradas al momento de desarrollar las leyes nacionales. Se ha señalado la necesidad de asistencia técnica para revisar y actualizar las leyes y reglamentos, con el fin de alinearlos con los requisitos del AFC.

Entre las modificaciones legislativas necesarias se incluyen la posibilidad de presentar declaraciones antes de la llegada de mercancías, el despacho de mercancías antes del pago de derechos, la aceptación de copias de documentos por parte de organismos públicos y la obligación de publicar las leyes con antelación para permitir la formulación de observaciones. Además, algunas legislaciones nacionales contienen disposiciones que dificultan la implementación de controles basados en la gestión del riesgo, la coordinación entre organismos en las fronteras y la adopción de un sistema de ventanilla única, lo que limita la eficiencia en los procesos aduaneros.

1.7.3 COSTOS INSTITUCIONALES Y ORGANIZATIVOS

Nacen cuando se requiere la creación de nuevas dependencias o la reestructuración de las ya existentes, con el fin de que cumplan funciones específicas que FC de manera más eficiente.

Uno de los principales problemas en la aplicación del AFC es la falta de cooperación y coordinación entre los organismos públicos que operan en la frontera. Este desafío se ve agravado por el solapamiento de funciones y responsabilidades, lo que complica la implementación efectiva del acuerdo. La coordinación entre los organismos es un requisito explícito del AFC, y cada país miembro debe establecer un comité nacional de facilitación del comercio para supervisar su aplicación. La eficacia de este comité depende de la participación de todas las autoridades fronterizas relevantes. Además, el AFC incluye medidas que requieren cooperación y coordinación, como la implementación de un sistema de ventanilla única, que demanda la integración de las necesidades de información de diversas autoridades.

1.7.4 COSTOS EN RECURSOS HUMANOS Y CAPACITACIÓN DE FORMACIÓN

Surgen cuando los usuarios de entidades de gestión en la frontera y el sector comercial deben familiarizarse con las nuevas normativas de cumplimiento y los procedimientos de facilitación del comercio.

Una de las principales preocupaciones en la implementación de nuevas medidas de facilitación del comercio es la escasez de personal capacitado y la falta de programas de formación adecuados. Esto afecta tanto a los funcionarios públicos como al sector privado, lo que puede llevar a que, a pesar de que exista legislación nacional, las medidas no se apliquen efectivamente debido a la falta de conocimiento sobre su ejecución.

Por lo cual, la capacitación es frecuentemente considerada como el componente más crucial en la implementación de las medidas de FC, dado que las reformas llevadas a cabo en este ámbito se centran en alterar las prácticas y comportamientos de las entidades que operan en la frontera. El nivel de los costos de capacitación varía según si se decide contratar nuevo personal especializado o si se opta por ofrecer formación en el lugar de trabajo o en un centro de capacitación al personal interno o transferido. En términos generales, se considera que la contratación de nuevo personal especializado representa la alternativa más onerosa, ya que generalmente implica no solo un aumento en el presupuesto, sino también la necesidad de contar con expertos calificados disponibles en el mercado laboral nacional.

1.7.5 COSTOS DE EQUIPO E INFRAESTRUCTURAS

Tienen su origen tras la decisión de construir o adquirir instalaciones y locales, así como de instalar y modernizar herramientas adicionales, especialmente en el ámbito de la tecnología de la información y las comunicaciones (TIC). Esto incluye elementos como redes virtuales, soluciones automatizadas y escáneres.

Los Países en Desarrollo han identificado la necesidad de apoyo prioritario en la implementación de medidas relacionadas con la TIC. La falta de capacidad en este ámbito, como servicios de Internet deficientes y equipos obsoletos, ha llevado a un cumplimiento parcial de las obligaciones de publicación de información en línea y ha limitado la automatización de procesos. Las deficiencias en las TIC también afectan la implementación de medidas que requieren su uso, como el pago electrónico y la ventanilla única. Muchas de estas medidas dependen de la recopilación y análisis de información, así como de un intercambio rápido y eficiente de datos, lo que es crucial para controles reforzados y otros servicios relacionados.

Aunque no son siempre imprescindibles para implementar la mayoría de las medidas de FC, el equipamiento y la infraestructura suelen ser considerados los componentes más costosos de las reformas en este ámbito. La disponibilidad y el suministro confiable de energía eléctrica, las redes de telecomunicaciones, los proveedores de equipos informáticos y los servicios locales de mantenimiento, que son necesarios para el uso del equipo de información y comunicaciones

1.7.6 COSTOS DE SENSIBILIZACIÓN Y GESTIÓN DEL CAMBIO

Costos al implementar estrategias de transparencia y comunicación que fomenten una mayor implicación de todos los grupos de interés relevantes en los sectores público y privado.

La obtención de información precisa sobre los requisitos de importación, exportación y tránsito es un desafío significativo que provoca demoras y costos adicionales en el proceso comercial. Los comerciantes invierten una cantidad considerable de tiempo en la recopilación y cumplimentación de formularios y documentos necesarios, lo que retrasa el proceso general. Las incertidumbres respecto a los requisitos pueden llevar a correcciones en la documentación, lo que a su vez puede resultar en sanciones y mayores retrasos durante el despacho de mercancías. Este problema es especialmente crítico para las Pequeñas y Medianas Empresas (PYMES), que a menudo carecen de los recursos necesarios para identificar y comprender los requisitos aplicables en mercados de exportación donde no tienen presencia. La situación se complica aún más cuando los

requisitos están disponibles únicamente en forma de documentos legales o técnicos, redactados en idiomas extranjeros.

Esto se logra solventar, en particular, a través de una comprensión más profunda del proceso de elaboración y de los avances en la reforma destinada a FC. La colaboración, el compromiso y la aceptación de los grupos de interés pertinentes suelen contribuir no solo a la implementación, sino también a la sostenibilidad de diversas iniciativas de FC.

1.7.7 COSTOS DE POLÍTICA Y DE RESISTENCIA

Constituyen un elemento adicional dentro de los costos de implementación, puesto que pueden surgir a raíz de la oposición, ya sea activa o pasiva, de los grupos de interés relevantes, que incluyen a las autoridades, el personal y el sector privado, en relación con el desarrollo y la implementación de ciertas medidas de facilitación del comercio.

Estos costos son difíciles de cuantificar, ya que tienden a influir en otros componentes de los costos de implementación de las medidas de FC, incluidos los costos operativos. De esta manera, la voluntad política, la identificación de los países involucrados en las actividades y la participación de los grupos de interés son algunos de los factores más cruciales para responder a la resistencia y lograr una implementación efectiva de la reforma de facilitación del comercio. Las formalidades en los puntos fronterizos y los requisitos documentales que son redundantes, indiscriminados o carentes de justificación también provocan ineficiencia. Esta ineficiencia puede continuar si el gobierno no reconoce sus efectos adversos en el comercio o si ignora la posibilidad de que existan alternativas más eficientes y efectivas para alcanzar sus objetivos normativos. Generalmente, estos costos se generan por el tiempo invertido (dependiendo del marco legal del país) y la necesidad de contar con personal especializado en temas legislativos.

1.7.8 COSTOS OPERACIONALES Y DE MANTENIMIENTO

Centrados en la compensación del personal o especialistas, así como en el mantenimiento y reemplazo de equipos, incluyendo software y computadoras, tras la implementación de las medidas de facilitación del comercio. A menudo, estos gastos se integran en el presupuesto administrativo, lo que complica su cálculo de manera independiente.

Uno de los principales problemas que pretende abordar el AFC es la existencia de procedimientos de importación, exportación y tránsito excesivos e ineficientes. A estos efectos, el Acuerdo no solo prevé procedimientos técnicos para agilizar el despacho de las mercancías y mejorar los controles aduaneros (como la tramitación previa a la llegada y la gestión del riesgo), sino que establece el requisito directo de que los Miembros examinen sus formalidades y requisitos de documentación a fin de minimizar su

incidencia y complejidad. La implantación de un sistema de operadores autorizados es una de las máximas prioridades señaladas supra y se aborda en varios de los relatos de experiencias concretas, bien como programa autónomo, bien como medida incluida dentro un programa más amplio de operadores económicos autorizados.

En algunos casos, los costos operacionales pueden ser trasladados a los clientes a través de tasas por el uso de servicios, y parte de los costos iniciales también pueden ser transferidos a los comerciantes mediante gravámenes. Además, en ciertas situaciones, la responsabilidad de implementar efectivamente estas medidas ha recaído en empresas privadas.

En, por último, se puede decir que los costos asociados a la implementación de proyectos y medidas de FC son un obstáculo significativo para la aplicación del AFC. No obstante, la variabilidad de estos costos entre países se debe a factores como la situación inicial, las necesidades y prioridades específicas, así como el nivel de ambición en materia de FC, y en términos generales, las medidas que promueven la transparencia y el despacho de mercancías tienden a tener costos de implementación más bajos en comparación con aquellas que requieren requisitos formales, tales como la automatización de procedimientos aduaneros y la cooperación entre organismos en las fronteras. A pesar de esto, es importante destacar que los costos de ejecutar reformas para la FC son aún inferiores a los de iniciativas más amplias, como la modernización aduanera y la mejora del transporte.¹¹

No obstante, el trato especial y diferenciado otorgado a los países en desarrollo está diseñado para minimizar la posibilidad de enfrentar grandes costos en la implementación, permitiendo que estos países adapten el alcance y el cronograma de la implementación a sus circunstancias específicas.

¹¹ Informe sobre el Comercio Mundial 2015 https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/wtr15-2e_s.pdf pág. 3

1.8 CONCLUSION

El proceso de Facilitación del Comercio ha sido un tema central en las reuniones del Consejo de Comercio de Mercancías (CCM) de la OMC, donde se han explorado diversas propuestas y se ha buscado un consenso sobre la creación de nuevas normas y la mejora de las existentes que permita agilizar el comercio internacional y reducir las cargas administrativas, con un enfoque inclusivo que considere las capacidades y necesidades específicas de cada país.

La Facilitación del Comercio ha evolucionado desde un enfoque inicial en la revisión de procedimientos hasta convertirse en un acuerdo formal dentro de la OMC, culminando en la implementación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio en 2017, lo que refleja un compromiso global por mejorar la cooperación aduanera y simplificar el comercio internacional. Este proceso ha sido fundamental para abordar los obstáculos comerciales y promover un entorno más eficiente para el intercambio de mercancías.

El Acuerdo se organiza en tres secciones y abarca aproximadamente 40 medidas distribuidas en 12 artículos. La primera sección se enfoca en la agilización del movimiento y despacho de mercancías, buscando mejorar y clarificar artículos del GATT de 1994, así como establecer un marco para la cooperación aduanera entre los países miembros. La segunda sección se centra en el Trato Especial y Diferenciado (TED) para países en desarrollo y menos adelantados, permitiendo a estos países decidir la aplicación de las disposiciones del Acuerdo y clasificando las medidas en tres categorías con diferentes plazos y condiciones de implementación. La tercera sección establece un comité permanente sobre facilitación del comercio en la OMC y la obligación de que cada miembro tenga un comité nacional para coordinar la aplicación del Acuerdo.

El artículo 1 destaca la importancia de la publicación y disponibilidad de información sobre procedimientos de importación, exportación y tránsito, exigiendo a los miembros que proporcionen información accesible y no discriminatoria, preferiblemente en línea y en uno de los idiomas oficiales de la OMC. El artículo 4 establece procedimientos claros para el recurso o revisión de decisiones administrativas en el ámbito aduanero, garantizando un trato equitativo y la comunicación de los motivos de las decisiones. El artículo 5 introduce medidas para mejorar la imparcialidad y transparencia en los controles de productos, mientras que el artículo 6 regula los derechos y cargas aplicados a la importación y exportación, exigiendo claridad en la publicación de tarifas y sanciones. El artículo 7 enfatiza la tramitación previa a la llegada de mercancías, promoviendo la presentación anticipada de documentos y el uso de pagos electrónicos.

Se establece un sistema de gestión de riesgo para concentrar el control en envíos de alto riesgo y se introducen auditorías posteriores al despacho. El artículo 10 se centra en simplificar las formalidades de importación, exportación y tránsito, promoviendo la aceptación de copias electrónicas de documentos y la implementación de una ventanilla única para optimizar la comunicación entre autoridades. Estas medidas buscan facilitar el comercio internacional y mejorar la eficiencia en los procedimientos aduaneros.

Cabe resaltar que el AFC representa un avance significativo en la cooperación internacional, permitiendo a los países en desarrollo adaptar su implementación según sus capacidades técnicas y necesidades específicas. La mayoría de los compromisos ya aplicados pertenecen a las categorías A y B, lo que indica un compromiso sólido hacia la facilitación del comercio, mientras que se prevé un aumento en la implementación de compromisos de categoría C en el futuro.

El informe plantea que la falta de recursos financieros, la insuficiencia de infraestructura aduanera, modernización de los procedimientos y la limitada capacidad institucional son los principales desafíos que han obstaculizado la implementación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC) en los países en desarrollo entre 2017 – 2019, afectando su capacidad para aprovechar los beneficios del comercio internacional.

Por lo cual se dedicó un apartado en particular a establecer los costos asociados a la implementación de medidas de facilitación del comercio que representan un desafío considerable para la aplicación efectiva del acuerdo. Así como también se destaca el trato especial para los países en desarrollo al ofrecer oportunidades para adoptar las reformas necesarias y las capacidades locales, que pueden facilitar una implementación más eficiente y sostenible.

1.9 BIBLIOGRAFIA

- Auboin, M., Bacchetta, M., Beverelli, C., Hancock, J., Henn, C., Keck, A., . . . Neufeld, N. (2015). *Informe sobre el Comercio Mundial 2015*. Obtenido de Organizacion Mundial del Comercio: https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/world_trade_report15_s.pdf
- Echeverría, M. (2007). *La facilitación del comercio en la negociacionescomerciales multilaterales y bilaterales*. Obtenido de Comisión Económica para América Latina y el Caribe: <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/39368d3d-bf9e-4b7e-8f16-5723c9db45ce/content>
- OCDE. (2016). *REDUCIR LOS COSTOS DEL COMERCIO CON MIRAS A UN CRECIMIENTO INCLUSIVO Y SOSTENIBLE*. Obtenido de LA AYUDA PARA EL COMERCIO EN SÍNTESIS 2015: https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/aid4trade15_s.pdf
- OMC. (2014). *AGREEMENT ON TRADE FACILITATION*. Obtenido de <https://www.tfafacility.org/sites/default/files/2021-09/DOWNLOAD%20THE%20TRADE%20FACILITATION%20AGREEMENT.pdf>
- OMC. (2014). *Roberto Azevêdo lanza el nuevo Mecanismo para el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC destinado a prestar apoyo a los PMA y los países en desarrollo*. Obtenido de Noticias: https://www.wto.org/spanish/news_s/news14_s/fac_22jul14_s.htm
- OMC. (2015). *Facilitar la circulacion de las mercancías a través de las fronteras*. Obtenido de Acuerdo sobre Facilitacion del Comercio: https://www.wto.org/spanish/thewto_s/20y_s/wto_tradefacilitation_s.pdf
- OMC. (2016). *CAPITULO 4*. Obtenido de LA APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE FACILITACIÓN DEL COMERCIO : https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/aid4trade15_chap4_s.pdf
- OMC. (2022). *La Facilitacion del Comercio de la OMC*. Obtenido de Mecanismo para el Acuerdo sobre Facilitacion del Comercio: https://www.tfafacility.org/sites/default/files/2022-01/3tfaf_brochure_web_s_1.pdf

- OMC. (2024). *Facilitación del comercio — Menos “papeleo” en la frontera*. Obtenido de FACILITACIÓN DEL COMERCIO: INTRODUCCIÓN: https://www.wto.org/spanish/tratop_s/tradfa_s/tradfa_introduction_s.htm
- OMC. (2024). *Herramienta de comparación de los progresos realizados en la aplicación*. Obtenido de Base de Datos del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio: <https://www.tfadatabase.org/es/implementation/comparisons>
- OMC. (2024). *Labor realizada de mediados de 1998 a finales de 1999 en la esfera de la facilitación del comercio*. Obtenido de FACILITACIÓN DEL COMERCIO: RESEÑA: https://www.wto.org/spanish/tratop_s/tradfa_s/tradfa_overview1999_s.htm#seattle
- OMC. (2024). *Labor realizada en 2000 en la esfera de la facilitación del comercio*. Obtenido de FACILITACIÓN DEL COMERCIO: RESEÑA: https://www.wto.org/spanish/tratop_s/tradfa_s/tradfa_overview2000_s.htm
- OMC. (2024). *Labor realizada en 2001 en la esfera de la facilitación del comercio*. Obtenido de FACILITACIÓN DEL COMERCIO: RESEÑA: https://www.wto.org/spanish/tratop_s/tradfa_s/tradfa_overview2001_s.htm#doha
- OMC. (2024). *Labor realizada en 2002 en la esfera de la facilitación del comercio*. Obtenido de FACILITACIÓN DEL COMERCIO: RESEÑA: https://www.wto.org/spanish/tratop_s/tradfa_s/tradfa_overview2002_s.htm
- OMC. (2024). *Labor realizada hasta mediados de 1998 en la esfera de la facilitación del comercio*. Obtenido de FACILITACIÓN DEL COMERCIO: RESEÑA: https://www.wto.org/spanish/tratop_s/tradfa_s/tradfa_overview1998_s.htm
- OMC. (2024). *Trade Facilitation Agreement Facility*. Obtenido de Artículos de TFA: <https://www.tfafacility.org/trade-facilitation-agreement>
- OMC. (2024). *Types of Technical Assistance Requested*. Obtenido de Base de Datos del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio: <https://www.tfadatabase.org/es/implementation/technical-assistance/type-requested>
- Piqueras, J. J. (1996). *El porqué, el cómo y el dónde de la internacionalización de la empresa*. Obtenido de Dialnet: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3863475.pdf>

PAPER N°2: “RÉGIMEN DE EXPORTA SIMPLE EN ARGENTINA”

2.1 RESUMEN

Exporta Simple es un programa diseñado para facilitar la exportación de bienes por parte de pequeñas y medianas empresas (PYMES), especialmente aquellas que no tienen experiencia previa en comercio exterior. El objetivo es simplificar los trámites y reducir costos administrativos, permitiendo a las empresas acceder a mercados internacionales con mayor facilidad. Aunque el programa ha sido valorado como una herramienta útil, también ha enfrentado desafíos y limitaciones que dificultan su implementación y expansión efectiva.

El presente trabajo desarrollara una descripción del Régimen de Exporta Simple, como herramienta de internacionalización de las PYMES argentinas durante el periodo 2017 a 2021, por lo cual tendrá una profundidad de investigación descriptiva y correlacional debido a que en primera instancia se describirá las principales características del Régimen y luego se establecerá la relación de las variables, sin instaurar causa y consecuencia, solo con la intención de identificar si los beneficios y obstáculos en proceso implementación de dicho régimen ocasionaron un incremento en las exportaciones de las PYMES argentinas hacia un mercado internacional. De esta manera la indagación será un análisis longitudinal retrospectivo, ya que se centrará en un periodo específico (2017 al 2021), lo que permite observar cambios a lo largo del tiempo y con un carácter mixto (cualitativo y cuantitativo) ya que se combinarán métodos cuantitativos y cualitativos con el fin de obtener una visión más completa del fenómeno.

Palabras Clave: Exporta Simple – Internacionalización - PYMES

2.2 ABSTRACT

Exporta Simple is a program designed to facilitate the export of goods by small and medium-sized enterprises (SMEs), particularly those with no prior experience in foreign trade. The aim is to simplify procedures and reduce administrative costs, enabling businesses to access international markets more easily. Although the program has been praised as a useful tool, it has also faced challenges and limitations that hinder its effective implementation and expansion.

