



Automotor y autopartes

Informe de oportunidades de inversión en el sector automotor y autopartes en Uruguay.

Marzo, 2014



Uruguay XXI
PROMOCIÓN DE INVERSIONES
Y EXPORTACIONES

Contenido

1. ¿Por qué invertir en el sector automotor uruguayo?	2
2. Producción y exportaciones mundiales de vehículos	4
3. Sector automotor en el Mercosur	5
3.1. Mercosur: Ventas en el mercado interno	5
3.2. Producción de vehículos en el Mercosur	6
3.3. Producción de vehículos en Uruguay.....	7
4. Exportaciones de autopartes y vehículos en Uruguay	8
5. Marco jurídico y acuerdos regionales e internacionales de comercio.....	10
6. Inversiones en el sector.....	14
6.1. Plantas de armado	14
6.2. Autopartes	17
7. Anexos	21
Uruguay en síntesis (2013).....	25
Principales indicadores económicos 2008-2013	25

1. ¿Por qué invertir en el sector automotor uruguayo?

» Uruguay cuenta con un muy atractivo régimen de promoción de inversiones y de exportaciones.

En Uruguay, los inversores extranjeros reciben el mismo tratamiento que los inversores locales. Existe libertad de transferir fondos y de repatriación de utilidades, y no se requiere autorización o registro previo.

En 1998 se aprobó la ley de inversiones que estableció el marco legal para las mismas. En 2007 se aprobó un decreto para el régimen de promoción de inversiones que permite a la empresa computar, en determinadas condiciones, hasta el 100% del monto invertido como pago a cuenta del Impuesto a la Renta. El decreto 02/2012 modificó la metodología de evaluación y otorgó beneficios a micro y pequeñas empresas, así como también a las empresas ubicadas en los parques industriales.

Existe además un régimen beneficioso para todas las exportaciones que comprende:

- Devolución del IVA e impuestos indirectos pagados en las compras de insumos.
- Un régimen de Admisión Temporaria para importaciones de maquinarias e insumos materiales que se incorporen a los bienes exportados, por el cual no pagan impuestos (aduaneros y otros).
- Un sistema de pre-financiación de exportaciones.
- Mecanismos adicionales de beneficios específicos a las exportaciones del sector automotor. Como el reintegro de 10% sobre el valor FOB de las exportaciones de vehículos y autopartes mediante certificados de crédito expedidos por el Gobierno.

En los últimos años, el país se ha posicionado como un destino confiable y atractivo para los inversores extranjeros, lo que determinó que la Inversión Extranjera Directa (IED) se multiplicara por catorce en una década (2002-2012). En 2013¹ el flujo de IED en términos del PIB permitió a Uruguay posicionarse como el segundo mayor receptor de inversiones en América del Sur, después de Chile, con una inversión extranjera equivalente al 5,4% del PIB.

» Uruguay, un país confiable con acceso preferencial al mercado regional.

Uruguay pertenece al Mercosur, un mercado ampliado de más de 270 millones de habitantes, con ventas superiores a los 4,8 millones de vehículos en 2013, y casi 400 millones de personas si se incluyen otros países sudamericanos con los que el Mercosur tiene acuerdos de complementación económica, como Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador y Perú.

En este importante ámbito regional, Uruguay cuenta con libre acceso al mercado argentino y brasileño para los productos del sector automotor (se excluye motos y se incluye maquinaria vial y agrícola). Uruguay también cuenta con preferencias para ingresar a los mercados de otros países de la región como ser:

¹¹ Año móvil cerrado a Setiembre del 2013. Fuente: BCU.

Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela.

El país tiene un muy buen marco normativo con regímenes de origen para exportar a Argentina y Brasil con arancel cero. Por uno de ellos, para modelos nuevos se requiere sólo 30% de contenido mínimo regional para el primer año, alcanzando el 50% a partir del quinto año. Dentro de este régimen -que cuenta con limitaciones cuantitativas-aún existe un importante margen para empresas que deseen exportar tanto hacia Argentina como Brasil.

Con el transcurso del tiempo los acuerdos especiales regionales han tenido muy buenos resultados y han establecido buenos antecedentes para el continuo desarrollo del sector². El último de ellos firmado en 2008 requiere que Brasil importe autopartes y vehículos desde Uruguay para que sus productos automotores puedan ingresar a nuestro país con arancel cero.

También se ha firmado en 2003 un Acuerdo de Libre Comercio con México³, en el marco del cual se permite la entrada de productos automotores uruguayos a ese país con arancel cero.

» **Uruguay cuenta con amplia experiencia en armado de vehículos y en fabricación de autopartes.**

Desde hace muchos años se han instalado en Uruguay, plantas de armado de vehículos y fabricantes de autopartes, tanto de capitales nacionales como extranjeros, existiendo actualmente más de 40 empresas, varias de las cuales poseen certificación internacional de

² ACE 2 con Brasil y ACE 57 con Argentina, y Protocolos adicionales.

³ ACE 55 y Protocolos adicionales.

calidad. Las exportaciones del sector han crecido en promedio anual 16% en los últimos 5 años y en 2013 alcanzaron los US\$ 531 millones.

» **Importante beneficio para empresas armadoras de vehículos.**

La importación de partes (Kits CKD⁴) para el armado de vehículos con destino al mercado interno, cuenta con aranceles reducidos (2%). Los Kits SKD⁵ pagan 18% de arancel a partir del Decreto 207/2012, pero si se trata de la producción en el país de un modelo nuevo, no producido anteriormente, existe una exoneración de 85% de la tasa arancelaria para el primer año, de 70% durante el segundo año y de 55% durante el tercer año y siguientes⁶.

» **El sector automotriz uruguayo está atrayendo importantes inversiones extranjeras.**

Affinia, ArcelorMittal, Bader, Faurecia, Fischer, Grupo Marfrig, Takata y Yazaki, son algunas de las empresas transnacionales que están abasteciendo el mercado regional y mundial desde plantas industriales ubicadas en Uruguay.



⁴⁴CKD: Completely Knocked Down, colección de piezas completamente desmontadas.

⁵SDK: Semi-Completely Knocked Down, colección de piezas con cierto desarme mínimo.

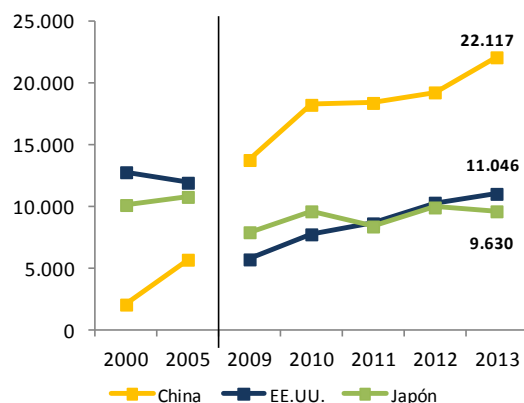
⁶ Decreto 126/012 de 20/04/2012.

2. Producción y exportaciones mundiales de vehículos

La producción mundial de vehículos⁷ pasó de 58 millones en 2000 a 87 millones en 2013.

China ya está produciendo más de 22 millones de vehículos anuales, mientras EE.UU. y Japón no han alcanzado aún los niveles de producción de comienzos de los años 2000. Japón e India han descendido levemente en 2013. Véase Gráficos 1 y 2.

Gráfico 1 - Producción anual de vehículos en China, EE.UU. y Japón. Miles de unidades.



Fuente: Uruguay XXI en base a OICA.

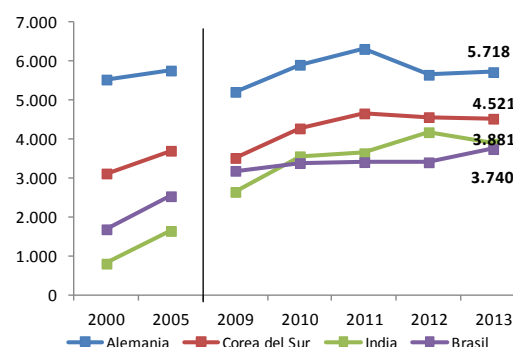
Cuadro 1 – Principales exportadores mundiales de vehículos (Datos en miles de millones)

Exportador/Año	2009	2010	2011	2012	2013
Alemania	120	149	182	172	178
Japón	73	106	104	116	107
EE.UU.	44	60	75	83	82
México	24	37	45	50	55*
Rep. de Corea	25	35	45	47	49
Canadá	26	38	42	49	47

(*): Año móvil cerrado a Sep-13. Fuente: Uruguay XXI en base a Trade Map.

