



Estrategia Nacional Exportadora

Aportes técnicos para el
desarrollo argentino

Diciembre 2025
Buenos Aires, Argentina

Cámara de Exportadores de la República Argentina – CERA

La Cámara de Exportadores de la República Argentina – CERA es una asociación civil, privada y sin fines de lucro, compuesta por empresas privadas y cámaras empresariales que, en conjunto, representan la mayoría de las exportaciones de la República Argentina.

Los socios forman una comunidad de más de 3.000 empresas que abarcan de manera federal a todos los complejos exportadores en la cadena completa de la actividad: productores, cooperativas, comercializadores, cámaras y federaciones sectoriales y regionales, transportistas, bancos, despachantes de aduana y profesionales asociados al sector.

Desde 1943 nuestro objetivo es promover el desarrollo y competitividad del sector exportador argentino en el marco de los Objetivos de Desarrollo Sustentable de la Naciones Unidas.

Nuestra misión es generar valor al país y a nuestros socios, aportando representación institucional, análisis y asesoría técnica, liderazgo de opinión en temas de comercio exterior, servicios comerciales, tecnología de gestión, y estudios de mercados y temas estratégicos.

Autoridades

Presidente

Ing. Fernando David Landa

Vicepresidentes

1º Lic. Ezequiel Vallejos Meana - **Toyota Argentina SA**

2º Lic. Alejandro Nicolás Terzian - **Bayer SA**

3º Dr. Diego García de la Torre - **Cargill SA**

Secretarios

Sr. Javier Manuel Nascel - **Nexco AS**

Lic. Andrea Dala - **Acindar Industria**

Argentina de Aceros SA

Vocales titulares

Lic. Gustavo Alberto D'Amuri - **Consultores de Comercio Internacional SA**

Lic. Leonardo Matías Da Re - **Bodegas Esmeralda SA**

Cdor. Daniel Fernando Gargiulo – **Tecpetrol SA**

Lic. Santiago José Daniel Darriba - **Laboratorios Bagó SA**

Ing. Federico José Tasso – **Ardion SA**

Ing. Patricio Oscar Capozucca - **Automación Micromecánica SAIC**

Lic. Roberto Marcelo Wittner - **Unitan SAICA**

Cdor. Gustavo Marques da Silva - **Fate SAICI**

Lic. Analía Gay - **Metalmeccánica SA**

Lic. María Cecilia Martín - **Arcor SAIC**

Lic. Alfredo Javier Cascasi - **Corteva Agriscience Argentina**

Lic. María Daniela Luque - **Instituto Massone SA**

Tribunal de disciplina - titulares

Titulares:

Dr. Horacio Ramón de las Carreras (Presidente)

Dr. Fernando Carlos Moreno

Lic. Luis María Aguirre

Suplentes:

Sr. Juan Antonio Bartolomé

Cdor. Luis Eduardo González Rodriguez

Sr. Victor Sabino

Tesorero

Martín Cornejo Roma - **Ingeniería Bernoulli**

Protesorero

Jorge Guillermo Heinermann - **Transportes Universales**

Vocales suplentes

Lic. Agustina Giampieri - **PBB Polisur SRL**

Ing. Daniel Mazzucco - **SA San Miguel AGICI y F**

Lic. María Virginia Marinsalta - **Alba Compañía Argentina de Seguros SA**

Lic. Alejandro Pablo Santi – **Pilaga SA**

Ing. Fernando Gabriel Albergati - **IPH SAICF**

Ing. Diego Ariel Schabes - **Siderca SAIC**

Lic. Maria Alexi Pulas - **Petroquímica Cuyo SAIC**

Revisores de cuentas

Cdor. Néstor Daniel Rossi - **Curtiembre Arlei SA**

Cdor. Daniel Osvaldo Roffo - **Norevo SA**

Cdor. Lionel Fabian Alicino - **Empesur SA**

Consultores legales

Mitrani & Caballero Abogados

Equipo de trabajo

Coordinación general: Fernando Landa, Presidente

Oscar Fernández Choco, Director Ejecutivo

Martín Cornejo, Presidente de la Comisión de Aduanas

Luis Aguirre, Presidente de la Comisión de Bancos y Seguros

Néstor Rossi, Presidente de la Comisión de Impuestos

Oscar Fernández Choco, Presidente de la Comisión de Logística

Carlos Piñeiro, Presidente de la Comisión de Sustentabilidad

Instituto de Estrategia Internacional (IEI)/ Equipo técnico CERA:

Sofía E. Mantilla, Directora, IEI

Eva Bamio, Economista, IEI

Hernán Novara, Especialista en Logística e Infraestructura

Mercedes Cáceres, Especialista en Aduanas e Impuestos

Natalia Bonassies, Especialista en Bancos y Sustentabilidad

Agradecimientos:

Un especial reconocimiento a nuestros socios y a toda la comunidad vinculada al comercio exterior por sus valiosos comentarios y aportes.

Índice

Prefacio	1
Estrategia Nacional Exportadora	5
A. Introducción	5
B. Evaluación de la ENE 2023	7
C. Contexto global	9
D. ENE 2025	14
E. Medidas prioritarias para 2026	15
F. Impacto esperado de la ENE	16
PILAR 1: Relacionamiento externo	17
PILAR 2: Impuestos y restricciones	30
PILAR 3: Facilitación del comercio	39
PILAR 4: Logística	61
PILAR 5: Financiamiento	75
PILAR 6: Inteligencia y promoción comercial	78

Prefacio



No hay duda de que nuestro país requiere reformas sustanciales para retomar un camino de crecimiento; fundamentalmente, reformas impositivas y laborales que modernicen y simplifiquen nuestra estructura legislativa. Pero hay una reforma de la cual se habla poco y debemos priorizar: **una reforma actitudinal hacia nuestro sector exportador.**

La visión sobre la actividad de exportación debe dejar de reducirse al concepto de “generador de divisas”.

También se debe dejar de considerar a la exportación como una “solución de caja” de cortísimo plazo, posible de accionar mediante el cambio de reglas.

La exportación debe ser ponderada por lo que es: una fuente vital de creación de empleo y desarrollo federal. Los ejemplos internacionales abundan. En el mundo, la exportación ha sido la responsable central del crecimiento económico, sacando a millones de personas de la pobreza y convirtiendo a países en desarrollo en actores relevantes. En esa dirección, el elemento fundamental que ha permitido y seguirá habilitando la apertura de fronteras es la confianza.

Los principios rectores de la política pública deben ser, por lo tanto, la confiabilidad y la competitividad.

Ser un proveedor distante supone ser más competitivo, de mejor calidad y con más capacidad de innovación, brindar un mejor servicio y, sobre todo, ser tanto o más confiable que el proveedor cercano. Nuestro país, a contramano de esto, ofrece un marco particularmente volátil y una calificación crediticia de *stand-alone* que perjudica el acceso al financiamiento para el sector privado.

Además, **el exportador argentino permanece envuelto en obligaciones excepcionales en el mundo.**

Tomemos como ejemplo la liquidación obligatoria de ingresos de exportación, algo que percibimos como quasi-normal. Sin embargo, lo cierto es que **sólo en nuestro país el Estado obliga al sector privado a liquidar el 100% de las divisas.** Esta acción supone intervenir en algo tan privado como es la cartera de activos de una compañía, en función de la discrecionalidad del Estado Nacional. Algo inconcebible y que de hecho no ocurre en ninguna economía liberal.

Esta excepcionalidad podría además interpretarse hoy como un **factor de desigualdad ante la ley**, puesto que aquellos actores económicos con contratos en dólares dentro del territorio nacional no se ven obligados a liquidar su ingreso. Tampoco es hoy la condición que se demanda para aquellos que exportan servicios.

Se ha avanzado notablemente con la reducción de derechos de exportación, pero aún gran parte de la exportación debe continuar tributando este impuesto, que casi ningún competidor internacional paga, en vez del coparticipable impuesto a las ganancias, con situaciones francamente incomprensibles como la del sector pesquero

Nuestra producción debe por supuesto **competir en condiciones de igualdad en el mundo, no exportando impuestos indirectos** en su estructura de costos (instrumentados en nuestro país mediante mecanismos de recupero como el del IVA y reintegros).

Sin embargo, siguen vigentes condicionamientos y penalidades desproporcionadas sobre el recupero de IVA basados en una Resolución Gral. de AFIP de 2022 que es inconsistente con la Ley de IVA.

Un capítulo aparte merece el tratamiento de los **reintegros, a todas luces insuficientes para compensar la carga impositiva**, pero que además debemos empezar a entender como impuestos cobrados en exceso en función de las normativas de la OMC. En los últimos años, **el fisco ha dilatado en forma arbitraria su devolución**, afectando la cuenta económica del exportador.

Pese a esta posición de **exportadores convertidos en acreedores del fisco**, no se ha avanzado en la creación de una **Cuenta Única Tributaria (impositiva y aduanera)** que permitiría compensar saldos a favor con obligaciones lo cual permitiría a las compañías contar con mayor liquidez.

En este sentido, es alentador que el Consejo de Mayo se haya expresado con claridad ante estos aspectos, manifestando que el rumbo debe ser una reforma tributaria que reduzca el costo exportador como una de las condiciones habilitantes para la competitividad.

A lo anterior, se suman **problemas estructurales de facilitación**: los trámites de comercio exterior todavía no están 100% digitalizados. El sistema para gestionar el comercio exterior y los trámites aduaneros SIM (kit Malvina) sigue restringido a los despachantes de Aduana en una plataforma Windows antigua, cuando debiera ser una plataforma web con infraestructura en la nube que permita interoperabilidad, mayor transparencia, interfaces y motores de análisis de inteligencia artificial.

Argentina es uno de los pocos países de América Latina donde la **Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE)** no es interoperable con la Aduana, ni permite realizar pagos, lo que profundiza costos, demoras y asimetrías competitivas.

Con respecto a la **logística y la infraestructura orientada al comercio**, también el Consejo de Mayo ha reconocido el tema como otra condición habilitante. Sin duda, este es un punto clave para Argentina que se encuentra alejado de los principales mercados y cuya extensión territorial es la 8^a del mundo, detrás de la de India.

Sin embargo, hasta el momento los aspectos institucionales y de gobernanza han tenido una incidencia fundamentalmente negativa. Basta analizar el transporte fluviomarítimo donde la última licitación de la Hidrovía fue efectuada en 1995. Desde 2021 continuamos expectantes a la realización de un nuevo proceso. Otro ejemplo son las terminales portuarias de Buenos Aires cuya concesión fuera prorrogada muchos meses antes de su vencimiento sin evaluación y con licitación postergada desde 2018. En el transporte ferroviario, se observa el devenir del Belgrano Cargas con privatizaciones y reestatizaciones que finalmente resultan en parálisis.

Si combinamos esta incertidumbre con la singularidad de ser un país donde, debido a dificultades en la competitividad, el movimiento de contenedores es tan solo el 92% de aquél del 2009, mientras que en Brasil el movimiento se ha duplicado en ese lapso, el resultado es la pérdida de conectividad internacional y mayores costos a los del resto de la región.

En nuestro país tampoco se han mejorado ni la red vial ni los pasos fronterizos y, más aún, no se enfrentan temas tan elementales como la ausencia de una ley para el transporte multimodal de exportación (sólo está previsto para la importación) o el impedimento a la exportación desde puerto de origen si hay un transbordo nacional producto de regulaciones aduaneras.

Es plausible el avance en la circulación de bitrenes en todo el territorio nacional, pero los beneficios terminan diluyéndose en los accesos a los puertos, donde temas como mejorar el desarrollo del *hinterland* (la conectividad con el movimiento terrestre) se ha desatendido.

Nada de esto es inocuo y una multitud de indicadores así lo evidencia:

- Nuestra participación en las exportaciones globales es apenas del 0,33% (2024), con escasas perspectivas de mejora para 2025 (0,34%).
- Argentina hace una década se encuentra estancada en el entorno de 9.300 empresas exportadoras de bienes. Este número de empresas es aproximadamente la misma cantidad de exportadores que hoy detenta Perú y apenas algo más que Chile.
- Argentina tiene una proporción de Pymes exportadoras (6,3%) menor al promedio de los países menos desarrollados (7,9%).
- La economía argentina es mucho más compleja que su exportación: los primeros cinco productos representan el 59% del volumen exportado (2024) y nuestra capacidad de diversificación continúa limitada.
- La exportación anual per cápita de Argentina está debajo de los USD 1.500, lo cual palidece en comparación con países como Estonia, Finlandia, Australia y Canadá que superan los USD 14.000, o con el entorno de los USD 4.500-5.000 per cápita de países como Chile y México.

Argentina cuenta con los elementos para diversificar y expandir sus exportaciones. **El cambio actitudinal en la formulación de la política pública y su cumplimiento será el primer paso para crecer de forma sostenida.**

Hemos tenido notables avances en 2024 y 2025 en diversas dimensiones descriptas en el presente documento, pero no podemos descansar. Estamos aún lejos del objetivo: modificaciones en impuestos y restricciones, facilitación del comercio, ampliación del relacionamiento externo, logística, promoción y marcas nacionales son las dimensiones de una Estrategia Nacional Exportadora. Estos aspectos están contemplados en las 248 propuestas de la CERA como contribución a esta nueva etapa, actualizando y contribuyendo con más de 100 propuestas nuevas el trabajo de 2023 (cuyas propuestas se implementaron en alrededor de un tercio).

La competitividad será alcanzable si cambiamos el horizonte de nuestra mirada e internalizamos que, como dice el lema de la CERA, “**Exportar es trabajo y desarrollo**”.



Fernando Landa
Presidente

Estrategia Nacional Exportadora

A. Introducción

Existe hoy en Argentina un consenso amplio en torno a la **necesidad de aumentar las exportaciones argentinas para generar empleo inclusivo y federal, y disponer de divisas que, además de facilitar el acceso de la población a una canasta más amplia de bienes, permiten comprar insumos, repuestos, tecnología y servicios fundamentales para el crecimiento económico.**

Sin embargo, las complejidades cada vez más significativas del contexto global se suman a los desafíos específicos de Argentina donde los vaivenes macroeconómicos, el cambio constante de enfoque en las políticas y la modificación de las reglas de juego, han derivado en un debilitamiento de la base exportadora.

Por eso, en la Cámara de Exportadores de la República Argentina (CERA) —**entidad que hace más de 80 años representa en forma federal a la exportación nacional en todos los complejos y eslabones de la actividad**— entendemos que, además del equilibrio macroeconómico y fiscal, y un entorno productivo favorable, es necesaria una estrategia estructurada e integral a nivel país para ordenar una visión de crecimiento a través del sector externo: una Estrategia Nacional Exportadora (ENE).

Esta no debe confundirse con un plan macroeconómico (un encuadre macro ordenado es una condición necesaria, pero no suficiente), ni con políticas de desarrollo agropecuario/industrial (una política productiva puede complementar a la ENE, pero no se reemplazan mutuamente), ni con un plan de promoción comercial (la promoción es una parte integral de la ENE, pero no es su única dimensión).

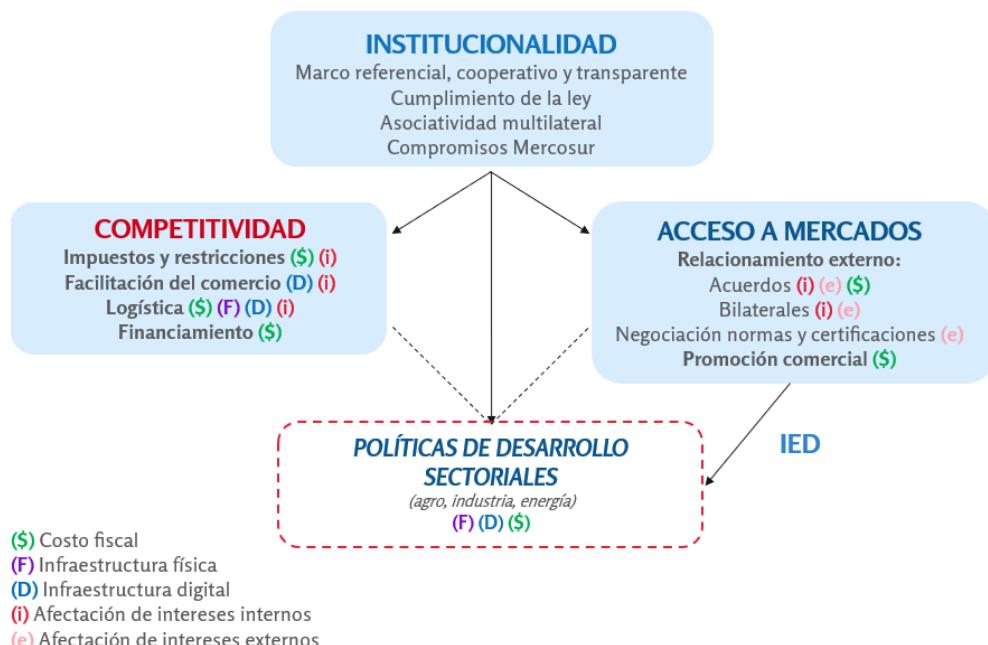
Es así que, con base en el estudio realizado por el Instituto de Estrategia Internacional de la CERA sobre las principales tendencias de la coyuntura internacional, las experiencias de otros países y el relevamiento de los desafíos que enfrentan los exportadores argentinos a nivel regional y sectorial, la CERA elaboró el presente documento con **248 propuestas técnicas** a ser implementadas en distintas áreas de gobierno. De esta manera, se actualiza la última versión de la ENE que fue presentada en 2023.

Este aporte técnico, basado en datos y mejores prácticas internacionales, considera asimismo los desafíos específicos de nuestro país, agrupados en 6 pilares:

Pilares de la ENE



Otra manera de expresar las propuestas es agrupándolas en medidas de fortalecimiento de la **institucionalidad**, las cuales forman la base fundamental para aplicar las de **competitividad** (Impuestos y restricciones, Facilitación del comercio, Logística y Financiamiento) y **acceso a mercados** (Relacionamiento y Promoción comercial).



Seguimos creyendo que, a nivel de diseño institucional, la ENE **debe impulsarse desde el máximo nivel de la Presidencia**. Esto se debe a que, en primer lugar, requiere un enfoque integral de gobierno con objetivos y metas, asignación de responsabilidades, seguimiento de acciones y coordinación de diálogos con el sector privado. Segundo, es necesario optimizar la coordinación de las múltiples áreas y agencias que, si bien pueden no tener objetivos exclusivos de exportación, intervienen en la actividad exportadora (Jefatura de Gabinete, Economía, Cancillería, Desregulación, etc.). De esta manera, se evitará la atomización, la descoordinación y la duplicación de esfuerzos entre agencias.

B. Evaluación de la ENE 2023

En septiembre de 2023, CERA publicó la Estrategia Nacional Exportadora con 142 propuestas técnicas para impulsar las exportaciones argentinas. Esta fue presentada al conjunto de espacios políticos que participaron en el proceso eleccionario.

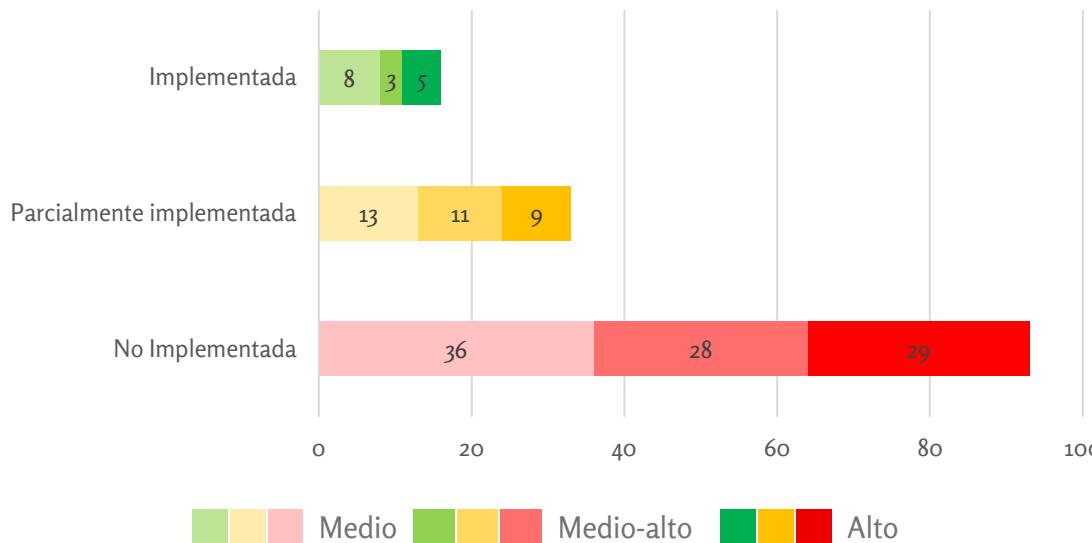
CERA estima que, para diciembre de 2025, se había avanzado total o parcialmente en alrededor de un tercio de las propuestas de la ENE de 2023, en tanto que un 66% permanece sin implementación, tal como se muestra a continuación:

Grado de avance de las propuestas formuladas en la ENE 2023



En términos de la relación entre la importancia de las propuestas y su grado de avance, la mitad de las 16 propuestas implementadas fueron de impacto medio, mientras que el 61% (57) de las 93 propuestas no implementadas serían de impacto medio-alto o alto.

Grado de avance de la ENE 2023 por impacto de las propuestas

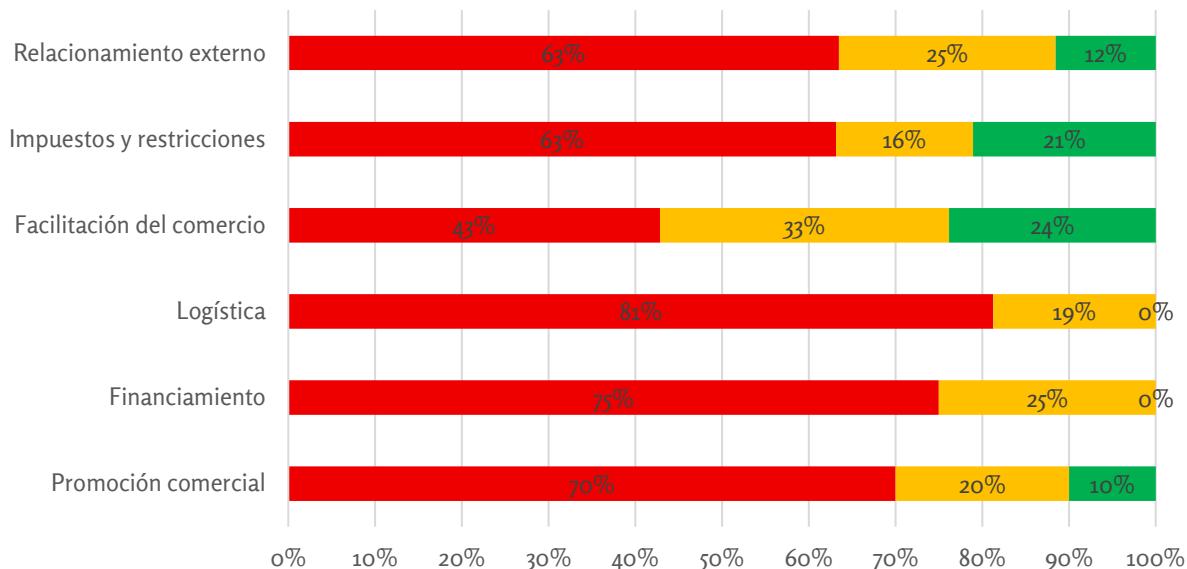


Al analizar los distintos pilares, el de **Facilitación del Comercio** es el que registra mayores avances, con el 24% de las propuestas implementadas y un tercio en proceso. El pilar de **Impuestos y restricciones** es otro que en el cual se verifica un cambio en la orientación de política, con el 37% de las propuestas ejecutadas total o parcialmente.

