



Anuario 2013

Bienvenida



Miguel del Castillo - Presidente de ACAU

Para fomentar el intercambio de ideas

Para la Comisión Directiva de la Asociación del Comercio Automotor del Uruguay, es un placer darles la bienvenida a nuestro Anuario 2013. Por tercer año consecutivo, asumimos que como Asociación era nuestra responsabilidad informar en detalle cuál ha sido el comportamiento del mercado automotor. Del mismo modo que entendimos que debíamos dar nuestra posición sobre asuntos que preocupan a la gremial, así como repasar las hitos más salientes del año 2013.

El objetivo de esta publicación y de las ediciones anteriores es: brindar a los actores del

mercado automotor, autoridades públicas, medios de prensa y opinión pública en general, un documento exhaustivo y profundo, que sea un insumo ineludible para reflexionar y poder analizar con mayores elementos de juicio los aspectos salientes de la coyuntura. Los artículos que se presentarán a continuación reflejan el parecer de una Asociación que ya lleva 8 años de vida y cuenta con 23 empresas socias, que representa al 80% de los actores del mercado automotor.

En ACAU estamos convencidos que nuestros postulados adquieren relevancia en la medida que sean debidamente comunicados. Por ello, en estos jóvenes ocho años, hemos tratado siempre de dialogar con las autoridades y de mantener un contacto fluido con los medios de comunicación, principales canalizadores de la

información. Desde hace dos años que mes a mes reunimos, desglosamos y divulgamos los principales indicadores del mercado. Lo hacemos con vocación de servicio y para que la opinión pública tenga una idea cabal de cómo evoluciona el mercado de vehículos o km.

Una vez más queremos destacar la voluntad de diálogo que se ha abierto en distintos ámbitos públicos y privados, lo que nos ha permitido avanzar en temas que el país discutía hace décadas y que por suerte en el 2013, encontraron una solución final.

Mediante la lectura de este Anuario, los invitamos a seguir interactuando. Por nuestra parte, seguimos colaborando en la construcción de un mercado automotor moderno, seguro y energéticamente más eficiente.

Contenido

Este Anuario se realizó bajo la dirección de un grupo de trabajo designado por la Comisión Directiva de ACAU



Asociación del Comercio Automotor del Uruguay
Rincón 454, Of. 319 / 321
CP 11000
Montevideo - Uruguay
Tel./Fax: +598 2916 4440
www.acau.com.uy

Coordinación y producción general:



Lic. Juan Andrés Elhordoy
Lic. Aparicio Ponce de León

Generación de Contenidos Multimedia
21 de Setiembre 2819 of. 1004
Montevideo - Uruguay
27124891
www.elhordoy.com

INSTITUCIONAL

8-9
Editorial

10-11
ACAU en la prensa

CLAVES

14-15
Registro nacional automotor

16-17
Préstamos para compra de automóviles

18-19
Logística: Puerto chico, infierno grande

20-21
Antigüedad de la flota de vehículos

22-23
Ley de Seguridad Vial

ENTREVISTA

24-25
Entrevista a al contador Enrique Cabrera, asesor de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto (OPP) en el SUCIVE

MERCADO

32-33
Mercado por categorías. Análisis

38
Indicadores

Institucional

ACAU: Un rumbo sólido

E

n esta sección, presentamos un editorial en el que repasamos los principales temas que estuvieron en la agenda del sector en el 2013, así como los desafíos para el 2014. Además, la foto y la integración de la Comisión Directiva, las empresas y marcas representadas por la organización y un repaso de las principales apariciones en la prensa.



EDITORIAL

Un año de consolidación y un futuro lleno de desafíos

Terminó el 2013 y como siempre ocurre, nos sentimos con la responsabilidad de realizar un balance de lo actuado por nuestra gremial. Para ello consideramos y analizamos lo que se logró en base a los objetivos trazados y exponemos los desafíos para este 2014.

Desde la Comisión Directiva de ACAU somos conscientes y convencidos que una vez más hemos afrontado y superado los inconvenientes que se sucedieron como un Consejo único, un bloque entre las 23 empresas que conforman la gremial. Culmina un 2013 con nuevo récord de ventas de automóviles o Km. y con algunas pausas preocupantes.

Para destacar

No podemos dejar de mencionar que una vez más se transitó un camino signado por una relación excelente con las autoridades nacionales y departamentales. El diálogo siempre ha sido el mejor con los organismos que más se vinculan a nuestro sector: Dirección Nacional de Industria, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Unasev, Sucive, Ministerio de Economía, Congreso de Intendentes, por mencionar algunos.

Desde sus orígenes, ACAU reclamó por espacios constructivos. Luego de un trabajo arduo, en el que se fue adquiriendo visibilidad pública, podemos decir con orgullo que nuestra Asociación se ha convertido en un referente ineludible,

aunque a veces no se haya considerado nuestra posición. Gracias a esas puertas que se fueron abriendo, hemos tenido la posibilidad de presentar y discutir varias medidas relevantes para el quehacer del comercio automotor.

Lo antedicho nos obliga a redoblar esfuerzos en la búsqueda de aportar las mejores soluciones para los actores involucrados en el sector automotriz. Afortunadamente, pudimos trabajar y avanzar en temas vinculados a la seguridad vial, al medio ambiente, la infraestructura y las inversiones destinadas a mejorar la capacidad logística del país.

En materia de seguridad vial, ACAU integró distintos espacios de trabajo convocados por la UNASEV para aportar su conocimiento técnico y experiencia en el mercado automotriz. Así ha podido colaborar en la reglamentación de los 18 artículos que componen la Ley N° 19.061, referida a las normas complementarias a la Ley N° 18.191 de Tránsito y Seguridad Vial en el Territorio Nacional. El objetivo fue alcanzar una reglamentación racional, moderna, actualizada y ampliamente consensuada. Con la tranquilidad de haber alcanzado los objetivos, se logró consensuar una ley realizable, sin dejar de cumplir con los mandatos principales establecidos por la propia ley.

En materia de infraestructura y logística, celebramos y felicitamos a ANCAP por la concreción de la planta desulfuradora. Esto supone un paso fundamental en el camino irrenunciable de tomar acciones que apunten al desarrollo productivo sustentable, el cuidado del medio ambiente y la búsqueda de un mayor bienestar para nuestra población. El contar con combustibles con muy bajos niveles de azufre, genera incentivos para la renovación de las flotas y aumenta la oferta de unidades, ya que el país se adapta a las nuevas exigencias del mercado automotor. Cabe destacar que to-

avía no se sabe exactamente cuándo estarán disponibles dichos combustibles en todas las estaciones y a un precio razonable. En el debe está el indefinido problema de la falta de espacios en el Puerto de Montevideo, situación que se agrava con el correr del tiempo.

Punto aparte merece el trabajo en conjunto con el SUCIVE, lo que ha permitido corregir las incongruencias del sistema de patente única. A partir de un trabajo conjunto entre ACAU y SUCIVE, se definió que a partir del 1º de enero de este año, el valor de la patente de las unidades cero kilómetro se calcule en base al precio de venta al público – informado por los importadores – sin IVA. Sobre esa cifra se aplicará una alícuota del 4,5%.

El cambio promovido por ACAU apunta a solucionar las incongruencias del sistema anterior generadas por errores de cálculo. Y para mejor, el Sistema Único de Cobro de Ingresos Vehiculares (SUCIVE) devolvió los excedentes generados por el pago de dichas patentes de rodados.

Como un mojón histórico, se deberá marcar en el calendario de diciembre el viernes 13, fecha preferida por los supersticiosos. Ese día, el Poder Ejecutivo promulgó la ley que prohíbe definitivamente la importación de vehículos usados. Luego de un amplio debate que contó con argumentos sólidos manejados por ACAU, se promulgó una norma muy reclamada por nuestra Asociación, ya que entre otras cosas aportará una importante seguridad jurídica para la inversión.

Recuérdese que la dilatada resolución llegó tras un análisis de siete meses a cargo de una comisión interministerial conformada por el MEF, MIEM, MTOP, MVOTMA y UNASEV. Con ella parece terminar una larga historia que había empezado en 1959, año a partir del cual se fue prorrogando en

forma ininterrumpida la prohibición de importar vehículos usados por lapsos de seis meses o un año.

Para recordar

Si bien mucho se ha avanzado en los principales hitos que van definiendo una anhelada Política Nacional Automotriz (matriz energética, patente única, seguro obligatorio, prohibición de usados), otro tanto queda por hacer.

Por ejemplo, confiamos en que 2014 sea un año bisagra para la concreción del Registro Nacional Automotor, desde el momento en que ahora el SUCIVE cuenta con la información detallada de todos los empadronamientos proporcionada por las Intendencias. Lo mismo respecto al desafío de continuar racionalizando la carga impositiva, que sigue siendo de las más altas del mundo.

También importa abrir el debate para que se estudie seriamente la posibilidad de implementar un sistema de chatarrización para vehículos de cierta antigüedad, a fin de modernizar el parque automotor y dinamizar la plaza. Lo mismo corre para la necesidad de avanzar en la implementación de energías vehiculares alternativas y en la definición de las normas de emisiones que regirán nuestro mercado de futuro.

Por todo lo planteado, consideramos que el 2013 que terminó fue un año de consolidación. Ahora queda por delante la necesidad de asumir otros desafíos que apunten a la modernización de una flota de automóviles que esté acorde con el país que queremos.

Comisión Directiva de ACAU

Empresas y Marcas

Autolider Uruguay S.A.	Alfa Romeo, Mercedes-Benz, Freightliner, Fuso	www.autolider.com.uy
Ayax S.A.	Toyota, Lexus, Suzuki	www.ayaxonline.com/www.suzuki.com.uy
Grupo Aler/Dolce Vitta S.A.	Foton, Higer, Hafei, Changhe, JMC, Effa, Howo, Lifan, Kingstar	www.grupoaler.com.uy
Bor S.A.	Mitsubishi, Jac, Gwm	www.bor.com.uy
Auman S.A.	Foton	www.foton.com.uy
José María Durán S.A.	Scania	www.joseduran.com
General Motors Uruguay S.A.	Chevrolet	www.chevrolet.com.uy
Grupo Fiancar/Bloommy's S.A.	Gelly, Orient	www.grupofiancar.com
Homero de León/Suril S.A.	DFSK, Foton, Gwm, Wuling, Zhong Tong, Changhe	www.homeroleleon.com.uy
Honda Uruguay/Iwe S.A.	Honda	www.hondauruguay.com
Hyundai Fidocar S.A.	Hyundai	www.hyundai-fidocar.com.uy

International de Uruguay/Interyoung S.A.	International	www.internationalcamiones.com.uy
Julio César Lestido S.A.	Audi, Volkswagen, MAN	www.lestido.com.uy
Mekatronik S.A.	Volvo (Camiones)	www.mekatronik.com
Multimotors/Automotores y Servicios S.A.	Ford, Volvo, Porsche	www.ford.com.uy
Ssangyong Uruguay S.A.	SsangYong	www.ssangyong.com.uy
Sevel Uruguay S.A.	Fiat, Iveco, Chrysler, Jeep, Dodge, Ram	www.sevel.com.uy
Sevex/Fabemix S.A.	JAC	
Subaru Uruguay S.A.	Subaru	www.subaru.com.uy
Vehículos Chana del Uruguay/D. Torre S.A.	Chana	www.chana.com.uy
Vladimir Automóviles S.A.	Faw	www.vladimir.com.uy
Darkinel S.A.	Mazda	www.zenex.com.uy
Zucchini/Polevan S.A.	Lantana	www.zucchini.com.uy

ACAU EN LA PRENSA

2013: un año de visibilidad

Enero 18 (El Espectador)

En 2012 se comercializaron casi 56.500 vehículos entre automóviles, utilitarios, camiones, y ómnibus; eso es un 3% mayor a la cantidad de ventas que se habían concretado en 2011, según datos difundidos ayer por ACAU.

Enero 19 (El País)

La venta de vehículos cero kilómetro -que incluye automóviles, utilitarios, camiones y ómnibus- tuvo un incremento de 3% el año pasado en comparación con 2011 y registró una nueva cifra récord, según datos difundidos por la Asociación del Comercio Automotor del Uruguay.

Febrero 3 (El Observador)

Inclusión de airbags aumentará 15% el valor de autos económicos. Importadores piden exoneraciones para no remarcar precios de los vehículos más vendidos.

Marzo 21 (Uruguay al Día Portal)

La venta de automóviles o km registraron un alza del 4 por ciento en febrero, si se lo compara con el mes anterior, pero cayeron 2 por ciento en comparación con igual período de 2012, informó este miércoles la Asociación de Comercio Automotor del Uruguay.

(El Observador)

“El peor combustible de la región”, según ACAU.

Abril 8 (No Toquen Nada, Océano FM)

Por qué los autos del Uruguay son los más caros de la región.

Mayo 2 (El Observador)

Sigue el análisis de prohibición a la importación de autos usados.

Junio 9 (América Economía)

Venta de automóviles nuevos en Uruguay crece 12% en mayo.

Junio 28 (La Diaria)

Jugar por jugar. Se renueva el comercio automotor entre Brasil y Uruguay.

Julio 17 (Búsqueda)

Frío en mercado de autos.

Julio 31 (El País)

Firmas celebran la prohibición de importar autos usados. Para comerciantes era cuestión de sentido común.



Agosto 15 (La República)

Aumenta venta de autos cero km. Brasil es el principal proveedor.

Agosto 27 (Portal 180.com)

Planta desulfurizadora de Ancap deja atrás “rezago histórico” del país.

Setiembre 9 (Hora de Cierre, Radio Sarandí)

El Congreso de Intendentes determinará qué decisión tomará en relación a los miles de contribuyentes que pagaron de más por concepto de patentes y en el caso específico de vehículos o km, según comentaron a ACAU integrantes del SU-CIVE.

Setiembre 13 (Semanario Crónicas)

Octubre 3 (Las Cosas en su sitio, Radio Sarandí)

Autos más nuevos pagarían menos patente que los más viejos.

