



Facultad de Ciencias Empresariales
Sede Rosario - Campus Pellegrini
Carrera: Licenciatura en Comercio Internacional

Trabajo Final de Carrera Título

***Políticas comerciales del gobierno nacional durante el periodo 2011-2016
y sus consecuencias sobre el sector automotriz. (EC)***

Alumna: Ana Paula Fumaneri anafumaneri@hotmail.com

Tutor de Contenidos: Lic. Paulo Lanza

Tutora Metodológica: Mg. Lic. Ana María Trottini

Marzo 2017

Resumen

El presente estudio tiene como objetivo analizar las políticas comerciales adoptadas por el gobierno nacional sobre las importaciones y su incidencia sobre la industria argentina en general y el sector automotriz en particular durante el período comprendido entre los años 2011 y 2016, tomando como referencia el desarrollo de General Motors de Argentina. Como objetivo pretendemos conocer cuáles fueron las consecuencias de tales medidas en la actividad de la planta.

En el primer capítulo desarrollaremos la problematización del estudio de caso realizando una descripción de la organización incluyendo datos sobre su planta, políticas, principios y valores, marcas, vehículos. Además, efectuamos el análisis FODA de la organización, y cerramos el capítulo con el planteamiento del problema, la formulación de los objetivos que pretendemos alcanzar, y los alcances y limitaciones.

En el segundo capítulo se plantea el marco teórico donde contextualizamos el caso estudiado según fuentes calificadas, desarrollando las políticas comerciales a las que se tuvo que adaptar la industria.

En el tercer capítulo, se expone el diseño metodológico, donde procedemos al análisis de los datos obtenidos a través de la organización, para conseguir los resultados que nos permitirán conocer la validación o no de los objetivos planteados en un principio. A continuación, finalizaremos este trabajo con una conclusión final basada en resultados obtenidos.

Palabras claves

Importaciones, políticas comerciales, gobierno, sector industrial, automotriz, Declaraciones Juradas Anticipadas de Importación, Sistema Integral de Monitoreo de Importaciones, comercio exterior.

Índice

	Página
INTRODUCCION	3
<u>CAPÍTULO I</u>	
Descripción de la organización: General Motors planta Alvear.....	3
Análisis FODA.....	8
Descripción del caso.....	9
<u>CAPÍTULO II</u> : Marco teórico	
Resurgimiento de políticas restrictivas al comercio exterior.....	12
Impacto de las políticas restrictivas en las relaciones internacionales.....	15
Fin de las DJAI.....	21
Nuevo sistema de importación SIMI.....	21
Licencias de importación.....	27
La Unión Europea analiza el nuevo sistema de licencias.....	30
<u>CAPÍTULO III</u> : Consideraciones metodológicas y resultados	
Diseño metodológico.....	32
Análisis de datos.....	32
Consecuencias de las políticas comerciales implementadas por el gobierno de Cristina Fernández en la planta automotriz General Motors.....	34
Proceso de importación de piezas de producción a partir de nuevo sistema....	36
Resultados.....	39
CONCLUSIÓN	44
ANEXOS	46
BIBLIOGRAFÍA	52

Introducción

Argentina realizó desde el año 2011 importantes cambios en sus políticas de comercio exterior, que se basaron en la implementación de fuertes controles a las importaciones.

Este año se instauraron a partir de la resolución 3256/2012 las Declaraciones Juradas Anticipadas de Importación, trámite que alcanzaba todas las destinaciones de importación definitivas.

La participación de las importaciones en el área productiva del país es muy importante, sin embargo, el escenario planteado por el gobierno fue bastante desfavorable. Estos controles produjeron una considerable caída de las importaciones que provocaron posteriormente un debilitamiento y paralización de la actividad industrial dado que la mayoría de las compras provenientes del exterior se destinan a la producción.

Tales restricciones provocaron un profundo malestar en las relaciones internacionales con países que denunciaron a Argentina ante la Organización Mundial de Comercio por considerarlas medidas ofensivas al comercio internacional.

Enfocándonos en el sector automotriz, vemos que fue gravemente afectado por estas políticas, originando distorsiones en la producción y comercialización, con efectos negativos en los precios y, por consiguiente en las ventas.

Durante el comienzo del gobierno del Ing. Mauricio Macri se debieron levantar las DJAI, reemplazándolas por un sistema que pretendía agilizar las operaciones comerciales y que estaba aprobado por la OMC.

Ésta investigación tiene como objetivo analizar cómo influyeron las políticas comerciales adoptadas por el gobierno en la actividad de la planta de General Motors Argentina.

Capítulo I

Descripción de la organización: General Motors Planta Alvear

General Motors Company

General Motors es una compañía automotriz de origen estadounidense.

Fundada en el año 1908 y con su sede central en Detroit, Michigan es la mayor empresa de automóviles a nivel global, empleando hoy día más de 215.000 personas alrededor del mundo.

Con más de un siglo de crecimiento y fuertes cambios, la compañía fabrica distintos tipos de vehículos y camiones en más de 30 países y cuenta con una amplia familia de marcas tales como Chevrolet, Buick, GMC, Cadillac, Opel, Vauxhall, Holden, Baojun, Wuling y Jiefang, todas reconocidas mundialmente.

Por más de 70 años GM se consagró como líder mundial en venta de automóviles, perdiendo su liderazgo en 2009 como consecuencia de una gran crisis que desencadenó la quiebra de General Motors Corporation.

Tras una importante reestructuración se funda General Motors Company, de esta manera la compañía consigue posicionarse nuevamente en el mercado, alcanzando en 2015 una venta de 9,8 millones de unidades bajo las marcas nombradas. Sin embargo, esta vez sus ventas se ubican por detrás de la empresa japonesa Toyota, y la alemana Volkswagen, quien tiene el liderazgo a nivel mundial.

En la actualidad, mientras GM está comenzando su segundo ciclo de progreso, la gran variedad de marcas familiares ofrecen a sus clientes de todo el mundo una línea completa de vehículos que incluyen desde autos hasta camiones e híbridos.



General Motors de Argentina S.R.L.

General Motors de Argentina, subsidiaria del grupo GM, se fundó en el país en el año 1925, instalándose inicialmente en Capital Federal, trasladándose años más tarde a la localidad de San Martín ubicada en la provincia de Buenos Aires. En esta nueva instalación comenzó la fabricación de los primeros automóviles nacionales de la marca Chevrolet, entre los que se destacaban el Chevrolet 400, Chevrolet Chevy, entre otros. Sin embargo, a pesar de haber liderado el mercado durante varios años, una importante caída en las ventas, obligó a la compañía a cerrar sus puertas en el año 1978.

En 1997 General Motors vuelve al país, asentándose definitivamente en la localidad Alvear, provincia de Santa Fe, lugar donde se encuentra actualmente produciendo los modelos Chevrolet Classic y Chevrolet Agile, a los que se sumó éste último año luego de una importante inversión el Chevrolet Cruze, la nueva apuesta de GM para el mercado argentino y exterior.

Visión, Misión, Valores y Objetivos

La visión de la compañía es diseñar, fabricar y vender los mejores vehículos del mundo, mientras que la misión se basa en generar un lazo especial entre el conductor y

su vehículo, ofreciendo diseños atractivos y funcionales, brindando a los clientes la máxima habitabilidad, confort y seguridad con tecnología innovadora.

Los objetivos consisten en priorizar la seguridad y calidad; crear relaciones duraderas con los clientes; innovar; ofrecer inversiones a largo plazo y hacer la diferencia para un cambio positivo.

Con respecto a los valores planteados desde la organización vimos que las relaciones interpersonales son primordiales. Desde la organización se genera un clima de respeto, transparencia y aprecio de las fortalezas de todos los miembros, brindando el apoyo necesario cuando surgen dificultades y resolviendo los problemas de manera conjunta. Se incentiva la generación de puntos de vistas diferentes, el trabajo en equipo y alianzas que permitan desarrollar nuevas ideas.

La excelencia individual es fundamental. Cada integrante da lo mejor de sí para trabajar de manera alineada con sus compañeros de equipo con integridad y responsabilidad para dar a los clientes las mejores soluciones. Todo miembro de GM brinda su creatividad, ingenio e innovación necesaria para triunfar.

Los clientes son su guía. Al momento de tomar decisiones de piensa y escucha atentamente cuales son las necesidades de los clientes para otorgarles altos niveles de habilidad y experiencia, transparencia, ventajas exclusivas y apreciación por sus proyectos.

Vehículos

General Motors Argentina ofrece a sus clientes una línea muy completa de vehículos de la marca Chevrolet, podemos encontrar autos, monovolúmenes, y pick-ups. En el complejo industrial de la localidad de Alvear, se producen el Chevrolet Classic, Chevrolet Agile y Chevrolet Cruze. Otros son importados de subsidiarias de GM ubicadas en distintos países, principalmente Brasil.

PRODUCCION ARGENTINA



CLASSIC



AGILE



CRUZE

IMPORTADOS Brasil



PRISMA JOY



PRISMA



COBALT



SPIN



ONIX



ONIX JOY



NUEVA S10



MONTANA



TRAILBLAZER

Korea



CAPTIVA



SPARK



SONIC

Mexico



TRACKER

Canada



CAMARO

Política ambiental y de energía

Todas las actividades de la planta se realizan priorizando la protección del ambiente y los recursos locales y globales, basándose en los Principios Ambientales de General Motors Company, con el fin de lograr un desarrollo sustentable a partir de criterios de producción más limpia y energéticamente eficiente.

El parque industrial está altamente comprometido con la preservación del medio ambiente a través de la aplicación del Sistema de Gestión Ambiental.

El Sistema de Gestión de la Energía (SGEn), alineado con la norma ISO 50.001, se comenzó a aplicar en el año 2012. Tomando aquellos documentos y procedimientos que se relacionaban con el SGA, la política energética y la ambiental se unificaron definiendo funciones y responsabilidades de forma independiente.

La política Ambiental y de Energía de GMA asumen un importante compromiso con:

- La aplicación de criterios de producción más limpia y energéticamente eficiente.
- La evaluación del uso de recursos y el impacto de sus actividades, productos y servicios.
- La prevención de la contaminación y la priorización de la adquisición de productos o servicios energéticamente considerando el diseño.

Desde 2012 todos los residuos generados en el Parque Industrial de General Motors en Rosario se destinan al reciclado o reúso. Razón por la cual, la planta fue declarada "Libre de residuos"

Análisis FODA

La matriz FODA es una herramienta de gestión utilizada para realizar un análisis sobre la situación de una empresa u organización, permitiendo obtener un diagnóstico claro y preciso en función de tomar decisiones acordes a las metas y objetivos planteados.

Dicha técnica consiste en el análisis interno de fortalezas y debilidades y en la identificación en el entorno de oportunidades y amenazas.

Detallamos las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas de la empresa en el año 2016, a fin de optimizar los resultados de esta investigación.

Fortalezas: factores positivos con los que cuenta la organización.

- Calidad del producto
- Buen servicio post-venta.
- Confiabilidad
- Experiencia
- Reconocimiento de la marca a nivel mundial
- Proveedores de altamente calificados.

Oportunidades: aspectos externos favorables que son importantes que se identifiquen y se aprovechen en función a las fortalezas.

- Demanda creciente
- Uso de nuevas tecnologías para procesos productivos
- Disminución de barreras de importación de insumos para la producción.

Debilidades: factores negativos internos que la empresa se deben eliminar o reducir.

- Temprana saturación de la demanda, que obliga a innovar con nuevos modelos continuamente.
- Fuerte competencia.
- Altos costos logísticos.
- Fuerte influencia de otras subsidiarias del grupo, mayormente de Brasil, que afecta directamente la actividad de la planta en momentos de crisis.

Amenazas: aspectos negativos externos que podrían obstaculizar metas u objetivos.

- Crecimiento de sus competidores
- Incremento en el costo de insumos.
- Crisis económica internacional.

Descripción del caso

Con el correr de los años en nuestro país hubo grandes cambios en lo que a políticas comerciales respecta y las mismas afectaron en diferente medida la actividad industrial del país y la región.

Durante comienzos del gobierno del Pte. Néstor Kirchner resurgieron ciertas medidas proteccionistas que prevalecieron en la década del 80 y que durante la del 90 habían desaparecido a partir del gobierno del Dr. Carlos Menem, quien orientó su política comercial hacia una apertura económica total. De esta manera, comenzó un proceso de sustitución de importaciones con el objetivo de proteger a los sectores más débiles de la economía y cuidar las divisas.

En el año 2011 Argentina implementó medidas más restrictivas en materia de comercio exterior, aquí surgieron las cuestionadas DJAI (Declaraciones Juradas Anticipadas de Importación), un formulario que se solicitaba para adelantar información sobre los productos que se deseaban ingresar al país y que debían ser autorizadas por la Secretaria de Comercio Exterior e Interior.

Teniendo en cuenta que el grueso de las importaciones del país se destina a la producción, éstas rápidamente se convirtieron en el mayor problema que la industria argentina debió enfrentar. El obstáculo central surgió por las demoras de parte del gobierno nacional para autorizar las DJAI, por lo que se veían retenidos insumos claves de producción para empresas que también exportan con valor agregado.

Esta situación afectó en gran medida a pequeñas, medianas y grandes industrias como General Motors al encontrarse con la imposibilidad de presupuestar o realizar proyecciones de producción, ya que se producía en función de las DJAI que se aprobaban.