This study will provide a description of the Exporta Simple scheme as a tool for the internationalization of Argentine SMEs during the period 2017 to 2021. As such, it will employ a descriptive and correlational research approach, as it will first describe the main characteristics of the scheme and then establish the relationship between variables,

without establishing cause and effect, but with the intention of identifying whether the benefits and obstacles in the implementation process of this scheme have led to an increase in exports by Argentine SMEs to an international market. Therefore, the inquiry will be a retrospective longitudinal analysis, as it will focus on a specific period (2017 to 2021), allowing for the observation of changes over time, and will have a mixed (qualitative and quantitative) character, as both quantitative and qualitative methods will be combined to obtain a more comprehensive view of the phenomenon.

Keywords: Exporta Simple – Internationalization - SMEs

2.3 INTRODUCCIÓN

El comercio electrónico se destacó como un tema central en la Undécima Conferencia Ministerial de la Organización Mundial del Comercio (OMC) celebrada en Buenos Aires. Jack Ma, fundador de Alibaba, fue una figura clave en el evento, subrayando la relevancia del comercio digital en la economía global, y si bien no se lograron nuevos acuerdos durante la cumbre, se evidenció la creciente importancia del comercio electrónico en el intercambio internacional. Este enfoque resalta la necesidad de adaptarse a las nuevas dinámicas del mercado global.

En sus inicios, el comercio electrónico no captaba el interés de los encargados de la política comercial; sin embargo, en la actualidad se ha convertido en uno de los fenómenos que más expectación suscita, especialmente por la oportunidad que brinda a pequeños productores para realizar ventas a clientes de todo el mundo, sin la necesidad de intermediarios ni de gestionar pedidos que superen su capacidad.

Por su parte, los países sudamericanos han adoptado el sistema Exporta Fácil, que se originó en Brasil en 1999, como una herramienta para facilitar las exportaciones. En Perú, este sistema hasta 2017 logró un total de exportaciones de 22 millones de dólares. Aunque esta cifra puede considerarse modesta, es significativo que más de 5000 exportadores hayan utilizado el sistema.

Exporta Fácil no solo permite realizar transacciones comerciales, sino que también representa una puerta de entrada para muchas pequeñas y medianas empresas (PYMES) a la experiencia internacional. Este régimen tiene límites en los montos que se pueden exportar, lo que sugiere que es un punto de partida ideal para microempresas. A medida que estas empresas crecen y adquieren experiencia, se espera que evolucionen hacia el régimen general de exportación.

En Argentina, siguiendo esa línea de pensamiento, el gobierno de Mauricio Macri inició el estudio de este sistema a solicitud del sector empresarial, y finalmente lo implementó

a finales de 2017 bajo el nombre de Exporta Simple, reflejando un notable interés en la simplificación del comercio internacional. La introducción de un sistema que, por un lado, reduzca los costos operativos y, por otro, facilite el acceso a los incentivos para las exportaciones, los cuales no eran accesibles bajo el régimen de Courier tradicional, suscita un gran entusiasmo en el sector. Sin embargo, a pesar de la implementación de este programa en 2019 aproximadamente 9,500 empresas estaban involucradas en la exportación, de las cuales el 85% son pequeñas y medianas empresas (PYMES), pero solo una de cada 50 de ellas lo hace de manera constante.¹²

En este contexto resalta la necesidad de investigar el Régimen de Exporta Simple, que se presenta como una herramienta clave para la internacionalización de estas empresas. Por lo cual se establecerá como objetivo general “Describir el proceso de internacionalización las PYMES argentinas a través del Régimen Exporta Simple para durante el periodo 2017 a 2023” y como objetivo específico “Identificar los principales beneficios y obstáculos que enfrentaron las PYMES argentinas al utilizar el Régimen Exporta Simple para ingresar a mercados internacionales durante el periodo 2017 al 2023”

Además, el marco teórico se fundamentará en la taxonomía de Knight y Cavusgil (2005), que permite entender mejor las empresas de acelerada internacionalización, las cuales son más pequeñas que las multinacionales tradicionales, e inician su actividad en mercados internacionales desde su creación o poco después, gracias a los avances en tecnología de la información y comunicación reduciendo los costos de los negocios internacionales. (Leiva y Darder, 2008)

El escrito utilizará como fuentes de recolección en una primera fase se trabajará con los datos apartados por distintos organismos nacionales con finalidades diferentes al objetivo establecido y luego con datos primarios obtenidos a partir de una entrevista a un experto en comercio exterior, conjuntamente se recurrirá proceso analítico en el cual, la información será estudiada, interpretada y sintetizada minuciosamente, para dar lugar a un compendio de información.

¹² PYMES: solo 1 de cada 50 que exporta lo hace con regularidad
<https://www.lanacion.com.ar/economia/PYMES-solo-1-cada-50-exporta-lo-nid2333216>

2.4 PANORAMA DE LAS PEQUEÑAS Y MEDIANAS EMPRESAS EXPORTADORAS EN ARGENTINA

En 2017, Argentina contaba con alrededor de 9,530 empresas exportadoras, que generaron un total de 58,000 millones de dólares en exportaciones. A pesar de que las pequeñas y medianas empresas (PYMES) representaban el 90% del total de empresas exportadoras, su contribución al valor total exportado fue limitada, alcanzando solo el 18%. Este fenómeno resalta una notable concentración en el comercio, donde el 1% de las empresas concentra aproximadamente el 73% del valor total de las exportaciones, lo que sugiere que la mayoría de las PYMES no logran acceder a mercados internacionales significativos.

En 2018, el número de exportadores se mantuvo estable, con alrededor de 9,500 empresas activas en el comercio internacional. A pesar de esta estabilidad en el número de exportadoras, la participación de estas empresas en el total de las exportaciones argentinas continuó siendo baja, lo que indica un desafío persistente en su integración en el mercado global.

En cuanto al valor exportado por las PYMES, aunque no se proporcionaron cifras exactas, se observó una tendencia general hacia un crecimiento moderado en comparación con años anteriores. Esto sugiere que, a pesar de la baja participación en el total de exportaciones, las PYMES están experimentando un desarrollo gradual en su capacidad de exportación.

Durante ambas las crisis, la mayoría de las empresas que cerraron fueron microempresas, representando el 90% de las pérdidas, lo que refleja su vulnerabilidad en contextos recesivos. Sin embargo, estas microempresas también tienen la capacidad de reactivarse más rápidamente en períodos de crecimiento, debido a su menor antigüedad y a la naturaleza menos compleja de sus actividades.

En 2019 según la Cámara Argentina de la Mediana Empresa (CAME), aproximadamente 8500 PYMES (1% del total) están involucradas en la exportación de productos argentinos a nivel mundial, y el 95% de ellas se dedica a la exportación de manufacturas provenientes del sector agropecuario o industrial. Además, se destaca que únicamente una de cada 50 de estas empresas exporta de manera constante, lo que indica un desafío significativo en la sostenibilidad de las exportaciones entre las PYMES del país.¹³

¹³ [Exportaciones de nicho: los emprendedores que abren mercados con innovación - LA NACION](https://www.lanacion.com.ar/economia/exportaciones-nicho-emprendedores-abren-mercados-innovacion-nid2223823/)
<https://www.lanacion.com.ar/economia/exportaciones-nicho-emprendedores-abren-mercados-innovacion-nid2223823/>

Así mismo las exportaciones de estas organizaciones alcanzaron un total de US\$10.800 millones el 2019, marcando el nivel más alto en seis años. Este resultado representa un incremento del 15% en comparación con el 2020 y un aumento del 2,6% respecto a 2019. Además, se observó un crecimiento en el número de MIPYMES que realizaron ventas al exterior, pasando de 7.240 en 2020 a 7.577 en 2021.

2.5 POSIBLES FORMAS DE INTERNACIONALIZACION DE LAS PYMES

La investigación de mercado es fundamental para que las PYMES puedan identificar a sus clientes potenciales en el extranjero. Este proceso implica un análisis detallado de las necesidades y preferencias de estos consumidores, así como el establecimiento de un contacto directo con ellos, lo que puede facilitar la adaptación de la oferta a las demandas del mercado internacional.

Un primer contacto puede darse a través de la participación en ferias y eventos internacionales se presenta como una estrategia eficaz para las PYMES, ya que permite generar contactos comerciales valiosos y exhibir productos o servicios ante un público objetivo. Estas actividades no solo aumentan la visibilidad de la empresa, sino que también ofrecen la oportunidad de interactuar directamente con posibles clientes y socios comerciales.

Sin bien lo anteriormente planteado es válido, no todos los emprendedores cuentan con la posibilidad de establecer negocios de la manera tradicional, por lo que cabe destacar la importancia de los mercados electrónicos, también conocidos como Marketplace, que se han convertido en una herramienta esencial para la exportación. Estos ofrecen la oportunidad de diversificar los destinos de venta a costos accesibles, lo que atrae cada vez más a las pequeñas y medianas empresas. En entornos altamente competitivos, estos mercados permiten a las empresas posicionarse en categorías donde tienen mayores posibilidades de éxito, facilitando además el análisis necesario para su entrada.

El establecimiento de canales de distribución es otro elemento clave en la estrategia de internacionalización de la PYME, por lo que una de las ventajas de las plataformas digitales es que permiten evaluar la viabilidad de una estrategia antes de implementarla, lo que representa una oportunidad valiosa para la toma de decisiones. Existen diversas plataformas de comercio electrónico, que van desde las más generales, como Amazon y Alibaba, hasta aquellas especializadas en nichos específicos, como alimentos, artículos deportivos o joyería. Los expertos destacan que es posible escalar un negocio en estas plataformas a medida que se adquiere experiencia. Además, se señala que los Marketplace tienden a ser más efectivos para productos que no generan una alta fidelidad del cliente,

ya que el consumo puede variar en función de factores como el precio o la aparición de nuevos modelos.

No obstante, es fundamental que las empresas evalúen su experiencia internacional y su nivel de madurez digital antes de seleccionar plataformas para su presencia en línea. Se puede destacar que plataformas de gran envergadura como Amazon y Alibaba son opciones recomendables debido a su amplia visibilidad y alcance global. Estas plataformas funcionan como vitrinas mundiales, lo que puede beneficiar significativamente a las PYMES que buscan expandir su mercado.

Sin embargo, las legislaciones aduaneras del siglo pasado se centraban en un modelo de operaciones de importación y exportación que abarcaba múltiples unidades de mercancía. En contraste, en los últimos 24 años, los avances tecnológicos en producción, comunicación, transporte y métodos de pago han transformado de manera significativa el panorama de los negocios internacionales. Esta evolución ha llevado a una mayor complejidad y dinamismo en las operaciones comerciales, lo que requiere una adaptación de las normativas aduaneras para abordar los nuevos desafíos y oportunidades que surgen en el comercio global.

El régimen Exporta Simple, establecido por el Ministerio de Producción de la Nación y la Administración Federal de Ingresos Públicos, busca abordar una necesidad insatisfecha en la legislación aduanera argentina. Este nuevo marco normativo está diseñado para facilitar la internacionalización de emprendedores que anteriormente enfrentaban barreras para exportar. Muchas de las PYMES no podían cumplir con las demandas del mercado exterior debido a la falta de herramientas adecuadas o a los altos costos asociados con los métodos de exportación tradicionales. Con la implementación de Exporta Simple, se espera que se reduzcan estas dificultades, permitiendo a más emprendedores participar en el comercio internacional de manera competitiva.

2.6 ANTECEDENTE DEL EXPORTA SIMPLE

A nivel nacional se puede encontrar como antecedente más inmediato del “Exporta Simple”, al Régimen Simplificado Opcional de Exportación reglamentado por el Decreto N° 855/97, el cual fue pionero en la Facilitación del Comercio, para las exportaciones realizadas principalmente entre fronteras y simplificando el proceso de declaración aduanera mediante trámites más sencillos. Buscando, como resultado, que se lograra una reducción significativa de los costos asociados a la operación de exportación.

El Régimen se ha diseñado para facilitar operaciones de menor cuantía (no excedan la suma de USD 70.000 en todas las operaciones mensuales efectuadas) para todo tipo de

bienes producidos en el país, siempre que sean nuevos y sin uso, y no se encuentren alcanzados por una prohibición, suspensión o limitación por cupos. Los sujetos con existencia visible o ideal, que se encuentren registradas como Exportador en la Dirección General de Aduanas (DGA) pueden optar por este régimen, quedando excluidas las empresas que prestan servicios postales, Courier y el correo oficial.

Una de las ventajas más destacadas de este régimen es que las PYMES pueden gestionar sus exportaciones sin necesidad de contratar a un despachante de aduana. Esto les permite transportar sus mercancías de manera autónoma hasta el punto de frontera, evitando la intervención de agentes de transporte aduanero o empresas de transporte internacional. Además, no es necesario contar con un transporte habilitado internacionalmente, lo que les permite utilizar sus propios medios de transporte. En conjunto, estas facilidades mejorarían las condiciones de operatividad y competitividad de las pequeñas empresas en el ámbito del comercio exterior.

Sin embargo, el proceso para solicitar el acogimiento al Régimen aun no proveía muchas facilidades puesto que requiere que el interesado se presente en las áreas de verificación de la Dirección General de Aduanas, llevando la mercadería y el sobre contenedor OM 2133 A, junto con la documentación necesaria. Esta documentación incluye la factura, el permiso de exportación simplificada y los certificados de autorizaciones pertinentes, así como cualquier otro documento que el Servicio Aduanero pueda requerir.

Una vez presentada la solicitud, se asignará un verificador que comprobará que el exportador esté habilitado y que la operación cumpla con los requisitos establecidos. Si alguna de estas condiciones no se cumple, la documentación será devuelta al interesado con las razones correspondientes. El verificador también se encargará de la apertura y verificación de los bultos en presencia del interesado. Si no hay objeciones, se procederá a registrar la destinación de exportación simplificada, firmando los documentos necesarios para continuar con el proceso, y emitiendo la autorización de retiro a través de la presentación de la declaración detallada.

Una sucesión de trámites algo complejos que, si bien ahorra en costos de despachante de aduana no en el tiempo requerido para acceder al beneficio, así como también no todos puede utilizar el régimen como es debido, ya que requiere un mínimo de conocimiento en el área de comercio exterior.

En el entorno regional como precedente del “Exporta Simple” en él se puede señalar, el Proyecto “Exportación por Envíos Postales para micro, pequeñas y medianas empresas MIPYMES”, conocido como “Exporta Fácil”, y puesto en marcha por el Ministerio de

Comunicaciones de Brasil en 1999. El cual, desde su creación, ha tenido como objetivo principal la disminución de la burocracia vinculada a las exportaciones, lo que permite a los emprendedores enviar sus productos a través de oficinas postales junto con una declaración aduanera simplificada. Este enfoque ha demostrado ser exitoso y ha servido como modelo para otros países de América Latina.

En 2004, el Exporta Fácil, fue reconocido como uno de los 31 proyectos estratégicos y prioritarios de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) y formó parte de la Agenda de Implementación Consensuada (AIC) de para el periodo 2005-2010.

Posteriormente, con la fundación del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) de la UNASUR en 2009, la Iniciativa IIRSA pasó a formar parte este como un foro técnico, y en 2011, el COSIPLAN amplió su enfoque, transformando el proyecto IIRSA “Exportaciones por Envíos Postales para MIPYMES” por “Integración Comercial por Envíos Postales para MIPYMES”, abarcando así ambos flujos de comercio exterior.

Además, el proyecto fue incorporado en el Plan de Acción Estratégico 2012-2022, lo que resalta su relevancia y continuidad en la agenda regional. El desarrollo del proyecto ha involucrado una amplia colaboración entre diversas instituciones públicas y privadas a nivel regional, así como en cada uno de los países participantes, lo que ha permitido llevar a cabo múltiples actividades en su marco.

Por otra parte, varios países de América Latina han tomado como referencia el modelo brasileño para crear sus propias iniciativas. Perú dio el primer paso con la implementación de Exporta Fácil en 2007. Le siguió Uruguay en 2009, y en 2010, Colombia también se sumó al programa. Ecuador se unió en 2011, mientras que Chile lo adoptó en 2015. Finalmente, Argentina presentó su versión, conocida como "Exporta Simple", en 2017.

2.7 EVOLUCION DEL EXPORTA SIMPLE

En Argentina durante el gobierno del presidente Mauricio Macri, el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio fue aprobado mediante la ley 27.373, buscando agilizar los procedimientos aduaneros y reducir los costos del comercio, lo que generó una serie de cambios que benefician directamente a las empresas exportadoras, especialmente a las PYMES.

Con este panorama, la Resolución Conjunta 4049/2017 marcó un avance significativo en la simplificación de los trámites de exportación para las PYMES en Argentina, puesto que creó el programa de “Exporta Simple”, y definición de los lineamientos generales del

régimen especificando los sujetos que pueden beneficiarse, los requisitos necesarios para acceder a este régimen y los procedimientos simplificados que deberán ser seguidos. Esto represento un paso importante hacia la promoción del comercio exterior y el apoyo a la competitividad de las empresas más pequeñas en el ámbito internacional.

En los primeros nueve meses el programa registro un total de 1350 operaciones de exportación realizadas por las 295 empresas de diversas provincias argentinas de las cuales 36 de estas empresas son nuevas exportadoras, lo que indica un crecimiento en la capacidad de las firmas argentinas para acceder a mercados internacionales.¹⁴

Sin embargo, el programa no se detuvo allí, ya que el Exporta Simple es una herramienta dinámica que mantiene un diálogo constante entre los usuarios y el Ministerio de Desarrollo Productivo con el propósito llevar a cabo una mejora continua en todo lo que sea factible y dar una respuesta a las propias demandas de los emprendedores. Esto ocasionó que, la Resolución Conjunta 4049/2017 fuera sustituida por la Resolución General 4458/19, la cual introdujo una serie de medidas de actualización del régimen, con el objetivo de optimizar la operativa y hacerla más ágil y sencilla para los beneficiarios. Esto permitirá que los propios usuarios puedan emitir sus facturas de venta, e incorporar nuevos operadores logísticos que ofrecerán una variedad de servicios en condiciones de competencia más favorables. Además, se enfatiza en la importancia de la digitalización, permitiendo a los exportadores realizar sus trámites de manera más ágil y eficiente a través de los sistemas informáticos de la AFIP.

Por otra parte, la Resolución General 4480/2019 aunque también busca simplificar procesos, lo hace con un énfasis en el cumplimiento de las obligaciones fiscales y aduaneras. Incorporando nuevas disposiciones sobre la emisión de facturas electrónicas y el cierre automático de permisos de embarque, así como procedimientos para rectificaciones en caso de errores en los datos declarados, estableciendo un plazo específico para la corrección. Al mismo tiempo, se exige que la factura para operaciones bajo el Régimen de Exportación Simplificada sea emitida antes de la oficialización de la destinación aduanera, incluyendo el valor FOB y el número de operación.

Por último, la Resolución 699/2021 tiene como objetivo principal reglamentar y actualizar el procedimiento para la inscripción y utilización del "Exporta Simple", establecido previamente por la Resolución General Conjunta 4.458/2019.

¹⁴ "Exporta Simple": casos de éxito y desafíos <https://www.cronista.com/pyme/negocios-pyme/Exporta-Simple-casos-de-exito-y-desafios-20180926-0001.html>

2.8 RÉGIMEN EXPORTA SIMPLE

El Exporta Simple es un Régimen de Exportación Simplificada que tiene como propósito facilitar las operaciones de exportación de menor cuantía, con fines comerciales, a través de determinados operadores logísticos.

La pandemia impulsó la cantidad de ventas del comercio electrónico, con lo cual muchas empresas utilizaron los servicios de Courier como una estrategia de supervivencia, lo que resalta la adaptabilidad de estas ante situaciones adversas. Estos puntos subrayan la relevancia de la eficiencia en los procesos aduaneros y la necesidad de las empresas de adaptarse a nuevas realidades para mantener su operatividad.

