



Gabinete Productivo

Medidas para la Cadena automotriz

Medida 1. Desarrollo de sinergias entre el capital y el trabajo

Fundamentación

El esquema productivo de la industria automotriz, así como la escala productiva de Uruguay, requiere integrar las empresas nacionales a las cadenas productivas regionales.

Por otro lado, los clientes del sector demandan que se cumplan los plazos establecidos de los pedidos (*just in time*) para el funcionamiento adecuado de las líneas de montaje. Para cumplir con estos dos requisitos es necesario lograr un relacionamiento entre el capital y el trabajo que prevenga el surgimiento de conflictos laborales y que conlleve a una mayor eficiencia en la producción.

Como los trabajadores y los empresarios forman parte del proceso productivo, es necesario que la determinación o mejora de la organización de trabajo se realice de forma conjunta y consensuada. Es así que se generó un ámbito de intercambio entre estos dos agentes, denominado Mesa Automotriz, con la participación del Estado como intermediario y moderador.

Grado de avance: en curso de implementación (corto plazo) con importantes avances.

En la Mesa Automotriz se acordó formalizar los procedimientos a seguir frente a situaciones discordantes entre los empresarios y trabajadores, así como la información a intercambiar entre dichos actores con el fin de alcanzar el objetivo citado previamente. De esta forma, se llegó a redactar desde las partes documentos donde se formulan propuestas para definir ambos procedimientos. En este momento, dichas propuestas están siendo evaluadas por cada una de las partes para discutir vías de consenso sobre el documento definitivo.

Medida 2. Alineación en la asignación del subsidio automotor con las directivas de política industrial de la cadena

Fundamentación

A principios de la década del noventa se procesó una significativa apertura comercial para el sector automotor y simultáneamente se instauró un sistema de subsidio a las exportaciones del sector. Con ello se persiguió el fin de que el sector pasase a desarrollar su actividad sobre la base de la inserción en el esquema productivo regional. Este subsidio consiste en el reintegro del 10 % del valor de las exportaciones de vehículos y autopartes, mediante certificados de crédito expedidos por el gobierno, los cuales pueden ser utilizados para el pago de impuestos tanto por la misma empresa como por otras que importen vehículos.

Se busca modificar el régimen del subsidio, adaptándolo a los objetivos de política industrial definidos: incremento del valor agregado y del valor agregado tecnológico, aumentar el empleo de mano de obra con mayor calificación, etcétera.

Grado de avance: en curso de implementación (corto plazo).

Luego de un proceso de consultas con los actores involucrados, se encuentra en las etapas finales la redacción de la normativa que sustituiría a la derivada del decreto 316/992

Medida 3: Establecimiento de marcos jurídicos que permitan articular formas de obtener crédito bancario utilizando los créditos fiscales del subsidio automotor

Fundamentación

Frente al hecho de que los créditos fiscales resultantes del subsidio automotor, cuando no pueden aplicarse a las obligaciones tributarias del exportador, se trazan en un mercado secundario a valores que pueden llegar al 70 % de su valor nominal y, por otra parte, que el acceso al financiamiento se ha visto restringido por la crisis financiera internacional, se instrumentó una aplicación de los créditos fiscales que mejore su rendimiento.

Grado de avance: implementada.

A través de la resolución n.º 1.313/009 del 3 de agosto de 2009, la DGI, con la conformidad del Ministerio de Economía y Finanzas, resolvió que los certificados de créditos no endosables, originados en el régimen del decreto n.º 316/992, puedan canjearse por certificados de crédito endosables (tipo B) a favor del Banco de la República Oriental del Uruguay. La medida se mantuvo vigente por un plazo de 45 días, durante el cual se canjearon certificados por un monto de USD 8,5 millones, acorde con el que se había estimado.

Medida 4: Aumento de la protección arancelaria para los vehículos utilitarios medianos y livianos

Fundamentación

Se estimó que la industria está en condición de abastecer el mercado doméstico con este tipo de productos. Por otra parte se consideró que la elevación de la protección arancelaria no generaría un desvío de comercio apreciable a favor de los países de la región dada la oferta regional de los bienes involucrados.

Grado de avance: en curso de implementación (muy corto plazo).

El proyecto de decreto se encuentra en trámite de refrendo.

Medida 5: Extender las condiciones preferenciales de la prefinanciación de exportaciones de la cadena automotriz

Fundamentación

La coyuntura de recesión internacional, que comenzó a fines del año 2008 y se prolongó durante el 2009, impactó desfavorablemente a la cadena automotriz. Esto justificó la aplicación del régimen especial de prefinanciación de exportaciones al sector automotor por un lapso limitado.

La prefinanciación consiste en que el exportador obtiene crédito en cualquier banco comercial de plaza sobre el valor de su promitente exportación. Depositando luego una fracción del monto del crédito en el Banco Central (BCU), este paga al depositante una tasa de interés variable por la totalidad del monto del crédito.

Grado de avance: implementada.

