

**UNIVERSIDAD DE LAS AMERICAS**  
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA ADMINISTRACIÓN Y ECONOMIA

**Efectos de la inserción del Ecuador al ALCA en la industria automotriz  
ecuatoriana**

Trabajo de titulación presentado de conformidad con los requisitos para obtener  
el título de Ingeniero Comercial

Eco. Patricio Ruiz

**Mario Bernardo Cecchini Tonon**

**2003**

**QUITO - ECUADOR**



## Agradecimientos

Quiero agradecer a todas las personas que con su apoyo o inspiración han contribuido a que pueda culminar esta etapa de mi vida.

Por encima de todos a Dios, mis Padres y hermanos que con su paciencia y soporte nunca dejaron de motivarme a seguir estudiando y dar lo mejor de mí, sin volver al estudio y la universidad una obsesión.

A todos los profesores que tuve en mi carrera, y principalmente a los que me enseñaron no solo lo que el pensum de estudios indicaba, me enseñaron también a razonar y comprender y en muchas formas a ser un mejor ser humano y una mejor persona. Profesores como Rodrigo Gangotena, Efraín Cazar, Carlos Herdoiza, Juan Carlos García, Alberto Tassara, Alfredo Stornailo y todos los que tuve la suerte de conocer.

Como no agradecer a mis amigos y compañeros que colaboraron con los que compartí esta etapa de mi vida.

Finalmente a Ernesto Guevara de la Serna (EL CHE) por ser un ejemplo de lucha, a Ayrton Senna por ser un ejemplo de grandeza, a Mahatma Gandhi por ser un ejemplo de vida y todo el pueblo de Cuba por ser un ejemplo de resistencia.

Dedico todo este esfuerzo a mi familia a mi padre Jorge Cecchini, a mi madre Marcia Tonon por haberme enseñado a vivir, a mi hermano Jorge Luis por corregirme en mis errores, y principalmente a mi hermano Mauricio, por ser el mejor ser humano que he conocido y por su ejemplo de bondad, amor y lucha.



## Resumen Ejecutivo

La creación del Área de Libre Comercio de las Américas, ocurrida en 1995, y su futura puesta en marcha a partir del 2005, es un hecho que afecta en forma directa y de gran manera, a todas las economías del continente, la industria, el comercio, la prestación de servicios, etc. cambiaran en su gran mayoría, ya sea para contrarrestar la nueva competencia extranjera, además de la ya existente, o variara para competir en territorios extranjeros, de acuerdo a las posibilidades de cada industria o empresa.

El ALCA nace impulsado por los Estados Unidos y su necesidad de ampliar sus mercados, y competir con la creciente expansión asiática y europea, lamentablemente solo existen ciertos países preparados para un reto de semejantes proporciones, y dentro de estos países, solo una o dos áreas económicas son lo suficientemente competitivas para afrontar lo que se les avecina.

Dentro de las industrias más preparadas para afrontar la libre competencia en ciertos países, como México, Brasil, Argentina y EUA, se encuentra la industria automotriz, ya que en estos países esta es una verdadera industria, mientras que en los demás países productores de vehículos, esta no es más que una pseudo-industria, en las cuales más del 80% de la materia prima es importada de otros países.

Los efectos de una liberación comercial, son poco esperanzadores para la producción ecuatoriana, pero enfocándonos principalmente en la industria automotriz, estos efectos son muy subjetivos, ya que los niveles de exportación a la zona andina (libres de aranceles) en los últimos años no son tan desalentadores, pero cabe recalcar, que en la actualidad los vehículos importados desde los principales productores, como son EUA, México y Brasil si son sujetos al pago de aranceles, y aun así sus precios son muy

competitivos en relación a la producción nacional y de la zona andina. Por lo que se puede especular que al entrar en una liberación comercial, sus precios romperían el esquema actual de valores en los vehículos en el Ecuador.

