

Importación de vehículos para particulares: desmienten que sea «un buen negocio» y avisan que no es un trámite sencillo

05/08/2025



La reciente apertura dispuesta por el Gobierno Nacional para que particulares puedan importar vehículos generó una ola de consultas e incertidumbre entre quienes consideran esta posibilidad como una alternativa frente a los precios del mercado interno. Sin embargo, desde el sector profesional alertan que la medida aún no se encuentra reglamentada y que no todo lo anunciado se traduce en una operación sencilla o conveniente.

Así lo explicó Hugo Méndez, integrante de la Cámara de Mandatarios de Mendoza, quien en diálogo con Diario San Rafael y FM Vos 94.5 brindó detalles técnicos y observaciones clave sobre la operatoria: “Históricamente, la normativa argentina

permitía importar autos de afuera para un particular. Yo mismo hice una vez ese trámite con una persona que se había traído un camión desde Estados Unidos. Estuvimos un año trabajando para poder finalizarlo”, comentó.

Más allá del anuncio oficial, Méndez fue enfático: “Se ha abierto a la importación, pero no está reglamentado. Lo más importante que tienen que saber todavía las personas es que esto no está reglamentado. La gente no crea que va a ir a Chile, va a comprar un auto y se va a venir andando. Eso no es así”.

Entre los principales obstáculos iniciales, mencionó que para poder comprar un vehículo en Chile se exige el RUT, un documento similar al CUIT argentino, que solo puede obtenerse si se es ciudadano chileno o se posee algún bien registrado en ese país. “Supongamos que eso se logra resolver, el traslado del vehículo a la Argentina debe hacerse en camión, no se puede ingresar circulando”, señaló. La recepción del vehículo en territorio nacional debe realizarse, además, en un centro autorizado como el Puerto Seco mendocino.

La operatoria requiere una cadena de pasos legales y administrativos: “En Puerto Seco se le hace toda la documentación, se realiza el trámite de ARCA y luego la Dirección Nacional tiene que emitir un certificado de importación. Con ese documento, se entrega el formulario 01, necesario para hacer el patentamiento a nombre del comprador y así habilitarlo a circular con sus chapas MERCOSUR”.

A todo este procedimiento se suma la intervención de profesionales especializados. “Todo el trámite va encabezado por un despachante de aduana. Es fundamental contar con ese asesoramiento, porque es un proceso complejo, donde un error puede demorar todo meses”, afirmó Méndez.

En cuanto a los costos involucrados, detalló que apenas ingresa el vehículo al país se le aplica el 21 por ciento de IVA. A eso se suma el costo del transporte, el 1 por ciento del valor en concepto de impuesto de patentamiento y un 1,75 por ciento de sellado que cobra la provincia de Mendoza. “Más allá de eso, hay gastos de registro, aunque no son tan

elevados. Pero en charlas informales que hemos tenido, concluimos que con lo que pagás por un auto 2019 en Chile, en Argentina te comprás un cero kilómetro”, afirmó.

En ese sentido, ejemplificó: “Un Peugeot 2008 modelo 2019 comprado en Chile, puesto en Argentina con todos los impuestos y trámites, te cuesta lo mismo que comprar ese mismo modelo cero kilómetro en nuestro país. Entonces hasta acá no lo vemos conveniente”.

Pese a esa evaluación, aclaró que “hay mucho interés en autos exóticos o clásicos, de esos que no se consiguen en Argentina”. Según dijo, recibió consultas de personas interesadas en traer vehículos desde Estados Unidos, como Mustangs o Chevrolets, y mencionó que muchos de estos autos se ofrecen actualmente a través de redes sociales desde Uruguay, donde es más accesible hacer la importación.

Pero el entusiasmo por estas opciones no debería pasar por alto los riesgos. “Siempre le recomiendo a las autoridades fijar los límites y controles para que esto no se transforme en una estafa. Ya ha habido antecedentes de este tipo de maniobras”, advirtió.

En ese marco, Méndez valoró como un avance la eliminación de las Licencias de Configuración de Modelo (LCM) y de los controles ambientales (LCA), que hasta ahora eran exigencias para poder patentar vehículos importados. “Se entiende que si un vehículo puede circular en Chile, Perú o España, ya ha pasado todos los controles necesarios como frenos, airbags, luces o emisiones. Entonces, si sirve allá, debería servir acá también”, explicó.

No obstante, remarcó que ese trámite es solo una parte menor del proceso. “El gran costo es el traslado, el ingreso por puertos, la documentación, y la posibilidad de cometer errores en la carga de datos. Un número de chasis o de motor mal cargado puede hacer que un trámite que debería resolverse en tres o cuatro meses se demore un año. Lo digo con experiencia, porque ha sucedido”, sostuvo.

Finalmente, planteó una preocupación de fondo vinculada a los recursos humanos del Estado: “Un problema serio que tenemos

hoy en la Dirección Nacional es que se fue gran parte del personal que tenía experiencia, debido a los planes de retiro voluntario impulsados por el gobierno. La gente que quedó está arrancando sin experiencia. Todo el conocimiento que había se pierde, y hay que empezar de cero”.

Ante este panorama, Méndez concluyó: “Estamos abiertos a las cosas nuevas, pero hay que hacerlas bien y con todos los controles. Hay que ser muy cuidadosos con estas etapas donde se implementan nuevas medidas, para que la gente no se equivoque y no sea estafada”.