La circular 2022 del BCU, con fecha del 23 de abril de 2009 extendió el régimen preferencial a las exportaciones del sector automotor beneficiadas por el decreto 316/992 para los financiamientos constituidos desde el 27 de abril de 2009 hasta el 31 de diciembre de 2009, a las siguientes tasas:

Plazo en días	Débito en cuenta corriente	Tasa anual
180	30%	5,00 + 30% Libor
270	30%	3,75 + 30% Libor
360	30%	2,50 + 30% Libor
180	10%	3,50 + 10% Libor
270	10%	2,45 + 10% Libor
360	10%	1,50 + 10% Libor

Fuente: Comunicación n.º 2009/063 - BCU

Luego, bajo la circular 2042 del 23 de noviembre de 2009 se resolvió prorrogar el plazo del financiamiento a las exportaciones de los mismos productos hasta el 30 de junio de 2010.

Medida 6: Subvenciones a la implantación y mantenimiento de sistemas de aseguramiento de calidad

Fundamentación

Esta medida tiene el fin de mejorar la competitividad de las empresas nacionales a través de la certificación de productos y procesos relacionados con la oferta exportable del país. Por otro lado, las empresas transnacionales del rubro exigen altos niveles de calidad a

sus proveedores y a los representantes de sus marcas a nivel nacional. Es por ello necesario mantener la producción bajo control, implementando procesos de mejora continua y ofreciendo confiabilidad en los estándares de producción, a través de apoyos a los procesos de certificación de calidad.

Grado de avance: implementada.

En el año 2008, la Dirección Nacional de Industrias (DNI) del Ministerio de Industria, Energía y Minería (MIEM) firmó un convenio con la Cámara de Industrias del Uruguay (CIU) que permite que los socios de la cámara, entre ellos la Cámara de Fabricantes de Autopartes, accedan a fondos destinados a apoyar los procesos de certificación de calidad.

Esta colaboración se materializa a través de subsidios que pueden llegar a cubrir entre el 50 % y el 80 % del costo total del proyecto, y son rubros financiados el asesoramiento técnico para la implantación de la norma elegida, así como los costos de certificación en que se incurra con el ente certificador que la empresa seleccione.

Durante el año 2008, la DNI recibió un total de ocho solicitudes de apoyo por parte de la Cámara de Fabricantes de Componentes Automotores, y el pedido se enfocó en proyectos para la certificación en las normas ISO 9001 y TS 16949. Estos proyectos para la certificación implicaban una inversión total de \$ 2.015.000, de los cuales la DNI-MIEM otorgó subsidios por \$ 1.423.000, lo que representa un 70,6 % de subsidio.

El éxito obtenido en esta medida ha llevado a que la firma del convenio se renovara para el año 2009.

Medida 7: Coordinación de reuniones con las instituciones de capacitación del sector automotor

Fundamentación

En el sector empresarial se manifestó el interés de adaptar los programas de formación técnica a las necesidades que presenta el proceso productivo. Por otro lado, se planteó la necesidad de una mayor capacitación de los trabajadores de la industria. Como respuesta de estas inquietudes, en el ámbito de la Mesa Automotriz se ha resuelto instrumentar en el corto plazo cursos de capacitación como alternativa a la poca actividad productiva resultante de la crisis internacional y establecer lazos más directos entre las empresas y las instituciones educativas.

Grado de avance: en curso de implementación (muy corto plazo).

En la Mesa Automotriz se acordó la realización de cursos de soldadura MIG-MAG y soldadura TIG para aquellos trabajadores que se encontraban en seguro de desempleo. Para ello se realizó un convenio con el Consejo de Educación Técnico Profesional - Universidad del Trabajo del Uruguay, más específicamente con la División de Asesoría y Desarrollo Empresarial (DADE), para que esta dicte los cursos. En principio se coordinó la formación de dos grupos de 15 personas cada uno para cursos de una duración de 85 horas.

Medida 8: Eliminación de la discriminación negativa del régimen impositivo hacia determinados vehículos de producción nacional

Fundamentación

Los vehículos de transporte colectivo de personas —destinados a la prestación de servicios regulares (líneas), de carácter departamental, nacional o internacional— de producción nacional enfrentan una discriminación negativa en la imposición del Impuesto al Valor Agregado respecto a los mismos vehículos importados, dado que estos últimos están exonerados de IVA.¹

En lo que refiere a los vehículos de transporte internacional de carga (camiones, tractocamiones, semirremolques y acoplados), se constata un trato diferencial entre los productos nacionales y los importados que perjudica la adquisición de los primeros. Mientras que las importaciones son exoneradas directamente del IVA, a la adquisición en plaza se le otorga un crédito por el mismo tributo. Esta diferencia de procedimientos favorece a la importación, tanto por los costos financieros como por los requisitos burocráticos que implica la adquisición en plaza.

Grado de avance: en curso de implementación (mediano plazo).

La medida referente a los vehículos de transporte colectivo de personas no se va instrumentar dado que la inequidad manifestada sería contrapuesta con la promulgación del decreto 250/009 que declara promovida la fabricación de estos vehículos a partir de la importación de kits para armado de chasis y carrocerías en el país.

Respecto al trato en la adquisición de transporte de carga, se están coordinando acciones con la Dirección General Impositiva y el Ministerio de Economía y Finanzas para que el crédito por el IVA sea otorgado al vendedor de los vehículos y no al comprador. De esta forma, para el transportista, la decisión de adquirir material de transporte nacional o importado no dependerá del tratamiento impositivo y sus respectivos procedimientos administrativos.

1 Artículo 19, numeral 3.º literal c - Texto Ordenado 1996 (DGI).