El pilar de **Logística** es el que muestra menos progresos, con más de un 80% de propuestas no abordadas; seguido por el pilar de **Financiamiento** donde tres cuartas partes de las medidas propuestas aún no se han implementado.

En **Promoción comercial**, se ha avanzado en casi un tercio de las propuestas formuladas, en tanto que en el pilar de **Relacionamiento externo** aún hay espacio para avanzar en dos tercios de las propuestas.

Grado de avance de la ENE 2023 por pilar



Algunos de los principales avances en cada pilar fueron:

Principales avances de la ENE 2023 por pilar

Pilar	Principales avances
Relacionamiento externo	<ul style="list-style-type: none"> Adhesión al Acuerdo sobre Subvenciones a la Pesca de la OMC. Presentación de la candidatura de Argentina a la membresía en la OCDE. Se observa la voluntad para la ratificación de acuerdos comerciales (MERCOSUR-Unión Europea y MERCOSUR-EFTA). Se registra vocación de avanzar en nuevos acuerdos y profundizar de los existentes, inclusive mediante mecanismos para que los miembros del MERCOSUR avancen con más flexibilidad en su vinculación externa.
Impuestos y restricciones	<ul style="list-style-type: none"> Eliminación del CEF, SIRA y SIRASE, regulaciones que eran contrarias a la OMC y generaban grandes distorsiones en la actividad productiva. Eliminación de los fideicomisos basados en aportes de exportadores. Eliminación de las restricciones cuantitativas a las exportaciones de carne. Eliminación de los volúmenes de equilibrio en los granos. Se han reducido o eliminado derechos de exportación sobre muchos bienes, aunque este gravamen aún persiste sobre diversos sectores.
Facilitación del comercio	<ul style="list-style-type: none"> Eliminación de los valores de referencia de exportación. Introducción de la posibilidad de realizar consultas anticipadas de valor imponible en la exportación. Reactivación de la Mesa de Trabajo Aduanero. Reformas parciales del Código Aduanero.
Logística	<ul style="list-style-type: none"> Avance en el rediseño del Puerto de Buenos Aires. Avance en la discusión sobre la nueva licitación de la Hidrovía junto con el sector privado. Se destaca la Resolución 1196/25 (agosto 2025) que habilita el tránsito de bitrenes en todo el país, bajando costos y emisiones.
Financiamiento	<ul style="list-style-type: none"> La estabilización macroeconómica ha brindado un contexto de mejora general, pero todavía se debe trabajar para que los exportadores accedan a mecanismos que permitan disminuir el costo del capital y el riesgo.
Promoción comercial	<ul style="list-style-type: none"> Avance en la coordinación a nivel de instituciones del gobierno nacional y sus pares provinciales. Fortalecimiento de las herramientas de promoción comercial en algunas dimensiones.

C. Contexto global

En los últimos años, el contexto global en el que opera Argentina se ha vuelto más complejo, desafiante e incierto, marcado por tendencias de transformación estructural, cuestión que se ha agravado exponencialmente en 2025.

Algunos ejes que marcan el contexto actual son:

- **Ruptura del sistema multilateral del comercio:** ya desde hacía años el sistema multilateral del comercio venía atravesando una etapa de estancamiento. Esta se caracterizaba principalmente por los desafíos en la Organización Mundial del Comercio (OMC), con la parálisis de su Órgano de Apelaciones, el escaso avance en las negociaciones de acuerdos abarcativos, los aspectos críticos de su diseño institucional, las dificultades para abordar temas nuevos del siglo XXI (ej. comercio electrónico) y determinados aspectos vinculados al sistema económico de China, entre otros puntos. Asimismo, se registraban tensiones comerciales entre China y EEUU y el incremento de medidas restrictivas al comercio, sobre todo desde la pandemia del Covid-19. De todas maneras, el principio de Nación Más Favorecida (NMF) continuaba siendo un pilar del comercio internacional ya que, al momento del inicio del segundo mandato del presidente Donald Trump en EEUU, en enero de 2025, el 80% del comercio global se realizaba con este principio. En 2025, Trump aplicó una serie de medidas en el marco de su *America First Trade Policy* que, por su magnitud, alcance y velocidad, marcaron un parteaguas en la historia económica desde el fin de la Segunda Guerra Mundial, al poner en crisis terminal al sistema multilateral del comercio y las reglas que lo sustentan, particularmente respecto al principio fundamental de NMF. Así, se plantea un escenario de alta incertidumbre y volatilidad, con la disyuntiva entre la Reforma de la OMC (con parámetros en disputa) y el escenario más probable del comercio global basado en el poder con mayor preeminencia de negociaciones bilaterales. Este último sería el más perjudicial para Argentina, un país de ingresos medios y generalmente tomador de reglas.

Negociaciones bilaterales de países con EEUU a diciembre 2025

País	Fecha	Acuerdo/Anuncio
 Reino Unido	Mayo 2025 Septiembre 2025	<i>Economic Prosperity Deal</i> <i>Technology Prosperity Deal</i>
 Indonesia	Julio 2025	<i>Joint Statement on Framework for United States-Indonesia Agreement on Reciprocal Trade</i>
 Japón	Julio 2025 Octubre 2025	<i>U.S.-Japan Strategic Trade and Investment Agreement</i> <i>U.S.-Japan Framework For Securing the Supply of Critical Minerals and Rare Earths through Mining and Processing</i> <i>U.S. -Japan Technology Prosperity Deal Memorandum of Cooperation Regarding Shipbuilding Between the Government of Japan and the Government of the United States of America</i>

	UE	Agosto 2025	<i>Framework on an Agreement on Reciprocal, Fair, and Balanced Trade</i>
	China	Octubre 2025	Acuerdo para realizar una “tregua comercial” hasta noviembre 2026.
	Camboya	Octubre 2025	<i>Agreement between the United States of America and the Kingdom of Cambodia on Reciprocal Trade</i>
	Malasia	Octubre 2025	<i>Agreement between the United States of America and Malaysia on Reciprocal Trade</i>
	Tailandia	Octubre 2025	<i>Joint Statement on a Framework for a United States-Thailand Agreement on Reciprocal Trade</i>
	Vietnam	Octubre 2025	<i>Joint Statement on a United States-Viet Nam Framework for an Agreement on Reciprocal, Fair, and Balanced Trade</i>
	Corea del Sur	Noviembre 2025	<i>Korea Strategic Trade and Investment Deal Memorandum of Understanding Between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Korea regarding the U.S.-ROK Technology Prosperity Deal</i>
	Argentina	Noviembre 2025	<i>Joint Statement on Framework for a United States-Argentina Agreement on Reciprocal Trade and Investment</i>
	El Salvador	Noviembre 2025	<i>Joint Statement on Framework for United States-El Salvador Agreement on Reciprocal Trade</i>
	Ecuador	Noviembre 2025	<i>Joint Statement on Framework for United States-Ecuador Agreement on Reciprocal Trade</i>
	Guatemala	Noviembre 2025	<i>Joint Statement on Framework for United States-Guatemala Agreement on Reciprocal Trade</i>
	Suiza y Liechtenstein	Noviembre 2025	<i>Joint Statement on a Framework for a United States – Switzerland – Liechtenstein Agreement on Fair, Balanced, and Reciprocal Trade</i>
	Brasil	Noviembre 2025	EEUU eliminó el arancel IEEPA del 40% adicional a una serie de productos agrícolas brasileños.

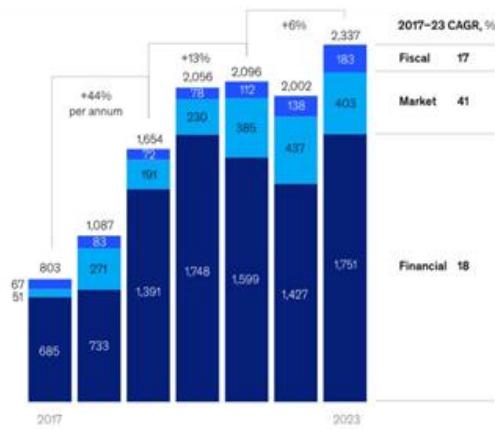
- **Regreso de la política industrial:** asimismo, en este nuevo contexto se observa un firme resurgimiento de las políticas de impulso a la producción industrial, las cuales se traducen en distintos tipos de subvenciones que en muchos casos incrementan artificialmente la producción internacional. En esta línea, los países están utilizando distintas herramientas para impulsar la competitividad, la transición energética y mejorar la resiliencia económica en el marco de las tensiones comerciales existentes. Aunque no se disponen de datos globales,

distintos análisis, como los de la OCDE o *McKinsey* permiten tener una primera aproximación a este tipo de políticas de las políticas aplicadas por una serie de países. Según la OCDE, para una selección de países desarrollados, entre 2019 y 2022 las intervenciones de política industrial vinculadas a subsidios y gasto impositivo pasaron del 1,4% del PIB al 1,55% (un incremento de USD 4.100 millones), mientras que las relacionadas a instrumentos financieros se acrecentaron de 0,73% a 0,80% en el mismo lapso (USD 2 mil millones). Este incremento en las intervenciones se fundaría en políticas de apoyo estructural. Los países analizados habrían introducido 206 nuevos instrumentos de política industrial (frente a las 978 vigentes en 2019) que representarían un 0,74% del PIB. McKinsey también encuentra una fuerte aceleración en los recursos volcados a la política industrial. Estos habrían crecido un 390% entre 2017 y 2024, con foco en sectores críticos como la defensa, los semiconductores y equipos de alta tecnología. Las intervenciones relacionadas con el apoyo financiero son las que concentran la mayor cantidad de recursos (75%), mientras aquellas vinculadas con el impulso de la demanda son las de mayor dinamismo (se multiplicaron por ocho entre 2017 y 2024). Los incentivos fiscales también crecen, aunque su participación relativa es menor.

Apoyo estructural a la política industrial (2019-2021). En % del PIB, países seleccionados. Subsidios y gasto impositivo (azul) vs instrumentos financieros (verde).



Intervenciones de política industrial (2017-2023). Por tipo, países seleccionados



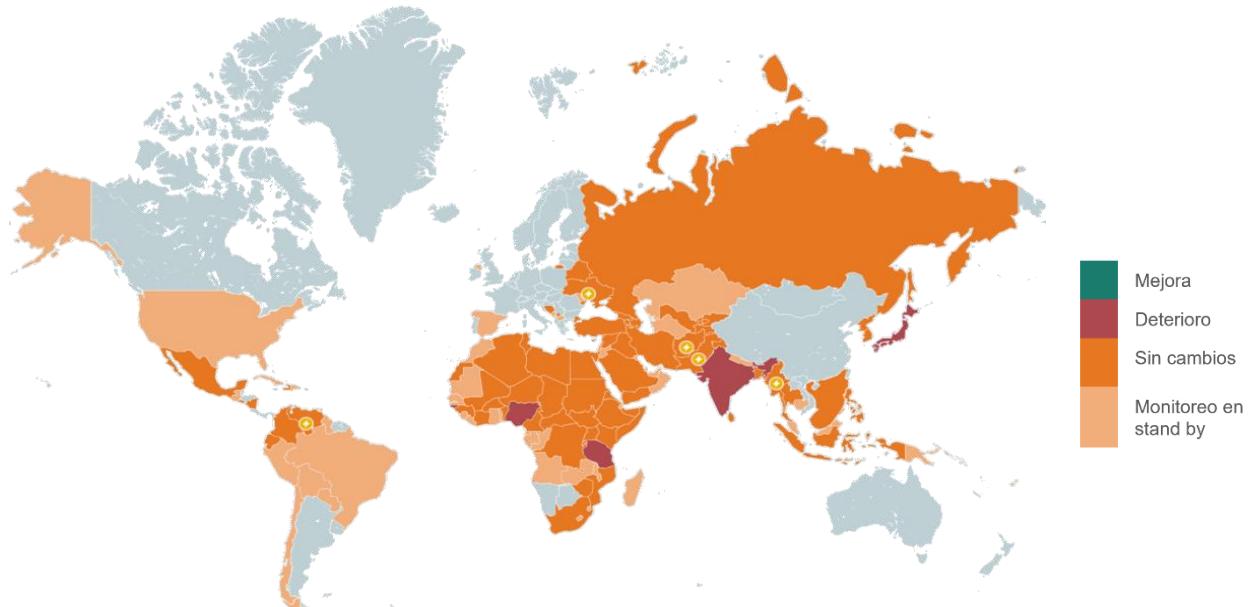
Fuente: OCDE y Mc Kinsey.

- **Tensiones geopolíticas:** las relaciones económicas internacionales se encuentran marcadas fundamentalmente por la tensión estratégica entre China y EEUU en los planos comercial, tecnológico, militar y de gobernanza global, que se traducen en modificaciones del orden internacional que venía rigiendo desde el fin de la Segunda Guerra Mundial y en niveles sustanciales de incertidumbre. Como consecuencia, las cadenas globales de valor tienden a una reconfiguración geoeconómica, en un contexto en que la seguridad del

abastecimiento (*derisking*) pasa a ser uno de los principios rectores, en detrimento de la eficiencia. En este marco se inscriben innovaciones cruciales como la digitalización y el avance de la IA, tecnologías en donde el acceso a la energía, minerales y otros insumos críticos se han vuelto cruciales para garantizar el funcionamiento de las economías, moldeando las relaciones entre las potencias. En tal sentido, los cambios en los flujos de comercio e inversión (*re-shoring, near-shoring*)

- *friend-shoring*), en los sistemas de pagos y en el papel del dólar expresan transformaciones geoeconómicas basadas en la inestabilidad geopolítica aquí señalada. En el plano regional, EEUU ha expresado en su Estrategia de Seguridad Nacional (diciembre 2025) que en América Latina aplicará el “Corolario de Trump” a la Doctrina de Monroe del siglo XIX con el objetivo de “restaurar la preeminencia estadounidense en el hemisferio occidental” y negar a “competidores no hemisféricos la capacidad de posicionar fuerzas u otras capacidades amenazantes, o de poseer o controlar activos estratégicamente vitales en nuestro hemisferio”.
- **Conflictividad y riesgos bélicos:** en 2024 se registró la mayor cantidad de conflictos activos desde la Segunda Guerra Mundial. En la actualidad, los escenarios más críticos son Rusia-Ucrania, Medio Oriente, Asia Pacífico (Myanmar, tensiones por Taiwán, península coreana y Mar del Sur de China) y África (Sudán, República Democrática del Congo, región del Sahel).

Mapa de conflictividad global (Diciembre 2025)



Fuente: International Crisis Group.

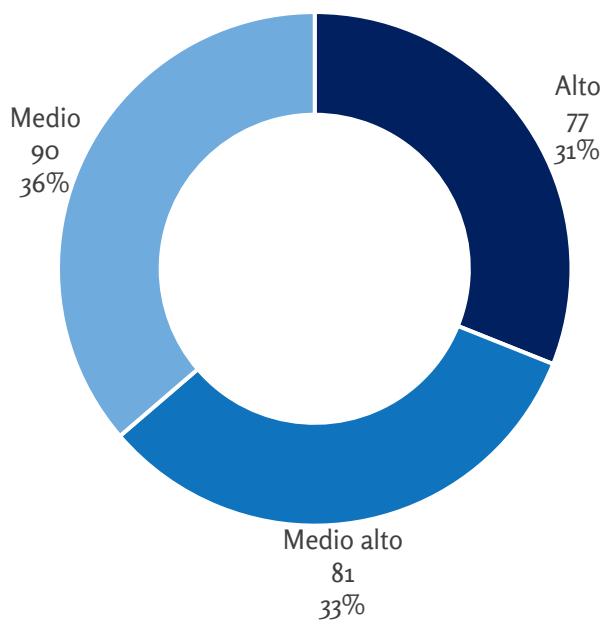
D. ENE 2025

En la ENE de 2025, se presentan 248 propuestas, organizadas del siguiente modo:

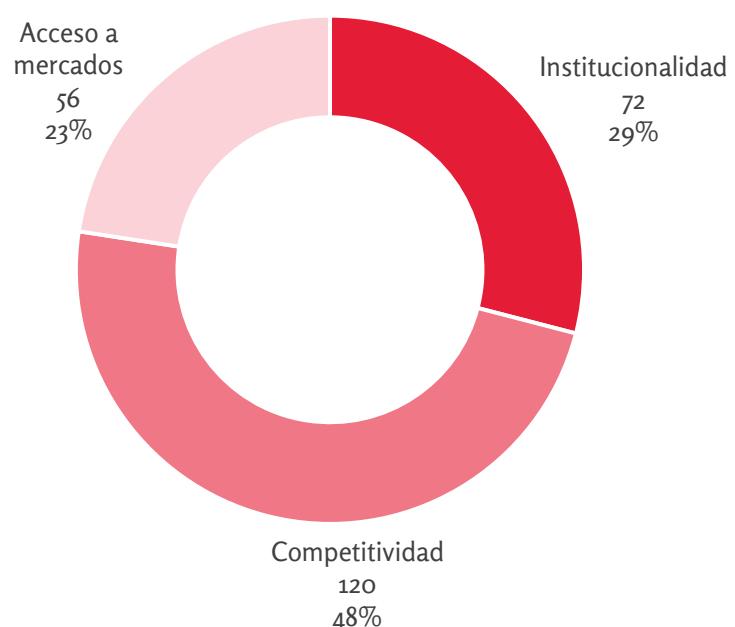
Pilar	Cantidad de propuestas
Relacionamiento externo	64
Impuestos y restricciones	34
Facilitación del comercio	68
Logística	54
Financiamiento	13
Promoción e inteligencia comercial	15
Total	248

Del total de propuestas, hemos determinado que el 31% son de impacto alto, el 33% de impacto medio alto y el 36% de impacto medio. Analizándolas por tipo, el 29% son propuestas orientadas a la institucionalidad, el 48% a temas de competitividad y el 23% a acceso a mercados, es decir, la gran mayoría corresponde a medidas en el plano doméstico.

Propuestas por impacto

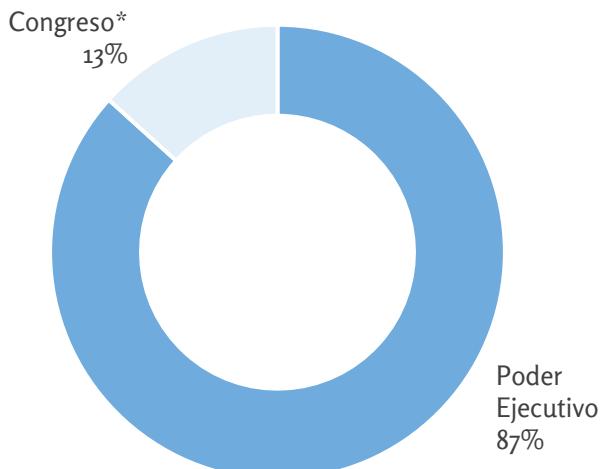


Propuestas por tipo



Por área responsable de gobierno, el 87% de las propuestas cae bajo la órbita del Poder Ejecutivo y en el 13% está involucrado el Congreso. No obstante, aquí cabe señalar que dentro del Pilar de Impuestos y restricciones la participación del Congreso asciende al 47% de las propuestas.

Propuestas por área de gobierno responsable



* Proporción de propuestas que involucran al Congreso:

Impuestos y restricciones: 47%

Relacionamiento externo: 19%

Facilitación del Comercio: 7%

Resto: 0%

E. Medidas prioritarias para 2026

Haciendo una síntesis de las propuestas de alto impacto, las 10 prioridades para 2026 apuntan a avanzar en un camino hacia la normalización estructural y reducir la “anomalía” que representa Argentina en comparación con el mundo:

1. Eliminar la liquidación obligatoria de divisas producidas por ventas de exportación de bienes.
2. Seguir eliminando derechos de exportación.
3. Readecuar los reintegros a las exportaciones para que compensen la carga impositiva indirecta.
4. Eliminar los condicionamientos no previstos en la Ley de IVA para el recupero de este impuesto.
5. Regularizar la deuda del Estado con los exportadores (IVA y Reintegros a los impuestos indirectos).
6. Avanzar en la creación de una Cuenta Corriente Única Tributaria (Impositiva y Aduanera).
7. Solucionar los temas estructurales para avanzar velozmente en la facilitación del comercio.
8. Solucionar los temas institucionales y de gobernanza que afectan la logística e infraestructura orientada al comercio.
9. En el MERCOSUR, alcanzar nuevos consensos que permitan salir del estancamiento actual y determinar qué acciones corresponden en el caso de Uruguay y su proceso de adhesión al Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico (CPTPP).
10. Mantener una presencia activa en el G20 y el Acuerdo de París, y priorizar el proceso de ingreso de Argentina a la OCDE.

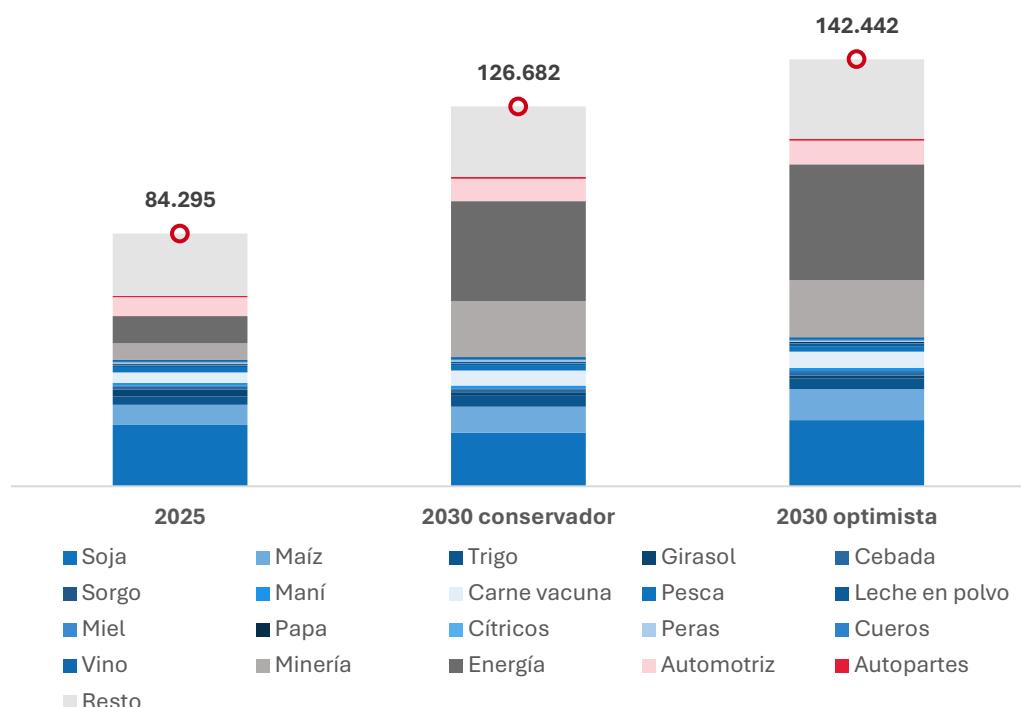
F. Impacto esperado de la ENE

Tomando en cuenta la evolución proyectada de las exportaciones, estimamos que la implementación de la ENE podría sumar alrededor USD 15.760 millones para 2030, totalizando USD 142.442 millones, lo cual representaría un incremento del 70% respecto a los valores exportados en 2025. De no implementarse un cambio en las condiciones en las cuales opera el sistema actual, el dinamismo exportador argentino se circunscribirá a los sectores de la energía y la minería, mientras que algunos complejos críticos presentarían bajas en sus ventas externas.