Octubre 14 (Portal 180.com)

La venta de camiones cero kilómetro aumentó 15% en 2013.

Octubre 15 (Diario Crónica de Mercedes)

Congreso de Intendentes definirá a fin de mes aumento de Patente de Rodados.

Noviembre 28 (El País)

Con pagos hasta en 5 años, compra de autos a crédito creció un 29%. En nueve meses prestaron casi el mismo monto que en todo 2012.

Diciembre 20 (El Observador)

Patente se calculará según valor de mercado para evitar recargos. Medida. Desde el 26 de diciembre se devolverán los excedentes a quienes reclamaron.

Setiembre 13 (Semanario Crónicas)

Ómnibus fue el único rubro que no creció.

(El País)

Venta de autos de baja cilindrada crece más en año Se debe a que tienen menos carga tributaria que el resto.



La Comisión Directiva

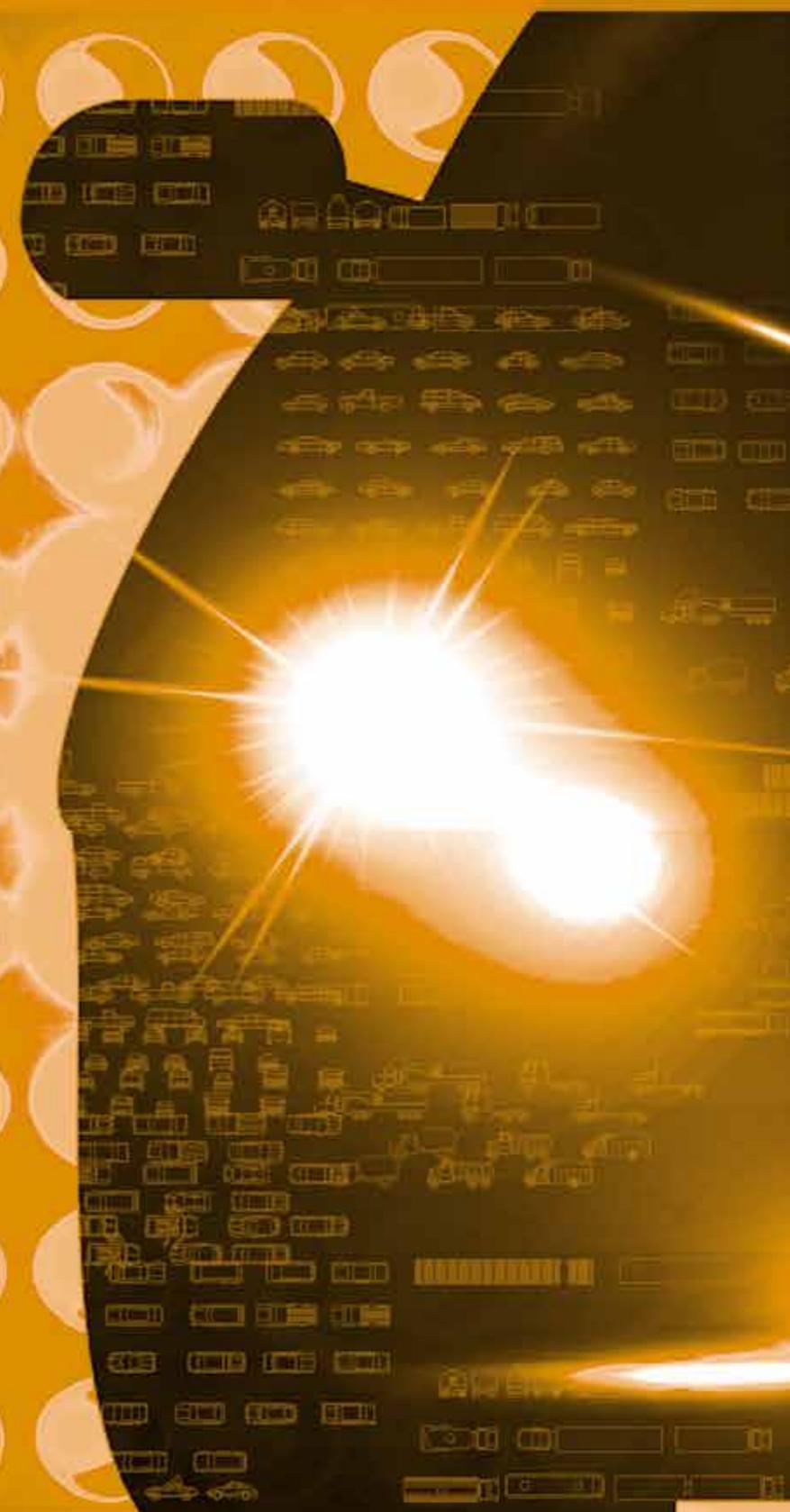
De pie: Julio Martínez, Consejero (General Motors Uruguay S.A.), Nicolás Pappariello, Tesorero (Automotores y Servicios S.A.), Johnny Lindner, Consejero (Julio César Lestido S.A.), Ignacio Paz (Gerente General).
Sentados: Gustavo Quartino, Vicepresidente (Autolider Uruguay S.A.), Miguel del Castillo, Presidente (Sevel Uruguay S.A.) y Fernando Arrieta, Secretario (Darkinel S.A.).
Ausente: Carlos Kurlander, Prosecretario (Hyundai Fidocar S.A.)

Claves



Asuntos estructurales

Nuestro posicionamiento sobre temas claves para el sector automotriz, la infraestructura del país y el sector logístico. Además de expresar nuestras opiniones, consultamos a referentes de distintos sectores, tanto públicos como privados. Abordamos en detalle la definición de un registro nacional automotor, el comportamiento del mercado de préstamos para la compra de automóviles, las dificultades logísticas para el almacenamiento de vehículos en el puerto de Montevideo y los principales aspectos de la Ley de Seguridad Vial.



REGISTRO NACIONAL AUTOMOTOR

Una gran oportunidad para hoy, antes que sea tarde

El trabajo de ACAU estuvo siempre marcado por buscar que las condiciones macro económicas y las normas jurídicas que rigen la actividad de sus asociados impulsen, favorezcan y respalden el desarrollo económico, el progreso y la competitividad del comercio automotor. La forma de alcanzar esa diversidad de reglas claras se conjugaba persiguiendo y alcanzando una meta concreta: una Política Nacional Automotriz consensuada entre todos los actores.

Como se podrá comprobar en este Anuario, desde su creación la Asociación manejó como eje básico para ir cimentando esa política automotriz, el conocimiento de las definiciones generales que perdurasen en el tiempo, más allá de las diferentes administraciones. En este sentido cabe destacar el establecimiento de una matriz energética definida, la racionalización de la carga impositiva que eliminara las asimetrías con la región y dinamizara la plaza, la unificación del valor de las patentes a nivel nacional, el establecimiento de un registro nacional automotor, la concreción de un seguro vehicular obligatorio y la definición respecto a la prohibición de importación de usados.

Varios de estos aspectos se han ido concretando y a ACAU le cupo una participación activa en el logro de casi todos. Ahora, el establecimiento de un Registro Nacional Automotor (RNA) público parece ser un gran asunto pendiente.

No obstante, vale aclarar que se ha avanzado y actualmente se dispone



de una institución, el Sucive, que reúne y sistematiza toda la información de empadronamientos proporcionada por las 19 Intendencias. En otros términos, existe un sistema informático en el que consta el parque automotor circulante. Lo que todavía no están resueltos, son los mecanismos y las vías para hacer pública esa información. Cuestión para nada menor.

En la entrevista realizada al asesor del Sucive, Enrique Cabrera, (véase entrevista en página 24), comentó que “ya existe el Registro Nacional Automotor, lo que no está resuelto es qué validez jurídica se le va a dar para que pueda funcionar, es decir, no está resuelto en las condiciones del funcionamiento del sistema”. Cabrera explicó que el Registro supone una herramienta de planificación muy importante, ya que -entre otras cosas- permite “proyectar cuánto será el consumo de combustible por el simple

hecho de que se puede segmentar los vehículos por el tipo de combustible que consumen”.

El jerarca aclaró que no está regulado qué uso se le puede dar esa información que hoy está en manos del Sucive. Agregó que otra alternativa a estudiar es que “las concesionarias, o ACAU, puedan acceder a los datos exactos y en tiempo real, de acuerdo a un protocolo. Hasta ahora, el acceso a los datos del RNA funciona a demanda, según indicó Cabrera. Para generalizarlos, restan suscribir “determinados acuerdos para sistematizar esa información, lo que implicará asumir determinados costos”.

Ello sólo es posible mediante la adopción de medidas que permitan planificaciones a largo plazo y conociendo en forma detallada dicho mercado. Pero no se trata solamente de que ACAU pueda acceder a estos datos. De hecho hoy en día lo puede hacer. La meta y el objetivo debería ser que la población toda tenga acceso a esta información, de la misma forma que cualquier ciudadano accede a los datos de inflación, IPC, PIB, empleo, desempleo, por mencionar sólo algunos indicadores.

Tanto ACAU como los responsables de diseñar políticas públicas, tendrán me-

jores argumentos para tomar decisiones si se tiene el conocimiento, si se está en posición de analizar precisamente los procedimientos y corregirlos.

Por ello ACAU entiende que es imperiosa la necesidad de crear un Registro Nacional Automotor en una plataforma online y pública, acorde a los tiempos que corren, que recoja los empadronamientos de unidades en el país dentro de cada período anual.

Cabe precisar que durante muchos años el anterior régimen de cálculo de patentes hizo que el intercambio de informaciones con los gobiernos departamentales fuera muy difícil y por lo tanto, hubo que crear alternativas para conocer la composición aproximada de la plaza automotriz.

En base a ello se puede asegurar que si bien hoy hay varios tipos de estadísticas, en realidad no hay ninguna institución que conozca propiamente la composición del mercado automotor uruguayo ni su antigüedad.

Y esta de por sí es la principal razón para crear el Registro.

El SUCIVE ahora permite contar con la información que lleve a generar una base de datos que cumpla con todo lo antedicho.

Es cuestión de diseñar la matriz y volcar los datos mensualmente a la misma. Y si, como plantea Cabrera, eso ya se está haciendo, lo único que falta es dar el paso final y publicar mes a mes los datos.

Como se sugiere en el titular de este artículo, es una gran oportunidad, seguramente la mejor en muchos años. Se debe trabajar para no desperdiciarla y ACAU está a disposición para hacerlo.

Igual que el resto

El actual sistema de estadísticas de ventas basado en las declaraciones juradas de los Representantes de Marca – si bien es amplio y detallado – adolece de debilidades porque registra lo

comercializado, pero no necesariamente lo que está circulando en el país. Por ello el Registro Nacional Automotor a crear debe compendiar mensualmente – tal como se hace en la mayoría de los países – los empadronamientos.

- Sería una información comparable con las que se reciben de la región.
- Sería en tiempo real.
- Sería una fuente de datos oficial.
- Sería una fuente de consulta confiable para la toma de decisiones.

AUNQUE REPRESENTA MENOS DEL 5% DEL MERCADO

Total de préstamos para la compra de automóviles para pasajeros alcanzó el nivel más alto de los últimos años



Vale la pena mirar el vaso medio lleno o conviene observar el vaso medio vacío? ¿Es para destacar que aumentaron los préstamos bancarios para familias interesadas en comprar automóviles o es para subrayar que el peso de este instrumento es demasiado bajo? ¿Estamos frente a la posibilidad de agilizar la renovación de la flota de automóviles o estamos perdiendo la oportunidad de contar con

automóviles más modernos y seguros?

Más acá o más allá de estas preguntas, el “peso” de los préstamos bancarios en la comercialización de automóviles para pasajeros alcanzó el nivel más alto de los últimos seis años, según datos procesados por ACAU, en base a la información oficial del Banco Central. Vale precisar que los datos aquí analizados no incluyen el mercado de vehículos utilitarios, que se financian a través de la modalidad de contratos de leasing, mediante la intervención obligatoria de instituciones financieras.

Gracias a un modesto incremento verificado en 2013, la proporción alcanzó al 3,8% del total. Este indicador está cerca de duplicar el valor registrado en 2010, cuando en medio de una crisis financiera internacional, la banca restringió la oferta de préstamos a las familias.

Pero los números, son los números. Y hablan por sí solos. Según datos del Banco Central del Uruguay, en 2013 el sistema financiero concretó 1366 préstamos a familias, lo que representa una operación menos con relación al año anterior. Como nota

al pie, corresponde afirmar que esta cifra incluye al BROU, bancos privados, cooperativas de intermediación financiera y casas financieras en actividad.

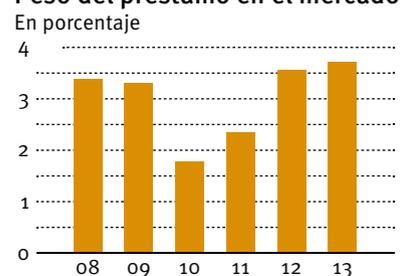
A diferencia del mercado de préstamos hipotecarios, donde la moneda nacional supera largamente a la extranjera, en el mercado automotor se verifica una fuerte dolarización. Los datos oficiales indican que el 81% de los préstamos otorgados en 2013 fueron en dólares. Ese conjunto sumó 9,6 millones de dólares.

La situación en pesos no es muy diferente. Si bien las comparaciones marcan aumentos de dos dígitos, al transformar las cifras en términos constantes se observa un incremento modesto.

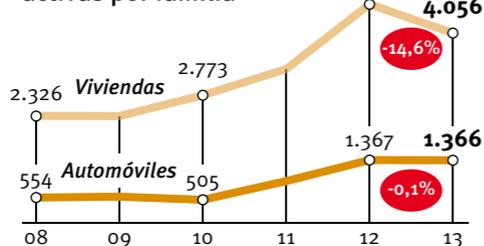
El tesorero de ACAU, Nicolás Papariello, opinó que estos datos “demuestran claramente que las familias han recurrido mínimamente al sistema financiero a la hora de comprar su vehículo y por lo tanto los bancos casi no han participado en el crecimiento del mercado automotor, en el caso de automóviles para pasajeros, que ha tenido Uruguay en los últimos años”. Papariello agregó que este mercado ha venido repuntando año a año y que en estos momentos se está en “una etapa de meseta que entiendo puede mantenerse siempre y cuando logremos que el consumidor recurra a las instituciones bancarias y éstas “faciliten” más los créditos, con los debidos controles sobre la financiación de los vehículos”.