Con su fin y la aplicación de un nuevo sistema de importaciones más previsible por parte del gobierno del Ing. Mauricio Macri se intentó agilizar y transparentar las operaciones de comercio exterior.

A partir de las nuevas medidas adoptadas por este gobierno, analizamos el impacto de las mismas en el proceso de importación de la empresa, y las medidas que se debieron tomar para lograr adaptarse al nuevo régimen que pretende agilizar dichas operaciones.

La problemática que estudiamos fue la de conocer cómo afectaron a la industria argentina las DJAI entre los años 2011 y 2016, si la implementación del nuevo sistema de monitoreo de importaciones pudo producir un cambio para agilizar, y transparentar las operaciones de comercio exterior sin dejar de proteger a los sectores más sensibles de la economía, y cómo afectaron dichas medidas en la planta General Motors Argentina.

Nuestros objetivos específicos consisten en analizar las consecuencias del sistema de DJAI para la economía argentina; describir el nuevo SIMI, sus fortalezas y debilidades e identificar diferencias con ellas, identificar las acciones tomadas por la empresa para adaptarse al nuevo régimen de importación y; evaluar si este nuevo método representa una apertura comercial para nuestro país.

Capítulo II

Resurgimiento de políticas restrictivas al comercio exterior

Desde fines del año 2011 la economía argentina ingresó en una etapa de estancamiento a partir del resurgimiento de graves restricciones al comercio exterior.

Argentina, en el marco de la denominada política de administración al comercio, implementó nuevas medidas de protección al comercio exterior, establecidas en sus inicios a través de dos regímenes superpuestos.

En el mes de marzo del año 2011 entró en vigencia la Resolución 45/2011, que agregó posiciones arancelarias de la Nomenclatura Común del Mercosur (NCM) al listado de posiciones afectadas por las Licencias no automáticas de importación y posteriormente, en febrero del 2012 a través de las resoluciones 3252/2012, 3255/2012 y 3256/2012 entró en vigencia la DJAI (Declaración Jurada Anticipada de Importación), un trámite que alcanzaba a destinaciones de importación definitivas que se realizarían en el país.

La aplicación de las licencias no automáticas, utilizadas para administrar el comercio, están aprobadas por la Organización Mundial de Comercio, siempre que su otorgamiento no demore más de 60 días, si así fuera, el retraso es considerado como una restricción ilegal a las importaciones. Las LNA pasaron a afectar de 150 a 600 productos tales como artículos metalúrgicos, electrónicos, hilados y tejidos, autos de alta gama, moldes y matrices, vidrio, bicicletas y sus partes.

El fin de las mismas, era preservar a los productos nacionales y fomentar el proceso de reindustrialización en el país. Sin embargo, según los acuerdos de la OMC, no fueron creadas con el objeto de impedir la entrada de productos o fomentar la sustitución de productos importados; los trámites administrativos no deben constituir por sí una restricción o distorsión de las importaciones.

Durante el ejercicio del entonces secretario de comercio interior Guillermo Moreno, el otorgamiento de licencias contó con una serie de requisitos que las empresas que deseaban importar debían cumplir, tales como

- Lista de precios oficiales.
- Compromiso de exportar 1 a 1 con lo que se importaría.
- De no poder cumplir el punto anterior, la empresa debía acceder a un intercambio de operaciones con un exportador local, el cual le cedía su cupo de exportación.
- Justificar inversiones locales y asumir compromisos de contratación de personal en fábricas.

Las (DJAI), creadas, con el objeto de establecer un régimen de información, obligó a los importadores (sujetos del art. 91 inc. 1 del Código aduanero) y Contratos de Colaboración Interempresaria como Fideicomisos, UTEs, ACEs, Consorcios de cooperación, y demás contratos asociativos no societarios inscriptos como importadores exportadores), a realizar un declaración jurada anticipada de importación, como requisito para poder ingresar mercaderías al país, ya sean bienes para consumo o insumos para la industrias. Toda la información que se registró quedaba a disposición de los Organismos que adherían a este sistema, y las DJAI podrían ser “observadas” por los mismos. En el caso que se presentaran observaciones, el importador debía regularizarlas.

Las declaraciones juradas debían presentarse antes de emitir la Nota de Pedido, Orden de Compra o documento similar que fuera utilizado para concretar la operación de compra en el exterior. De hecho, al intentar oficializar la importación, el Sistema MARIA (software empleado por la Aduana para registrar toda operación de comercio exterior), exigía el número de DJAI de dicho trámite.

La AFIP comunicaba, a todos los importadores, las novedades a través de Mis Operaciones Aduaneras (MOA) en su página web; y en caso de haber observaciones, las circunstancias que llevaron a las mismas, así como el organismo ante el cual deberían tratar para regularizarlas.

Al momento de oficializar la destinación definitiva de importación para consumo, el sistema MARIA, solicitaba el número de DJAI, para verificar que ésta se

encontrara validada. Además el número de la declaración jurada debía ser informado y registrado en el Sistema de Control de Operaciones Cambiarias, en todos los casos en que la misma sea requisito para el registro de destinación definitiva de importación para consumo.

El gobierno argumentaba que estas políticas obedecían a resguardar y promover la producción de las industrias nacionales. Sin embargo, las decisiones tomadas con el objetivo de obtener dólares para mantener las reservas, que fue una de las prioridades de esta gestión, se contradecía con las principales metas del modelo, tales como alentar las exportaciones de productos con valor agregado, ya que, al bloquear la entrada de insumos claves, las empresas no podían producir.

Estos controles hicieron descender las importaciones constantemente, lo cual tuvo relación directa con un detenimiento y posterior caída de la actividad industrial.

El mayor porcentaje de las importaciones argentinas se destina a la producción. En 2011, año donde se produjo un considerable número de compras al exterior, y a su vez año donde iniciaron las mayores restricciones a las mismas, se observó que el 29% de las importaciones fueron insumos para la producción, el 20% bienes de capital, es decir, maquinarias para producción, el 19% partes y accesorios para bienes de capital, el 13% lubricantes y combustibles, es decir, el 80% están directamente relacionadas a la producción. Mientras que los bienes de consumo de ese año representaron solamente el 11% del total importado.

Comparaciones interanuales

Al comparar las importaciones del primer semestre del año 2015 con las del mismo periodo en los años anteriores desde 2011 (último año de alzas en las importaciones y de crecimiento de la actividad), vemos que a la par que descienden las importaciones, los resultados en la actividad industrial son negativos.

Cabe destacar que mientras las importaciones de bienes necesarios para la producción caían, no lo hacían así las de combustible y energía, esto ocurrió por los efectos de las políticas internas que impidieron el autoabastecimiento energético. Las mismas solo disminuyeron en los primeros meses de 2015, afectadas por el descenso de los precios internacionales, y por la recesión argentina.

Importaciones en millones de dólares, en los primeros 5 meses del año							
Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Evolución 2010/2015
Totales	19.743	27.332	26.214	29.571	27.269	23.171	-15,22%
Combustibles y lubricantes	1.390	2.845	3.536	4.562	4.784	2.317	-18,55%
Bienes de capital	4.103	5.533	4.459	4.075	4.539	4.841	-12,50%
Bienes intermedios	6.346	8.343	7.856	8.045	7.727	7.393	-11,38%
Piezas y accesorios para bns de capital	3.899	8.343	7.856	8.045	7.727	7.393	-11,38%
Bienes de consumo	2.382	3.051	2.699	3.136	2.728	2.588	-15,17%
Vehículos	1.557	2.202	2.193	2.599	1.718	1.215	-44,82%

Fuente: Consultora Desarrollo de Negocio Internacionales. Artículo 132 <http://www.consultoradni.com/>

Según los datos referidos en el cuadro, podemos observar la compleja situación en la que se encontraba la actividad económica debido a la caída de las exportaciones, el descenso en la inversión extranjera en el país, la restricción en el acceso de financiamiento externo y la restricción comercial.

Las DJAI se convirtieron rápidamente en el problema más grande de la industria. Las mismas debían ser autorizadas por las secretarías de Comercio Exterior e Interior, no tenían fecha máxima para su aprobación, como si la tenían las licencias no automáticas de importación.

Las demoras en la autorización de las mismas no permitían a las empresas presupuestar o realizar proyecciones de producción, ya que se debía producir en función a las DJAI que se otorgaban.

En muchos casos, existió el esfuerzo empresarial para acompañar las medidas del gobierno, sin embargo, el régimen no se flexibilizó, ya que el real objetivo de este sistema no solo era proteger la industria interna como se expresaba, sino intentar obtener un superávit en la balanza de pagos argentina.

Impactos de las políticas restrictivas al comercio en las relaciones internacionales

Los límites a las importaciones impuestos por la administración del gobierno de la Dra. Cristina Fernández de Kirchner impactaron fuertemente en las relaciones bilaterales con diferentes países.

En los últimos años las importaciones argentinas estuvieron concentradas en unos pocos países, la mitad del total de las mismas provienen solo de tres países, Brasil, China (que comprendieron el 40% del total de las importaciones argentinas en 2014) y Estados Unidos.

En 2014, la variación interanual negativa más relevante, es la que se produjo en las importaciones provenientes de Brasil, que siendo el principal socio comercial de Argentina, es quien más perjudicado resultó por este sistema de restricciones impuestos por el gobierno.

Todas las acciones que fueron tomadas para restringir el comercio internacional en Argentina tuvieron incidencia en los mercados internacionales, donde muchos países reaccionaron colocando medidas restrictivas al ingreso de productos argentinos o la eliminación de preferencias arancelarias en la Unión Europea o las denuncias ante la OMC al respecto.

Repercusiones en los mercados internacionales

- Hacia fines de 2007, Argentina anunció una serie de medidas que afectaron las importaciones de una serie de productos provenientes de China y otros países asiáticos. Dichas medidas fueron tomadas como un instrumento para aminorar el déficit comercial consecuencia de que las importaciones provenientes de estos países aumentaron a un paso mayor que las exportaciones de Argentina hacia los mismos, además de que algunos sectores argentinos no eran competitivos con bienes producidos en China.

Las medidas consistieron en el establecimiento de licencias de importación no automáticas LNA, para productos tales como marroquinería del plástico, textiles y calzados, que requerían la inscripción previa a la importación en un registro de la Secretaría de Industria, declarando la composición de los productos a importar; también se amplían las mercaderías que ingresan por aduanas especializadas, (rubro plástico, manufacturas de cuero, cerámicas y porcelanas,

estufas, productos de vidrio, calderas, autopartes u otros productos del sector automotriz, relojes, instrumentos electrónicos y juguetes) con un control mucho más estricto; solicitud de certificados de calidad adicionales para neumáticos y llantas; alertas sobre mercancías y marcas que podrían afectar la salud de la población.

China expresó su preocupación por estas medidas, considerándolas ofensivas, y advirtió sobre la posibilidad de tomar represalias.

El gobierno respondió que se trataban de medidas que correspondían con las obligaciones del país en la OMC, y que seguían las de la OMA (Organización Mundial de Aduanas).

Aunque algunos de los fundamentos de la medida puedan considerarse legítimos, convendría mantener las relaciones comerciales con el país asiático en un marco de mayor previsibilidad y visión de largo plazo.

- En el año 2010, ante las preocupaciones de socios comerciales como Brasil y la Unión Europea sobre los rumores de que Argentina aplicaría trabas a la entrada de alimentos, el gobierno reiteró en varias ocasiones que no existen tales restricciones. Sin embargo, desde el gobierno brasileño indicaron que si existían pruebas, y que varias empresas brasileñas vieron suspendidas las órdenes de compras por empresas argentinas. El entonces secretario de Comercio Exterior de Brasil, Welhar Barral, indicó que la política comercial de su país se basa en la reciprocidad con sus socios comerciales, y que toda medida ya sea liberal o de restricción sería siempre proporcional al trato concedido para los empresarios brasileños.

Desde la UE, el vicepresidente del Parlamento Europeo, Gianni Pittella, remarcó que era necesario “trabajar de manera conjunta con América Latina para evitar que la actual situación de crisis económica internacional favorezca un retorno a posiciones comerciales defensivas y a formas de proteccionismo”.

- En 2011, a partir de la aplicación de las Licencias No Automáticas, fueron muchas las reacciones de los socios comerciales del país.

Uruguay manifestó que las trabas impuestas por Argentina no tenían sentido y que generaban un gran perjuicio que luego se convertiría en permanente. La lista de productos para los que Argentina exigió licencias no automáticas, afectaron a

585 artículos uruguayos, lo que representaba un flujo comercial anual de 135 millones de dólares. A fin de calmar los reclamos provenientes del país vecino, el entonces embajador argentino en Uruguay, Dante Dovená, expresó que estas medidas no afectaban a ningún país del Mercosur, que lo que se buscaba era alcanzar un ingreso regulado de productos a la Argentina y que la entrada de mercadería proveniente principalmente del mercado asiático no golpeará a la industria nacional.

Por el lado de Brasil, a través de una reunión entre el ministro de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior de Brasil, Fernando Pimentel y su par argentina Débora Giorgi, se establecieron dos compromisos importantes, por un lado, las LNA no perjudicarían las exportaciones brasileñas, y el gobierno podría supervisar que las mismas se otorguen en tiempo y forma, por otro lado, se crearía una comisión bilateral de seguimiento de las LNA, no solo para Argentina, sino también para monitorear este tipo de medidas aplicadas por Brasil para unos 300 productos.