En términos generales, se espera un cambio en la composición de la matriz exportadora argentina para 2030. La energía y la minería representarán más del 40% de las exportaciones y el petróleo y el gas triplicarán sus valores exportados. La agroindustria crecerá entre 2% y 18% (algunos complejos como la soja, la pesca y las peras y manzanas podrían caer), en función del grado de adopción de la ENE 2025. El incremento del complejo automotriz oscilará entre 19% y 26%. Para el resto de la canasta exportadora, se prevé un salto de entre 13% y 28%, que dependerá de la implementación de líneas de acción que promuevan las ventas externas.

Proyecciones de exportaciones*

En millones de USD



*Las proyecciones se realizan sobre los 50 principales productos de exportación, por lo cual en algunos casos no se modeliza el total del complejo. Fuente: CERA.

PILAR 1: Relacionamiento externo

EJE	DESAFÍOS	PROPUESTAS	ÁREA
Institucionalidad (principios rectores nacionales)	<p>La política exterior sigue ciclos políticos nacionales y muestra a Argentina con volatilidad geopolítica, lo cual se acentúa en una coyuntura internacional desafiante</p> <p>No ha existido una política de Estado en materia de exportación, lo cual ha afectado el posicionamiento de los productos argentinos</p>	<p>Establecer los lineamientos de la política exterior argentina colocando la exportación y la mejora de la inserción externa como política de Estado. A estos efectos:</p> <ol style="list-style-type: none"> Consolidar como principio rector el establecimiento y profundización de relaciones económicas y comerciales que permitan incentivar la inversión en Argentina, incorporar tecnología productiva y diversificar exportaciones mediante la integración en cadenas de valor, presentando a Argentina como socio pacífico y confiable, respetando el interés nacional, estableciendo criterios y prioridades junto al sector privado. Tratar sistémicamente en el Congreso Nacional todos los acuerdos firmados con terceros países. De acuerdo con lo exigido por la Constitución Nacional, el presidente de la Nación negocia y firma los tratados internacionales con las demás naciones conforme lo dispone el art. 99, inc. 11, pero todos los tratados con naciones extranjeras requieren, además, la aprobación por parte del Congreso de la Nación mediante una ley formal conforme lo previsto en el art. 75, incs. 22 y 24. Sin la aprobación mediante ley formal emanada del Congreso de la Nación, el país no se obliga formalmente. Es importante que el proceso de aprobación resulte claro en los procesos negociales y en la comunicación pública. Fomentar en forma efectiva el principio de transparencia en temas relevantes para la política exterior argentina, incluyendo criterios y objetivos de asociación, temas críticos y estadísticas: <ul style="list-style-type: none"> Ej.: implementar consultas sistemáticas para evaluar impactos e identificar riesgos y beneficios en las negociaciones comerciales, con miras a acotar discrecionalidades que puedan afectar al sector privado. Ej.: si bien se comenzó a contemplar una instancia de consulta, el secreto estadístico en materia de exportaciones no permite evaluar el desempeño exportador de manera fehaciente. 	Presidencia Congreso Jefatura de Gabinete Cancillería Economía
Reglas de juego cambiantes con una visión cortoplacista		4. Continuar el proceso de estabilización macroeconómica, adherirse a las mejoras prácticas internacionales y colocar la mejora de la competitividad como política de Estado.	Presidencia Congreso

	en función de la inestabilidad macroeconómica		Jefatura de Gabinete Economía Desregulación
	Modificaciones de normativas, regulaciones, permisos, etc. emergentes de distintas áreas de gobierno sin articulación ni una medición abarcativa de impacto	<p>5. Implementar un enfoque sistemático de análisis de impacto regulatorio considerando a estos efectos las recomendaciones y mejores prácticas sugeridas por OCDE a fin de poner énfasis en la estabilidad regulatoria sustentando la confiabilidad del proceso inversor. Adicionalmente, debe ser tenido en cuenta el Reglamento General para la Elaboración Participativa de Normas aprobado por el Decreto 1172/03, a fin de dar intervención al sector privado en la formulación de normas y políticas que pueden afectar al comercio internacional.</p> <p>6. Dado el esfuerzo particular que conlleva la construcción de relaciones comerciales, mantener un clima de negocios sin cambios regulatorios que impacten negativamente en la relación comercial (evitar prohibiciones de exportación de productos, cambios en los plazos de liquidación de divisas, etc.)</p>	Presidencia Jefatura de Gabinete Economía Desregulación
	<p>Contexto global (*) requiere de un proceso de análisis profesional sistémico</p> <p>(*) ej.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Tensiones China-EEUU – Aranceles EEUU – IA + digitalización – Conflictos bélicos – Shocks en cadenas de valor 	<p>7. Establecer como proceso asociativo un esquema transparente y sistémico que sea mandatorio más allá de los ciclos de gobierno y tenga en cuenta escenarios de mediano plazo en la coyuntura internacional:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Realizar análisis de vulnerabilidades y dependencias económicas y comerciales. – Adoptar sistemas de información que ayuden al manejo de riesgos, respuestas ante shocks y realización de simulaciones y pronósticos con planes de contingencia. – Tomar en cuenta consideraciones geopolíticas en las vinculaciones bilaterales y multilaterales. – En un contexto de crisis de multilateralismo y volatilidad en las políticas comerciales alrededor del mundo, realizar un análisis de aranceles, retaliaciones, sanciones y restricciones para determinar implicancias para Argentina. – Analizar opciones de vinculación que permitan mantener los vínculos comerciales fluidos, evitando áreas de conflicto. – Definir criterios de infraestructura crítica como elemento a ser considerados en la negociación con miras a garantizar de seguridad nacional, siguiendo las buenas prácticas de Australia, UE y EEUU. 	Presidencia Jefatura de Gabinete Cancillería Economía

		<ul style="list-style-type: none"> – Analizar los efectos de las políticas industriales y el impacto en el comercio global de las empresas de propiedad estatal, considerando los instrumentos previstos en los acuerdos internacionales para contrarrestar la competencia desleal y las prácticas predadoras, y sumando al esquema de análisis los mecanismos que están implementando otras economías desarrolladas y en vías de desarrollo, sin perder de vista la dimensión a nivel de sectores. 	
Falta de organicidad y regularidad en la convocatoria al sector privado <ul style="list-style-type: none"> – Negociaciones comerciales – Excepciones al AEC en MERCOSUR (MCS) 	8. Establecer institucionalmente la participación necesaria del sector privado en la definición de la política comercial y exterior de Argentina mediante consultas formales, obligatorias y transparentes en negociaciones comerciales y en temas estratégicos que afectan la actividad. <ul style="list-style-type: none"> – Consulta pública al sector privado sobre costos y beneficios potenciales de los acuerdos de integración a nivel sectorial y regional con un sistema de registro e instancias de seguimiento para tener una trazabilidad y mejorar la articulación público-privada. – Análisis de temas regulatorios, sanitarios y fitosanitarios, reglas de origen (sumar visión del sector privado para afinar la posición negociadora). 	Presidencia Cancillería Economía	
Falta de continuidad en la estrategia de inserción internacional en cada mercado	9. Planes estratégicos de desarrollo de mercados a 4 años en las representaciones argentinas en el exterior con líneas claras de trabajo, que se evalúen anualmente y se actualicen cada dos en función de lo aprendido. Esto debe regirse y articularse por una estrategia de inserción que incluya las negociaciones comerciales, sanitarias, fitosanitarias y regulatorias. La promoción comercial debe estar en línea con estos parámetros y su eficiencia debe evaluarse en función de metas cuantificable.	Cancillería Economía AAICI	
Necesidad de trabajar aspectos regulatorios El acceso sanitario y fitosanitario sigue siendo un desafío para diversos productos agroindustriales Los estándares en materia de ESG	10. Barreras no arancelarias: Replicar el modelo de las mesas de inserción internacional de Agricultura para ampliar la cobertura a otras ramas productivas (industria, minería, servicios, etc.), con intervención de los organismos pertinentes. 11. Barreras no arancelarias: Avanzar en el esquema de reconocimientos mutuos de certificaciones, verificaciones y sistemas de trazabilidad, mediante una fuerte articulación Cancillería-Ambiente. 12. SENASA - apertura de mercados: acelerar el proceso ampliando la negociación a diversos productos en simultáneo en cada mercado para mejorar las oportunidades de los	Economía Salud Ambiente	

	plantean un desafío creciente para los productos argentinos	<p>exportadores (tomando como <i>benchmark</i> el mejor acceso entre los países del MCS). Implementar una metodología estandarizada para identificar mercados con potencial (considerar las barreras arancelarias y la competencia global). Realizar evaluaciones de impacto de las aperturas que se realizaron en los últimos 6 años entendiendo junto con el sector privado las razones que pudieran haber afectado su efectividad.</p> <p>13. Nuevas exigencias ambientales: la plataforma VISEC ha sido una primera respuesta del sector privado para cumplir las exigencias ambientales que demanda, de momento, la UE. A partir de aquí, promover nuevos actores y ampliar la cobertura para garantizar el acceso de las exportaciones a los mercados. Lograr que las certificaciones sean reconocidas por los mercados de destino.</p>	
Ámbitos multi/plurilaterales	<p>Crisis del multilateralismo</p> <p>Ruptura del marco de normas comunes, profundización de unilateralismo y negociaciones entre bloques regionales</p>	<p>14. Sostener de manera activa y consistente el apoyo al multilateralismo en materia de comercio en los diversos foros, dado que las reglas estables equilibran el campo de juego.</p> <p>15. En un contexto de parálisis del Órgano de Resolución de Controversias de la OMC, participar de grupos plurilaterales interinos con países socios que promuevan la actualización, fortalecimiento y reforma de la OMC, por ejemplo, el MPIA (Multi- Party Interim Appeal Arbitration Arrangement), una iniciativa voluntaria de algunos miembros de la OMC para resolver disputas comerciales mientras el Órgano de Apelaciones no esté en funcionamiento.</p> <p>16. Participar con transparencia y fuerte cooperación del sector privado en temas sensibles como subsidios agrícolas, reforma del acuerdo de subsidios, emisiones en el transporte marítimo, y nuevos criterios que condicionarían unilateralmente el comercio internacional: ajuste de carbono en frontera, nuevas normativas ESG vinculadas con el comercio, entre otros.</p>	Presidencia Cancillería Economía
	El G20 es un ámbito importante para posicionar internacionalmente a la Argentina	17. Mantener la participación de Argentina en el G20 sin menoscabar o abandonar el espacio, dado que es un ámbito de gobernanza global que ofrece un marco para vincularse con los principales países del mundo, participar en el diseño de la agenda global y avanzar temas críticos para Argentina (Ej. negociaciones FMI, negociaciones comerciales, etc.).	Presidencia Cancillería Economía
	El Acuerdo de París permite acceder a	Considerando:	Presidencia Cancillería Economía

beneficios para la Argentina	<ul style="list-style-type: none"> – Que Argentina participa en la mayoría de Acuerdos Multilaterales de Medio Ambiente (AMUMAS). Desde la Convención Marco de Naciones Unidas sobre Cambio Climático (UNFCCC) hasta el Acuerdo de París – Que “Responsabilidades Comunes pero Diferenciadas y Capacidades Respectivas” (CBDR-RC) es argumento en todas las discusiones sobre barreras ambientales. – Que el uso de restricciones ambientales (particularmente las climáticas) en el comercio de bienes y servicios se incrementará en el tiempo, – Que contar con inventarios de emisiones y planes de acción climática bajo marcos de acuerdos internacionales resulta muy favorable tanto en las propias negociaciones como en planteos de demandas y/o paneles. – Que la condición para el Acuerdo MCS-UE (“It will allow the suspension of the agreement if a Party leaves the Paris Agreement and also if it stops being a party “in good faith”, i.e. undermines the Paris Agreement from within”). – Que la salida puede dificultar el acceso a financiamiento internacional (incorporación creciente de requisito). – Que para otros países como EEUU abandonar los compromisos climáticos no suponen un riesgo similar (se les aplica en forma desventajosa el principio CBDR-RC, se les reconoce sistemas de registro, documentación y certificación de datos). <p>18. Mantener la participación de Argentina en el Acuerdo de París, sin socavar ni abandonar el espacio.</p>	Ambiente
OCDE se presenta como oportunidad para mejorar la calidad institucional, adoptar benchmarking en diversas áreas y atraer inversiones de altos estándares	<p>19. Colocar como prioridad el proceso de ingreso a la OCDE, acelerando la elaboración de las autoevaluaciones y otros requisitos.</p> <p>20. Independiente del avance del ingreso, adoptar estándares de OCDE en forma creciente.</p>	Presidencia Cancillería Congreso
Pesca INDNR en Atlántico Sur genera	<p>21. Resolver la problemática de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) (incluyendo diferencias regulatorias, trazabilidad, vínculos bilaterales y multilaterales) en el</p>	Presidencia Cancillería

	pérdidas de al menos USD 2.000 millones anuales en exportaciones	<p>contexto de las estrategias de Argentina en el Atlántico Sur y la Antártida, incluyendo la cuestión de las islas Malvinas.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Creación de un sistema único de trazabilidad para la pesca y la acuicultura. – Avanzar a nivel bilateral y multilateral para regular, ordenar y administrar la pesca en las aguas internacionales de la milla 201 y combatir la pesca ilegal en la ZEE. – En concordancia con lo establecido por el Art 5 in fine de la Ley 23.968 (ZEE), fiscalizar las actividades extractivas de los recursos ictícolas por parte de terceros países. – Modificar la Ley 27.037 y el decreto reglamentario 402/2017, incorporando a los actores públicos del sector pesquero como Autoridad de Aplicación para el Sistema Nacional de Áreas Marinas Protegidas. 	Economía Defensa Ambiente
MERCOSUR (MCS)	<p>Estancamiento institucional y agendas divergentes</p> <p>Degradoación de facto de la negociación en bloque y las condiciones de competencia intra Mercosur</p> <p>No se aplica una política externa común</p> <p>Acuerdos comerciales muy acotados</p> <p>Persistencia de medidas distorsivas del comercio intra bloque</p>	<p>El modelo de Unión Aduanera es poco utilizado a nivel global y el de Mercado Común no cuenta con voluntad política de las partes para avanzar en esa dirección. Se podría plantear teóricamente alternativas de statu quo vs readecuación, pero este último escenario ya ocurrió de hecho por las acciones de las partes. Tanto las negociaciones individuales de los países con EEUU como la actitud unilateral de Uruguay a los efectos de ingresar de forma individual al Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico (CPTPP, por sus siglas en inglés) dan por tierra la negociación en bloque como única posibilidad como indica la Decisión 32/00. En paralelo, los países negocian nuevas excepciones al Arancel Externo Común.</p> <p>En la práctica, lo que ha ocurrido afecta directamente a la competitividad de las exportaciones argentinas intrabloque al aumentar la competencia externa. Esto se debe tanto a los nuevos acuerdos individuales como a los desvíos arbitrarios de cada país dentro del número de posiciones determinadas.</p> <p>El proceso de Uruguay de accesión al CPTPP, al referirse al 15% del PBI global, es un hecho sustantivo y de difícil control frente a futuras ampliaciones del bloque. Asimismo, degrada el potencial de negociación del MCS como bloque en muchas de estas economías miembros del CPTPP que ya están en la cartera de interés nacional.</p> <p>22. Alcanzar nuevos consensos que permitan salir del estancamiento actual. Frente a los hechos, al interior del MCS es necesario determinar qué acciones corresponden en el caso de Uruguay (aceptación, proponer limitación negocial, o considerar sanciones frente a la</p>	Presidencia Cancillería Economía

violación del espíritu del Tratado de Asunción, del Protocolo de Ouro Preto y de la Decisión 32/00, esto último parecería poco realista).

- a. En este sentido se debe considerar que Argentina tiene interés de avance individual y ha propuesto alternativas que podrían usarse para una solución constructiva.
- b. También podría generarse una permisología con limitación, específicamente con países definidos por común acuerdo (aunque podría haber en este caso la probabilidad de que se produzca una divergencia en las estrategias comerciales).

En lo inmediato se propone:

23. Avanzar urgentemente con los socios del MCS en la eliminación de medidas distorsivas del comercio intra-bloque:
 - Propuesta de regla de distribución de renta aduanera con el objetivo de eliminación del doble cobro de AEC.
 - Revisión y simplificación de los trámites intrazona y mejorar la infraestructura, agilidad en pasos fronterizos (más personal y mayor capacitación).
 - Aprobación y/o modernización de los protocolos de Compras, Servicios e Inversiones.
24. Convergencia regulatoria: reconocimiento mutuo de normativa técnica, medidas sanitarias y fitosanitarias. Continuar avanzando a nivel sectorial con la metodología aplicada en el sector automotriz entre Argentina y Brasil. Se puede implementada a través de experiencias piloto en función de propuestas de los privados.
25. Explorar iniciativas regionales de integración productiva con financiamiento al sector privado por parte de la banca multilateral con foco en proyectos de transformación orientados a apoyar cadenas de valor MCS.
26. Generar proyectos de infraestructura común con asistencia de la banca multilateral para el desarrollo de infraestructura logística, con alto impacto en la competitividad regional.
27. Articular una estrategia común con participación pública y privada en temas de aprovechamiento de oportunidades o control de amenazas externas, particularmente

		<p>cuando provienen de otros bloques. Ej: Deforestación importada, ajuste de carbono en frontera.</p>	
Negociaciones Mercosur	Mercosur-UE Ambos bloques alcanzaron un acuerdo político en diciembre de 2024	<p>28. Avanzar en la ratificación del acuerdo, considerando los siguientes puntos:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Una vez que la UE apruebe el Acuerdo, en el MCS entra en vigor para cada país a medida que lo apruebe. Esto implica que si un solo país aprueba el acuerdo, puede comenzar a usufructuar la totalidad de los cupos hasta que vaya sumando el resto. – Realizar proyecciones fiscales que contemplen el compromiso asumido de eliminar los derechos de exportación, incluyendo impacto intra MCS. – Realizar reformas en consonancia con los períodos de desgravación acordados para que las empresas locales compitan en mejores condiciones. – Realizar un análisis detallado de las normas ambientales europeas (deforestación importada, ajuste de carbono en frontera - CBAM, medición de emisiones, certificaciones, normas, etc.) y de los subsidios verdes sobre las exportaciones argentinas, de modo que no se conviertan en barreras no arancelarias, sin resignar el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas. – Poner a disposición el paquete de ayuda para la adaptación a estándares ambientales y de apoyo a las PyMEx. – Permanecer en el Acuerdo de París es clave para mantener los beneficios del acuerdo. 	Presidencia Cancillería Economía Ambiente Congreso
	Mercosur- EFTA Ambos bloques concluyeron las negociaciones en julio de 2025	<p>29. Avanzar en la ratificación del Acuerdo y su implementación.</p>	Congreso Cancillería Economía
	Otras negociaciones del Mercosur: Falta de información sobre las evaluaciones de impacto de las	<p>30. En función del proceso de accesión de Uruguay al CPTPP, efectuar una evaluación de conveniencia para Argentina de solicitar la adhesión a este acuerdo, sus condiciones e implicancias frente a nuevos ingresos.</p> <p>31. Realizar y difundir análisis de impacto y beneficios sobre las negociaciones en cartera (Canadá, Corea del Sur, República Dominicana, El Salvador y Emiratos Árabes Unidos, Indonesia y Vietnam), reevaluándolos con el sector privado a fin de priorizar aquellas con mayor potencial.</p>	Cancillería Economía

	<p>negociaciones en cartera</p> <p>Contexto global de acuerdos regionales y de acuerdos con dimensiones OMC Plus y OMC Extra</p>	<p>32. Realizar consultas con el sector privado para determinar mercados y sectores prioritarios en Asia (ASEAN, Asia Central), África y Medio Oriente con miras a futuros acuerdos.</p> <p>33. India: profundizar el acuerdo actual de preferencias arancelarias (ganancia de corto plazo) en tránsito hacia un acuerdo amplio.</p> <p>34. SACU: profundizar el acuerdo actual de preferencias arancelarias.</p> <p>35. Japón: el presidente de Brasil señaló la importancia de avanzar en un TLC con Japón. Transparentar si existen posibilidades de avanzar e implementar un mecanismo de discusión público- privado para detectar oportunidades y riesgos.</p> <p>36. LATAM: avanzar acuerdos con países de América Latina en dimensiones OMC Plus y OMC Extra, explorando: servicios, reconocimiento mutuo de certificaciones, economía digital, facilitación del comercio, compras públicas, medio ambiente, y empresas del Estado. Implementar un mecanismo de consultas y de seguimiento para las negociaciones lanzadas (El Salvador).</p> <p>37. Reino Unido: teniendo en cuenta la cuestión Malvinas, iniciar un análisis de oportunidades de relacionamiento.</p>	
Bilaterales: Bolivia	Espacio para mejorar la operatoria comercial	<p>38. Implementar el Certificado de Origen Digital (COD).</p> <p>39. Dado el costo de exportar a un país no cooperante, en términos de elaboración de informes específicos, trabajar bilateralmente mecanismos para evitar que esto se convierta en un desincentivo a la exportación.</p>	Economía ARCA
Bilaterales: Brasil	Necesidad de articular políticas de vínculos Estado a Estado que perduren en el tiempo y trasciendan ciclos políticos	40. Alcanzar consensos con Brasil en distintos foros internacionales en temas multilaterales como Reforma OMC y temas relacionados con sustentabilidad y su vinculación con comercio. Aprovechar oportunidades para vincular la región en cadenas de valor como zona de paz clave para la seguridad alimentaria y energética.	Presidencia Cancillería Economía Ambiente Salud