2.8.1 REQUISITOS DEL EXPORTA SIMPLE

Las empresas que deseen acceder al régimen deberán cumplir con lo siguiente: ¹⁵

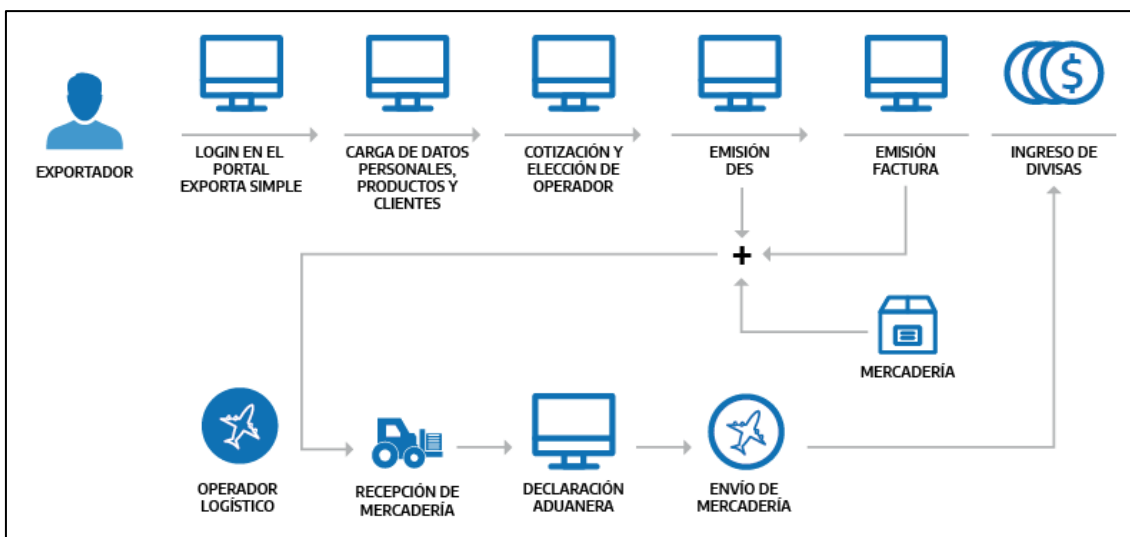
- a) Los sujetos beneficiarios deberán contar con: Clave Única de Identificación Tributaria (C.U.I.T.), Clave Fiscal con Nivel de Seguridad 3 como mínimo y deberá revestir el carácter de responsable inscripto en el impuesto al valor agregado o encontrarse adherido al Régimen Simplificado para Pequeños Contribuyentes (RS).
- b) El monto anual de facturación de estas exportaciones no podrá superar el valor FOB equivalente a 600.000 USD por sujeto.
- c) Cada operación individual no podrá superar el valor FOB de 15.000 USD por sujeto.
- d) Los bienes sujetos a exportación mediante el presente régimen no deberán estar alcanzados por prohibición, suspensión o cupo a la exportación.
- e) Los bienes a exportar no podrán ser aquellos sometidos a un tratamiento operativo específicamente normado para el control aduanero.

¹⁵ Resolución Conjunta-E 4049 / 2017
<https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/resoluci%C3%B3n-4049-2017-274803>
 Resolución General Conjunta 4458/2019
<https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/resoluci%C3%B3n-4458-2019-321987/texto>

2.8.2 PRECEDIMIENTOS PARA USO DEL RÉGIMEN EXPORTA SIMPLE

Antes de que una PYME argentina pueda maximizar los beneficios de Exporta Simple, es esencial que lleve a cabo una serie de etapas que son vitales para asegurar el éxito de sus operaciones y cumplir con los requisitos legales establecidos.

GRAFICO N° 2.1 PASO A PASO DEL USO DEL EXPORTA SIMPLE



Elaboración Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP) ¹⁶

En el gráfico se puede visualizar el paso a paso para usar el Régimen de Exporta Simple, y a partir del mismo se detallará de forma breve y concisa el procedimiento para acceder al beneficio. Para comenzar, es necesario registrar el servicio en la AFIP, por lo cual se debe acceder a www.afip.gob.ar y localizar el Administrador de Relaciones. Una vez allí se proceda adherirse al servicio en el ítem de la Secretaría de Comercio del Ministerio de Producción de la Nación y la opción “Servicios interactivos” y posteriormente “Exporta Simple”.

El usuario del régimen inicia su proceso accediendo al sitio web de Exporta Simple, que está bajo la supervisión de la Secretaría de Industria y Desarrollo Productivo. En esta plataforma, introduce sus datos personales, así como la información relacionada con los productos y los clientes, y posteriormente solicita una cotización para la operación que desea llevar a cabo. Tras seleccionar el Operador Logístico Exporta Simple (OLES) de su elección, el sistema genera un "Documento de Exportación Simplificada" (DES), el cual contiene detalles sobre la mercancía involucrada en la operación, los bultos y el operador elegido. Con este documento, el usuario del Régimen puede facturar la operación, utilizando las herramientas que proporciona la AFIP.

¹⁶ AFIP EXPORTA SIMPLE <https://www.afip.gob.ar/exportaSimple/procedimiento/procedimiento.asp>

Otro paso posterior de haber confirmado la contratación del operador seleccionado se deberá coordinar entre las partes los detalles del envío y confirmar el precio de la cotización. Es importante tener en cuenta que, dependiendo de la posición arancelaria y del país de destino de tu producto, el costo de envío podría incluir cargos adicionales.

Finalmente, una vez concluida la exportación el usuario deberá realizar el ingreso de las divisas según la normativa vigente y luego podrá realizar el cobro de los reintegros si correspondiere.

2.8.3 MODIFICACIONES EN EL PROCEDIMIENTO DEL EXPORTA SIMPLE

En el apartado anterior al comparar la versión anterior con el Exporta Simple versión 2.0, se puede observar que ambas contine los mismos requisitos para acceder al programa. Sin embargo, se pueden destacarse las siguientes modificaciones en algunos procedimientos:

a) Facturación: En la primera versión del régimen, la elaboración de la factura era realizada por el operador logístico en nombre del usuario del régimen. En esta nueva versión, la responsabilidad de emitir los comprobantes recae directamente en el usuario del régimen.

b) Documento de Exportación Simplificada: En la versión inicial, el portal generaba un documento conocido como factura proforma. En la segunda versión, este documento ha sido sustituido por el "Documento de Exportación Simplificada" (DES).

c) Operadores Logísticos: En la primera versión, los operadores logísticos del régimen eran exclusivamente prestadores CUSE. Con la segunda versión, se introdujo la figura del "Operador Logístico Exporta Simple", lo que permite la inclusión de un mayor número de operadores en el régimen.

d) Integración de Sistemas: En la versión anterior, el Portal Exporta Simple no contaba con comunicación con los sistemas de AFIP. En la versión 2, se ha implementado una integración entre ambos sistemas, lo que mejora el control del régimen, reduce la posibilidad de errores en la carga de información y facilita la comunicación de eventos relevantes a los usuarios, permitiendo el seguimiento de las operaciones desde la generación del DES hasta el cobro de los reintegros a través del Portal Exporta Simple.

e) Envío de mercadería: En la versión 2 las medidas de los bultos no deberán superen los 180 x 145 cm (alto por ancho), sin límites de profundidad. Mientras que en la anterior se permitía hasta 300 kg divididos en bultos de 100 kg cada uno, y los bultos no superaban los 97x95x95 cm (largo x ancho x profundidad)

Los cambios recientes en los procesos aduaneros han llevado a una simplificación significativa, lo que a su vez ha fortalecido la fiscalización y el control en las operaciones de comercio exterior.

2.9 OPERADOR LOGÍSTICO EXPORTA SIMPLE

En Argentina, el mercado de Courier era bastante limitado, pero durante la pandemia, la participación del comercio electrónico alcanzó el 30%, el Exporta Simple por su parte constituyó el 10% de los envíos en la industria. En 2021 Francisco Echepeleacu, gerente de Ventas de DHL subrayó que el perfil de los clientes de la empresa había cambiado significativamente, con un aumento notable en la participación de las PYMES, que en ese entonces representó más del 50% de las cuentas, un cambio que se esperaba que ocurriera en un plazo de 5 a 10 años, pero se ha acelerado debido a la pandemia.¹⁷

El proceso de salida de la mercadería bajo el Régimen Exporta Simple se llevará a cabo con la participación de operadores logísticos, los cuales deben estar inscriptos como "OLES" en los registros aduaneros especiales. Estos operadores deberán ofrecer cotizaciones en tiempo real a través del portal web de Exporta Simple y ser seleccionados por el usuario para llevar a cabo su operación de exportación,

Los Operadores Logísticos Exporta Simple (OLES) están compuestas por tres empresas internacionales: DHL, UPS y FedEx, junto con la empresa argentina RAICONET. Estas compañías brindan servicios logísticos de exportación. El primer servicio que ofrecen es el de puerta a puerta, que implica la recolección de la mercancía en las instalaciones del exportador (la "puerta") y su entrega final en el destino que el cliente haya indicado (otra "puerta"). El segundo servicio es el de puerta a aeropuerto, donde se encargan de recoger la mercancía en las instalaciones del exportador y llevarla al aeropuerto de destino. A partir de ese momento, la responsabilidad de la entrega final al destinatario recae en el importador o en otro operador logístico local.

Los OLES desempeñan funciones cruciales en el proceso de exportación. En primer lugar, se encargan de la recolección de la mercadería, retirándola del lugar indicado por el exportador, que puede ser una fábrica, un depósito o un domicilio particular. Posteriormente, realizan la clasificación y el embalaje de la mercadería, asegurándose de cumplir con los requisitos de transporte y las regulaciones aduaneras.

¹⁷ Exporta simple: una herramienta clave para que los emprendedores puedan vender sus productos en el exterior <https://www.lanacion.com.ar/economia/comercio-exterior/exporta-facil-una-herramienta-clave-para-que-los-emprendedores-puedan-vender-sus-productos-en-el-nid25112021/>

Además, los OLES son responsables de efectuar y registrar la operación de comercio exterior por su cuenta y orden, a través de un despachante de aduana, gestionando los trámites necesarios para que la mercadería pueda salir del país sin inconvenientes.

En cuanto al transporte, contratan los medios adecuados para trasladar la mercadería hasta su destino final, ya sea por vía aérea, marítima o terrestre. Durante todo este proceso, realizan un seguimiento constante de la mercadería, manteniendo informado al exportador sobre el estado del envío. Finalmente, se encargan de la entrega de la mercadería al destinatario final en el país de destino, completando así el ciclo de exportación.

Cabe advertir que el incumplimiento de los requisitos establecidos en este régimen implica la responsabilidad tanto del OLES como del beneficiario, en relación con la imposición de las sanciones pertinentes por las infracciones y/o delitos que se realicen conforme a lo estipulado por las normativas actuales.

2.10 EXPOPRTACIONES REALIZADAS A TRAVES DEL REGIMEN EXPORTA SIMPLE

El programa implementado por la Secretaría de Comercio demostró números positivos en sus primeros nueve meses de implementación, con un total de 1350 operaciones realizadas, que involucro a 295 empresas de diversas provincias argentinas, incluyendo Buenos Aires, Córdoba, Mendoza, Entre Ríos, Jujuy, Chubut, Corrientes y Tucumán. Es notable que el 70% de estas empresas están registradas como PYMES, lo que resalta la importancia del programa para el sector.¹⁸

¹⁸ "Exporta Simple": casos de éxito y desafíos <https://www.cronista.com/pyme/negocios-pyme/Exporta-Simple-casos-de-exito-y-desafios-20180926-0001.html>

**GRAFICO N° 2.2 PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTADOS A TRAVÉS
DEL EXPORTA SIMPLE**



Fuente Elaboración Ministerio de Desarrollo Productivo

La imagen presenta una lista variada de productos exportados, entre los artículos destacados se encuentran monturas de cuero, trucos de magia, accesorios de cuero y kayaks desarmables, lo que indica una mezcla de productos artesanales y recreativos.

Además, se incluyen elementos como bicicletas para rehabilitación y accesorios de instrumentos musicales, lo que sugiere un enfoque en la salud y la cultura. También se destacan obras de arte, tablas de surf y joyas de plata, reflejando la riqueza cultural y artística de la región.

Por último, la lista abarca productos como libros, calzado, instrumentos de medicina y partes de motores, lo que demuestra la presencia de industrias tecnológicas y de salud en el comercio. En conjunto, estos productos evidencian un amplio rango de sectores involucrados en la exportación, desde la artesanía hasta la tecnología.

**TABLA N°2.1 PRINCIPALES DESTINOS EXPORTADOS A TRAVES DEL
EXPORTA SIMPLE ENTRE 2017 A 2019**

Puesto	Destino	Valor en USD 2017	Valor en USD 2018	Valor en USD 2019
1	Estados Unidos	134.556	2.263.494	2.623.388
2	Chile	41.713	516.777	437.581
3	Uruguay	20.606	369.604	505.162
4	España	38.427	326.561	418.477
5	Perú	18.124	324.118	320.604
6	México	10.370	337.757	304.458
7	Francia	20.435	274.419	187.689
8	Paraguay	7.898	217.795	244.922
9	Bolivia	4.307	166.968	288.254
10	Reino Unido	12.572	248.672	164.463

Fuente Revista Conexiones Universidad de la Cuenca de la Plata¹⁹

La tabla analizada revela las tendencias de exportación mediante el método de exporta simple entre 2017 y 2019, destacando el crecimiento significativo en los valores de exportación hacia diversos destinos. Estados Unidos se posiciona como el principal receptor, con un notable incremento en el valor de exportaciones, que pasa de 134.556 USD en 2017 a 2.623.388 USD en 2019. Este aumento resalta la importancia del mercado estadounidense para las exportaciones de las PYMES argentinas.

Chile se sitúa en segundo lugar, mostrando un crecimiento considerable en sus importaciones, que aumentan de 41.713 USD en 2017 a 437.581 USD en 2019. Uruguay también presenta un aumento significativo como destino elegido, con exportaciones creciendo de 20.606 USD en 2017 a 505.162 USD en 2019, lo que indica una buena recepción de las exportaciones.

Por otro lado, Perú experimenta un crecimiento más moderado, con un incremento de 18.124 USD en 2017 a 241.299 USD en 2019. México, aunque mantiene un valor cercano a los 300 mil USD entre 2018 y 2019, muestra una ligera disminución, pasando de 337.757 USD en 2018 a 304.458 USD en 2019. Finalmente, los valores de exportación

¹⁹ Revista Conexiones <http://ojs.ucp.edu.ar/index.php/conexiones/article/download/716/541/1137>

hacia Francia y Reino Unido son más bajos, alcanzando 187.689 USD y 164.463 USD respectivamente en 2019.

**TABLA N°2.2 PRINCIPALES PROVINCIAS EXPORTADORAS A TRAVES
DEL EXPORTA SIMPLE ENTRE 2017 A 2019**

Puesto	Provincias	Valor en USD 2017	Valor en USD 2018	Valor en USD 2019
1	Buenos Aires	157.904	3.703.717	3.645.465
2	Ciudad Autónoma de Buenos Aires	275.099	2.938.883	3.394.304
3	Santa Fe	4.120	353.847	259.463
4	Córdoba	4.540	246.412	190.200
5	Mendoza	4.330	115.332	126.599
6	Chubut	0	24.557	133.350
7	Rio Negro	0	9.390	24.326
8	San Juan	0	434	22.205
9	Tucumán	0	15.705	5.150
10	Entre Ríos	0	7.177	12.222

Fuente Revista Conexiones Universidad de la Cuenca de la Plata²⁰

El análisis de las exportaciones entre 2017 y 2019 revela que Buenos Aires lidera el ranking con un notable aumento en su valor de exportaciones, pasando de 157,904 USD en 2017 a 3.645.465 USD en 2019. La Ciudad Autónoma de Buenos Aires también muestra un crecimiento significativo, alcanzando 3.394.304 USD en 2019 desde 275.099 USD en 2017.

Por otro lado, Santa Fe, a pesar de iniciar con cifras bajas, experimenta un incremento en 2018, aunque sus exportaciones caen a 259.463 USD en 2019. Córdoba, en contraste, presenta una disminución considerable, con exportaciones que bajan de 246.412 USD en 2018 a 190.200 USD en 2019. Mendoza, sin embargo, muestra un crecimiento positivo, aumentando de 4.310 USD en 2017 a 22.205 USD en 2019.

Las provincias de Chubut y Río Negro mantienen cifras más bajas, con Chubut mostrando un leve avance en 2018 pero aún por debajo de las principales provincias. San Juan y Tucumán también reportan exportaciones modestas, con 434 USD y 15.705 USD respectivamente en 2019.

²⁰ Revista Conexiones <http://ojs.ucp.edu.ar/index.php/conexiones/article/download/716/541/1137>

Por último, según un informe realizado por el Ministerio de Desarrollo Productivo en 2021, el monto total exportado asciendo a 69.070.090 USD, lo que indica un volumen significativo de transacciones en el ámbito exportador, y se realizaron un total de 24.294 operaciones, lo que refleja una actividad constante y dinámica en el sector. La participación de 3.480 usuarios sugiere un ecosistema amplio y diverso de exportadores. Se destaca la incorporación de 1.385 nuevos exportadores, lo que puede ser un indicativo de un crecimiento en la competitividad y la diversificación del mercado. Los productos exportados alcanzan un total de 2.282, lo que evidencia una variedad considerable en la oferta exportable. Además, se registraron 123 destinos, lo que resalta la capacidad de los exportadores para acceder a múltiples mercados internacionales.

El monto promedio de las exportaciones es de 3.000 USD, lo que proporciona una perspectiva sobre el valor de las transacciones individuales. En conjunto, estos datos reflejan una actividad exportadora fuerte, caracterizada por un alto volumen de operaciones, una creciente base de exportadores y una diversificación notable en productos y destinos.

2.11 BENEFICIOS DEL EXPORTA SIMPLE

La simplificación de trámites administrativos es un aspecto clave del programa Exporta Simple, al reducir la burocracia al permitir que las empresas gestionen sus exportaciones a través de una plataforma en línea, eliminando la necesidad de intermediarios como despachantes de aduana.

Por su parte, la declaración de exportaciones se realiza directamente en la plataforma, lo que minimiza la cantidad de documentación y los trámites presenciales, acelerando así el proceso. Esta característica es especialmente ventajosa para las PYMES, que a menudo no cuentan con personal especializado en comercio exterior.

Los criterios del programa son claros y uniformes para todas las operaciones, lo que ayuda a evitar interpretaciones subjetivas y reduce las demoras en los trámites. Conjuntamente se permite la exportación de una gran variedad de mercaderías y volúmenes reducidos de productos, lo que contribuye a un entorno más eficiente y accesible para las empresas que buscan expandir sus actividades en el mercado internacional.

Otro incentivo proveniente de la parte fiscal para utilizar el régimen es que las PYMES se beneficiarán del cobro de estímulos a las exportaciones y una tasa de cero por ciento (0%) en la alícuota del derecho de exportación (D.E.) para las operaciones que se tramiten en la plataforma, tendrán un plazo de 365 días para hacer efectivo el ingreso y liquidación de divisas.

La colaboración con un Operador Logístico Exporta Simple provee una gestión integral de todos los trámites aduaneros y logísticos, facilitando así el proceso de exportación para las PYMES, puesto los OLES poseen la experiencia y el conocimiento requeridos para manejar las exportaciones de manera efectiva. Además, cuentan con una extensa red de contactos en el ámbito logístico, lo que les permite ofrecer tarifas competitivas y servicios de alta calidad, y sus plataformas ofrecen la posibilidad de realizar un seguimiento en línea de los envíos, lo que proporciona una mayor transparencia al proceso.

Esta solución logística disminuye significativamente los costos de una exportación tradicional al eliminar altas comisiones bancarias, gastos administrativos y gastos de intermediarios, derechos de exportación y tasas por servicios aduaneros, generando como resultado, que las PYMES pueden mejorar sus márgenes de ganancia, lo que representa una ventaja competitiva en el mercado internacional.