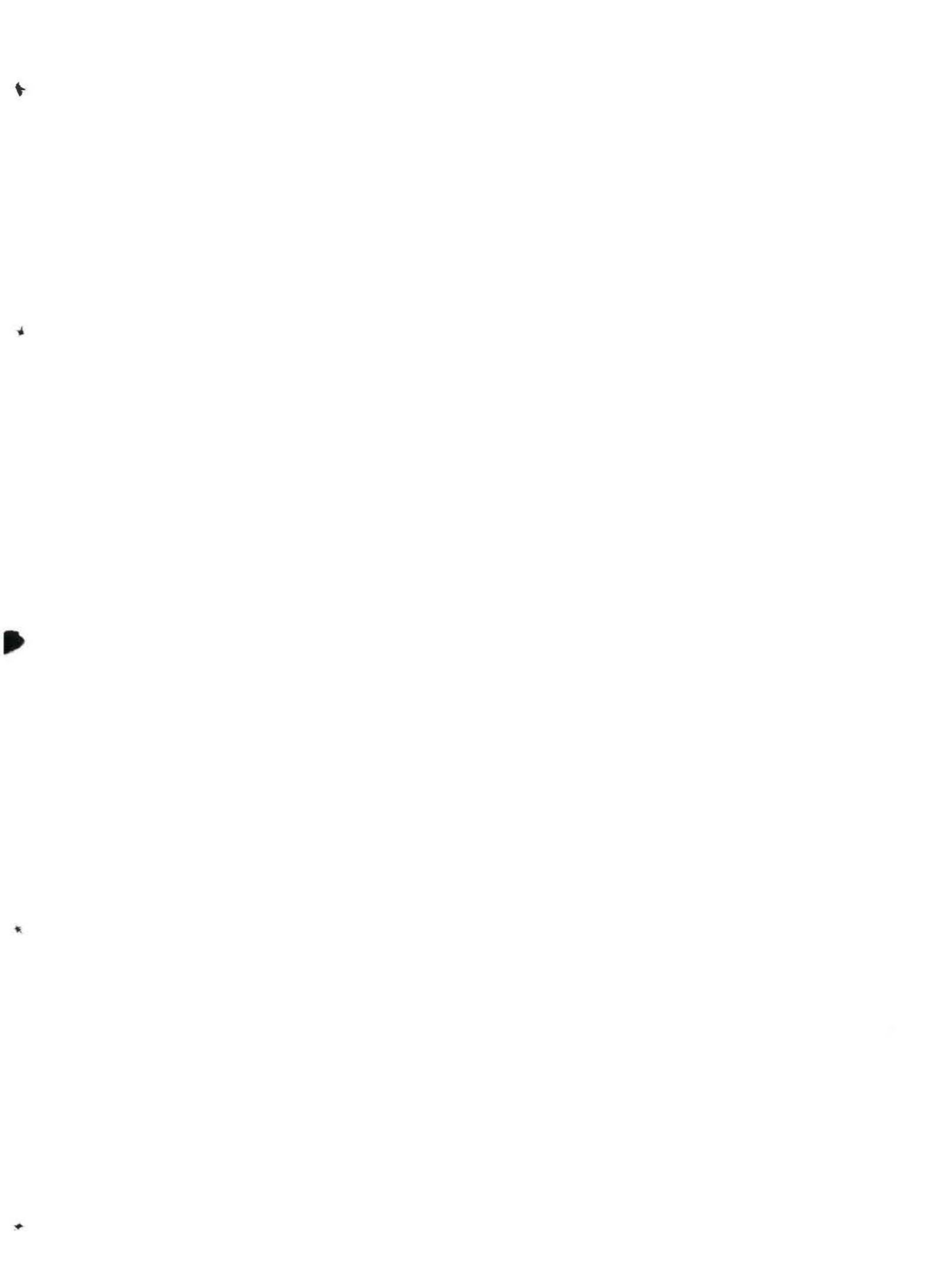
Además es necesario resaltar la importancia que tendría la liberación de la importación de vehículos usados, ya que los precios altos de los vehículos usados en el Ecuador se deben a la protección estatal en esta área. Las ventas de vehículos nuevos tienen una buena base en los altos precios de vehículos usados, ya que al ser la diferencia de precios muy baja en relación al uso, esto potencia a que los consumidores prefieran pagar un poco más por un vehículo nuevo, que comprarse uno usado. Pero al permitir la importación libre de aranceles de vehículos usados, este efecto se perdería, además de que los consumidores podrían llegar a preferir comprarse dos vehículos usados de años anteriores, a un vehículo nuevo.