Falta de armonización regulatoria en diversas áreas	<p>41. Avanzar en la convergencia regulatoria y reconocimiento mutuo de certificaciones y verificaciones entre ambos países, incluyendo biocombustibles y productos sujetos a mecanismos de certificación / reconocimiento sanitario.</p> <p>42. Mientras se logra la convergencia y se celebran ARM (Acuerdos de Reconocimiento Mutuo), buscar mecanismos de cooperación que garanticen la obtención de turnos, la verificación de plantas y la realización de pruebas de laboratorio para los exportadores argentinos.</p> <p>43. Fortalecer la articulación entre SENASA y MAPA (Ministerio de Agricultura, Ganadería y Abastecimiento de Brasil) en frontera para la facilitación del comercio bilateral. Ej: muestras de productos lácteos, comunicación formal entre organismos para la aprobación de establecimientos en taninos destinados a la alimentación animal.</p> <p>44. Asegurar el cumplimiento de la normativa del MERCOSUR cuando se incorporan nuevas regulaciones, dado que en muchos casos se han presentado inconvenientes en frontera (Ej. cítricos frescos), prever un mecanismo de consulta formal del cual participe el sector privado para resolver ágilmente esta problemática.</p> <p>45. Sustentabilidad: avanzar en el establecimiento de estándares ambientales sectoriales comunes, así como el reconocimiento de mecanismos de medición, que pueda ampliarse a la escala regional.</p> <p>46. Analizar la consistencia con las reglas de la OMC y del MERCOSUR de las propuestas de la CNA (Confederación de Agricultura y Ganadería de Brasil) para la aplicación de impuestos a empresas alimenticias que utilicen bienes importados. Ej. leche en polvo.</p>
Cambios en los drivers de cooperación económica	<p>47. Continuar con el proceso de desarrollo de infraestructura de gasoductos que permitan potenciar la exportación de gas.</p> <p>48. Explorar oportunidades de inversión en la industrialización del litio y el sector de electromovilidad.</p>

Bilaterales: Chile	Escasa integración bioceánica Carenza de indicadores de avance	<p>49. Profundizar el esquema de integración transfronteriza (armonización normativa fitosanitaria, infraestructura de pasos fronterizos, etc.) y responsabilizar a los Comités de Fronteras de implementar soluciones en facilitación del comercio e infraestructura con indicadores que permitan medir avances.</p> <p>50. Explorar y promocionar proyectos de encadenamientos productivos, de modo de profundizar la cooperación bilateral e incrementar la proyección al Pacífico.</p>	Cancillería Economía
Bilaterales: México	Potencial para mejorar acceso al mercado (foco agroindustria)	<p>51. Profundizar ACE 6 en productos agroindustriales no sensibles para México considerando intercambios interesantes de insumos productivos para Argentina.</p> <p>52. Acceso a mercados: ampliar la cobertura en materia sanitaria y fitosanitaria a productos con potencial (trozos congelados de carne aviar, despojos bovinos, malta sin tostar, etc.), Mejorar la articulación entre SENASA y SENASICA, especialmente en protocolos vigentes para reducir extracostos.</p>	Cancillería Economía
Bilaterales: Panamá	Potencial para mejorar acceso al mercado	53. En el marco de su ingreso como miembro asociado al MCS, concretar acuerdo bilateral en diversas disciplinas, más allá de lo arancelario (foco en reglas de origen)	Cancillería Economía
Bilaterales: Colombia	Potencial para mejorar acceso al mercado	54. Ampliar cupos en productos agroindustriales (ej. lácteos, carnes, golosinas) y en el sector automotriz reasignar el cupo para que se ajuste cabalmente a la oferta exportable argentina.	Cancillería Economía
Bilaterales: UE	Biodiesel argentino afectado por medidas de defensa comercial en el marco de la parálisis del Órgano de Apelaciones de la OMC	55. Seguir promoviendo la extinción de la medida compensatoria sobre el biodiesel argentino y promover la ampliación del cupo sin arancel.	Cancillería Economía
Bilaterales: EEUU	EEUU endurece condiciones de acceso a su mercado	<p>56. Dar a conocer el texto del acuerdo anunciado y seguir analizando mecanismos que permitan mejorar la posición de acceso al mercado en el marco bilateral:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ampliación de cuotas de carne bovina, maní, tabaco, azúcar, lácteos. 	Presidencia Congreso Cancillería Economía

	Anuncio de un marco para un “Acuerdo de Comercio e Inversión Recíprocos” Argentina-EEUU	<ul style="list-style-type: none"> – Menores aranceles o contingentes arancelarios para sectores alcanzados por los aranceles de la Sección 232 (aranceles por motivos de seguridad nacional al acero, aluminio, cobre, vehículos y madera, entre otros). – Continuar buscando soluciones para los casos de dumping vigentes que permitan dar continuidad a la exportación y certeza para el exportador (miel, mosto, biodiesel, tubería OCTG, etc.). <p>57. Avanzar en protocolos sanitarios y fitosanitarios (cítricos dulces, calabazas, productos orgánicos).</p>	AAICI
	Otros países de América Latina firmaron acuerdos ambiciosos (inversiones, facilitación, buenas prácticas regulatorias)	58. Avanzar en la firma de acuerdos de convergencia regulatoria y reconocimiento mutuo como los que tiene EEUU con Brasil (ATEC y ARM).	
	Renovación del SGP estancada	59. Más allá de la coyuntura doméstica de EEUU, no dejar de promover el restablecimiento y continuidad del SGP en EEUU con la inclusión de Argentina.	
	Minerales críticos y tierras raras	60. En un marco de tensiones globales, EEUU y otros países están avanzando en asegurar el abastecimiento de estos insumos. EEUU está firmando acuerdos con algunos países (ej. Australia, Japón, Malasia y Tailandia). Analizar el potencial para mejorar acceso al mercado estadounidense, atraer inversiones y financiamiento que permitan poner en valor los recursos argentinos y generar mayor valor agregado nacional.	Presidencia Cancillería Economía Gobiernos provinciales
Bilaterales: India	Accesos sanitarios y fitosanitarios	<p>61. Ampliar cobertura de accesos sanitarios y fitosanitarios (porotos, garbanzos, maíz, etc.)</p> <p>62. Adoptar el e-Phyto para el comercio bilateral.</p>	Economía Cancillería
Bilaterales: China	Déficit comercial más importante con un país y exportaciones	En un marco de tensiones globales, preservar la estabilidad del vínculo comercial con China colocando como prioridad la reversión del déficit comercial creciente de Argentina y teniendo en cuenta el fortalecimiento del vínculo comercial China-Brasil. A tales efectos:	Presidencia Cancillería Economía

<p>con sesgo primarizado</p> <p>Múltiples desafíos para exportar a China (logística, complejidad, incidencia del Estado, regulaciones, etc.)</p>	<p>63. Profundizar el rol de Cancillería en la provisión de información sobre:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Tendencias de consumo – Informes subnacionales y sectoriales (múltiples “Chinas”) – Temas legales, regulatorios y técnicos (incidencia del estado, medidas restrictivas) – Propiedad intelectual – Hubs logísticos (oportunidades y condiciones) – Canales de venta digitales <p>64. Determinar junto con el sector privado sectores estratégicos para negociar aperturas de mercado, con foco en el sector alimenticio/agroindustrial. Trabajar en protocolos de cooperación en materia sanitaria, fitosanitaria y vinculados a otros puntos de la salud animal, vegetal y humana, para agilizar la aprobación de eventos biotecnológicos.</p>
--	---

PILAR 2: Impuestos y restricciones

EJE	DESAFÍOS	PROPUESTAS	ÁREA
RESTRICCIONES EN EL MERCADO DE CAMBIOS	Según el FMI, Argentina es el único país del mundo que obliga a los exportadores a liquidar el 100% de sus divisas (Pakistán obliga al 100%, pero permite retener el 50% del incremento i.a. de las exportaciones). En América Latina, sólo Honduras, Surinam y Venezuela lo demandan, con el 70%, 35% y 20%, respectivamente.	Teniendo en cuenta: <ul style="list-style-type: none"> - La anomalía de Argentina a nivel internacional, - Las actuales restricciones del BCRA, - Las inconsistencias con el principio de respeto a la propiedad privada, - Que la Ley Penal Cambiaria de Argentina discrimina negativamente al exportador frente a quien vende en el mercado doméstico ya que este último no se ve sujeto a este riesgo adicional, - Que se produce una violación al principio de igualdad ante la ley frente al actor doméstico que realiza operaciones en dólares ya que a este no se le exige la liquidación mandatoria de lo facturado. Tampoco es hoy la condición que se demanda para aquellos que exportan servicios. - Que el Artículo VIII - Sección 2, 3 y 4 del FMI se estableció con el fin de evitar que estas obligaciones afecten a la exportación y al flujo de inversión extranjera directa, - Que en el contexto del nuevo acuerdo marco firmado con EEUU, que requiere abordar la problemática de los subsidios industriales y las “acciones distorsivas” de las empresas de propiedad estatal, se refuerza la idea de no redistribuir los recursos del exportador para financiar importaciones que contienen subsidios industriales, se propone, en un contexto de normativas macroprudenciales: <p>65. Terminar gradualmente la liquidación mandatoria de divisas y acercar a Argentina a las prácticas habituales del resto de los países. Como pasos en el proceso de normalización mencionado, se propone en forma inmediata:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Autorizar un mínimo de 30% de libre disponibilidad de divisas generadas por las ventas de exportación, más el 100% de lo que supere el monto facturado en el último bienio para todos los sectores. - Ampliar los plazos de liquidación de divisas. Ej.: en el caso de los bienes de capital, el plazo de 180 días resulta insuficiente para poder ofrecer condiciones financieras que permitan competir con las condiciones de pago que ofrecen otros países. - Sumar esquemas promocionales de libre disponibilidad para ciertas actividades que requieran de inversión intensiva o adecuación para el cumplimiento de metas de reducción de emisiones para acceder a mercados. 	Presidencia Economía BCRA
Obligación de liquidar divisas			
Limitación a la remisión de utilidades			
Pago de servicios	Argentina solicitó un <i>waiver</i> en relación con el cumplimiento del Artículo VIII del FMI		

		<p>Si bien se ha avanzado en regularizar la situación del giro de utilidades a partir del 2025, todavía resta normalizar los saldos generados previamente. Las medidas restrictivas han penalizado el ambiente de negocios y derivado en un deterioro reputacional para nuestro país.</p> <p>66. Evaluar mecanismos que permitan normalizar la remisión de utilidades y aseguren que los inversores de proyectos exportadores, independientemente de su tamaño, no vuelvan a enfrentar este tipo de limitaciones.</p> <p>Los exportadores deben abonar tarifas dolarizadas a algunos prestadores de servicios, como las navieras. Si bien pueden abonarse en pesos, el tipo de cambio que se aplica no sigue una referencia de público conocimiento.</p> <p>67. Permitir que los exportadores paguen en dólares los servicios portuarios o que se utilice un parámetro estandarizado (ej. Tipo de cambio minorista comprador del BNA), a fin de no generar extracostos, ni penalizar la competitividad.</p>	
IMPUESTOS			
Deuda del Estado con los exportadores / Sesgo anti-exportador	<p>Contribuyentes convertidos en acreedores</p> <p>Retrasos en la devolución de los impuestos indirectos, incrementan la carga tributaria y constituyen una forma de imposición no legislada</p>	<p>Desde 2024, y en forma creciente, se ha ido dilatando la devolución de los fondos que corresponden a los exportadores en materia impositiva (IVA y Reintegros a los impuestos indirectos). Este retraso no tiene otra justificación que la de financiar al Estado Nacional. Lamentablemente, se trata de un juego de suma cero que desincentiva la exportación. El impacto nocivo de estos retrasos se acentúa en los bienes de mayor valor agregado y en las empresas que destinan una mayor parte de sus ventas al mercado externo (debido a que no pueden compensarlo con ventas al mercado interno). Esto además afecta la generación de divisas necesarias para que el propio Estado cumpla con sus compromisos financieros internacionales a futuro.</p> <p>Entre las últimas modificaciones (Resolución MEC 1834/2025) se ha propuesto dolarizar las deudas pendientes con los exportadores, pero se ha dilatado la disponibilidad de los fondos a más de un año (en deudas que llegan a acumular seis meses de demoras).</p> <p>Por lo tanto, se propone:</p>	<p>Presidencia Economía ARCA Desregulación</p>

	<p>68. Regularizar las deudas del Estado con los exportadores y acortar los plazos de devolución, estipulando un lapso preciso para que las empresas puedan prever la disponibilidad de fondos. Implementar los mecanismos pertinentes para evitar que las demoras se vuelvan a repetir.</p> <p>Si bien se han realizado mejoras, continúan detectándose casos en los que la gestión para desbloquear el cobro de reintegros (obtener la devolución generada) resulta lenta y poco transparente. El seguimiento del trámite sigue siendo complejo y, en muchos casos, se ve demorado por denuncias que no se formalizan adecuadamente, lo que genera mayores retrasos en su resolución. Además, para ciertos bloqueos, el proceso aún requiere instancias de consulta presencial.</p> <p>69. Monitorear y gestionar los bloqueos de manera ágil a través de herramientas electrónicas y establecer plazos de resolución administrativa, al igual que otros procedimientos que ya se realizan por TAD/VUCE (que tienen un seguimiento simple).</p>
Bloqueos en reintegros para acceder a los fondos propios y dificultad para conocer motivos	<p>Incumplimiento efectivo de la Ley de IVA: el texto de la ley indica que los exportadores, que son acreedores del fisco cuando mantienen un saldo a favor en dicho tributo, “tendrán derecho” al reintegro de IVA, “con el solo cumplimiento de los requisitos formales que establezca AFIP” y ello “sin perjuicio de su posterior impugnación”.</p> <p>70. Agilizar el trámite, mejorar los tiempos de resolución y real verificación ex post de las solicitudes. Mientras no se implemente una Cuenta Única Tributaria y Aduanera, establecer un plazo máximo para devolver los saldos generados y remunerar con la tasa activa del BNA más un extra que desincentive el financiamiento público a costa de los exportadores.</p> <p>71. Implementar la actualización establecida en el primer párrafo del art. 43 de la ley del IVA (Reintegro Real, no Nominal).</p> <p>72. Eliminar barreras sistémicas y perfiles de riesgos que no consisten en los requisitos formales encomendados por Ley de IVA, sino que se constituyen en verdaderas sanciones encubiertas.</p> <p>73. Eliminar requisitos materiales incorporados en reglamentos que no surjan de la Ley y de toda exigencia que no sea de competencia de ARCA (Ej: exigencia de ingresos de divisas de potestad del BCRA o la utilización del riesgo SIPER).</p>

	Pese a que en la Ley Penal Cambiaria existe un reaseguro de legítima defensa, el impedimento del derecho al recupero del IVA genera un sesgo antiexportador	<p>El derecho al recupero del IVA se ve afectado por el requerimiento de no tener que registrar incumplimientos por ingreso de divisas para su solicitud formal, lo cual resulta redundante, atento a estar contemplado en la Ley Penal Cambiaria, lo cual se traduce en una doble sanción.</p> <p>74. Aún si se mantiene la obligación de liquidar divisas, eliminar la multiplicidad de sanciones, permitiendo que los exportadores accedan a su derecho de recuperar el IVA, establecido por Ley.</p>	
Sistema de recupero	<p>Los sistemas dispersos en ARCA (impositivo y aduanero), rémoras de otra época, les generan a los exportadores múltiples saldos pendientes de recupero, ineficiencias y extracostos administrativos y financieros</p> <p>La imposibilidad de compensar fondos es una forma de retención indebida que, nuevamente, incrementa la carga tributaria y se traduce en una forma de imposición no legislada</p>	<p>La multiplicidad de sistemas incomunicados entre sí no solo complejiza la administración tributaria para los exportadores, sino que la imposibilidad de compensar fondos entre los brazos de ARCA deriva en que los contribuyentes se conviertan en acreedores, no pudiendo recuperar sus fondos (saldos positivos de retenciones y percepciones).</p> <p>75. Cuenta Corriente Única Tributaria (Impositiva y Aduanera): Se propone la creación de una Cuenta Corriente Tributaria Única que unifique la gestión de créditos y débitos de los contribuyentes ante la ARCA, integrando los sistemas impositivos y aduaneros. Actualmente, la coexistencia de plataformas incomunicadas y una cuenta imperfecta impiden aplicar oportunamente numerosos créditos legítimos a deudas visibles, debido a demoras o desactualizaciones de los sistemas de ARCA y DGA. La implementación de una cuenta corriente integral, donde la imputación esté a cargo del contribuyente, permitiría compensar los saldos a favor contra otros impuestos de manera ágil, removiendo limitaciones y requisitos que restringen la libre disponibilidad de los fondos. Ello optimizaría la administración de saldos, mejoraría la eficiencia recaudatoria y otorgaría mayor transparencia y previsibilidad al sistema. Además, debe eliminarse los requisitos existentes en las disposiciones que establecen que las deudas a compensar tienen que estar vencidas, cuando es suficiente con el solo hecho de que estén determinadas.</p>	Economía ARCA DGA Desregulación

Estabilidad fiscal	Los exportadores enfrentan una carga impositiva incierta y volátil (con altas y bajas según el ciclo económico)	<p>76. Establecer un marco normativo claro, que evite el incremento de alícuotas impositivas a las exportaciones. Trabajar a todos los niveles de gobierno para mejorar la competitividad y el horizonte de planificación.</p> <p>77. Certificados de exclusión: garantizar su utilización, evitando que los vaivenes de la economía penalicen la competitividad de los exportadores.</p> <p>78. Ampliar los beneficios del RIGI a proyectos exportadores que impliquen menores montos de inversión y extender los sectores alcanzados. Permitir la libre disponibilidad de las divisas de exportación.</p>	Presidencia Congreso Economía ARCA Gobiernos provinciales y municipales
Diálogo público-privado	Necesidad de fortalecer la articulación público-privada	79. Mesa de trabajo impositiva: crear un espacio de diálogo impositivo orientado exclusivamente a la exportación, con cronograma establecido para permitir que los exportadores dialoguen con la autoridad fiscal, logrando mayor coordinación, simplificación la operatoria y reducción de los costos administrativos.	Economía ARCA
DEX	<p>Sólo 7 países recaudan más del 5% en derechos de exportación y sólo 4 países tienen una carga superior a la de Argentina (Costa de Marfil, Kazajistán, Guinea Bissau y Bahamas)</p> <p>El cobro de DEX se vincula al debate sobre la coparticipación, dejando a la exportación en medio</p>	<p>80. Continuar eliminando en etapas y definitivamente derechos de exportación (Artículo 724 a 760, Código Aduanero). La eliminación de este impuesto derivará en una mejora de la competitividad de los exportadores, incentivando mayores saldos exportables y una mayor recaudación de impuesto a las ganancias. Por lo tanto, para dejar de penalizar las exportaciones, se propone un camino de reducción de los DEX fiscalmente sustentable:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Eliminación plena de DEX para pesca, alimentos con agregación de valor y bienes industriales aún gravados. – Para el resto de los bienes agropecuarios, se propone adoptar un esquema de desgravación gradual. <p>Actualmente, las PyMEx cuentan con una desgravación por los primeros USD 500 mil exportados y una reducción del 50% hasta USD 1 millón de aquellas PyMEx que exportan hasta USD 2 millones anuales (Decreto 302/2021). Estos topes actúan como un techo para la expansión exportadora.</p> <p>81. Para las PyMEx, se propone la completa desgravación para aquellos productos que aún tributan retenciones.</p>	Presidencia Economía Congreso

	<p>de las tensiones Nación-provincias</p> <p>Las PyMEs representan un 6,3% de las exportaciones (2024), en tanto que el promedio de los países en vía de desarrollo es 11,5%. Sin embargo, en la Argentina hay PyMEs que aún pagan derechos de exportación</p>	<p>82. El pago de DEX debe coincidir con el cobro de las exportaciones y no exigirse a los 15 días de emitido el cumplido a las empresas que exportaron más de USD 20 millones en el año calendario anterior (Decreto 1001/1982 y 835/2002).</p>	
Reintegros	<p>Argentina no puede competir exportando impuestos</p> <p>Argentina no aplica el compromiso de país de destino, al no neutralizar en origen los impuestos indirectos</p> <p>El resto del mundo compensa a los exportadores por los impuestos indirectos</p>	<p>En Argentina se acumulan impuestos indirectos, penalizando las actividades de mayor valor agregado que utilizan insumos nacionales con impuestos como el Ingresos Brutos (IIBB), municipales que gravan ingresos y tributos como los créditos y débitos bancarios.</p> <p>83. Readecuar los reintegros a las exportaciones para que compensen la carga impositiva indirecta. Existen casos extremos de productos con reintegros del 0% (ej. lácteos, petroquímica, siderurgia, aluminio).</p> <p>84. No vincular reducciones de derechos de exportación con reducciones en las alícuotas de reintegros.</p>	Congreso Presidencia Economía
Ingresos Brutos (IIBB)	Sobre-tributación de IIBB mediante	<p>En Argentina existen mecanismos de recaudación provincial aplicados a las cobranzas, a los pagos, a las transacciones financieras, a las importaciones, a los movimientos de tarjetas de créditos y a las plataformas virtuales. Aún frente a una exención y/o no gravabilidad que establecen los Códigos Fiscales</p>	Congreso Economía

	diversos mecanismos de recaudación	<p>de Provincias en el impuesto sobre los Ingresos Brutos, todas las transacciones internas que realiza el exportador terminan por esa vía con sujeción real al tributo. Resulta insuficiente eximir en normativa provincial si no se excluye en forma efectiva de los regímenes de recaudación.</p> <p>85. Excluir de forma efectiva de los regímenes de recaudación los gravámenes de IIBB a los exportadores. Esto incluye la recurrencia de sobre-gravámenes de IIBB calificados como “extraordinarios” que afectan a la actividad exportadora (ej: artículo 127 de la Ley 15.479 - Ley impositiva para el ejercicio fiscal 2024, provincia de Buenos Aires).</p> <p>86. Evitar que este tributo se aplique sobre instrumentos financieros que los exportadores utilizan al no poder disponer de sus divisas, para preservarse de la volatilidad cambiaria para hacer frente al pago de insumos y servicios vinculados a la exportación (Ej: Ingresos Brutos a los Fondos Comunes de Inversión). Permitir una desgravación proporcional a la contribución de las exportaciones en la facturación de las firmas.</p>	Gobiernos provinciales y CABA
Impuesto a los débitos y créditos bancarios	Los países no suelen aplicar impuestos en función del medio de pago que se utilice	<p>Este impuesto se había incorporado en el año 2001 de manera temporal (hasta diciembre del 2002) y aún sigue vigente.</p> <p>87. Eliminar impuesto a los débitos bancarios para todos los exportadores, de forma proporcional a la actividad exportadora de cada empresa.</p>	Congreso Presidencia Economía
Tasas provinciales y municipales	El cobro de tasas en función del valor económico de la actividad atenta contra la competitividad	<p>88. Eliminación de impuestos indirectos: se penaliza la competitividad de las exportaciones ignorando la normativa internacional (OMC) toda vez que los tributos provinciales, los impuestos y tasas municipales no son compensados por reintegros aduaneros. Es imprescindible hacer una revisión de un pacto fiscal federal que elimine a las exportaciones de la base imponible en todos los impuestos, incluidas las tasas provinciales y municipales, evitando saldos irrecuperables que dejan a los exportadores argentinos fuera de la competencia internacional.</p> <p>Los municipios cobran tasas que no se corresponden con los servicios que ofrecen (Ej. se cobra en función de la facturación) y penalizan la actividad productiva y la competitividad de los exportadores.</p> <p>89. Eliminar en todo el territorio nacional las tasas de abasto cobradas por diversos municipios, para ello considerar la proporción de la producción exportada por las empresas.</p>	Congreso Presidencia Economía