Adicionalmente, el Exporta Simple está diseñado para facilitar la entrada de las PYMES en mercados internacionales, permitiendo que estas empresas amplíen sus ventas más allá de las fronteras nacionales sin requerir grandes inversiones, y contribuye a una mayor competitividad mejorando tanto los precios como la calidad de los productos ofrecidos. Este programa se enfoca en apoyar a exportadores nuevos que buscan establecerse en mercados de América Latina, Europa, Estados Unidos y otros destinos internacionales. Además, el programa se adapta a las tendencias actuales del comercio global, promoviendo el uso de plataformas de comercio electrónico. Esto permite a las PYMES aprovechar las oportunidades que ofrecen las ventas en línea, facilitando el acceso a consumidores internacionales y aumentando así las posibilidades de diversificación de sus mercados.

2.12 DESAFIOS DEL EXPORTA SIMPLE

La falta de información y capacitación en las Pequeñas y Medianas Empresas (PYMES) es un desafío significativo. En primer lugar, se observa un conocimiento limitado sobre las oportunidades que ofrece el programa, así como los requisitos necesarios para acceder a él. Esto indica una necesidad urgente de mejorar la comunicación y la difusión de información relevante para estas empresas. Además, la capacitación en comercio exterior es insuficiente, especialmente en regiones alejadas de los grandes centros urbanos. En segundo lugar, preocupa en gran medida la ineficiencia de estas empresas a la hora de adquirir información sobre la demanda, analizar mercados internacionales y formular correctas estrategias de inserción de estos. Esto les impide identificar oportunidades adecuadas para sus productos, y limita su capacidad para competir en el ámbito

internacional. Por lo cual es fundamental desarrollar programas de capacitación más accesibles y adaptados a las necesidades específicas de estas empresas, con el fin de fomentar su crecimiento y desarrollo en el ámbito internacional.

El programa de Exporta Simple puede funcionar de forma efectiva en Argentina, pero en el país de destino según su reglamentación esta operación de exportación puede no tener su homólogo de Importa Simple por lo cual requerirá que el importador siga los complejos y costosos procedimientos de una importación tradicional, lo que representara una barrera importante y descanteará al comprador de establecer relaciones duraderas con los emprendedores argentinos por más buenos que sean sus productos.

Cabe resalta que, en el mercado internacional, al intentar cumplir con sus altos estándares de calidad necesarios para la exportación a determinados nichos por parte de estas empresas, la obtención de certificaciones específicas tales como ISO, Kosher o Halal requieren un proceso costoso y complicado. Este desafío es especialmente pronunciado para aquellas empresas que carecen de experiencia previa en comercio exterior, lo que puede limitar sus oportunidades de expansión en el mercado global.

Si bien el programa permite una amplia diversificación de productos presenta ciertas limitaciones que afectan su efectividad. En primer lugar, se observa un énfasis en sectores específicos, lo que significa que algunos sectores con potencial exportador no reciben la atención necesaria. Esto puede limitar las oportunidades de crecimiento y desarrollo en áreas que podrían beneficiarse de una mayor inversión y apoyo. Además, los productos que requieren certificaciones fitosanitarias o que están sujetos a trámites más complejos enfrentan barreras significativas dentro del programa. Estas dificultades pueden desincentivar a los productores a participar, lo que a su vez puede restringir la variedad de productos disponibles para la exportación y limitar el alcance del programa en su conjunto.

El acceso al financiamiento en dólares para cubrir las tarifas de los fletes es un desafío crucial para las PYMES argentinas, a pesar de que se han simplificado los trámites administrativos. Además, la falta de garantías de cobro de las operaciones de exportación representa un obstáculo significativo, especialmente para aquellas empresas que buscan ingresar a nuevos mercados. Estos factores limitan el crecimiento y la competitividad de las PYMES en el contexto económico actual.

La logística y los costos de transporte en Argentina presentan barreras significativas que afectan la competitividad de los productos en el mercado. En primer lugar, el único puesto de control aduanero del Exporta Simple se encuentra ubicado en Ezeiza, lo que demuestra

una falta de consideración de las regiones del interior en un país federal, esto incrementa los costos logísticos, lo que a su vez limita la capacidad de las empresas para competir eficazmente. Además, los costos de transporte, tanto a nivel interno como internacional, son elevados, lo que impacta negativamente en los márgenes de ganancia de muchas PYMES. Estos factores combinados subrayan la necesidad de mejorar extender la red de controles aduaneros y aumentar la oferta de operadores logísticos con la finalidad de reducir los costos de transporte para fomentar un entorno más competitivo para las empresas argentinas.

No obstante, un elemento que requiere atención es el costo de los envíos, el cual, según diversos usuarios, no presenta una mejora significativa en comparación con las tarifas disponibles fuera de la plataforma Exporta Simple. En numerosas ocasiones, estos costos son considerados excesivos e incluso absurdos. Por ejemplo, el envío de indumentaria a Chile, con un peso de 15 kilos y un volumen inferior a 1 metro cúbico, fue cotizado en Exporta Simple entre US\$ 1200 y US\$ 1500; mientras que un pasaje de ida y vuelta en clase ejecutiva tiene un costo inferior a US\$ 900.

En otro ámbito, se encuentra la discusión acerca de la gestión del aumento en el tráfico de mercancías que se envían como paquetes postales o a través de regímenes aduaneros simplificados. Es importante tener en cuenta que los límites permitidos difieren entre países. Así, un paquete puede ser despachado desde un país bajo un régimen como Exporta Fácil, pero al llegar a su destino, puede requerir la intervención de un importador autorizado y un agente de aduanas que gestione la solicitud de destinación para consumo. Es fundamental que esta nueva medida en el ámbito aduanero venga acompañada de cambios en la normativa cambiaria. Actualmente, se exige que las exportaciones se realicen a través de entidades financieras y que las divisas se liquiden en el Mercado Único y Libre de Cambios. En la actualidad, los métodos de pago han evolucionado hacia el uso de tarjetas de crédito, billeteras digitales y criptomonedas. Ignorar estas opciones podría poner en riesgo la efectividad del régimen establecido.

Para terminar de plantear los desafíos que enfrentan las PYMES exportadoras, no se debe dejar de lado la inestabilidad macroeconómica Argentina, la cual se manifiesta a través de la devaluación del tipo de cambio y la alta inflación, lo que genera un entorno de incertidumbre que complica la planificación a largo plazo. Esta situación se ve agravada por los constantes cambios en las políticas públicas, que pueden impactar negativamente en la competitividad de las exportaciones del país.

2.13 PERSPECTIVA DEL EXPORTA SIMPLE

El siguiente apartado de la investigación se procederá a detallar algunos testimonios de empresas que utilizaron el Exporta Simple en ambas versiones, y brindaron tanto sus experiencias como opiniones a diarios de noticias.

a) Bazar de Magia: El testimonio ofrecido al diario La Nación por Martín Pacheco quien fue uno de los pioneros en el servicio de exportación, destaca los beneficios de la plataforma Exporta Simple para pequeños exportadores, que incluyen la eliminación de costos asociados a despachantes de aduana y la exclusión de retenciones.

Bazar de Magia, la empresa de Pacheco, ofrece más de 300 productos de magia fabricados en Argentina, distribuidos a través de alianzas con mayoristas en Estados Unidos, Europa y Japón. Exporta Simple facilitó su acceso a mercados más pequeños y pedidos personalizados, ampliando así su alcance global.

La empresa lleva casi 30 años en el mercado, pero subrayó que no podía lograr una operación de exportación debía a que sus volúmenes de envíos eran pequeños y los costos rondaban alrededor de los 1.000 USD algo nada redituable para una PYME.

A lo largo de su trayectoria, observa que mientras otros países adoptaron herramientas de exportación en los años 90, Argentina tardó en implementar una versión propia. Además, resalta la importancia del correo nacional, sugiriendo que podría ser un aliado para reducir costos logísticos y potenciar las pequeñas exportaciones, similar al papel que desempeñó Mercado Libre durante la pandemia.

b) Old Polo Factory: Leonardo Bregante para el diario El Cronista le explicó que en 2017 cerrar su fábrica textil y de cueros debido a la caída de la demanda y un aumento de las importaciones, pero encontró una nueva oportunidad en la producción de cinturones bordados a mano, logrando establecer relaciones comerciales con marcas en Francia e Inglaterra, así como operaciones esporádicas en otros países.

También resalta las ventajas de utilizar el programa Exporta Simple para la exportación de productos, especialmente para aquellos que están comenzando en el comercio internacional. Este sistema permite superar las limitaciones impuestas por el uso de Courier, que anteriormente restringían los envíos a un máximo de 1,000 dólares y 50 kilos, lo que obligaba a realizar múltiples envíos para completar un pedido.

Contrariamente a los beneficios que ofrece Exporta Simple, Bregante expresa su preocupación por la presión fiscal y los cambios en las regulaciones que afectan la rentabilidad de su negocio, debido a que, tras dos años de negociaciones, logró un cliente en Inglaterra, pero se encontró con nuevas retenciones que impactaron su operación.

Además, criticó la falta de devolución del IVA y la demora en los reintegros a la exportación, lo que podría obstaculizar el crecimiento de su empresa en un futuro, sin embargo, a pesar de los desafíos, el sistema le ha permitido crecer y seguir siendo competitivo en el sector.

c) Bambú: otro aporte al diario El Cronista fue el de Héctor Pablo director de la firma especializada en instrumentos musicales de viento, ha experimentado un cambio significativo en su dinámica comercial desde que comenzó a trabajar con "Exporta Simple" en enero de 2018. Este nuevo enfoque les ha permitido colaborar con distribuidores más grandes, ofrecer precios más competitivos por volumen, reducir costos de flete y declarar el total de las ventas de manera más eficiente. Para el envío de muestras, la empresa continúa utilizando servicios de Courier.

Bambú se introdujo en el mercado internacional con un producto innovador: una abrazadera hecha de hilo, un material inédito en este tipo de instrumentos. Este lanzamiento generó una rápida demanda en el exterior. Sin embargo, a medida que la empresa creció y comenzó a despachar cajas de 80 kilos, el uso de Courier se volvió problemático. Hasta la fecha de la nota, Bambú realizó alrededor de 20 operaciones con "Exporta Simple" y ha logrado vender sus instrumentos en más de 15 países. No obstante, Trillo señala que el tiempo de entrega se duplicó en comparación con el envío por Courier, aunque el servicio sigue siendo más rápido que los métodos tradicionales.

d) Pump Control: Paola Yapura destacó al diario La Nación la importancia de la plataforma Exporta Simple en las operaciones de exportación de la empresa en la cual es responsable de Comercio Exterior, puesto que, desde su lanzamiento, ha realizado más de 80 envíos, utilizando los servicios de los tres Courier más reconocidos, con resultados positivos.

La empresa hace más de 25 años se dedica al diseño y la fabricación de equipos de medición y control de combustibles, y explica que el Exporta Simple facilita la reposición de piezas y repuestos, y envió de muestras pagas a distintos países del mundo. Cabe destacar que, a pesar de ser una empresa pequeña a nivel global, su tecnología ha sido adoptada por compañías líderes, lo que les permite acceder a mercados lejanos como Rusia e India.

En 2020, las operaciones pequeñas representaron el 25% del total de ventas de la empresa, aunque este porcentaje había alcanzado el 50% antes de la pandemia, lo que indica un impacto significativo del contexto global en sus actividades comerciales. A pesar de estos desafíos, en el último año, el 30% de los envíos internacionales de Pump Control se

realizaron a través de la plataforma, lo que refleja una adaptación y un aprovechamiento de las herramientas digitales en el comercio exterior.

En cuanto al funcionamiento de Exporta Simple, se destacan mejoras en el proceso de facturación. Anteriormente, si la factura estaba a nombre del Courier, las empresas enfrentaban dificultades para emitir pagos a otra razón social. Sin embargo, con el nuevo sistema, al emitirse la factura a nombre del exportador, se simplifica la operación, eliminando la necesidad de duplicar información para el cobro. Esto representa un avance significativo en la eficiencia de las transacciones comerciales internacionales.

e) Harapos Reales: Julieta Deaño relato a LA Nación, que fundó la marca en 2009 tras conocer a una artesana en Palermo Soho. La empresa se especializa en la exportación de prendas elaboradas por productores del norte argentino, quienes cuidan de sus llamas y utilizan técnicas de teñido natural. Este enfoque artesanal y sostenible le permitió que sus productos sean bien recibidos en mercados internacionales como Japón, Suiza, Polonia, Australia, Francia y Estados Unidos.

A pesar de los desafíos que presentó la pandemia, Deaño destaca que el negocio se ha consolidado, con algunos mercados manteniéndose estables y otros ofreciendo nuevas oportunidades. La estrategia de exportación se basa en envíos de producciones limitadas, lo que se facilita gracias a la plataforma Exporta Simple, que permite entregas parciales y reduce costos en comparación con el régimen general de exportación.

Sin embargo, Deaño también señala un problema en la nueva versión de Exporta Simple, que comenzó el 1º de noviembre. Aunque el sistema tiene buenas intenciones, el hecho de que el Certificado de Origen sea emitido por el Courier puede generar inconvenientes, ya que en algunas facturas aparece el operador logístico como exportador, lo que es rechazado en ciertos países. Para solucionar esto, sugiere que los pequeños exportadores realicen los trámites necesarios para emitir el certificado por su cuenta.

Como un aporte adicional en este apartado se incluirá una entrevista realizada a Yanina Lojo consultora de comercio exterior, la cual proporciona una visión detallada sobre el Régimen Exporta Simple y su impacto en la internacionalización de las pequeñas y medianas empresas (PYMES) argentinas. Lojo destaca que, aunque este régimen es una herramienta valiosa, su uso es limitado debido a la falta de difusión y conocimiento entre las empresas. Para aquellas que no cuentan con un departamento de comercio exterior, el régimen facilita la exportación al ofrecer herramientas como una calculadora de precios FOB y la posibilidad de gestionar toda la documentación necesaria desde una plataforma accesible.

Los factores que influyen en la decisión de las PYMES de utilizar este régimen incluyen la falta de experiencia y la simplicidad del sistema, que solo requiere una clave fiscal de nivel 3 para acceder. Sin embargo, los desafíos principales son la falta de información y la percepción de que el proceso es complicado, lo que puede desincentivar a los emprendedores a explorar oportunidades de exportación. A pesar de que el sistema es fácil de usar, la elaboración de documentación y la comprensión de la cotización de servicios logísticos pueden ser obstáculos significativos.

Lojo menciona que, desde la implementación del régimen en 2017, ha habido una disminución en su uso, lo que sugiere que la falta de promoción ha afectado su efectividad. Aunque el régimen es adecuado para PYMES que inician su camino en la exportación, no es el más apropiado para aquellas que manejan grandes volúmenes de productos, que deben optar por regímenes de exportación más generales.

Para medir el éxito del Régimen Exporta Simple, se proponen indicadores como el número de pedidos recibidos y entregados, el tiempo de tránsito y la tasa de entregas sin daños. A pesar de que muchas empresas aún no conocen el régimen, Lojo señala que ha permitido a algunas realizar su primera venta al exterior, lo que representa un avance significativo en su competitividad internacional.

Finalmente, se sugieren cambios para mejorar el régimen, como proporcionar más información sobre costos locales en el destino y añadir un componente cambiario que ayude a las empresas a cumplir con los requisitos de ingreso y liquidación de divisas. Estos ajustes podrían facilitar una mejor comprensión y uso del régimen por parte de las PYMES.

2.14 CONCLUSION

La investigación de mercado y la utilización de plataformas digitales son esenciales para que las PYMES puedan identificar y acceder a clientes internacionales, facilitando su internacionalización. Además, la implementación de marcos normativos como el régimen Exporta Simple busca eliminar barreras y fomentar la participación de emprendedores en el comercio global.

El "Exporta Simple" en Argentina se presenta como una evolución del Régimen Simplificado Opcional de Exportación, diseñado para facilitar las exportaciones de pequeñas y medianas empresas al reducir costos y simplificar trámites, aunque aún enfrenta desafíos en términos de burocracia y accesibilidad. Este régimen, inspirado en modelos exitosos de otros países de América Latina, busca mejorar la competitividad de las PYMES en el comercio exterior, aunque su implementación requiere un conocimiento básico del proceso aduanero.

El régimen de Exporta Simple establece requisitos específicos para las empresas que deseen participar, así como procedimientos detallados que deben seguir para maximizar sus beneficios. Las modificaciones introducidas en la versión 2.0 del programa han simplificado los procesos y mejorado la fiscalización, facilitando así el acceso y la gestión de las exportaciones para las pequeñas y medianas empresas.

La pandemia ha transformado el mercado de exportación en Argentina, acelerando la participación de las PYMES y destacando la importancia de los Operadores Logísticos Exporta Simple (OLES) en el proceso de exportación, quienes facilitan la recolección, clasificación y entrega de mercancías, asegurando el cumplimiento de las normativas aduaneras. Este cambio no solo ha modernizado el sector, sino que también ha creado nuevas oportunidades para el comercio electrónico en el país.

El programa de exportaciones implementado por la Secretaría de Comercio ha mostrado un crecimiento significativo en sus primeros meses, destacando la participación de PYMES y una amplia variedad de productos exportados, lo que resalta la importancia de este régimen para el desarrollo económico de Argentina. Además, el aumento en los valores de exportación hacia mercados clave como Estados Unidos y Chile indica una tendencia positiva en la competitividad y diversificación del sector exportador argentino. Los testimonios de diversas empresas que han utilizado la plataforma Exporta Simple destacan su papel crucial en la facilitación de exportaciones para pequeñas y medianas empresas en Argentina, al eliminar costos y simplificar procesos. Sin embargo, también

se evidencian preocupaciones sobre la presión fiscal y las regulaciones cambiantes que podrían afectar la rentabilidad y el crecimiento futuro de estas empresas.

La simplificación de trámites administrativos a través del programa Exporta Simple representa una herramienta fundamental para las PYMES, ya que les permite gestionar sus exportaciones de manera más eficiente y accesible, reduciendo costos y facilitando su entrada en mercados internacionales. Este enfoque no solo mejora la competitividad de las empresas, sino que también promueve el uso de plataformas digitales en el comercio global.

La presente investigación pudo comprobar que el Régimen de Exporta Simple ha tenido un impacto positivo en el proceso de internacionalización de las PYMES argentinas durante el periodo 2017 al 2021, facilitando su acceso al mercado internacional y reduciendo los costos asociados a las exportaciones. Sin embargo, la falta de información y capacitación en las PYMES argentinas, junto con las barreras logísticas y financieras, limita su capacidad para competir en el mercado internacional y aprovechar las oportunidades de exportación. Por lo cual es esencial implementar programas de apoyo más accesibles y adaptados a sus necesidades para fomentar su crecimiento y desarrollo en un entorno económico desafiante.