Por su parte, el presidente de la Asociación de Bancos Privados del Uruguay, Julio De Brun, opinó que el mercado de préstamos para la compra de automóviles está ligado de forma estrecha al momento económico que vive el país. Agregó que en este mercado los bancos “han tratado de incremen-

Peso del préstamo en el mercado



Cantidad de operaciones activas por familia



Préstamos otorgados



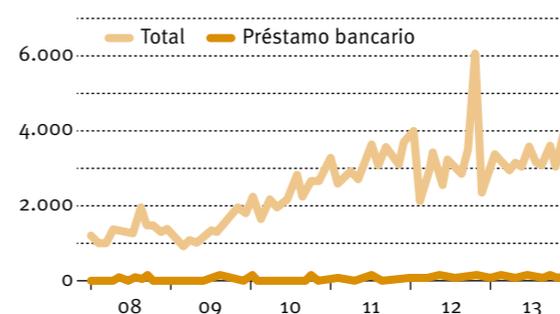
Fuente: ACAU en base a dato del BCU

“Las familias han recurrido mínimamente al sistema financiero a la hora de comprar su vehículo”

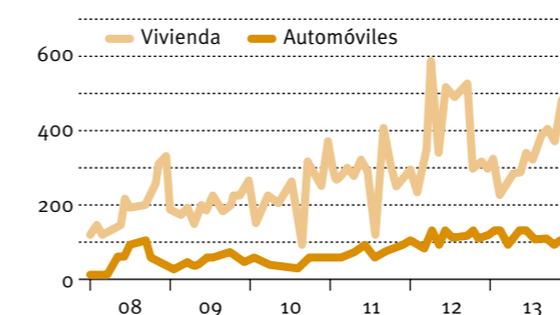
Nicolás Papariello, Tesorero de ACAU



Préstamos sobre ventas totales



Préstamos a familias por destino



tar su volumen de créditos de forma expansiva”. Resaltó que en la mayoría de los casos las condiciones para los clientes son “bastante favorables”. Según el ex presidente del Banco Central esto se explica por la necesidad de crecimiento que tienen los bancos, dado el contexto de buena liquidez en la economía doméstica.

De Brun indicó que existe cierta tendencia a otorgar los créditos en función de la moneda en la que cobran los clientes. El analista explicó que “el que pide estos préstamos tiene generalmente ingresos en pesos, pero el vehículo tiene valor en dólares, ya que Uruguay no produce vehículos para vender en el mercado interno, por lo que la posibilidad de prestar en dólares está dada por el proceso de valuación del vehículo”. De esa forma, explicó, es natural que los préstamos se hagan en dólares, teniendo en cuenta de que la unidad relevante de valuación del vehículo es en esa moneda.

Consultado acerca de que puede pasar en el próximo año, De Brun opinó que “el desafío para los bancos en los últimos años es cómo hacer frente a la enorme liquidez con la que se manejan los consumidores y las empresas”. En ese sentido, comentó que es difícil crecer en materia de créditos con tasas de interés tan bajas.

Vaticinó que este mercado permanecerá estable y que el único escenario que puede generar un efecto adverso es el de “un cambio de aire” de la economía doméstica, en especial por el lado del desempleo y un aumento de la morosidad, lo que podría afectar negativamente la financiación y a la calidad crediticia.

A su vez, el tesorero de ACAU, Nicolás Papariello indicó no creer que el mayor financiamiento bancario observado en el 2013 provoque un encarecimiento de los vehículos. Lo que sí ocurriría es “un aumento en la comercialización de los mismos al facilitar al cliente el acceso a su compra”.

Un factor a tener en cuenta para analizar los comportamientos en la compra de automóviles es la confianza de los consumidores. El índice de confianza del consumidor que elabora la consultora Equipos y la Universidad Católica muestra una baja del 3% a setiembre de 2013, lo que se relaciona a una menor predisposición para comprar bienes duraderos. Según Papariello, se trata de una baja que no “repercute en una disminución significativa en la compra de bienes duraderos por parte de los consumidores”.

Importancia de los créditos en el mercado de vehículos nuevos



Fuente: Banco Mundial

Puerto chico, infierno grande

En setiembre del año pasado, ACAU difundió un comunicado a la opinión pública en el que se anticipaba la gestación de un problema logístico de magnitud: la falta de espacios para la descarga de vehículos rodantes en el Puerto de Montevideo. En ese entonces, se realizaron consultas a los distintos actores públicos y privados que trabajan para el sector. Esto es, operadores portuarios y la Administración Nacional de Puertos (ANP).

Pasados seis meses, lo anticipado se confirmó. En efecto, el espacio destinado a la descarga de vehículos y cargas rodantes se redujo en aproximadamente un 50%. Según informó la empresa Auto Terminal de Montevideo (ATM), principal operadora en el Puerto de Montevideo, se pasó de siete hectáreas, unas siete manzanas apro-



Julio Martínez, Consejero de ACAU

“La capacidad logística de traslado es muy limitada”

ximadamente, a apenas un poco más de tres.

Hablando en capacidad, se pasó de 5.000 lugares disponibles a aproximadamente 2.500.

Paralelamente, el tráfico de buques no cesó. Entre enero y noviembre arribaron al puerto de Montevideo 76 buques conocidos como RO-RO, diseñados especialmente para transportar cargamento rodante. Según su tamaño, de los buques pueden bajar entre 500 y 2000 unidades. Mirando la historia reciente, se puede observar que entre 2007 y 2012, el tráfico de esos buques aumentó. Pasaron de 43 en 2007 a 81 en 2012.

Pero el problema de la falta de espacio que se verifica desde hace tiempo, podría haberse solucionado a partir de la caída de la actividad portuaria, producto de la imprevista medida que tomó el gobierno argentino. Recuérdese que el gobierno de la vecina orilla resolvió prohibir que barcos de su país realicen transbordos en puertos uruguayos.

Sin embargo, el gerente general de la ANP, Osvaldo Tabacchi, reconoció a ACAU que el problema sigue y que por el contrario, la situación “ha empeorado”. El jerarca comentó que “gran parte del espacio es ocupado por los molinos que se destinan a la energía eólica”, tal como adelantó hace un año el director Nacional de Energía, Ramón Méndez. En el Anuario pasado, éste



había dicho que “hacia fines de 2013 se pretende tener instalados 500 molinos de viento del tamaño del Palacio Salvo, con palas del tamaño de una cuadra”.

Lo cierto es que el espacio escasea. El jerarca de la ANP comentó que la permanencia de los molinos en el puerto hasta ser retirados puede llegar a ser de 15 días.

Desde ATM se informó a ACAU que dentro del puerto lo máximo que se pudo hacer fue tomar un área portuaria abandonada y con basura, en la que se consiguió lugar para 180 vehículos, aproximadamente.

Las alternativas existen

Hasta el momento, existen tres alternativas. La primera opción que se manejó es habilitar una playa

de almacenaje adicional en la zona de Capurro. El problema es que se deberían hacer múltiples traslados diarios de camiones cigüeña, preparados para ello, desde el área portuaria hasta allí. Según los entendidos, esta situación afectaría el tránsito en la zona, ya que al no existir un corredor interno en el puerto, hay que salir con las unidades a la calle.

La segunda opción es utilizar la zona de Puntas de Sayago, que está en pleno proceso de acondicionamiento porque allí se instalará la planta regasificadora. Según consta en la página web de ANP, ese terreno de 100 hectáreas contendrá una Zona Industrial, una Zona Franca y una Zona de Puerto Libre, con un régimen especial de exoneraciones impositivas y flexibilidad en la ope-

ración de las mercaderías. Además se analiza la posibilidad de utilizar barcazas para la transferencia de cargas entre los muelles comerciales del puerto de Montevideo y Sayago.

En este sentido, Tabacchi indicó que “para la descarga de almacenaje de vehículos se puede pensar en destinar dos hectáreas de las cien disponibles”. Agregó que la empresa que tiene a cargo la construcción de la planta regasificadora hará obras de mejora en el muelle, lo que permitiría el atracado de los buques RO-RO.

Por último, desde ATM se informó a ACAU que una solución plausible es incrementar en volumen la utilización de la plataforma fiscal para vehículos de la empresa Murchison S.A., ubicada en ruta 1 y camino

Tomkinson. La playa fiscal tiene espacio de almacenaje para 1.000 vehículos. El lugar, que cuenta con las condiciones necesarias (seguridad, iluminación, cercado perimetral, sistema electrónico de vigilancia), no da abasto y no hay margen para el ingreso de más unidades. Por eso la empresa pretende concretar la ampliación de su playa fiscal.

El Consejero de ACAU, Julio Martínez, opinó que si bien esta medida parece muy adecuada, existe un nudo logístico importante: la poca disponibilidad de unidades cigüeña para el traslado de los vehículos, al no estar previsto un corredor fiscal interno que conecte el puerto con el predio. Estimó que hoy en día “no están dadas las condiciones para cargar todas las unidades desde el Puerto y sacarlas a Murchison”. “La capacidad logística de traslado es muy limitada”, indicó.

Hay además un problema de costos adicionales. Cabe precisar que el costo de una “cigüeña” oscila los USD 150.000, por lo que para las empresas importadoras es una inversión importante. Según información recabada por ACAU, en el mercado no existen más de 10 unidades de este tipo.

Martínez advirtió que los cuellos de botella van a perdurar si no se encuentra una solución inmediata. Explicó que en el mejor de los casos, sacar 600 coches lleva un plazo de cinco días. En un día normal, unos 100 vehículos son retirados del puerto.

Para los importadores, la situación se puede seguir agravando en caso de que los barcos que lleguen al puerto de Montevideo no puedan descargar por falta de espacios. Si ello ocurre, el escenario más probable es que se decidan a ir a otros puertos de la región, tales como Santos o Zárate, quedando las cargas a disposición de los consignatarios en dichas terminales. Ergo, nuevos desplazamientos, mayor costo y mayores atrasos. Para Martínez, la posibilidad de rechazar un buque afectaría más la credibilidad del puerto de Montevideo.

CAMIONES

AUTOMÓVILES

% con respecto al total departamental



Camiones empadronados en el territorio uruguayo

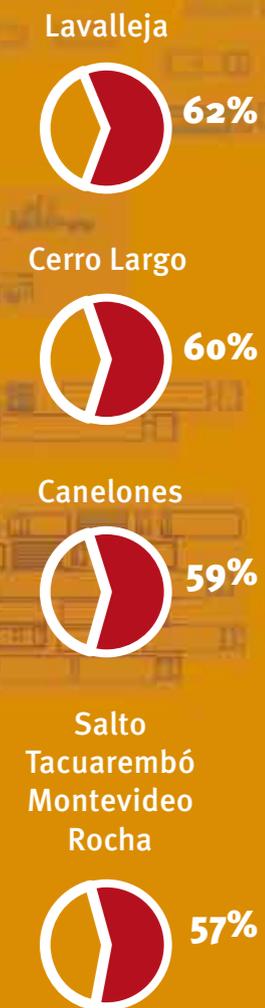
61.715

55%

Tiene más de 10 años



% con respecto al total departamental



Automóviles empadronados en el territorio uruguayo

837.715

50%

Tiene más de 10 años



Los datos presentados en esta infografía fueron proporcionados por el Sistema Único de Cobros de Ingresos Vehiculares (SUCIVE). Vale aclarar que las cifras no contemplan los vehículos que fueron dados de baja o que están fuera de circulación.

Inspección Técnica Vehicular para todos

El Secretario Ejecutivo de UNASEV, Pablo Inthamoussu, remarcó que uno de los problemas que se deberán solucionar es la inspección técnica vehicular. Estas “no se han generalizado corresponde, sobre todo en el interior del país”. Recalcó que las inspecciones se realizan solamente cuando media la fiscalización administrativa que realizan las intencencias. A modo de ejemplo, señaló que en España se logró reducir en un 8% la siniestralidad vial por la obligatoriedad y cumplimiento cabal de las inspecciones.

Bienvenida la ley que obliga a incorporar elementos de seguridad en todos los automóviles cero kilómetro

El próximo 6 de julio de 2014 quedará marcado a fuego. Ese día entrarán en vigencia nuevas exigencias vinculadas a la seguridad de los automóviles. Se trata de la aplicación de algunos artículos de la ley N° 19.061, que complementan a la Ley N° 18.191 de Tránsito y Seguridad Vial en el Territorio Nacional.

En relación a los elementos de seguridad que deberán contener los vehículos, hay dos artículos fundamentales. A saber:

Artículo 5º.- “Todos los vehículos cero kilómetro propulsados a motor de cuatro o más ruedas que se comercialicen en el país deberán contar con sistema de frenos ABS, apoya cabeza en todos sus asientos o plazas, cinturones de seguridad y airbag frontales en las plazas delanteras como mínimo de aquellos vehículos que así lo admitan, de acuerdo con lo que fije la reglamentación respectiva”.

Artículo 6º. “Los requisitos establecidos en el artículo anterior serán exigibles a partir de los dieciocho meses de la promulgación de la presente ley, debiendo tales elementos ajustarse a las disposiciones y exigencias técnicas contenidas en las normas que se adopten a tales efectos por el país, según la reglamentación respectiva”.

Vehículos más seguros, baja de la siniestralidad vial

Dentro de los elementos de seguridad que deberán contener los vehículos, se destacan los frenos ABS, los airbag frontales y los sistemas de retención infantil.

Los frenos ABS serán obligatorios para las categorías de vehículos M1, M1a, M1b, M2, M3, N1, N2, N3, O3 y O4 (ver cuadro). Por otro lado,

se incorpora la obligatoriedad de los airbag frontales en las plazas delanteras para los vehículos M1, M1a, M1b y N1, pudiendo exceptuarse de dicha obligación las restantes categorías de vehículos.