Tasa de estadística	Suba temporal de la tasa de estadística se ha extendido por más de una década, a lo largo de diversas gestiones, sin contraprestaciones tangibles	<p>En mayo de 2017 se incrementó temporalmente la tasa de estadística del 0,5% al 3%. Dicho incremento, que debía regir hasta diciembre de 2017, fue prolongado en 2024 hasta diciembre de 2027. Recientemente, en el marco del acuerdo Argentina-EEUU, se anunció que se excluiría de esta tasa a los bienes estadounidenses.</p> <p>90. Asegurar el efectivo empleo de los recursos obtenidos a partir de la tasa de estadística consagrada en el Decreto 1140/2024, incluyendo la necesaria y total digitalización aduanera.</p> <p>91. Retrotraer el incremento temporal de la tasa de estadística.</p>	Presidencia Economía
RESTRICCIONES DJVE y DJCE	Obligación de registro previo de operaciones de exportación de ciertos productos agropecuarios	92. Eliminar la Ley 21.453 (1976) que todavía requiere la registración previa (DJVE) de operaciones de ciertos productos agrícolas (soja, ciertos tipos de maíz), evaluando instrumentos alternativos para asegurar el consumo interno en consonancia con normas OMC (Artículo XI, párrafo 2-a del GATT).	Congreso Presidencia Economía Agricultura
Licencias de importación	En distintos períodos, las restricciones cuantitativas a las importaciones no siguieron parámetros públicos de evaluación de asignación de prioridades, ni cumplieron plazos fijados en acuerdos de la OMC, dificultando la planificación de actividades productivas y de exportación	93. Evitar por ley la imposición de medidas que restrinjan las importaciones apartándose de los compromisos acordados en el marco de la OMC, para asegurar el libre acceso a los insumos y servicios necesarios para exportar.	Presidencia Congreso

Diversificación de mercados y productos	No existen instrumentos que incentiven el posicionamiento de nuevos productos en nuevos mercados, lo cual desalienta la inversión y la toma de riesgo	<p>Las exportaciones argentinas están estancadas. Es preciso ampliar la canasta exportadora en cuanto a empresas exportadoras, productos y mercados de destino. Para ello se deben diseñar instrumentos específicos.</p> <p>94. Prever algún mecanismo que permita amortizar aceleradamente las inversiones que realizan las empresas para ingresar a nuevos mercados, por ejemplo, adecuación del packaging, requerimientos técnicos, certificaciones y el desarrollo de nuevos productos para los nuevos destinos.</p> <p>95. Teniendo en cuenta que Argentina exportó menos de USD 10 millones a 85 destinos, eliminar derechos de exportación y sumar un punto adicional de reintegro para empresas que realicen ventas a países a los cuales Argentina exportó menos de USD 10 millones en los últimos dos años, siempre que se encuentre dentro de los límites permitidos por OMC.</p> <p>96. Revisar los montos de Declaraciones Anuales Especiales contempladas en la Reglamentación la Ley de Impuesto a las Ganancias para las exportaciones que se dirigen a países no cooperantes donde Argentina ha realizado ventas por menos de USD 10 millones en el último bienio (prever que no se contemplen en la suma agregada del piso, para incentivar el desarrollo de estos mercados, que suelen implicar un alto riesgo de cobro, también revisar el monto unitario de venta para que al menos equipare los fijados en el Exporta Simple –USD 15 mil por envío-).</p> <p>Los reintegros no compensan los impuestos indirectos que enfrentan los exportadores. En el caso de aquellos que deben cumplir con ciertos estándares de calidad y certificaciones puntuales (CBAM, deforestación, etc.), sería propicio rever las alícuotas para lograr una mejor inserción externa.</p> <p>97. Actualmente se contempla 0,5 p.p. extra de reintegro para algunos productos que cumplen con Indicaciones Geográficas, Sello Alimentos Argentinos, productos orgánicos. Aumentar la alícuota.</p> <p>98. Ampliar la cobertura de una alícuota adicional a otros sectores (ej. Sello de Buen Diseño).</p>	Economía AAICI
--	---	--	-------------------

PILAR 3: Facilitación del comercio

EJE	DESAFÍOS	PROYECTOS	ÁREA
Comité Nacional de Facilitación del Comercio	El Comité de Nacional de Facilitación del Comercio creado en 2019, un compromiso asumido en el marco del Acuerdo de Facilitación del Comercio (AFC) de la OMC, nunca fue implementado	<p>El Decreto 535/2019 había previsto la instrumentación del Comité de Nacional de Facilitación del Comercio (CONFAC), con representación de los sectores público y privado.</p> <p>99. Conformar el CONFAC y nombrar representantes del sector privado para honrar los compromisos internacionales y brindar un marco para seguir avanzando en la facilitación de comercio con metas y plazos concretos.</p>	Presidencia Jefatura de Gabinete
OMA	En el marco de la OMA se prevé la cooperación público-privada para resolver y superar los obstáculos que afectan la operatoria comercial	100. Retomar el trabajo conjunto con la OMA y asegurar el cumplimiento del art. 2 del AFC de la OMC.	Jefatura de Gabinete DGA
Benchmarking	Argentina declara ante OMC cumplimiento del 97,9% de las disposiciones. Entre otros, indica que se implementa plenamente el Operador Económico Autorizado	101. En base a las 62 medidas de facilitación del comercio digital y sostenible de la UNSurvey, desarrollar un tablero de comando nacional y público (con datos verificables) sobre los desafíos de mejora en materia de facilitación de comercio que permita representar en forma fidedigna la situación del país e informarla adecuadamente a los organismos internacionales.	Presidencia Jefatura de Gabinete DGA VUCEA

	Llama la atención que UNSurvey on sustainable trade facilitation (fuente CEPAL) muestre un elevado cumplimiento de Argentina en 62 medidas (ej: tiempos de desaduanamiento)		
VUCEA – Digitalización total de trámites de comercio exterior	<p>A pesar de los avances de la VUCEA como plataforma de información y gestión, luego de nueve años todavía no se ha completado su implementación plena</p> <p>Junto a Colombia y Cuba, Argentina es de los pocos países de América Latina donde la VUCE no es interoperable con la Aduana ni contempla la realización de pagos. En Argentina, actualmente el portal prevé la realización de una cantidad limitada de trámites y</p>	<p>102. Ejecutar el Decreto 1079/2016, del Poder Ejecutivo Nacional que estableció la creación del Régimen Nacional de Ventanilla Única de Comercio Exterior Argentino (VUCEA). Originalmente, se planificó su implementación en 4 años (para junio de 2021), pero este plazo se fue prorrogando. El último cambio fue establecido por el Decreto 485/2025. Allí, en principio, la fecha se establece para diciembre de 2026.</p> <p>Por lo tanto, se propone establecer un cronograma obligatorio, público y verificable de implementación total de la VUCEA, donde el Poder Ejecutivo Nacional publique un plan anual de implementación, con hitos verificables y responsables asignados, que incluya, entre otros:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Interoperabilidad total Aduana–VUCEA (fecha límite) – Eliminación progresiva de documentación física – Digitalización total de terceros organismos – Integración del B/L electrónico – Incorporación de módulos analíticos <p>La transparencia del cronograma contribuye a la previsibilidad y al cumplimiento de compromisos ante la OMC y la OMA.</p> <p>103. De cara a un proceso de mejora continua, realizar benchmarking que permita monitorear avances vs las mejores prácticas de la región.</p> <p>104. Alcanzar la digitalización total, trazable y sin documentación física de todos los trámites de comercio exterior para julio 2026, fijando cronograma de implementación. Se debe incorporar:</p>	<p>Jefatura de Gabinete Economía Aduana ARCA DGA Desregulación</p>

	<p>funciona más como reservorio de información</p> <p>Actualmente, aún persisten trámites de comercio exterior en papel</p>	<p>formularios electrónicos unificados, expediente electrónico obligatorio para todos los organismos, digitalización de certificados técnicos y sanitarios, firma digital interoperable y validaciones documentales automáticas, entre otros.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ej: tal cual se realizó con las Carpetas Rosa y Amarilla, eliminar definitivamente la presentación física de documentos que ya obran en los sistemas de la Aduana unificando criterios y avanzar con la digitalización de los legajos aún requeridos físicamente (ej. Carpetas Naranja) en los trámites aduaneros. <p>105. Crear dentro de la plataforma un módulo donde todas las regulaciones de comercio exterior vigentes estén unificadas, estructuradas y vinculadas por NCM/HS. Hacer mandatorio que sólo puedan exigirse las regulaciones y requerimientos que estén publicadas en la VUCEA para cada mercadería, con el objetivo de mejorar la previsibilidad y agilizar el comercio. Esta funcionalidad es clave para reducir incertidumbre, mejorar la previsibilidad y evitar interpretaciones divergentes en Aduana y terceros organismos. El módulo debe contener:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Normativa técnica de terceros organismos – Requisitos por mercadería – Formularios – Plazos de tramitación – Criterios administrativos – Instructivos actualizados <p>106. Dado que el objetivo de la VUCEA es disminuir tiempos y costos administrativos, incluir en su sitio web un panel que indique tiempos y costos asociados a cada etapa operativa del proceso exportador. El efectivo relevamiento de estas variables, y su publicación en la web VUCEA, es indispensable a los efectos de medir mejoras y detectar cuellos de botella. Potenciar los acuerdos firmados con el sector privado y establecer una hoja de ruta para garantizar un avance efectivo. Incluir medición de desempeño sobre:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Tiempo promedio de tramitación por organismo – Cumplimiento de plazos – Número de observaciones – Variaciones por aduana o terminal – Indicadores de interoperabilidad
--	---	---

-
- | | |
|--|---|
| | <p>107. Asegurar la publicación completa y actualizada de los aranceles y tarifas vinculadas a la operatoria del comercio exterior (por ejemplo, servicios extraordinarios de Aduana, depósitos fiscales, terminales portuarios, entre otros). Si bien se ha implementado la calculadora de servicios extraordinarios, aún resulta necesario avanzar en su desarrollo para incorporar mayor nivel de detalle y ampliar la disponibilidad de información sobre todos los conceptos aplicables.</p> <p>108. Lograr interoperabilidad plena entre la VUCEA, la Aduana y los terceros organismos intervenientes (siguiendo las mejoras prácticas globales como Singapur, Corea, Chile y Uruguay), mediante la digitalización y simplificación integral de trámites y documentación vinculada a las destinaciones de importación, exportación, tránsito aduanero y demás trámites de comercio exterior.</p> <p>109. Incorporar herramientas de análisis de datos, inteligencia artificial y tecnologías de <i>blockchain</i> para optimizar la gestión de turnos de verificación, fortalecer la trazabilidad documental y mejorar la coordinación logística (terrestre, marítima y aérea). Retomar e implementar el proyecto de <i>Port Community System</i> como plataforma de integración digital y avanzar en la interoperabilidad con los agentes privados que intervienen en la operatoria de comercio exterior.</p> <p>110. Utilizar la VUCEA como herramienta para el análisis predictivo de datos, es decir que, utilizando datos históricos y algoritmos de IA como se propone, también permita:</p> <ul style="list-style-type: none">– Predicción de congestión en Aduanas y terminales,– Estimación de tiempos de levante por tipo de mercadería, puerto o canal,– Análisis de selectividad,– Identificación de conductas anómalas,– Detección automática de cuellos de botella. |
|--|---|
-

Este enfoque posibilitaría al Estado ser proactivo, no reactivo, frente a problemas sistémicos.

111. Establecer un sistema de intercambio de datos estructurados mediante Interfaces de Programación de Aplicaciones (APIs) estandarizadas. Resulta indispensable que todos los organismos con intervención en comercio exterior adopten APIs estandarizadas para el envío y recepción de datos:
- Certificados sanitarios,
 - Autorizaciones previas,
 - Habilitaciones,
-

		<ul style="list-style-type: none"> - Despachos y permisos, - Pagos, - Documentos electrónicos normalizados (B/L electrónico, permisos, seguros, CTIT, etc.). <p>112. Incorporar un sistema de tracking unificado de extremo a extremo de la operación de comercio exterior, accesible para exportadores, importadores y operadores, que permita visualizar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Estado de cada trámite (SENASA, ANMAT, RENPRE, Aduana, terminal, depósito fiscal), - Tiempos reales vs tiempos establecidos por cada organismo, - Causas de demoras, - Responsables del paso pendiente, - Alertas automáticas para prevenir vencimientos o reprogramaciones. <p>113. Introducir un sistema único de pagos integrado: la VUCEA debe incorporar un módulo de pagos electrónicos unificado, interoperable con ARCA, DGA y terceros organismos, que permita:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pago de tributos, tasas, etc. - Pago de servicios extraordinarios, - Pago de certificaciones, - Cancelación de derechos, - Uso futuro de billeteras virtuales del Estado. - Otros <p>114. Incorporar en VUCEA un Centro de Asistencia Digital Permanente, con los siguientes elementos, entre otros:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Soporte técnico inmediato - Resolución de incidencias - Base de conocimiento actualizada - Seguimiento de tickets (similar Mesa de Ayuda SIM) - trazabilidad de reclamos 	
Sistema Informático Aduanero	Necesidad de modernizar el actual Sistema Informático aduanero hacia una	El Sistema Informático Malvina (SIM), eslabón clave de la operatoria aduanera argentina, requiere una transformación estructural que supere las limitaciones derivadas de su arquitectura basada en una aplicación local que requiere ser instalado en cada equipo individual del Despachante de Aduana, con configuraciones específicas y actualizaciones manuales. Mas aún, por sus características, obliga a los Despachantes de Aduana a depender de interfaces externas para tornar más agiles la registración de las	DGA ARCA

	Plataforma Web Integral	<p>declaraciones aduaneras y para acceder a la información. Este esquema ha quedado desfasado frente a las demandas actuales del comercio internacional, generando baja portabilidad, escasa interoperabilidad, procesos repetitivos, fragmentación funcional y una experiencia de usuario poco eficiente.</p> <p>115. El SIM debe evolucionar hacia una plataforma web integral, accesible desde cualquier dispositivo y entorno operativo, segura, estable y sin dependencias tecnológicas rígidas. Este nuevo modelo permitiría:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Eliminar la dependencia de interfaces externas, garantizando que despachantes de aduana, importadores, exportadores y demás operadores puedan registrar destinaciones aduaneras y acceder a la información de manera directa, simple y uniforme desde la plataforma web. – Asegurar portabilidad plena, sin necesidad de instalaciones locales ni configuraciones específicas. – Integrar el sistema dentro de un ecosistema interoperable, conectado con organismos públicos y privados mediante servicios web estandarizados. – Unificar procesos, reduciendo la fragmentación entre sistemas (SIM, MOA, SITA, etc.) y evitando la duplicación de datos y tareas. – Incorporar automatización inteligente para agilizar validaciones, minimizar errores y acelerar selectividades. – Proveer trazabilidad y transparencia en tiempo real, con tableros de control, monitoreo por CUIT y estadísticas dinámicas. – Mejorar sustancialmente la experiencia del usuario, con un entorno intuitivo, moderno y estable. <p>En síntesis, la modernización no puede limitarse a ajustes incrementales: requiere un cambio de paradigma, orientado a un sistema web integral, portable, interoperable y centrado en el usuario (exportador, Importador, Despachante de Aduana, Agente de transporte Aduanero, Aduana, etc.), capaz de acompañar la evolución del comercio exterior y de posicionar a la Aduana argentina al nivel de las administraciones más avanzadas del mundo.</p>	
Cuenta corriente aduanera	Restricción para utilizar los créditos en concepto de beneficios a la	<p>Propuestas de perfeccionamiento de la cuenta corriente aduanera:</p> <p>116. Permitir al exportador aplicar tanto sus reintegros en estado “a autorizar” como sus reintegros en estado de “devolución generada” no solo al cumplimiento de sus deudas líquidas y exigibles en</p>	DGA

exportación y/o los importes abonados en demasía por derechos de exportación	<p>materia de seguridad social, impositivas o aduaneras, sino también a sus obligaciones futuras impositivas, aduaneras o de seguridad social. Es decir, implementar una Cuenta Corriente Única Tributaria (ver Pilar de Impuestos y restricciones).</p> <p>117. Mientras se desarrolla ese sistema integral, es fundamental implementar de inmediato las mejoras operativas propuestas sobre la RG 3962/2016, con el fin de evitar saldos ociosos, reducir cargas administrativas, mejorar la trazabilidad, permitir la aplicación más flexible de créditos y dotar de mayor previsibilidad a la operatoria diaria del exportador. Para lograrlo:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Eliminar la segmentación por grupos de exportadores: permitir que todos los exportadores puedan optar libremente entre aplicar créditos a obligaciones futuras, emitir bonos electrónicos o solicitar devolución por CBU, suprimiendo diferencias injustificadas. – Permitir la aplicación de créditos a obligaciones futuras: evita que el exportador deba caer en mora para usar créditos legítimos. Permite aplicar saldos a tributos futuros desde el SIM. – Habilitar la utilización de créditos por derechos de exportación pagados en exceso: incorporarlos para cancelar obligaciones no aduaneras, ampliando su utilidad y evitando trámites de repetición. – Contemplar la cancelación parcial de deudas: permitir la imputación fraccionada de créditos sin necesidad de esperar el monto exacto de la deuda. – Restituir la incorporación manual de deuda: para permitir la regularización de obligaciones no reflejadas automáticamente en los sistemas. – Integración del Régimen de Precios Revisables a la RG 3962: posibilitar que los créditos generados por ajustes de precios puedan aplicarse sin iniciar procedimientos de repetición. – Identificación del Permiso de Embarque por devolución: incorporar en el SIM una referencia directa al PE correspondiente a cada crédito generado. – Modificación del campo CREDEXPOPAGODERE: habilitar la corrección del campo luego de la oficialización para evitar perjuicios por errores involuntarios. – Créditos automáticos para destinaciones anuladas de oficio: evitar recurrir al régimen de repetición cuando la destinación es anulada por vencimiento de plazos. – Eliminación del límite de 101 reintegros por solicitud: facilitar la carga masiva de créditos en una única presentación, mejorando la eficiencia operativa.
--	---

Régimen de Factura Electrónica de Exportación	La vinculación de las facturas de exportación con las destinaciones de exportación a consumo no prevé la rectificación electrónica sin intervención directa del Servicio Aduanero	<p>La correcta vinculación entre la factura y la destinación de exportación constituye un requisito esencial para la percepción del reintegro de exportación, instrumento vigente de política económica orientado a asegurar la neutralidad fiscal de las ventas al exterior. Actualmente no se contempla la posibilidad de rectificar errores de manera ágil y autogestionada. Resulta crucial no afectar el derecho del exportador ni generar demoras innecesarias en la percepción del beneficio.</p> <p>118. Se propone modificar la RG AFIP 2758/2010 a fin de habilitar un mecanismo de regularización electrónica inmediata que permita al exportador —o a su representante— asociar o vincular la Factura Electrónica de Exportación (FEE) con la correspondiente destinación de exportación a consumo en cualquier momento, ya sea antes o después de la exportación, independientemente del estado de la FEE o del permiso de embarque.</p>	ARCA
Tiempos de levante y despacho	Imposibilidad de obtener los tiempos definidos de levante y despachos de mercaderías e indicadores de comparación y desempeño	119. Publicar de manera periódica por parte de Dirección General de Aduanas los tiempos de levante y despacho de las mercaderías evaluados, así como todas aquellas herramientas utilizadas al efecto. Las mismas pueden incorporarse en la VUCEA.	DGA VUCEA
SENASA	Algunos trámites aduaneros continúan solicitando documentación física SENASA todavía requiera algunos documentos en formato no digital Necesidad de contar con expedientes electrónicos que validen el conjunto de las intervenciones	<p>120. Digitalizar el proceso de entrega de documentación mediante firmas digitales, tanto de Planta a SENASA Puerto, como de Puerto a SENASA Tráfico Internacional. De esta manera, se lograría disminuir el riesgo de extravío de documentos permitiendo que en muchos casos se reduzca el tiempo para el cobro de la exportación.</p> <p>121. Demora en gestión de provisорios en terminales. Asegurar que la documentación para el pago esté disponible a las 48 horas de zarpado el buque.</p> <p>122. Incorporar “e-phyto” blanco para lácteos. Eliminar los trámites presenciales que obligan a los exportadores a presentar papeles físicos en oficinas a grandes distancias de sus establecimientos productivos. Replicar la experiencia a otros productos.</p>	DGA SENASA VUCEA

	en materia de exportaciones		
OEA y ARM	<p>Baja percepción de beneficios tangibles de ser OEA</p> <p>Argentina es uno de los países con menor cantidad de empresas categorizadas como OEA</p> <p>Argentina es, junto con Perú, uno de los países miembros de la ALADI que más condiciones y requisitos establece para el otorgamiento OEA categoría seguridad</p>	<p>123. Continuar promocionando el OEA (Operador Económico Autorizado) y mejorar y difundir beneficios para empresas que se categorizan. El programa tiene una dimensión de promoción fundamental para las empresas nacionales, por lo cual debe haber un apoyo activo del sector público para que alcancen el estándar OMA, en vez de considerarlo sólo como un tema de excepción. Para ello, se propone:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Análisis comparativo e identificación de los obstáculos para la obtención de la Certificación OEA. – Agilización y flexibilización de las condiciones, resguardando el equilibrio entre seguridad y facilitación del comercio. – Incentivar a que todos los eslabones de la operatoria de comercio exterior logren la categoría OEA seguridad para tener una cobertura plena del proceso de exportación. – Ampliar beneficios y publicar estadísticas que permitan medir el impacto positivo de acceder a las distintas categorías del programa. <p>124. Analizar el potencial de una política específica y diferenciada para las PyMEx. Considerando que la OMA, mediante el Marco SAFE 2025, promueve la inclusión de las PyMEx en este esquema, incentivar a las pequeñas y medianas empresas a adoptar el estándar OEA, incorporando criterios de mayor flexibilidad que reconozcan sus particularidades operativas y de recursos. Asimismo, se propone que los manuales de procedimientos y controles ya validados en el marco de certificaciones internacionales o sectoriales vigentes en la empresa puedan ser considerados equivalentes, evitando la necesidad de adecuarlos nuevamente a los formatos exigidos por ARCA.</p> <p>125. Continuar con la suscripción de Acuerdos de Reconocimiento Mutuo (ARM) ya que son fundamentales para cosechar plenamente los beneficios de ser OEA al evitar la duplicidad de los controles de seguridad y ayudar a la facilitación y al control de las mercancías que circulan en la cadena logística internacional. Es por ello que CERA entiende que el incremento de ARMs es una política de Estado fundamental. Brindar mayor información de los beneficios de los ARMs en la práctica y cómo está impactando para aquellas empresas que lograron la máxima categoría del OEA.</p>	Economía DGA