⁷Fuente: Organización Internacional de Constructores de Automóviles (OICA), www.oica.net. Incluye autos, comerciales livianos, vehículos pesados (camiones) y ómnibus.

Gráfico 2 - Producción anual de vehículos en Alemania, Corea del Sur, India y Brasil - Miles de unidades.



Fuente: Uruguay XXI en base a OICA.

Alemania continúa siendo el principal exportador en 2013, vendiendo al resto del mundo casi un 66% más que Japón –que es el segundo exportador- y más que duplicando las exportaciones de EE.UU. A estos países les siguen, México, República de Corea y Canadá⁸.

China más duplicó sus exportaciones en los últimos cinco años, al pasar de US\$ 6 millones a US\$ 14 millones en 2013. Si bien los montos exportados continúan siendo relativamente pequeños, algunas de sus empresas han montando plantas en el exterior.

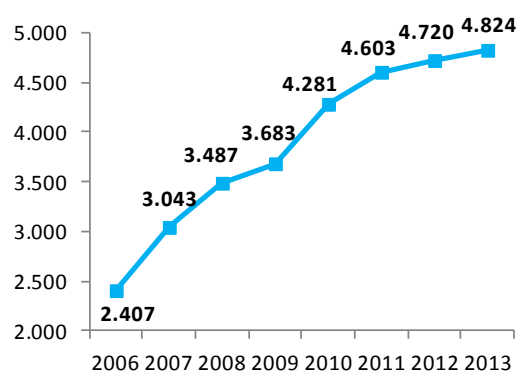
⁸ Fuente: Uruguay XXI en base a Trade Map. Los datos de México son para el año cerrado al tercer trimestre de 2013.

3. Sector automotor en el Mercosur

3.1. Mercosur: Ventas en el mercado interno

Las ventas anuales de vehículos 0 Km se han duplicado entre los años 2006 y 2013, en línea con el aumento del PIB de la región. Véase Gráfico 3.

Gráfico 3 - Ventas anuales de vehículos 0 Km en el mercado interno del Mercosur - Miles de unidades⁹



Brasil lidera la ventas de vehículos en la región.

Cuadro 2 - Ventas de vehículos 0 Km en el mercado interno del Mercosur- Part. %¹⁰

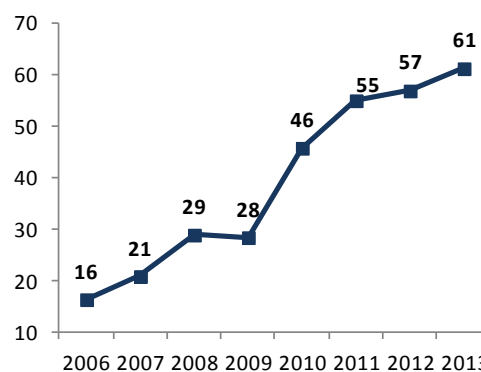
Año	Brasil	Arg.	Par.	Uru.
2009	86%	13%	0,4%	0,8%
2010	82%	16%	0,5%	1,1%
2011	79%	19%	0,7%	1,2%
2012	81%	18%	0,7%	1,2%
2013	78%	20%	0,6%	1,3%

⁹ Fuente: para Brasil: Anfavea; para Argentina: Adefa; para Paraguay: CIP; para Uruguay: Ascoma. Incluye automóviles, utilitarios livianos, camiones y ómnibus.

¹⁰ Fuente: para Brasil: Anfavea; para Argentina: Adefa; para Paraguay: CADAM; para Uruguay: Ascoma. Incluye automóviles, utilitarios livianos, camiones y ómnibus.

En Uruguay la tendencia de crecimiento ha sido similar. Véase Gráfico 4.

Gráfico 4 - Uruguay: venta de vehículos 0 Km en el mercado interno -Miles de unidades-



Fuente: Uruguay XXI en base a datos de Ascoma. Incluye automóviles, utilitarios livianos, camiones y ómnibus.

A partir de julio del 2014, todos los vehículos 0 km vendidos en Uruguay deberán contar obligatoriamente con frenos ABS, apoya cabeza en todas sus plazas, cinturones de seguridad y airbag frontales en plazas delanteras¹¹.

Participación de las marcas de automóviles y comerciales livianos 0 Km. en las ventas de los países del Mercosur:

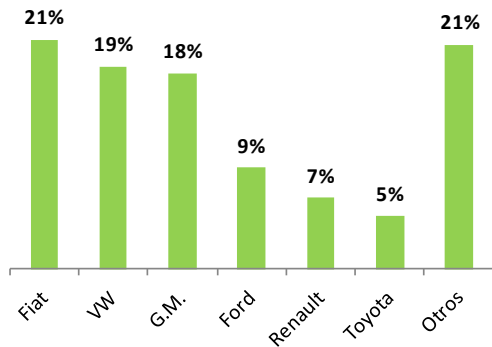
En 2013, predominaron las marcas tradicionales en las ventas de vehículos en todos los países del Mercosur, como se aprecia en los Gráficos 5 a 7. Sin embargo, para el caso uruguayo, las marcas chinas se han introducido considerablemente en el mercado, en el cual su participación ya superó el 20% de las ventas totales.

Las tres principales marcas vendidas en el Mercosur son desde hace algunos años, GM, VW y Fiat. En Uruguay ha sucedido un fenómeno similar, donde a continuación de estas tres marcas le siguieron Nissan y

¹¹ Por mas información véase: [Ley – 19.061.](#)

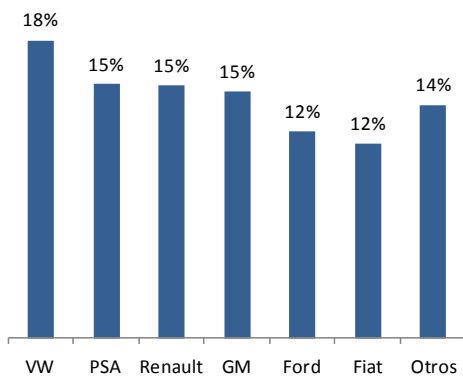
Chery, con el 7% y 6% de las ventas respectivamente. Véase Gráfico 7.

Gráfico 5 – Brasil: Ventas de automóviles y vehículos comerciales livianos según marca – (Part %- 2013)-



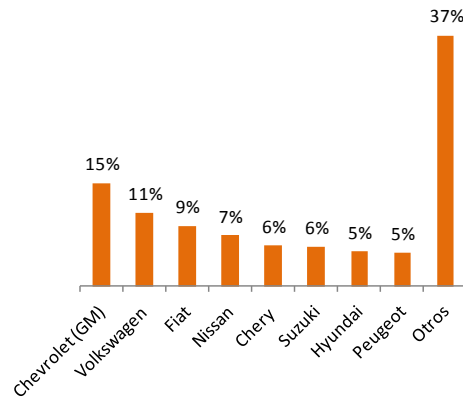
Fuente: Uruguay XXI en base a Anfavea.

Gráfico 6 - Argentina: Ventas de automóviles y vehículos comerciales livianos clasificados por marca (Part. %-2013)



Fuente: Uruguay XXI en base a ADEFA.

Gráfico 7 – Uruguay: Ventas de autos y vehículos comerciales livianos clasificadas por marca (Part. %-2013)

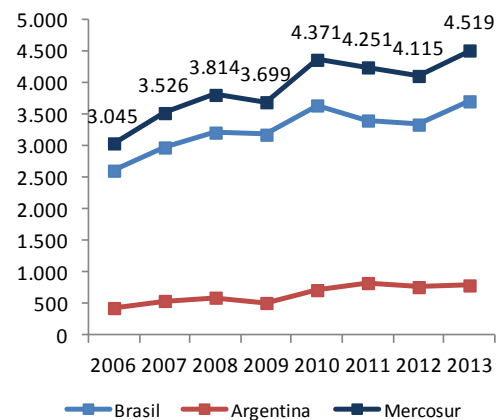


Fuente: Uruguay XXI en base a ASCOMA.