2.15 BIBLIOGRAFIA

- ¿Qué es una MiPyME? (s.f.). Obtenido de Argentina.gob.ar:
<https://www.argentina.gob.ar/produccion/registrar-una-pyme/que-es-una-pyme>
- AFIP. (1999). *Resolución General N° 631/99*. Obtenido de Argentina.gob.ar:
<https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/resoluci%C3%B3n-631-1999-58778/texto>
- AFIP. (2017). *Resolución General Conjunta N° 4.049*. Obtenido de Argentina.gob.ar:
<https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/resoluci%C3%B3n-725-2017-279882/texto>
- AFIP. (2019). *Resolución General 4480/19*. Obtenido de Argentina.gob.ar:
<https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/resoluci%C3%B3n-4480-2019-323063/texto>
- AFIP. (2019). *Resolución General Conjunta N° 4458/19*. Obtenido de Argentina.gob.ar:
<https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/resoluci%C3%B3n-4458-2019-321987/actualizacion>
- AFIP. (2024). *Régimen Simplificado Opcional de Exportación*. Obtenido de Consultas Frecuentes:
https://servicioscf.afip.gob.ar/publico/abc/ABCpaso2.aspx?id_nivel1=556&id_nivel2=892&id_nivel3=1912&p=R%C3%A9gimen%20Simplificado%20Opcional%20de%20Exportaci%C3%B3n
- Belacín, M., & Arnoletto, M. (2019). *Panorama de las empresas en Argentina*. Obtenido de Secretaría de la Transformación Productiva:
<https://biblioteca.produccion.gob.ar/document/download/535>
- Caballero, G. A., & Cavusgil, S. T. (2005). *Una taxonomía de empresas nacidas globales*. *MIR: Revista de Gestión Internacional*. Obtenido de Springer:
https://www.researchgate.net/publication/284105759_A_taxonomy_of_born-global_firms
- Donato, N. (2018). *"Exporta Simple": casos de éxito y desafíos*. Obtenido de El Cronista:
<https://www.cronista.com/pyme/negocios-pyme/Exporta-Simple-casos-de-exito-y-desafios-20180926-0001.html>
- Ehuletche, A. B. (2021). *Exporta simple: una herramienta clave para que los emprendedores puedan vender sus productos en el exterior*. Obtenido de LA NACION:

<https://www.lanacion.com.ar/economia/comercio-exterior/exporta-facil-una-herramienta-clave-para-que-los-emprendedores-puedan-vender-sus-productos-en-el-nid25112021/>

Exporta Simple. (s.f.). Obtenido de AFIP Consultas Frecuentes: https://servicioscf.afip.gob.ar/publico/abc/ABCpaso2.aspx?id_nivel1=556&id_nivel2=892&id_nivel3=2447&p=Exporta%20Simple

Fadda, G. (2016). *Ventajas del Régimen Simplificado Opcional de Exportación*. Obtenido de Factor: <https://comercioyjusticia.info/factor/ventajas-del-regimen-simplificado-opcional-de-exportacion/>

Knight, G. A., & Cavusgil, S. T. (2005). *Una taxonomía de empresas nacidas globales*. Obtenido de MIR: Revista de Gestión Internacional: https://www.researchgate.net/publication/284105759_A_taxonomy_of_born-global_firms

Leiva, G. B., & León-Darder, F. (2008). *Las Born Global: Empresas de Acelerada Internacionalización*. Obtenido de ResearchGate: https://www.researchgate.net/publication/43950286_Las_Born_Global_Empresas_de_Acelerada_Internacionalizacion

NACIONAL, P. E. (1997). *Decreto 855/97*. Obtenido de Argentina.gob.ar: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-855-1997-45445/actualizacion>

Origlia, G. (2019). *Marketplaces. Las PYMES exploran el e-commerce para exportar*. Obtenido de La Nación: <https://www.lanacion.com.ar/economia/comercio-exterior/marketplaces-las-PYMES-exploran-el-e-commerce-para-exportar-nid2266411/>

Palmieri, F. G. (2018). *Facilitación del Comercio. Exporta Simple: Una evaluación preliminar*. Obtenido de Camara de Exportadores de la Republica Argentina: https://www.pcram.net/pdf/exportasimple_cera.pdf

Perduca, C. A. (2019). *EXPORTA SIMPLE 2019*. Obtenido de Revista Conexiones - Universidad de la Cuenca de la Plata: <http://ojs.ucp.edu.ar/index.php/conexiones/article/download/716/541/1137>

Preguntas frecuentes Exporta Simple. (s.f.). Obtenido de Argentina.gob.ar: <https://www.argentina.gob.ar/exportasimple/preguntasfrecuentes>

Producción, S. d. (2022). *Las exportaciones de las MiPYMES alcanzaron en 2021 los US\$10.800 millones, el máximo nivel en 6 años*. Obtenido de Argentina.gob.ar:

<https://www.argentina.gob.ar/noticias/las-exportaciones-de-las-miPYMES-alcanzaron-en-2021-los-us10800-millones-el-maximo-nivel-en>

Productivo, M. D. (2021). *Exporta Simple*. Obtenido de https://cdn.www.cac.com.ar/www/20220422_144125_aaca66.pdf

PRODUCTIVO, M. D. (2021). *Resolución N° 699*. Obtenido de Argentina.gob.ar: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/resoluci%C3%B3n-699-2021-356152/texto>

Quiroa, M. (2013). *Internacionalización*. Obtenido de Economipedia: <https://economipedia.com/definiciones/internacionalizacion.html>

Rojo, S., Plummer, A., Laham, S., Lening, I., Bonanotte, E., Ferraro, C., . . . Benítez, N. (2022). *Estructura y dinámica reciente de las miPYMES empleadoras*. Obtenido de https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2021/10/dt_7_-_estructura_y_dinamica_mipyme.pdf

Terrile, S. (2019). *Exportaciones de nicho: los emprendedores que abren mercados con innovación*. Obtenido de La Nación: <https://www.lanacion.com.ar/economia/exportaciones-nicho-emprendedores-abren-mercados-innovacion-nid2223823/>

UNASUR. (2024). *Exporta Fácil*. Obtenido de Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento: <https://www.iirsa.org/Page/PageDetail?id=77&menuItem=81>

Vicchi, A. (2017). *Exportar fácil: una ecuación de tecnología, esfuerzo y estrategia*. Obtenido de La Nación: <https://www.lanacion.com.ar/economia/comercio-exterior/exportar-facil-una-ecuacion-de-tecnologia-esfuerzo-y-estrategia-nid2094182/>

2.16 ANEXO

ENTREVISTA A YANINA LOJO

1. ¿Cree que el Régimen Exporta Simple ha facilitado la internacionalización de las PYMES argentinas? ¿Por qué?

El régimen en cuestión es una excelente herramienta, pero está poco difundida y por ende poco utilizada. Para aquellas empresas que no cuentan con su propio departamento de comercio exterior, y quieren comenzar con el camino de la internacionalización les permite no sólo poder brindarle al cliente precio FOB adecuado – dado que la plataforma cuenta con una calculadora -, sino que también clasificar arancelariamente nuestros productos, además de poder realizar todos los trámites para la exportación hasta la selección del proveedor del servicio de logística desde la plataforma.

2. ¿Cuáles son los principales factores que influyen en la decisión de las PYMES de exportar bajo este régimen?

Creo que son varios: por un lado, la falta de experiencia. Ante un pedido puntual desde el exterior, esta herramienta nos permite canalizar todas nuestras posibles dudas respecto a cómo realizar el proceso en un lugar. Y segundo, la sencillez y la facilidad en el uso. Solo se necesita tener clave fiscal nivel 3 y se accede al sistema. De ahí puede emitirse la factura, seleccionar el proveedor de logística, y realizar toda la gestión para que puedan retirar los productos. Además, no requiere ningún registro especial. Un emprendedor que es monotributista puede acceder al sistema.

Podes exportar mercaderías de hasta US\$ 15.000, sin límite de peso. Es importante señalar que se pueden exportar hasta US\$600.000 por año, y el sistema permite llevar un control de cuánto se utilizó de este cupo y cuánto queda disponible.

3. ¿Cuáles son los principales desafíos que enfrentan las PYMES al utilizar este régimen?

Animarse y probarlo. En general, las empresas o no saben de su existencia o no saben cómo utilizarlo y piensan que requiere de tramites especiales. Y eso los desincentiva. Muchas veces pequeños emprendimientos reciben una consulta del exterior y la desestiman solo por no saber que pueden recurrir a este régimen.

4. ¿Qué aspectos del régimen consideran más complicados o difíciles de manejar?

El sistema es muy fácil de usar, pero obviamente para las empresas que no poseen conocimiento quizás la elaboración de la documentación o comprender la cotización del servicio logístico representa el mayor desafío.

Y la cuestión cambiaria, porque las empresas deben recordar que, aunque tienen hasta 365 días para cobrar la operación, una vez que hacen el cobro deben cumplir con el resto de los requisitos que establece el texto ordenado y quizás ante la simplicidad del sistema y que no tiene una pata cambiaria se puede perder de vista.

5. ¿Ha visto un aumento en el número de PYMES que se internacionalizan desde la implementación del régimen en 2017 hasta 2023?

No tengo datos específicos de cuántas empresas usan el sistema, pero según tengo entendido en los últimos años por la poca difusión que se le dio entiendo que cayo mucho el uso y que parte del proyecto de desburocratización incluye darle impulso. Por ello, se tomó la medida vinculada con los proveedores de servicios postales hace poco tiempo.

6. ¿Cree que hay otros modelos de exportación que podrían ser más efectivos para las PYMES?

Para una PYME que recién empieza, que no quiere incurrir en gastos y que no desea proceder con ningún trámite o registro creo que es un excelente régimen para comenzar y es lo que recomiendo. En particular, si no pueden operar grandes volúmenes.

Distinta es la realidad de las empresas que venden commodities y quieren vender al exterior, y operan cantidades importantes.

Claramente, este régimen no es el adecuado para las firmas que venden productos de mucho volumen porque el transporte es aéreo y puede dejarlo fuera de mercado. En esos casos, deben ir por un régimen de exportación general.

7. ¿Qué indicadores utilizaría para medir el éxito del Régimen Exporta Simple en la internacionalización de las PYMES?

Hablando de la empresa:

- Pedidos recibidos y pedidos entregados: Una vez recibido el pedido, y cotizado que se haya concretado la venta

- ETA – ETS= Transit Time. El tiempo que transcurrió entre el pick up y que arribo al cliente
- Tasa de entregas con daño o fallas
- Si la empresa utiliza otros regímenes compararía para un mismo producto el margen de ganancia obtenido, para evaluar el impacto de los costos, pero habría que analizarlo en detalle.

8. ¿Cree que el régimen ha incentivado a las PYMES a mejorar su competitividad en el mercado internacional?

Es difícil decir porque muchas empresas no lo conocen y hoy la competitividad está afectada por cuestiones de la macro local. Lo que si ha logrado es que muchas firmas que jamás hubiera podido exportar hayan hecho su primera venta al exterior y eso ya representa un importante avance.

9. ¿Qué cambios ha observado en el Régimen Exporta Simple desde su implementación en el gobierno de Mauricio Macri y el gobierno de Alberto Fernández?

Durante el gobierno de Mauricio Macri se lanzó el programa y se le dio difusión y apoyo. En cambio, en la última administración se lo dejó de lado. No se lo promocionó y solo aquellos que lo conocían lo recomendaban. Si en 2021 se fijó que las operaciones que se canalizan a través de este mecanismo pagan 0% de arancel de exportación. Lo cual es un importante incentivo.

<https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-783-2021-356612/texto>

10. ¿Qué cambios recomendaría para mejorar el Régimen Exporta Simple?

El Régimen para empresas que comienza a operar está muy bien diseñado. Quizás le incorporaría más información sobre los costos locales en destino, para que las empresas puedan tener un panorama más claro de a cuánto finalmente llega su producto.

También le incorporaría la pata cambiaria para que las empresas puedan hacer el seguimiento y recordar que deben cumplir con el ingreso y la liquidación de divisas, con alertas.

PAPER N°3: “PERMISO DE CARGA INTERNACIONAL EN ARGENTINA”

3.1 RESUMEN

El Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) constituye el principal marco legal para el transporte terrestre, tanto por carretera como por ferrocarril. Por su parte, este acuerdo promueve el comercio al proporcionar un respaldo jurídico esencial para el transporte regular y permanente por carretera, que es el medio predominante para el movimiento de personas y mercancías entre los países de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), convirtiéndolo en uno de los instrumentos más significativos para la integración en la región.

Esta investigación enfocada a la descripción del Permiso de Carga Internacional regulado en el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre en el periodo comprendido entre 2022 y 2023, tiene una profundidad descriptiva de carácter cualitativo, ya que se orienta a recopilar y presentar información detallada sobre cómo se procede a la solicitud de un Permiso de Carga Internacional, sin necesariamente buscar explicar causas o efectos, sino más bien proporcionar un panorama claro de su implementación y funcionamiento.

El periodo de análisis abarca desde 2022 hasta 2023, lo que confiere a este estudio un carácter seccional. Además, el informe aborda una amplitud macro sociológica al centrarse en las empresas de transporte argentinas, y su propósito es una investigación básica, ya que busca mejorar el conocimiento y la comprensión del fenómeno, sirviendo de base para futuras investigaciones.

Palabras Clave: Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre – Transporte Internacional- Permiso Internacional de Carga

3.2 ABSTRACT

The Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) constitutes the primary legislative framework for land transportation, encompassing both road and rail modes. In doing so, this agreement facilitates trade by providing essential legal backing for regular and permanent road transportation, which is the predominant means of movement of people and goods between the countries of the Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), thereby rendering it one of the most significant instruments for regional integration.

This research, focused on the description of the International Cargo Permit regulated by the International Land Transport Agreement, has a qualitative descriptive depth, aims to collect and present detailed information on the procedures for obtaining an International

Cargo Permit, without necessarily seeking to explain causes or effects, but rather to provide a clear overview of its implementation and functioning.

The analysis period spans from 2022 to 2023, thereby conferring a sectional character to this study. Furthermore, the report addresses a macro sociological breadth by focusing on Argentine transportation companies, and its purpose is basic research, as it seeks to enhance knowledge and understanding of the phenomenon, serving as a foundation for future research.

3.3 INTRODUCCION

La logística es un proceso integral que abarca la planificación y coordinación de diversas actividades relacionadas con el movimiento de bienes. Su objetivo principal es gestionar eficientemente el transporte de productos desde el punto de distribución hasta el cliente final. Esto incluye aspectos cruciales como el manejo del inventario, el almacenamiento adecuado, y la entrega o devolución de los productos.

Los costos logísticos son un factor determinante en el precio de venta final de los productos, variando según el tiempo, lugar y tipo de producto. Su impacto en la competitividad de las empresas productoras es significativo, ya que una reducción en estos costos, junto con un aumento en la productividad de las actividades logísticas, puede mejorar la competitividad de las firmas. Además, los costos logísticos desempeñan un papel crucial en el desarrollo del comercio internacional y en la integración de las empresas en las cadenas globales de valor. (Limão y Venables, 2001; OCDE/OMC, 2016).

Los costos de transporte son un elemento fundamental dentro de los costos logísticos, alcanzando más del 50% del total. En el contexto del transporte internacional, estos costos no solo incluyen el precio del transporte en un medio específico entre diferentes países, sino que también se ven afectados por una variedad de costos adicionales. Estos costos adicionales comprenden los gastos de descarga gestión de documentación, distribución y transporte interno, que en conjunto determinan el costo total del servicio puerta a puerta. Esta complejidad en la estructura de costos resalta la importancia de una gestión eficiente en la logística para optimizar los gastos asociados al transporte.

En Argentina, el transporte internacional de mercancías por carretera juega un papel crucial en la conexión con sus vecinos y en la dinamización de su comercio exterior. Sin embargo, la regulación de este sector presenta una serie de desafíos y complejidades que afectan la eficiencia y la competitividad del sistema logístico argentino.

Por su parte, Esteban Canteros, presidente de la Asociación de Transportistas Argentinos de Carga Internacional (Ataci), destaca la importancia de la eficiencia en el transporte dentro del Mercosur. Señala que cada día de retraso en la logística representa un costo económico significativo de US\$1000. Para mejorar la productividad del sector, es crucial optimizar los procesos y asegurar una circulación fluida y segura entre los países miembros del bloque. La necesidad de una mayor colaboración y eficiencia en el transporte es fundamental para mitigar pérdidas económicas y fortalecer la integración regional.²¹

Es aquí donde el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), como instrumento jurídico que regula el transporte internacional de mercancías por carretera presenta un Permiso de Carga Internacional como clave para el desarrollo de este sector en Argentina. Sin embargo, el proceso de solicitud del permiso en Argentina, así como su complementación en el país de destino, plantea una serie de interrogantes que requieren ser abordadas.

Para ello la investigación tendrá como objetivo general “Describir el Permiso de Carga Internacional implementado por el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre en el periodo comprendido entre 2022 y 2023” y como objetivo específico “Describir en detalle las características y el proceso de obtención de un Permiso Internacional de Carga en Argentina en el periodo comprendido entre 2022 a 2023”

Así mismo el informe tendrán como sustento teórico el paradigma ecléctico (Dunning, 1988 citado por Piqueras, 1996). diseñado inicialmente para explicar la inversión extranjera directa (IED) y la producción internacional de empresas, pero que será adaptado de manera efectiva para analizar el fenómeno del transporte internacional de carga, y al hacerlo, se identificarán las motivaciones y decisiones estratégicas que subyacen a las operaciones de las empresas de transporte argentinas con sus vecinos.

Finalmente, el presente escrito se fundamentará, en primera instancia, en la recopilación de datos secundarios, dado que se abordarán normativas tanto nacionales como internacionales, así como documentos técnicos que persiguen objetivos distintos al que se establece. En una segunda fase, se hará uso de fuentes primarias, derivadas de la experiencia de la investigadora en la gestión de permisos internacionales de carga.

²¹ Transporte: mejorar los pasos internacionales, una materia pendiente <https://www.lanacion.com.ar/economia/comercio-exterior/transporte-mejorar-los-pasos-internacionales-una-materia-pendiente-nid02022023/>

3.4 ANTECEDENTES DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE

Este acuerdo se originó a partir de recomendaciones de los Ministros de Obras Públicas y Transporte del Cono Sur, y su propósito es regular y perfeccionar el transporte terrestre internacional en la región. La historia del ATIT se remonta a 1970, cuando se celebró la primera reunión de ministros en Montevideo, donde se adoptó un convenio inicial que incluía aspectos de transporte ferroviario, coordinación y turismo. A lo largo de los años, se llevaron a cabo varias reuniones que resultaron en la aprobación de diferentes anexos y modificaciones al convenio original, incluyendo aspectos aduaneros y migratorios.

En 1975, se aprobó un anexo específico sobre autotransporte internacional por carretera, y en 1977 se ratificó el cuerpo principal del convenio, conocido como el "Convenio de Mar del Plata". Finalmente, en 1989, se aprobó el texto básico actual del convenio, recomendándose su ratificación a través de un Acuerdo de Alcance Parcial, lo que consolidó el marco normativo para el transporte terrestre en el Cono Sur.

3.5 ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE

El ATIT se refiere al Acuerdo de Alcance Parcial (AAP) N° 3, formalizado bajo el Artículo 14 del Tratado de Montevideo de 1980 (TM80) de la ALADI (ALADI/AAP/A14TM/3). Este acuerdo fue firmado el 1 de enero de 1990 por las naciones de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay. Constituye el principal marco normativo para la regulación de los servicios de transporte terrestre por carretera, abarcando tanto el transporte de carga como el de pasajeros, y también establece disposiciones para el transporte ferroviario entre los países del Cono Sur.

El Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) establece principios fundamentales para un servicio de transporte eficiente entre los países signatarios. Se organiza en cuatro capítulos y tres anexos, siendo un marco que se implementa a través de convenios bilaterales específicos.

En el primer capítulo, se delinean las disposiciones generales, que incluyen el ámbito de aplicación del ATIT, limitándose a las operaciones de transporte internacional terrestre entre los países firmantes. Se destacan principios fundamentales como la empresarización del servicio, la territorialidad de la ley, la reciprocidad y la flexibilidad, que buscan optimizar las operaciones de transporte. Además, se establece la validez de documentos emitidos por los países signatarios y se enfatiza la preeminencia técnica del acuerdo.

También regula el tráfico bilateral directo y prohíbe el transporte local por empresas extranjeras. Se establece un régimen de tránsito aduanero internacional y se impone la

obligación de contratar seguros para cubrir responsabilidades derivadas del transporte. Asimismo, se designan Organismos Nacionales Competentes para la implementación del acuerdo, que forman una Comisión de Seguimiento encargada de evaluar y proponer modificaciones al texto del ATIT.

El segundo capítulo se centra en el transporte internacional por carretera, definiendo las condiciones necesarias para operar este tipo de transporte, incluyendo la reciprocidad como principio rector. Los capítulos restantes abordan el transporte internacional de mercancías por ferrocarril y las disposiciones finales del acuerdo.