# ÍNDICE

	<b>Pag.</b>
<b>Resumen Ejecutivo</b>	<b>1</b>
<b>Índice</b>	<b>3</b>
<b>Introducción</b>	<b>6</b>
<b>Marco Teórico</b>	<b>10</b>
<b>Capitulo 1</b>	<b>13</b>
<b>El ALCA</b>	
<b>1.1 Génesis del ALCA.</b>	<b>13</b>
<b>1.2 Generalidades del ALCA.</b>	<b>15</b>
<b>1.3 El ALCA en la industria automotriz.</b>	<b>17</b>
<b>1.4 Impactos de la inserción al ALCA en la economía ecuatoriana.</b>	<b>20</b>
<b>Capitulo 2</b>	<b>28</b>
<b>La industria y el mercado automotriz ecuatoriano.</b>	
<b>2.1 Reseña histórica de la industria automotriz ecuatoriana.</b>	<b>28</b>
<b>2.2 Plantas automotrices y producción nacional</b>	<b>29</b>
<b>2.3 Oferta de automotores nacionales.</b>	

2.4	Oferta total de automotores en el mercado ecuatoriano.	31
2.5	Mercado automotriz en la ultima década.	36
<b>Capitulo 3</b>		<b>40</b>
<b>La industria y mercado automotriz de la CAN y de Chile</b>		
3.1	Industria y mercado automotriz Colombiano.	40
3.2	Industria y mercado automotriz Venezolana.	45
3.3	Industria y mercado automotriz Chileno.	49
3.4	Cuadro comparativo de los países andinos.	52
<b>Capitulo 4</b>		<b>53</b>
<b>La industria y el mercado automotriz en Argentina y Brasil.</b>		
4.1	Industria y mercado automotriz Argentino.	53
4.2	Industria y mercado automotriz Brasileiro.	58
4.3	Cuadro comparativo de los países del MERCOSUR.	63
<b>Capitulo 5</b>		<b>68</b>
<b>La industria y el mercado automotriz de los países del TLANC</b>		
5.1	Industria y mercado automotriz en México.	68

5.2	Industria y mercado automotriz en Canada.	74
5.3	Industria y mercado automotriz en EUA.	79
5.4	Cuadro comparativo de los países de el TLCAN.	87
<b>Capitulo 6</b>		<b>88</b>
<b>Proyección de la industria automotriz ecuatoriana en el marco del ALCA</b>		
6.1	Comparación entre la industria automotriz ecuatoriana y las industrias automotrices del continente americano	88
6.2	Proyecciones sobre el futuro de la industria automotriz ecuatoriana.	94
<b>Capitulo 7</b>		<b>98</b>
<b>Optimización de los efectos de la liberación comercial como oportunidad de negocio.</b>		
7.1	Proyección del Entorno una vez dada la inserción del Ecuador al ALCA.	98
7.2	El negocio de repuestos usados como oportunidad de negocio.	100
<b>Conclusiones</b>		<b>104</b>
<b>Bibliografía</b>		<b>106</b>
<b>Anexos</b>		<b>108</b>



## Introducción

Como toda industria en el mundo, la industria automotriz ecuatoriana, depende y basa sus actividades en el desarrollo del mercado local y de sus principales socios comerciales, que en el caso de Ecuador son los que en el futuro serán también miembros del ALCA, partiendo de esta premisa, es necesario establecer como se desarrollara el mercado ecuatoriano, y que efectos tendrá en este el pertenecer a una área de libre comercio, en la cuál todos los participantes se encuentran en distintas condiciones socio-económicas, por lo cual la necesidad de llegar a ser competitivos es imperante, y el fracaso en este punto podría generar un absorción industrial por parte de los países más preparados y competitivos como es el caso de EUA, Brasil, México, Canadá, en detrimento de países en vías de desarrollo, como Ecuador, Guatemala, El Salvador, Bolivia, Perú, etc.

