

SECTOR **AUTOMOTRIZ** EN URUGUAY



Uruguay XXI
PROMOCIÓN DE INVERSIONES,
EXPORTACIONES E IMAGEN PAÍS

NOVIEMBRE 2025

ÍNDICE DE CONTENIDOS

1. Resumen Ejecutivo	2
2. El sector automotriz en el Mercosur	3
2.1. Producción y comercialización	3
2.2. Comercialización intramercosur	4
3. Caracterización del sector automotriz en Uruguay	6
3.1. Producción y comercialización interna	6
3.2. Empleo	8
4. Exportaciones	9
4.1. Exportaciones de vehículos	10
4.2. Exportaciones de autopartes	11
5. Inversiones en el sector	14
5.1. Plantas de armado	14
Nordex14	
5.2. Autopartes	15
5.2.1. Autopartistas extranjeras	15
5.2.2. Autopartistas nacionales	17
6. Movilidad eléctrica	18
7. Marco normativo y acuerdos comerciales	21
7.1. Reintegro a las exportaciones	22
7.2. Beneficio para las empresas armadoras de vehículos	22
7.3. Acuerdos comerciales en el Mercosur	22
7.3.1. Argentina - Uruguay (ACE N°57)	23
7.3.2. Brasil - Uruguay (ACE N°2)	24
7.4. Mercosur - México (ACE N° 55)	25
7.5. Mercosur - Chile (ACE N° 35)	25
7.6. Acuerdo Mercosur - Unión Europea	26
7.7. Acuerdo Mercosur - EFTA	26
7.8. Otros acuerdos comerciales	26

1. RESUMEN EJECUTIVO

- » El sector automotriz mostró gran dinamismo durante el período 2021-2024.
- » En Uruguay, alcanzó su nivel más alto de producción vehicular en 2024, con más de 22.298 unidades, mientras que la comercialización interna de automóviles y utilitarios livianos registró el máximo histórico en 2024, con casi 65.909 unidades vendidas.
- » Casi la totalidad de la producción de vehículos en Uruguay se exporta. En 2024, se exportaron más de 22.200 unidades por un total de US\$ 502 millones. Los principales destinos fueron Brasil, Argentina y Chile.
- » En 2024 se observó un valor de exportaciones del sector autopartista que llegó a US\$ 177 millones. Prácticamente la totalidad tuvo como destino la región.
- » En Uruguay hay un marco normativo que promueve las inversiones en el sector a través de incentivos fiscales.
- » Las inversiones del sector automotriz realizadas en los últimos años destacan la importancia estratégica de la localización geográfica del país como centro de producción y distribución para la región, facilitando operaciones logísticas y promoviendo un ambiente de negocios más favorable.
- » Desde 2021 se registra un incremento sostenido en las importaciones y ventas de vehículos eléctricos.

2. EL SECTOR AUTOMOTRIZ EN EL MERCOSUR

2.1. PRODUCCIÓN Y COMERCIALIZACIÓN

El sector automotriz registró un desarrollo significativo en los últimos años, pese a los altibajos derivados de factores coyunturales y de las crisis regionales e internacionales.

Dentro del Mercosur, las diferencias en escala, capacidades productivas y estructura industrial de cada país inciden directamente en la configuración de la matriz automotriz regional. Brasil se consolidó como el principal productor del bloque y ocupó el noveno puesto a nivel mundial, con una producción anual cercana a 2,5 millones de unidades. Argentina se posicionó en segundo lugar, con una producción de aproximadamente 500 mil unidades.

Cuadro N°1

Principales países productores de vehículos (miles de unidades)

# Posición	País	2022	2023	2024
1	China	27.021	30.161	31.282
2	Estados Unidos	10.053	10.612	10.562
3	Japón	7.836	8.997	8.235
4	India	5.457	5.852	6.015
5	Corea del Sur	3.757	4.244	4.127
6	Alemania ¹	3.480	4.109	4.069
7	México	3.509	4.002	4.203
8	España	2.219	2.451	2.377
9	Brasil	2.370	2.325	2.550
10	Tailandia	1.884	1.842	1.469

Fuente: Uruguay XXI con base en la **Organización Internacional de Constructores de Automóviles (OICA)**.

En conjunto, los países del Mercosur registraron en 2024 exportaciones por alrededor de US\$ 11.000 millones y un total de 475.000 vehículos exportados, lo que reafirmó la relevancia del bloque en el comercio automotriz regional e internacional.

¹Incluye únicamente automóviles y vehículos comerciales livianos.

Ese mismo año, Brasil se ubicó en el puesto 27 entre los principales exportadores de vehículos del mundo, Argentina en el puesto 31 y Uruguay en el puesto 106, reflejando la diversidad de escalas y grados de especialización productiva dentro del bloque.²

2.2. COMERCIALIZACIÓN INTRAMERCOSUR

La comercialización de automotores en el Mercosur mantiene una tendencia de crecimiento desde 2020, aunque sin recuperar los niveles previos a la pandemia. En 2024 se vendieron 2,7 millones de unidades en el bloque, por debajo de los 3,2 millones alcanzados antes de 2020 y con una contracción de 3,6 % respecto del año anterior.

Cuadro N°2

Ventas de vehículos 0 Km en el mercado interno del Mercosur (número de unidades)

País	2023	2024	Var.%
Argentina	406.94	411.406	1%
Brasil	2.308.689	2.630.000	14%
Paraguay	31.967	34.705	9%
Uruguay	60.487	65.909	9%

Fuente: Uruguay XXI con base en la Asociación del Comercio Automotor del Uruguay (ACAU), la Asociación de Fábricas de Automotores de Argentina (ADEFA), la Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores de Brasil (ANFAVEA) y la Cámara de Distribuidores de Automotores y Maquinarias de Paraguay (CADAM).

En Uruguay, Chevrolet lideró las ventas en 2024 con algo más de 10.000 unidades, seguida por Fiat, que registró un fuerte aumento y superó las 8.000 unidades. Volkswagen, Renault y BYD completaron el grupo de las cinco marcas más vendidas, destacándose el crecimiento sostenido de esta última.