Los anexos complementan el acuerdo al establecer un régimen aduanero especial, un sistema migratorio para tripulantes y regulaciones sobre seguros, asegurando así un marco integral para el transporte internacional terrestre. Estos elementos son cruciales para facilitar el comercio regional y adaptarse a los cambios operativos y tecnológicos.

3.6 IMPLEMENTACION DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE EN ARGENTINA

La Resolución 263/90 de la Subsecretaría de Transporte de Argentina, emitida el 16 de noviembre de 1990, establece un marco normativo para el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), que regula el transporte internacional de carga y pasajeros entre los países signatarios. Este acuerdo se inscribe dentro de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) y se fundamenta en los mecanismos del Tratado de Montevideo de 1980.

El ATIT entra en vigor a través de esta resolución, que determina que solo las empresas autorizadas pueden realizar transporte internacional. Estas empresas están sujetas a la jurisdicción del país donde están legalmente constituidas, donde sus vehículos están matriculados y donde tienen su domicilio real. Además, se establece que deben cumplir con las leyes y reglamentos vigentes en cada país signatario, a menos que existan disposiciones contrarias en el ATIT.

Para llevar a cabo servicios de transporte internacional por carretera, es necesario un acuerdo previo entre los países signatarios, quienes deben otorgar los permisos necesarios para asegurar la reciprocidad. Cada país debe proporcionar permisos originarios y complementarios para el transporte bilateral o en tránsito dentro de su territorio, conforme a las condiciones y términos establecidos en el acuerdo.

Los permisos otorgados tienen una duración específica y son prorrogables según lo estipulado en el acuerdo. La resolución tiene como objetivo facilitar el transporte terrestre

entre los países del Cono Sur, promoviendo la integración regional mediante un marco normativo que permita la circulación eficiente de mercancías y pasajeros.

Cabe resaltar que las solicitudes de los permisos se realizaban de forma presencial en el Área de Atención al Público de la Subgerencia de Transporte Automotor tiene como principales tareas la recepción y verificación de documentación. En la fase de recepción, se encarga de recibir la documentación necesaria de los interesados, conforme a lo indicado en el Anexo I. Posteriormente, en la etapa de verificación, se asegura de que se cumplan todos los requisitos necesarios para la correcta recepción del trámite y luego lo remitía a la Mesa de entrada de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT).

La Resolución 569/19, emitida por el Ministerio de Transporte el 13 de septiembre de 2019, establece un nuevo procedimiento para la tramitación de permisos relacionados con el transporte internacional de cargas por carretera. Este procedimiento se enmarca en el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), que es parte de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) y se rige por el Tratado de Montevideo de 1980. El nuevo marco regula no solo las solicitudes de permisos originarios y modificaciones de flota, sino también los permisos ocasionales y complementarios. Se destaca la importancia del transporte terrestre internacional entre los países signatarios, abarcando tanto el transporte directo como el tránsito hacia un tercer país.

3.7 TRANSPORTE INTERNACIONAL ARGENTINO

En 2022, el transporte de carga creció alrededor de un 40% y un análisis de los pasos fronterizos en el país revela que aquellos con mayor tráfico de camiones experimentan significativas demoras en la circulación. En particular, el paso Cristo Redentor, que conecta Mendoza con Chile, es el más transitado, con un flujo diario de casi 1500 camiones. Otros pasos importantes incluyen el Paso de los Libres-Uruguayana, que registra un promedio de 1100 camiones diarios, y los pasos Santo Tomé-Sao Borja y Gualguaychú-Fray Bentos, ambos con un promedio de 500 camiones diarios.

El flujo de mercadería entre Argentina y los países vecinos es significativo, con un gran volumen de exportaciones e importaciones que se realizan principalmente por camión, pero este proceso no está exento de desafíos, ya que los transportes pueden enfrentar demoras de hasta tres días. Estas demoras generaron pérdidas económicas considerables,

estimadas en alrededor de 70.000 USD, y provocan conflictos entre vendedores y compradores.²²

La actividad logística se fundamenta en tres variables esenciales que influyen en la conformación del costo logístico. Estas variables son el combustible, el valor de la mano de obra y las inversiones en material rodante, que incluyen camiones, equipos y depósitos. Así mismo no se debe olvidar, los costos ocultos en la actividad económica que se ven afectados por arancelamientos impuestos por diversas disposiciones y reglamentaciones técnicas. Estas normativas pueden requerir permisos, certificaciones dobles o triples, lo que incrementa significativamente los gastos. Al respecto, el informe de la Universidad Tecnológica Nacional y la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC) revela un aumento significativo en el costo del transporte terrestre de mercaderías. Este índice, que se estableció en 100 en diciembre de 2011, alcanzó un valor de 2194,2 en 2022.²³

Sin embargo, el uso de camiones para el transporte de mercancías en Argentina está en aumento, ya que muchas empresas locales optan por este medio para trasladar sus productos tanto a nivel nacional como internacional, incluyendo países vecinos como Chile, Brasil, Bolivia y Paraguay.

Una de las principales razones para esta elección es la simplicidad en los procesos de documentación de las cargas, que resultan menos complicados en comparación con otros métodos de transporte, como el aéreo o el ferroviario. Además, los costos asociados al transporte por camión son significativamente más bajos, ya que no requieren infraestructuras adicionales, lo que lo convierte en una opción más económica y accesible para las empresas.

Asimismo, la capacidad de monitorear y seguir las cargas en tiempo real es un factor clave en la preferencia por el transporte en camiones. La tecnología telemática, proporcionada por distintos softwares logísticos, permite a las empresas realizar un seguimiento constante del estado de la carga, lo que ayuda a identificar cualquier problema que pueda causar retrasos en las entregas.

²² Transporte: mejorar los pasos internacionales, una materia pendiente <https://www.lanacion.com.ar/economia/comercio-exterior/transporte-mejorar-los-pasos-internacionales-una-materia-pendiente-nid02022023/>

²³ Crisis logística: las incongruencias del transporte de carga, un desafío argentino de larga data <https://www.lanacion.com.ar/economia/crisis-logistica-las-incongruencias-del-transporte-de-carga-un-desafio-argentino-de-larga-data-nid09042023/>

3.8 PERMISO INTERNACIONAL DE CARGA

Las personas físicas o jurídicas legalmente constituidas en Argentina que posean vehículos registrados en la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad Automotor y de Créditos Prendarios (DNRPA) y con el Registro Único de Transporte Automotor (RUTA) vigente podrán solicitar un permiso para el transporte internacional de cargas por carretera. Así mismo, este proceso solicitud se realiza bajo lo establecido en el marco del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) y de la Resolución 263/90 de la Subsecretaría de Transporte de Argentina, y la misma debe hacerse a través de la Plataforma de Trámites a Distancia (TAD) o cualquier plataforma que la sustituya en el futuro.

Al mismo tiempo, cabe resalta que se podrán tramitar dos tipos de Permisos Internacional de Carga: Permisos Originarios Definitivos y Permisos Ocasionales, y los tramites relativos a modificar la flota, complementación y renovación de estos. Ambos permisos difieren en la cantidad de requisitos, documentación a presentar y en plazo de solicitud y vigencia del permiso.

3.8.1 SOLICITUD DE PERMISO ORIGINAL DEFINITIVO

Este permiso se otorga a las empresas o personas que realizan actividades de transporte de forma continua, y deberán reunir los siguientes requisitos:

- a) Copia de Documento Nacional de Identidad del único propietario, si fuera una empresa copias del representante de la empresa y socios.
- b) Copia de Constancia de CUIL del único propietario, si fuera una empresa copias del representante de la empresa y socios.
- c) Copia de Contrato o estatuto social, si fuera una persona jurídica.
- d) Copia de la Ultima Acta con designación de cargos, si fuera una persona jurídica.
- e) Copia de los Títulos de los dominios de cada una de las unidades pertenecientes a único propietario o empresa.

Los vehículos que se verán afectados por el permiso solicitado deben estar radicados en la República Argentina, y debidamente inscripto en la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad Automotor y de Créditos Prendarios (DNRPA). En el caso de que se presente un contrato de Leasing Operativo o Financiero, este será considerado como parte de la flota propia.

f) Copia de los Certificados y Revalidas de RUTA de cada una de las unidades.

g) Copia de la Constancia de la contratación de un seguro del MERCOSUR de cada una de las unidades.

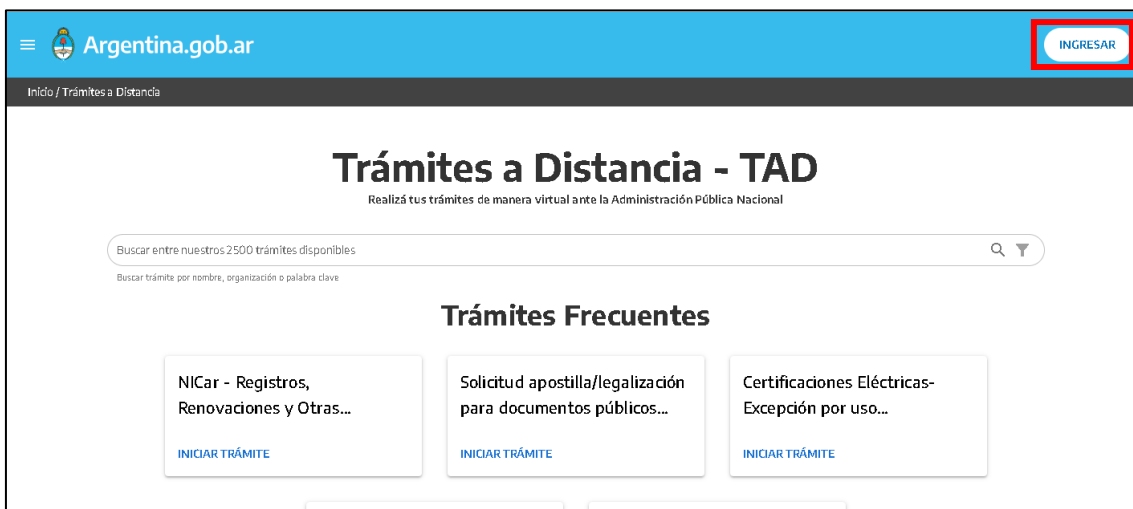
Conjuntamente, se debe considerar que para poder realizar el tráfico entre los países que forman parte del MERCOSUR, es necesario ser propietario de una flota con una capacidad de carga dinámica mínima de ochenta (80) toneladas.

Los permisos originarios para ofrecer servicios de transporte internacional de cargas por carretera tendrán una duración de DIEZ (10) años, con posibilidad de prórroga por un período igual, y se establecerá un arancel de 720 pesos.

Si la documentación presentada es completa y correcta, se emitirá el permiso originario para el transporte internacional de cargas por carretera en un plazo máximo de UN (1) día. Este permiso incluirá el “Documento de Idoneidad”, el “Parque Automotor” y el “Certificado de Identificación”, los cuales se adjuntarán junto con sus anexos en el Expediente Electrónico de la plataforma de Gestión Documental Electrónica (GDE).

Una vez establecidos los requisitos y reunida la documentación necesaria se procederá de la siguiente manera para realizar la solicitud del permiso:

a) Tramites a Distancia



Acceder a la plataforma de Trámites a Distancia ²⁴utilizando la clave fiscal proporcionada por la AFIP para la persona o empresa solicitante del trámite.

²⁴ Trámites a Distancia (TAD) <https://tramitesadistancia.gob.ar/#/inicio>

b) Iniciar Tramite

Iniciar Trámite

Busca tu trámite por Nombre, Organismo o Temática relacionada

Transporte de Carga Internacional

Se encontraron 5 resultados

Organismo

- NIC Argentina
- Ministerio de Justicia
- Secretaría de Asuntos Estratégicos
- Instituto Nacional de Servicios Sociales para Jubilados y Pensionados - INSSJP
- Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria - INTA

Transporte de Carga Internacional – Empresas Argentinas – Solicitud de permiso nuevo / Renovación / Complementación

[#Ministerio de Economía #Registros, Certificados y Constancias](#)

Por medio de este trámite, las empresas argentinas podrán solicitar: el Permiso Originario para realizar transporte internacional de cargas; la Complementación de ese Permiso una vez que esté hecho el trámite en el país de destino y la Renovación del Permiso Originario

[DETALLES](#) [INICIAR TRÁMITE](#)

En la pestaña iniciar tramite dirigirse al buscador, y escribir “Transporte de Carga Internacional” y luego en la primera opción caratulada como” Transporte de Carga Internacional – Empresas Argentinas – Solicitud de permiso nuevo/ Renovación/ Complementación” en la parte inferior presionar el botón azul “INICIAR TRAMITE”.

c) Datos del Solicitante

Transporte de Carga Internacional – Empresas Argentinas – Solicitud de permiso nuevo / Renovación / Complementación

Datos del solicitante

Nombre: [Redacted]

Apellidos: [Redacted]

CUIT/CUIL: [Redacted]

Correo electrónico de aviso: [Redacted]

Teléfono de contacto: +54 [Redacted]

El siguiente paso es confirmar los datos del solicitante de permiso originario quien puede ser único propietario o apoderado designado por la empresa, una vez realizada esta acción se puede proceder al llenado de los siguientes formularios y adjuntar la documentación correspondiente.

d) Datos del Trámite

Transporte de Carga Internacional – Empresas Argentinas – Solicitud de permiso nuevo / Renovación / Complementación



Adjuntá documentación:
Los documentos marcados con * son obligatorios.

Antes de comenzar...
Seleccione las opciones que correspondan:

SOLICITUD PERMISO ORIGINARIO DEFINITIVO

COMPLEMENTACIÓN DEL PERMISO

RENOVACIÓN PERMISO ORIGINARIO DEFINITIVO

El usuario deberá elegir “SOLICITUD DE UN PERMISO ORIGINARIO DEFINITIVO” en el caso de realizar el trámite por primera vez, pero en el caso de ya poseer un permiso vigente podrá elegir otras opciones que abarcan la complementación de un permiso y la renovación del permiso originario definitivo.

e) Tipo de Solicitud

Solicitud: Permiso Originario Definitivo

Destino/s: [Dropdown]

En el caso que el permiso sea de destino múltiple, deberá aclararlo en "Descripción Adicional del Trámite". (Obligatorio)

Descripción Adicional del Trámite

- AR // BV
- AR // BR
- AR // CH
- AR // PY
- AR // UY
- AR // PE
- CH // BR X AR
- AR // BV BR
- AR // CH BV
- AR // BV PY
- AR // BV UY
- AR // BV PE
- AR // BR CH
- AR // BR PY

Posteriormente a la elección anterior, nuevamente en un menú desplegable se deberá confirmar el tipo de solicitud a tramitar, específicamente corroborando con la leyenda "Permiso Originario Definitivo". Inmediatamente es fundamental que el solicitante elija un destino para el permiso en un menú desplegable, y se aclara que, en caso de que el

permiso abarque más de un destino, se debe detallar esta información en el campo destinado a la "Descripción Adicional del Trámite". Además, se proporciona un espacio en blanco para que el solicitante incluya información adicional relevante sobre el trámite, lo que permite una mayor personalización y especificidad en la solicitud. Finalmente, se debe menciona la existencia de un botón para guardar el trámite, mismo que la imagen se encuentra obstruido por la opción desplegable de los países de destino, que indica que el usuario puede proceder con la solicitud una vez que haya completado el formulario.

f) Formulario CI1




Declaración jurada de datos personales (único propietario o socios)

Primer Nombre

Segundo Nombre

Tercer Nombre

PrimerApellido

SegundoApellido

TercerApellido

Tipo de Documento

Número de Documento

CUIT

Domicilio Real

Provincia:

Departamento:

Localidad:

Calle

Altura

Piso

Departamento

C.P

Cargo o función

Participación societaria
(Cuotas, Acciones)

Declaración

Por la presente, y a partir de la fecha me comprometo a comunicar dentro del plazo de DIEZ (10) días hábiles cualquier modificación que se produjera en capital social y/o elenco societario, así como también cualquier variación en el órgano de administración, acompañando según el caso el instrumento correspondiente debidamente inscripto. Declaro bajo juramento que los datos consignados en este formulario son correctos y completos, siendo fiel expresión de la verdad.

GUARDAR

El formulario titulado "Declaración jurada de datos personales (único propietario o socios)" es una herramienta administrativa destinada a la recopilación de información

personal de individuos o socios. Este paso incluye varios elementos clave que facilitan la organización de los datos requeridos.

En primer lugar, se solicita información personal detallada, que abarca los nombres y apellidos del individuo, así como su número de documento y CUIT. Además, se incluye una sección dedicada al domicilio real, donde se deben completar campos relacionados con la provincia, departamento y localidad, así como detalles específicos como calle, altura, piso, departamento y código postal.

El formulario también contempla un apartado para que el individuo especifique su cargo o función dentro de la sociedad, así como un espacio para detallar su participación societaria, que puede incluir información sobre cuotas o acciones.

Finalmente, se incluye una declaración en la que el firmante se compromete a informar sobre cualquier modificación en el capital social en un plazo de diez días hábiles, asegurando la veracidad y completitud de los datos proporcionados. Para pasar al siguiente formulario y continuar el proceso, en la parte inferior se presionará el botón "Guardar" que permite almacenar la información ingresada.

g) Formulario CI2

Empresa

Nombre de la Empresa

Seguro

Compañía de Seguros

Póliza

Datos Vehículos

Tipo de vehículo

Marca

Año

Chasis N°

Tipo de carrocería

N° de Ejes

Dominio N°

GUARDAR

En la sección dedicada a la empresa, se incluye un campo específico para ingresar el nombre de esta. Esto permite identificar claramente la entidad que está asociada con él con la flota de vehículos que podrán pasar la frontera.

La sección de seguro abarca varios elementos importantes, como un campo para la compañía de seguros y otro para el número de póliza, lo que asegura que la información relacionada con la cobertura de la flota esté debidamente registrada.

Además, el formulario se completará con los datos de cada uno de los vehículos, cabe mencionar que mediante un botón específico con el signo “+” se permitirá ampliar este campo para declarar la totalidad de vehículos que componen la flota sobre la cual se solicita el permiso. Esta sección incluye campos para seleccionar el tipo de vehículo, ingresar la marca, el año de fabricación, el número de chasis, el tipo de carrocería, el número de ejes y el número de matrícula o dominio de los vehículos, datos extraídos directamente de los títulos de propiedad.

g) Adjuntar Documentación

Comprobante de Pago *	 ADJUNTAR
Título de propiedad del vehículo *	 ADJUNTAR
Certificado de RUTA *	 ADJUNTAR
Contrato de Leasing (en caso de corresponder)	 ADJUNTAR
Última Acta de Directorio o Contrato Social	 ADJUNTAR
Otra documentación	 ADJUNTAR

Entre los documentos más destacados se encuentra el comprobante de pago, que es fundamental para verificar que se ha realizado el pago correspondiente. Asimismo, el título de propiedad del vehículo es otro documento obligatorio, ya que certifica la titularidad de este.

Además, se menciona el certificado de RUTA, que puede ser necesario para la identificación o el registro del vehículo. En el caso de que el vehículo esté bajo un contrato de leasing, se requiere la presentación del contrato correspondiente. Por otro lado, se

incluye la última acta de directorio o contrato social, que puede ser necesaria para validar aspectos legales de la entidad que gestiona el trámite.

También se permite la inclusión de otra documentación relevante, ofreciendo un espacio para adjuntar cualquier archivo adicional que se considere necesario. Cada uno de estos elementos cuenta con un botón de "Adjuntar", facilitando así la carga de los documentos requeridos.

h) Confirmación del Trámite

Número de trámite

Número de trámite: EX-XXXXXXXXXX-APN-SSTA#MINF

Este n° está en su DUCIÓN de Trámites

Documentación asociada:

Nombre	Acciones
INLEG-2024-02705871-APN-SSTA#MINF	
CE-2024-02706024-APN-SSTA#MINF	
IF-2024-02701914-APN-SSTA#MINF	
IF-2024-02706332-APN-SSTA#MINF	
PV-2024-02706554-APN-SSTA#MINF	
PV-2024-02706585-APN-SSTA#MINF	

El paso final es “Confirmar el Trámite” el cual confirmara la presentación éxito del trámite y generara el número de trámite.