Argentina ratificó antes los socios de Mercosur que este sistema de LNA no afectaría al comercio de la región y que las mismas fueron creadas con el solo fin de monitorear importaciones y no para obstaculizar el comercio con los socios.

Al ampliarse el número de Licencias No automáticas se generó un clima de preocupación en los principales socios comerciales. Fueron muchos los países tales como Estados Unidos, la UE, Perú, México, Canadá, Japón, Turquía, Suiza, que señalaron ante la OMC, en una reunión del Consejo de Comercio de Mercancías celebrada el 21 de marzo de 2011 que el retraso que estaban teniendo las LNA se había agravado y que ahora afectarían a 600 productos. Desde el gobierno argentino, se señaló que tales mecanismos estaban aprobados por la OMC.

- En 2012, el Gobierno optó por ampliar las restricciones, Débora Giorgi manifestó que era necesario “elevar la protección a productos que se vean afectados por la competencia desleal externa” y pidió a los distintos sectores de la industria “confeccionar un listado de productos que consideren necesarios para que Argentina sume a la nómina de 100 posiciones arancelarias a las que se les elevará transitoriamente el Arancel Externo Común del Mercosur, así como

también para anexar al sistema de Licencias No Automáticas o solicitar protección mediante medidas antidumping”.

Durante una reunión del Consejo de Comercio de Mercancías de la OMC celebrado en el mes de marzo de este año, fueron varios los miembros que reaccionaron contra la política de comercio que estaba llevando a cabo Argentina.

En el mes de mayo, la Unión Europea presentó ante la OMC, una solicitud de consultas por las restricciones a las importaciones aplicadas por nuestro país. Según los procedimientos de la OMC, si en el plazo de 60 días ambas partes no arribaban a un acuerdo, la UE podría solicitar que se estableciera un grupo especial que se pronuncie sobre las medidas argentinas.

La Unión Europea manifestó que estas restricciones provocaban un gran daño a sus empresas y perjudicaban su economía, además de violar las normas internacionales de comercio, por lo que debían eliminarse.

Posteriormente, países como Turquía, Ucrania, Estados Unidos, Canadá, Japón, Guatemala, Australia y México solicitaron asociarse a las consultas presentadas por la UE.

Las tres medidas cuestionadas fueron, las declaraciones juradas anticipadas de importaciones, las licencias no automáticas que retrasen el comercio y las exigencias de que los importadores equilibren importaciones con exportaciones.

- Para el año 2013, las controversias en la OMC se incrementaron. Estados Unidos, después de algunas consultas con Argentina sin llegar a un acuerdo, formalizó la solicitud de un Grupo Especial (GE), (Tribunal arbitral abocado a resolver controversias), ante la OMC para que analice las políticas argentinas. EEUU sostuvo que este sistema de restricciones impactaba en todas las exportaciones estadounidenses.

La UE también pidió formalmente por la constitución de un Grupo Especial, para pronunciarse sobre las medidas argentinas que afectan sus exportaciones. Y de la misma manera lo hizo Japón, tras el fracaso de las consultas bilaterales.

Luego de tal reclamo unificado por parte de la UE, Estados Unidos y Japón, que insistieron en establecer un panel para solucionar la problemática con Argentina, se aceptó por parte del Órgano de Solución de Diferencias (OSD) el pedido de conformar un GE para tratar la cuestión.

Según la OMC, cuando el OSD determina que un país no cumple con las normas, debe pedir que se adecue su legislación a la normativa internacional, y de no hacerlo, se abre la posibilidad de emplear represalias comerciales, que por lo general terminan en un aumento de los aranceles.

En consecuencia, Argentina decidió derogar a través, de la resolución 11/2013, el procedimiento para el trámite de las licencias de importación. Entre las normas derogadas encontramos la 45/2011 que amplió a 600 posiciones con LNA.

A partir de la eliminación de las mismas, se logró que sean menos los trámites a la hora de importar, pero se seguía controlando la entrada de productos a través de las DJAI.

Panamá también solicitó constituir un Grupo Especial para resolver un conflicto comercial. El reclamo se basó sobre políticas aplicadas al comercio de bienes y servicios, se cuestionaba el cobro discriminatorio del impuesto a las ganancias que dependía del origen o lugar de residencia del prestador; medidas discriminatorias basadas en supuesto incremento patrimonial no justificado; discriminación de la valoración de transacciones con partes de los países listados; medidas que afectaban el comercio de servicios del sector de reaseguros; requisitos discriminatorios para registrar sociedades, sucursales y accionistas de determinados proveedores de servicios extranjeros; medidas que afectaron la repatriación de inversiones y el comercio de instrumentos financieros; criterios discriminatorios con respecto a deducciones por concepto de costo de bienes o servicios por residentes extranjeros; negativa de entregar reintegros y devoluciones relacionadas con el impuesto al valor agregado.

Este panel debía sumarse al que ya fuera conformado por el reclamo hecho anteriormente por Estados Unidos, Japón y la UE.

Una vez avanzado el panel sobre las restricciones, Estados Unidos realizó su primera presentación por el caso de las restricciones a las importaciones ante la OMC. De esta manera, describió las medidas cuestionadas presentando pruebas de cada una para demostrar que Argentina no cumple con las normas de la OMC principalmente por dos razones, las declaraciones juradas anticipadas de importación, y el sistema de compensación entre importaciones y exportaciones.

El documento sostiene que las DJAI no son transparentes y que todas las restricciones aplicadas por Argentina van en contra de las normas reguladas por la OMC.

Fin de las DJAI

Finalmente, a partir de la demanda iniciada por los Estados Unidos, la Unión Europea y Japón, la OMC afirmó a comienzos de enero del año 2015, que Argentina violó las reglas de los acuerdos comerciales, y confirmó un fallo que obligó al país a terminar con medidas, tanto escritas como no escritas, que restringían las importaciones.

El dictamen indicó que el sistema de DJAI debería adecuarse al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio, GATT.

Con respecto a las medidas no escritas la OMC precisó que no se debería pedir a los importadores que compensen el valor de las importaciones con exportaciones, tampoco que inviertan en el país y mantengan sus beneficios allí, o requerir a empresas extranjeras limitar sus importaciones. Además se solicitó que se permita a las empresas girar utilidades al exterior para lograr efectuar un correcto pago a proveedores.

De esta manera, el Gobierno argentino se comprometió a eliminar las famosas DJAI, así consta en una carta firmada el 6 de julio de 2015 por el representante argentino ante la OMC, Jorge D'Alotto, y su par de la Unión Europea, el griego Angelos Pangratis, en la que se informa que ambas partes "han acordado un plazo prudencial" para que el país adecue sus procedimientos de importación a las normas internacionales. El plazo de cumplimiento se fijó para el 31 de diciembre de 2015, para este momento, la administración de Cristina Fernández ya no estaría en el poder.

Nuevo sistema de monitoreo de importaciones SIMI

Si bien el fallo de la Organización Mundial de Comercio fijó el fin de las DJAI para fines del año 2015, con el cambio de gobierno se observó un importante giro en la política comercial hacia un esquema de mayor apertura. Así la primera medida tomando por la nueva administración fue desarmar el sistema de DJAI y reemplazarlas por uno más previsible.

De esta manera el día 22 de diciembre de 2015, el titular de la Afip, Alberto Abad, firmó una Resolución General que modificó el sistema de administración del comercio exterior, la misma entró en vigencia el 23 de diciembre del mismo año y puso fin a las DJAI, reemplazándolas por el Sistema Integral de Monitoreo de Importación (SIMI).

Este nuevo sistema fue oficializado en el Boletín Oficial a través de la Resolución 3823 y establece como principal objetivo fomentar “la competitividad y la facilitación del comercio exterior, sin perder de vista, los controles y la gestión de riesgo sobre las mercaderías”, así lo indica la misma.

El SIMI es un esquema desarrollado con el objetivo de establecer un procedimiento simple, ágil y transparente que permita monitorear las importaciones y garantizar el cumplimiento de regulaciones para los productos importados.

A partir de esta resolución, se indicó que toda declaración que se efectuó a través de este nuevo sistema tendrá un plazo de validez de 180 días corridos, a partir de la fecha de su aprobación.

Esto implica a todos los importadores o entidades que realicen importación, no a particulares que realicen compras por internet, para ellos se restableció el régimen de Courier.

Las empresas que realicen importaciones definitivas para consumo tienen que registrar la información que se solicita en el micrositio “Sistema Integral de Monitoreo de Importaciones (SIMI)”, que se encuentra en la página web de la AFIP: www.afip.gob.ar

Dicha información será tenida en cuenta por organismos que adhieran a la “Ventanilla Única de Comercio Exterior” (VUCE), en los términos de la Resolución General N° 3.599 y su modificatoria, en función de su competencia. Los mismos deben pronunciarse en un lapso no mayor a diez días, ya que el principal objetivo es demostrar mayor previsibilidad respecto del sistema que prevaleció en los últimos años. “No obstante ello, los plazos podrán ampliarse en aquellos casos en que la competencia específica del organismo adherente así lo amerite”, indica el artículo 5°.

A continuación la AFIP debe comunicar a los importadores las novedades, en caso de haber observaciones indicar las circunstancias que las generan y el organismo ante el cual se deben regularizar.

Finalmente al momento de realizarse la oficialización de la destinación definitiva para consumo, el Sistema Informático MALVINA (SIM) exige el número

identificador SIMI, realiza los controles de acordados con los organismos competentes y verifica que la misma se encuentre validada por todos aquellos a los que les corresponda intervenir.

Sujetos alcanzados

Los sujetos alcanzados por el nuevo SIMI son:

- Importadores (sujetos comprendidos en el Apartado 1 del Art. 91 del código aduanero).
- Fideicomisos, UTEs y otros que operen como importadores (sujetos comprendidos en la Resolución General N° 2551), inscriptos en los Registros Especiales Aduaneros previstos en el Título II de la Resolución General N° 2570.

Operaciones alcanzadas

Previamente a la emisión de la Nota de Pedido, Orden de Compra o cualquier documento que sea utilizado para realizar compras en el exterior, los importadores deben producir la información solicitada para la destinación definitiva de importación para consumo.

Excepciones:

- Régimen de Reimportación
- Régimen de Importación o Exportación para compensar envíos de mercaderías con deficiencias
- Régimen de Donaciones
- Régimen de Muestras
- Régimen de Franquicias Diplomáticas
- Importación de mercaderías con franquicias de derechos y tributos
- Régimen de Courier
- Régimen de envíos postales

Sub-regímenes alcanzados:

Ciertos sub-regímenes deben tener una declaración a través del SIMI, para su posterior oficialización, estos son los siguientes:

Subregimen	Descripción
IC01	IMPORTACION A CONSUMO SIN DOC. DE TRANSPORTE
IC02	IMPORT.A CONSUMO MERCADERIA REGIMEN DE SOLICITUD PREVIA
IC03	IMPORT. CONSUMO DE MERC. VIA TERREST. EN ENVIOS FRACC.
IC04	IMPORTACION A CONSUMO CON DOCUMENTO DE TRANSPORTE
IC05	IMPORTACION A CONSUMO C/DOC. DE TRANSPORTE D.A.P.
IC06	IMPORTACION A CONSUMO SOBRE DEPOSITO DE ALMACENAMIENTO
IC07	IMPORTACION A CONSUMO REGIMEN AUTOMOTRIZ C/DOC DAP
IC65	IMPORTACION CONSUMO DE GRANEL D.A.P. CON MANI REGISTR
IC75	IMPORTACION A CONSUMO C/DOC TRANSP.DAP FORM7366 MANI-RG
IG01	IMPORTACION A CONSUMO P/GRAN.OPERADORES S/DOC.TRANSP.
IG03	IMPORT.CONSUMO P/GRAN OPER.VIA TERRESTRE ENVIOS FRACC.
IG04	IMPORTACION A CONSUMO P/GRAN.OPER.CON DOC.TRANSPORTE
IG05	IMPORTACION A CONSUMO P/GRAN.OPER.C/DOC.DE TRANSP.DAP
IG06	IMP.A CONSUMO P/GRAN.OPER.SOBRE DEP. DE ALMACENAMIENTO
IG07	IMPORTACION A CONSUMO P/GRAN.OPER.CON AUT. PROVISORIA
ZFE1	EGRESO ZF PARA CONSUMO EN EL TERRITORIO
DIR1	DECLARACION DE IMP SUSP EN EL RAF EN PLANT S/DOC TRANSP
DIR3	DECLAR.IMP.SUSP. RAF EN PLANTA S/DOC TRANSP VIA TERRESTR
DIR4	DECLARACION DE IMP SUSP AL RAF EN PLANTA C/DOC DE TRANS
DIR5	DECLARACION DE IMP SUSP EN RAF AL ARRIBO C/DOC DE TRANS
DIR6	DECLARACION DE IMP SUSP RAF S/DEP. ALMACENAMIENTO
IC81	IMPORTACION A CONSUMO DE IMPORTACION TEMP.C/TRANSFOMAC.
IC83	IMPORTACION A CONSUMO DE IMP. TEMPORARIA S/TRANSFORMAR
ICR1	IMPORTACION A CONSUMO DE BIENES TRANSFORMADOS RAF
ICR2	IMPORTACION A CONSUMO DE BIENES NO TRANSFORMADOS RAF
ICR3	IMPORTACION A CONS DE BIENES TRANS EGR DE PLANTA C/TLR1
IG81	IMPO A CONSUMO P/GRAND.OPERAD.DE IMPO TEMP.C/TRANSFOR.
IG83	IMPO A CONS.P/GRAND.OPERA. DE IMP TEMPOR. S/TRANSFORM.