Aduanas de frontera	Deficiencias en la infraestructura física y digital dificultan la operatoria de los exportadores	<p>126. Garantizar la operabilidad aduanera en todos los pasos fronterizos teniendo en cuenta, entre otras fuentes, el relevamiento de mejoras del CFI y otros organismos, y la visión del privado.</p>	DGA
Aduanas del Interior	Necesidad de actualizar la dotación y capacidades operativas en jurisdicciones aduaneras del interior y contar con mayor cantidad de puertos secos	<p>En diversos puntos del interior, el volumen de operaciones de comercio exterior ha crecido de manera sostenida, generando nuevas demandas operativas y mayores requerimientos de gestión.</p> <p>127. Evaluar integralmente la situación actual de estas jurisdicciones a fin de optimizar la asignación de recursos, reforzar capacidades operativas y adecuar los servicios aduaneros al nivel real de actividad, sin reintroducir esquemas de especialización previamente superados.</p> <p>128. Fortalecer las Aduanas del Interior y ampliar su capacidad operativa, promover la habilitación de oficinas de resguardo aduanero en función de la demanda y la estacionalidad de las exportaciones, considerando la cobertura geográfica de los centros de control aduanero para promover una mayor cercanía geográfica, reducir los costos y agilizar la operatoria en todo el país.</p> <p>129. Considerando las experiencias exitosas de los Puertos Secos de Rafaela y Córdoba, replicar la apertura de nuevos Puertos Secos en el interior del país, considerando que:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Acercan los servicios aduaneros al territorio, evitando traslados innecesarios hacia nodos portuarios o fronterizos distantes. – Reducen costos logísticos y tiempos de operación para importadores y exportadores radicados en zonas alejadas de los grandes centros. – Descongestionan las aduanas de alta concentración, distribuyendo la operatoria de manera más equilibrada. – Promueven el desarrollo productivo regional, al ofrecer infraestructura que habilita operaciones internacionales desde el propio interior. – Mejoran la trazabilidad y el control, al centralizar procesos en instalaciones especializadas y tecnificadas. – Favorecen la previsibilidad y la eficiencia, al permitir que las empresas operen con mayor proximidad y disponibilidad de servicios aduaneros. <p>130. Reabrir Puertos Secos no operativos (e.: Puerto Seco Pehuajó).</p>	DGA

		<p>131. Impulsar programas de capacitación continua del personal, orientados a la adopción de nuevas tecnologías, procedimientos digitales y estándares nacionales e internacionales de facilitación del comercio, promoviendo la aplicación uniforme de los procedimientos y el fortalecimiento de las capacidades del equipo técnico.</p>	
Aduana de Ezeiza	Cuellos de botella para atender carga refrigerada	<p>Equipamiento y lay-out insuficiente en Ezeiza no permite procesar la carga con la velocidad requerida ante volúmenes de despacho relevantes. (Ej: el tamaño del escáner no da abasto al arribo de carga refrigerada. También se verifican dificultades para coordinar turnos con PSA y DGA).</p> <p>132. Mejorar la infraestructura e implementar un sistema de turnos que permita agilizar la operatoria.</p>	DGA
Aduana domiciliaria	Incumplimiento de plazos y demoras en asignación de personal, a lo cual se suman horarios restringidos de atención	<p>Actualmente no se estaría cumpliendo el plazo de 60 días que marca la norma para expedirse en la habilitación de aduanas domiciliarias o la revisión frente a mejoras en los procesos productivos con nuevas inversiones.</p> <p>133. Prever mecanismos de auditoría más ágiles para asegurar el cumplimiento de los plazos contemplados en la normativa y menores dilaciones cuando se trata de adecuaciones de exportadores que ya operan con la figura y han realizado mejoras.</p> <p>134. Continuar trabajando para optimizar la implementación de la RG 5770/25 Exportación Monitoreada, extender la prueba piloto al conjunto de los operadores.</p> <p>135. Establecer un Régimen de Importación en Planta con controles monitoreados para las operaciones de importación realizadas bajo Regímenes de Promoción de Exportaciones (Importación Temporaria destinadas al perfeccionamiento activo, Repostock, Draw-Back) aplicable a empresas que cuenten con plantas habilitadas bajo control monitoreado conforme a la RG 5770. Este esquema permitiría que dichas firmas realicen la operatoria aduanera de importación temporal directamente en sus propias instalaciones, sin necesidad de trasladar la mercadería a Depósitos Fiscales u otros predios habilitados aduaneramente. La implementación de esta modalidad otorgaría mayor flexibilidad operativa, reduciría de manera significativa los costos logísticos y de manipulación, y haría más atractivo el uso de los regímenes de promoción de exportaciones, incrementando la competitividad del producto final exportado y agilizando todo el circuito productivo.</p>	DGA

		<p>En ciertos puntos del país se observan demoras en la asignación de verificadores y limitaciones operativas vinculadas a la disponibilidad de personal, lo que puede generar dilaciones en la consolidación de cargas y, en algunos casos, la pérdida de turnos en terminales portuarias. Asimismo, en determinadas aduanas, la distribución horaria de las tareas administrativas y operativas (unas se realizan por la mañana y otras por la tarde) impacta en los costos logísticos de los exportadores (la contratación de flete interno se realiza por día y hay tiempos muertos que no se aprovechan).</p> <p>136. Resultaría conveniente ampliar la disponibilidad de agentes y planificar su asignación en función de la demanda, incorporando herramientas modernas de estimación de los servicios a proveer que contemplen la estacionalidad y los ciclos propios de la producción y la exportación.</p>	
Regímenes de promoción de exportaciones	<p>Regímenes de promoción de exportación con procesos extensos y difíciles</p> <p>Operatoria actual del Régimen de Importación Temporaria para Perfeccionamiento Industrial presenta demoras, requisitos redundantes, exceso de carga administrativa y una elevada dependencia de controles manuales, lo que limita su utilización</p>	<p>137. Continuar mejorando el acceso y uso de regímenes de promoción de exportación (reposición de stock, importación temporaria y drawback). Si bien se avanzó con reposition, aún hay espacio para profundizar la digitalización y la automatización del sistema, mejorar su interoperabilidad, y agilizar la carga de información para que la figura se utilice con mayor asiduidad.</p> <p>138. Repensar el enfoque de los regímenes de drawback e importación temporaria considerando funciones de producción de mayor complejidad, donde pueda haber sustitución de insumos por otros similares y sistemas de almacenamiento que permitan un control automatizado.</p> <p>139. Proceder a la eliminación de requerimientos de garantía en las importaciones temporarias.</p> <p>En cuanto al Régimen de Importación Temporaria para Perfeccionamiento Industrial, previsto en el Decreto 1330/04:</p> <p>140. Avanzar hacia un régimen más ágil, digital, previsible y sistémico, basado en controles electrónicos y validaciones automáticas, que reduzca requisitos formales y maximice la trazabilidad informativa disponible en el SIM. La experiencia recogida por la CERA evidencia que estas mejoras son imprescindibles para evitar saturación de garantías, demoras en la renovación de capacidades productivas y pérdida de competitividad internacional.</p> <p>141. Eliminar procesos manuales y requisitos innecesarios, incorporando un modelo de control sistémico, digital y basado en riesgo, que permita garantizar el debido resguardo fiscal sin afectar la fluidez productiva.</p>	Economía ARCA DGA

<p>efectiva. Las demoras en la liberación de garantías, la exigencia de documentación duplicada, la falta de automatización y la rigidez del proceso generan cuellos de botella que desincentivan a las empresas y comprometen su capacidad productiva y exportadora</p>	<p>142. Sustituir la garantía de tributos por una declaración jurada informática. Se propone reemplazar la garantía de los tributos potencialmente exigibles por una “Declaración Jurada Informática Automática”, de estructura similar a la <i>DEJUAUTO</i> utilizada para derechos de exportación.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Esta declaración jurada registraría el compromiso del operador respecto del destino de los insumos y permitiría validar digitalmente el cumplimiento mediante la información ya disponible en el SIM. – Su adopción reduciría significativamente costos, trámites con aseguradoras y tiempos de gestión, sin menoscabar el control aduanero. <p>143. Eliminar el requisito de contar con CTIT para oficializar la DIT. La oficialización de la destinación suspensiva no debería depender de la previa obtención del CTIT, permitiendo hacerlo:</p> <ul style="list-style-type: none"> – sin CTIT, o – con la mera constancia de solicitud del certificado. El CTIT solo debería ser requerido al momento de exportar la mercadería bajo la nueva forma resultante y no como condición previa para iniciar el proceso productivo; ello se encuentra plenamente alineado con las propuestas institucionales de flexibilización presentadas por la CERA. <p>En caso de que la flexibilidad de utilizar una “declaración jurada automática” para garantizar los tributos de importación no fuera de aplicación para todos los usuarios del régimen por razones de control debidamente justificadas, resulta fundamental que se prevea un Procedimiento de Automatización total de la liberación de garantías.</p> <p>144. Para las destinaciones con saldo cero en el SIM, la liberación de garantías debería ser automática, sin necesidad de descargados manuales ni presentaciones documentales, replicando el criterio del régimen sin transformación y aplicando validaciones sistémicas objetivas ya disponibles en el SIM.</p> <p>145. Avanzar en la simplificación y digitalización documental. Eliminar la exigencia de presentar copias físicas o electrónicas de documentos cuya información ya está contenida en el SIM (DIT, CTIT, permisos de embarque). Extender el trámite SITA 10193 a todo el país para permitir cancelaciones y liberaciones de manera uniforme.</p>
--	--

146. Fortalecer la armonización con estándares de facilitación de comercio. Las mejoras deben orientarse a garantizar trazabilidad, previsibilidad y reducción de tiempos, en línea con acuerdos internacionales y con la necesidad de construir un régimen más competitivo y moderno.

La modernización del régimen requiere una combinación de flexibilización normativa, automatización sistemática, eliminación de requisitos innecesarios y digitalización plena, preservando el control aduanero mediante mecanismos electrónicos más eficientes. La sustitución de garantías por una declaración jurada informática, junto con la eliminación del CTIT como requisito previo para la DIT, constituyen medidas centrales para un régimen más ágil y adaptado a la operatoria real del comercio exterior. Su implementación permitirá reducir costos, acelerar procesos, liberar cupos de garantías y fortalecer la competitividad exportadora, consolidando un sistema moderno, transparente y seguro.

147. Adecuar la normativa y sistematización de todo el procedimiento. Garantizar la interoperabilidad de sistemas entre la DGA y la SIC, reemplazando el control manual por un control sistemático integrado entre la DIT (Destinación de Importación Temporaria), el PE (Permiso de Embarque) y el CTIT (Certificado de Tipificación de Importación Temporaria). De este modo, la descarga de insumos importados temporalmente se realizará en forma automática conforme a las relaciones insumo/producto previstas, y una vez cancelada la DIT con saldo cero, el sistema generará la liberación automática de las pólizas de caución. Asimismo, establecer el expediente electrónico obligatorio en todos los trámites y eliminar la exigencia de presentar físicamente documentación ya digitalizada.

- Proyecto de Simplificación y Modernización del Régimen de Importación y Exportación Temporaria". La propuesta impulsa reemplazar la autorización previa por un sistema de registración directa para las destinaciones de importación y exportación temporaria, incorporando toda la documentación en la propia declaración aduanera.
- El objetivo es simplificar y agilizar el régimen, reduciendo tiempos y costos operativos sin afectar la legalidad ni la trazabilidad del procedimiento.
- El control aduanero se mantiene plenamente garantizado mediante gestión de riesgo, selectividad, garantías electrónicas y comprobación de destino.
- Se propone además autorizar por defecto el plazo máximo normativo, otorgando previsibilidad y evitando trámites de prórroga.

		<ul style="list-style-type: none"> - El modelo genera beneficios concretos: mayor fluidez, reducción de burocracia, homogeneidad de criterios y alineamiento con estándares internacionales de facilitación del comercio. 	
Diálogo público-privado	Necesidad de seguir consolidando institucionalidad y cooperación público-privada	<p>El hecho de haber retomado el espacio de diálogo entre la Aduana y el sector privado consiste en un avance.</p> <p>148. Prever un calendario regular y la fijación de metas concretas para poder medir resultados.</p> <p>149. Dar continuidad a los espacios de diálogo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mesa de Trabajo Aduanera: actualmente funcionando y vital para resolver y superar los problemas que afectan a los sectores del comercio internacional. - Comisión Especial de Normativa Aduanera (CENA) – Disposición AFIP N° 128/14 y sus modificatorias: dar continuidad a la Comisión, a fin de que ésta pueda retomar sus funciones con activa participación de la CERA, entre otros actores del sector privado, de manera de mantener la compilación de normas debidamente actualizada. - Elaboración participativa de normas: consultar al sector privado al momento de implementar cambios regulatorios que afecten al sector privado. Incluir tanto a la Aduana como a los terceros organismos (SENASA, ANMAT, RENPRE, etc.). 	DGA ARCA Terceros organismos de control (SENASA; ANMAT, RENPRE, etc.)
Código aduanero	La reforma del Código Aduanero del DNU 70/2023 introdujo avances operativos relevantes (procedimientos anticipados, análisis de riesgo, perfiles de operadores y modernización de controles), pero no reemplaza la necesidad de una reforma más integral	150. Reactivar la propuesta de reforma del Código Aduanero elaborada por CERA, CAC, CIRA, CDA e IAEA y presentado el 23/05/2019. Esta propuesta elaborada por el sector privado aborda aspectos estructurales que continúan pendientes: actualización conceptual de regímenes aduaneros, modernización completa del sistema de sujetos (despachantes de aduana, ATA, importadores y exportadores), revisión normativa de destinaciones económicas, adecuación del régimen de control y valoración, y actualización del régimen penal. Estos ejes buscan fortalecer la seguridad jurídica, mejorar la competitividad, promover previsibilidad para inversiones y alinear el sistema argentino con estándares internacionales. En consecuencia, resulta estratégico continuar avanzando en la reforma integral del Código Aduanero para garantizar un marco normativo estable, eficiente y facilitador del comercio exterior.	Economía Congreso DGA ARCA

	Falta de avance en la reforma del Código Aduanero presentado oportunamente mediante nota formal (SIGEA 19144-3577-2019), con el detalle de fundamentos del mismo		
Clasificación arancelaria	El Servicio Aduanero estaría acotando la definición de un criterio clasificatorio vinculado a consultas de clasificación arancelaria y/o las solicitudes de emisión de Resolución Anticipada de Clasificación únicamente a bienes terminados o aparentemente configurados como una unidad clasificatoria	<p>Los dictámenes de clasificación arancelaria brindan criterios clasificatorios referidos a los bienes homogéneos y ensamblados. Sin embargo, no emiten precisiones para la categorización de las partes, lo cual no está contemplado por la normativa. Por este motivo, también debe dictaminarse sobre aquellas mercaderías que, ya sea por su modo de presentación o por el análisis técnico efectuado por el propio Servicio Aduanero, se identifiquen como integradas por más de una unidad clasificatoria —es decir, mercaderías heterogéneas—, siendo necesario que la resolución anticipada determine la clasificación arancelaria correspondiente a cada uno de los componentes involucrados.</p> <p>151. Clarificar el alcance del régimen frente a mercaderías homogéneas y heterogéneas. El régimen de Resolución Anticipada (RG 5473/23) debe contemplar expresamente también los casos en que, como resultado del análisis técnico efectuado por el propio Servicio Aduanero, se determine que la mercadería consultada no constituye una unidad clasificatoria, sino que está integrada por más de un bien claramente individualizable. El rechazo de solicitudes por heterogeneidad derivaría en no contar con la herramienta para una amplia diversidad de casos. Constituye un exceso no previsto por la ley ni por la reglamentación, especialmente considerando que el objeto del instituto es precisamente otorgar certeza, evitar errores clasificatorios y facilitar la declaración aduanera, incluso —y particularmente— en supuestos donde puedan existir dudas sobre la configuración de una unidad funcional o de un conjunto a los fines de las Reglas Generales de Interpretación. Por ende, la ampliación a mercaderías heterogéneas asegura seguridad jurídica, evita errores clasificatorios y se ajusta plenamente a la finalidad del régimen y a las mejores prácticas internacionales. La precisión normativa de este criterio resultaría especialmente útil para operaciones que involucran mercaderías ingresadas desmontadas o en múltiples componentes</p>	Economía DGA

		(por ejemplo, maquinaria o equipos industriales), respecto de las cuales la ausencia de lineamientos claros genera incertidumbre operativa.	
	Dificultad para acceder a los dictámenes de clasificación arancelaria A diferencia de otros países (ej. Chile), Argentina no contempla una clasificación arancelaria específica para los productos orgánicos, lo cual dificulta el análisis estadístico y complejiza el acceso a incentivos	<p>152. Publicar los criterios de clasificación arancelaria y crear una base de datos para que los operadores del comercio puedan acceder a los dictámenes de la DGA.</p> <p>153. Avanzar en la creación de posiciones arancelarias específicas a nivel del Sistema Informático MALVINA (SIM) para productos orgánicos. Esto resulta fundamental para asegurar la correcta aplicación del marco normativo vigente, optimizar la operatoria aduanera, reducir las cargas administrativas del exportador de orgánicos y, crucialmente, potenciar la competitividad de la actividad.</p>	
MOA Reingeniería	Necesidad de mejorar la calidad, cantidad de información y tiempos de respuesta del Servicio MOA Reingeniería con miras a lograr un sistema alineado con estándares	<p>154. Asegurar que el MOA Reingeniería brinde información completa, precisa y trazable, con mejores tiempos de respuesta y funcionalidades que permitan a las empresas planificar, gestionar y controlar sus operaciones de comercio exterior con mayor eficiencia. La mejora en la calidad y cantidad de información es condición estratégica para elevar la competitividad exportadora. Para ello, considerar:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Optimización de tiempos de respuesta: reducir demoras en consultas manuales y Web Services. – Ampliación del rango de fechas: recuperar la posibilidad de consultar beneficios con un horizonte mínimo de tres meses. 	DGA

	internacionales de facilitación del comercio, que reduce incertidumbre, evita errores, fortalece el control aduanero y mejora sustancialmente la gestión exportadora	<ul style="list-style-type: none"> – Consulta masiva de cumplimiento cambiario: integrar en el propio MOA Reingeniería una herramienta ágil, precisa y unificada. – Restitución de consultas críticas eliminadas: especialmente para el seguimiento integral de destinaciones suspensivas (DIT, DET), con visualización consolidada. – Mejoras en reintegros: visualización por fecha, correcciones de estados (“EN SIGMA” → “PAGADOS”) y actualización sistemática. – Acceso a información histórica: habilitar nuevamente permisos y reintegros de empresas fusionadas. 	
Vigencia de las Destinaciones de Exportación	Dificultades para el cumplimiento del plazo de vigencia de las destinaciones de exportación debido a desafíos logísticos	<p>La normativa vigente —art. 38 del Decreto 1001/1982— establece una vigencia de 30 días para las solicitudes de destinación de exportación realizadas por vía aérea o marítima y de 45 días para las efectuadas por vía terrestre. Dada la alta frecuencia de retrasos, congestionamientos logísticos y reprogramaciones operativas que afectan al comercio exterior argentino, estos plazos resultan insuficientes y generan un riesgo recurrente de pérdida de vigencia, con impactos operativos y económicos significativos para el exportador.</p> <p>155. Duplicar los plazos actuales de vigencia, manteniendo intacta la posibilidad de solicitar prórroga cuando corresponda. Es decir, una extensión razonable de la vigencia originaria—por ejemplo, 60 días para aéreo/marítimo y 90 días para terrestre— otorgaría previsibilidad, reduciría costos derivados de rectificaciones o reinscripciones, y brindaría mayor estabilidad operativa frente a contingencias logísticas ajena al exportador. Esta medida es de bajo impacto fiscal y alto impacto operativo, y contribuye directamente a la competitividad exportadora al asegurar que las destinaciones mantengan vigencia durante el ciclo real de ejecución de embarques.</p>	DGA
Muestras de exportación	Desafíos en el envío de muestras de exportación vía Courier y límites bajos	156. Ampliar el régimen simplificado para exportación de muestras por PSP/Courier. Con el objeto de reducir los costos de transacción, agilizar la operatoria exportadora y eliminar cargas administrativas desproporcionadas para el envío de muestras comerciales orientadas a la promoción internacional. Se propone actualizar y ampliar los límites actualmente vigentes en el Título VI de la Res. Gral. ARCA 5631/25, manteniendo los resguardos sanitarios y aduaneros necesarios.	Economía DGA Terceros organismos intervinientes
Régimen de Sustitución de	El sistema actual presenta demoras y	Cuando una empresa debe responder a un cliente del exterior por un producto defectuoso —o necesita sustituir un bien importado que llegó con fallas— la solución debe ser inmediata. Sin embargo, el	DGA

