



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2020 - Año del General Manuel Belgrano

Providencia

Número:

Referencia: EX-2020-57633745- -APN-DGDYD#JGM

AL SEÑOR TITULAR
DE LA UNIDAD DE GABINETE DE ASESORES
DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE
Dr. Abel DE MANUELE
S. _____ / _____ D.

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted, por instrucción del Señor Secretario de Planificación, a efectos de elevar a su consideración el informe producido por la Secretaría de Planificación de Transporte respecto de la cuestión de referencia, por la cual la ASOCIACIÓN INTERMODAL DE AMÉRICA DEL SUR (AIMAS) solicita al Gobierno Nacional la adopción de medidas que faciliten y propicien el cabotaje fluvial y marítimo como integrante de la cadena intermodal de cargas.

En efecto, traída a análisis la presentación de AIMAS de fecha 31 de Agosto de 2020 –en la que se hace referencia a una anterior de fecha 20 de mayo del mismo año, EX-2020-446 19186-APN-DGDYD#JGM y en la que pide la suspensión del art. 386 del Código Aduanero, a los efectos de propiciar el intermodalismo y de esa manera bajar los costos logísticos, la huella de carbono y el riesgo de contagio de COVID 19, proponiendo adicionalmente una serie de medidas para mejorar la integración de los modos camión-tren-buque– nuestro comentarios son los siguientes:

1.- La cuestión aduanera no es materia de jurisdicción del Ministerio de Transporte, sino que corresponde a la Dirección General de Aduanas (DGA) que depende de la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP) y que a su vez depende jerárquicamente, en el plano administrativo, del Ministerio de Economía.

2.- Sin perjuicio de lo expuesto en el párrafo anterior, y en virtud de la importancia para el transporte intermodal de la norma mencionada, debemos consignar que el *removido* es una destinación suspensiva, en la que mercaderías de libre circulación en el territorio son transportadas por agua. Los puertos en los que operan estas cargas son Zona Primaria Aduanera, mientras que las vías acuáticas interjurisdiccionales son denominadas como Zona Aduanera Especial, ambas bajo control del Servicio Aduanero. El incumplimiento de las destinaciones de

removido da lugar a la configuración de una exportación a consumo, lo que genera la obligación del transportista de ingresar los tributos resultantes.

La intervención del Servicio Aduanero genera, en líneas generales, una serie de trámites reglamentados en resoluciones de la DGA y de la AFIP que requieren cumplimentar requisitos no muy asimétricos a los de un despacho de exportación, ya que exigen la operación de un Agente de Transporte Aduanero, operar con lo que se denomina el “KIT Malvina” (que no es otra cosa que el módulo de despacho de exportación de la Aduana), consolidar la carga contenerizada en un área habilitada como depósito fiscal, y eventualmente pagar servicios extraordinarios (Res. Gral. ANA 655), lo que torna la operación **sumamente gravosa y onerosa**, y por tanto, utilizada relativamente poco en nuestro país. En este punto asiste la razón al peticionante al mencionar los problemas del sistema. Debe tenerse presente que, en lo esencial, el transporte de estas cargas nacionales no debería diferir del transporte por camión o ferrocarril.

A modo de ejemplo práctico, debemos enfatizar que el transporte de una carga nacional por vía de cabotaje requiere los mismos o más trámites que los necesarios para enviarla o traerla de China, ya que está sujeta a controles de selectividad (canal rojo), pago de grandes sumas por habilitación de servicios extraordinarios de Aduana, y gastos portuarios en dólares, por solo mencionar algunas cuestiones.

3.- Dada la gravosidad del trámite, AIMAS pide la suspensión del régimen legal del removido como tal, y solicita, entre otras medidas (alguna acertadas), que para el transporte en *containers* (unidad de transporte de acuerdo al Convenio CSC-Ley N° 21.967) se permita una documentación más simple, la posibilidad de consolidar carga fuera de recinto aduanero y con precinto de seguridad, y la posibilidad de operar sin habilitación de servicios extraordinarios.

Las observaciones aportadas por AIMAS **son válidas desde un punto de vista operativo**, pero entendemos que no es necesario la derogación de un régimen legal entero, ya que los obstáculos surgen de la reglamentación administrativa del *removido* y no de la definición del régimen legal prevista en el Código Aduanero. Mas aún: ni siquiera existe un único régimen operativo de *removido*, ya que existe uno para hidrocarburos, uno para carga general y excepciones para pequeñas cargas que operan con un Pasavante.

4.- Las resoluciones que regulan la operatoria de *removido* (y que AIMAS considera gravosas) son la RG AFIP 4076-E/2017 (Operatoria de Removido) y la RG AFIP 1229/2002 (operaciones en el Sistema Informático Malvina de los Removidos), las que pueden ser modificadas sin necesidad de una alteración sustancial de las normas de fondo. Más aún, para tráfico vecinal y pequeñas cargas, se utiliza el *pasavante* (OM 430 A), que es una declaración muy sencilla que no genera problemas de implementación y que puede servir de ejemplo para proveer soluciones para el caso que se plantea. Como ejemplo de pasavante, ver:

http://biblioteca.afip.gov.ar/dcp/REAG01002748_2010_01_11

Por lo expuesto, entendemos que, como existe la voluntad del Gobierno Nacional de avanzar en la mejora de las condiciones de la logística intermodal, debería propiciarse que las autoridades aduaneras tomen una serie de medidas como las solicitadas por AIMAS, aunque sin necesidad de derogar o suspender el Código Aduanero. Algunas de las medias sugeridas podrían ser:

- a. que las mercaderías circulen con una factura electrónica,
- b. con un precintado de seguridad a satisfacción de la Aduana,
- c. el establecimiento de corredores o recintos para la carga nacional,
- d. la eliminación de la selectividad,

- e. el desgravamiento de Servicios Extraordinarios para la operación con carga nacional,
- f. la posibilidad de consolidar fuera de Zona Primaria Aduanera.

Estas medidas tienen su razón de ser en que, en principio, no hay renta aduanera que resguardar, se mejoraría el intermodalismo, se mejoraría la logística, y ello permitiría mayor eficiencia a los productores alejados de los grandes centros urbanos.

Por lo expuesto, remito a su consideración las sugerencias recién expuestas para que sean transmitidas a la Dirección General de Aduanas, ofreciendo la colaboración de esta Secretaría en todo aquello en que entienda que ella puede guardar utilidad para un mejor y más célere proveer.

Saludo a usted muy atentamente.