En lo que refiere al apoya cabeza, el mismo puede ser una pieza individual y regulable, o en su caso, la altura del respaldo puede oficiar como sujetador de las cabezas, si tiene la altura necesaria.

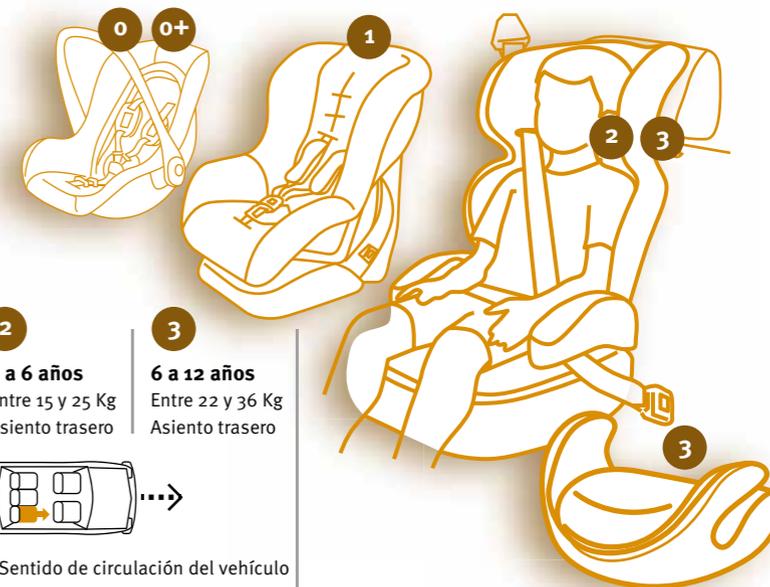
El apoya cabeza en las plazas delanteras será obligatorio en las categorías de vehículos M1- M1a- M1b- M2- M3- N1- N2 y N3, pudiendo exceptuarse de dicha obligación las restantes categorías de vehículos. En las plazas laterales, el apoya cabeza será obligatorio en las

categorías de vehículos M1, M1a, M1b, M2, M3 y N1.

Por último, el apoya cabeza en las plazas traseras centrales será obligatorio en las categorías M2 y M3. Queda excluido del cumplimiento de este requisito a las categorías M1, M1a, M1b, N1, N2, N3, O1, O2, O3 y O4 y los vehículos destinados al servicio de transporte colectivo urbano de pasajeros.

Según se establece en el decreto reglamentario de la ley 19.061, a partir de los 48 meses de aprobada la reglamentación, los vehículos de categoría M (M1 (a), M1 (b), M2 y M3) que posean por lo menos una fila de asientos traseros, deberán contar para poder ser comercializados en el mercado local con un

Categoría de vehículos		
M Transporte de pasajeros	M1: No contiene más de ocho asientos además del asiento del conductor. M1 (a): Tienen tres o cinco puertas y ventanas laterales detrás del conductor, diseñado y construido originalmente para el transporte de pasajeros, pero puede ser adaptado para el transporte de carga	M1 (b): vehículos diseñados originalmente para el transporte de cargas pero que han sido adaptados con asientos fijos o replegables para el transporte de más de 3 pasajeros.
N Transporte de carga	N1: vehículo utilizado para transporte de carga con un peso máximo que no exceda las 3,5 toneladas métricas. N2: vehículo utilizado para transporte de carga y con un peso máximo superior a las 3,5 toneladas métricas pero que no exceda las 12 toneladas métricas. N3: vehículos utilizados para el transporte de carga y con un peso máximo superior a las 12 toneladas métricas.	M2: vehículos con más de 8 asientos además del asiento del conductor y que no exceda el peso máximo de 5 toneladas métricas. M3: vehículos con más de 8 asientos además del asiento del conductor y que no tengan un peso máximo mayor a las 5 toneladas métricas.
O Acoplados (incluye semi-acoplados)	O1: acoplados con un eje, que no sean semi-acoplados, con un peso máximo que no exceda las 0,75 toneladas métricas. O2: acoplados con un máximo que no exceda las 3,5 toneladas métricas que no sean acoplados de categoría O1. O3: acoplados con un peso máximo superior a las 3,5 toneladas métricas, pero que no excedan las 10 toneladas métricas. O4: acoplados con un peso máximo superior a las 10 toneladas métricas.	



Sistema de Retención Infantil			
CATEGORÍAS	0 0+	1	2
EDAD	Hasta 1 año	1 a 4 años	4 a 6 años
PESO	Hasta 13 Kg	Entre 9 y 18 Kg	Entre 15 y 25 Kg
UBICACIÓN	Asiento trasero	Asiento trasero	Asiento trasero
	→ Sentido que debe mirar el niño	→ Sentido de circulación del vehículo	

En todos los casos la silla debe estar correctamente asegurada al vehículo

sistema de anclaje rígido (isofix, latch u otro) que permita la colocación de un elemento de retención infantil, en la plaza derecha de la fila trasera de asientos.

Más allá de los equipos que deben tener los nuevos automóviles, la reglamentación de la ley establece pautas específicas para los niños (ver gráfico).

El consejero de ACAU, Johnny Lindner, opinó que “es de suponer que disminuirán los accidentes fatales pero la prevención de accidentes opera respetando las normas”. En relación a las previsiones que deberá tomar el mercado para adaptarse a la nueva normativa, estimó que “no va a haber problemas en lo que se refiere a equipamientos de los vehículos, ya que los importadores están tomando las previsiones del caso”.

Proceso sinuoso y al mismo tiempo productivo

La reglamentación de la ley 19.061 estuvo precedida por largas deliberaciones, marchas y contramarchas motivadas, en gran parte, por el involucramiento de los gobiernos departamentales. Porque son para destacar los aportes, sugerencias de modificación y hasta de elimina-

ción de algunas normas.

Existieron múltiples instancias de trabajo entre todos los actores vinculados. El Secretario Ejecutivo de UNASEV, Pablo Inthamoussu, dijo a ACAU que es “destacable la actitud de permanente cooperación y la asistencia a todas las convocatorias de las cámaras vinculadas al comercio automotor, entre las que destacamos a ACAU”. El jerarca indicó que resultó fundamental el aporte de los empresarios vinculados al sector para que aporten “la realidad de los mercados importadores y su conocimiento del negocio y de los mercados”.

Inthamoussu comentó que el objetivo final de esta ley es reducir la cantidad de fallecidos y lesionados por accidentes de tránsito. Opinó que “al margen de trabajar sobre vehículos más seguros, es clave concientizar a los usuarios y mejorar la fiscalización de la vía pública”.

Por su parte, el consejero de ACAU, Johnny Lindner, opinó que

“desde hace años ACAU ha estado proponiendo medidas que en buena parte han sido recogidas por esta ley. Específicamente, entendemos como un gran paso adelante la obligatoriedad de equipar los vehículos con elementos de seguridad que en los países desarrollados, son equipamiento de serie desde hace ya muchísimos años”. Vale recordar que ACAU trabajó muchos meses junto a la UNASEV para lograr que el marco teórico y la realidad pudieran tener viabilidad operativa en lo que respecta a algunos de los artículos de la ley.



Johnny Lindner, Consejero de ACAU

“La prevención de accidentes opera respetando las normas”

Entrevista



Enrique Cabrera - (SUCIVE)

Un sistema que llegó para quedarse



dos años de la aplicación del Sistema Único de Cobro de Ingreso Vehicular (SUCIVE), ya hay mucha tela para cortar. Los avances son concretos, los ajustes son reales, los desafíos son relevantes. Con este panorama, ACAU consultó al contador Enrique Cabrera, asesor de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto (OPP) en el SUCIVE. Respondió amablemente a preguntas formuladas por socios de

la gremial. En este contexto destacó al menos cinco impactos positivos del Sistema, anunció la puesta en marcha del Permiso Único de Conductor, opinó que es tiempo de “generalizar” la Inspección Técnica Vehicular y remarcó con respecto a vehículos que no están en condiciones de circular que “la mejor solución es pensar en la chatarrización”.



Entrevista **Enrique Cabrera-(SUCIVE)**

Durante muchos años ACAU – entre otros actores – propugnó por el establecimiento de un sistema de patente única a nivel nacional. Habiéndose concretado el mismo finalmente, ¿cuál es a su entender el balance de la implementación del sistema único de patentes a nivel nacional durante sus primeros dos años?

Primero, veamos cuál es el objetivo que estaba planteado. Había uno operativo, que era definir un valor único de patentes. Eso se logró a partir de un trabajoso acuerdo, que ya en su momento tuvo una externalidad y es que se produjo una baja en los valores de la patente de ese parque automotor. En el caso de los vehículos hasta el 2012, 7 de cada 10 tuvieron una rebaja en el valor de la patente. Los vehículos a partir de 2012 también tuvieron otra rebaja, porque se consideraba el valor de importación del mismo con una alícuota del 4,5% y se le deducía el IVA –que generalmente no se deducía- y el margen de comercialización del vendedor. Entonces, se unificó el valor de las patentes y se hizo a la baja. El contribuyente tuvo un beneficio directo.

Por otro lado, se ha logrado el objetivo de estabilizar la recaudación de las Intendencias. De esta manera, las Intendencias tuvieron una estabilidad en términos de recursos. Cabe precisar que la recaudación por este concepto es la segunda o tercera en orden de importancia. Un tercer punto a destacar es que hubo más transparencia en términos del mercado porque, por ejemplo, antes se podía encontrar en un mismo departamento que un mismo vehículo tenía tres valores de patente distintos. Y en esto incidía la Intendencia, el contribuyente y las automotoras que a veces actuaban en forma arbitraria en la fijación del valor de esa patente. Creemos que

ahora existe transparencia para el contribuyente en cómo se fija el valor de la patente, que no se fija arbitrariamente sino que es regla para todo el país.

También hay otras externalidades generadas por el nuevo sistema de patente de rodados: se unificaron las tasas, de 120 pasamos a 4. No se están cobrando los empadronamientos ni los re empadronamientos y otros trámites menores.

Como otra mejora en los servicios, destacaría que el contribuyente puede hacer el trámite en cualquier red de cobranzas o por débito en cualquier momento del año.

También debemos evaluar como positivas las campañas de bonificaciones para pago al contado y en fecha. Un 40% se acogió al pago al contado con 20% de descuento.

¿Cómo evalúa la coordinación entre las Intendencias y la gestión que se ha hecho de este nuevo sistema?

La gestión y la coordinación son óptimas. Hoy hay un acuerdo que se trabaja durante el año, que se plasma en noviembre, en el que las Intendencias fijan los valores a cobrar del año siguiente. Siempre todos los años se agregan elementos de trabajo. Para este año, vamos a trabajar el tema del permiso único de conducir, que lo lanzaremos en febrero o marzo, porque ya hoy tenemos el registro de todos los conductores. La idea es fijar un permiso único que tendrá uniformidad en cuanto a cómo se debe expedir ese servicio. El permiso se cargará en una base de datos para evitar las duplicaciones y eso tiene la posibilidad de que en el caso de renovación, el contribuyente podrá sacar el permiso en cualquier lado del país.

¿Entiende que este sistema se mantendrá en el tiempo, una vez que se terminen los subsidios?

Nosotros habíamos asumido que la recaudación del 2010 se iba a respetar ajustada por inflación.

En el primer año, las cifras más importantes de compensación las recibieron Montevideo y Canelones. En este ejercicio (el de 2013) dudamos que Montevideo pueda recibir alguna compensación, por lo que en el 2013 el SUCIVE dejó de trasladar el subsidio a las Intendencias teniendo en cuenta la recaudación del 2010. Por lo que el sistema se mantendrá sin problemas, pues las Intendencias ya están cobrando por encima de los valores del año 2010.

Tal cual lo advirtió ACAU, los parámetros elegidos originalmente para el cálculo de la patente única a nivel nacional resultaron demasiado complejos, lo cual dio lugar al cobro de alícuotas diferentes y excesivas para modelos iguales, en distintos departamentos. SUCIVE comprobó esto y ha estado analizando junto al Congreso de Intendentes alternativas al respecto. Por lo expuesto, ¿cuál fue el sistema de cálculo de patentes que se utiliza para este año?

Se repite lo del ejercicio 2013. La mecánica es el 4,5% sobre los valores de mercado. Los valores de referencia surgen de Aduanas, pero los comparamos con el listado de precios de los importadores. Si el valor de Aduanas es menor que el valor de comercialización, éste valor implica una mejora en términos del valor de la patente, porque no se considera el margen de comercialización. Se toma siempre el valor más bajo para beneficiar al contribuyente. Para los autos empadronados en 2012 y 2013, se toma el valor de mercado y a eso se le aplica el 4,5%. Los anteriores al 2011 tendrán el mismo valor que hasta ahora, ajustado por IPC. Tratamos de que todo converja a la consideración de los valores de mercado.

Según resolvió el Congreso de Intendentes, los autos y camionetas anteriores al año 1975 seguirán exentos de pagar patente, con la condición de que para recibir ese beneficio, el vehículo pase por un examen de habilitación, a través de una re-

Un sistema que llegó para quedarse

Imagen: Archivo Presidencia de la República



Entrevista Enrique Cabrera - (SUCIVE)

una persona para empadronar sepa de antemano cuáles son los tiempos que debe esperar por ese trámite. Debemos prever que si pasado determinado tiempo pre establecido un usuario no recibió el empadronamiento de su vehículo, reciba alguna bonificación como, por ejemplo, el no cobro de la chapa o la libreta de propiedad.

¿Cuántos vehículos anteriores a 1975 existen en Uruguay?

Según nuestros datos, unos 51.000.

¿Por qué los propietarios de esos vehículos tienen el beneficio de no pagar patente?

El criterio utilizado para adoptar esa resolución fue el de homogeneizar todas las normas que había. Para mí, un vehículo que circula algo tiene que pagar. Entonces para determinar algún costo es que se puso la inspección vehicular. Si no tiene inspección vehicular, no puede circular. Debemos llegar a que eso ocurra en todos los casos.