Por su parte, las solicitudes y la documentación necesaria para el transporte automotor de cargas serán recibidas por la Subsecretaría de Transporte Automotor del Ministerio de Transporte. Este organismo, a través de la Dirección de Gestión de Permisos, evaluará si las solicitudes cumplen con los requisitos establecidos por la normativa vigente.

Una vez verificada la documentación, si esta es completa y válida, se enviará la solicitud a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT). Esta entidad se encargará de registrar a las empresas y sus representantes legales, así como a la flota de vehículos en el sistema informático Sistema de Empresas Operadores y Parque (SEOP), asignando los números correspondientes del Documento de Idoneidad y del Padrón Único de Transportistas (PAUT).

Posteriormente, la Dirección de Gestión de Permisos cotejará los informes generados con la documentación presentada, elaborando un informe técnico y los Documentos de Idoneidad necesarios. Estos serán elevados a la Dirección Nacional de Transporte

Automotor de Cargas para su verificación final. Si se cumplen todos los requisitos, la Subsecretaría procederá a la firma de los Documentos de Idoneidad.

El Documento de Idoneidad se emitirá en español y portugués si es necesario para su presentación ante autoridades que utilicen un idioma oficial diferente. Finalmente, los Documentos de Idoneidad y el anexo con la descripción de la flota habilitada serán notificados al solicitante de manera fehaciente.

3.8.2 SOLICITUD DE PERMISOS DE CARÁCTER OCASIONAL

Este permiso se concede a aquellas empresas o individuos que carecen de un permiso original definitivo o que no llevan a cabo actividades de transporte de manera continua y deberán cumplir los siguientes requisitos:

- a) Documento Nacional de Identidad del representante de la empresa o único propietario.
- b) Constancia de CUIL del representante de la empresa o único propietario.
- c) Contrato o estatuto social, si fuera una persona jurídica.
- d) Acta con designación de cargos, si fuera una persona jurídica
- e) Título de dominio de las unidades pertenecientes a la empresa o único propietario.

Los vehículos que se verán afectados por el permiso solicitado deben estar radicados en la República Argentina, y debidamente inscripto en la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad Automotor y de Créditos Prendarios (DNRPA). En el caso de que se presente un contrato de Leasing Operativo o Financiero, este será considerado como parte de la flota propia.

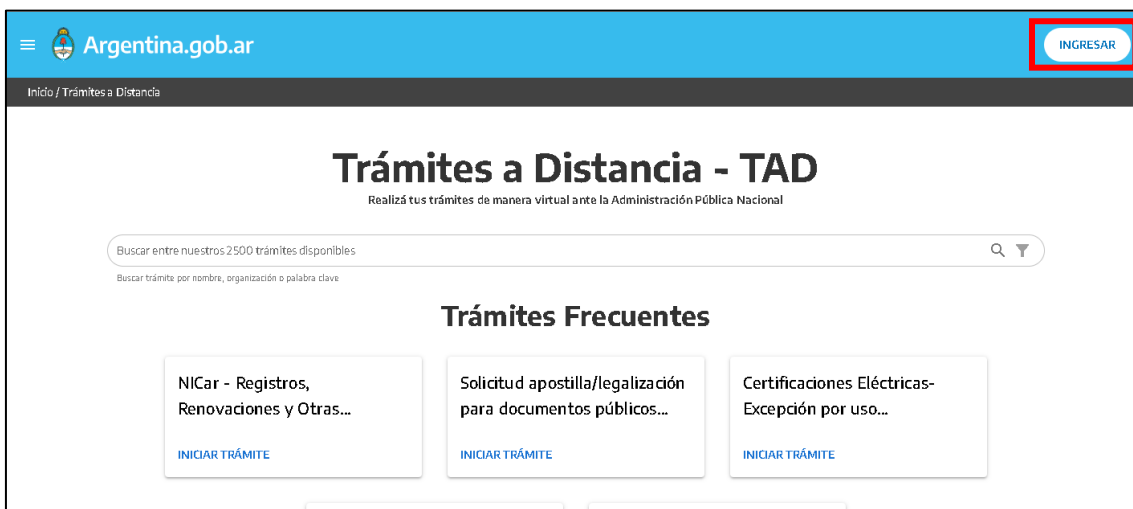
- f) Certificado y Revalida de RUTA
- g) Constancia de la contratación de los seguros del MERCOSUR de cada una de las unidades.
- h) Declaración Jurada del origen y destino del viaje y pasos de frontera a utilizar tanto de ida como de regreso.
- i) Declaración Jurada del tipo de carga a transportar tanto de ida como de regreso, salvo en aquellos países en los cuales se haya acordado no permitir el regreso con carga.
- j) Declaración Jurada de la cantidad aproximada de viajes a realizar

La obtención de un "Permiso Ocasional de Transporte de cargas internacional" se realizará en un plazo máximo de un día, siempre que la presentación sea completa y correcta. Este permiso se adjuntará al Expediente Electrónico en la plataforma de Gestión Documental Electrónica (GDE).

Los permisos ocasionales tienen una validez máxima de seis meses, y se establece un período de carencia equivalente a la duración del permiso otorgado si como también un arancel de 54\$ por cada viaje. Tras la concesión del permiso, se notificará a las autoridades competentes en materia de transporte de cargas por carretera de los países de destino y tránsito, así como a la Gendarmería Nacional Argentina.

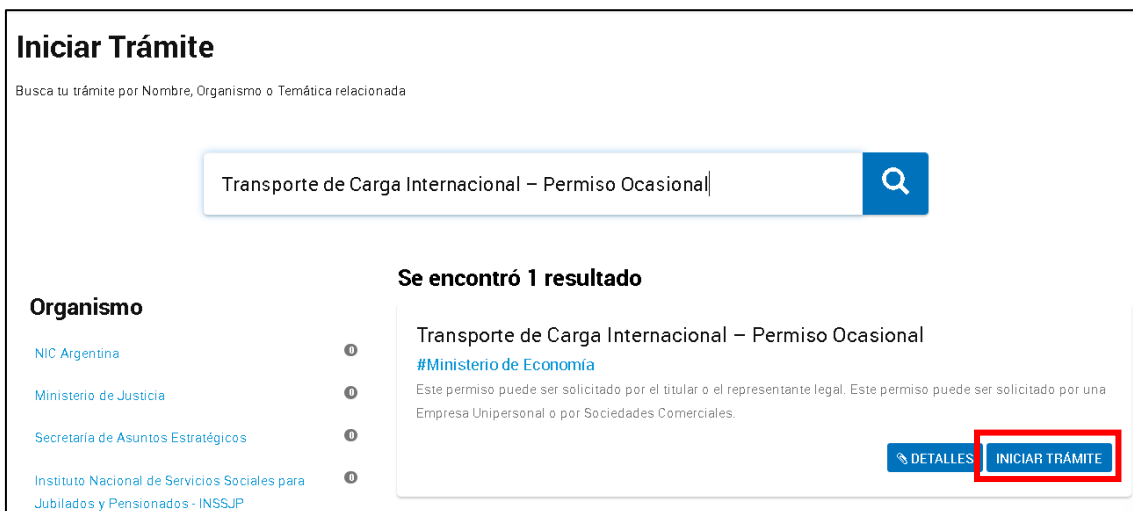
Una vez que se hayan definido los requisitos y se haya recopilado la documentación pertinente, se llevará a cabo el siguiente procedimiento para solicitar el permiso.

a) Tramites a Distancia



Para ingresar a la plataforma de Trámites a Distancia, es necesario utilizar la clave fiscal que la AFIP ha otorgado a la persona o empresa que realiza la solicitud del trámite.

b) Iniciar Trámite



Iniciar Trámite

Busca tu trámite por Nombre, Organismo o Temática relacionada

Transporte de Carga Internacional – Permiso Ocasional

Se encontró 1 resultado

Organismo

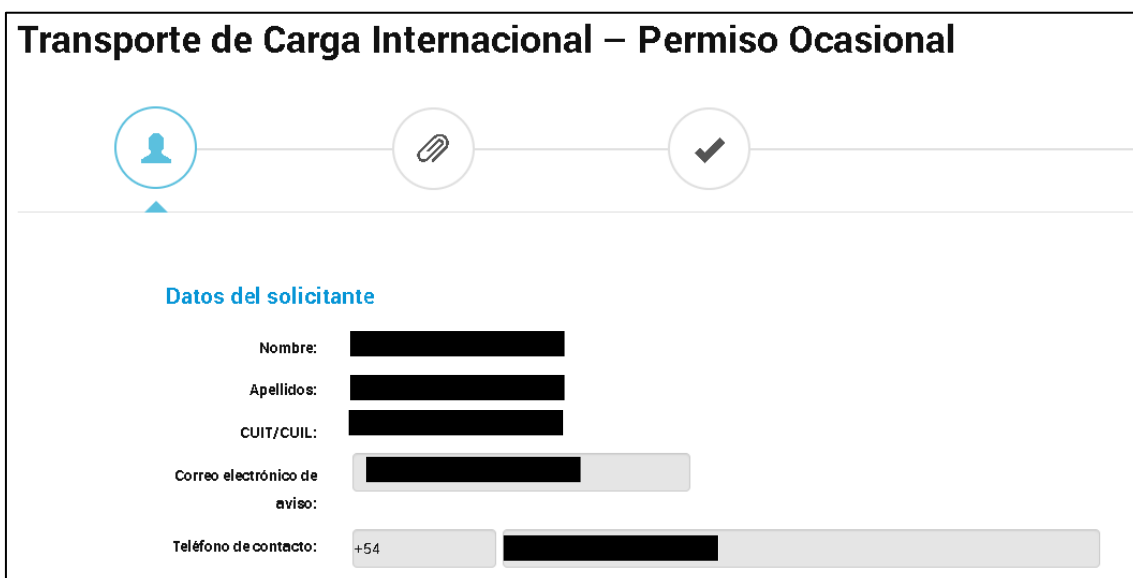
- NIC Argentina
- Ministerio de Justicia
- Secretaría de Asuntos Estratégicos
- Instituto Nacional de Servicios Sociales para Jubilados y Pensionados - INSSJP

Transporte de Carga Internacional – Permiso Ocasional
#Ministerio de Economía
 Este permiso puede ser solicitado por el titular o el representante legal. Este permiso puede ser solicitado por una Empresa Unipersonal o por Sociedades Comerciales.

DETALLES **INICIAR TRÁMITE**

En la sección de iniciar trámite, acceda al buscador y escriba “Transporte de Carga Internacional”. Posteriormente, desplácese hacia la parte inferior y haga clic en el elegante botón azul que dice “INICIAR TRAMITE”.

c) Datos del Solicitante



Transporte de Carga Internacional – Permiso Ocasional

Progress bar: 1. Datos del solicitante (active), 2. Documentación, 3. Pago

Datos del solicitante

Nombre: [Redacted]

Apellidos: [Redacted]

CUIT/CUIL: [Redacted]

Correo electrónico de aviso: [Redacted]

Teléfono de contacto: +54 [Redacted]

El paso subsiguiente consiste en validar la información del solicitante del permiso ocasional, quien puede ser el propietario o un apoderado designado por la empresa. Una vez completada esta verificación, se podrá avanzar en la cumplimentación de los formularios pertinentes y en la anexión de la documentación requerida.

d) Tipo de Solicitud

Transporte de Carga Internacional – Permiso Ocasional





Adjuntá documentación:
Los documentos marcados con * son obligatorios.

Datos del Trámite *

Tipo de Solicitud

Solicitud Permiso Ocasional ▼

 COMPLETAR

GUARDAR

Se incluye un campo específico para el tipo de solicitud, donde el usuario le corresponderá seleccionar "Permiso Ocasional" a través de un menú desplegable e inmediatamente guarda su elección.

e) Nota de solicitud del permiso

Datos de la Empresa

Titular	
Nombre o Razón Social	
CUIT/CDI	
Domicilio Real	País:
	Provincia:
	Departamento:
	Localidad:
Calle	
Altura	
Piso	
Departamento	
C.P	
Teléfono	
Mail	

Datos del Titular y/o Apoderado	
Representante Legal	
En carácter de	
CUIT	
Domicilio Legal	País:
	Provincia:
	Departamento:
	Localidad:
Calle	
Altura	
Piso	
Departamento	
C.P	
Teléfono	
Mail	
Datos Complementarios	
Compañía de Seguros	
Nro de Póliza	
GUARDAR	

Esta nota se divide en varias secciones clave que facilitan la organización de los datos. En la sección de "Datos de la Empresa", se requiere información básica como el título de la empresa, su nombre o razón social, y el número de CUIT. Además, se solicita el domicilio fiscal, que incluye detalles sobre el país, provincia, departamento, localidad, dirección específica, y el código postal. También se incluye un campo para el número de teléfono de contacto.

La sección "Datos del Titular y/o Apoderado" se centra en el representante legal de la empresa. Se debe ingresar su nombre, la relación o título que ocupa, y su número de identificación (CUIT). Al igual que en la sección anterior, se solicita el domicilio legal con información similar sobre ubicación y contacto.

Finalmente, hay una sección de "Datos Complementarios" que permite incluir información adicional relevante, como datos de seguros. La nota se concluye con un botón para guardar la información ingresada, lo que es crucial para finalizar el proceso administrativo y legal de registro. Este tipo de formulario es común en diversas gestiones que requieren la identificación formal de empresas y sus representantes.

f) Formulario CI1



Declaración jurada de datos personales (único propietario o socios)

Primer Nombre	
Segundo Nombre	
Tercer Nombre	
Primer Apellido	
Segundo Apellido	
Tercer Apellido	
Tipo de Documento	▼
Número de Documento	
CUIT	
Domicilio Real	Provincia: ▼
	Departamento: ▼
	Localidad: ▼
Calle	
Altura	
Piso	
Departamento	
C.P	
Cargo o función	
Participación societaria (Cuotas, Acciones)	

Declaración

Por la presente, y a partir de la fecha me comprometo a comunicar dentro del plazo de DIEZ (10) días hábiles cualquier modificación que se produjera en capital social y/o elenco societario, así como también cualquier variación en el órgano de administración, acompañando según el caso el instrumento correspondiente debidamente inscripto. Declaro bajo juramento que los datos consignados en este formulario son correctos y completos, siendo fiel expresión de la verdad.

GUARDAR

El documento denominado "Declaración jurada de datos personales (único propietario o socios)" es una herramienta administrativa diseñada para la recolección de información

personal de individuos o socios. Este proceso incluye varios elementos esenciales que ayudan a organizar los datos necesarios.

En primer lugar, se requiere información personal detallada, que incluye los nombres y apellidos del individuo, así como su número de documento y CUIT. También se destina un apartado para el domicilio real, donde se deben completar campos relacionados con la provincia, departamento y localidad, además de detalles específicos como calle, número, piso, departamento y código postal.

El formulario también prevé un espacio para que el individuo indique su cargo o función dentro de la sociedad, así como un apartado para detallar su participación en la misma, que puede abarcar información sobre cuotas o acciones.

Por último, se incluye una declaración en la que el firmante se compromete a notificar cualquier cambio en el capital social en un plazo de diez días hábiles, garantizando la veracidad y completitud de los datos proporcionados. Para avanzar al siguiente formulario y continuar con el proceso, se debe presionar el botón "Guardar" ubicado en la parte inferior, lo que permite almacenar la información ingresada.

g) Formulario CI2

Empresa

Nombre de la Empresa

Seguro

Compañía de Seguros

Póliza

Datos Vehículos

Tipo de vehículo

Marca

Año

Chasis N°

Tipo de carrocería

N° de Ejes

Dominio N°

GUARDAR

En la parte destinada a la empresa, se proporciona un espacio específico para registrar su nombre. Esto facilita la identificación precisa de la entidad vinculada a la flota de vehículos que tiene la posibilidad de cruzar la frontera.

La sección correspondiente al seguro incluye varios aspectos relevantes, como un campo para la aseguradora y otro para el número de póliza, garantizando que la información sobre la cobertura de la flota esté correctamente documentada.

Asimismo, el formulario se completará con los datos de cada vehículo. Es importante destacar que, a través de un botón con el símbolo “+”, se podrá ampliar este apartado para incluir todos los vehículos que integran la flota para la cual se solicita el permiso. Esta sección contempla campos para seleccionar el tipo de vehículo, registrar la marca, el año de fabricación, el número de chasis, el tipo de carrocería, el número de ejes y la matrícula o dominio de los vehículos, información que se obtiene directamente de los títulos de propiedad.

h) Adjuntar Documentación

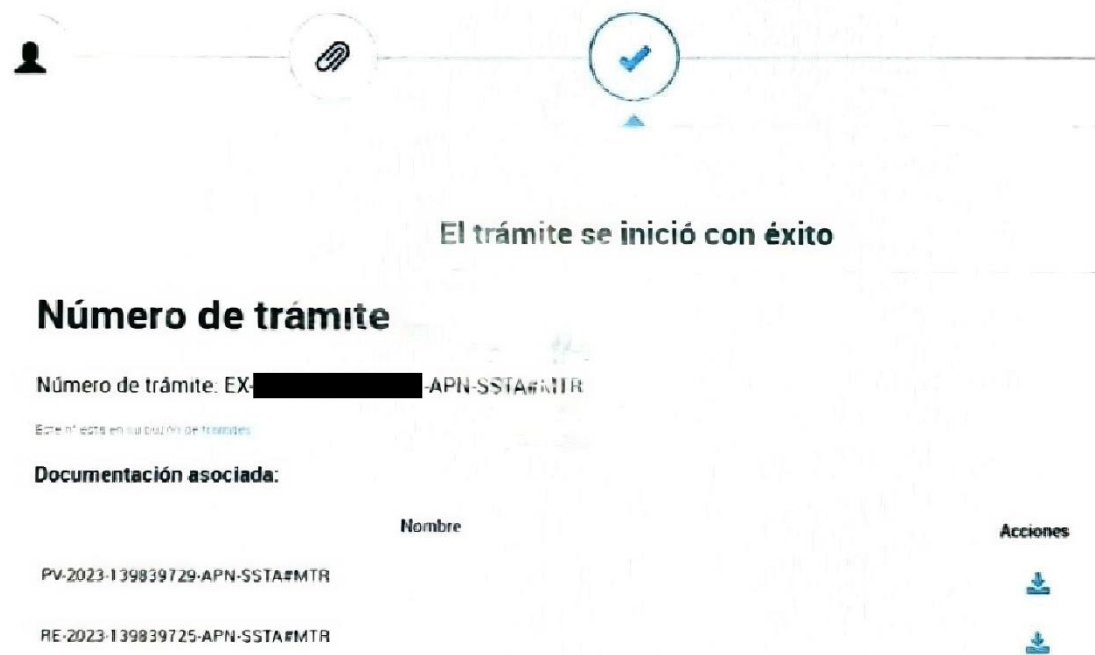
Estatuto social si se trata de una Sociedad Comercial	 ADJUNTAR
Copia de DNI del titular o representante legal *	 ADJUNTAR
Poder en caso de representante legal	 ADJUNTAR
Contrato de Leasing o Comodato si tuviere	 ADJUNTAR
Título de Propiedad de todos los vehículos *	 ADJUNTAR

Entre los documentos más destacados se encuentra el estatuto social es fundamental, ya que regula la organización y el funcionamiento de la sociedad. Además, se requiere una copia del DNI del titular o representante legal, que sirve como identificación oficial del responsable de la entidad.