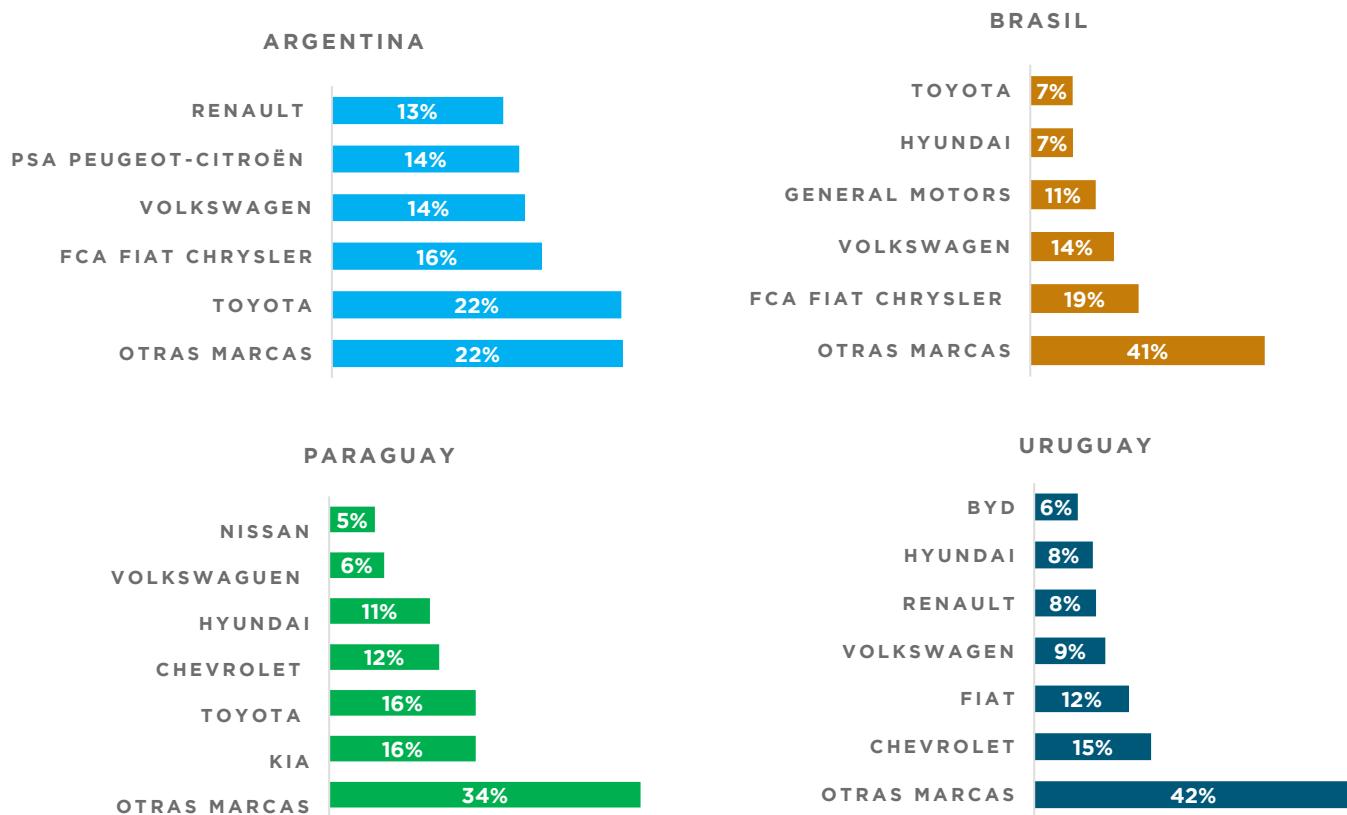
La participación de vehículos de origen chino aumentó de 9% en 2023 a 17% en 2024, reflejando una preferencia creciente por estas marcas en el mercado local.

²Fuente: TradeMap (NCM 8703)

Particularmente BYD consolidó su expansión en el segmento eléctrico, con más de 3.400 unidades vendidas entre enero y julio de 2025, duplicando las cifras del mismo período del año anterior y confirmando el avance de la movilidad eléctrica en Uruguay³.

Gráfico N°1

Principales marcas vendidas por países - (Part. % 2024)⁴



Fuente: ACAU (Uruguay); ADEFA (Argentina); ANFAVEA (Brasil) y CADAM (Paraguay).

³Fuente: ACAU

⁴Se consideran automóviles, comerciales livianos, camiones y ómnibus, excepto para Argentina que solo dispone de datos de automóviles y comerciales livianos.

3. CARACTERIZACIÓN DEL SECTOR AUTOMOTRIZ EN URUGUAY

3.1. PRODUCCIÓN Y COMERCIALIZACIÓN INTERNA

El sector automotor uruguayo tiene una estructura productiva pequeña pero integrada a las cadenas regionales del Mercosur, principalmente a través del ensamblaje y la producción de componentes. La presencia de Nordex, como actor industrial relevante, permite mantener una base productiva con vínculos tecnológicos y comerciales con fabricantes internacionales en un esquema flexible de ensamblaje por contrato.

Si bien Uruguay tiene una capacidad instalada reducida, la incorporación de nuevas marcas en el país han contribuido a preservar el *know-how* técnico y la mano de obra especializada del sector. Esta estructura de producción, tecnológicamente diversificada, constituye una plataforma potencial para el desarrollo de proyectos orientados a la movilidad eléctrica y la reconversión industrial.

El dinamismo observado en el mercado interno durante 2024 y comienzos de 2025 — impulsado por la estabilidad macroeconómica, el aumento del ingreso real y las facilidades crediticias— favoreció la demanda de vehículos nuevos, en especial de modelos eléctricos e híbridos.

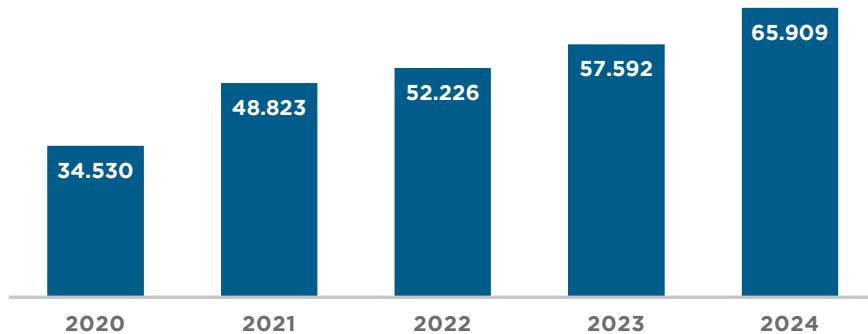
Uruguay se posiciona como un laboratorio regional en electromovilidad, combinando incentivos fiscales, infraestructura de carga en expansión y una política energética de matriz renovable. Este contexto fortalece el atractivo del país como plataforma de prueba y desarrollo para marcas que buscan posicionarse en el mercado regional de vehículos eléctricos.

Las ventas de automóviles y utilitarios livianos alcanzaron en 2024 su nivel más alto de los últimos cinco años, con 65.900 unidades comercializadas. Ese mismo año, los vehículos eléctricos lograron su mayor participación histórica, favorecidos por la ampliación de la oferta, los incentivos fiscales y el crecimiento de la red de carga eléctrica, consolidando una tendencia hacia la movilidad sostenible.

En el primer trimestre de 2025, las ventas totalizaron 16.090 unidades, frente a las 13.900 del mismo período del año anterior, lo que confirma la continuidad del dinamismo del mercado y anticipa un posible récord anual de comercialización.

Gráfico N°2

Ventas de automóviles y comerciales livianos Okm en Uruguay (unidades)



Fuente: Uruguay XXI con base en ACAU.