Desde ACAU entendemos que se debería estudiar seriamente la posibilidad de implementar un sistema de chatarrización para vehículos de cierta antigüedad, tal como se ha aplicado en otros países para modernizar el parque automotor y dinamizar la plaza. De hecho, en 2012 durante la Mesa Sectorial de Transporte convocada por el MTOP, nuestra Asociación presentó una propuesta al respecto. ¿Usted comparte esta iniciativa? ¿Cómo entiende que debería estructurarse?

Mi opinión es que cuando hay vehículos que están en cierto grado de infracción, que se supone que no tienen condiciones para circular, la mejor solución es pensar en la chatarrización. Incluyo también aquellos casos en los que se presenta una morosidad de no pago de patente por tres o cuatro años.

En suma, hoy en día no hay trazabilidad. Hay muchas unidades que no sabemos si existen o no y por ende le perdemos la trazabilidad. Esa realidad ambiente determinados negocios turbios, como ser los deshuasaderos de unidades o la comercialización de repuestos.

Otro punto es el costo de administración del vehículo. Si uno saca un vehículo de circulación y lo lleva a un depósito, tiene que pagar el costo de

mantenerlo ahí. Además, perdemos todo tipo de registro una vez que se desarma el vehículo para vender los repuestos.

Lo cierto es que no hay una política de capturar el vehículo y sacarlo de circulación. Si uno captura un vehículo, con la legislación vigente, se está comprando un problema, porque uno es responsable del mantenimiento de ese vehículo. Por ejemplo, los bancos que tienen deudas por leasing, no confiscan los vehículos. Si lo confiscan, el auto tiene que ir al depósito y el banco debería asumir el costo del mismo.

Lamentablemente no existe un registro nacional automotor, lo que hasta el día de hoy impide conocer cuál es el parque circulante existente, base fundamental para su análisis y toma de decisiones. Ahora que existe un sistema único de patentes y las informaciones están disponibles en tiempo real, ¿cuándo estima que se hará realidad la concreción de dicho registro nacional automotor?



Reunión del Congreso de Intendentes celebrado en febrero de 2014. (Imag en: Archivo Presidencia de la República)

Y ¿cómo entiende que se informarán los datos del mismo?

El registro nacional automotor ya existe. Lo que no está resuelto es qué validez jurídica se le va a dar para que pueda funcionar, es decir, no están resueltas las condiciones de funcionamiento del sistema. El registro supone una herramienta de planificación muy importante, ya que es útil para proyectar cuánto será el consumo de combustible por el simple hecho de que se puede segmentar los vehículos por el tipo de combustible que consumen. Además, permite saber cuántos vehículos tienen elementos de seguridad y cuántos no. Si, en el caso de ACAU, se quiere acceder a la cantidad de vehículos, o si cada concesionario quiere saber cuánto se ha vendido de su marca, se podrá acceder mediante cierto protocolo a saber dónde vendió su vehículo y cómo se fue empadronando. Todo esto hay que regularizarlo y darle un marco jurídico, que podrá ser una norma nacional, de-

partamental o una resolución. Hasta ahora esos datos se informan, por lo general, a demanda. Lo que ya tenemos es el desarrollo informático. Falta decidir cómo hacer esa información pública. Tienen que haber determinados acuerdos para sistematizar esa información, lo que implica asumir determinados costos. Se puede ilustrar esto con el caso de las arrendadoras de vehículos que tienen el problema de la multas. Quien conduce el vehículo, no necesariamente es el dueño por lo que la empresa necesitaría saber en tiempo y forma qué multas se generaron y, a su vez, nosotros necesitamos saber quién es el conductor. Para eso, la arrendadora debería cargar en una aplicación concreta todos los datos de los conductores, hora por hora.

Sin perjuicio de las vías legales que cada usuario dispone, ¿operativamente hay previsto algún canal de consulta o reclamo, para aquellos usuarios que entienden que su patente fue mal calculada en los períodos pasados y que no sean a través de las Intendencias?

El que tiene que responder es la Intendencia. A lo sumo, nosotros podemos dar una idea o aproximación sobre la pertinencia del reclamo. Pero en realidad, lo que nosotros podemos hacer es fortalecer el canal de la Intendencia.

En un momento, pasó que los contribuyentes iban a la Intendencia y ahí les decían que el problema era del SUCIVE. Y en muchas ocasiones, como conocedores de los distintos casos, los asesorábamos. Pero el contacto con nosotros por parte del contribuyente debe ser muy esporádico. Cuando se presentan personas con consultas sobre su situación, nosotros aclaramos que el SUCIVE es una agencia de cobranzas, el organismo recaudador es la Intendencia.

Creo que se ha mejorado en relación a la etapa anterior, en el que nadie explicaba nada, no había un valor de aforo en ningún lado. A pesar de todo, ha ido mejorando el sistema. Lo que ha pasado es que en casos de reclamos complejos, que las Intendencias no pueden resolver, la plana mayor del SUCIVE, integrada por cinco intendentes y dos representantes del Poder Ejecutivo, discute el caso. Nosotros en diciembre de 2013 hemos realizado entre 1.500 y 2.000 devoluciones de dinero a personas que habían pagado de más, por un monto total de \$ 2.000.000.

Mercado



Cambia, algo cambia

La información de mercado es un insumo esencial para las empresas socios de nuestra Asociación, para las autoridades, los medios de prensa y la opinión pública en general. Por ello, procesamos los datos de las empresas que integran el sector y los difundimos todos los meses. En esta sección, realizamos un análisis cualitativo del comportamiento de las distintas categorías de vehículos en el 2013, difundimos información de mercado de los países de la región y los principales indicadores macroeconómicos.

Análisis

Cambia, algo cambia

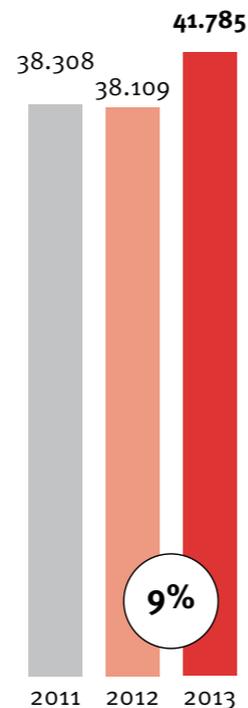
Ventas totales



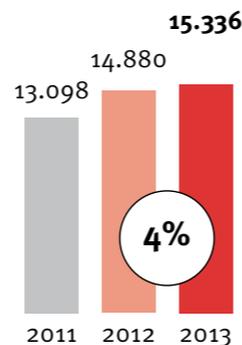
Unidades vendidas por tipo de vehículo

(%) Variación interanual

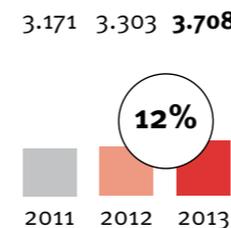
Automóviles



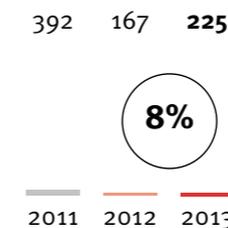
Utilitarios



Camiones



Ómnibus

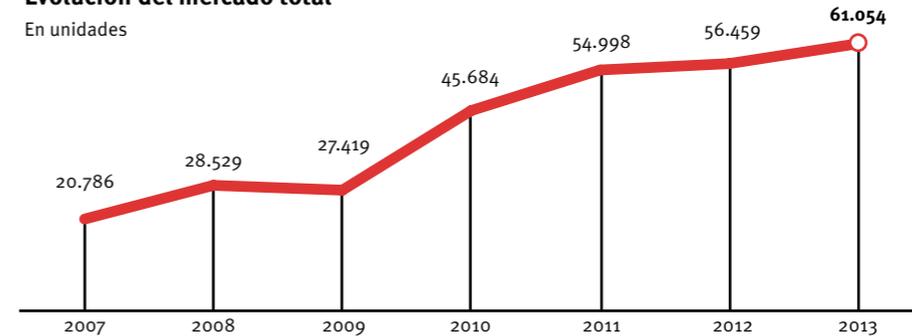


Algún día tenía que ocurrir. El 2013 fue el año en que la comercialización de automóviles o KM superó la barrera de los sesenta mil. Todo un récord. Para ser más exactos, los datos de ACAU indican que en el año se vendieron 61.054. Esto significa un aumento de 8% con relación al total comercializado el año anterior.

El dato no sorprende a propios ni a ajenos. El mercado siguió exhibiendo signos de fortaleza. Sin embargo, más allá de los fríos números, en varios sentidos, las preferencias de los consumidores continuaron cambiando.

Evolución del mercado total

En unidades



El prosecretario de ACAU, Carlos Kurlander, opinó que el 2013 fue un "buen año". El mercado de automóviles para pasajeros mantuvo "una tendencia ascendente" y con signos de "estabilidad", señaló. Agregó que si bien la evolución del Índice de Confianza de los Consumidores (ICC) ha disminuido, "en los mostradores" no se ha notado.

Mirando hacia adelante, el panorama presenta desafíos relevantes. La entrada en vigencia de la Ley de Seguridad Vial que fija criterios mínimos para las nuevas unidades vendidas, es sin duda un punto sobresaliente. A éste factor interno hay que agregarle el proceso electoral que está en marcha, las incertidumbres económicas que vienen de afuera y la realización del próximo mundial de fútbol.

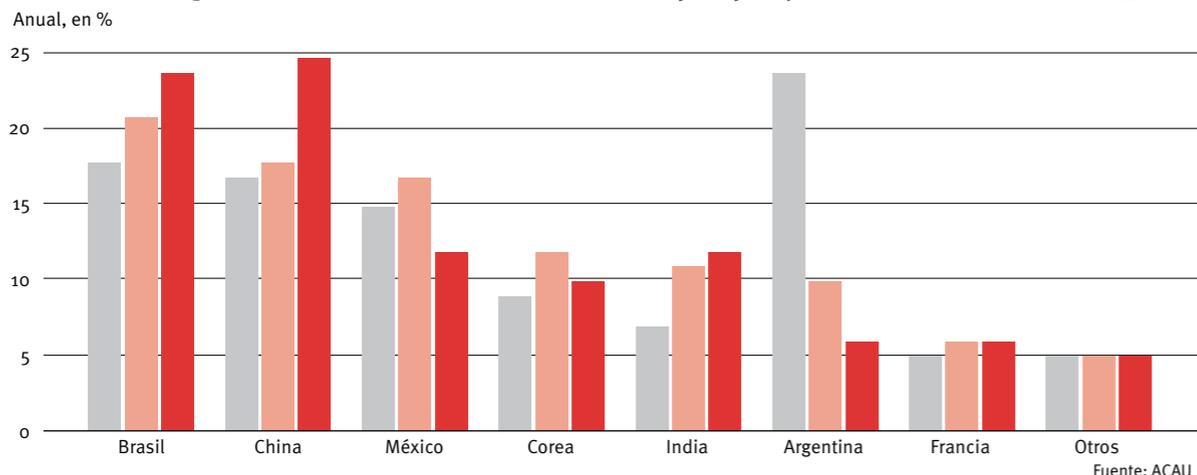
El vicepresidente de ACAU, Gustavo Quartino, aseveró que "el año debe verse

desde una perspectiva de incertidumbre, con tendencia a una desaceleración del mercado", aunque "seguramente no haya una crisis significativa, ni mucho menos una recesión". En el caso del mercado de camiones, dijo que de la mano de un dólar más fuerte, un aumento de la inflación que afecta las exportaciones y una situación climática adversa, "ya se notan cambios en la operativa". La incertidumbre también pasa por deducir si la previsible disminución de la demanda por camiones de gran porte, será compensada por el crecimiento de ventas en las franjas extra livianas y livianas que se verifica desde hace más de cinco años.

Por su parte, Kurlander señaló que los efectos de la entrada en vigencia la Ley de Seguridad Vial que hará obligatorio ciertos equipamientos de seguridad, tales como airbags y sistemas de frenos ABS, se podrían visualizar en los meses anteriores al mes de julio. El directivo subrayó que "es una lástima que los nuevos equipamientos de seguridad obligatorios no estén exentos de impuestos, pues en definitiva terminamos encareciendo los precios de automóviles más seguros, agregando impuestos, lo que no resulta lógico".

Vale recordar que la implementación obligatoria de tecnologías de última generación en materia de seguridad

Evolución de origen sobre el total de ventas en automóviles para pasajeros



pasiva y activa, necesariamente tendrá un impacto en los precios. Por este motivo, las propias autoridades de ACAU han planteado: renunciar al margen de ganancia sobre los equipamientos de seguridad que se incorporen obligatoriamente en el marco de esta normativa y al mismo tiempo, solicitar la exoneración de IMESI de estos implementos. Si esto fuera así, se trasladarían al precio final sólo los costos de origen de los equipamientos y no existirá rentabilidad sobre los mismos para nadie. Pero lamentablemente, ello no ocurrió.

Pero más allá o más acá de los números globales, hay una realidad que no llama la atención. El crecimiento del mercado se sostuvo fundamentalmente en el segmento de las unidades con menor cilindrada. Es más. En términos absolutos, la comercialización de automóviles con motores de entre 1000 y 2000 cc. no creció en los últimos dos años.

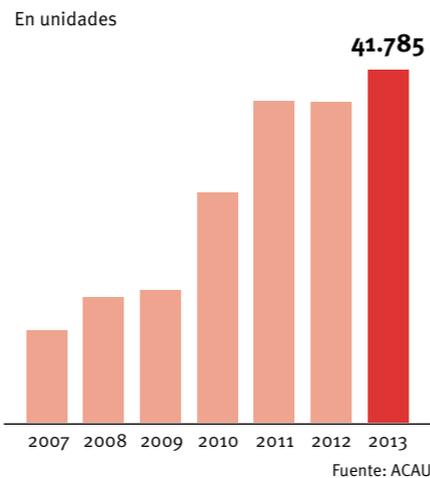
En la pasada edición del Anuario, el presidente de ACAU, Miguel Del Castillo, había dicho que el comportamiento de un mercado muy dinámico en las franjas que menos tributan, “demuestra una

En la misma línea, el Dr. Fernando Arrieta, secretario de ACAU, opinó que la nueva normativa impactará en el mercado, “ya que los valores de las unidades tendrán un costo mayor en origen que será trasladado al precio final”. Estima que la medida hará “reducir el volumen de unidades” comercializadas.

