

Importaciones: el régimen que divide al Gobierno, ¿vuelven los controles?

El salto exponencial de compras al exterior puso bajo la lupa un sistema que es bandera de la apertura de Javier Milei; las debilidades y las mejoras en curso

La flexibilización del **régimen de courier**, una de las primeras banderas de apertura económica que desplegó el equipo económico de [Luis Caputo](#) al iniciar su gestión, encendió las **alarmas en el sector privado** y dejó al descubierto una [fuerte tensión](#) al interior del Gobierno.

La brecha cada vez más palpable tiene como protagonista al organismo que [controla los ingresos de bienes al país](#), la **Aduana**, y los encargados de legislar la política comercial bajo la órbita de **Economía** y fuerte participación de **Federico Sturzenegger** desde la cartera de Desregulación del Estado.

La facilitación de [importaciones](#) dispuesta por la Secretaría de Comercio —que incluyó desregulación normativa y mayores libertades para que particulares compren en el exterior— choca con el esquema restrictivo anterior pero también, con un control aduanero que hoy no logran evitar fraudes o “avivadas” ni maniobras de subfacturación.

Desde el Palacio de Hacienda, la premisa de Javier Milei es clara: fomentar el ingreso de bienes de consumo final para presionar la baja de precios en el mercado interno. Sin embargo, las industrias locales denuncian una **competencia desleal** que sea vuelve más pesada más por la caída del consumo interno.

Los privados argumentan que, mientras las fronteras se abren a productos que llegan de China a precios irrisorios —como pantalones de jean a u\$s 0,55—, la carga fiscal interna no disminuyó, volviendo imposible la competencia.

El régimen “va a desaparecer”

El debate escaló tras las definiciones del director de la Aduana, **Andrés Velis**, durante un seminario organizado por el Centro de Despachantes de Aduana (CDA).

En defensa a los cuestionamientos del sector privado, que descalifica al organismo, Velis rompió el hielo con una frase fuerte: aseguró que, en los términos actuales, **el courier “va a desaparecer”**.

Aunque lo dijo en sentido metafórico, el funcionario reconoció que la Aduana hoy no cuenta con las condiciones de seguimiento y seguridad anticipada necesarias para garantizar el buen funcionamiento del sistema. En esa línea, anunció un endurecimiento de las fiscalizaciones y advirtió que los mayores controles harán caer las maniobras que hicieron saltar de forma exponencial el uso de este régimen.

Estas declaraciones expusieron una grieta clara en el oficialismo entre quienes impulsan la desregulación total desde el escritorio y los cuadros técnicos de la Aduana que, al momento de levantar la barrera, advierten ruidos en el sistema y exigen más herramientas de control.

La vulnerabilidad quedó expuesta

La problemática volvió al centro de la escena en el V Encuentro del Consejo de Asociaciones Empresariales Sudamericanas por el Comercio Lícito, organizado por la Cámara Argentina de Comercio y Servicios (CAC).

Allí, los propios especialistas y técnicos aduaneros le pusieron números a la vulnerabilidad operativa del sistema simplificado de envíos: admitieron que el flujo explotó de manera inmanejable, pasando de un promedio histórico de 300.000 envíos mensuales a un piso de **1,6 millones de paquetes al mes**.

Las estadísticas oficiales de 2026 confirman que el canal está en niveles históricos. En marzo de este año, las importaciones por *courier* alcanzaron los u\$s 103 millones —el segundo registro mensual más alto de la historia, con una suba interanual del 123,1%—, acumulando **u\$s 518 millones en los primeros cinco meses del año**.

Ante semejante avalancha simultánea de **microimportaciones**, las agencias de control reconocieron que la selectividad aduanera —la capacidad física de determinar qué bultos abrir y revisar a fondo— quedó desbordada.

Esta debilidad en frontera fue el blanco de las críticas de los referentes industriales locales (textil, calzado y electrónica), que advirtieron que tras la ampliación de los toques a u\$s 3000 prolifera un **“microcontrabando” a gran escala**.

Según explicaron, al elevarse los límites sin una trazabilidad rigurosa, las redes informales fragmentan el contrabando tradicional de grandes contenedores en miles de envíos individuales para evadir los controles estándar, legalizando de hecho el ingreso masivo de réplicas y mercadería subvaluada.

La pared diplomática con China

Durante la misma jornada de la CAC, el titular de la entidad, Natalio Mario Grinman, puso la lupa sobre el crecimiento del contrabando y las maniobras de subfacturación.

En ese marco, desde la Aduana volvieron a defender su gestión: “La política económica la define el Poder Ejecutivo, el Ministerio de Economía. Nosotros la aplicamos. Y eso hace que también la Aduana se vaya adaptando a cada cambio que hemos tenido en estos años de economía pendular, dijo **Diego Figueroa**, Asesor de la **Dirección General de Aduana (DGA)** y admitió limitaciones para avanzar con denuncias penales firmes: la falta de cooperación internacional.

Según reveló en el panel, **China lleva siete años sin responder** los requerimientos informáticos y diplomáticos enviados desde Argentina para verificar los valores reales de origen. Sin esa contraparte, los expedientes judiciales por fraude marcario y subvaluación se estancan de forma permanente en los tribunales.

La propuesta logística

Frente al dilema de cerrar las fronteras o mantener un sistema “colador”, desde el **sector logístico privado** proponen una tercera vía que no desarme el régimen de envíos simples, sino que modernice su fiscalización.

En sintonía con planteos que comenzaron a realizar los profesionales de comercio exterior, **Gabriel Salomón**, director comercial de Jidoka, que se dedica a la logística y el comercio exterior, planteó cambiar el eje de la discusión: **“El *courier* no es un enemigo de la industria nacional, sino infraestructura comercial”**.

Para la compañía, el sistema actual permite a las pymes acceder a tecnología, muestras, repuestos críticos o insumos de bajo volumen sin quedar atrapadas en costos y tiempos incompatibles con su producción. **“El *courier* no compite contra la industria: compite contra la burocracia”**, enfatizó Salomón, señalando que el verdadero obstáculo son las trabas administrativas y no la importación de bienes en sí misma.

Para gobernar este boom sin asfixiar la competitividad, Jidoka propone que el Estado implemente una política aduanera moderna basada en cuatro ejes de **control inteligente por riesgo real**, en lugar de aplicar una burocracia uniforme y pesada para todas las operaciones.

En ese sentido, el especialista apuntó a la **información anticipada y automatización**. Exigir datos digitales previos de las cargas antes de su arribo, automatizando la clasificación arancelaria (NCM) y validando de manera inteligente los valores declarados.

Además, propuso establecer **reglas tecnológicas** que permitan distinguir con precisión matemática entre el consumo personal, la microimportación productiva y la reventa comercial.

Con el foco en **riesgos críticos**, **Salomón recomendó** concentrar la fiscalización física de la Aduana en factores de riesgo real como la seguridad eléctrica, la salud pública, la propiedad intelectual, la valoración y las mercaderías prohibidas.

Por último, se refirió a la necesidad de ir hacia una **digitalización total** y transparente de los procesos, logrando que el e-commerce transfronterizo funcione como un motor de competitividad global para la economía argentina sin desproteger al mercado local.