Mercaderías con deficiencia	exigencias formales que no se ajustan a la naturaleza del régimen	<p>procedimiento vigente es lento, excesivamente concentrado en áreas centrales y requiere documentación que no agrega valor, aun cuando el control fiscal ya está cubierto por garantías y verificaciones obligatorias. Esta situación afecta directamente la calidad del servicio postventa y la continuidad de procesos productivos en el país.</p> <p>157. Simplificar y agilizar el régimen. A estos efectos, considerar:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Trasladar la evaluación y aprobación del trámite a las aduanas operativas, que cuentan con mejor conocimiento de los operadores y pueden resolver con mayor celeridad. – Simplificar la formalidad del pedido: sustituir la documentación adicional por una declaración jurada que acompañe la solicitud. – Incorporar expresamente que el régimen contempla tanto la reposición del bien completo como la sustitución de componentes puntuales. – Suprimir la obligación de aplicar reglamentos técnicos cuando la operación solo implique el envío o retorno de una pieza defectuosa en el marco de una garantía. 	
Ingreso a Depósitos Fiscales	La exigencia aduanera actual de permitir el ingreso a Depósito Provisorio de Exportación únicamente cuando la destinación de exportación se encuentra ya oficializada en el SIM, genera demoras significativas en la operatoria. En muchas operaciones, la carga está lista para ser trasladada al depósito, pero la	<p>158. Agilizar la gestión y eliminar la exigencia previa de oficialización del permiso de embarque. Antes de esta exigencia, era posible ingresar la mercadería al depósito con el remito de carga, y oficializar el permiso de embarque posteriormente, sin afectar los controles aduaneros. El remito constituye trazabilidad suficiente respecto del origen, cantidad y descripción de lo trasladado, y el depósito fiscal continúa siendo un ámbito bajo control aduanero donde la carga permanece inmovilizada hasta su regularización documental. Mantener la exigencia de oficialización previa no mejora la seguridad: solo ralentiza la operatoria y concentra riesgos operativos sin aportar un beneficio adicional al control de ilícitos. Por lo tanto, considerar:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Restablecer la posibilidad de ingresar mercadería a Depósito Provisorio de Exportación con remito, cuando aún no se haya logrado oficializar el permiso de embarque. – Reafirmar que el control aduanero continúa plenamente garantizado: el depósito fiscal es un espacio bajo vigilancia permanente, donde la mercadería no puede ser retirada ni exportada sin regularizar la documentación. – Incorporar pautas de trazabilidad del remito (identificación del operador, bultos, pesos, origen y destino) para reforzar la seguridad sin afectar la dinámica logística. 	DGA

	oficialización depende de información comercial adicional (contratos, documentos de transporte, datos del cliente, intervenciones previas, etc.) que no siempre está disponible al mismo tiempo que la mercadería. Esto provoca cuellos de botella, sobrecostos logísticos y pérdida de ventanas de carga.		
Zonas francas	Actualmente el régimen es muy restrictivo y dificulta el desarrollo de actividades industriales (no se permite vender las mercaderías en el territorio nacional)	<p>159. Realizar una reforma del régimen que permita el desarrollo de actividades productivas de transformación focalizadas en la exportación que puedan vender una parte de su producción en el mercado nacional (previo pago de tributos).</p> <p>160. Analizar la posibilidad de fijar metas de inversión y producción de empleo para otorgar la clasificación de zonas francas a proyectos de inversión con impacto (esto sería un símil RIGI a escala más pequeña).</p> <p>161. Con el objeto de fortalecer la utilización de las Zonas Francas, se debiera analizar la posibilidad de permitir la cancelación de Importaciones Temporarias mediante su reexportación a una Zona Franca, estableciendo condiciones para ello.</p>	Congreso Economía ARCA DGA
Exporta Simple	No se prevé un esquema gradual de egreso del Régimen,	162. Exporta Simple: elevar los montos máximos de exportación para calificar a la plataforma, previendo una escala creciente que llegue a USD 2,4 millones en los primeros 4 años, lo cual permitirá que las empresas se asienten en el proceso exportador.	Economía

	lo cual configura un desincentivo a ampliar exportaciones		
B/L	Las principales líneas navieras de contenedores (MSC, MAERSK, CMA-CGM, HAPAG LLOYD, ONE, EVERGREEN, YANG MING, HMM, ZIM y DCSA PIL), sellaron un compromiso global para digitalizar el 50% de los B/L para 2027 y contar con un B/L completamente digital y estandarizado en 2030. En 2025, la adopción del eBL se situó en torno al 11%. La Argentina no puede quedar fuera de este proceso global	163. Eliminar el requerimiento de presentación física del B/L e implementar el B/L electrónico: conforme la iniciativa presentada por la CERA y otras entidades y considerando las recomendaciones realizadas por la OMC, OMA y OM. La iniciativa es técnica y legalmente viable y sólo requiere modificar la reglamentación aduanera y no una ley formal.	DGA ARCA
MIC/DTA	Pérdida de competitividad en las operaciones marítimas fluviales en la Hidrovía Paraguay Paraná	164. Aplicar el MIC/DTA recíprocamente con el resto de los países signatarios del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná.	Economía DGA ARCA

Transporte multimodal	La ley de transporte Multimodal (24.921) contempla la aplicación del transporte multimodal para la importación, pero no para la exportación	165. Sancionar una Ley de Transporte Multimodal enfocada en la exportación, y avanzar en la reglamentación de la actual Ley de Transporte Multimodal N° 24.921 (dedicada a la importación), incorporando en ambos casos la utilización de un único instrumento (B/L) para toda la operatoria multimodal.	Congreso DGA ARCA
Cuadernos TIR	Desaprovechamiento de acuerdos que Argentina ha firmado para facilitar rutas marítimas alternativas	<p>166. Promover el uso del Convenio / Cuadernos TIR (ley 27.448 no implementada, EEUU, China, Chile y Uruguay adheridos) con el fin de favorecer un corredor hacia el Pacífico, considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> – La ampliación del alcance del sistema TIR contempla el transporte multimodal con la condición de que al menos una parte del trayecto se efectúe por carretera. – Hoy hay 75 países adheridos, entre ellos socios comerciales como Chile y Uruguay, como así también EEUU y China. 	DGA ARCA Economía

PILAR 4: Logística

EJE	DESAFÍOS	PROPUESTAS	ÁREA
Eficiencia sistemática	<p>Lejanía geográfica de los mercados objetivo</p> <p>Operatoria logística costosa e inefficiente penaliza la competitividad de las exportaciones</p> <p>Problemas de inversión en infraestructura logística, concentración de mercado en la oferta de transporte y déficit en la prestación de servicio</p> <p>Desarrollo desequilibrado del sistema logístico entre distintos modos de transporte (preeminencia del transporte carretero por sobre el ferroviario y fluvial)</p>	<p>Es importante el desarrollo de un plan de mediano plazo de infraestructura, siguiendo las mejoras prácticas de OCDE y G20 a efectos de la identificación de necesidades y parámetros de operación. Esto permitirá luego establecer la forma en la cual el sector público promoverá la participación del sector privado y su contribución a la estructuración de financiamiento en forma directa o indirecta. Incluir en este aspecto consideraciones sobre infraestructura crítica ampliamente desarrollados en G20.</p> <p>167. Identificar y promover proyectos prioritarios de infraestructura logística y posibilidades de modernización de instalaciones y equipamientos en un proceso de consulta donde el sector exportador pueda aportar propuestas que mejoren su competitividad que incluya, entre otros puntos:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Proyectos ferroviarios, viales y de acceso a puertos – Integración con corredores transoceánicos – Puertos, nodos intermodales y equipamiento (grúas, RTGs, scanners) – Vía Navegable Troncal (dragado, balizamiento, gestión digital y tarifas) – Infraestructura aduanera – Infraestructura digital <p>168. Para todos los segmentos logísticos provistos o concesionados por el Estado, ofrecer marcos regulatorios orientados a promover la eficiencia en la composición de costos logísticos, no sólo con fines recaudatorios.</p> <p>169. Generar estadísticas y reportes transparentes sobre los principales indicadores de medición de flujos de transporte y composición de matrices productivas y exportadoras, incluyendo un catálogo de KPI (tiempos, costos, emisiones de carbono), unificación y armonización interinstitucional, y un tablero público trimestral.</p>	Economía Transporte Infraestructura ANPyN INDEC

Ley de Puertos / Gobernanza portuaria	Necesidad de una mirada de conjunto, mejorando previsibilidad regulatoria para la carga, navieras y terminales, así como fijación de objetivos de mejora competitiva de mediano plazo	<p>Nueva gobernanza portuaria: el Decreto 3/25 creó la Agencia Nacional de Puertos y Navegación (ANPyN) que absorbe la ex Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables y la AGP.</p> <p>170. La ANPyN debe concentrarse en definir la política portuaria argentina, en general, y la del Puerto de Buenos Aires y la Vía Navegable Troncal, en particular, e interactuar con las autoridades de los puertos de la zona metropolitana (Dock Sud, Zárate y La Plata).</p> <p>171. Para una mejor gobernanza, es importante que la AGP SAU/ANPyN convoquen a la Comunidad Portuaria de Buenos Aires con todos los actores, tanto públicos como privados.</p> <p>172. Port Community System: generar un fluido intercambio electrónico de información entre los puertos, los organismos públicos y los actores privados, de manera tal de integrar los procesos documentales, aduaneros, logísticos y de control, permitiendo la trazabilidad completa de la carga y la automatización de trámites.</p>	ANPyN
Puerto de Bs As (Puerto de cargas contenerizadas)	<p>Estancamiento estructural portuario limita el crecimiento y cambio en la composición de la matriz exportadora argentina</p> <p>Costos operativos elevados generan pérdida de competitividad y de <i>market share</i> global y regional</p> <p>Riesgo de continuar perdiendo participación en servicios oceánicos</p>	<p>173. Si bien no se han difundido premisas ni se ha discutido ampliamente, el Decreto 602/25 fija una nueva estructura portuaria metropolitana. Entendemos que la misma no se ha efectuado pretendiendo satisfacer un importante crecimiento del comercio exterior sino satisfacer mejor la demanda actual. En este sentido es importante buscar mejorar la operación y los costos portuarios, contemplando:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Asegurar la alineación entre el calado operativo del Puerto de Buenos Aires y el del canal de navegación desde el océano (canal Punta Indio) según se considere en la siguiente licitación de dragado y balizamiento de la Vía Navegable Troncal (<i>¿42 pies/12,6 metros navegables?</i>) – Mejorar la integración multimodal con accesos ferroviarios y viales – Revisar la efectividad de las definiciones de la zona primaria aduanera incorporadas en el mencionado Decreto 602/25 <p>174. La carga contenerizada argentina actualmente se encuentra en subdesarrollo. Tomando 2009 como base 100, el índice de evolución de movimiento de contenedores ha descendido a 92 para Argentina, en tanto ha llegado a 162 para Chile, a 175 para Uruguay y a 211 para Brasil. En el mediano plazo, con perspectivas futuras crecientes del movimiento de contenedores, se deberá encontrar una solución de fondo a la obsolescencia y empeoramiento de la conectividad internacional del Puerto de Buenos Aires. Junto con las mejoras operativas que las actuales terminales deben llevar</p>	Jefatura de gabinete Economía Transporte Infraestructura ANPyN

	<p>directos, degradando a Buenos Aires a la condición de puerto <i>feeder</i></p> <p>Límite de capacidad de recepción de embarcaciones (calado insuficiente profundidad de diseño de -10,05 mts)</p>	<p>a cabo -relacionadas por ejemplo con la ubicación de vacíos-, un flujo creciente de cargas puede implicar la saturación de las terminales optimizadas y a su vez dar lugar a alternativas distintas al Puerto de Buenos Aires, como Tecplata.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Continuidad y adaptación adicional del Puerto de Buenos Aires, así como la adecuación de canal Punta Indio. - Puerto alternativo en Punta Indio, Ibicuy, Paraná Guazú u otro sitio de la costa argentina que ofrezca calado natural - Terminal satélite de Buenos Aires en Punta Piedras - Otras <p>Toda evaluación, se debe realizar con intensa participación del sector privado y se debe tener en cuenta, entre otros: la mejora de la integración multimodal, la comparativa regional con puertos competidores y generar KPI clave (TEU exportación, tonelaje, dwell time camión/gate, productividad grúa TEU/h, estadía buque, costo por TEU, calado efectivo, etc.).</p>	
Extracostos portuarios que restan competitividad a Argentina	<p>Costos, tasas injustificadas, cuadros tarifarios y modos de operación no responden a las mejores prácticas</p> <p>La liberación y aumento de tarifas portuarias no se corresponden con mejoras de desempeño y contraprestación</p>	<p>175. Derogar la resolución 502/23 y retrotraer las tarifas portuarias al mes de agosto 2023.</p> <p>176. Bonificar en un 100% las tasas a la carga de exportación. La Disposición 195/2023 de la AGP (fechada en 29 de diciembre de 2023) establece el cobro de tasas a la carga con el fin de solventar inversiones de infraestructura, y tareas de mantenimiento, entre otros. Las tasas aplicadas a la carga de exportación, por ende, continúan financiando una infraestructura obsoleta, sin obras de renovación significativas en más de una década, y cuyo costo ya ha sido absorbido reiteradamente por el propio comercio exterior.</p> <p>177. Eliminar los extracostos correspondientes al contenedor de 40 pies High Cube que las terminales clasifican como contenedor “fuera de medida”, pese a que desde hace más de veinte años constituyen el formato estándar más utilizado en el comercio internacional de contenedores.</p> <p>178. Suspender el cobro del THC (Terminal Handling Charge) por parte de la Terminal Portuaria, toda vez que el servicio es cobrado por la Línea Naviera en condiciones Liner Terms (donde los costos de estiba y trincado de la carga son por cuenta del buque y están incluidos en el valor del flete).</p>	ANPYN

-
- | | |
|--|--|
| | <p>179. Revisar el monto y forma de aplicación de la tarifa de “verificación exhaustiva” realizada por la DGA que, llegando hasta los USD 3000, equivale al 25% del costo logístico de posicionar un contenedor en China. La magnitud de esta tarifa -que no reconoce antecedentes similares en la región- recae por igual e indiscriminadamente tanto para la mayoritaria proporción de las cargas sin inconvenientes como para aquellos casos en los que se constatan irregularidades, en virtud de cuya detección se establece el sistema de verificación, que deben pagar todos simétricamente. Bajo estas condiciones, la magnitud y forma de aplicación de la “verificación exhaustiva” tiene además el potencial de situaciones poco claras.</p> <p>180. Resolver la continua problemática de los turnos en las terminales portuarias. La eventual escasez de turnos declarada por la terminal incide directamente en estadías de camión, congestión en gates, y en tener que solicitar turnos en forma manual con extracostos (“cargo por coordinación manual”: USD 36 en horario hábil / USD 59 en horario inhábil). Algunas empresas destinan un recurso a monitorear permanente la disponibilidad de turnos en las turneras de las terminales portuarias. Existen exportadores habituales que están operando el 100% en horarios inhábiles por la falta de turnos.</p> <p>A efectos de resolver el problema, se propone:</p> <ul style="list-style-type: none">– Mejorar la asignación de turnos para evitar sobrecostos a los exportadores, transparentando parámetros y optimizando la asignación de turnos por plataforma web (no manual), facilitando además el proceso de reprogramaciones. Un asignador neutral regido por criterios constatables de Service Level Agreement reduciría discrecionalidad, tiempos y extracostos recurrentes.– Habida cuenta del carácter esencial de la actividad portuaria (consagrado por DNU 340/2025), resulta indispensable eliminar el concepto de turnos hábiles/no hábiles, extendiendo los horarios hábiles de recepción y entrega de contenedores sin extracostos, garantizando la operación coordinada entre terminales y operadores aduaneros los 7 días por 24 hs en todas las terminales portuarias habilitadas, de forma similar a como ocurre en los puertos de Valencia y Singapur. Esto incluso podría implicar descuentos para los turnos en banda negativa (noturnos). A tal efecto, se propone un régimen 24/7 coordinado entre terminales portuarias y aduana con dotaciones escalonadas y tarifa plana (o con descuentos nocturnos). |
|--|--|
-

-
- | | |
|--|---|
| | <p>181. Vincular el esquema del “forzoso” (plazos libres y penalidades) al desempeño real de las terminales/operadores. En tal sentido:</p> <ul style="list-style-type: none">– Debe garantizarse que las concesiones aseguren la infraestructura suficiente y actualizada (en espacio y en equipos) para poder entregar/recibir toda la carga del buque dentro de los días libres (período del forzoso). La capacidad de entrega/recepción de la Terminal debe ser mayor a la capacidad de carga/descarga.– Causalidad y proporcionalidad: la penalidad a los exportadores solo debe aplicarse por demoras imputables al usuario; si el atraso se debe a falla del sistema de turnos, indisponibilidad de vacíos, o congestión del gate atribuible a terminal/naviera, no debe proceder penalidad.– Prorrata temporal: eliminar el “castigo por salto de día completo” y aplicar tarificación proporcional (horas efectivas). <p>182. Mejorar la problemática de las operaciones de pesaje (VGM) y extracostos asociados por fallos en el EDI (Intercambio Electrónico de Datos). Las empresas exportadoras (aun cuando ya hayan realizado el pesaje y cuenten con los datos) se ven obligadas a rehacer la gestión en la terminal portuaria, generando costos adicionales por pesaje del contenedor (36 USD) y por los movimientos físicos extra (transporte contenedor zona operativa VGM: USD 336). A estos efectos, se propone:</p> <ul style="list-style-type: none">– Ampliar el horario para la recepción de datos (contemplar una banda a primera hora de la mañana que permita registrar los datos compilados el día anterior), implementar un sistema de cuenta corriente y simplificar el circuito (la marítima debe transmitirlo a la terminal, lo cual suma un eslabón, contemplar la posibilidad de la carga directa).– Corregir los fallos en el EDI, y no imputar a los cargadores extracostos no originados en su operatoria. <p>183. Abordar otros extracostos:</p> <ul style="list-style-type: none">– Establecer una única tarifa por barrido y limpieza del contenedor. Evitar doble cobro de tarifa por barrido/limpieza, que se realiza tanto al retiro como a la entrega. Cobrar 50% de la misma al importador (en la devolución) y 50% al exportador al retirar el equipo vacío. |
|--|---|
-

		<ul style="list-style-type: none"> – Eliminar el cargo de seguridad PBIP (Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias) del Tarifario vigente, puesto que los costos de seguridad son obligaciones de la Terminal como condición para ser habilitadas. Definir PBIP como costo no facturable a la carga. En el mismo sentido, eliminar los costos de “Sereno de Buques” dado que está incorporado como Código de Gestión y Seguridad. – En el caso de los contenedores de carga refrigerada, diversos eventos ocurridos en los puntos ciegos en los que el exportador pierde registro del contenedor (por ejemplo en zona primaria aduanera) se estaría cobrando un cargo por reparación de enchufes para reefer (USD 65 dólares: 1 hora de servicio técnico + movimiento de la carga), de enchufes que salieron en perfectas condiciones de las plantas. El sistema de seguimiento debe permitir que se asiente formalmente en el interchange el estado de llegada de los contenedores. – Establecer un sistema fehaciente de seguimiento con procedimientos fotográficos e informáticos para establecer el estado y condición en que se encuentran los contenedores, tanto al otorgamiento de éstos a la terminal como al momento de su retiro o devolución. 	
Concesión de terminales portuarias metropolitanas de carga contenerizada	<p>Concesión de terminales portuarias: Licitación pendiente (1993 inicial, 2018 tentativa no concretada, y prórrogas constantes)</p> <p>Resolución Ministerio de transporte prorroga concesiones que vencían en Mayo 24 para “mejor adecuación “por un</p>	<p>184. Dada la integración de terminales portuarias y empresas navieras, determinar en forma efectiva si existe condición de competencia.</p> <p>185. Efectuar una evaluación de cumplimiento de los concesionarios actuales con respecto a los objetivos del pliego original, incluyendo la revisión de los costos facturados a las cargas.</p> <p>186. En 2026, proceder a la licitación de las terminales portuarias que ha sido demorada desde 2018. La nueva licitación debe integrar la perspectiva de los dadores de carga en la confección del pliego de la nueva licitación. Entre otros puntos, analizar:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Mecanismo de selección y evaluación continua (incluyendo un Acuerdo de Nivel de Servicio Logístico con métricas e indicadores clave de rendimiento a nivel de contrato). – Transparencia (estadísticas y reportes periódicos de desempeño). <p>187. La futura licitación debe prever “premios y castigos” vinculados con el nivel de servicio y productividad en las terminales para lo cual deben definirse y fijarse valores mínimos de los</p>	ANPyN

<p>periodo de 3+3 años (en caso no se licite en el primer periodo y otorga beneficios económicos a los concesionarios (resolución no cumple pasos formales)</p> <p>Posición dominante de las terminales/navieras, con acciones arbitrarias en un marco colusivo sin alternativas para los cargadores. Entre estas acciones se computan: la absorción y dominancia sobre el flete terrestre, la gestión de despachos, turnos, espacio en buques a cambio de contenedores vacíos y el no reconocimiento de los costos propios del complejo portuario/naviero, que son transferidos</p>	<p>indicadores de niveles de servicio (ej.: tiempo de carga/descarga de buque, tiempo de atención al usuario para retiro/entrega de contenedores, tiempo de espera en cola de camiones, tiempo de atención del ferrocarril, productividad bruta por grúa en operación de carga/descarga, productividad bruta por buque en operación de carga/descarga, ocupación de muelle, cantidad de reclamos de clientes, período de no disponibilidad operativa del muelle, etc.).</p> <p>188. Asegurar que el/los concesionario/s emitan informes periódicos (mensuales) con la cantidad y tipo de contenedores por tráfico, tiempos de estadías por tráfico y tipo de contenedor, datos básicos de la operación (buque, amarre, desamarre, inicio y finalización de carga/descarga, etc.).</p> <p>189. Justificar los movimientos de contenedores dentro de las terminales y evitar operaciones injustificadas (“movimientos extras de contenedores”). Algunos puntos para evaluar son: sistema de trazabilidad física y documental de las cargas, informatización de la interacción entre usuarios finales y terminales, instrumentación de reglas de causalidad y procedimientos de control para adjudicación de responsabilidades en la generación de extracostos, de modo de evitar transferir costos por roleos y demoras no imputables al cargador. Por ejemplo, y sin dejar de ejercer los controles que correspondan a la autoridad pública (Aduana, también SENASA o ANMAT), se debe optimizar los mecanismos de vigilancia (por ejemplo, con el uso de IA) y/o mejorar los flujos operativos para que no se generen nuevos movimientos de contenedores y gastos de apertura y precintado.</p>
--	--

	a los dadores de carga.		
Hidrovía y VNT	<p>Licitación pendiente (1995 inicial con prórrogas constantes / 2021 adjudicación directa hasta nueva licitación)</p> <p>Necesidad de potenciar el rol de la VNT como eslabón de conectividad, considerando que el 80% del comercio argentino transita por la Hidrovía</p> <p>Carencia de política orientada a la eficiencia del sistema</p> <p>Insuficiencia de calado y falta de tareas de dragado y balizamiento</p> <p>Tarifa de peaje elevada y desproporcionada</p>	<p>190. Proceder a la licitación de la vía navegable troncal de forma tal de otorgar la prestación a un concesionario competente que, cumplimentando la capacidad técnica y financiera requerida y con los antecedentes debidos, garantice la realización de trabajos de mejora de navegación (dragado, zonas de paso y cruce, ampliación de ancho de solera y balizamiento) a riesgo empresario y sin aval del Estado.</p> <p>191. Fijar plazos perentorios para ensanches de vía navegable en zonas de cruces y pases, fondeaderos, ancho de solera, maniobras y cambios de trazado.</p> <p>192. Adecuar marcos tarifarios que ponderen proporcionalidad sobre prestación efectiva de servicios y valor de carga transportada. La importancia de mantener esta correspondencia se evidencia en el hecho de que -sobre un aumento en la profundidad y mantenimiento de calado de en torno al 30%- los aumentos tarifarios han sido del 340% en dólares entre 1995 y la actualidad.</p> <p>193. Generar competitividad reduciendo el costo del peaje: <ul style="list-style-type: none"> – Reemplazar el esquema tarifario de corte en secciones en base a los tipos de buques que puedan transitarlas y establecer un tope máximo de tarifa aplicable. – Asegurar el cobro por el concesionario directamente a los usuarios (sin aportes ni financiamiento del Estado) a efectos de evitar los enormes extracostos generados. – La tarifa base solamente de contemplar cubrir los gastos operativos más una ganancia razonable y no otros conceptos que desvirtúan el concepto de riesgo empresario. </p> <p>194. Lograr un mayor calado óptimo económico, tanto para el concesionario como para los usuarios para optimizar la ocupación de los buques (evitar falsos fletes) y minimizar el completamiento de carga en otros puertos reduciendo el valor del flete total.</p> <p>195. Realizar relevamientos batimétricos y transferencia de datos y conocimiento, elaboración de estadísticas para mejora del servicio.</p>	Economía Infraestructura Agroindustria Ambiente ANPyN