Automóviles para pasajeros, chicos

41.785 Ese es el número total de automóviles para pasajeros vendidos en 2013. Representa un crecimiento anual de 9% y sobre todo, una expansión frente al año previo que se había caracterizado por la estabilidad.

Ventas anuales de automóviles



elasticidad en la demanda”, ya que “somos un mercado muy sensible al precio”.

Conviene recordar que el 1º de octubre de 2012, el gobierno fijó un IMESI diferencial por tamaño de motor. La idea fue estimular la comercialización de unidades de menor cilindrada, presumiblemente menos gastadores. Y como se ha señalado, el comportamiento del mercado respondió con creces a las inquietudes oficiales.

La mayor demanda por automóviles de menor cilindrada, explica por otro lado la importancia que China ha cobrado como proveedor de unidades nuevas. De acuerdo a las cifras de ACAU, en 2013 el gigante asiático superó incluso la cantidad de automóviles para pasajeros fabricados en Brasil. En términos porcentuales, 25 a 24% del total.

Al mirar el comportamiento de los últimos años, se observa un sostenido

“En lo que se refiere al segmento de comerciales Pick-up y Furgones no se aprecia la tendencia de consumir unidades de cilindradas más altas”.

Fernando Arrieta, secretario de ACAU.



crecimiento de China como proveedor y una cierta estabilidad de las fábricas brasileñas. En cambio, las exportaciones argentinas literalmente, se desplomaron. Pasaron de ocupar el 24% del mercado en 2011, a un modesto 6% en 2013.

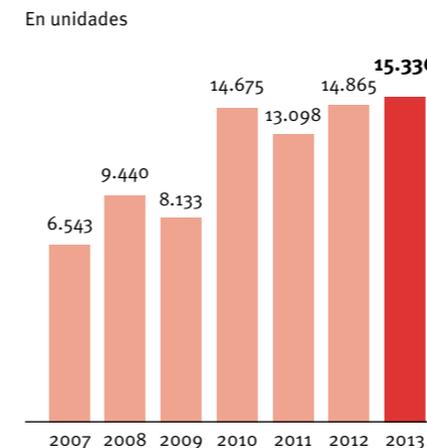
Kurlander analizó que “se viene notando un cambio en el origen de ciertas unidades relevantes en el mercado, en el entendido de que Brasil ha sustituido de forma muy notoria a Argentina”.

Utilitarios, firmes

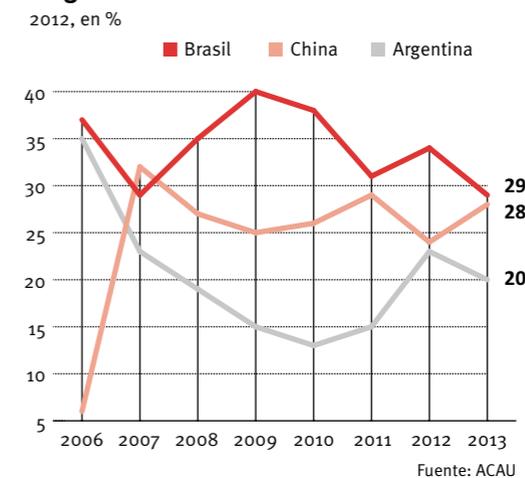
15.336 Ese es el número total de utilitarios vendidos en 2013. Al igual que la categoría de automóviles para pasajeros, la cifra también es inédita, aunque la tasa de crecimiento interanual es más modesta: 4%.

El secretario de ACAU, Dr. Fernando Arrieta, señaló que “el año fue muy bueno en volumen, no tanto en resultados económicos para las empresas del sector

Ventas anuales de utilitarios



Origen sobre el total de ventas de utilitarios



Dinámica en la región

En Argentina, Uruguay y Chile, la demanda por automóviles nuevos siguió creciendo. La excepción a la regla se escribió en portugués. En 2013, Brasil cortó un ciclo de expansión de 10 años. Aunque las comparaciones suelen ser odiosas, conviene ver a la región para situar y ponderar el tamaño del mercado local.

Así es que Uruguay registra el menor tamaño de mercado, en relación a su población. Dicho de otro modo:

- Si en Uruguay se hubiera vendido como en Argentina, el total de vehículos comercializados hubiera sido de 77.400
- Si en Uruguay se hubiera vendido como en Brasil, el total de vehículos comercializados hubiera sido de 65.200
- Si en Uruguay se hubiera vendido como en Chile, el total de vehículos comercializados hubiera sido de 75.300

Estas cifras revelan que si bien las ventas en Uruguay crecen, éstas lo hacen en menor proporción que la región. En este marco, reitera que el comportamiento del mercado responde a la sensibilidad que los compradores tienen por la fuerte presión fiscal que se ejerce sobre la comercialización de vehículos nuevos.

debido a competencia entre las marcas y al margen que se resigna para poder financiar sin intereses los vehículos". Para el directivo de la gremial, "es evidente que esa financiación influyó muy fuertemente en el volumen alcanzado".

En cuanto al tipo de utilitarios nuevos comercializados, las cifras de ACAU muestran un incremento de la demanda por unidades de mayor porte. Sobre el particular, el Dr. Arrieta comentó que "en lo que se refiere al segmento de comerciales Pick-up y Furgones no se aprecia la tendencia de consumir



Carlos Kurlander, prosecretario de ACAU.

"Hay un cambio en el origen de ciertas unidades, en el entendido de que Brasil ha sustituido de forma muy notoria a Argentina".

unidades de cilindradas más altas". Los cambios interanuales se explican porque "la oferta tiene mucha importancia en definir la partición del mercado".

Camiones, grandes

3.708 Ese es el número total de camiones comercializados en 2013. Al igual que la categoría de automóviles para pasajeros y utilitarios, la cifra también es inédita. Se explica por un crecimiento del 12%, con relación al total vendido en 2012.

Antes de hacer una apreciación sobre este dato, conviene analizar qué segmentos crecieron realmente. Los datos de ACAU revelan que lo que realmente aumentó fue la demanda por unidades livianas y extra pesadas.

El vicepresidente de ACAU, Gustavo Quartino, señaló "en términos generales el balance que se debe hacer es positivo". Explicó que más ventas significan en parte un crecimiento del mercado, el cual "lógicamente acompañó la mejora de la macro economía" y el desarrollo de importantes inversiones en flotas, donde se destacó el transporte forestal. Destacó, además, que el crecimiento

"En términos generales, el balance que se debe hacer es positivo"

Gustavo Quartino, vicepresidente de ACAU.



de unidades comercializadas implica "una mayor renovación del parque automotor, con su consiguiente cuota de optimización en materia de seguridad vial y cuidado del medio ambiente".

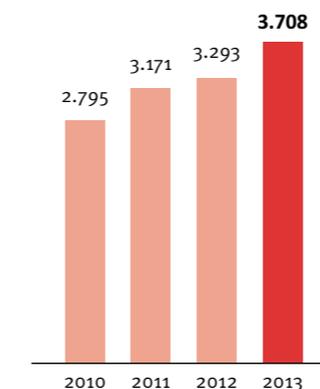
Para explicar el incremento de la demanda de camiones extra pesados, Quartino recordó que en el 2012 y en particular en 2013, las empresas de producción de pasta de

celulosa promovieron la renovación y/o ampliación de las flotas de sus transportistas contratados. En ese momento, acotaron las características de los modelos de las unidades a adquirir, estableciendo chasis de mayor potencia y mayor peso bruto total.

En lo referente a la oferta los camiones extra livianos, livianos y medianos, el vicepresidente de ACAU analizó

Ventas anuales de camiones

En unidades

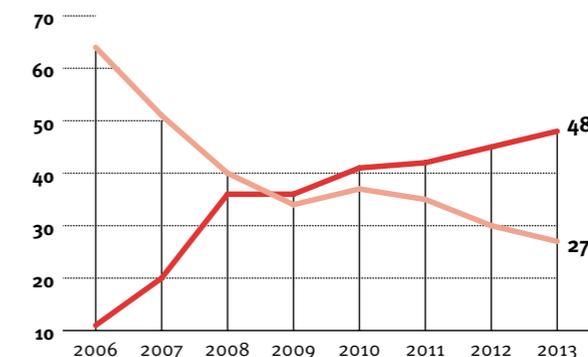


Fuente: ACAU

Principales proveedores de camiones

% del total del mercado

China Brasil



A la espera de una ley

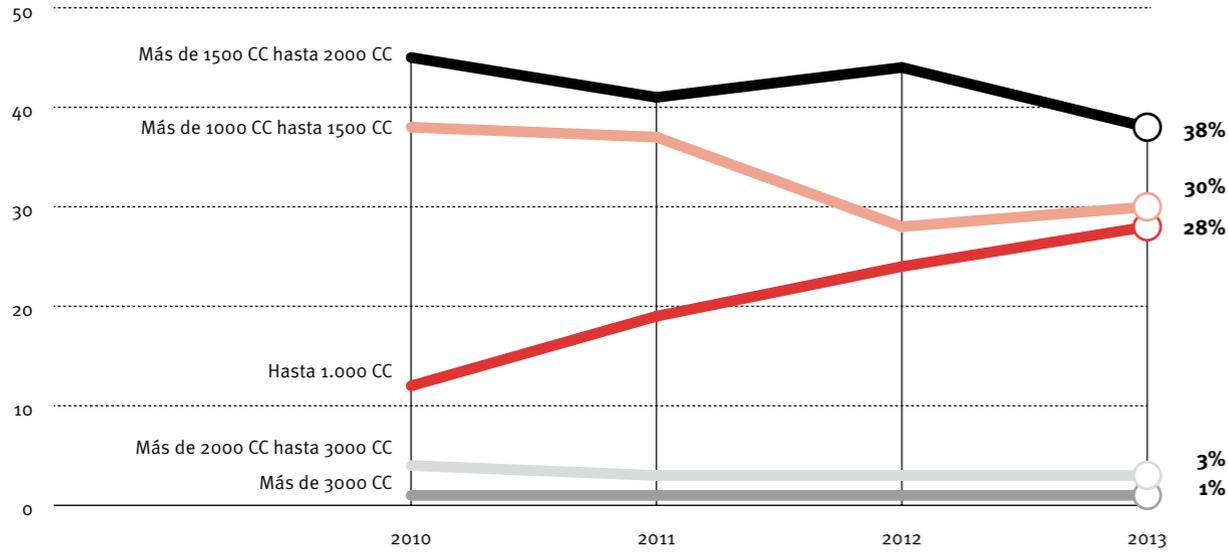
La mejora de los combustibles que se distribuyen actualmente no tiene por qué impactar en las cantidades de ventas, aseguró el vicepresidente de ACAU, Gustavo Quartino. El dirigente reconoció que "si bien es un gran paso en el sentido de la mejora de las condiciones ambientales", no habrá cambios hasta tanto el Parlamento no apruebe nuevas normas de emisiones vehiculares.

que "consolidaron su penetración al mercado, lo cual se viene verificando ya desde hace algunos años". La explicación de ello se basa en la disponibilidad de productos de origen asiático, "cada vez más diversificada y que notoriamente exige una menor inversión relativa para los transportistas y las empresas". Este fenómeno, opinó Quartino, demuestra que "se viene procesando un cambio en el análisis de la compra por parte de los clientes y una modificación en las expectativas de los potenciales propietarios de las unidades".

AUTOMÓVILES PARA PASAJEROS

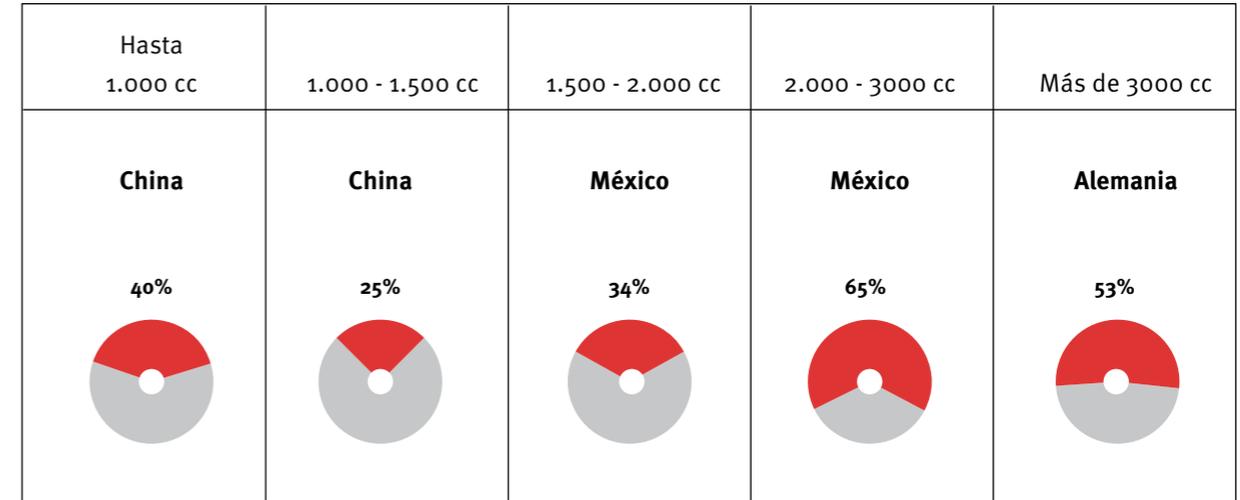
Evolución de las ventas por tamaño de motor