Dependiendo de la situación comercial y económica en la que se encuentre cada país, y como su mercado e industria se preparen para reaccionar ante las nuevas reglas comerciales, se puede desarrollar un análisis de los posibles efectos, que la liberación comercial tendrá en cada una de las industrias americanas. En nuestro país la industria automotriz, se encuentra en una burbuja económica, ya que después de un boom en los últimos dos años, se prevé una ligera recesión en esta área, que acarrearía un sin número de problemas si las distintas ensambladoras de vehículos no se preparan para un mercado contraído a lo largo del año 2003, y con proyecciones de continuar una contracción en el año 2004, estas podrían llegar a las puertas de el ALCA, con cargas financieras y laborales que las dejarían con pocas posibilidades de competir, con industrias de países con mercados más estables y maduros.

La planificación y preparación para la actividad de los próximos tres años es fundamental para poder empezar la participación en el ALCA con oportunidades y en igualdad de condiciones con respecto a los futuros competidores, que en algunos casos se vienen preparando para la liberación

comercial desde décadas atrás, por lo que parten con una inapelable y contundente ventaja, en relación a industrias como la nuestra que todavía se están acomodando a los cambios que suceden a una crisis.

Un factor importantísimo para la industria automotriz ecuatoriana y su competitividad es el hecho de que el Ecuador se desenvuelve en una economía dolarizada, lo cuál resta competitividad ante los países que tienen la posibilidad de devaluar su moneda, mientras que Ecuador depende de las devaluaciones que se den en EUA. Un país que no devalúa su moneda y que además no genera la tecnología necesaria para abaratar su producción, se convierte en un país caro, y que por ende no podrá ser competitivo ante, países tecnológicamente avanzados, o países que aunque tampoco desarrollen tecnología tengan, la posibilidad de ganar competitividad por devaluaciones monetarias que abaraten su producción. Tomando como muestra lo acontecido en Argentina durante la década de los noventa y principios del siglo XXI se puede apreciar como una política monetaria rígida logro que los bienes de producción interna del país fueran más caros que los importados sin aranceles e incluso en algunos casos más caros que los bienes gravados con aranceles. Teniendo como ejemplo la crisis Argentina de los últimos años podemos prever un futuro no muy alentador para la industria ecuatoriana, y dentro de esta una de las más importantes, como es la industria automotriz ecuatoriana.

## Objetivos:

Al desarrollar esta Tesis pretendo cumplir algunos objetivos personales, además de los siguientes objetivos generales.

- Realizar un análisis imparcial sobre la industria automotriz ecuatoriana y como esta se prepara para competir en un área de libre comercio.
- Analizar lo efectos que el ALCA podría traer a la producción nacional y al comercio en el Ecuador.
- Entregar una base de información precisa para futuros estudios y análisis más profundos sobre el tema.
- Ejemplificar los errores que se cometen a nivel gubernamental y privado en la aplicación de las teorías económicas.

## Marcas y Términos:

En el mercado Ecuatoriano se comercializan más de 30 marcas de vehículos, a continuación se encuentran las 10 principales marcas, ordenadas según la cantidad de ventas, en los primeros 3 meses del año 2003:

- CHEVROLET.- Es una marca con origen en EUA, que pertenece a la empresa General Motors, la empresa numero uno en producción y ventas de automóviles en el mundo, además Chevrolet es la marca líder en ventas en el Ecuador desde hace algunas décadas. Los vehículos de esta marca provienen de distintos países productores, siendo la mayoría vehículos ensamblados en el Ecuador, además de los ensamblado en: Colombia, Venezuela, Brasil, México y EUA.
- HYUNDAI.- Marca de origen coreano, teniendo en los últimos años un crecimiento en el mercado que a opacado a otras marcas

con más antigüedad, los vehículos son íntegramente importados desde Corea del Sur.