La producción nacional en relación con el sector autopartista recibió el impacto de la coyuntura regional. Las inundaciones en Rio Grande do Sul produjeron la detención de las actividades de ensamblado de vehículos, lo que afectó la producción de algunas autopartistas en Uruguay como el caso de la producción de airbags⁵. Asimismo, la competencia de los socios regionales y el impulso de políticas que los países implementaron para estimular el sector, generaron un contexto desafiante⁶.

En 2024 Brasil puso en marcha el programa MOVER 2030, una estrategia de reindustrialización del sector automotriz orientada a estimular inversiones, fortalecer la producción local de autopartes, promover vehículos más limpios y fomentar el desarrollo tecnológico.

El plan incluye incentivos fiscales y financieros para las empresas que inviertan en innovación y eficiencia energética. Estos estímulos, junto con el amplio tamaño del mercado interno brasileño, refuerzan su capacidad para atraer plantas y multinacionales que buscan escala productiva y presencia regional.

⁵Fuente: <https://www.busqueda.com.uy/economia/fabricantes-autopartes-reclaman-estimulos-atraer-proyectos-y-empresas-al-sector-n5387687>

⁶Fuente: <https://www.transportecarretero.com.uy/noticias/ediciones-especiales/el-rol-de-la-politica-en-la-industria-automotriz-por-sebastian-giraldez.html>

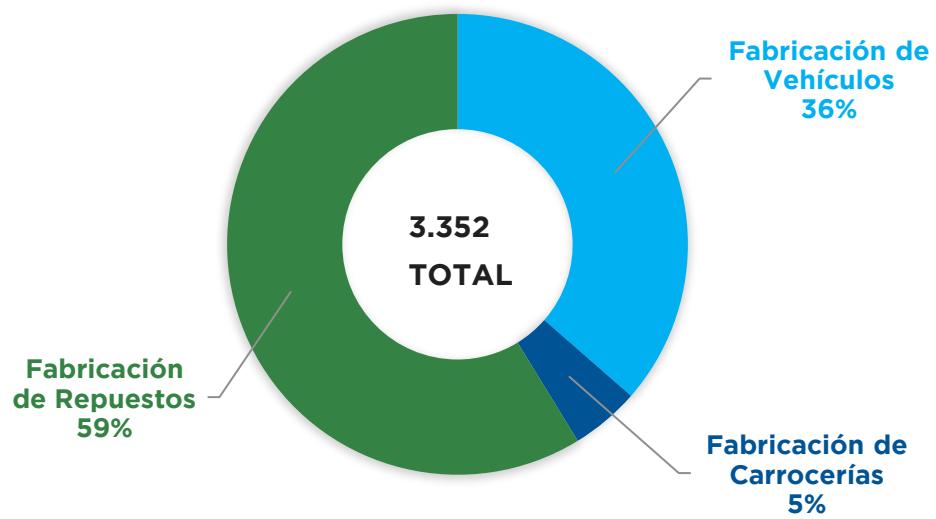
Para Uruguay, la política industrial brasileña abre oportunidades de integración en las cadenas regionales de valor, tanto en la producción de autopartes como en nichos vinculados a la movilidad eléctrica, el software automotriz, las baterías y el ensamblaje de componentes.

El país cuenta con ventajas competitivas estructurales —como estabilidad macroeconómica, matriz energética renovable y una red de acuerdos comerciales que amplía el acceso a mercados—, que pueden ser aprovechadas para atraer inversiones complementarias en segmentos donde Uruguay pueda generar valor y diferenciación regional.

3.2. EMPLEO

El sector automotriz y autopartista empleó aproximadamente a 3.400 personas, de acuerdo con datos de agosto de 2024, y el 60% correspondió a trabajadores dedicados a fabricar autopartes. Con respecto a la distribución por sexo, el personal femenino representó el 41% del personal total empleado.

Gráfico N°3
Porcentaje de empleo en el sector automotriz 2024



Fuente: Uruguay XXI con base en Banco de Previsión Social (BPS) - agosto 2024. El empleo del sector mostró una evolución favorable en los últimos años hasta 2023, acompañando el aumento de la producción. Además, se estima que, por cada puesto directo generado, el sector crea tres

empleos indirectos, lo que amplifica su impacto en la cadena productiva y en los servicios asociados.

En el último año se verificó una caída significativa del empleo: mientras en 2023 el total de ocupados ascendía a 3.948 personas, en 2024 la cifra descendió a 3.352, evidenciando una reversión de la tendencia previa.

4. EXPORTACIONES

El modelo exportador del sector automotor uruguayo se basa en un esquema de ensamblaje y reexportación de vehículos producidos bajo contratos con marcas internacionales, complementado por la venta de autopartes y componentes hacia la región y el mundo. Esta estructura refleja la integración funcional de Uruguay dentro de las cadenas de valor automotrices del Mercosur, donde el país cumple un rol de plataforma de producción flexible para determinados modelos y un proveedor especializado de piezas y subconjuntos industriales.

En este esquema, las exportaciones de vehículos terminados constituyen el eje principal del desempeño sectorial, mientras que las autopartes representan una fracción relevante, asociada tanto a la provisión de componentes metálicos y eléctricos como a la manufactura de partes de carrocería y sistemas electrónicos.

Durante 2024, las exportaciones automotrices alcanzaron los US\$ 502 millones, lo que implicó un crecimiento del 36% respecto a 2023. De ese total, los vehículos representaron el 74%, en tanto las autopartes concentraron el 26% restante. Este aumento consolidó una tendencia de expansión sostenida y reafirmó la capacidad del sector para aprovechar la demanda regional, especialmente desde Brasil y Argentina, principales destinos de exportación.

4.1. EXPORTACIONES DE VEHÍCULOS

En 2024 se exportaron un total de 23.298 unidades. Brasil y Argentina concentraron el 98% de las ventas, países con los cuales Uruguay tiene acuerdos de complementación económica que favorecen al sector. Particularmente Brasil fue el principal destino de estas colocaciones con un total de 20.390 unidades vendidas. Destacaron las marcas Fiat, Ford, Peugeot, Kia y Citroën. Asimismo, en 2024 se destacaron las exportaciones a Brasil del modelo Fiat Titano, cuyo ensamblaje se realiza en la fábrica Nordex S.A.