Es importante contar con un poder en caso de que haya un representante legal, ya que este documento otorga las facultades necesarias para actuar en nombre de la sociedad. También se menciona la necesidad de un contrato de leasing o comodato, en caso de que

se utilicen bienes bajo estos acuerdos, lo que regula su uso. Por último, se debe presentar el título de propiedad de todos los vehículos registrados a nombre de la sociedad, que acredita su propiedad.

i) Confirmación del Trámite



El paso final es “Confirmar el Trámite” el cual confirmará la presentación éxito del trámite y generará el número de trámite, para que posteriormente ser recibido por la Dirección de Gestión de Permisos de Transporte Automotor de Cargas quien será la responsable de verificar la documentación requerida para la solicitud de permisos de transporte. Este proceso incluye la evaluación de la pertinencia de la solicitud y la verificación de que todos los requisitos estén completos y vigentes. Si se cumplen los requisitos, se solicitará la conformidad a la autoridad del país de destino, a menos que exista un acuerdo bilateral o multilateral que permita omitir este paso.

Una vez recibida la conformidad del país de destino, la dirección procederá a elaborar el Permiso Ocasional correspondiente. Este permiso será elevado a la Dirección Nacional de Transporte Automotor de Cargas, donde se verificará que el solicitante cumpla con los requisitos establecidos antes de ser enviado a la Subsecretaría de Transporte Automotor para su suscripción.

Por último, el documento que acredita el otorgamiento del permiso será entregado al solicitante y comunicado a diversas autoridades, incluyendo la Administración Federal

de Ingresos Públicos (AFIP), la Gendarmería y la Comisión Nacionales De Regulación del Transporte (CNRT), para asegurar la fiscalización de los servicios de transporte.

3.9 DESAFÍOS DE LA SOLICITUD DE PERMISOS INTERNACIONALES DE CARGA

Uno de los principales desafíos para las empresas argentinas para solicitar el permiso original definitivo es la capacidad de transporte mínima exigida de 80 toneladas para el transporte dentro del MERCOSUR que incluirá una flota de 4 equipos completos (Tractor – Semirremolque; Chasis – Acoplado) lo que es un filtro importante que deja afuera de este beneficio a las empresas de menor tamaño.

La plataforma de Trámites a Distancia (TAD) presenta una serie de desafíos que impactan su uso efectivo puesto que para la solicitud del trámite no existe una guía confeccionada por la autoridad a cargo que muestre el paso a paso a seguir. Por lo cual, la curva de aprendizaje de prueba y error asociada a la plataforma es significativa, lo que puede ocasionar demoras en la presentación de solicitudes debido a la necesidad de adquirir habilidades específicas para su manejo.

El TAD se actualiza de manera automática, lo que requiere que las empresas se mantengan la información ya organizada y recopilada en un bloc de nota para realizar el llenado de los formularios lo más rápido posible, puesto que en un periodo determinado la página iniciara de cero sin la posibilidad de guardar los datos ya adjuntados y se debe iniciar todo nuevamente. La plataforma otorga un límite de 5 minutos para realizar sus acciones que puede parecer bastante, pero que a la hora de cargar 15 camiones a la declaración CI2 es un tiempo relativamente corto.

Si bien la normativa establece la necesidad de presentar una documentación detallada y específica en formato digital como requisitos preestablecidos, posteriormente a la hora de tramitación podrá exigir una documentación adicional, como por ejemplo la Resolución 569/2019 no menciona como requisito la contratación de un seguro del Mercosur para realizar un permiso de carácter ocasional, pero a la hora de llenar el formulario CI2 es un dato que adjuntar.

Notificaciones

Entérate de las actualizaciones de tus trámites o las notificaciones de documentación oficial

Notificaciones

Documentos Externos

Fecha	Nombre	Mensaje	Número de trámite	Acciones
14/03/2023	Transporte de Carga Internacional – Empresas Argentinas – Solicitud de permiso nuevo / Renovación / Complementación	Cancelación de solicitud de subsanación del expediente "EX-2023-10824040-APN-SSTA#MTR"	EX-2023-10824040-APN-SSTA#MTR	
31/01/2023	Transporte de Carga Internacional – Empresas Argentinas – Solicitud de permiso nuevo / Renovación / Complementación	FALTA LA COMPLEMENTACION DE BRASIL	EX-2023-10824040-APN-SSTA#MTR	
14/11/2022	Transporte de Carga Internacional – Empresas Argentinas – Solicitud de permiso nuevo / Renovación / Complementación	Notificación	EX-2022-101115878-APN-SSTA#MTR	
14/11/2022	Transporte de Carga Internacional – Empresas Argentinas – Solicitud de permiso nuevo / Renovación / Complementación	Notificación	EX-2022-101115878-APN-SSTA#MTR	
29/09/2022	Transporte de Carga Internacional – Empresas Argentinas – Solicitud de permiso nuevo / Renovación / Complementación	FALTAN LOS CERTIFICADOS RUTA DE LOS DOMINIOS : AST447 ; HCG029	EX-2022-101115878-APN-SSTA#MTR	

La imagen anterior muestra que la gestión no termina una vez cargada la solicitud al contrario se debe estar muy pendiente de lo que la autoridad pueda exigir para añadir al trámite o solucionar errores cometidos a la hora de llenar los formularios. El no estar pendiente a las notificaciones del TAD puede ocasionar que el trámite sea cancelado definitivamente tal como muestra la imagen de abajo.

Notificaciones

Entérate de las actualizaciones de tus trámites o las notificaciones de documentación oficial

Notificaciones

Documentos Externos

Buscar por N° de trámite, nombre de trámite, apoderado, etc

Fecha	Nombre	Mensaje	Número de trámite	Acciones
27/12/2021	Transporte de Carga Internacional – Trámites posteriores al otorgamiento del permiso (Empresas Argentinas)	TIEMPO PARA SUBSANACION EXCEDIDO - TRAMITE CANCELADO	EX-2021-100945321 --APN-STC#CNRT	

La burocracia tiende a ser extensas y complicados, lo que conlleva un alto gasto en tiempo, puesto como sucedió en esta investigación un procedimiento de solicitud de un permiso difiere mucho uno de otro, puesto que la autoridad puede exigir ampliaciones que en una solicitud anterior no sucedió, por ejemplo al comparar dos empresas S.R.L. con país de destino similar en un permiso originario definitivo realizado a una empresa en 2022 en el formulario CI1 se adjuntó solamente los datos del apoderado en cambio en 2023 para otra empresa se solicitó a través de una notificación en el TAD no solo adicionar los datos del apoderado sino que también de todos los socios, con la carga de copias de DNI y constancia de CUIT .

A esto se debe resaltar la falta de comunicación con la autoridad encargada de la tramitación de los permisos, puesto que no existe un encargo dentro de este proceso destinado a resolver consultas, puesto que se intentó a los correos de ayuda planteados por el TAD, CNRT y el Ministerio de Transporte, pero todos esbozaban que no les

correspondía la tramitación que me contactara con alguna de las autoridades mencionadas.

Otro obstáculo para destacar es que los tramites correspondiente tardan en promedio para un permiso de carácter ocasional 15 días y un permiso originario definitivo un mes y medio. A continuación, se puede ver un claro ejemplo de la demora puesto que el trámite inicio en septiembre y el Documento de Idoneidad fue emitido el mes de noviembre.

Transporte de Carga Internacional – Empresas Argentinas – Solicitud de permiso nuevo / Renovación / Complementación					
Estado: Tramitación					VER MÁS
Fecha de inicio: 23-09-2022					
Número del tramite: EX-2022-101115878- -APN-SSTA#MTR					
Documentos	Tareas	Trámites asociados	Tramitación conjunta		
Documento	Referencia	Fecha de asociación	Fecha de creación	Acción	
RE-2023-10822735-APN-SSTA#MTR	Constancia de Consulta del Expediente: EX-2022-101115878- -APN-SSTA#MTR	30-01-2023 12:10:11	30-01-2023 12:10:11	 	
PV-2022-122795903-APN-DGPTAC#MTR	Pase	14-11-2022 14:00:07	14-11-2022 14:00:07	 	
IF-2022-122795299-APN-DGPTAC#MTR	Notificación al ciudadano	14-11-2022 13:59:14	14-11-2022 13:59:14	 	
PV-2022-122794204-APN-DGPTAC#MTR	Pase	14-11-2022 13:57:37	14-11-2022 13:57:37	 	
CE-2022-121908579-APN-SSTA#MTR	D.I. [REDACTED] REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL - EX-2022-101115878- -APN-SSTA#MTR	11-11-2022 12:05:00	11-11-2022 12:03:59	 	

Un costo importante que nace cuando el transportista debe iniciar el procedimiento de apostillado ante la Cancillería Argentina una vez que haya sido notificado la finalización del permiso originario definitivo. Para ello, es necesario presentar los Documentos de Idoneidad y el poder de la persona autorizada para realizar el trámite en el país extranjero, cumpliendo con las condiciones y requisitos establecidos por el ministerio.

3.10 CONCLUSION

El Acuerdo sobre El Transporte Terrestre Internacional en el Cono Sur, que se originó en 1970 y ha evolucionado a través de diversas reuniones y anexos, en busca de regular y perfeccionar el sector del transporte, su ratificación y desarrollo reflejan el compromiso de los países de la región por mejorar la coordinación y eficiencia en el transporte.

Por su parte el acuerdo establece principios fundamentales que optimizan las operaciones de transporte y fomentan el comercio regional, así como también contribuye con la designación de organismos competentes para garantizar la eficacia y adaptabilidad del acuerdo ante los cambios operativos y tecnológicos.

Al mismo tiempo, la integración del ATIT en la normativa argentina representa un avance significativo en materia de transporte internacional, puesto que las resoluciones emitidas por la Subsecretaría de Transporte y el Ministerio de Transporte de Argentina han actualizado y facilitado los procedimientos para la obtención de permisos necesarios, pero es fundamental continuar trabajando para perfeccionar este marco legal y garantizar su aplicación efectiva.

El transporte de carga por camión en Argentina presenta una situación compleja, marcada por un crecimiento sostenido, y desafíos que deben ser abordados para garantizar la eficiencia y competitividad del sector, siendo fundamental trabajar la agilización de los trámites para garantizar un transporte de carga más fluido y eficiente. A pesar de estos obstáculos, el transporte por camión sigue siendo la opción preferida para muchas empresas debido a su simplicidad, costos más bajos y la capacidad de monitoreo en tiempo real.

El proceso para obtener un permiso de transporte internacional de cargas por carretera en Argentina ya sea un permiso originario definitivo o permiso de carácter ocasional requiere que las empresas o propietarios cumplan con una serie de requisitos documentales y administrativos, garantizando así la legalidad y la capacidad operativa de la flota. Una vez presentada la documentación correcta, el permiso podrá ser emitido, facilitando el inicio de las operaciones de transporte.

En la investigación se planteó que el Permiso de Carga Internacional, implementado a través del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre, conseguiría un aumento de la competitividad de las empresas en el mercado internacional al estandarizar los procesos tramitación facilitando el llenado de los formularios presentados en la Plataforma de Trámites a Distancia y reduciendo las barreras burocráticas que debían seguirse con anterioridad. Sin embargo, la complejidad de los trámites administrativos y la cantidad

de documentación necesaria continúan vigente al anterior modelo de solicitud, convirtiendo se en un obstáculo significativo para las empresas de transporte sin importar su tamaño.

Este desafío se ve agravado por los costos asociados con la contratación de un representante extranjero para que continúe con la tramitación en el país de destino, lo que pueden representar una carga en dólares. A pesar de los esfuerzos por agilizar los procesos, los tiempos de espera para obtener respuestas pueden ser variables, dependiendo de la complejidad de cada caso. Estos factores combinados pueden afectar la operatividad y la competitividad de las empresas argentinas.

3.11 BIBLIOGRAFIA

- Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre.* (s.f.). Obtenido de Asociacion Latinoamericana de Integracion: https://www2.aladi.org/biblioteca/publicaciones/aladi/acuerdos/Art_14/es/03/A14TM_003.pdf
- Anexo N° IF-2019-82601675-APN-SECGT#MTR.* (2019). Obtenido de MINISTERIO DE TRANSPORTE: <https://www.transporte.gob.ar/USERFILES/BOLETIN/ANEXOS-RESOLUCION-RS-569-2019-MTR/IF-569-2019-MTR.pdf>
- Cabot, D. (2023). *Crisis logística: las incongruencias del transporte de carga, un desafío argentino de larga data.* Obtenido de La Nacion: <https://www.lanacion.com.ar/economia/crisis-logistica-las-incongruencias-del-transporte-de-carga-un-desafio-argentino-de-larga-data-nid09042023/>
- Cajilema, A. D., Cáceres, A. P., Oliveira, A. C., Ferrari, F., & Cordero, J. (2022). *Módulo I*. Obtenido de Curso Virtual ALADI: https://campus.aladi-cvf.org/pluginfile.php/95697/mod_resource/content/3/M%C3%93DULO%20I-TEXTO%20EXPLICATIVO_Rev.3_2022.pdf
- CNRT. (s.f.). *Manual de Procedimientos Permisos Internacionales.* Obtenido de Asociación de Propietarios de Camiones de Mendoza: https://www.aprocam.org.ar/archivos/legislacion/1278431634_displaypdf.pdf
- Lozano, N. G. (2023). *Transporte: mejorar los pasos internacionales, una materia pendiente.* Obtenido de La Nacion: <https://www.lanacion.com.ar/economia/comercio-exterior/transporte-mejorar-los-pasos-internacionales-una-materia-pendiente-nid02022023/>
- Pérez, E. (2024). *El incremento en los costos complica la tarea diaria del transporte y la logística.* Obtenido de La Nacion: <https://www.lanacion.com.ar/economia/comercio-exterior/el-incremento-en-los-costos-complica-la-tarea-diaria-del-transporte-y-la-logistica-nid25072024/>
- Permisos de transporte de cargas internacionales de empresas nacionales.* (s.f.). Obtenido de Argentina.gob.ar: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/cnrt/permisos-de-transporte-de-cargas-internacionales-de-empresas-nacionales>

PERMISOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGAS. (s.f.). Obtenido de Argentina.gob.ar:

https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/requisitos_de_permisos_internacionales.pdf

Piqueras, J. J. (1996). *El porqué, el cómo y el dónde de la internacionalización de la empresa.* Obtenido de Dialnet:

<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3863475.pdf>

Resolución 263/90. (1990). Obtenido de Subsecretaría de Transporte:

<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/20000-24999/20787/norma.htm>

Resolución 569/2019. (2021). Obtenido de Ministerio de Transporte:

<https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/resoluci%C3%B3n-569-2019-328545/actualizacion>

Sánchez, R. J., & Tomassian, G. C. (2003). *Identificación de obstáculos al transporte*

terrestre internacional de cargas en el Mercosur. Obtenido de Unidad de

Transporte de la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la Comisión

Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL):

https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/6423/S035296_es.pdf

3.10 ANEXO

MODELO DE PERMISO ORIGINAL DEFINITIVO



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
AÑO DE LA DEFENSA DE LA VIDA, LA LIBERTAD Y LA PROPIEDAD

Documento de Idoneidad

Número: CE-2024-22732849-APN-DNTAC#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Lunes 4 de Marzo de 2024

Referencia: D.I. [REDACTED] - REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY - EX-
2024-02706551- -APN-SSTA#MINF

MINISTERIO DE TRANSPORTE
Secretaría de Gestión de Transporte
Subsecretaría de Transporte Automotor
DOCUMENTO DE IDONEIDAD
N° 12687

La SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR Certifica que se ha otorgado permiso originario para efectuar Transporte Internacional por carretera, a la empresa individualizada en los términos que se indican:

- | | |
|--|---------------------------------------|
| • NOMBRE | [REDACTED] |
| • DOMICILIO LEGAL DE LA EMPRESA EN EL PAIS DE ORIGEN | ARGENTINA SALTA CAPITAL
[REDACTED] |
| • REPRESENTANTE LEGAL DE LA EMPRESA EN EL PAIS DE ORIGEN | [REDACTED] |
| • NATURALEZA DEL TRANSPORTE | CARGAS

BILATERAL |

- MODALIDAD DEL TRÁFICO A EFECTUAR
- ORIGEN REPÚBLICA ARGENTINA
- DESTINO DEL TRANSPORTE Uruguay
- VIGENCIA DEL PERMISO 04/03/2034

06/02/2024

DIRECCION DE GESTION DE PERMISOS
DE TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS

Conforme lo establecido en el Art. 22 del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT) y su Apendice 3, se detalla la Flota autorizada por esta
Direccion de Gestion de Permisos de Transporte Automotor de Cargas, a la empresa que se detalla a continuacion, extendiendose a tal efecto el presente comunicado,
en cumplimiento a lo establecido el Anexo I, Titulo I Capitulo III, Art. 9 de la Resolucion 433/22 MTR, modificatoria del Anexo I de la Resolucion 569/19 MTR.

Empresa	17569	Permiso N°	18204C17904
Operador	45130	Linea	
Origen	ARGENTINA	Destino	URUGUAY
Parque Móvil correspondiente al documento de idoneidad N°			12687

TOTALES	
ACOPLADO	2
CAMIÓN	2
SEMIREMOLQUE	1
TRACTOR	1
CAPACIDAD DE CARGA UTIL	94 TONELADAS

DOMINIO	MARCA CHASIS	AÑO	VEHICULO	TIPO CARROCERIA	N° CHASIS	EJES	CARGA LIQ.(Tn)
AF544QO	OMBU	2022	ACOPLADO	CAJA ABIERTA	8D9422AB6NP097504	4	19,00
AD983FR	IVECO	2017	CAMIÓN	CAJA ABIERTA	8ATA1UPH0JX106915	3	14,00
AG198CI	OMBU	2023	ACOPLADO	CAJA ABIERTA	8D9422AB6PP097353	4	19,00
AD586RN	IVECO	2017	CAMIÓN	CAJA ABIERTA	8ATA1UPH0JX106711	3	14,00
AD018CT	IVECO	2018	TRACTOR	NO INFORMADO	8ATM11PMZJX108226	3	5,00
AF999QT	OMBU	2023	SEMIREMOLQUE	CAJA ABIERTA	8D9422AB6NP097523	4	23,00

MODELO DE PERMISO CON CARÁCTER OCASIONAL



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

Providencia

Número: PV-2023-150197308-APN-DNTAC#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES

Lunes 18 de Diciembre de 2023

Referencia: PERMISO OCASIONAL [REDACTED] NRO. 365/23

AL FAX 0054114349-7287/7146

SR. DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE, FLUVIAL Y LACUSTRE

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS SERVICIOS Y VIVIENDA

SR. MARCELO CASTRO BENQUIQUE

LA PAZ- ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA

COMUNICAMOS EL OTORGAMIENTO DE PERMISO OCASIONAL CONFORME LO ESTABLECIDO EN
EL ARTÍCULO 27 DEL ACUERDO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE

REPÚBLICA ARGENTINA

PERMISO OCASIONAL NRO. 365/23

PAUT. 101490

EMPRESA: [REDACTED] / **CUIT:** [REDACTED]

VIGENCIA: 18/06/2024

TIPO DE CARGAS: INGRESA: CEREALES- HARINA DE SOJA Y HARINA DE TRIGO EN BOLSAS. –

EGRESA: MISMA CARGA O EN VACÍO. -

RECORRIDO AUTORIZADO: DESDE LA REPUBLICA ARGENTINA CON DESTINO AL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA Y VICEVERSA UTILIZANDO TODOS LOS PASOS HABILITADOS DE FRONTERA, CON LOS SIGUIENTES VEHICULOS:

TIPO DE VEHICULO MARCA CHASIS N° PATENTE

ACOPLADO	OMBU	8D9422AB6NP097504	AF544QO
CAMION	IVECO	8ATA1UPH0JX106915	AD983FR
ACOPLADO	OMBU	8D9422AB6PP097353	AG198CI
CAMION	IVECO	8ATA1UPH0JX106711	AD586RN
TRACTOR	IVECO	8ATM11PMZJX108226	AD018CT
ACOPLADO	OMBU	8D9422AB6NP097523	AF999QT