3.2. Producción de vehículos en el Mercosur

La producción anual de vehículos en el Mercosur ha superado desde hace cuatro años los 4 millones de unidades anuales. En particular, en 2013 se fabricaron 4,5 millones de automóviles, lo que significó un crecimiento de 9,8% respecto a 2012, debido principalmente a la mayor demanda de Brasil. Véase Gráfico 8 y Cuadro 3.

Gráfico 8 - Mercosur: producción anual de vehículos, miles de unidades



Fuente: para Brasil: Anfavea; para Argentina: Adefa; para Uruguay: CIAU. Incluye automóviles, utilitarios livianos, amiones y ómnibus.

Cuadro 3 - Mercosur: producción anual de vehículos. Miles de unidades

Año	Brasil	Arg.	Uru.	Total
2006	2.612	432	0,9	3.045
2007	2.980	545	0,7	3.526
2008	3.216	597	1,1	3.814
2009	3.183	513	2,5	3.699
2010	3.647	717	7,4	4.371
2011	3.408	829	13,9	4.251
2012	3.343	765	7,0	4.115
2013	3.712	791	15,9	4.519

Fuente: para Brasil: Anfavea; para Argentina: Adefa; para Uruguay: CIAU. Incluye automóviles, utilitarios livianos, camiones y ómnibus.

3.3. Producción de vehículos en Uruguay

El sector automotriz uruguayo ha experimentado un singular crecimiento en los últimos años, especialmente en 2010, cuando se consolidaron inversiones extranjeras tanto en el armado de vehículos como en la fabricación de autopartes.

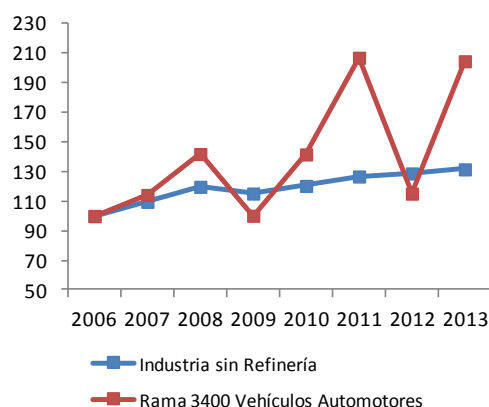
En 2013, más que se duplicó el armado de 2012, al alcanzarse las 15.946 unidades aproximadamente, lo que constituye un nuevo record histórico. La fabricación de vehículos creció 14,7% respecto a 2011, año que hasta el momento había sido el de mayor producción.

Cuadro 4 – Uruguay: Producción anual de vehículos. Unidades

NORDEX	Kia Bongo	4.171
	Dong Feng	203
	Renault Trucks	656
	Geely EC7	607
	Total Nordex	5.637
CHERY	Tiggo	4.672
	Face	537
	Total Chery	5.209
LIFAN	X60	4.500
	Foison	600
	Total Lifan	5.100

Fuente: Uruguay XXI en base a datos de la CIAU.

Las gráfica con datos del sector automotriz del Instituto Nacional de Estadística (INE) muestra que la producción física, medida a través del Índice de Volumen Físico ha crecido casi todos los años por encima de la media de la industria manufacturera, con la excepción de 2009 y 2012, producto de la crisis internacional en el primer caso y de problemas de acceso a los mercados regionales en el segundo.

Gráfico 9 - Producción de la industria automotriz (IVF) - Índice 100 = Año 2006

Fuente: Uruguay XXI en base a INE.

4. Exportaciones de autopartes y vehículos en Uruguay

Las exportaciones del sector automotor y autopartista uruguayo han crecido 16% promedio anual en los últimos cinco años, alcanzando los **US\$ 531 millones en 2013** y marcando así, un récord histórico para el país. Al comparar las ventas respecto a 2011 (que había sido el mejor año para el sector), las exportaciones tuvieron un crecimiento de 20%.

En particular, las colocaciones de **vehículos** alcanzaron los **US\$ 260 millones en 2013**, gracias a los 15.313 vehículos exportados. El 62% del valor exportado tuvo como destino Argentina, mientras que Brasil significó el 36%.

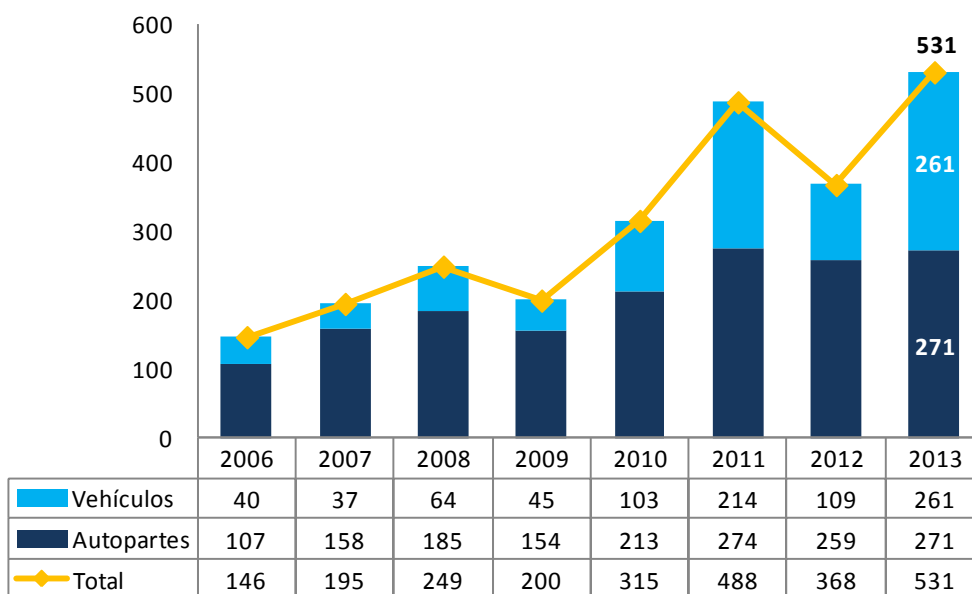
En 2011, récord anterior de número de vehículos vendidos al exterior, se habían

colocado 14.628 unidades, de esta forma las exportaciones en volumen crecieron 4,7% respecto a dicho año.

Respecto al 2012, las exportaciones de vehículos crecieron más de 180% en volumen. Como ya se mencionó anteriormente, las ventas en 2012 habían tenido una importante caída por problemas de acceso a los mercados regionales.

Por su parte, las exportaciones de **autopartes** presentaron un comportamiento menos volátil que las de vehículos, y alcanzaron los **US\$ 271 millones en 2013**, lo que significó un crecimiento de 4,5% respecto al año anterior. Al igual que en el caso de los vehículos, Argentina fue el principal destino de las colocaciones de autopartes al representar el 41% del total, Brasil representó el 37% y otros países el restante 23%.

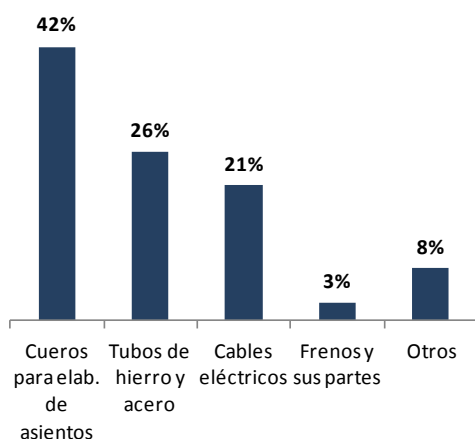
Gráfico 10 - Uruguay: exportaciones de vehículos y autopartes - Millones de US\$-



Fuente: Uruguay XXI en base a DNA.

Las principales autopartes exportadas en el año fueron: cueros para la elaboración de asientos, tubos de acero para carrocería, cables eléctricos (arneses) y cintas, pastillas y discos de freno. También ha comenzado a exportarse airbags. Casi todas las empresas exportadoras son de capitales extranjeros.