Cuadro N°5

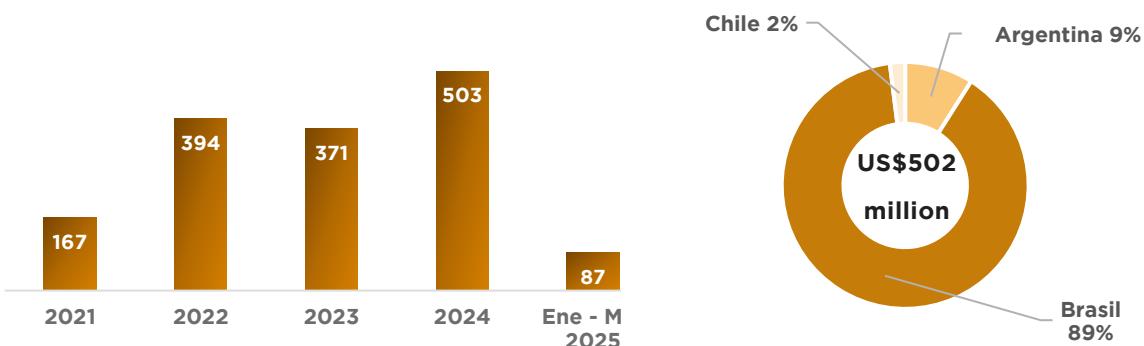
Exportaciones de vehículos por empresa -2024

Empresa	Millones U\$S	Part.%
Nordex S.A	230	46%
Ford Uruguay S.A	126	25%
Euro Automotriz S.A	99	20%
KMU Corporation S.A.	47	9%

Fuente: Uruguay XXI con base en la Dirección Nacional de Aduanas (DNA).

Gráfico N°6

Exportaciones de vehículos y principales destinos⁷ (Millones US\$)

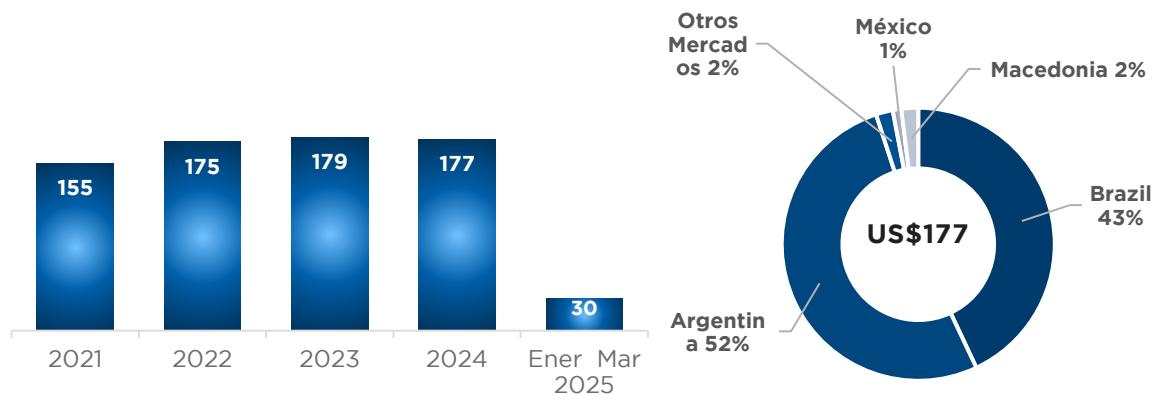


Fuente: Uruguay XXI con base en DNA.

⁸Datos hasta marzo de 2025

4.2. EXPORTACIONES DE AUTOPARTES

Si bien las exportaciones de autopartes en 2024 se mantuvieron en niveles elevados, con US\$ 177 millones, registraron una disminución respecto al año anterior y aún no alcanzaron los valores prepandemia. Argentina fue el principal destino de las exportaciones, que totalizaron US\$ 91 millones, mientras que Brasil ocupó el segundo lugar con adquisiciones por US\$ 75 millones. De esta forma, al igual que las exportaciones de vehículos, casi la totalidad se concentraron dentro del Mercosur.

Gráfico N°7
Exportaciones de autopartes y principales destinos⁸ (Millones U\$S)


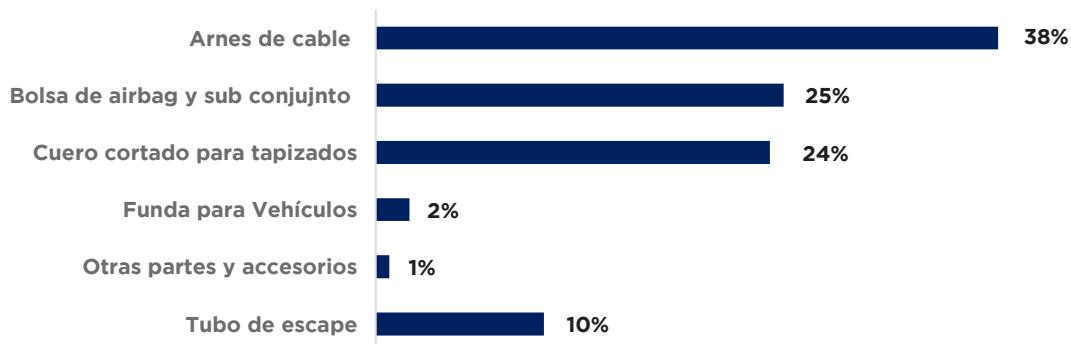
Fuente: Uruguay XXI con base en DNA.

El producto con mayor participación en las exportaciones de 2024 fue conjuntos y subconjuntos de arneses de cable, con exportaciones cercanas a US\$ 67 millones, destinado en su totalidad al mercado argentino. Lo siguieron los *airbags* y cueros cortados para tapizados, cuyos valores de exportación alcanzaron US\$ 41 millones y US\$ 30 millones respectivamente. Casi la totalidad de los *airbags* se destinaron a Brasil. Respecto de los artículos para tapizados, también fue Brasil el principal comprador con una participación de 28%, seguido por Macedonia (20%) y México (6%).

⁸Datos hasta marzo de 2025

Gráfico N°8

Exportaciones de autopartes por tipo de producto (Part.% 2024)



Fuente: Uruguay XXI con base en DNA.

Entre las empresas que tuvieron mayor participación en las exportaciones de 2024 se destacaron:

- 1- [Joyson Safety Systems Uruguay S.A.](#) Enfocada en la fabricación de *airbags* y sus componentes, se ubicó en el segundo puesto. Sus ventas al exterior sumaron US\$ 40 millones, lo que representó una disminución de US\$ 3 millones en comparación al 2023.
- 2- [Bader International](#). Ocupó el tercer escalón del podio, con exportaciones por US\$ 32 millones en manufacturas de cuero destinadas a tapizados de asientos. Con un crecimiento de US\$ 8 millones, fue la empresa con mayor incremento entre las principales del sector.
- 3- [Fischer Stainless Steel Tubing Uruguay](#). Dedicada a la producción de tubos de escape, cerró el ranking en la cuarta posición. Sus envíos totalizaron US\$ 18 millones, cifra que representó una baja de US\$ 2 millones frente al año previo.

En los tres primeros meses de 2025 las exportaciones de autopartes totalizaron US\$ 31 millones, lo que equivalió a una reducción de US\$ 6 millones en comparación con el mismo período de 2024. Esto se debió en parte a una disminución de la demanda, resultante de las dificultades económicas en Argentina y las inundaciones en Río Grande en Brasil.

5. INVERSIONES EN EL SECTOR

La Inversión Extranjera Directa (IED) en Uruguay aumentó considerablemente en los últimos años. Esto se fundamentó en el favorable entorno para la inversión que ofrece el país, así como en el buen desempeño macroeconómico. En particular, ya desde antes de 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.