Fuente: Administración Federal de Ingresos Públicos www.afip.gov.ar

¿Cuáles son los estados de la SIMI?

Los estados son los siguientes:

- **OFICIALIZADA**: SIMI registrada en el SIM, aún no ha tenido intervención completa por todos los organismos competentes.
- **SALIDA**: la SIMI ya ha sido intervenida de forma completa y ha tenido decisión satisfactoria sobre un ítem/subítem (como mínimo) de todos los organismos, permitiendo así su afectación.
- **OBSERVADA**: SIMI observada en su totalidad por algún organismo intervinientes, o las observaciones de todos los organismos ya sea total o

parcial ha tenido como resultado que la SIMI este observada en su totalidad.

- CANCELADA: SIMI afectada totalmente por los sub-regímenes indicados anteriormente.
- ANULADA: puede ser que el declarante la anule cuando aún no este afectada, o que sea anulada por el sistema, si a su vencimiento no ha sido afectada ya sea total o parcialmente.

Existen datos de la SIMI que son inalterables respecto de los sub-regímenes que la afecten:

- CUIT del importador.
- Valor FOB unitario (solo se podrá alterar dentro de un margen razonable) y Divisa correspondiente.
- Posición arancelaria SIM/Código AFIP. En caso de que la posición arancelaria SIM no esté vigente, el control se realizara sobre la NCM.
- Tipo y cantidad de unidades. (solo se podrá alterar la cantidad en un margen razonable.)
- Estado de la mercadería (nueva/usada/importada sin uso)
- País de origen.
- Marca, modelo y versión. (este punto en solo en el caso de mercadería alcanzada por LNA)

La clave: el regreso de las Licencias no Automáticas

La nueva estrategia de la administración del gobierno del Pte. Macri no significó una apertura total del comercio. Además de implementar el nuevo SIMI anunciado por el ministro de producción Francisco Cabrera, se buscó reflotar el sistema de Licencias no Automáticas (LNA), una herramienta muy difundida a nivel mundial contemplada por la OMC, que ya estuvo vigente en el país previo a que el ex secretario de comercio Guillermo Moreno introdujera el sistema de DJAI, y que buscó monitorear las importaciones y proteger a los sectores más sensibles de la economía.

El SIMI pretende evitar demoras para los sectores productivos, siendo un procedimiento administrativo sencillo y transparente. Básicamente es un mecanismo simple de licencias automáticas y no automáticas.

Al momento de realizar una compra en el exterior los importadores deben completar el trámite de LAI, de las cuales 1.439 posiciones arancelarias quedaron excluidas y se colocaron bajo el régimen de LNA. Es decir, aproximadamente el 12% del total de las posiciones arancelarias. Por tanto, de las 19000 posiciones arancelarias que tiene Argentina más de 17 mil ingresan automáticamente

Las LNA exigen el cumplimiento de certificaciones de carácter técnico y pueden demorarse hasta 60 días para su aprobación, el fin de estas medidas es proteger la industria nacional por sobre los productos internacionales.

Las licencias no automáticas alcanzan productos de distintos sectores tales como el automotriz y autopartes, motos, neumáticos, maquinarias de uso general, textiles, calzado, equipos eléctricos, maquinaria agrícola, electrónicos, juguetes, papel, plásticos, siderurgia, madera, muebles y productos químicos; entre otros sectores que reúnen más de 400.000 empleos directos.

Participación de las LNA dentro del total importado

Monto importado en el 1er trim. 2016 (en millones de US\$)				
Sector	No LNA	Sí LNA	Total	Part. LNA
Calzado	3	120	123	97%
Indumentaria	4	112	116	96%
Maquinaria Agrícola	14	75	89	85%
Neumáticos	20	96	116	82%
Marroquinería	11	32	43	74%
Textil	82	164	245	67%
Autopartes	652	719	1.371	52%
Motos	56	61	117	52%
Resto	9.312	1.261	10.573	12%
Total General	10.154	2.639	12.793	21%

Fuente: Ecolatina en base a Base Usuaría INDEC

Licencias de importación

Las licencias de importación son un sistema administrativo por el cual se presenta una solicitud u otra documentación para introducir al territorio aduanero mercadería que se vaya a importar.

Según el Acuerdo sobre Procedimientos para el Trámite de Licencias de Importación de la OMC, estos deben ser sencillos, transparentes y previsibles para que no representen un obstáculo para el comercio internacional. Los gobiernos deben brindar información para que los interesados tengan conocimientos sobre cómo y por qué se otorgan las licencias y, además, notificar a la OMC sobre el establecimiento o modificación de las mismas.

Los principales objetivos del Acuerdo son simplificar y transparentar los trámites de licencias de importación, así como, garantizar una aplicación justa y equitativa de estos procedimientos para evitar que tengan un efecto de restricción de importaciones. La OMC pone un gran énfasis en que el comercio no debe ser obstaculizado por una utilización inadecuada de los procedimientos para el trámite de las licencias de importación.

Las automáticas y las no automáticas tienen una validez de 90 días de corridos a partir de la fecha de autorización, que se debe consultar en la página de la AFIP.

La diferencia entre ambos tipos de licencias radica en la posición arancelaria correspondiente a la mercadería a importar.

Al igual que el anterior régimen de DJAI, cada SIMI implica un despacho de importación, a diferencia de este que se podía utilizar (fraccionar) en varias destinaciones, una SIMI puede ser utilizada solo una vez en una sola destinación y tampoco puede ser transferida o utilizada por otro despachante.

Licencias automáticas de importación

Algunas licencias se expiden de manera automática si cumplen con determinadas condiciones. Se aprueban en todos los casos, conforme a la presentación de su solicitud, no tienen efectos restrictivos para las importaciones y no se hacen diferencias entre los solicitantes de las mismas, toda persona que reúna las condiciones necesarias tendrá igual derecho a obtener licencias de importaciones.

Las solicitudes deberán presentarse con anterioridad al despacho aduanero, y tendrán que aprobarse de manera inmediata, con un plazo no mayor a 10 días hábiles.

A diferencia del antiguo régimen de DJAI, la licencia automática no tiene margen de tolerancia para ser modificada, ni en más, ni en menos, en lo que respecta a valores y cantidades.

Licencias no automáticas de importación (LNA)

Son un mecanismo que se utiliza para administrar restricciones al comercio bajo el marco de la OMC. Estas limitan las importaciones de determinadas mercaderías, y le permite al gobierno postergar el ingreso de productos que considere perjudiciales para algunos sectores de la economía del país.

Aquí tampoco se hará discriminación entre los solicitantes, ya que en caso de denegarse una licencia se debe comunicar la razón de la misma al solicitante, y éste tendrá derecho a revisión de la decisión.

El plazo de tramitación de las solicitudes, no deberá superar los 30 días si las solicitudes se examinan a medida que se reciban, ni deberá ser superior a 60 días si todas las solicitudes se examinan de manera simultánea.

A diferencia del anterior régimen, la licencia no automática tiene margen de tolerancia para ser modificada en 5% en más o en menos del valor unitario en divisa, 4% más en la cantidad declarada.

Giros bancarios

Otra medida importante tomada por la administración del gobierno de Mauricio Macri es la eliminación de la totalidad de las restricciones que operaron sobre el mercado cambiario, dado que en los últimos meses del gobierno de Cristina Fernández de Kirchner los controles sobre los pagos autorizados por el Banco Central se intensificaron.

El Banco Central eliminó el Sistema de Consulta de Operaciones Cambiarias, que no permitía transferir los montos acordados a los proveedores si la importación no estaba aprobada. De esta manera, los bancos deben autorizar giros de importación, sin necesidad de ninguna autorización, realizándolos solo con formularios de compra de divisas extranjeras, proforma o factura comercial.

Con estas medidas se comienzan a tener mayores facilidades con los proveedores, al cumplir con los pagos de la forma que previamente se realizaba, al pagar por diferido a los 110 días de efectuado el pedido.

Cambios del nuevo esquema comercial

Los cambios producidos a partir de esta nueva política comercial son específicamente, la reducción de las trabas a la mayoría de los bienes con posición arancelarias. De las 19 mil posiciones existentes, solo 1300 entran bajo el régimen LNA que demoran su ingreso al país.

El objetivo central es que estas nuevas medidas aporten orden y previsibilidad para un sector que se vio fuertemente perjudicado en los últimos años.

El objetivo del reemplazo de las DJAI por el sistema de licencias de importación fue defender las posiciones sensibles y terminar con un instrumento que ya no tenía más sustento teniendo en cuenta los compromisos internacionales firmados por Argentina.

Debemos mencionar que en la nueva política comercial, a diferencia de lo que ocurrió desde 2011, las restricciones no representan grandes problemas para la industria ya que las compras en el exterior ya no se frenan con el fin de evitar la salida de divisas.

Si bien, en el primer trimestre del año 2016 las importaciones en terminemos de valores cayeron, las cantidades aumentaron. Es por esto que con la eliminación del cepo cambiario, en un contexto en que la disponibilidad de divisas no representa un problema, la lógica proteccionista tiene mayor relevancia.

Dentro de los sectores beneficiados por el esquema de LNA sobresalen partidas tales como productos textiles, con una participación en torno del 95% de las LNA sobre el total importado, maquinaria agrícola con 85%, neumáticos, motos y autopartes. Gran parte de estos rubros están asociados a sectores que emplean más trabajadores en relación a su producción.

En el otro extremo tenemos aquellos sectores donde el grado de producción local es reducido, o son productos de bajo valor agregado o bien aquellos que presentan una mayor competitividad a nivel internacional. Por ejemplo, productos tales como alimentos y bebidas, agroquímicos, vehículos no sufrieron limitaciones a su importación.

Los datos sobre los valores de importación del primer semestre del año 2016 confirmaron que existe un trato diferencial entre los sectores protegidos y los que no lo están. Como mencionamos los valores cayeron en los primeros meses del año, y la reducción fue mucho más importante en las posiciones arancelarias con LNA que

descendieron en un 10% con respecto a las partidas no protegidas que se redujeron solo en un 2%.

La devaluación sufrida a fines del año 2015 encareció las mercaderías provenientes del exterior, favoreciendo a las producidas en el país, sin embargo, la suba del tipo de cambio estuvo parcialmente compensada con el aumento de los precios internos, tendencia que se profundizó en los últimos meses.

La posición de la industria es la más comprometida ante esta situación, porque se trata de sectores de menor competitividad a nivel internacional. Con una demanda externa en caída debido a la crisis de Brasil, es necesario que el gasto interno se dirija hacia la producción local y no a la compra de productos importados. Es por esto que el monitoreo de las LNA resulta clave para determinar la capacidad de crecimiento de la oferta interna.

La Unión Europea analiza el nuevo sistema de licencias

La comisión europea en Bruselas evalúa si el sistema de licencias de importación implementado por Argentina se adapta a las normas de la OMC, luego de que dicho organismo falló en contra de las DJAI a partir de las denuncias por parte de la UE, Estados Unidos y Japón, por considerarlas como una práctica ilegal hacia el comercio internacional.

Si bien el nuevo régimen cuenta con licencias no automáticas para un determinado número de productos importados, la Comisión de Bruselas estudia cómo avanza la aplicación de las resoluciones por parte de Argentina, y analiza detenidamente esta nueva medida para determinar si es suficiente para que el país se ajuste plenamente a las normas de la OMC.

A partir del fallo que otorgaba un plazo hasta el 31 de diciembre del 2015 para terminar con el sistema de DJI, el nuevo gobierno apenas asumió derogó el régimen de DJAI antes de que el plazo se cumpla y adoptó nuevas resoluciones que establecen un sistema de monitoreo de importaciones y licencias de importación.

La OMC tomo con satisfacción el compromiso del gobierno de una política comercial con más apertura y cumplimiento de las obligaciones internacionales del país y apoya al mismo para trabajar en conjunto para cumplir con los objetivos.

Capítulo III

Consideraciones metodológicas y resultados

Diseño metodológico

Para el desarrollo de esta investigación utilizamos un diseño cualitativo ya que nos propusimos analizar los cambios ocurridos en los años 2012 a 2016 en materia de políticas comerciales en el país, y la repercusión que las mismas tuvieron en el desarrollo de actividades de la planta General Motors Argentina.

El procedimiento de recolección de datos que llevamos a cabo consistió en obtener un panorama de la situación de la planta, por parte de integrantes del departamento de comercio exterior, en relación a los efectos provocados en las importaciones como consecuencia de las medidas tomadas por los gobiernos nacionales en los últimos años.

Investigamos a través de métodos descriptivos y exploratorios, ya que el objetivo principal fue abordar aspectos claves de la política de comercio exterior en el país relacionándolos con los efectos surgidos a partir de las mismas en el desempeño de la automotriz bajo estudio. Podemos agregar que la investigación es de tipo correlacional, ya que identificamos como las diferentes decisiones tomadas por el gobierno han afectado a la industria de nuestro país y la región.

Para completar el proceso de recolección de datos utilizamos fuentes secundarias tales como páginas web, artículos periodísticos y libros.

Análisis de datos

Realizamos una revisión acerca de las actividades de producción y comercialización que desarrolla la planta, para lograr entender el impacto de las medidas del gobierno en lo que comercio exterior respecta.

Como indicamos, la empresa en cuestión, perteneciente al rubro automotriz, es una subsidiaria del grupo GM que produce y comercializa una importante línea de vehículos.