	<p>con la prestación brindada</p> <p>Incumplimientos de acuerdos y deficiencias de infraestructura afectan a terceros países</p> <p>Desaprovechamiento estratégico de la red logística afecta competitividad de economías regionales</p>	<p>196. Promover un órgano de control independiente y autónomo con participación del estado nacional, provincial y sector privado.</p> <p>197. En el esquema actual, las navieras actúan como agente de percepción de la tarifa de peaje que se ha fijado para la hidrovía, la cual es pagada por la carga. Un simple cálculo de lo cobrado en términos de “River Plate Toll” por la importación y exportación que han operado en el Puerto de Buenos Aires muestra importantes excedentes respecto del costo de dragado para el canal de Punta Indio. Esto incluso sin tener en cuenta lo abonado por los navíos que transitan los tramos hacia los puertos río arriba. Estas importantes diferencias, que nulifican para la carga contenerizada nacional el esfuerzo licitatorio hecho a efectos de obtener una tarifa de dragado competitiva, señalan la necesidad de repensar la forma de percepción para evitar excesivos sobrecostos por diseño. En tal sentido se sugiere analizar el modelo del Canal de Panamá, entre otras alternativas.</p>	
Tránsito de exportación y cabotaje	<p>Regulaciones sobre cabotaje terminan impidiendo que los exportadores del interior del país envíen por agua sus mercaderías en tránsito de exportación a otros puertos (ej: en Puerto de Buenos Aires).</p> <p>Rigidez normativa que impide tránsito multimodal fluido</p>	<p>198. Considerar el tramo local de una exportación como parte integrante de la misma para que la exportación sea considerada desde el origen y poder contratar un flete integral.</p> <p>199. Para cargas en tránsito de exportación, habilitar el despacho en origen y modificar las normas asociadas a la Ley 19.492 (marco de cabotaje) para el tránsito por agua de los contenedores en tráfico de cabotaje. Esto permitiría hacer el despacho desde las terminales habilitadas en el litoral marítimo y fluvial, de manera que el exportador pueda cumplir el permiso de exportación en aduana de origen, incrementando asimismo el tránsito multimodal fluido en el territorio nacional en operaciones con vistas a la exportación.</p> <p>200. Evitar en el comercio exterior toda reserva de carga actual o futura que tenga el potencial de transformarse en un mayor costo.</p>	Economía DGA ANPyN

Sustentabilidad	Rezago de Argentina con respecto a tendencias globales en sustentabilidad	<p>201. Definir un plan de acción integral de minimización de impactos por normativas ambientales de transporte marítimo, terrestre y aéreo, particularmente las de UE Pacto Verde - Fit for 55, RepowerEU (AFIR, ReFuelEU, EU ETS, CBAM, certificación PERS y otros). Lo dicho involucraría, por ejemplo, provisión de energía a los buques en posición de atraque, acceso a terminales de recarga verde, garantizando abastecimiento de metanol/biocombustibles/LNG y mediante electrificación (OPS).</p>	Cancillería Ambiente Transporte Economía Indec Producción
	Insuficiente avance de estrategias de planificación integral de abastecimiento de energías sustentables	<p>202. Monitorear las discusiones globales sobre el impuesto al carbono en el transporte marítimo. Habida cuenta las regulaciones internacionales que se encuentran planteadas en el marco de la OMI, resulta necesario destacar que la falta de preparación local de Argentina en materia de puertos, combustibles y regulaciones nos conducen a un escenario en que -sin un plan integral propio- el “carbon cost pass-through” y los requisitos técnicos asociados marginarán a la Argentina de las “rutas verdes internacionales”, erosionando aún más la competitividad local. Independientemente de los avances y frenos relativos del acuerdo en el marco de la OMI, Argentina debe monitorear las discusiones globales para anticiparse a posibles cambios. Contemplar espacios de intercambio público-privado para fortalecer el análisis.</p>	
	Carencia de estadísticas y de gestión integral de cálculo de composición de huella de carbono derivado de la actividad logística y elaboración de perfiles de emisión	<p>203. Fomentar la utilización de biocombustibles basado en 4 pilares: 1) matriz modal (camiones, aviones, barcazas), 2) infraestructura de abastecimiento (terminales de recarga), 3) plataformas de conectividad (puertos, aeropuertos) y 4) normas de calidad y trazabilidad.</p> <p>204. Elaborar mediciones y estadísticas de patrones de consumo energético de la logística argentina segmentada por modo de transporte, e incorporar tecnología de IoT e IA para monitorear y mitigar emisiones.</p> <p>205. Implementar acciones para cumplir estándares ambientales demandados por los mercados internacionales, siguiendo las mejoras prácticas, y buscando ejecutar la efectiva integración de Argentina en “corredores verdes”. Promover la interacción y soluciones con incubadoras de productos y servicios innovadores (ej. Puerto de Valencia – referente en cuanto a la reducción de emisiones netas para 2030). En el caso de los puertos, objetivar estándares internacionales de “puerto verde” (considerando provisión de gas, hidrógeno verde, biocombustibles) y “puerto inteligente” (intensificación tecnológica orientada a reducir disfunciones en el <i>lead time</i> de entrega, IA, IOT).</p>	
Sistema ferroviario	Según Observatorio Federal de Logística	Considerando la ventaja diferencial de costo y de la baja huella de carbono del transporte ferroviario frente a otras alternativas:	Economía Transporte

		Infraestructura Ambiente
<p>CFI, la evaluación de la red ferroviaria de “sin circulación”, “clausurado”, “malo”, “regular-malo” y “regular” asciende al 67,5%</p> <p>Marco institucional incierto con devenir errático de privatizaciones, restatizaciones y falta de inversión en forma consistente desde los 90s.</p> <p>Ausencia de estrategias integrales de ampliación de la red actual como elemento troncal en corredores regionales</p> <p>Insuficiencia de políticas tendientes a integrar el sistema a un esquema multimodal</p>	<p>206. El Estado debe catalizar la inversión correspondiente para recuperar la operatividad de las vías férreas. Es necesario un Plan de inversión para ampliar el trazado e interconectar el sistema ferroviario apuntalando la intermodalidad de los servicios de transporte.</p> <p>207. El canon que garantiza el mantenimiento y renovación de las vías debe ser también acorde a permitir avanzar en transporte ferroviario, permitiendo al sector privado efectuar las inversiones necesarias. A estos efectos se propone participación privada en la definición de parámetros y valores que servirán de base para la fijación de los mismos.</p> <p>208. Open Access: Avanzar en los objetivos de la Ley 27.132/2015 a los efectos de aumentar inversiones, competencia y evitar exclusividad para un operador en los tramos de la red nacional involucrada. El Open Access se legisló en 2015 (Ley 27.132) y se reglamentó en 2018 (Decreto 1027). En junio de 2022 y julio de 2025 el Estado Nacional efectuó anuncios formales de camino inicial de implementación.</p> <p>209. El Estado debe evitar a través de subsidios el comercio desleal a favor de sí mismo y en detrimento de la inversión privada, o concretar la concesión total a manos privadas para que haya competencia leal (caso Belgrano Cargas).</p> <p>210. Los parámetros de acceso deben asegurar la incorporación de tecnologías y modernización del sistema ferroviario.</p> <p>Como objetivo se debe lograr:</p> <p>211. Aumentar la cantidad de unidades ferroviarias (locomotoras y vagones), incrementar las instalaciones de acopio y mejorar las plantas existentes.</p> <p>212. Ampliar la plaza de terminales de descarga y completar infraestructura de ingresos ferroviarios a terminales portuarias.</p> <p>213. Transporte ferroviario adecuado para los grandes proyectos mineros e hidrocarburíferos (traslado de insumos a los yacimientos).</p>	

Red vial	<p>El modo carretero transporta la mayor proporción de cargas terrestres. Sin embargo, los datos recientes (2024-2025) de Vialidad Nacional y otros informes del sector muestran que más del 70% de la red vial nacional se encuentra en estado regular o malo</p> <p>El G20, a partir de su Infrastructure Initiative, destaca la importancia de movilizar el capital privado a proyectos de infraestructura eliminando el riesgo, y subraya el rol de los organismos financieros multilaterales</p>	<p>214. Mejorar significativamente la red vial nacional, garantizando buenas condiciones de tránsito, mantenimiento continuo, seguridad y conectividad, mediante un esquema de financiamiento estable, eficiente y transparente. A tal efecto, seguir impulsando la implementación efectiva de la Red Federal de Concesiones Viales (RFC), garantizar inversión privada mediante mecanismos de crédito y co-financiamiento, y crear un sistema público de monitoreo y reporte del estado de rutas. Priorizar las concesiones de las rutas que conectan zonas productivas con puertos y centros logísticos, dado su impacto en competitividad exportadora y costos logísticos internos.</p> <p>215. Llevar a cabo una evaluación técnica y coordinada de la estructura impositiva aplicada a los combustibles, con el propósito de detectar y eliminar duplicaciones, garantizar la trazabilidad de los fondos y asegurar que cada contribución efectivamente se traduzca en mejoras concretas en la red vial nacional.</p>	
Bitrenes	Carenza de estrategia de articulación de la red federal vial a unidades de transporte de gran porte	<p>216. Ejecutar proyectos de infraestructura en corredores y promover armonización de normativa interprovincial e internacional para escalables, bitrenes y tritrenes (Chile, Brasil, Uruguay, Paraguay, Bolivia).</p> <p>217. Ampliar el límite en 3 mil toneladas por contenedor y la cantidad de terminales habilitadas para operar con bitrenes. Actualmente solo una terminal portuaria está trabajando con bitrenes, y utiliza</p>	Economía Transporte Infraestructura

	<p>Dispersión regulatoria sobre habilitación de trazado vial que contemple una visión de conectividad integral a nivel interprovincial y regional</p> <p>Falta de política de fomento de la industria del bitren local para generar competitividad</p>	<p>un límite de peso que limita la carga neta a un peso que deriva en que no sea conveniente para algunos productos.</p> <p>218. Incentivar la iniciativa privada para la producción de bitrenes.</p> <p>219. Adecuar los accesos a los puertos para que los bitrenes puedan servir para llevar y/o retirar las cargas logrando menores costos logísticos.</p>	
Pasos fronterizos	<p>Comités de Integración Transfronteriza con funcionamiento irregular y sin abordar aspectos logísticos y de facilitación del comercio</p> <p>Infraestructura y transporte con áreas de mejora en la conectividad terrestre limítrofe</p>	<p>220. Poner énfasis en dotar a los pasos fronterizos cordilleranos de la infraestructura, servicios operativos y capacidades logísticas necesarias para integrar eficientemente a Argentina en rutas bioceánicas que conecten con puertos del Pacífico, aprovechando la demanda creciente que muestran estos mercados. Entre otros:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Fortalecer el paso internacional de Jama (Jujuy), Cristo Redentor (Mendoza), Samoré (Neuquén). – Dotar a los pasos de la maquinaria adecuada para mejorar el flujo de tránsito frente a adversidades climáticas (ej: en los pasos de Pino Hachado y Samoré -entre otros- se dificulta la operación tras las nevadas por no contar con maquinaria para barrer la nieve). – Ampliar los horarios asegurando operatoria 24/7. – Dotar a los pasos de conexión a Internet. – Lograr aduana integradas en todos los pasos fronterizos 	Economía Transporte Infraestructura

	Importancia logística y comercial del Océano Pacífico y creciente vuelco de cargas hacia dichas rutas marítimas a partir de puertos como Chancay (Perú), y San Antonio (Chile), entre otros	
--	---	--

PILAR 5: Financiamiento

EJE	DESAFÍOS	PROPUESTAS	ÁREA
ECA	Dificultades de financiación bancaria en el exterior por: <ul style="list-style-type: none"> - Posición “<i>standalone</i>” de Argentina y riesgo país que encarece los créditos - Inconsistencia de medidas cambiarias que encarecen el acceso al crédito dada la diferencia de plazo entre el cobro y la liquidación mandatoria de divisas y el cobro de las exportaciones 	<p>221. El ordenamiento macro podrá eventualmente permitir crear una Agencia de Crédito a la Exportación (ECA, por sus siglas en inglés) alineada a los mercados externos estratégicos para Argentina, con potencial respaldo de OIIL, con el objetivo de ofrecer garantías de préstamos (prefinanciamiento, financiamiento a comprador, y seguros (contra riesgo político y comercial de no pago). Limita el riesgo de vender bienes y servicios en el exterior y facilita el acceso a las PyMEs (símil Eximbank de EEUU, Bancomext de México, Allianz Trade de Alemania, CESCE de España JBIC de Japón, KEXIM y K-SURE de Corea del Sur).</p> <p>222. Mejorar la ponderación de las pautas de riesgo crediticio para las operaciones de exportadores en la política de capitales mínimos establecida por el BCRA. Es necesario reflejar el riesgo real de la actividad exportadora en la ponderación del BCRA en pos de posibilitar a los bancos a destinar más fondos a dichas actividades.</p>	Economía BICE BCRA
Canalización del ahorro privado	Baja disponibilidad de fondos privados en el sistema financiero local para el pre y post financiamiento	<p>223. Canalizar ahorro privado en dólares a la pre y post financiación de exportación mediante la estructuración de una clase de activo financiero libre de riesgo soberano (con posibles aportes de BID / CAF) y que permitan a estas entidades absorber el primer riesgo de no pago, subordinando los aportes de esos organismos de crédito internacionales a los acreedores privados.</p> <p>224. Expandir las opciones de <i>forfaiting</i> especialmente las vinculadas a la promoción de exportaciones de bienes de capital. Podrá negociarse financiamiento conjunto con organismos internacionales de crédito.</p>	Economía BCRA BICE

Financiamiento Pymex	Ausencia de políticas de promoción financiera para PyMEx	<p>225. Ampliar el accionar exitoso de las SGR a efectos de incluir las operaciones de provisión dentro de cadenas de valor internacionales, asegurando a los inversores del fondo de garantía estabilidad jurídica e impositiva, siendo estas entidades de significativa importancia en la obtención de fondeo de mediano plazo para las PyMEx.</p> <p>226. Aumentar la disponibilidad de líneas de prefinanciamiento de exportaciones por vía terrestre (actualmente pocos bancos –como el BNA– lo estarían ofreciendo).</p>	CNV BCRA Economía BICE
LEI	Necesidad de acceso al financiamiento dentro de cadenas de valor internacional	227. Analizar beneficios tangibles del Legal Entity Identifier (LEI), estándar internacional recomendado por el G20 a efectos de su eventual promoción.	AFIP BCRA
Financiamiento para cumplir normas de calidad y certificaciones	Actualmente no existen líneas especializadas que permitan financiar las certificaciones y requisitos que requieren los mercados de exportación	<p>228. Diseñar líneas de financiamiento bancarias específicas que permitan adaptar productos a los requisitos de los mercados internacionales y realizar certificaciones.</p> <p>229. Generar un sistema de financiamiento público (ej. Agricultura de Bajo Carbono en Brasil) para certificaciones.</p>	BCRA Economía BICE
Financiamiento para inversiones de largo plazo de PyMEX - “RIMI”	Necesidad de contar con líneas de financiamiento a 5-10 años para algunos sectores	230. Actualmente, la mayoría de las empresas se financia con capital propio. Algunos proyectos agrícolas requieren un tiempo de maduración para disponer de productos exportables (i.e. forestal, frutas, etc.). Diseñar líneas de financiamiento que permitan mejorar la productividad de los exportadores (incluso para incorporar nuevos productos que se adapten a las demandas mundiales). Promover la sindicación de préstamos con este objetivo con participación activa de los bancos privados, del Banco Nación y del BICE.	BCRA Economía BICE BNA
Financiamiento verde	Deficiente marco normativo, de promoción y vinculación financiera para brindar apoyo a proyectos que incrementen la competitividad	<p>231. Para acceder a algunos mercados es clave medir y reducir la huella de carbono. Incrementar la disponibilidad de financiamiento en dólares para cumplimiento de estándares ambientales. Trabajar con organismos internacionales de crédito o iniciativas internacionales (BID, CAF, Banco Mundial, AllInvest) para permitir que los exportadores se adapten a las exigencias de los mercados de destino.</p> <p>232. Aumentar la articulación público-privada para la obtención de fondos de cooperación internacional tanto para estudios como para proyectos (ej. GIZ), como así también en</p>	Cancillería Economía BCRA Ambiente

exportadora ante las nuevas regulaciones verdes. Ejemplo: <i>Carbon Border Adjustment Mechanism</i> (CBAM)	<p>negociaciones con entes multilaterales para la obtención de fondos destinados a cumplimiento de obligaciones verdes y ya comprometidos por esos países bajo Acuerdo de París.</p> <p>233. Promover esquemas de <i>Blended Finance</i> (<i>crowding in</i> con fondos públicos) para proyectos de exportación sustentable.</p>
---	--

PILAR 6: Promoción comercial

EJE	DESAFÍOS	PROPUESTAS	ÁREA
Agencia de promoción de exportaciones	Falta de optimización de recursos para inteligencia y promoción comercial Carencia de KPI's	<p>234. Seguir fortaleciendo herramientas de promoción comercial en las siguientes dimensiones: difusión, financiamiento, seguimiento, especificidad por sectores/productos, calidad (por ejemplo, selección de contrapartes en las rondas de negocios). Foco en PyMEx: visión federal y ampliación de base exportadora a nuevos productos.</p> <p>235. A efectos de realizar un gasto eficiente y promover procesos de mejora, establecer una medición única de resultados (KPI) de las distintas acciones comerciales, evaluando el impacto concreto de las herramientas de promoción en las dimensiones de difusión, financiamiento, seguimiento y especificidad.</p> <p>236. Evaluar la participación en ferias buscando participación significativa y evaluando resultados que retroalimenten acciones futuras en vez de ser una línea de gasto. Analizar separadamente acciones para casos B2B y consumo final.</p> <p>237. Integrar de manera efectiva el trabajo de promoción de la AAICI con el de las Embajadas y con el sector privado, a través de las cámaras. Prever mayor cantidad de instancias de interacción sectorial/ regional focalizada en distintos mercados para afinar la estrategia de promoción y mejorar el impacto de las acciones.</p>	Presidencia Cancillería
Marca país	Baja confiabilidad de Argentina Relanzamientos permanentes de la Marca País	<p>238. Promover la Marca País “Argentina” vinculada a la sustentabilidad y el cuidado del medio ambiente y, paralelamente, promover productos con diferenciación ambiental o de sustentabilidad. Ej. “Orgánicos Argentinos”.</p> <p>239. Promover comercialmente el valor de las denominaciones de origen que resaltan características distintivas sectoriales y regionales (“Cuyo”, “Andes”, “Patagonia”, “Mesopotamia Argentina”, “Fin del mundo”, “Té argentino”, “Yerba mate argentina”). Reforzar el posicionamiento de las indicaciones geográficas, denominaciones de origen y de sellos específicos (Ej. “Alimentos Argentinos”).</p>	Presidencia Cancillería

		<p>240. Desarrollar estrategias de marca y posicionamiento en nichos para los distintos complejos exportadores (té, yerba, legumbres, frutas finas, lácteos, etc.). Identificar países y canales de comercialización específicos (considerar productos boutique, plataformas digitales dirigidas a consumidores finales).</p>	
Desarrollo de nuevos mercados y canales de venta. Impulso a la exportación de productos de mayor valor agregado	<p>Si bien Argentina exportó a 162 países en 2024, existe la necesidad de diversificar mercados y productos.</p> <p>Se requiere fortalecer la utilización del canal de comercio electrónico en la estrategia exportadora</p> <p>El comercio electrónico y las plataformas digitales (Mercado Libre, Amazon, Flipkart, JD, Tmall, etc.) ganan espacio. Los mercados de mayor dinamismo son China, EEUU e India. El trabajo de posicionamiento de productos argentinos no puede omitir este canal.</p>	<p>241. Instruir a los representantes argentinos en el exterior para que identifiquen las plataformas más importantes y evalúen la pertinencia para posicionar productos argentinos (fijar metas mínimas de acciones anuales en función del tamaño y dinamismo de cada mercado, contemplando una diversificación sectorial).</p> <p>242. Retails + market places (Ej. Cadenas de supermercados, cadenas de decoración, retails de autopartes, etc.): trabajar juntos a los representantes argentinos en el exterior para posicionar los productos argentinos en estas plataformas que permiten ganar un volumen constante de negocio (garantizando un piso de operaciones para planificar a mediano plazo). Mercados clave: EEUU, China, Corea del Sur, Japón, Alemania, Indonesia e India.</p>	Economía Cancillería

PyMEx	Necesidad de ampliar la base exportadora y lograr que las empresas que exportan se mantengan y aumenten los montos de sus ventas externas	<p>243. Fijar metas anuales de performance a nivel de capacitación, participación de nuevos exportadores en acciones promoción con miras a que los recursos públicos se traduzcan en resultados tangibles. Articular las acciones con inteligencia comercial para identificar sectores y mercados con mayor chance de éxito.</p>	AAICI Economía VUCE
Información pública	<p>Inteligencia comercial: existe espacio para mejorar la articulación público - privada</p> <p>Resulta complejo conocer los requisitos de acceso a diversos mercados y los acuerdos que ha celebrado Argentina</p> <p>Falta de anticipación de oportunidades comerciales en mercados agrícolas</p> <p>Desafíos para identificar oportunidades en licitaciones internacionales y compras gubernamentales</p>	<p>244. Argentina Trade Net y el Índice de Mercados Atractivos (IMA – de la AAICI) son iniciativas interesantes en materia de inteligencia comercial. Profundizar la incorporación de IA y mejorar la interacción público-privada. En una etapa intermedia, se deberían cruzar las oportunidades comerciales que se ofrecen con las barreras de acceso a los mercados.</p> <p>245. Base de acceso a mercados SENASA: la misma compila gran parte de los accesos a mercado con los que cuenta Argentina. Trabajar junto a los agregados agrícolas y las Embajadas para contar con una base de datos más abarcativa para cada mercado. Confeccionar una recopilación que se publique en el sitio web de cada representación argentina en el exterior y publicar el conjunto en el sitio de SENASA y la VUCE.</p> <p>246. Existe espacio para ofrecer información a los exportadores de productos agrícolas de menor volumen, donde no existe monitoreo de mercados globales (i.e. informes del USDA) para entender la evolución de la producción local (de los mercados de destino) e identificar tempranamente oportunidades de exportación (i.e. legumbres, frutas). Solicitar a los agregados agrícolas realizar informes puntuales semestrales.</p> <p>247. El área de Promoción Comercial de Cancillería trabaja en mejorar la participación de empresas internacionales en licitaciones de gobiernos extranjeros y organismos internacionales. Sin embargo, en muchos casos, la información no responde cabalmente a la oferta exportable argentina. Trabajar junto al sector privado para tener un mejor entendimiento (Ej. sector automotriz, maquinaria, equipamiento médico, etc.).</p>	Economía Cancillería Agricultura
Certificaciones	Cumplimiento de certificaciones obstaculizado por	248. Fortalecer la coordinación de las agencias provinciales, las Embajadas, los Ministerios de las áreas respectivas (agro, producción, CyT, etc.), y los órganos técnicos y de calidad nacionales	Cancillería Ambiente

	<p>complejidad de instrumentación y costos elevados</p> <p>Creciente demanda de certificaciones en sustentabilidad</p>	<p>(como SENASA, INTI, INTA, IRAM, OAA), para mejorar el entendimiento de las demandas de los mercados internacionales y brindar herramientas a los exportadores para cumplimentarlas.</p>	Gobiernos provinciales
--	--	--	------------------------