Actualmente, en torno a ellas, y aprovechando las ventajas que ofrece Uruguay para exportar, se produce un flujo de inversión extranjera al subsector de autopartes, que ya contaba con experiencia en la exportación de productos como asientos de cuero para vehículos de alta gama, 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.

5.1. PLANTAS DE ARMADO

En los últimos años se dieron procesos dinámicos de inversión por parte de fabricantes asiáticos de vehículos. Estas empresas utilizaron las antiguas plantas nacionales realizando acuerdos con sus propietarios o adquiriéndolas, por ejemplo, Nordex, mientras que otros instalaron nuevas plantas, como el caso de Lifan, que ya no tiene operaciones en Uruguay.

NORDEX

Es una de las principales terminales y plantas productoras de automóviles de Uruguay. Se encuentra localizada en los accesos a Montevideo y emplea actualmente a más de 900 personas, lo que representa un incremento con respecto al año 2023. Al cierre de 2024, superó las 21.600 unidades, lo que consolidó su crecimiento y lo posicionó ese mismo año como el mayor exportador de vehículos.⁹

Las principales marcas ensambladas fueron Ford, Kia, Peugeot y Citroën, entre otras. Los principales destinos de estos vehículos fueron Brasil, Argentina, Chile y el mercado interno.

Adicionalmente, en 2023 se realizaron las primeras exportaciones del modelo Fiat Titano, con 71 unidades colocadas al mercado brasileño. En 2023 el grupo de empresas multinacional del

⁹ Fuente : Nordex: Mayor Exportador de Vehículos 2024 | Nordex

sector automotriz Stellantis NV, con sede en Países Bajos, adquirió el 50% de Nordex por un valor de € 142 millones.¹⁰

5.2. AUTOPARTES

En el subsector 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, como Bader, y otras han realizado inversiones en nuevas plantas industriales como Fischer y Takata. Esta última adquirida por Joyson.

5.2.1. AUTOPARTISTAS EXTRANJERAS

Bader

Bader es una empresa alemana fundada en 1872 que elabora tapizados finos de cuero para automóviles. Emplea 12.500 personas en 11 plantas en todo el mundo, de las cuales tres se encuentran en Latinoamérica, dos en México y una en 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. Actualmente, Bader emplea aproximadamente a 500 personas en su planta en Uruguay. La empresa produce los cueros terminados a partir de *wetblue* y *wetwhite*. En 2024 sus exportaciones alcanzaron los US\$ 34 millones, lo que representó un incremento de 10 millones en comparación con 2023. Los principales destinos en el 2024 fueron Argentina (41%), Brasil (32%) y Macedonia (13%).

Fischer

En 2009, Fischer Group de Alemania estableció en Uruguay su cuarta sucursal en América, después de Canadá, Estados Unidos y México. La empresa cuenta actualmente con 4.700 empleados en nueve países y se especializa en tubos de acero para los sistemas de escape de la industria automotriz.

Desde Uruguay abastece a plantas de las marcas Peugeot, Volkswagen, Chevrolet, Fiat, Renault, Honda y Citroën ubicadas en el Mercosur, reduciendo sus costos de transporte y

¹⁰Fuente: <https://www.stellantis.com/content/dam/stellantis-corporate/investors/financial-reports/Stellantis-NV-20231231-Annual-Report-and-Form-20-F.pdf>

mejorando su posición competitiva. En 2024 las exportaciones de la empresa alcanzaron los US\$ 18 millones, lo que representa una disminución de US\$ 2 millones en comparación con el año pasado. Los principales destinos de exportación desde Uruguay fueron Brasil (59%), Argentina (39%) y Colombia (2%).

Maxion Montich

Maxion Montich es una empresa de componentes automotrices de tipo *joint venture*, cuyo capital es 50% de la empresa Maxion (Argentina) y 50% de Maxion Structural Components (Brasil). Cuenta con cuatro plantas en Sudamérica, dos en Argentina, una en Brasil y otra en Uruguay. La empresa trabaja desde hace 50 años con manufacturas de acero destinadas especialmente a vehículos. La planta en Uruguay elabora chasis y componentes, y se encuentra en el kilómetro 24.200 de la ruta 101 en Canelones. Posee una superficie construida de 1.200 m² en la que trabajan 30 personas.

Joyson Safety Systems

Joyson Safety Systems es un líder mundial en seguridad de la movilidad que proporciona componentes, sistemas y tecnologías críticas para la seguridad a los mercados automotriz y no automotriz. Joyson Safety Systems tiene su sede en Auburn Hills, Michigan, Estados Unidos, con una red global de unos 43.000 empleados en 25 países. Es una subsidiaria de Ningbo Joyson Electronic Corp. (SHA: 600699. "Joyson Electronics").

En 2017 compró Takata, ubicada en el departamento de San José, con 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. La planta de Joyson Safety Systems en Uruguay abastece al mercado brasileño de módulos de aire, producto de la aprobación de la ley en ese país que obliga a todos los fabricantes automotrices a incluir bolsas de aire de conductor y pasajeros en todos los automóviles. Las exportaciones al mercado brasileño alcanzaron los US\$ 40 millones, lo que representó el 98% del total de las exportaciones en 2024.

Zenda Leather - JBS

Establecida en 1890 bajo el nombre de Curtiembre Branáa. Zenda es una emblemática productora de cuero de alta calidad en Uruguay. Desde 2013, Zenda pertenece al grupo brasiler JBS, que es una de las principales empresas mundiales de procesamiento de cuero. Con 21 unidades de fabricación y cinco centros de distribución en cuatro continentes, ofrece

soluciones basadas en innovación, logística eficiente y una plataforma global. JBS Couros produce cueros en las etapas de *wetblue*, *crust* y acabado para los mercados automotriz, mueble, calzado y marroquinería. Los tapizados producidos por Zenda JBS en Uruguay se utilizan como equipo original en vehículos de alta gama de las marcas Audi, BMW, Peugeot, Toyota y otros. En 2024 la empresa exportó un total de casi US\$ 8 millones, incrementando sus exportaciones en US\$ 3 millones con respecto a 2023.

5.2.2. AUTOPARTISTAS NACIONALES

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.

Somil S.A.

Somil S.A. es una empresa de capital 100% uruguayo dedicada a la fabricación de butacas de autos y se encuentra localizada próximo a la fábrica de Nordex. La empresa ha sido proveedora de asientos tapizados y estructuras metálicas de asientos para automóviles Citroën, Renault, Volkswagen y Mercedes Benz. Además, actualmente es proveedora de Stellantis para los modelos Citroën Jumpy, Peugeot Expert, Fiat Strada, Peugeot Landtrek y Fiat Titano, para Kia Motors en el modelo Bongo y para Ford Motors Company en todas las versiones de Ford Transit. La compañía también ha producido otro tipo de autopartes como insonorización de piso y tablero de instrumentos para General Motors Argentina y tapas de paragolpes para Peugeot Argentina.