- MAZDA.- Esta marca es una de las que con mayor estabilidad se ha posicionado entre las cinco primeras en ventas en los últimos años, los vehículos de esta marca son en su mayoría producidos en el Ecuador y el restante importados desde Japón.
- TOYOTA.- Marca originaria de Japón, con gran prestigio en el mercado ecuatoriano, obtenido durante la última década, a partir de su inserción en los mercados de América, a principios de la década del setenta.
- VOLKSWAGEN.- Durante la última década esta marca de origen alemán se ha mantenido entre las de más venta en el Ecuador, los vehículos Volkswagen son importados desde México, Brasil y Alemania.
- KIA.- La marca con mayor crecimiento en los últimos 4 años, de origen Coreano, estos vehículos se importan desde Corea del Sur, pero en su mayoría son ensamblados en el Ecuador.
- NISSAN.- Marca de origen Japonés, con vehículos importados desde México y Japón.
- MITSUBISHI.- Marca de origen Japonés, con vehículos ensamblados en Japón.
- RENAULT.- Marca de origen Francés, con vehículos importados desde Colombia y Francia.
- FORD.- Marca de origen Norteamericano, con vehículos importados desde Brasil, Argentina y EUA.
- CBU: Completely Build Unit ( Unidad completamente construida y lista para distribución desde el país de origen.
- CKD: Completely Kid Disabled ( Unidad completamente desarmada para ensamblaje en país de venta )
- SUV: Sports Utility Vehicle ( Vehículo sport utilitario, es decir vehículos 4X4 tipo Jeep.

## Marco Teórico:

Con respecto a los efectos de el ALCA en la economía Ecuatoriana, y de América existen varias corrientes de pensamientos, pero con dos posturas bases de acuerdo a la ideología de cada persona, por un lado esta la posición basada en la teoría de libre comercio y de la competencia perfecta, teniendo como bandera de lucha la globalización mientras que en la otra esquina se encuentra la corriente de pensamiento proteccionista, antiliberal, y conservadora. en los dos casos existen los extremos que en el primero se representa por las entidades financieras y comerciales mundiales, como Banco Mundial, el FMI, la OMC y otros organismos más, mientras que por el lado de la corriente proteccionista se encuentran los grupos de izquierda o sociales, los globos fóbicos, y otros.

El Banco Mundial y el FMI, son los organismos que dan mayor impulso y ejercen mayor presión en los países de América para la puesta en marcha del ALCA, estas entidades que son patrocinadas y comandadas por EUA, pretenden liberalizar totalmente el comercio en la región, y ya que sus planteamientos y políticas, son impuestos a la mayoría de los países de América, basándose en la necesidad de estos de ayuda financiera, tienen gran ingerencia en las decisiones que toman los países. "El FMI tiene también el poder de desestabilizar seriamente la economía nacional bloqueando el crédito a corto plazo que debe sostener el comercio de bienes de uso corriente ( al respecto mirar el caso Argentino). Reparto de tareas entre los dos organismos hermanos El FMI se ocupa de las negociaciones claves de política estructural tomando en cuenta las tasas cambiarias y el déficit presupuestario. El BM por su lado, está implicado en el proceso de reforma estructural por su oficina de representantes en cada país y por sus numerosas misiones técnicas. Por otro lado, el BM está también presente en la mayoría de los ministerios importantes que establecen el marco específico de ajuste estructural. Las reformas en materia de salud, educación, industria, agricultura, transporte, medio

ambiente,... Están todas bajo el control del BM.”<sup>1</sup> Si se sabe que EUA utiliza estos organismos para presionar a los otros países a unirse al ALCA, es necesario saber por qué EUA, tiene como uno de sus principales objetivos la creación y puesta en marcha del ALCA. "Se trata de aprovechar el espacio regional ya convertido por el ALCA en coto exclusivo del capital norteamericano -eliminados los capitales europeos y asiáticos y actuando los empresarios nacionales como meros administradores de filiales- para explotar fuerza de trabajo barata, combatir la tendencia al descenso de las ganancias empresariales, apoderarse de lo que resta por privatizar y volcar sobre mercados desprotegidos mercancías y servicios que destruirían lo poco que queda de los tejidos y cadenas productivas y de los endeblés sistemas de servicios en la región”<sup>2</sup> Esta opinión, concuerda con la opinión de muchos economistas, pero si esta es la razón, porque EUA, se siente tan confiado en que esta política tendrá el efecto que Oswaldo Martínez asevera.