Para desempeñar dichas actividades cuenta con un importante departamento de comercio exterior, ya que tiene un gran volumen de importaciones de piezas para producción y repuestos, provenientes en su mayoría de México, Estados Unidos, Europa, Asia y Brasil, así como también de vehículos terminados importados en mayor medida desde Brasil para su posterior comercialización en el mercado interno. Gran parte de la producción es destinada al mercado externo, la planta exporta diariamente una gran cantidad de lotes de vehículos a subsidiarias del grupo ubicadas en Brasil, Uruguay y Paraguay.

En este análisis nos centramos en el proceso de importación de piezas de producción. Para ello creemos necesario explicar dicho proceso para entender la relevancia del mismo en la producción y comercialización del producto y comprender la influencia de las medidas tomadas por el gobierno nacional, para esto recolectamos información desde el departamento de importaciones de la compañía.

El área de abastecimiento es la encargada de gestionar y organizar la adquisición de piezas, siendo de su responsabilidad obtener los mejores precios y asegurar cantidades óptimas para cumplir con los planes de producción. Aquí se trabaja a la par con el área de logística para establecer la vía de transporte más eficaz en base a la criticidad de los insumos y posteriormente con el departamento de importación que debe asegurar la liberación aduanera en tiempo y forma una vez arribada la mercadería al país.

El volumen de importaciones corresponde a:

- Aproximadamente 600 contenedores mensuales por vía marítima provenientes de proveedores de extrazona (Asia, Europa, Estados Unidos y México)
- Envíos semanales por vía terrestre proveniente de Brasil, ya sea de GMB (General Motors do Brasil) o distintos proveedores directos.
- Envíos diarios por vía aérea de piezas críticas.

- Envíos ocasionales vía Courier si la urgencia lo amerita, ya que al ser un régimen aduanero especial, su liberación en aduana resulta más ágil.

Como podemos notar, la planta cuenta con un gran número de compras al exterior, ya que la mayoría de los insumos necesarios para producir son importados. Es por esto que la empresa en los últimos años tuvo que adaptar sus procesos a los distintos regímenes impuestos por el gobierno, viéndose fuertemente afectada y debiendo tomar medidas para contrarrestar el impacto de los mismos.

Consecuencias de la política comercial implementada por el gobierno de Cristina Fernández de Kirchner en la planta automotriz General Motors.

Con algunas de las medidas que se implementaron durante la gestión de Cristina Fernández de Kirchner surgieron ciertos problemas, a la hora de importar, que afectaran directamente la producción y comercialización del producto.

Fueron dos las medidas tomadas por el gobierno que más influyeron en el desempeño de la automotriz, la falta de DJAI aprobadas por la Secretaria de Comercio y la crisis de reservas del Banco Central que obligó al gobierno a profundizar el cepo, lo que desencadenó en la falta de dólares para importadores destinados a pagar sus compras en el exterior.

Los principales problemas que surgieron en la empresa a partir de la implementación de estos cambios en la política comercial del país fueron

- Problemas de abastecimiento por insumos de producción retenidos en el puerto: la empresa se encontró con stock retenido en el puerto porque la Secretaria de comercio interior no aprobaba las Declaraciones Juradas de Importación, por lo tanto gran cantidad de embarques fueron frenados, demorando la liberación de insumos claves para la producción. Lo que provocó en alguna oportunidad ver sus líneas de producción frenadas, obligando a adelantar vacaciones o suspender turnos de trabajo.
- Vehículos retenidos en el puerto: como consecuencia una escasez de unidades aprobadas para ser distribuidas en el mercado local.

Siendo el sector automotriz uno de los más afectados por estas cuestiones, la compañía junto con la Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA) realizaron

presentaciones ante la Secretaria de comercio exterior con el fin de evitar problemas en la producción y contar con las DJAI suficientes para evitar cualquier tipo de sobresaltos.

- Falta de dólares para realizar operaciones comerciales: la crisis de reservas del BCRA fue otro problema que debió enfrentar la automotriz debido a que la misma obligó al gobierno a profundizar el cepo cambiario afectando de lleno a la industria por imposibilidad de obtener dólares para la compra de insumos en el exterior, de esta manera observamos cómo se redujo la oferta por lo que se vendió menos y se resintió el empleo. Este problema afectó de lleno a General Motors Argentina ya que por falta de divisas, se suspendió por un tiempo el usual intercambio comercial con la filial General Motors Brasil que tomó la decisión de suspender el envío de automóviles y piezas por no contar con las garantías necesarias del pago en dólares por tales ventas. Lo mismo ocurrió con diversos proveedores externos con los que debieron asumir importantes deudas para contar con los insumos necesarios para producir vehículos, ya que el Banco Central era el encargado de autorizar los dólares para las operaciones.

Esta situación provocó que la empresa se endeude comprando autopartes en dólares, para luego comercializar las unidades producidas en pesos argentinos, por lo que una posible devaluación en los meses siguientes provocó un gran problema. Al no querer aumentar más las deudas con los proveedores por considerarlo insostenible a largo plazo se generó un descenso en la producción.

Los inconvenientes por la restricción de divisas a causa del cepo cambiario, afectaron también a las importaciones de bienes de capital necesarias para el establecimiento de una nueva planta de motores dentro del parque industrial. Esto llevó en un momento a suspender las importaciones provenientes de Brasil. La previsibilidad sobre la cantidad de divisas extranjeras con las que se contará para realizar operaciones de importación es de suma importancia para un sector como el automotriz que planifica a mediano y largo plazo.

Como pudimos analizar estas decisiones políticas afectaron a la industria automotriz en general ya que representaron:

- Un daño para la industria y el empleo: más del 70% de las compras al exterior se dirigen a empresas que exportar o bien venden sus productos en el mercado interno, por lo que las medidas del gobierno de frenar el ingreso de bienes

importados afectó directamente la generación de dólares para la economía. La capacidad productiva del país se vio fuertemente perjudicada por la falta de divisas y el sector automotriz fue uno de los más afectados acortando sus jornadas de trabajo a un solo turno diario por la falta de insumos para producir.

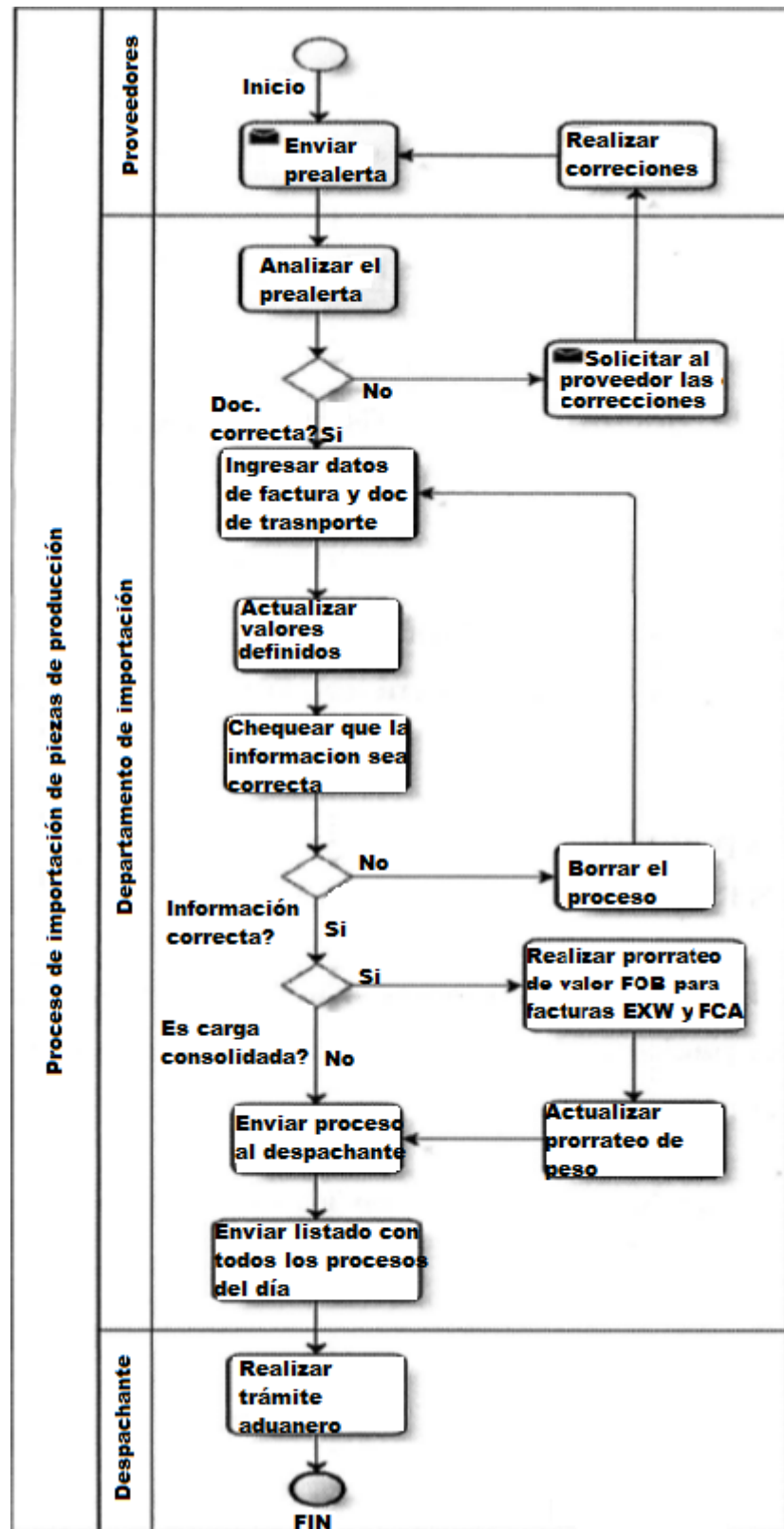
- Disminución de la oferta para el consumidor: por las dificultades en la disponibilidad de stock de diferentes modelos de vehículos importados principalmente de Brasil, tanto por la demora en la aprobación de DJAI como por la falta de dólares, en consecuencia se reducen las ventas y se resiente el empleo.
- Fuerte aumento de precios: a causa de la disminución en la oferta, los precios tienden a subir al haber menos competencia. Esto sumado a la incertidumbre respecto a la variación del tipo de cambio llevó a que los precios se ajusten aproximadamente cada dos meses.
- Suba en los costos de reposición: planificar el costo de reposición de insumos se convirtió rápidamente en un inconveniente como consecuencia de la variación en el tipo de cambio y por el hecho de no contar con dólares para su importación. El rubro automotriz fue uno de los más afectados debido a que tomaron deuda en dólares con sus proveedores externos para lograr producir autos que en gran medida se vendieron en el mercado local en pesos argentinos a precios congelados por el plan ProCreAuto (programa de crédito automotriz incentivado por el Gobierno de la Nación Argentina).

Proceso de importación de piezas de producción a partir del nuevo sistema SIMI

Como explicamos en el capítulo anterior, a partir del gobierno del presidente Mauricio Macri se realizaron cambios en la política comercial que tuvieron como propósito agilizar las operaciones de comercio exterior y de esta manera se terminó con las DJAI y con el cepo cambiario.

A partir de datos recolectados desde el departamento de comercio exterior de la planta ubicada en Alvear, analizamos el proceso de importación que se llevó a cabo para demostrar de qué manera este nuevo sistema logró acelerar las operaciones.

En principio realizamos una breve descripción del procedimiento actual de importación de piezas de producción ya que consideramos importante conocer en mayor profundidad el proceso:



Fuente: Departamento de comercio exterior General Motors Argentina.

Concretada la orden de importación por parte del área de abastecimiento y definida la vía de transporte, el proveedor envía el prealerta con la documentación de importación necesaria (factura comercial, packing list y documento de transporte).

El departamento de importaciones es el encargado de:

- Controlar la correcta recepción de la documentación según requerimientos de la Aduana Argentina.
- Asegurar la correcta clasificación arancelaria de los productos a importar, teniendo como principal objetivo alinear las posiciones arancelarias (NCM) del 100 % de las piezas de cada proveedor.
- Garantizar el flujo de información y documentación (Facturas, Documentos de transporte, Listas de empaque, Certificados de origen) con el despachante tanto en Aduana Domiciliaria como en frontera.
- Asegurar, en caso que corresponda, el cumplimiento de requisitos especiales. Eje: Certificado de Libre Asbestos.

Realizados tales controles se procede a la solicitud de la SIMI, donde el analista de importación envía por sistema al despachante la solicitud con todos los datos de la carga. En la misma se detalla fecha de embarque, peso neto, vía de transporte, despachante, país de procedencia, exportador e importador, aduana, estado de la mercadería y tipo de aplicación, es decir, a consumo. Además, se especifican los ítems de la factura, posición arancelaria, cantidad, precio unitario y se agregan los gastos a FOB en caso de que las facturas correspondan a un incoterm EXW o FCA.

El registro de datos debe ser el fiel reflejo de la documentación física, ya que el sistema contempla en sus campos toda la información necesaria para poder realizar la Solicitud en SIMI y posteriormente oficializar la carga una vez arribado el embarque.

Es necesario también completar en el sitio web de la AFIP el trámite de licencias no automáticas, donde GM cuenta con 110 posiciones arancelarias (pertenecientes a los anexos 3, 8, 11, 13 y 14) afectadas por dichas licencias (Ver anexos pág. 49). Las LNA exigen el cumplimiento de certificaciones de carácter técnico y pueden demorarse hasta 60 días para su aprobación. Mientras tanto las posiciones correspondientes a licencias automáticas ingresan automáticamente sin necesidad de aprobación por parte del gobierno.