Gráfico 11 - Uruguay: exportaciones de autopartes en US\$ - Por clase (Part. %-2013)



Fuente: Uruguay XXI en base a DNA.

5. Marco jurídico y acuerdos regionales e internacionales de comercio

Uruguay tiene Acuerdos Comerciales y de Protección de Inversiones con diversos países, y un conjunto de normas jurídicas que promueven las inversiones y las exportaciones. Todo ello favorece con carácter general a la mayoría de los sectores económicos. Véase Anexo.

A su vez, el sector automotriz ha sido objeto de políticas industriales específicas desde hace larga data, en virtud de su importancia para la economía. En torno a una planta de armado pueden así desarrollarse diversas empresas que proveen dichas partes. La integración regional (Mercosur) en el ámbito productivo adquiere en este sector verdadera significancia.

Estas políticas industriales que favorecieron los acuerdos comerciales, se dieron a pesar de las políticas de apertura comercial en los 70's y 80's y con la iniciativa y participación del sector empresarial. Este ha sido todo un esfuerzo que se consolidó en el marco del Acuerdo Regional Mercosur y mas allá de los avances y retrocesos de éste, se logró atraer empresas de regiones muy lejanas para producir y vender en Uruguay, así como distribuir a nivel regional.

Dichas políticas se aplican precisamente en el ámbito del comercio exterior, y en combinación adecuada con las normas de promoción generales (como la Admisión Temporal y otras, véase Anexos). De esta forma constituyen un poderoso estímulo para el establecimiento de plantas de armado y fabricación de autopartes en Uruguay como se refirió antes.

Acuerdos comerciales en el Mercosur para el sector automotriz¹²

Los aranceles extrazona en el Mercosur para automóviles y vehículos livianos, son de 23% para Uruguay y 35% para Argentina y Brasil.

En Uruguay los camiones diesel pagan un arancel de 7%, los camiones a nafta 23%¹³, y los ómnibus diesel pagan 6%.

Las autopartes pagan un arancel de entre 14% y 18%, y la maquinaria vial y agrícola en general 2%¹⁴. Aunque como se mencionó anteriormente puede haber beneficios para las empresas armadoras (Véase punto 1, pág. 3).

Uruguay ha suscrito Acuerdos de complementación económica bilaterales con Argentina y Brasil, de los cuales surge lo siguiente (véase Cuadro 5):

1) Uruguay puede exportar productos automotores a Argentina y Brasil sin arancel y sin limitaciones cuantitativas, si cumple en cuanto a las Reglas de Origen con un Índice de Contenido Regional (ICR)¹⁵ mínimo de 60%¹⁶.

¹² Ver página de ALADI, <http://www.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/vpaíses/uruguay?OpenDocument&Start=1&Count=310&Collapse=14> AAP.CE N° 2, Protocolo 68 (con Brasil), Protocolo 69, Protocolo 70 (con Brasil) y AAP.CE N° 57 y Protocolo adicional (con Argentina).

¹³ Excepto los camiones frigoríficos, que tienen un arancel de 8%.

¹⁴ Datos a Marzo 2014.

¹⁵ Definición de Contenido Regional. En el Acuerdo con Argentina: $ICR = [1 - (\text{importaciones de autopartes desde fuera del MERCOSUR-CIF/precio de venta del producto "exfactory"})] * 100$. El contenido mínimo uruguayo debe ser de 20%.

En el Acuerdo con Brasil, Protocolo 70: $ICR = (1 - \text{importaciones CIF de autopartes desde fuera del MERCOSUR-/Precio}) * 100$. Donde "Precio" es el precio de venta en el mercado interno sin impuestos,

2) Si se trata de modelos nuevos de vehículos o de conjuntos o subconjuntos de autopartes, aprobados en el Programa de Integración Progresiva (PIP) para cada exportador, también rige el arancel cero sin limitaciones cuantitativas y se permite un contenido regional menor:

- 40% al inicio del primer año
- 50% al inicio del 2º año, y
- 60% al inicio del 3º año¹⁷

3) También se puede exportar con arancel cero y un contenido regional aún menor que en el caso anterior pero con las siguientes limitaciones cuantitativas:

- vehículos y comerciales livianos: hasta 20.000 unidades anuales hacia Argentina y 20.000 hacia Brasil;
- camiones y tracto-camiones: hasta 800 unidades anuales hacia Argentina y hasta 2.500 unidades anuales hacia Brasil;
- Utilitarios¹⁸: Hasta 2.500 unidades anuales hacia Brasil;
- vehículos blindados: hasta 500 unidades anuales hacia Argentina y hasta 1.600 unidades anuales hacia Brasil;

sin gastos de distribución, de transporte, de promoción de ventas, de comercialización y de servicios posteriores a la venta. El Protocolo 70º al ACE 2, Uruguay-Brasil establece que en caso de no existir un precio objetivo, no habiendo ventas en el mercado interno, el precio se determinará tomando el precio FOB de exportación resultante de la factura de exportación y sustrayéndole costos de embarque, transporte, estiba, costos de transmites de exportación e impuestos, sumándoles subvenciones admitidas por el acuerdo.

¹⁶ Protocolo 70º al ACE 2. Art 10. y ACE Nº 57 Art. 8

¹⁷ ACE Nº 2, Artículos 5 a) y 14.

¹⁸ Vehículos utilitarios con capacidad de carga útil mayor de 1.500 kg y peso bruto total (PBT) de hasta 3.500 kg. Artículo 5 Sexagésimo Octavo Protocolo Adicional – ACE Nº2.

- subconjuntos autopartistas: hasta US\$ 60 millones hacia Argentina y hasta US\$ 100 millones hacia Brasil.
- En el caso de Brasil, véase el punto 4).

Los requerimientos son:

a) Productos automotores (vehículos, conjuntos y subconjuntos de autopartes) y vehículos blindados, un índice de Contenido Regional mínimo de 50%¹⁹.

b) Para nuevos modelos de vehículos o de conjuntos o subconjuntos de autopartes, incluidos en el Programa de Integración Progresiva aprobado para cada exportador, el Índice de Contenido Regional mínimo es de:

- 30% para el primer año del proyecto,
- 35% para el segundo año,
- 40% para el tercero,
- 45% para el cuarto y
- 50% para el quinto año en adelante²⁰.

Es de señalar que en general **Uruguay exporta por debajo de estos máximos, existiendo por lo tanto un amplio margen para producir en el país y exportar a la región en el marco de los actuales acuerdos.**

4) En 2008 Uruguay y Brasil acordaron reducir el déficit comercial de Uruguay frente a Brasil en este sector mediante nuevos parámetros de intercambio,

¹⁹ ACE Nº 2, Artículos 5 b) y 11 y ACE Nº 57, Artículo 9.

²⁰ ACE Nº 2, Artículos 5 b) y 15 y ACE Nº 57, Artículo 12.

variables en proporción a las exportaciones uruguayas hacia Brasil verificadas en el año anterior (rige para vehículos livianos de pasajeros, autopartes que son conjuntos y subconjuntos, y vehículos utilitarios). Se espera que estos nuevos mecanismos negociados posibiliten la integración productiva en el sector a nivel bilateral con Brasil o a nivel regional.

Cuadro 5 - Uruguay: regímenes de origen de productos automotores para exportaciones hacia Argentina y Brasil.

	Modelo Existente	Modelos Nuevos	Vehículos Blindados
Sin limitaciones cuantitativas	60%	1er año: 40%	60%
		2do año: 50%	
		3er año: 60%	
Con limitaciones cuantitativas	50%	1er año: 30%	50%
		2do año: 35%	
		3er año: 40%	
		4to año: 45%	
		>= 5to año: 50%	

Para el caso de las autopartes (excepto los conjuntos y subconjuntos que se rigen por el ICR), Uruguay puede exportar hacia Argentina y Brasil sin limitaciones cuantitativas si las mismas cumplen con la Regla General de Origen del Mercosur.