Otro autor aclara el porque existe confianza en EUA, en que el ALCA será una salida a sus problemas económicos y comerciales "EUA prioriza la reducción o eliminación arancelaria, porque su arancel de importación promedio es uno de los más bajos de las Américas. Sin embargo, sus políticas extra o para- arancelarias son un obstáculo para que muchos bienes exportados por países latinoamericanos accedan a su mercado”<sup>3</sup>

Desde la posición de EUA, el BM, el FMI y la OMC, el ALCA es una forma de mejorar la calidad de la producción, bajar costos y favorecer a los consumidores, de los países que actualmente producen bienes y dan servicios,

---

<sup>1</sup> La breve reseña sobre el rol del Fondo Monetario Internacional y del Banco Mundial es un resumen del libro " Deuda Externa en el tercer Mundo": Las finanzas contra los pueblos Eric Toussaint Editorial Nueva Sociedad 1998

<sup>2</sup> **Intervención especial de Oswaldo Martínez, presidente del Comité Organizador, director del Centro de Investigaciones de la Economía Mundial (CIEM) en la sesión inaugural del Encuentro Hemisférico de Lucha Contra el ALCA Enero del 2002**

<sup>3</sup> Qué es el Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA)?

**Alberto J. Sosa**

19 de febrero del 2002

de mala calidad a precios altos, ya que esto se ven protegidos con las barreras arancelarias, Además EUA señala que la única forma de que los países de América Latina se integren al tercer mundo es mediante la liberación de las barreras comerciales "El éxito en la economía global llega cuando los países mantienen disciplina fiscal, abren sus fronteras al mercado, privatizan sus empresas ineficientes, desregulan sus mercados domésticos e invierten en educación y salud para su gente. y aquellos que prometen sacar el dolor a través del proteccionismo o seguridad a través del estatismo, aseguran un futuro incierto y alejado del desarrollo a su gente" <sup>4</sup>.

Sacando conclusiones, es cierto que siguiendo la política de libre comercio, los consumidores se verían beneficiados, gracias a la desaparición de las empresas que no son competitivas, y que producen bienes y dan servicios de mala calidad a costos altos, pero si estas empresas, que son la mayoría en nuestro continente desaparecen, millones de ciudadanos quedarían sin empleo, ya que no todas las empresas de los países más poderosos se trasladarían a otros países, estas empresas preferirán, continuar su producción en sus países, y ya que no existen aranceles no tendrían prácticamente ningún incentivo para establecer sucursales fuera de sus fronteras, ya que los costos de la mano de obra, si bien es cierto serían más bajos, esta mano de obra es generalmente menos calificada que la de los países poderosos, hay que tomar en cuenta también que la inseguridad social que generaría el cierre de muchas empresas, la desestabilización financiera generada por la crisis, y otros factores elevarían el riesgo país de la mayoría de las naciones del continente, creando poca expectativa de inversión, es decir que en síntesis, de que serviría que los consumidores se vean beneficiados, si estos no tendrían poder adquisitivo para aprovechar los nuevos productos y servicios de mejor calidad a menor costo.

¿  
Cesionario  
entonces  
continuar

---

<sup>4</sup> Conferencia celebrada en la OEA sobre "El futuro de las Américas"  
George W. Bush  
Enero del 2002



# CAPITULO I

## EL ALCA

### 1.1 Génesis del ALCA

"El punto de partida de este proyecto fue la "Iniciativa para las Américas lanzada por el presidente estadounidense George Bush en junio de 1990, bajo la óptica de que el camino para mantener la paz y la prosperidad en el continente americano se debía sustentar sobre un despliegue del comercio más que sobre la ayuda al desarrollo. Para ello, proponía la creación de un fondo de inversión destinado a promocionar el libre comercio, la apertura de los mercados y la ejecución de procesos de privatización en la región."<sup>5</sup> El cambio de administración en el gobierno de Estados Unidos, los procesos de apertura y liberalización en diversos países de América latina y el lanzamiento de diversas experiencias de integración (especialmente el MERCOSUR y el TLCAN) adormecieron temporalmente el impulso de la propuesta de Bush. Pero en diciembre de 1994, Bill Clinton lanzó el proyecto de creación del ALCA, que debía concretarse en el año 2005,

Este proyecto de crear una zona de libre comercio desde Alaska hasta Tierra del Fuego, se materializó en el Pacto para el Desarrollo y la Prosperidad de las Américas, suscrito en la Cumbre de Presidentes de diciembre de 1994, en la ciudad de Miami. El Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA), fue uno de los 23 puntos establecidos en el Plan de Acción de dicho pacto.