Resultados

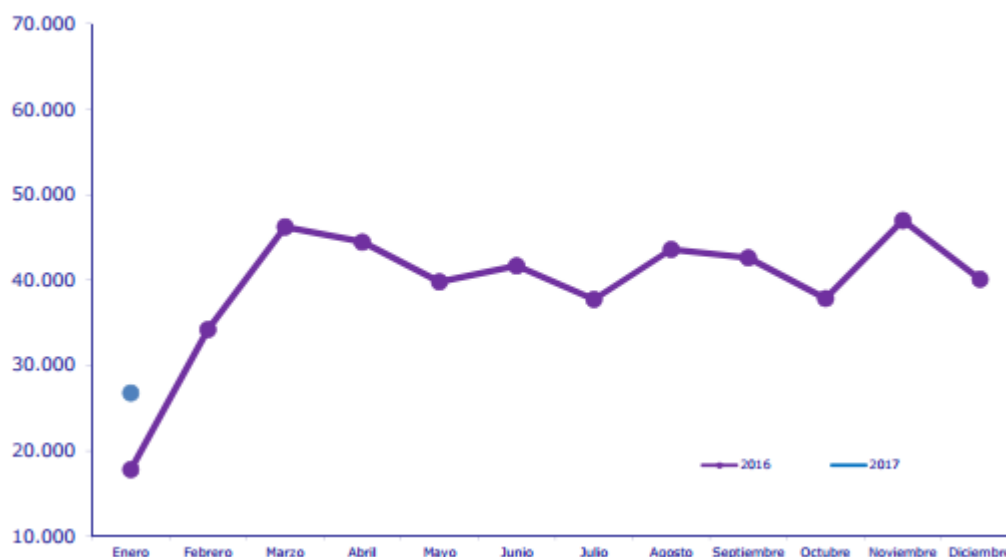
Según lo desarrollado demostramos como las trabas impuestas por el gobierno de Cristina Fernández de Kirchner generaron importantes problemas para la industria nacional y el empleo.

Particularmente en la automotriz el freno burocrático de las DJAI y el cepo cambiario se vio reflejado en una fuerte caída de los índices de patentamiento de unidades y en la producción.

A diferencia del régimen anterior, el nuevo sistema de importaciones benefició en gran medida a la industria automotriz. Hecho que pudimos verificar conforme a información que recolectamos desde la Asociación de Fábrica de Automotores (ADEFA).

La producción nacional de vehículos fue en el mes enero de 2017 un 50.5% superior al desempeño de enero del año anterior (mes en que se reemplazó el régimen de DJAI.)

Gráfico comparativo producción 2016-2017

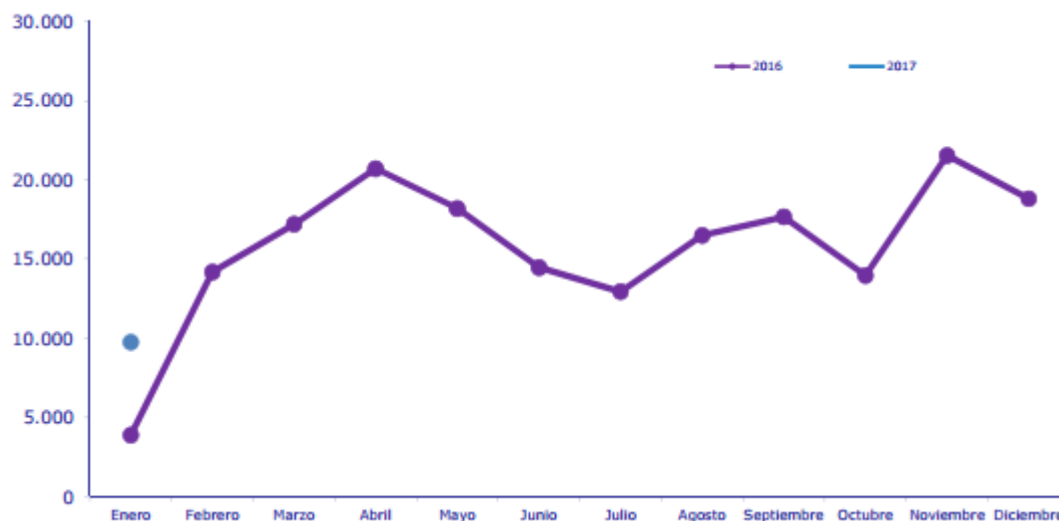


	ene-16	ene-17	Var. %	Acumulado 2016	Acumulado 2017	Var. %
Automóviles	11.195	14.409	28,7%	11.195	14.409	28,7%
Utilitarios	6.590	12.353	87,5%	6.590	12.353	87,5%
Total	17.785	26.762	50,5%	17.785	26.762	50,5%

Fuente: www.adefa.org.ar / Consultada: 20/02/2017

Además, según los datos registrados en el último mes del año 2016 el sector automotriz exportó 9.754 vehículos, lo que representa un aumento 150% respecto a las 3.888 unidades exportadas en el mismo mes del año anterior.

Gráfico comparativo exportaciones 2016-2017

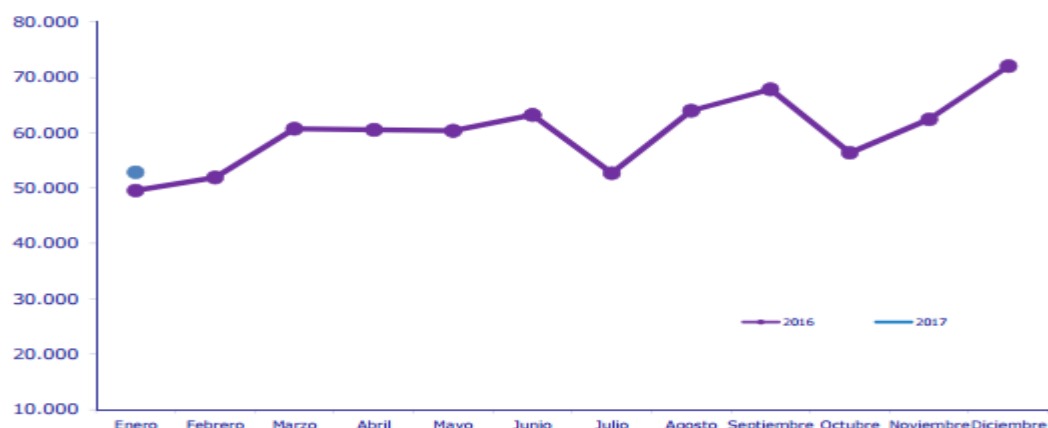


	ene-16	ene-17	Var. %	Acumulado 2016	Acumulado 2017	Var. %
Automóviles	1.207	3.397	181,4%	1.207	3.397	181,4%
Utilitarios	2.681	6.357	137,1%	2.681	6.357	137,1%
Total	3.888	9.754	150,9%	3.888	9.754	150,9%

Fuente: www.adefa.org / Consultada: 20/02/2017

En referencia a las ventas en el mercado interno, si tomamos el mismo periodo de tiempo, se refleja una suba interanual de un 6.7%.

Gráfico comparativo ventas 2016-2017



	ene-16	ene-17	Var. %	Acumulado 2016	Acumulado 2017	Var. %
Automóviles	38.263	41.687	8,9%	38.263	41.687	8,9%
Utilitarios	11.282	11.154	-1,1%	11.282	11.154	-1,1%
Total	49.545	52.841	6,7%	49.545	52.841	6,7%

Fuente: www.adeffa.org / Consultada: 20/02/20017

“Hemos cerrado un año intenso, de transición en el cual pudimos avanzar y trabajar en conjunto con las nuevas autoridades en la implementación de medidas económicas y administrativas que marcaron la agenda del sector y permitieron corregir algunas distorsiones y limitaciones en la operatoria de esta industria”, dijo Luis Ureta Sáenz Peña, presidente de ADEFA.

Asimismo agregó, “Al igual que en el transcurso de 2016, seguiremos enfocados en la puesta en marcha de nuevas inversiones para la ampliación de instalaciones y la producción de nuevos modelos; el desarrollo de proveedores y de herramientas que contribuyan a la mejora continua de la competitividad, y una mayor apertura en materia de comercio exterior que redundará en una mejora productiva”.

Más allá del aumento en los volúmenes registrados, desde ADEFA destacaron la necesidad de continuar trabajando en mejorar la competitividad para fortalecer la especialización y escala a fin de lograr sustentabilidad a largo plazo.

“Es fundamental comenzar a trabajar en conjunto en una agenda común y en todas las variables que hacen a la sustentabilidad tales como insumos, productividad, capacitación y formación de personal, carga impositiva, costos logísticos, desarrollo de proveedores y la apertura de nuevos mercados”, concluyó Ureta.

Al analizar los datos previos pudimos comprobar que, a partir, de la eliminación de las políticas restrictivas estudiadas en este trabajo se logró normalizar la actividad productiva del sector y en consecuencia durante el año 2016 aumentaron las ventas tanto para el mercado exterior como para el interno.

Particularmente en la compañía bajo estudio se resolvieron los siguientes problemas:

- Falta de insumos para el abastecimiento de planta
- Demoras en la liberación de vehículos importados
- Costos de almacenamiento por stock varado
- Problemas de falta de dólares para el pago a proveedores

No es necesario contar con una previa aprobación del gobierno para su importación. Todas las importaciones de posiciones arancelarias bajo licencias automáticas son aprobadas automáticamente sin necesidad de ser intervenidas por organismos gubernamentales, y el resto de posiciones bajo LNA deben ser aprobadas en el plazo de 60 días lo que da un margen de previsión para generar las órdenes de compra de piezas críticas.

Otro suceso importante fue la eliminación en su totalidad del cepo cambiario. El BCRA eliminó el Sistema de Consulta de Operaciones Cambiarias, que no permitía a la empresa contar con los dólares necesarios para las importaciones. Este hecho acabó con los problemas que surgieron con otras filiales y demás proveedores que en varias oportunidades suspendieron sus ventas por falta de pago.

Estas medidas fueron reconocidas por Mary Barra, CEO global de General Motors, cuando recibió al presidente Mauricio Macri en el mes de mayo de 2016 en la planta ubicada en Alvear por el lanzamiento de un nuevo modelo producido en el país. Barra respaldó las decisiones tomadas por el gobierno, afirmando que resultaron positivas en muchos aspectos y que lograron normalizar fuertemente las actividades en la planta. “Sus extraordinarias reformas económicas y su fuerte apoyo a la inversión y a la industria han permitido que General Motors fortalezca su compromiso histórico con Argentina”

Además, Carlos Zarlenga quien en ese momento era el presidente de GM Argentina, asintió en que estas medidas económicas fueron pasos muy importantes que “normalizaron un cien por ciento nuestra actividad”.

Con este cambio de rumbo en la economía, el gobierno se propuso sembrar las condiciones ideales para atraer inversiones y fortalecer el empleo.

Desde General Motors Argentina se ven indicadores suficientes para ser optimistas, a partir de, la evolución en la política comercial que se dio desde principios del año 2016, que alienta al sector industrial en materia ventas y producción.

Conclusión

Desde el año 2010 las condiciones comerciales en Argentina para la industria y el sector automotriz en particular fueron variando de tal modo que afectaron en gran medida al mercado interno y de la región. En la última década, se impusieron políticas proteccionistas que provocaron fuertes cambios estructurales, y donde la actividad industrial se vio muy afectada.

Tal como describimos, a partir de la implementación de las Declaración Juradas Anticipadas de Importación que tenían como justificación promover la producción nacional, descendieron en gran medida las importaciones en relación a años anteriores en donde la fluidez del comercio internacional era mucho mayor. Como describimos en el marco teórico, tales políticas llevaron a un posterior detenimiento de la actividad industrial y a un fuerte impacto en las relaciones bilaterales con países socios, principalmente Brasil, quienes reaccionaron antes dichas restricciones con fuertes represalias, hasta que la OMC obligó al país a terminar con el sistema de DJAI y a reemplazarlo por otro que pretendió agilizar el comercio.

El sector automotriz y la empresa estudiada en particular, sufrieron las consecuencias de estas políticas que perjudicaron directamente la producción, al verse, sus importaciones afectadas tanto por las DJAI como por el cepo cambiario impuesto por el gobierno. Si bien, el gobierno argumentaba que estas políticas obedecían a resguardar y promover la producción de las industrias nacionales, las decisiones tomadas se contradecían con las principales metas del modelo, tales como alentar las exportaciones de productos con valor agregado, ya que, al bloquear la entrada de insumos claves, a las empresas se les dificultaba producir. En consecuencia, disminuyó la oferta, subieron los precios de venta, y los costos de reposición de insumos fueron cada vez más altos.

En el planteamiento del problema nos propusimos analizar las consecuencias del sistema de DJAI tanto para la industria argentina, como para la empresa bajo estudio y; evaluar si el nuevo SIMI agilizaría las operaciones, representando una apertura comercial para nuestro país.

Podemos afirmar que la empresa General Motors de Argentina, vio fuertemente afectada su actividad de producción y comercialización como resultado de las medidas políticas mencionadas y que con la implementación del nuevo sistema logró normalizar sus operaciones, al no tener que enfrentar problemas de abastecimiento o pago a proveedores. Por esta razón, consideramos que los cambios realizados en materia de comercio exterior incidieron de manera positiva sobre el desempeño de la compañía en el país.