6. MOVILIDAD ELÉCTRICA

En Uruguay la política energética es una política de estado aprobada por todos los sectores políticos. A partir de ésta el sector energético incorporó energías de fuentes renovables no tradicionales a la red eléctrica nacional y medidas de eficiencia energética en todos los sectores de actividad.¹¹

En la búsqueda de disminuir la dependencia del petróleo en el sector transporte y reducir las emisiones a la atmósfera de gases contaminantes, Uruguay impulsa el transporte eléctrico. El país cuenta con la infraestructura de redes de distribución y transmisión eléctrica adecuadas para abastecer la demanda de energía resultante. Desde 2012 se han desarrollado medidas para tener diferentes tipos de vehículos más eficientes. Para cumplir con los objetivos propuestos en 2015 se creó el “grupo interinstitucional de eficiencia energética en transporte”, que tiene por cometido generar, alinear y promover políticas hacia una movilidad más eficiente y sostenible.

Las principales acciones en estos años han sido la generación de una red de recargas eléctricas que se va a expandir a nivel nacional, la generación de incentivos para el recambio de taxis a combustión por eléctricos y, más recientemente, la puesta en funcionamiento de un subsidio para que operadores de transporte público puedan cambiar sus buses diésel a eléctricos.

Otra acción de este grupo fue la de presentarse a los fondos GEF y con su aprobación para instrumentar el Proyecto MOVÉS. Este proyecto tiene por agencia implementadora el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), se ejecuta a través del Ministerio de Industria, Energía y Minería en asociación con el Ministerio de Ambiente y tiene por objetivo impulsar la movilidad eficiente y sostenible. Los ejes principales son la generación de capacidades y un marco normativo que impulse la movilidad eléctrica, generar acciones concretas para que empresas e instituciones puedan probar vehículos eléctricos y, a través del cambio cultural de personas, empresas e instituciones, impulsar la movilidad sostenible tanto para la carga como pasajeros.

Por otra parte, existe una infraestructura en desarrollo que favorece la movilidad eléctrica, como matriz energética y ruta eléctrica, lo cual cobra aún mayor relevancia dado que, a inicios del año 2025 Uruguay y Brasil firmaron la segunda adenda del memorando de entendimiento de interconexión eléctrica que mantienen desde 2006. A través de ésta se optimizará el

¹¹Por más información ver Informe [Energías renovables](#)

intercambio entre ambos países, ya que aumentará la potencia y la cantidad de energía que podrá pasar de un lado a otro. Esto beneficia a ambos países y permite un uso más eficiente de la energía¹².

Asimismo, se destacan diversos beneficios económicos asociados a la incorporación de vehículos eléctricos, entre los cuales se incluyen:

- » Subsidio a la incorporación de ómnibus eléctricos.
- » Creación de nuevo fideicomiso para el transporte público capitalino para permitir la adquisición de unidades 100% eléctricas.¹³
- » Reducción de Impuesto Específico Interno (IMESI) (Decreto 246/012) para vehículos híbridos y eléctricos.
- » Eliminación total del IMESI para vehículos eléctricos desde el 1º de enero de 2022 (Decreto 390/21).
- » Ley de promoción de inversiones (Decreto 268/020). Los vehículos eléctricos son considerados como inversión elegible a la hora de obtener exoneraciones fiscales. En este sentido, desde febrero de 2024 el tope para la inversión en vehículos eléctricos es de US\$ 30.000 (valor CIF).¹⁴
- » Certificados de eficiencia energética.
- » Exoneración de tasa global arancelaria (TGA).
- » Valores preferenciales de pago de patente.
- » Descuento comercial de UTE.

En línea con lo anterior, el transporte metropolitano de Montevideo evidenció una transformación significativa. Recientemente se anunció la incorporación de nuevos ómnibus eléctricos que al final de 2024 alcanzarán unas 260 unidades¹⁵, además de alrededor de 200 taxis eléctricos que circulan actualmente en la ciudad. Complementariamente se adoptaron medidas para incrementar la red de puntos carga en todo el país, los cuales se pueden visualizar (incluyendo tipo de conector y cantidad) en el link: [Red de carga en Uruguay](#).

A finales del año 2024 Uruguay incorporó la primera estación de carga ultrarrápida para vehículos eléctricos, que se encuentra ubicada en la calle José Leguizamón y Alberto Lasplaces en el barrio Buceo en Montevideo. Posee una potencia instalada de 600 kilovatios, lo que permite carga ultrarrápida de vehículos eléctricos. Se prevé que la electrolinera alcance

¹² Fuente: Uruguay y Brasil avanzan para potenciar su red de interconexión eléctrica

¹³ Fuente: [IMM - Fideicomiso para la compra de nuevos ómnibus eléctricos](#)

¹⁴ Fuente: [MEF - Inversiones temporales-vehículos eléctricos](#)

¹⁵ Fuente: [IMM - Más ómnibus eléctricos para la ciudad](#)

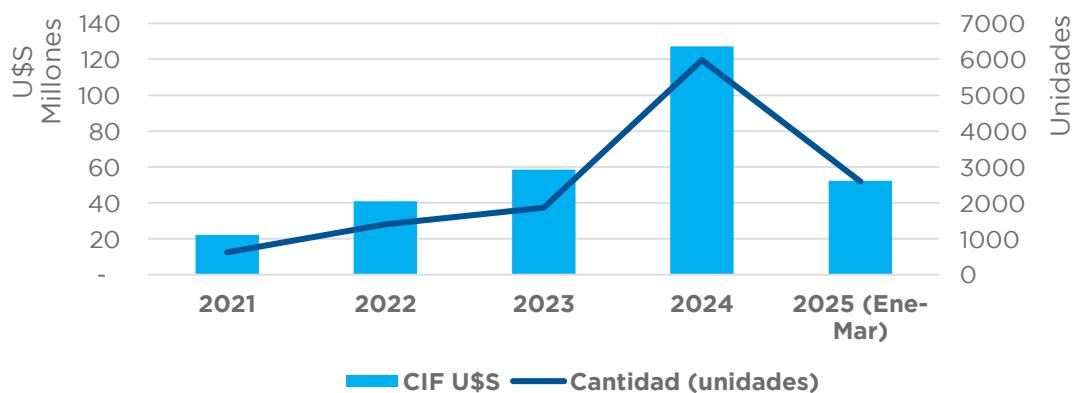
a la brevedad capacidad para cargar hasta 12 vehículos a la vez. Se trata del sistema más moderno y potente de América Latina.¹⁶

En este contexto se presentaron 87 unidades eléctricas de transporte de pasajeros que serán utilizadas en servicios interdepartamentales de la empresa CUTCSA. Los ómnibus utilizarán la energía eléctrica de origen renovable disponible en Uruguay y contribuirán con la reducción de emisiones de carbono en el ambiente.¹⁷

Con la puesta en práctica de estas medidas y particularmente desde la entrada en vigor del Decreto 268/020, las importaciones de automóviles eléctricos han registrado un aumento ininterrumpido.