Acuerdo comercial Mercosur - México

En 2002 se firmó con México un acuerdo específico para el sector automotor, que permite exportar hacia ese país autopartes y vehículos con arancel cero, con regímenes de origen muy favorables a Uruguay, especialmente si se trata de productos nuevos (50% en el caso general

y 30% para el primer año de un producto nuevo, Anexo II del ACE Nº 55)²¹.

Otros acuerdos comerciales

Uruguay cuenta con preferencias para exportar productos automotrices en la mayor parte de los acuerdos comerciales que tiene suscriptos. En particular, se puede ingresar con preferencias, en algunos casos totales y otras parciales, a los mercados de Chile, Bolivia, Ecuador, Perú, Colombia y Venezuela.

Beneficio para las empresas armadoras de vehículos²²

Las terminales automotrices pueden importar kits de vehículos con un arancel preferencial de 2% siempre que cumplan con un proceso de ensamblado completo en el país (a partir de Kit CKD, colección de piezas completamente desmontadas) y destinen la producción al mercado interno. Los Kits SKD (colecciones de piezas con cierto desarme mínimo) pagan 18% de arancel a partir del Decreto 25/06/2012, pero si se trata de la producción en el país de un modelo nuevo, no producido anteriormente, existe una exoneración de 85% de la tasa arancelaria para el primer año, de 70% durante el segundo año y de 55% durante el tercer año y siguientes²³.

Reintegro a las exportaciones

Existe un reintegro de 10% sobre el valor FOB de las exportaciones de vehículos y autopartes mediante certificados de crédito expedidos por el Gobierno, los cuales pueden ser utilizados tanto para el pago de impuestos aduaneros (pudiendo

²¹ ACE Nº 55 de 27/9/2002, Protocolo Adicional de 12/7/2004 y TLC entre México y Uruguay de 15/11/2003.

²² Decreto 340/996 de 28/8/1996.

²³ Decreto 126/012 de 20/04/2012.

disminuirse hasta 13 puntos de la TGA en la importación de automóviles) como para el pago de impuestos recaudados por la DGI o para el pago de obligaciones con el BPS, pudiendo cederse el derecho a terceros. Este reintegro no puede aplicarse conjuntamente con la “Devolución de tributos” aplicable a las exportaciones de bienes²⁴.

En total, la devolución de tributos a la industria automotriz alcanzó cifras cercanas a los US\$ 50 millones en 2013²⁵.

Modificación del IMESI a las ventas en el mercado interno de vehículos 0 Km eléctricos, híbridos y a nafta de menor cilindrada

El Decreto 246/012 del 2/08/2012 estableció las siguientes tasas del Impuesto Específico Interno (IMESI) para las ventas de vehículos 0 Km en el mercado interno, vigentes desde el 1/10/2012:

- Vehículos eléctricos 5,75%, vehículos híbridos 3,45%; híbridos de más de 2.500cc 34,50%
- Vehículos a nafta, 23% para los de hasta 1.000 cc, 28,75% para los de más de 1.000 y hasta 1.500 cc, 34,50% para los de más de 1.500 cc hasta 2.000 cc, 40,25% para más de 2.000 cc hasta 3.000 cc, y 46% para los de más de 3.000 cc.
- Vehículos de pasajeros diesel 115%
- Utilitarios nafta 11,5%, utilitarios diesel 80,50%.

²⁴ Véase Anexos, Incentivos del Gobierno a la exportación.

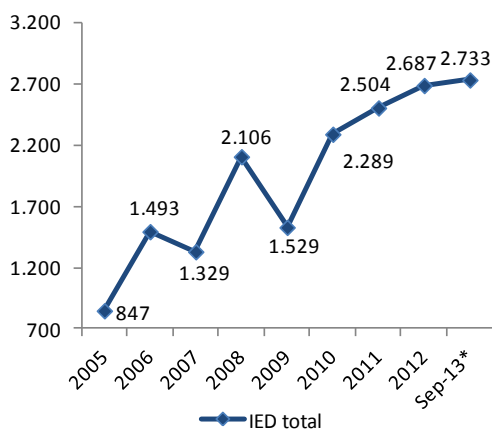
²⁵ Fuente: Incentivos productivos, competitividad y cambio estructural – Presentación del MEF –ACDE. 19 de noviembre del 2013.

6. Inversiones en el sector

La Inversión Extranjera Directa (IED) en Uruguay ha aumentado considerablemente en los últimos años. Esto se fundamentó en el favorable entorno para la inversión en el país, así como en el buen desempeño macroeconómico (véase Gráfico 15). De esta forma, los flujos de IED han crecido de manera casi ininterrumpida en la última década, y en 2013 la IED en términos del PIB permitió a Uruguay ubicarse como el segundo mayor receptor de inversiones en la región, después de Chile, con un 5,4%.

En cuanto al origen de la IED, el Mercosur ha sido el principal en los últimos años con una participación del 47% sobre el total para 2012. Luego le siguieron Europa (15%) y el Nafta (7%).

Gráfico 12 - Inversión Extranjera Directa en Uruguay - Millones de dólares



Nota (*): Año móvil cerrado a Sep-13.
 Fuente: Uruguay XXI en base a BCU.

En particular, para el sector automotor, anteriormente a la conformación del Mercosur, varias empresas internacionales de primera línea como General Motors, Ford, Fiat y otras, contaban con plantas de armado de vehículos en Uruguay.

Más recientemente, las empresas asiáticas han comenzado a producir vehículos en el país, ganando así en experiencia de internacionalización desde Uruguay. En torno a ellas y usufructuando las ventajas que ofrece Uruguay para exportar, se produce un flujo de inversión extranjera al subsector de autopartes, que había venido exportando productos como asientos de cuero para vehículos de alta gama, en base a excelente materia prima nacional, estructuras metálicas para asientos, arneses de cables eléctricos, pastillas y otros productos para frenos. Todos estos productos son destinados a las terminales autopartistas regionales y mundiales.

6.1. Plantas de armado

En los últimos años se han dado procesos dinámicos de inversión por parte de fabricantes asiáticos de vehículos. Algunos de ellos utilizan las antiguas plantas nacionales realizando acuerdos con sus propietarios o adquiriéndolas, mientras que otros construyen nuevas plantas de armado. En Uruguay se arman vehículos en dos plantas anteriormente existentes (Nordex y Chery Socma) y en una de construida en 2010 (Lifan).

En total, las plantas de armado de vehículos, generan empleo directo para 1.200 personas y una masa salarial que supera los US\$ 24 millones anuales²⁶.

Mientras que en 2013 se exportaron algo más de 15.000 vehículos, la Dirección Nacional de Industrias (DNI) del MIEM prevé que en 2015 las ventas alcanzarán las 30.000 unidades, por un valor estimado de US\$ 600 millones, cifra que más que

²⁶ Fuente: [Exportaciones sector automotriz - Dirección Nacional de Industrias - MIEM.](#)

duplicaría los US\$ 261 millones alcanzados en 2013.



Chery-Socma

La compañía de origen chino Chery, que cuenta con una capacidad de producción de 900.000 vehículos a nivel mundial, junto a Socma S.A. de Argentina, se instaló en Uruguay y comenzó a producir vehículos Chery en la planta de Oferol en 2008, hoy gestiona directamente la planta de armado. En 2013 se exportaron 5.694 unidades de los modelos Tiggo y Face. Del total, 3.064 vehículos se dirigieron hacia Argentina, mientras las restantes 2.630 unidades fueron al mercado brasileño²⁷.

Chongqing Lifan

La empresa china Chongqing Lifan, que cuenta con más 13.600 empleados y una capacidad de producción de 500 mil unidades y 600 mil motores, había realizado un acuerdo con la planta Effa Motors²⁸ para la licencia y representación a partir de 2010 dentro del Mercosur. El acuerdo incluía la producción y venta de los modelos Lifan 320 y 620, a partir de 2010.

A mediados de 2012 se llegó a un acuerdo para que la empresa china adquiriera el 100% de Effa y de esta forma, Lifan dejó de

ser solamente la proveedora de los kit automotores, para pasar a ser la ensambladora.

