

# Reclamo de exportadores al BCRA enciende la luz roja sobre el plan de Caputo

El sector privado destaca las medidas de desburocratización del comercio, pero quiere ver dólares. Los desfases que incrementan los costos logísticos y el riesgo de la primarización



**Belén Ehuleche**  
Redactora de Economía



Actualizado el 18 de Septiembre de 2024 • 08:31

En línea con la premisa de desregular el Estado, desde el inicio, el Gobierno de **Javier Milei** puso la mira en el **comercio internacional** para desandar **barreras técnicas y burocráticas** que el sector privado destaca ya que mejoran la **competitividad**.

Sin embargo, aun con la batería de medidas que ejecutaron la **Secretaría de Comercio** y la **Subsecretaría de Comercio Exterior**, bajo la órbita del ministro de Economía, **Luis Caputo**, desde distintos sectores continúan asegurando que por el "costo argentino" **todavía exportar desde la Argentina es caro**.

El "**inmenso trabajo**" que se le reconoce a los funcionarios, en materia de costos, en la relación con otros países de la región sigue siendo **desfavorable** para las empresas locales, principalmente, las pymes que buscan salir al mundo con **valor agregado**.

Según datos de la **Cámara de Exportadores de la República Argentina (CERA)** en los últimos 35 años solo crecieron las exportaciones de productos primarios mientras que los industriales, incluso los de origen agropecuario, atravesaron largos períodos de estancamiento en su nivel de ventas al exterior.

Frente al **riesgo de que la primarización continúe en la era Milei**, la entidad que preside **Fernando Landa** elevó documentos al ministro **Luis Caputo**, que reflejan que por el "costo argentino" la Argentina perdió el 10% de sus exportadores en la última década.

En concreto, Landa mostró al Ministro preocupación por **medidas que tienen costo fiscal bajo y pueden impactar de forma positiva en el sector que exporta valor agregado**.

En primer lugar, explicó que "todavía se sostiene el **pago de flete a 30 días**", dijo y marcó que "nadie puede contratar con estas condiciones".



"Cuando los dólares se separan de la propiedad del exportador se genera un **desfasaje** - el BCRA cobra en tiempo, pero no lo transfiere de forma automática-", planteó y señaló que "en la desesperación financiera de 2023 **se sustrajo ese flujo de fondos y nunca de devolvió**".

En síntesis, el ejecutivo dijo que estas acciones además de plantar **incertidumbre** marcan una diferencia entre las grandes compañías "principalmente cerealeras" con espalda para financiarse y **las pequeñas empresas que no pueden sostenerse y pierden la exportación**.

El reclamo llegó también al titular del Central, **Santiago Bausili**, a quien le expusieron además la problemática que genera la **imposibilidad de hacer pagos anticipados de importaciones**, un recurso que se vuelve clave para la adquisición de maquinaria o insumos para las pymes industriales.

## **Un clásico, el costo logístico**

Al desfasaje en el cobro, se suma que según un estudio reciente de la **Unión Industrial Argentina** (UIA), mover un contenedor en Argentina puede ser **hasta un 70% más caro que en otros países de la región**.

La situación no solo afecta a las grandes empresas exportadoras, sino que también impacta más aún a las **pymes**, que enfrentan mayores dificultades para afrontar sumas adicionales.

En ese sentido tanto la **Hidrovia**, como el **Puerto de Buenos Aires** enfrenta desafíos significativos.

Mientras que en la vía navegable troncal se autorizó un aumento de 63% en agosto, en el Puerto las tarifas para **mover un contenedor de 40 pies oscilan entre u\$s 300 y u\$s 475 para la exportación**.

Por su parte, **las tarifas de importación varían desde u\$s 284 hasta u\$s 1.659**, y se colocan entre las más altas en comparación con puertos como Valparaíso en Chile o Santos en Brasil.

La problemática llegó a los funcionarios del área de Comercio y Comercio Exterior, debajo de Caputo. **"Cuando se dieron cuenta de qué es lo que estábamos hablando, no lo tenían visto"**, dijo una fuente que participó de la reunión el 23 de agosto y explicó que los funcionarios "iban por normas y regulaciones, pero no por las tarifas de AGP, de las terminales, ni el costo del peaje".

"La negociación del peaje en la Hidrovia tapa el problema de los **costos portuarios**, que son muy altos y nos sacan competitividad", aseguró un empresario industrial.

Uno de los puntos es el que afecta a los contenedores *high cube*, que son equipos estándar de las navieras, que pagan un adicional en las terminales. **"Se elimino para la exportación se dejó el extracosto para la importación"**, dijo el industrial y aclaró que más del 70% de los productos que ingresan al país son para la producción.

Además, sumó la eliminación el **cobro de seguridad PBIP** -Protección de Buques e Instalaciones Portuarias- ya que "la terminal sin tener cumplido este código internacional no estaría habilitada para operar de acuerdo a los convenios internacionales IMO".

Aunque esperan que algunos temas asociados a tasas e impuestos lleguen al despacho de **Federico Sturzenegger**, a cargo de la cartera de Desregulación y Transformación del Estado, por ahora la mirada está puesta en **Gastón Benvenuto**, interventor de la AGP.

Según pudo confirmar **El Cronista**, luego de una serie de pedidos y reuniones informales que se dieron a lo largo del año, **el sector "cargador" será convocado a una reunión esta semana para contrastar números.**