Para concluir, podemos expresar que la aplicación de medidas altamente proteccionistas, en este caso con el afán de resolver la escasez de divisas, atentan contra los intereses nacionales de un país, generando un atraso económico y debilitando la inserción internacional. El aislamiento comercial, afecta la actividad productiva, resiente el empleo y desalienta la inversión.

Desde nuestro punto de vista, en lo primero que debe pensar un gobierno es en cómo impulsar políticas que generen empleo para lo que creemos necesario lograr un equilibrio con políticas que fortalezcan el mercado interno e incentiven la exportación de productos con alto valor agregado.

Anexos

ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE INGRESOS PÚBLICOS

Resolución General 3823

Sistema Integral de Monitoreo de Importaciones. Su implementación. Resoluciones Generales Nros. 3.252, 3.255 y 3.256. Sus sustituciones.

Bs. As., 21/12/2015

VISTO las Resoluciones Generales Nros. 3.252, 3.255 y 3.256, y

CONSIDERANDO:

Que la Resolución General N° 3.252 estableció un régimen de información anticipada aplicable a todas las destinaciones definitivas de importación a consumo.

Que mediante la Resolución General N° 3.255 se establecieron las pautas de gestión y particularidades de detalle para la tramitación de la “Declaración Jurada Anticipada de Importación” (DJAI).

Que la Resolución N° 3.256 aprobó el “Modelo de Convenio de Adhesión al Régimen de Ventanilla Única Electrónica del Comercio Exterior - RG N° 3252 y 3255 (AFIP)”.

Que el anticipo de información es considerado por la Organización Mundial de Aduanas, dentro del Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Mundial, un elemento básico que contribuye al fortalecimiento de las Aduanas a los fines de enfrentar los desafíos actuales.

Que la disponibilidad de información estratégica anticipada posibilita una mayor articulación entre las distintas áreas del Estado, potenciando los resultados de la fiscalización integral.

Que es objetivo de esta Administración Federal el desarrollo de instrumentos que además de optimizar sus funciones específicas en materia aduanera, favorezcan la competitividad y la facilitación del comercio exterior, sin perder de vista, los controles y la gestión de riesgo sobre las mercaderías.

Que en concordancia con dicho objetivo y las pautas planteadas por el Ministerio de Producción, este Organismo ha diseñado el Sistema Integral de Monitoreo de Importaciones (SIMI).

Que la adopción de este sistema permitirá homogeneizar y facilitar la información con los organismos externos que participan en el desaduanamiento de las mercaderías con las intervenciones que le competen a través de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), implementada por la Resolución General N° 3.599.

Que en el contexto explicitado corresponde dejar sin efecto las Resoluciones Generales N° 3.252, 3.255 y 3.256.

Que han tomado la intervención que les compete la Dirección de Legislación, las Subdirecciones Generales de Asuntos Jurídicos, de Recaudación, de Fiscalización, de Sistemas y Telecomunicaciones y Técnico Legal Aduanera y la Dirección General de Aduanas.

Que la presente se dicta en ejercicio de las facultades conferidas por el Artículo 7° del Decreto N° 618 del 10 de julio de 1997, sus modificatorios y sus complementarios.

Por ello,

EL ADMINISTRADOR FEDERAL

DE LA ADMINISTRACIÓN FEDERAL

DE INGRESOS PÚBLICOS

RESUELVE:

Artículo 1° — Apruébase el “Sistema Integral de Monitoreo de Importaciones” (SIMI), siendo alcanzados aquellos sujetos comprendidos en el Apartado 1 del Artículo 91 de la Ley N° 22.415 y sus modificaciones —Código Aduanero— y en la Resolución General N° 2.551, inscriptos en los “Registros Especiales Aduaneros” previstos en el Título II de la Resolución General N° 2.570, sus modificatorias y sus complementarias, con relación a las destinaciones definitivas de importación para consumo.

Art. 2° — Las declaraciones efectuadas a través del Sistema Integral de Monitoreo de Importaciones (SIMI) tendrán un plazo de validez de CIENTO OCHENTA (180) días corridos, contados a partir de la fecha de su aprobación.

Art. 3° — Los sujetos referidos en el Artículo 1° deberán proporcionar la información que se indica en el micrositio “Sistema Integral de Monitoreo de Importaciones (SIMI)”, disponible en el sitio “web” de esta Administración Federal (<http://www.afip.gob.ar>).

Art. 4° — La información registrada en el “Sistema Integral de Monitoreo de Importaciones” (SIMI) será puesta a disposición de los organismos que adhieran o hayan adherido a la “Ventanilla Única de Comercio Exterior” (VUCE), en los términos de la Resolución General N° 3.599 y su modificatoria, en función de su competencia.

Art. 5° — Los organismos aludidos en el artículo precedente deberán pronunciarse en un lapso no mayor a DIEZ (10) días. No obstante ello, los plazos podrán ampliarse en aquellos casos en que la competencia específica del organismo adherente así lo amerite.

Esta Administración Federal comunicará a los importadores las novedades producidas y, en su caso, las circunstancias que motivan las observaciones formuladas así como el Organismo ante el cual deberán comparecer a los fines de su regularización, de corresponder.

Art. 6° — Las situaciones de excepción, los manuales de uso de los aplicativos involucrados y las pautas de gestión de las declaraciones efectuadas a través del “Sistema Integral de Monitoreo de Importaciones (SIMI)”, serán publicadas en el micrositio “Sistema Integral de Monitoreo de Importaciones (SIMI)”, disponible en el sitio “web” de esta Administración Federal (<http://www.afip.gob.ar>).

Art. 7° — Facúltase a la Dirección General de Aduanas y a las Subdirecciones Generales de Sistemas y Telecomunicaciones, de Fiscalización y de Recaudación a mantener actualizadas las publicaciones mencionadas en el artículo precedente.

Art. 8° — Los organismos adheridos podrán, en orden a su competencia, acceder a la información del Sistema Integral de Monitoreo de Importaciones (SIMI). Asimismo, podrán solicitar a esta Administración Federal la inclusión de la información complementaria que estimen necesaria.

Art. 9° — Al momento de oficializar la destinación definitiva de importación para consumo, el Sistema Informático MALVINA (SIM) exigirá el número identificador SIMI, realizará los controles de consistencia acordados con los organismos competentes y verificará que la misma se encuentre validada por todos aquellos a los que les corresponda intervenir.

Art. 10. — Los convenios celebrados con otros organismos mantienen su validez.

Art. 11. — Las Declaraciones Juradas Anticipadas de Importación (DJAI) registradas a la fecha de entrada en vigor de la presente norma, en sus diferentes estados, mantienen su vigencia.

Art. 12. — Déjense sin efecto las Resoluciones Generales Nros. 3.252, 3.255 y 3.256.

Art. 13. — Esta resolución general entrará en vigencia el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial.

Art. 14. — Regístrese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial para su publicación y difúndase en el Boletín de la Dirección General de Aduanas. Cumplido, archívese. — Alberto Abad.

POSICIONES AFECTADAS POR LNA

ANEXOS: 3; 8; 11; 13 , 14

NCM	DESCRIPCION
85272190	Los dembs. --Combinados con grabador o reproductor de sonido. -Aparatos receptores de radiodifusi3n q
62160000	GUANTES, MITONES Y MANOPLAS.
73065000	-Los dembs, soldados, de secci3n circular, de los dembs aceros aleados. LOS DEM-LS TUBOS Y PERFILES HU
73071990	Los dembs. --Los dembs. -Moleados: ACCESORIOS DE TUBER=A (POR EJEMPLO: EMPALMES [RACORES], CODOS, M
73089010	Chapas, barras, perfiles, tubos y similares, preparados para la construcci3n. -Los dembs. CONSTRUCCIO
82041100	--No ajustables. -Llaves de ajuste de mano: LLAVES DE AJUSTE DE MANO (INCLUIDAS LAS LLAVES DINAMOMET
82042000	-Cubos (vasos)* de ajuste intercambiables, incluso con mango. LLAVES DE AJUSTE DE MANO (INCLUIDAS LAS
82054000	-Destornilladores. HERRAMIENTAS DE MANO (INCLUIDOS LOS DIAMANTES PARA VIDRIERO) NO EXPRESADAS NI COMP
84123110	Cilindros neum3sticos. --Con movimiento rectil3neo (cilindros). -Motores neum3sticos: LOS DEM-LS MOTORE
40111000	-De los tipos utilizados en autom3viles de turismo (incluidos los del tipo familiar "break" o "statio
39191000	-En rollos de anchura inferior o igual a 20 cm. PLACAS, L-1MINAS, HOJAS, CINTAS, TIRAS Y DEM-LS FORMAS
48211000	-Impresas. ETIQUETAS DE TODAS CLASES, DE PAPEL O CART-LLN, INCLUSO IMPRESAS.
73064000	-Los dembs, soldados, de secci3n circular, de acero inoxidable. LOS DEM-LS TUBOS Y PERFILES HUECOS (PO
73072900	--Los dembs. -Los dembs, de acero inoxidable: ACCESORIOS DE TUBER=A (POR EJEMPLO: EMPALMES [RACORES]
73079100	--Bridas. -Los dembs: ACCESORIOS DE TUBER=A (POR EJEMPLO: EMPALMES [RACORES], CODOS, MANGUITOS), DE
73089090	Los dembs. -Los dembs. CONSTRUCCIONES Y SUS PARTES (POR EJEMPLO: PUENTES Y SUS PARTES, COMPUERTAS DE
73110000	RECIPIENTES PARA GAS COMPRIMIDO O LICUADO, DE FUNDICI-LLN, HIERRO O ACERO.
73121090	Los dembs. -Cables. CABLES, TRFN7AS, FSI IN6AS Y ART=CULOS SIMILARES, DE HIERRO O ACERO, SIN AISLAR PA
73151100	--Cadenas de rodillos. -Cadenas de eslabones articulados y sus partes: CADENAS Y SUS PARTES, DE FUND
73182100	--Arandelas de muelle (resorte) y las dembs de seguridad. -Art3culos sin rosca: TORNILLOS, PFRNOS, T
73261900	--Las dembs. -Forjadas o estampadas pero sin trabajar de otro modo: LAS DEM-LS MANUFACTURAS DE HIERRO
73269090	Las dembs. -Las dembs. LAS DEM-LS MANUFACTURAS DE HIERRO O ACERO.
74130000	CABLES, TRENZAS Y ART=CULOS SIMILARES, DE COBRE, SIN AISLAR PARA ELECTRICIDAD.
74199990	Las dembs. --Las dembs. -Las dembs: LAS DEM-LS MANUFACTURAS DE COBRE.
76169900	--Las dembs. -Las dembs: LAS DEM-LS MANUFACTURAS DE ALUMINIO.
82055900	--Las dembs. -Las dembs herramientas de mano (incluidos los diamantes para vidriero): HERRAMIENTAS D
82073000	-3tiles de embutir, estampar o punzonar. 3TILES INTERCAMBIABLES PARA HERRAMIENTAS DE MANO, INCLUSO ME
82079000	-3tiles dembs tiles intercambiables. 3TILES INTERCAMBIABLES PARA HERRAMIENTAS DE MANO, INCLUSO MEC-1NICA
84141000	-Bombas de vac3o. BOMBAS DE AIRE O DE VAC=O, COMPRESORES DE AIRE U OTROS GASES Y VENTILADORES; CAMPAN
84143099	Los dembs. Los dembs. Compresores de los tipos utilizados en los equipos frigor3ficos. BOMBAS DE AIR
84145990	Los dembs. --Los dembs. -Ventiladores: BOMBAS DE AIRE O DE VAC=O, COMPRESORES DE AIRE U OTROS GASES
84212990	Los dembs. --Los dembs. -Aparatos para filtrar o depurar l3quidos: CENTRIFUGADORAS, INCLUIDAS LAS SE
84213990	Los dembs. --Los dembs. -Aparatos para filtrar o depurar gases: CENTRIFUGADORAS, INCLUIDAS LAS SECAD
84241000	-Extintores, incluso cargados. APARATOS MEC-1NICOS (INCLUSO MANUALES) PARA PROYECTAR, DISPERSAR O PULV
84615010	De cinta sin fin. -M3squinas de aserrar o trocear. M-1QUINAS DE CEPILLAR, LIMAR, MORTAJAR, BROCHAR, TAL
84672100	--Taladros de toda clase, incluidas las perforadoras rotativas. -Con motor el3ctrico incorporado: HE
84672992	Destornilladoras y roscadoras. Las dembs. --Las dembs. -Con motor el3ctrico incorporado: HERRAMIENTA
84798912	Distribuidores y dosificadores de s3lidos o l3quidos. Prensas; distribuidores y dosificadores de s3li
84798999	Los dembs. Los dembs. --Los dembs. -Las dembs m3squinas y aparatos: M-1QUINAS Y APARATOS MEC-1NICOS CON
84811000	-V3lvulas reductoras de presi3n. ART=CULOS DE GRIFER=A Y LL-1RGANOS SIMILARES PARA TUBER=AS, CALDERAS, D
84812090	Las dembs. -V3lvulas para transmisiones oleohidr3ulicas o neum3sticas. ART=CULOS DE GRIFER=A Y LL-1RGANOS
84813000	-V3lvulas de retenci3n. ART=CULOS DE GRIFER=A Y LL-1RGANOS SIMILARES PARA TUBER=AS, CALDERAS, DEP-LL-SITOS,
84818092	V3lvulas solenoides. Los dembs. -Los dembs art3culos de grifer3a y s3rganos similares. ART=CULOS DE GR
84818095	V3lvulas esf3ricas. Los dembs. -Los dembs art3culos de grifer3a y s3rganos similares. ART=CULOS DE GRI
84818097	V3lvulas mariposa. Los dembs. -Los dembs art3culos de grifer3a y s3rganos similares. ART=CULOS DE GRIF
84818099	Los dembs. Los dembs. -Los dembs art3culos de grifer3a y s3rganos similares. ART=CULOS DE GRIFER=A Y LL
84819090	Las dembs. -Partes. ART=CULOS DE GRIFER=A Y LL-1RGANOS SIMILARES PARA TUBER=AS, CALDERAS, DEP-LL-SITOS, CUB
84822010	Radiales. -Rodamientos de rodillos c3nicos, incluidos los ensamblados de conos y rodillos c3nicos. RU
84835090	Los dembs. -Volantes y poleas, incluidos los motones. 1RBOLES DE TRANSMISI-LLN (INCLUIDOS LOS DE LEVAS
84839000	-Huedas dentadas y dembs s3rganos elementales de transmisi3n presentados aisladamente; partes. 1RBOLES
85013110	Motores. --De potencia inferior o igual a 750 W. -Los dembs motores de corriente continua; generadore
85159000	-Partes. M-1QUINAS Y APARATOS PARA SOLDAR (AUNQUE PUEDAN CORTAR), ELECTRICOS (INCLUIDOS LOS DE GAS CAL
85258029	C3maras fotogr3ficas digitales y videoc3maras. -C3maras de televisi3n, c3maras fotogr3ficas digitales
85285120	Policrom3sticos. --De los tipos utilizados exclusiva o principalmente con m3squinas autom3sticas para tr