Gráfico N°9

Importaciones de vehículos eléctricos



Fuente: Uruguay XXI con base en DNA.

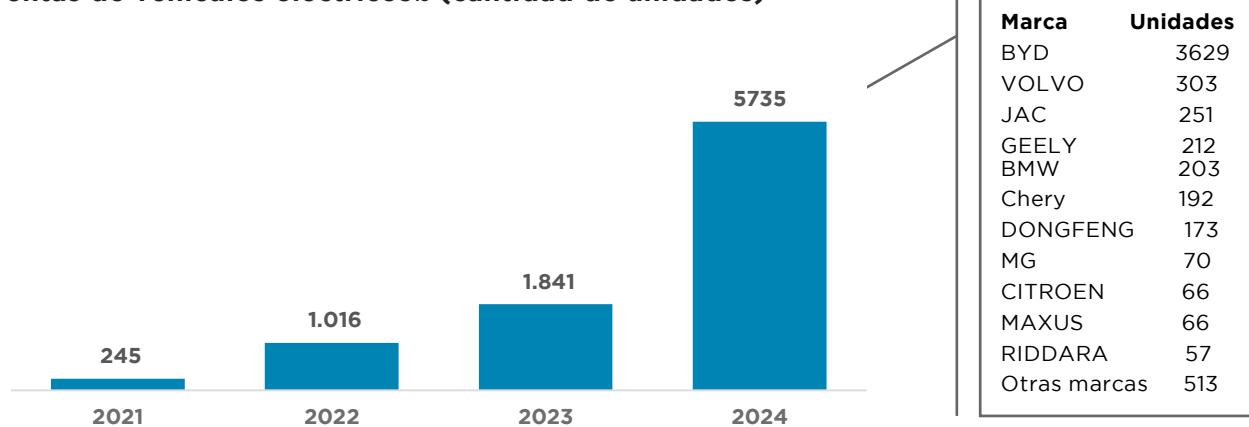
Adicionalmente, las ventas de vehículos eléctricos en el mercado interno han presentado un marcado ascenso. Durante el período comprendido entre los meses de enero y marzo del año 2024, las ventas de estos vehículos alcanzaron las 2.198 unidades, lo que representó el 8% de las ventas totales, mientras que en el acumulado de 2024 las ventas de estos vehículos representaron 9% de las ventas totales (5735 unidades).¹⁸

¹⁶ Fuente: [Uruguay Incorporó primera estación de carga ultrarrápida para vehículos eléctricos](#)

¹⁷ Fuente: [Ministra Elisa Facio participó de presentación de ómnibus eléctricos | MIEM](#)

¹⁸ Fuente: EXANTE en base a datos de ACAU.

Gráfico N°10

Ventas de vehículos eléctricos¹⁹ (cantidad de unidades)

Fuente: EXANTE en base a ACA.

7. MARCO NORMATIVO Y ACUERDOS COMERCIALES

Además de contar con diversos acuerdos comerciales y de protección de inversiones que lo vinculan con un gran número de países²⁰, Uruguay cuenta con un conjunto de regímenes y normas jurídicas -entre las que destacan los regímenes de Zonas Francas y Admisión Temporaria, así como el reintegro de IVA en la importación de insumos- que tienen como fin la promoción de inversiones y exportaciones.

A su vez, dada su importancia económica, el sector automotriz ha sido históricamente objeto de políticas industriales específicas. La necesidad de cadenas de valor y la integración regional en el ámbito productivo y comercial adquieren para este sector un peso determinante. En este sentido, el Mercosur aún tiene en estudio un proyecto de acuerdo para el sector en un contexto caracterizado por diversos acuerdos bilaterales suscriptos por los países dentro del marco de la ALADI.

¹⁹Incluye: Automóviles, SUV y utilitarios livianos.

²⁰Fuente: [Uruguay XXI - Acuerdos internacionales de Uruguay](#).

7.1. 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, que pueden ser utilizados tanto para el pago de impuestos aduaneros para importar vehículos destinados al mercado interno (pudiendo disminuir hasta 13 puntos de la TGA, tasa global arancelaria) como para el pago de impuestos recaudados por la Dirección General Impositiva (DGI) o para el pago de obligaciones con el Banco de Previsión Social (BPS). Las empresas exportadoras pueden ceder sus beneficios a empresas importadoras de vehículos para el mercado interno. Este reintegro no puede aplicarse juntamente con la devolución de tributos aplicable a las exportaciones de bienes²¹.

7.2. BENEFICIO PARA LAS EMPRESAS ARMADORAS DE VEHÍCULOS²²

Las terminales automotrices que cumplan con un proceso de ensamblado en el país están exoneradas del pago de la Tasa Global Arancelaria extrazona e intrazona, tanto en la importación de kits CKD (colección de piezas completamente desmontadas) como de kits SKD (colecciones de piezas con cierto desarme mínimo) destinados al armado de vehículos.²³

7.3. ACUERDOS COMERCIALES EN EL MERCOSUR²⁴

Con base en la normativa aplicada por los países del bloque, los aranceles extrazona en el Mercosur para automóviles y vehículos livianos son de 23% en Uruguay²⁵ y 35% en Argentina y Brasil. Por su parte, los camiones pagan en Uruguay un arancel de 23%²⁶, los ómnibus diésel pagan 6% y los ómnibus a nafta 23%. Las autopartes pagan un arancel de entre 14% y 18% y la maquinaria vial y agrícola en general entre 0% y 2%. Aunque, como se mencionó anteriormente, existen ciertos beneficios para las empresas armadoras. Puede encontrarse información adicional sobre beneficios para las empresas armadoras en el informe sectorial elaborado por Uruguay XXI: [Informe del Sector Maquinaria agrícola](#)

Para el caso de las autopartes (excepto los conjuntos y subconjuntos que se rigen por el índice de contenido regional del Mercosur, ICR). Uruguay puede exportar hacia Argentina y Brasil sin

²¹[Decreto 316/92 y 255/19](#)

²²[Decreto 340/996](#)

²³[Decreto 251/019](#)

²⁴Ver página de ALADI - [Link](#). - AAP.CE Nº 2, Protocolo 69, Protocolo 70 y Protocolo 75 y Protocolo 76 (con Brasil) y AAP.CE Nº 57, Protocolo 1 y Protocolo 2 (con Argentina).

²⁵Excepto los vehículos eléctricos que tienen un arancel de 0% - [Decreto N°34/015](#).

²⁶Excepto los camiones frigoríficos, que tienen un arancel de entre 7% y 8%.

limitaciones cuantitativas si éstas cumplen con los criterios de calificación de origen previstos en el Régimen de Origen del Mercosur. Uruguay suscribió acuerdos de complementación económica bilaterales con Argentina y Brasil, de los cuales surgió lo siguiente:

7.3.1. ARGENTINA-URUGUAY (ACE N°57)

Uruguay puede exportar productos automotores a Argentina con arancel cero y sin limitaciones cuantitativas si cumple con las reglas de origen determinadas. En el acuerdo con Argentina, el Índice de Contenido Regional (ICR) mínimo es de 60%²⁷.