Luego de las trabas comerciales suscitadas en el mercado brasileño se retomaron las actividades durante 2013. En este año (2013) se exportaron hacia Brasil algo más de 4.500 vehículos por un valor de US\$ 63 millones²⁹. Los modelos exportados son el 320, el 620 y la camioneta X60.

La empresa planea aumentar la producción anual hasta alcanzar los 8.000 vehículos ensamblados. Ya desde el año pasado se comenzó la producción de un modelo utilitario –Foison- que se exportará hacia Argentina y Brasil. A partir de abril de 2014, se espera que comience la producción de motores en una planta de armado ubicada en el mismo sitio donde ensambla los vehículos en el departamento de San José³⁰.

Kia Motors-Nordex

La empresa coreana Kia Motors realizó un acuerdo con la planta de armado Nordex, ubicada en Colón (Montevideo), para producir camiones livianos Kia Bongo a partir de 2010. La capacidad de producción de la planta es de 12.000 vehículos por año y demandó una inversión inicial de US\$ 25 millones. Las exportaciones en 2013, superaron las 4.100 unidades por un valor equivalente a US\$ 67 millones. Prácticamente la totalidad de la producción tuvo como destino el mercado brasileño.

Las ventas a dicho destino tuvieron un gran crecimiento -superior a 260% en el año- ya que se realizaron los ajustes necesarios para cumplir con los requerimientos del

²⁷ Fuente: Uruguay XXI en base a datos de DNA.

²⁸ La planta de Lifan está ubicada sobre la Ruta 1, en el Departamento de San José, donde posee 15 hectáreas y 30.000 m² de área techada.

²⁹ Fuente: Uruguay XXI en base a datos de DNA.

³⁰ Fuente: [Declaraciones del Gerente Comercial de Lifan – Pablo Revetria al diario El País 10/01/14.](#)

mercado brasileño (exigencia de motores Euro V).



Fuente: www.kia.com.uy

Dongfeng Motor-Nordex

Dongfeng Motor (DFM), fabricante chino con ventas superiores al millón de unidades anuales³¹, comenzó en 2005 a producir en la planta Nordex camiones medianos Aeolus para el mercado interno y en 2010 comenzó a exportar a Argentina.

Renault Trucks-Nordex

Renault Trucks propiedad de Volvo, produce en la planta Nordex (Santa Rosa Automotores) camiones pesados como el Premium 440 DXi, para el mercado interno y para exportación hacia Argentina. En 2013, se exportaron 644 camiones por un valor superior a los US\$ 50 millones³².



Geely-Nordex³³

La empresa china Geely con capacidad de producción anual de 500.000 unidades realizó un acuerdo con Nordex para producir en su planta (que se amplía en 12.000 m²). Sobre finales de 2013 comenzó la producción del Emgrand EC7, alcanzándose las 607 unidades, que serán exportadas paulatinamente hacia Brasil. La nueva planta tendrá una capacidad de fabricación de 20.000 unidades anualmente. Sobre el segundo semestre de 2014 se prevé comenzar a vender a Brasil también el modelo LC.



Automóvil modelo Emgrand. Fuente: www.geely.com.uy

³¹ Fuente: <http://www.dfmc.com.cn/>

³² Fuente: Uruguay XXI en base a DNA.

³³ Fuente: Uruguay XXI en base a DNA y diario El País – 14/02/2014 (Prensa).

6.2. Autopartes

En el sub sector autopartista conviven empresas nacionales que abastecen principalmente el mercado interno de reposición, así como también empresas extranjeras, focalizadas en la exportación.

Algunas de estas últimas tienen muchos años en el país (Bader), otras han realizado inversiones recientemente, tanto en nuevas plantas industriales (Fischer, Takata, Yazaki), como en la adquisición de plantas existentes (ArcelorMittal, Affinia, Marfrig).

Bader

Bader de Alemania es una industria que provee tapizados finos de cuero para automóviles. Actualmente emplea 6.800 personas en siete plantas en todo el mundo, de las cuales dos se encuentran en América, en México y Uruguay. La fábrica en Uruguay, ubicada en el departamento de San José, comenzó a procesar cueros para tapizados de vehículos en 1999, expandiéndose en 2001, 2002 y 2007. En 2013, sus exportaciones sumaron US\$ 32 millones, principalmente con destino Alemania (56%), Hungría (16%), República Checa (11%) y Argentina (8%).

Affinia - Fanacif Uruguay

Affinia Group Inc. es una empresa con sede en EE.UU. que cuenta con una importante oferta de piezas de repuesto para automóviles y vehículos de servicio pesado. Cuenta con operaciones de fabricación y distribución en 9 países y ventas en más de 70 países.

En Uruguay, Affinia cuenta con la planta Fanacif, ubicada en Montevideo, emplea a 165 personas, y fabrica principalmente pastillas, cintas, discos y campanas de freno, vendiendo en el mercado interno y exportando hacia Argentina (60%), Brasil (23%), y también hacia Chile, España y Paraguay.

Cinter - ArcelorMittal

ArcelorMittal es una empresa que ofrece un amplio rango de productos de acero, cuenta con presencia industrial en más de 22 países y cotiza en las bolsas de Nueva York, Amsterdam, París y otros países europeos. Una de sus áreas provee insumos a las terminales automotrices.

En Uruguay, ArcelorMittal Montevideo adquirió la empresa Cinter S.A., ya existente. Produce tubos de acero inoxidable, acero aluminizado y acero al carbono laminado en frío y caliente.

Es la mayor empresa exportadora autopartista de Uruguay, cuenta con el 75% del mercado de tubos de escape en Argentina y el 80% en Brasil. Sus exportaciones superaron los US\$ 65 millones en 2013. La empresa genera 233 empleos en forma directa y espera superar los US\$ 70 millones en exportaciones para 2015³⁴.

³⁴ Fuente: Uruguay XXI en base a datos de DNA y DNI- MIEM.

Fischer

Fischer Group de Alemania estableció en 2009 en Uruguay su cuarta sucursal en América, después de Canadá, EE.UU. y México. La empresa, que cuenta con 1.500 empleados en 8 países, se especializa en tubos de acero para los sistemas de escape de la industria automotriz. Desde Uruguay, en una fábrica ubicada en Montevideo, se abastece a plantas de las marcas Peugeot, Volkswagen, Chevrolet, Fiat, Renault, Honda y Citroën ubicadas en el Mercosur. En 2013, las exportaciones de la empresa sumaron US\$ 5 millones con destino Brasil (57%) y Argentina (43%).

Marfrig-Zenda

Marfrig Group es una empresa brasileña de alimentos especializada en el sector cárnico, con presencia en 16 países y que cuenta con 46.000 empleados. En Uruguay, después de adquirir varios frigoríficos, en 2009 adquiere Zenda, empresa uruguaya procesadora de cueros para el tapizado de automóviles, aviones y muebles. Zenda ya poseía además plantas industriales en Alemania, Argentina, México, Sudáfrica y oficinas comerciales en Chile, China y EE.UU.

Los tapizados se utilizan como equipo original en vehículos de alta gama de las marcas Audi, BMW, Peugeot, Toyota y otros.

La empresa tuvo exportaciones por US\$ 114 millones en 2013, de las cuales US\$ 41 millones fueron cueros para la elaboración de asientos de vehículos. En total, genera 1.178 empleos en forma directa. Los principales destinos de las exportaciones

de los cueros para asientos en 2013 fueron Alemania (63%) y Brasil (16%)³⁵.

Takata

Takata es una empresa japonesa que cuenta con 56 plantas en 20 países y emplea a más de 36.000 trabajadores. Takata es proveedor mundial de productos de calidad para la seguridad automotriz; entre sus productos se incluye la producción de airbags, cinturones de seguridad, volantes de dirección y sistemas de retención infantil.

En 2010 realizó la compra de un terreno sobre la Ruta 1 para construir en Uruguay, departamento de San José, la primera y más moderna planta de producción de airbags de Latinoamérica. La inversión inicial fue de US\$ 12 millones y la inauguración oficial se realizó en mayo de 2012 ante la presencia del Presidente de la República y el actual Presidente de la compañía Shigehisa Takada.