Desde entonces, la creación del Área de Libre Comercio de las Américas se ha convertido en un proceso integral de negociaciones mediante el apoyo y

---

<sup>5</sup> Peter Calvert, "El nuevo multilateralismo en América Latina", en Síntesis Nº 31/32, Madrid, 2000, pág. 25

cooperación de los países participantes y dado el compromiso de todas las naciones de América, que ven en este proyecto una forma de crecimiento y fortalecimiento de sus Estados. Una vez establecida, el ALCA será el área de comercio regional más grande del mundo, con más de 800 millones de habitantes.

La ejecución definitiva del ALCA esta programada para el 2005, pero un estancamiento en las negociaciones, la negativa de EUA a tratar más claramente el asunto sobre subsidios, la postura conservadora de Brasil y además de un resurgimiento de los gobiernos de izquierda en Latinoamérica ( Lula-Brasil, Chávez-Venezuela, Gutiérrez-Ecuador, Toledo-Perú, etc.) que pese a tener una ideología menos radical que en décadas anteriores mantienen su tendencia anti-EUA. Han en cierta forma desacelerado el empuje que tuvo el ALCA en los años anteriores, tanto así en que en la ultimas reuniones parlamentarias del ALCA, ya han existido rechazos. En el encuentro que tuvo lugar en la ciudad de Quito entre el 29 y 30 de Octubre, representantes de México, Uruguay, Costa Rica, Bolivia, Nicaragua, Ecuador, El Salvador, Venezuela, Colombia y Perú, decidieron rechazar al ALCA y propusieron retirar a los países Latinoamericanos y del Caribe de las rondas de negociaciones, opinando que deberían concentrarse en el fortalecimiento de organismos y de acuerdos de integración como el MERCOSUR, CAN y CARICOM.. Su propósito fue el de invitar a la discusión y decisión sobre los acuerdos en torno al comercio internacional, ya que esto afecta a la soberanía y a las condiciones de vida de los ciudadanos. Por lo que se planteó fijar agendas con relación a la integración, con lo que se espera conseguir la evaluación de los resultados y procesos de varios acuerdos internacionales como el NAFTA. En el cuadro 1.1.1 se pueden apreciar todas las reuniones a las que los países han asistido para tratar los temas relacionados al ALCA.

Cuadro 1.1.1

Reuniones de los países integrantes de el ALCA							
Ciudad	Miami	Denver	B Horizonte	Santiago	Toronto	Québec	Quito
País	EE.UU	EE.UU	Brasil	Chile	Canada	Canada	Ecuador
Año	1994	1995	1997	1998	1999	2001	2002
Tema	Se acuerda la creación del el ALCA	Reunión de los ministros de gobierno y fijación de un programa de trabajo	Se establece un grupo de trabajo sobre la solución de controversias	En la 2da Cumbre de las Américas los jefes de estado lanzan el plan de acción para avanzar con el ALCA	Los gobiernos expresan la intención de terminar con los subsidios a la agricultura	Los grupos negociadores someten un borrador del acuerdo y posteriormente se publica	Se inician las negociaciones para el acceso a mercados y se fijan las modalidades para las negociaciones finales

\* Fuente: Diario el Comercio

Apreciando todas las dificultades que se han generado en el establecimiento del marco legal en el cuál se desarrollaría el ALCA, es poco probable que se logren cumplir las fechas establecidas en 1995, si es que éstas no se postergan indefinidamente. Existe en toda América y Europa la creciente teoría de que el ALCA no es más que una estrategia de EUA para ampliar su poder económico así como la dependencia de toda la región para con EUA. Cada día se escuchan más voces de protesta en contra del ALCA. Por otro lado existe una corriente de pensamiento que promueve la creación de un Área Latinoamericana de libre comercio, ya que piensan que el único problema del ALCA son las gigantescas diferencias productivas, de consumo y de capacidad instalada de EUA y CANADA con el resto de países, ya que ni siquiera México o Brasil se encuentran en capacidad de competir peor aun países son muy poca capacidad productiva y costos muy altos de producción como El Salvador, Guatemala, Perú, Ecuador, Bolivia, etc.