Definición de Contenido Regional en el Acuerdo con Argentina:

$$ICR = \{1 - \frac{\text{Importaciones CIF de autopartes desde fuera del MERCOSUR}}{\text{Precio del producto "exfábrica", sin impuestos}}\} \times 100 \geq 60\%$$

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:

- al inicio del primer año - 40%
- al inicio del segundo año - 50%
- al inicio del tercer año - 60%²⁸

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
- camiones y tractocamiones: hasta 800 unidades anuales
- vehículos blindados: hasta 500 unidades anuales
- subconjuntos autopartistas: hasta US\$ 60 millones

Los requerimientos son:

²⁷Art. 8 del ACE N° 57.

²⁸ACE N°57 - Art. 11

a) Productos automotores (vehículos, conjuntos y subconjuntos de autopartes) y vehículos blindados, un índice de Contenido Regional mínimo de 50%²⁹.

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 adelante³⁰.

7.3.2. BRASIL – URUGUAY (ACE N°2)

Uruguay puede exportar productos automotores a Brasil con arancel cero y sin limitaciones cuantitativas si cumple con las reglas de origen determinadas en cada caso. En el acuerdo con Brasil, el Índice de Contenido Regional (ICR) mínimo es de 50%³¹. El contenido regional es menor comparado al acuerdo con Argentina dado los elementos que se toman en cuenta para la fórmula de contenido regional.

Definición de Contenido Regional en el Acuerdo con Brasil:

$$ICR = \{1 - \frac{\text{Valor CIF de puerto de destino de materiales no originarios}}{\text{Valor FOB de exportación del producto final}}\} \times 100 \geq 50\%$$

También se puede exportar con arancel cero y un contenido regional aún menor que en el caso anterior, pero con un límite de US\$ 650 millones por año para los productos automotores originarios de Uruguay, atendiendo a las siguientes especificaciones:

- a) Camiones y ómnibus - máximo del 10% de la cuota.
- b) Automóviles y comerciales livianos blindados – máximo 5% de la cuota.

²⁹ACE N° 57, Artículo 9.

³⁰ACE N° 57, Artículo 12.

³¹Art. 8 del Protocolo 76° del ACE N° 2.

c) Autopartes - máximo 30% de la cuota³².

Los requerimientos son:

- a)** Productos automotores (vehículos, conjuntos y subconjuntos de autopartes) y vehículos blindados, un índice de Contenido Regional mínimo de 40%³³.
- b)** Para nuevos modelos de productos automotores, cubiertos por el concepto de Nuevo Modelo y producidos al amparo del Programa de Integración Progresiva, el Índice de Contenido Regional mínimo es de:
 - 25% para el primer año.
 - 33% para el segundo año.
 - 40% para el tercero año³⁴.

7.4. MERCOSUR - MÉXICO (ACE N° 55)

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 para 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 N° 55)³⁵.

7.5. MERCOSUR - CHILE (ACE N° 35)

El Acuerdo de Complementación Económica entre el Mercosur y Chile, se suscribió el 25 de julio de 1996 y entró en vigor el 1º de octubre del mismo año. El 43º Protocolo Adicional de este acuerdo indica que Chile otorga a Uruguay contingentes arancelarios anuales con 100% de preferencia para los bienes del sector automotriz que estén incluidos en las siguientes partidas y subpartidas del sistema armonizado: 8703. 8701.20. 8704.10. 8704.22 (exclusivamente chasis-cabina), 8704.23 (exclusivamente chasis-cabina). Actualmente, Uruguay y Chile están en un proceso de negociación que pretende ampliar la cantidad de bienes del sector que se amparen a las preferencias establecidas, como así también aumentar el porcentaje de materiales no originarios establecido en los requisitos de origen que hoy tiene un máximo del 50%.

³²Las cuotas pueden ser aumentadas a partir del segundo período anual -a partir de la entrada en vigor (04/03/2016)- por el Comité Automotor Bilateral.

³³ACE N° 2, Artículos 5 b) y 11 y ACE N° 57, Artículo 9.

³⁴Protocolo 76º del ACE N° 2, Artículos 5 II, 9 y 10.

³⁵ACE N° 55 de 27/9/2002, [Acta de rectificación del I Protocolo Adicional 12/7/2004](#) y TLC entre México y Uruguay de 15/11/2003.

7.6. ACUERDO MERCOSUR - UNIÓN EUROPEA³⁶

En junio de 2019 el Mercosur y la Unión Europea anunciaron un acuerdo en principio sobre el Acuerdo de Asociación Estratégica entre ambos bloques. Respecto a los vehículos, estos textos marcan que las exportaciones desde Mercosur a la Unión Europea alcanzarán la desgravación completa en un plazo máximo de 10 años desde la entrada en vigor del acuerdo, dependiendo del tipo de vehículo. En el caso de las autopartes la desgravación completa se alcanzará en un plazo de hasta siete años, dependiendo del producto.

Para las exportaciones desde la Unión Europea al Mercosur, los vehículos alcanzarán la liberalización total en un plazo de 15 años con un período de gracia de siete años en los cuáles no hay desgravación arancelaria y en su lugar hay una cuota de 50.000 automóviles por año para la Unión Europea durante ese período (la subcuota para exportar a Uruguay es de 1.750 automóviles por año). El arancel para esta intracuota es del 50% del arancel base definido a nivel país del Mercosur. Para las autopartes el proceso de desgravación total se completará a los 10 o 15 años, dependiendo de qué producto se trate.

7.7. ACUERDO MERCOSUR-EFTA³⁷

En agosto de 2019 el Mercosur y la Asociación Europea de Libre Comercio (EFTA) concluyeron exitosamente las negociaciones para un acuerdo comercial³⁸. En este momento el acuerdo se encuentra en una fase de intercambios técnicos con la finalidad de cerrar definitivamente. Para el sector automotriz el acuerdo liberaliza de manera completa e inmediata el 100% de las exportaciones desde el Mercosur al EFTA, tanto de autopartes como de vehículos.

7.8. 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 Bolivia, Ecuador, Perú Colombia y Venezuela.

³⁶Fuente: MRREE - [Acuerdo de Asociación MERCOSUR-UNIÓN EUROPEA: Síntesis del Acuerdo](#)

³⁷Fuente: MRREE - [MERCOSUR-EFTA - Síntesis del Acuerdo](#)
Conforman el EFTA Noruega, Suiza, Islandia y Liechtenstein

³⁸Entrará en vigor una vez que un país miembro de EFTA y un Estado Parte del Mercosur lo ratifiquen.



Uruguay XXI
PROMOCIÓN DE INVERSIONES,
EXPORTACIONES E IMAGEN PAÍS

🌐 www.uruguayxxi.gub.uy

✉ info@uruguayxxi.gub.uy

🐦   UruguayXXI