La planta de Takata Uruguay fue proyectada para abastecer al mercado brasileño de módulos de aire, producto de la aprobación de la Ley en dicho país que obliga a todos los fabricantes automotrices a incluir bolsas de aire de conductor y pasajeros en todos los automóviles. En 2013 se exportaron a Brasil 1,7 millones de bolsas que significaron más de US\$ 14 millones. La planta emplea a 297 personas y se espera que las exportaciones de bolsas alcancen los 2,4 millones de unidades en 2014. Asimismo la empresa proyecta realizar inversiones por US\$ 15 millones en los próximos dos años³⁶.

³⁵ Fuente: Uruguay XXI en base a datos de DNA y DNI – MIEM.

³⁶ Fuente: Uruguay XXI en base a datos de DNA y DNI – MIEM.

Yazaki

La empresa japonesa Yazaki emplea cerca de 220.000 trabajadores en más de 40 países alrededor del mundo; produce principalmente autopartes (conjuntos o arneses de cables eléctricos), cables en general y otros artículos. En Uruguay Yazaki se instaló en Colonia en 2006, a partir de la cesión de un predio estatal próximo al Puerto, empleando 400 personas aproximadamente.

En 2010, Yazaki inauguró su segunda fábrica en Uruguay en el Parque Tecnológico Canario, Las Piedras (Canelones), con apoyos de la Intendencia, del Ministerio de Trabajo y Obras Públicas (MTO), del Ministerio de Industria, Energía y Minería (MIEM) y la Corporación Nacional de Desarrollo (CND), produciendo también arneses de cables eléctricos y elementos electrónicos para la industria automotriz.

Las operaciones de Colonia y de Las Piedras generan 1.800 puestos de trabajos directos e indirectos, al atender clientes como Toyota, Renault, Honda, Volkswagen y Peugeot³⁷. En 2013, casi la totalidad de sus exportaciones tuvieron como destino Argentina, por un monto cercano a los US\$ 56 millones.

Lucca Design – Ajax

Lucca Design pertenece al grupo uruguayo Ajax, empresa con más de 60 años de trayectoria. La empresa familiar de origen italiano, ha representado a lo largo de su historia a General Motors, Fiat y actualmente Toyota y Suzuki. Inició actividades en 2004 y en 2005 comenzó a

exportar hacia Argentina cueros para la elaboración de asientos de vehículos.

En 2011 Lucca Design incorporó el tapizado de cuero para la SUV Fortuner con Side Air-bag, utilizando tecnología de punta, pues debe abrir su costura en caso de choque para permitir la salida del air bag. Las exportaciones al mercado argentino alcanzaron los US\$ 13 millones en 2013.



Fuente: Lucca Design vía mail.

Faurecia

Faurecia es una empresa francesa, líder mundial en 4 líneas de negocios: asientos de automóviles, productos para el control de emisiones de automóviles (silenciadores, colectores, convertidores catalíticos, etc.) sistemas para el interior de vehículos (paneles de instrumentos, consolas, etc.) y partes exteriores de automóviles. Cuenta con plantas de producción en 34 países y 94.000 empleados.

En Uruguay, Faurecia Automotive del Uruguay S.A. inició sus actividades en 2010, instalado una planta industrial en San José, para la confección de tapizados de asientos de automóviles. En 2013 la empresa exportó por US\$ 30 millones, lo que significó un crecimiento de 51% respecto al año anterior. Los destinos de sus ventas en dicho año fueron Brasil (57%) y Argentina (43%).

³⁷ Fuente: Información brindada por la empresa – Julio 2013.

Aluminios del Uruguay

La empresa fundada en 1957, se dedica a la fabricación de perfiles de aluminios, utilizados en la construcción, así como en diversas industrias. También trabaja la laminación e impresión de foil de aluminio y films plásticos para la fabricación de envases flexibles.

La producción anual de la empresa supera las 5.000 toneladas en una superficie construida de 20.000 m². En 2013 la empresa exportó perfiles de aleación de aluminio para el sector automotriz por casi US\$ 4 millones con destino Brasil (87%) y Argentina (12%)³⁸.

³⁸ Fuente: Uruguay XXI en base a DNA.

6. Principales instituciones y eventos vinculados al sector

Instituciones

Ministerio de Industria, Energía y Minería (MIEM)

www.miem.gub.uy

Dirección Nacional de Industrias (DNI)

www.dni.gub.uy

Consejo sectorial automotriz

www.gp.gub.uy/es/node/188/10

Cámara de Industrias del Uruguay (CIU)

www.ciu.com.uy

Cámara de Autopartes en la CIU

www.autopartes.org.uy

compaut@ciu.com.uy

Cámara de Industriales Automotrices del Uruguay (CIAU) en la CIU

Asociación de Concesionarios de Marcas de Automotores (ASCOMA)

www.ascoma.com.uy

Eventos

Expoactiva Nacional

www.expoactiva.com.uy

Automechanika Buenos Aires

12 al 15 de noviembre de 2014.

www.automechanika.com.ar

Automechanika Ciudad de México

16 al 18 de julio de 2014.

www.paace-automechanika-mexico-us.messefrankfurt.com

Automechanika Frankfurt

16 al 20 de setiembre de 2014.

www.automechanika.messefrankfurt.com

Automechanika Shanghai

9 al 12 de diciembre de 2014.

www.automechanika-shanghai.com

Automecpeados San Pablo

1 al 5 de abril de 2014.

www.automecpeados.com.br

7. Anexos

Normas de Promoción de inversiones nacionales y extranjeras

El inversor extranjero goza de los mismos beneficios que el inversor nacional y no requiere autorización previa para instalarse en el país.

La ley 16.906 de 7/1/98 declara de interés nacional la promoción y protección de inversiones nacionales y extranjeras. Los Decretos 455/007 y 02/012 actualizaron la reglamentación de dicha ley. En virtud de la misma y para los proyectos de inversión en cualquier sector de actividad que se presenten y sean promovidos por el Poder Ejecutivo, se permite computar como parte del pago del Impuesto a las Rentas (IRAE) entre el 20% y el 100% del monto invertido, según tipificación del proyecto. La tasa básica del IRAE es de 25%.

También se exonera del Impuesto al Patrimonio los bienes muebles del activo fijo y obras civiles y se recupera el IVA de las compras de materiales y servicios para estas últimas.

Así mismo dicha ley exonera de tasas o tributos la importación de bienes muebles del activo fijo, declarados no competitivos de la industria nacional, que en el caso de Uruguay al tener escasa producción de maquinaria esta exoneración se torna muy relevante.

Acuerdos comerciales

Uruguay integra la Organización Mundial de Comercio (OMC) desde su creación en 1995, y forma parte de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI, 1980). Son miembros de la ALADI la República Argentina, el Estado Plurinacional de Bolivia, la República Federativa del Brasil, la República de Chile, la República de Colombia, la República del Ecuador, los Estados Unidos Mexicanos, la República del Paraguay, la República del Perú, la República Oriental del Uruguay, República de Cuba, República de Panamá y la República Bolivariana de Venezuela.



En el marco de esta última, ha conformado desde 1991 junto con Argentina, Brasil y Paraguay el Mercado Común del Sur (MERCOSUR), el cual pasó a constituirse en Unión Aduanera a partir de 1995, con libre circulación de mercaderías, eliminación de derechos aduaneros y restricciones no arancelarias entre las partes, y un Arancel Externo Común frente a terceros países. Desde el 12 de Agosto de 2012 Venezuela es socio pleno del MERCOSUR.



Acuerdos comerciales con acceso en bienes

Uruguay ha suscrito, como parte del Mercosur o por sí mismo, una serie de acuerdos comerciales que le permiten acceder a otros mercados más allá del Mercosur con preferencia arancelaria.

El MERCOSUR ha suscrito acuerdos comerciales con varios países de América Latina: Chile (1996), Bolivia (1996),

Colombia, Ecuador y Venezuela (2004), Perú (2005) y Cuba (2006). Con México (2002) se firmó un acuerdo que abarca exclusivamente el sector automotriz. Fuera de la región, el Mercosur ha firmado acuerdos con Israel (2007), India (2004), SACU (2008), Egipto (2010) y Palestina (2011). Los acuerdos con SACU, Egipto y Palestina aún no han entrado en vigencia.