Anual, porcentaje del total



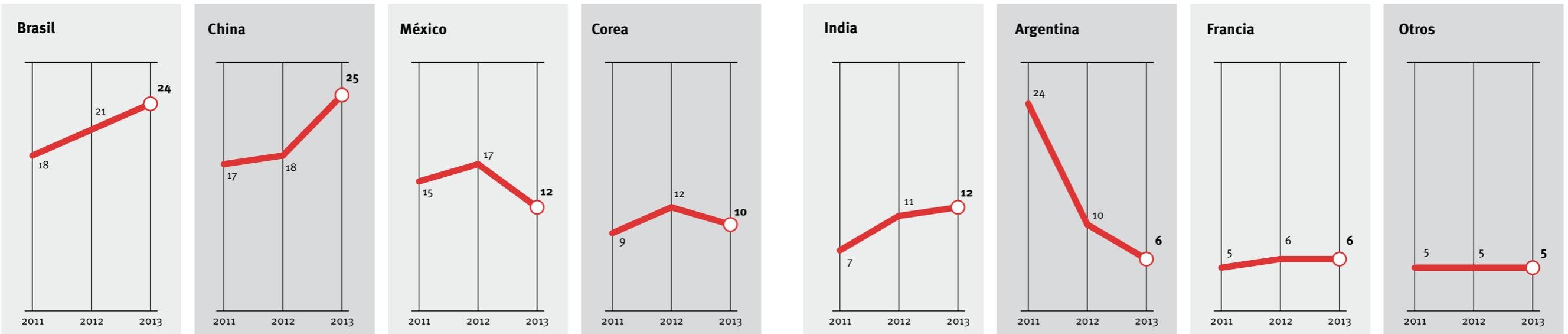
Origen por tamaño del motor

Porcentaje del mercado



Origen sobre el total de ventas

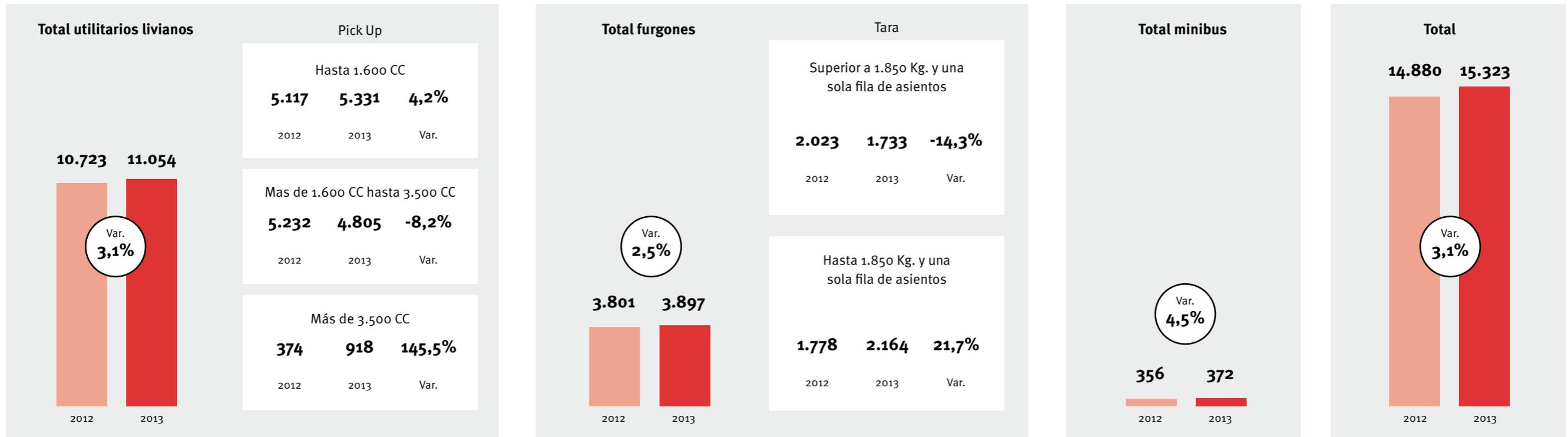
En %



UTILITARIOS

Ventas anuales

Comparativa 2013-2012, en unidades



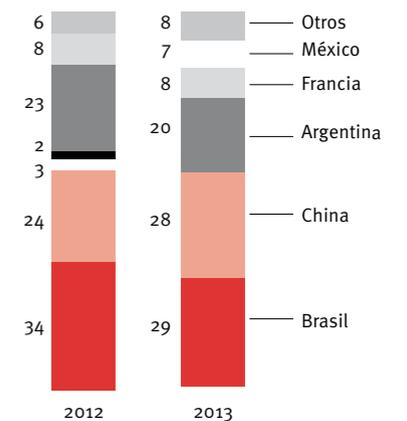
Origen de los utilitarios por tipo

En unidades

	Total	Francia	China	Brasil	Argentina	Tailandia	India	México	Japón	EE. UU.	Corea
Pick Up Hasta 1.600 CC	5.331	4	1.838	3.489	0	0	0	0	0	0	0
Pick Up Mas de 1.600 CC hasta 3.500 CC	4.805	0	680	322	2.093	245	142	1.114	0	50	159
Pick Up Más de 3.500 CC	918	0	800	0	0	57	0	30	0	31	0
TOTAL UTILITARIOS LIVIANOS	11.054	4	3.318	3.811	2.093	302	142	1.144	0	81	159
Tara superior a 1.850 Kg. y una sola fila de asientos	1.733	607	215	585	161	0	0	0	0	0	165
Tara hasta 1.850 Kg. y una sola fila de asientos	2.164	570	759	0	792	0	0	0	43	0	0
TOTAL FURGONES	3.897	1.177	974	585	953	0	0	0	43	0	165
TOTAL MINIBUS	372	0	66	2	58	0	0	0	0	0	246
TOTAL	15.323	1.181	4.358	4.398	3.104	302	142	1.144	43	81	570

Origen sobre el total de ventas

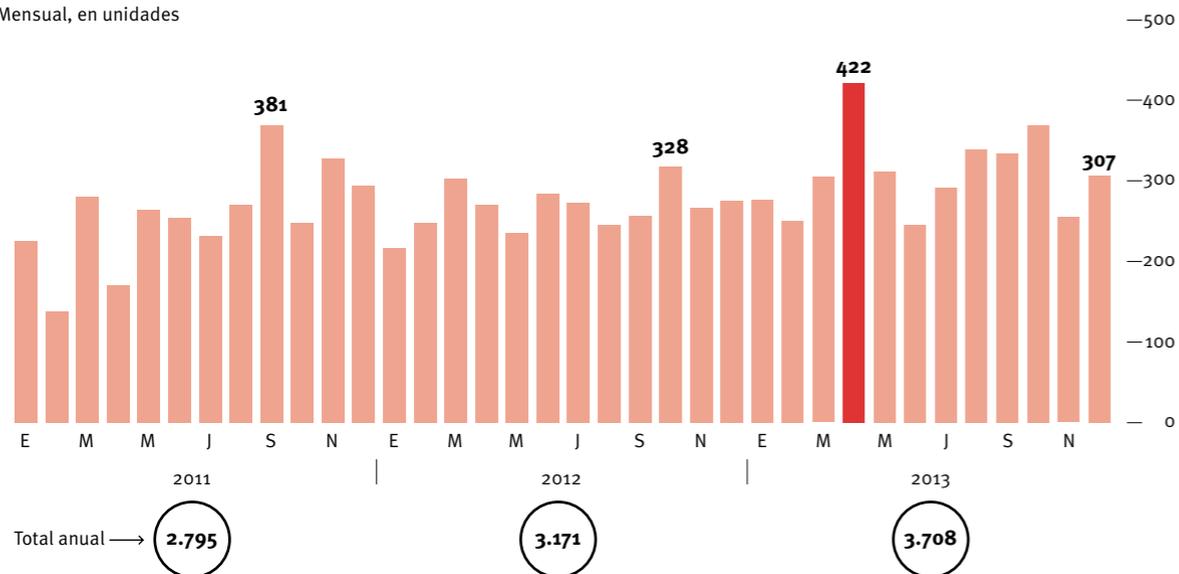
En %



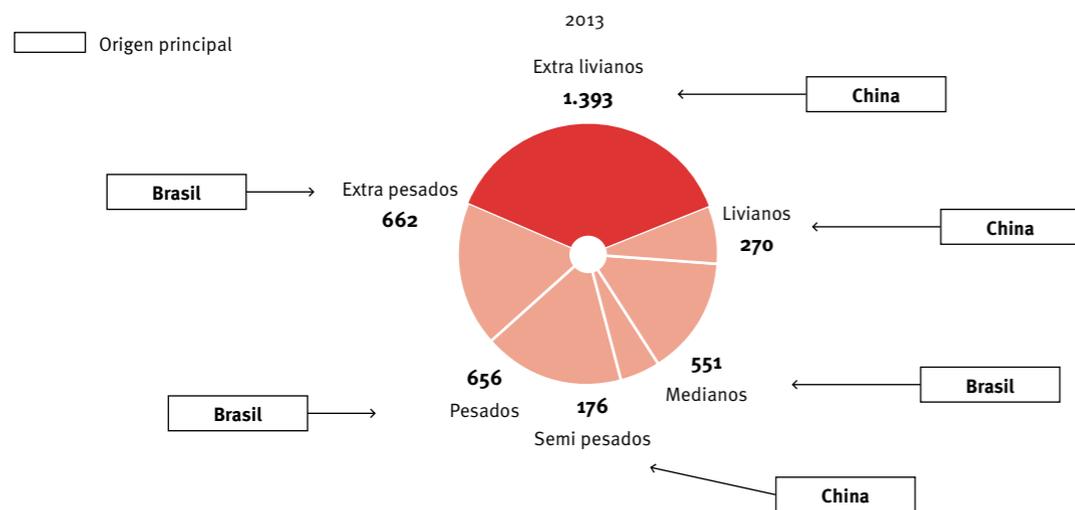
CAMIONES

Evolución de las ventas

Mensual, en unidades



Ventas por tipo de camiones



Características de los camiones

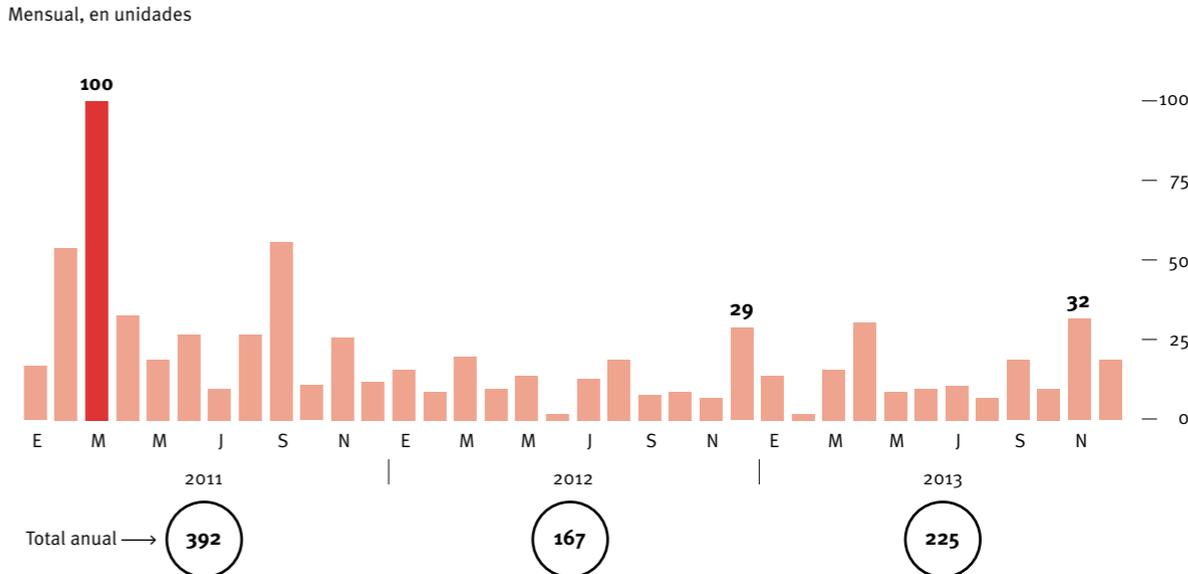
- Chasis Extra Livianos (Más de 2.000 kgs. - hasta 5.000 kgs.)
- Livianos (Más de 5.000 kgs. - hasta 7.000 kgs.)
- Medianos (Más de 7.000 kgs. - hasta 9.000 kgs.)
- Semi Pesados (Más de 9.000 kgs. - hasta 16.000 kgs)
- Pesados (Más de 16.000 kgs.)
- Extra Pesados (Más de 16.000 kgs. de P.B.T. y más de 300 CV)