85318000	-Los demás aparatos. APARATOS ELECTRICOS DE SEÑALIZACIÓN ACÚSTICA O VISUAL (POR EJEMPLO: TIMBRES, SIR
85361000	-Fusibles y cortacircuitos de fusible. APARATOS PARA CORTE, SECCIONAMIENTO, PROTECCIÓN, DERIVACIÓN, E
85362000	-Disyuntores. APARATOS PARA CORTE, SECCIONAMIENTO, PROTECCIÓN, DERIVACIÓN, EMPALME O CONEXIÓN DE CIRC
85364100	--Para una tensión inferior o igual a 60 V. -Relés: APARATOS PARA CORTE, SECCIONAMIENTO, PROTECCIÓN,
85365090	Los demás. -Los demás interruptores, seccionadores y conmutadores. APARATOS PARA CORTE, SECCIONAMIENT
85369090	Los demás. -Los demás aparatos. APARATOS PARA CORTE, SECCIONAMIENTO, PROTECCIÓN, DERIVACIÓN, EMPALME
85437099	Los demás. -Las demás máquinas y aparatos: MÁQUINAS Y APARATOS ELECTRICOS CON FUNCION PRO
85442000	-Cables y demás conductores eléctricos, coaxiales. HILOS, CABLES (INCLUIDOS LOS COAXIALES) Y DEMÁS CO
85444200	--Provistos de piezas de conexión. -Los demás conductores eléctricos para una tensión inferior o igua
85444900	--Los demás. -Los demás conductores eléctricos para una tensión inferior o igual a 1.000 V: HILOS, C
85446000	-Los demás conductores eléctricos para una tensión superior a 1.000 V. HILOS, CABLES (INCLUIDOS LOS C
94019090	Las demás. -Partes. ASIENTOS (EXCEPTO LOS DE LA PARTIDA 94.02), INCLUSO LOS TRANSFORMABLES EN CAMA, Y
94049000	-Los demás. SOMIERES; ARTÍCULOS DE CAMA Y ARTÍCULOS SIMILARES (POR EJEMPLO: COLCHONES, CUBREPIES, EDR
96138000	-Los demás encendedores y mecheros. ENCENDEDORES Y MECHEROS, INCLUSO MECÁNICOS O ELECTRICOS, Y SUS PA
73181400	--Tornillos taladradores. -Artículos roscados: TORNILLOS, PERNOS, TUERCAS, TIRAFONDOS, ESCARPIAS ROS
73181500	--Los demás tornillos y pernos, incluso con sus tuercas y arandelas. -Artículos roscados: TORNILLOS,
73181600	--Tuercas. -Artículos roscados: TORNILLOS, PERNOS, TUERCAS, TIRAFONDOS, ESCARPIAS ROSCADAS, REMACHES
40169990	Las demás. -Las demás: LAS DEMÁS MANUFACTURAS DE CAUCHO VULCANIZADO SIN ENDURECER.
70071100	--De dimensiones y formatos que permitan su empleo en automóviles, aeronaves, barcos u otros vehículo
70072100	--De dimensiones y formatos que permitan su empleo en automóviles, aeronaves, barcos u otros vehículo
70091000	-Espejos retrovisores para vehículos. ESPEJOS DE VIDRIO, ENMARCADOS O NO, INCLUIDOS LOS ESPEJOS RETRO
84099111	Bielas. Bielas, bloques, culatas, cárteres, carburadores, válvulas de admisión o de escape, tubos m-l
84099116	Aros de Òmbolo (pistón). Bielas, bloques, culatas, cárteres, carburadores, válvulas de admisión o de
84099120	Embolos (pistones). --Identificables como destinadas, exclusiva o principalmente, a los motores de Òm
84099190	Las demás. --Identificables como destinadas, exclusiva o principalmente, a los motores de Òmbolo (pis
84133090	Las demás. -Bombas de carburante, aceite o refrigerante, para motores de encendido por chispa o compr
84136019	Las demás. De caudal inferior o igual a 300 l/min. -Las demás bombas volumétricas rotativas. BOMBAS P
84136090	Las demás. -Las demás bombas volumétricas rotativas. BOMBAS PARA LÍQUIDOS, INCLUSO CON DISPOSITIVO ME
84137080	Las demás, de caudal inferior o igual a 300 l/min. -Las demás bombas centrífugas. BOMBAS PARA LÍQUIDO
84149020	De ventiladores o campanas aspirantes. -Partes. BOMBAS DE AIRE O DE VACÍO, COMPRESORES DE AIRE U OTRO
84834090	Los demás. -Engranajes y ruedas de fricción, excepto las ruedas dentadas y demás órganos elementales
84841000	-Juntas metaloplásticas. JUNTAS METALOPLÁSTICAS; SURTIDOS DE JUNTAS O EMPAQUETADURAS DE DISTINTA COMP
84842000	-Juntas mecánicas de estanqueidad. JUNTAS METALOPLÁSTICAS; SURTIDOS DE JUNTAS O EMPAQUETADURAS DE DIS
85113020	Bobinas de encendido. -Distribuidores; bobinas de encendido. APARATOS Y DISPOSITIVOS ELECTRICOS DE EN
85114000	-Motores de arranque, aunque funcionen también como generadores. APARATOS Y DISPOSITIVOS ELECTRICOS D
85115010	Dinamos y alternadores. -Los demás generadores. APARATOS Y DISPOSITIVOS ELECTRICOS DE ENCENDIDO O DE
85118010	Bujías de caldeo (calentamiento). -Los demás aparatos y dispositivos. APARATOS Y DISPOSITIVOS ELECTRI
85118090	Los demás. -Los demás aparatos y dispositivos. APARATOS Y DISPOSITIVOS ELECTRICOS DE ENCENDIDO O DE A
85122011	Aparatos de alumbrado. -Los demás aparatos de alumbrado o señalización visual. APARATOS ELECTRICOS DE
85122022	Aparatos de señalización visual. -Los demás aparatos de alumbrado o señalización visual. APARATOS ELE
85122023	Aparatos de señalización visual. -Los demás aparatos de alumbrado o señalización visual. APARATOS ELE
85182990	Los demás. --Los demás. -Altavoces (altoparlantes), incluso montados en sus cajas: MICRÓFONOS Y SUS
85443000	-Juegos de cables para bujías de encendido y demás juegos de cables de los tipos utilizados en los me
87082999	Los demás. Los demás. --Los demás. -Las demás partes y accesorios para carrocería (incluidas las de c
87083019	Guarniciones para frenos montadas. -Frenos y servofrenos; sus partes: PARTES Y ACCESORIOS PARA VEHÍC
87083090	Los demás. -Frenos y servofrenos; sus partes: PARTES Y ACCESORIOS PARA VEHÍCULOS AUTOMÓVILES DE LAS
87085099	Partes. -Ejes con diferencial, incluso provistos con otros órganos de transmisión, y ejes portadores;
87087090	Los demás. -Ruedas, sus partes y accesorios. PARTES Y ACCESORIOS PARA VEHÍCULOS AUTOMÓVILES DE LAS PA
87088000	-Sistemas de suspensión y sus partes (incluidos los amortiguadores). PARTES Y ACCESORIOS PARA VEHÍCUL
87089100	--Radiadores y sus partes. -Las demás partes y accesorios: PARTES Y ACCESORIOS PARA VEHÍCULOS AUTOMÓ
87089300	--Embragues y sus partes. -Las demás partes y accesorios: PARTES Y ACCESORIOS PARA VEHÍCULOS AUTOMÓV
87089490	Partes. --Volantes, columnas y cajas de dirección; sus partes. -Las demás partes y accesorios: PARTE
87089990	Los demás. --Los demás. -Las demás partes y accesorios: PARTES Y ACCESORIOS PARA VEHÍCULOS AUTOMÓVIL
87169090	Las demás. -Partes. REMOLQUES Y SEMIRREMOLQUES PARA CUALQUIER VEHÍCULO; LOS DEMÁS VEHÍCULOS NO AUTOMO
90321010	De expansión de fluidos. -Termostatos. INSTRUMENTOS Y APARATOS PARA REGULACIÓN O CONTROL AUTOMÁTICOS.
90328911	Eléctricos. Reguladores de voltaje. --Los demás. -Los demás instrumentos y aparatos: INSTRUMENTOS

Bibliografía

Libros

Dei, H. Daniel “La tesis: como orientarse en su elaboración”. Edición Prometeo Libros. Buenos Aires, Argentina. 2006.

Sabino, Carlos A. “Como hacer una tesis y elaborar cualquier tipo de escritos.” Editorial Lumen Hvmánitas. Buenos Aires, Argentina. 1998.

Scavone, Gabriela M. “Como se escribe una tesis”. Editorial La Ley. Buenos Aires, Argentina. 2002

Informes técnicos:

Informe Industria Enero 2017, Adefa; Sitio web: <http://www.adeffa.org.ar/es/prensa-leer?id=104&idt=1>

Informe Enero 2017 Evolución de la Producción, Exportaciones y Ventas a Concesionarios, Adefa; Sitio web:

<http://www.adeffa.org.ar/upload/estadisticas/resumen-2017-01-es.pdf>

Artículos web

“Desde hace 4 años la restricción de importaciones afecta a la actividad”; Consultora de Desarrollo de Negocios Internacionales; Sitio web

<http://www.consultoradni.com/desde-hace-4-anos-la-restriccion-de-importaciones-afecta-a-la-actividad-industrial/>

“Las DJAIS, todavía con gran protagonismo en 2014”; Argentina exporta; Sitio web:

<http://www.argentinaexporta.com/comentariodjai.html>

Argentina, restricciones a las importaciones; Instituto para las Negociaciones Agrícolas Internacionales; Sitio web:

http://www.inai.org.ar/sitio_nuevo/boletin_i2.asp?c=ARGENTINA%20-%20RESTRICCIONES%20A%20LAS%20IMPORTACIONES

Síndrome GM: sin dólares para importar, el país entra en un "círculo vicioso" de caída de actividad y consumo; Cámara de Importadores de la República Argentina; Sitio web:

http://www.cira.org.ar/index.php?option=com_content&view=article&id=5554&catid=110

Periódicos y revistas

Jueguen Francisco, 14/07/2015; “Por un fallo de la OMC el gobierno eliminara trabas al comercio exterior” La Nación; Sitio web:

<http://www.lanacion.com.ar/1810152-por-un-fallo-de-la-omc-el-gobierno-eliminara-trabas-al-comercio-exterior>

Wasilevsky Juan Diego, 23/12/2015; “Arranca el "SIMI", un sistema flexible para validar importaciones y que utilizará Macri para domesticar precios” IProfesional; Sitio web: <http://www.iprofesional.com/notas/224973-Arranca-el-SIMI-un-sistema-flexible-para-validar-importaciones-y-que-utilizar-Macri-para-domesticar-precios->

El sureño, 07/10/2015 “Las DJAI son el problema más grande que tiene la industria”; Sitio web: <http://www.surenio.com.ar/las-djai-son-el-problema-mas-grande-que-tiene-la-industria/>

Páginas web consultadas

Administración Federal de Ingresos Públicos <http://www.afip.gob.ar>.

Asociación de Fabricantes de Automotores www.adefa.org.ar

Chevrolet <http://www.chevrolet.com.ar>

Instituto para las Negociaciones Agrícolas Internacionales <http://www.inai.org.ar/>

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) <http://www.eclac.org>

Confederación Argentina de la Mediana Empresa <http://redcame.org.ar/>

Centro de Economía Internacional <http://www.cei.gob.ar/>

Cámara de Importadores de la República Argentina <http://cira.org.ar/>