Con excepción de los acuerdos con Cuba, India y SACU que incluyen preferencias para un número limitado de productos, los restantes acuerdos suscritos por el Mercosur tienden a formar Zonas de Libre Comercio, con cronogramas de desgravaciones arancelarias que se completan para lo sustancial del comercio en fechas variables según el país. Los acuerdos con Chile y Bolivia ya han alcanzado el 100% de desgravación arancelaria para todo el universo de bienes. En los restantes acuerdos vigentes, la desgravación total se alcanza para lo sustancial del comercio antes de 2019.

El Mercosur también es parte del Sistema Global de Preferencias Comerciales entre países en desarrollo (SGPC), vigente en Uruguay desde 2005. La última Ronda (2010), aun no vigente, implica preferencias de 20% al 70% de las líneas arancelarias con Cuba, Egipto, India, Indonesia, Malasia, Marruecos y República de Corea.

Uruguay suscribió además con México un Acuerdo de Libre Comercio bilateral



(2003), que permite la libre circulación de bienes y servicios entre ambos países (arancel cero) desde junio de 2004, con ciertas excepciones cuyo tratamiento se encuentra expresamente previsto.

Acuerdos de protección de inversiones

Uruguay ha firmado acuerdos de garantía, protección y promoción de inversiones con 30 países, incluyendo entre otros a España, Estados Unidos, Finlandia, Francia y Reino Unido.

Incentivos del gobierno a la exportación

1. Devolución del IVA pagado en las compras de insumos³⁹

La recuperación del IVA pagado en las compras se realiza, en general, al descontarlo del IVA facturado en las ventas, abonando al Estado sólo la diferencia. Como en el caso de las exportaciones no se factura dicho impuesto, se autoriza el reintegro del IVA incluido en las compras de insumos, directamente a solicitud de la empresa. La Dirección General Impositiva (DGI) extiende certificados de crédito que se pueden utilizar en el pago de otros impuestos.

2. Devolución de otros tributos⁴⁰

El Estado devuelve otros tributos internos que forman parte del costo de un producto exportado mediante un porcentaje ficto sobre su valor FOB determinado por el Poder Ejecutivo.

3. Admisión Temporal⁴¹

La importación de insumos y partes, envases y matrices que serán incorporados en la producción de bienes exportados está

³⁹ Véase Texto Ordenado 1996, Título 10 (IVA), Artículo 9.

⁴⁰ Decreto 230/007 de 29/6/2007 con nuevas tasas según Decreto 389/2009 de 20/8/2009 y modificativos.

⁴¹ La Ley 18.184 del 27/10/2007 reglamentada por el Decreto 505/2009 de 3/11/2009.

exonerada tanto de impuestos aduaneros como del Impuesto al Valor Agregado. Sólo se exige realizar la exportación en un plazo no mayor a 18 meses.

4. Financiación de exportaciones⁴²

El Banco Central del Uruguay (BCU) cuenta con un régimen de prefinanciación de exportaciones. En caso de obtenerse pre o post financiación bancaria para exportar, el 30% (o el 10% en ciertos casos) de la misma puede depositarse en el BCU, el cual abonará intereses sobre el total financiado en vez de hacerlo solamente sobre lo depositado.

5. Zonas Francas⁴³

Existen en el país doce Zonas Francas o exclaves aduaneros para realizar actividades de fabricación o prestación de servicios hacia terceros países en los que no se abonan tributos aduaneros a la entrada y salida de bienes y servicios. También rige una amplia exoneración de impuestos nacionales, como el Impuesto a la Renta -IRAE- y otros, con la única excepción de tributos a la seguridad social para el personal nacional.

El único requisito que debe cumplirse es el de contratar un mínimo de 75% de ciudadanos uruguayos dentro del personal total, aunque este porcentaje puede ser reducido previa autorización del Poder Ejecutivo.

⁴² Véase la ruta www.bcu.gub.uy/ Política Monetaria/Mercados/Normativa

⁴³ Ley Nº 15.921 del 17 de diciembre de 1987. Ley 15.921 (Artículo 2º), Decreto Nº 71/001 (Artículo 3º) y Decreto Nº 84/006 (Artículo 1º).

6. Puerto libre, aeropuerto libre y depósitos portuarios⁴⁴

Montevideo y otros puertos del país, así como el Aeropuerto Internacional de Carrasco, operan bajo un régimen de circulación libre de las mercaderías, estando éstas exentas de los tributos y recargos aplicables a la importación para actividades de depósito, reenvasado, remarcado, clasificado, agrupado y desagrupado, consolidado y desconsolidado, manipuleo y fraccionamiento que no impliquen fabricación.

⁴⁴ Ley de Puertos N° 16.246 del 8 de abril de 1992 y por su decreto reglamentario N° 412/992 y Ley N° 17.555 del 18 de setiembre de 2002 para Aeropuertos.

Uruguay en síntesis (2013)⁴⁵

Nombre oficial	República Oriental del Uruguay
Localización geográfica	América del Sur, limítrofe con Argentina y Brasil
Capital	Montevideo
Superficie	176.215 km ² . 95% del territorio es suelo productivo apto para la explotación agropecuaria
Población (2013*)	3,39 millones
Crecimiento de la población (2013)	0,40% (anual)
PIB per cápita (2013*)	US\$ 16.390
Moneda	Peso uruguayo (\$)
Índice de alfabetismo	98%
Esperanza de vida al nacimiento	76 años
Forma de gobierno	República democrática con sistema presidencial
División política	19 departamentos
Zona horaria	GMT - 03:00
Idioma oficial	Español

Principales indicadores económicos 2008-2013

Indicadores	2008	2009	2010	2011	2012	2013*
PBI (Var. % Anual)	7,2%	2,2%	8,9%	6,5%	3,9%	4,0%
PBI (Millones U\$S)	30.367	30.229	38.847	46.435	49.920	55.602
Población (Millones personas)	3,33	3,34	3,36	3,37	3,38	3,39
PBI per Cápita (U\$S)	9.108	9.037	11.573	13.779	14.767	16.390
Tasa de Desempleo - Promedio Anual (% PEA)	8,0%	7,7%	7,2%	6,3%	6,5%	6,6%
Tipo de cambio (Pesos por U\$S, Promedio Anual)	20,9	22,6	20,1	19,3	20,3	20,5
Tipo de cambio (Variación Promedio Anual)	-10,7%	7,7%	-11,1%	-3,7%	5,2%	0,8%
Precios al Consumidor (Var. % acumulada anual)	9,2%	5,9%	6,9%	8,6%	7,5%	8,5%
Exportaciones de bienes y servicios (Millones U\$S)	9.252	8.354	11.155	13.362	13.720	13.931
Importaciones de bienes y servicios (Millones U\$S)	10.333	7.979	9.860	12.745	14.541	15.309
Superávit / Déficit comercial (Millones US\$)	-1.081	375	1.295	617	-821	-1.377
Superávit / Déficit comercial (% del PBI)	-3,6%	1,2%	3,3%	1,3%	-1,6%	-2,5%
Resultado Fiscal Global (% del PBI)	-1,6%	-1,7%	-1,1%	-0,9%	-2,8%	-2,3%
Formación bruta de capital (% del PBI)	23,2%	19,7%	18,5%	19,4%	21,2%	22,0%
Deuda Bruta (% del PBI)	58,3%	76,0%	61,5%	58,2%	62,4%	58,5%
Inversión Extranjera Directa (Millones U\$S)	2.106	1.529	2.289	2.504	2.687	3.000
Inversión Extranjera Directa (% del PBI)	6,9%	5,1%	5,8%	5,4%	5,4%	5,4%

*Datos estimados

⁴⁵ Fuentes: Los datos referidos al PIB fueron tomados del FMI, los datos de comercio exterior, IED, tipo de cambio, reservas Internacionales y deuda externa provienen del BCU; las tasas de crecimiento de la población, alfabetismo, desempleo e inflación provienen del Instituto Nacional de Estadísticas.