Fuente: ACAU

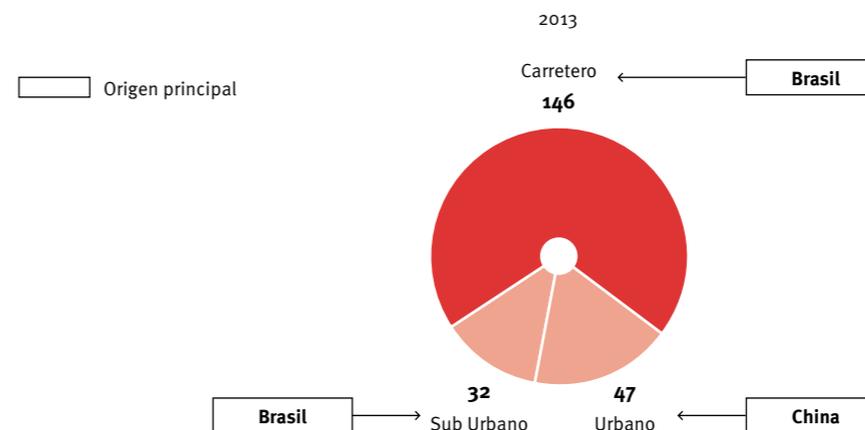
ÓMNIBUS

Evolución de las ventas

Mensual, en unidades



Ventas por tipo de ómnibus



Comparativa 2012-2013, por tipo

	2011	2012	2013
Urbano	160	24	47
Sub Urbano	27	22	32
Carretero	205	121	146

Fuente: ACAU

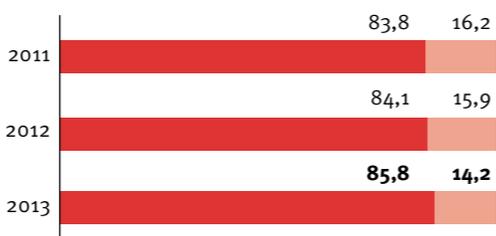
VENTAS, SEGÚN COMBUSTIBLES

● Nafta ● Diésel ● Híbrido

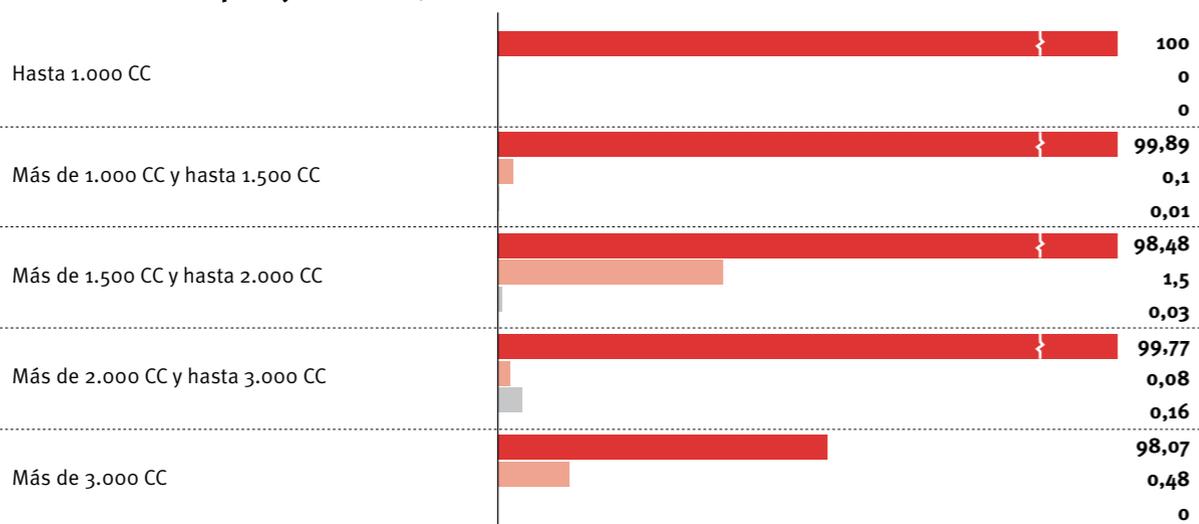
Automoviles para pasajeros Total, en %



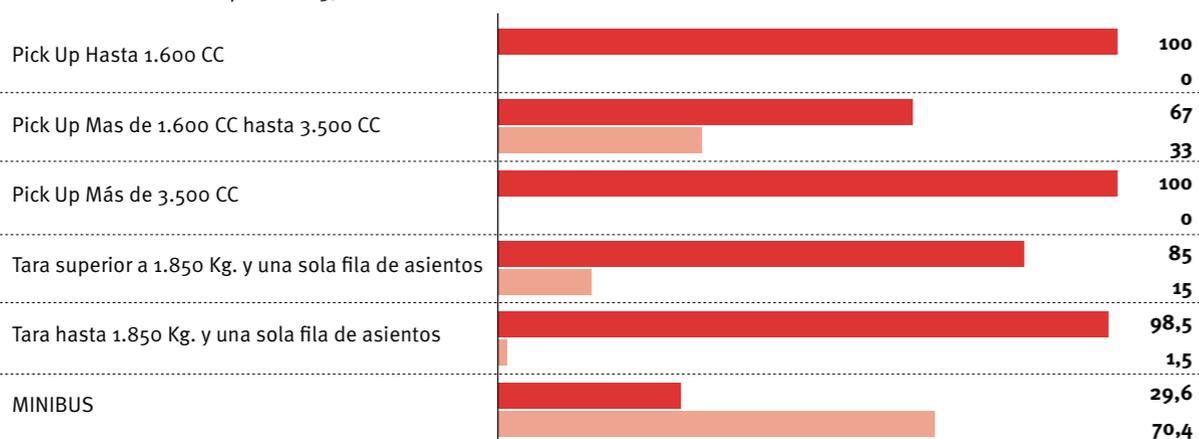
Utilitarios Total, en %



Automóviles de pasajeros Por tipo en 2013, en %

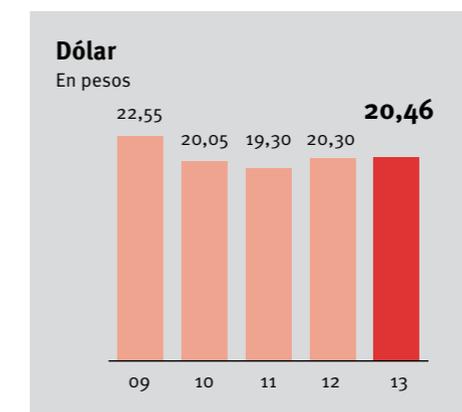
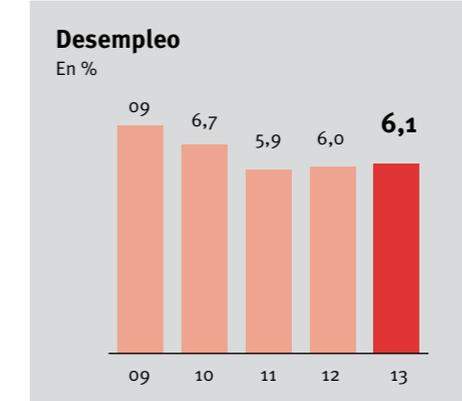
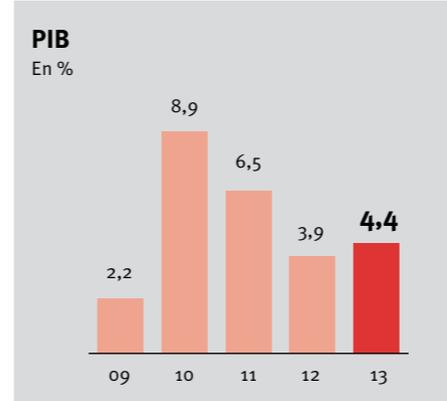


Utilitarios Por tipo en 2013, en %



DATOS MACROECONÓMICOS

Contexto Macroeconómico



Precio al público de combustibles

A Enero de 2014
Pesos/Litro

Especial 87 S.P.	37,60
Super 95 S.P.	41,80
Premium 97 S.P.	43,40
Gas oil	39,90

Fuente: ANCAP

Evolución de precios 2013, en %

Índice General	8,52%
Adquisición de Unidades	
Automóvil	10,73
Motocicletas	11,08
Bicicleta	14,52
Repuestos y Accesorios	
Cubiertas de auto	10,34
Batería para auto	10,52
Accesorios y repuestos de moto	6,04

Reparaciones y Mantenimiento	
Chapa y pintura	3,93
Servicio de auxilio automotor	9,35
Reparaciones mecánicas de vehículos	9,72
Lavado de autos	15,23
Costos Circulación	
Patente de rodados	12,30
Estacionamiento	10,51
Peaje	0,00
Seguro de automóvil	4,24
Licencia de conducir	16,48

Transporte y Alquiler	
Alquiler de automóvil	19,29
Taxi	12,87
Ómnibus local	11,44
Ómnibus suburbano	11,62
Ómnibus interdepartamental	9,15
Pasaje de avión	2,17
Pasaje de barco	21,88
Transporte escolar	12,48
Combustibles y Lubricantes	
Nafta	7,78
Gas oil	7,50
Lubricantes	4,00

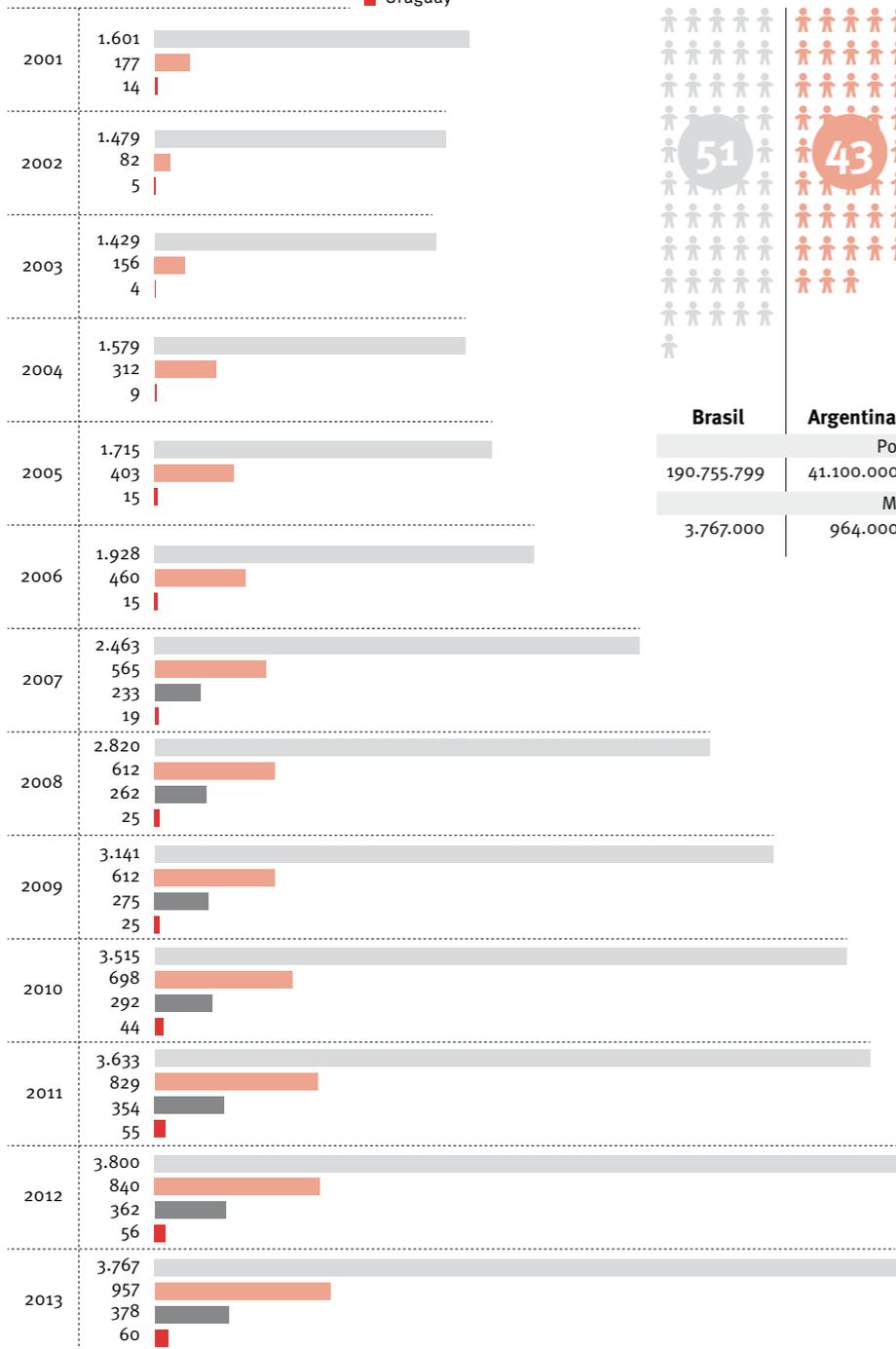
Fuente: ACAU en base a INE

MERCADO REGIONAL

Ventas anuales por país

Miles de unidades

- Brasil
- Argentina
- Chile
- Uruguay



Habitantes por automóvil vendido

2013



	Brasil	Argentina	Chile	Uruguay
Población				
	190.755.799	41.100.000	16.572.000	3.300.000
Mercado				
	3.767.000	964.000	378.000	61.054

Si en Uruguay se hubiese vendido...

... como en Brasil, el total de vehículos comercializados habría sido:

65.200

... como en Argentina:

77.400

... como en Chile:

75.300

Fuente: ACAU

EMPADRONAMIENTOS

Por departamentos

Unidades

Departamento	Camiones Automóviles		Población
	Camiones	Automóviles	
Artigas	899	10.424	72.960
Canelones	9.991	103.905	514.550
Cerro Largo	1.596	18.322	84.064
Colonia	5.887	73.183	121.462
Durazno	1.292	23.250	56.789
Flores	2.654	19.395	24.761
Salto	1.937	27.644	123.880
Paysandú	2.223	27.300	112.454
Tacuarembó	2.065	22.373	89.567
Soriano	2.128	19.419	81.510
Río Negro	2.074	15.859	54.118
San Jose	3.478	42.771	105.402
Treinta y Tres	878	11.572	47.741
Maldonado	4.301	94.802	160.776
Rocha	1.167	17.149	66.506
Florida	1.730	18.825	66.582
Rivera	1.209	13.022	102.773
Lavalleja	1.798	17.192	58.395
Montevideo	14.408	261.308	1.278.268

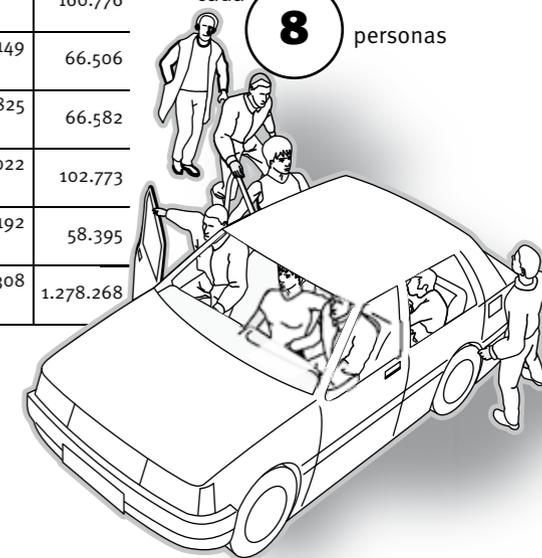
Fuente: SUCIVE

Según datos de la población por departamento,

en Flores hay **1** automóvil cada **1** persona



y en Rivera hay **1** automóvil cada **8** personas





Anuario 2013