## 1.2 Generalidades del ALCA

El proyecto general pretende, liberalizar el comercio de mercancías (bienes y servicios), eliminando o reduciendo intervenciones (regulaciones) estatales, provinciales y municipales e incrementando en forma inversamente proporcional el rol de las corporaciones privadas a nivel de las transacciones de bienes y de servicios, esto es, otorgar absoluta libertad para el desplazamiento de los capitales, sin restricciones respecto de su ingreso, permanencia o resultados; así como la vigencia del criterio de la "reciprocidad" (tratar como iguales a economías que son desiguales), a cambio del de la "preferencialidad" (concesión de trato especial y diferenciado a países de menor desarrollo económico).

Los principios de negociación del ALCA son:

- Las decisiones se adoptan por consenso.
- Están regidas por el principio de transparencia.
- El ALCA es congruente con las reglas y disciplinas de la OMC.
- El ALCA será un compromiso único.
- El ALCA puede coexistir con acuerdos bilaterales y subregionales y los países pueden negociar-aceptar obligaciones derivadas del ALCA en forma individual, o como miembros de grupos de integración subregionales.
- Se prestará atención a la necesidad de las economías chicas.

Se han formado nueve grupos de negociación que son:

- Acceso a Mercados
- Servicios

- Inversión
- Compras del Sector Público.
- Solución de Controversias.
- Agricultura.
- Derechos de Propiedad Intelectual.
- Subsidios, Antidumping y Derechos Compensatorios.
- Política de Competencia.

La Presidencia y Vicepresidencia de cada uno de los nueve grupos serán rotativas cada 18 meses, y son escogidas teniendo en consideración el principio de equilibrio geográfico durante cada período. Se designó a: Canadá, Argentina, Ecuador y Brasil- EE.UU. en forma conjunta.

Se acordó, además, la creación del Grupo Consultivo sobre Economías más pequeñas, abierto a la participación de todos los países del ALCA, y que la sede de las negociaciones sería rotativa.: Estados Unidos (Miami) tuvo la sede durante los tres primeros años; Panamá (Ciudad de Panamá) la tiene actualmente por dos años y México (Ciudad de México) será la sede durante los últimos dos años del proceso, o el tiempo que sea necesario para concluir las negociaciones.

Para el manejo de estas complejas negociaciones, los 34 países, decidieron establecer un sistema de coordinación. El país que coordina el proceso (el "Presidente") supervisa la labor de todos los grupos oficiales del ALCA y dirige a todos los demás países en sus esfuerzos por cumplir sus mandatos.

### **1.3 El ALCA en la industria automotriz**

La liberación de las barreras comerciales en el continente americano, no excluye de ninguna manera a la liberación de productos automotrices, es más

este rubro económico es uno de las que más impulso da al proyecto del ALCA, ya que unos de los bienes con más barreras comerciales son los productos automotrices.

En el Ecuador un vehículo importado paga un promedio total de 55% impuestos del valor FOB del vehículo, además de la prohibición de importar vehículos usados. Regulaciones similares se encuentran en casi todos los países productores o ensambladores de vehículos, con el fin de proteger la producción de cada país, y ocultar en la mayoría de los casos la ineficiencia de las ensambladoras con respecto a la producción de países tecnológicamente más desarrollados.

Con la puesta en marcha del ALCA, las barreras comerciales o escudos productivos desaparecerán y se podrá apreciar realmente la competitividad de las productoras de cada país, en ciertos casos se demostrara que las plantas no son ineficientes, si no que sus productos están sobre apreciados por la falta de competencia o por el exceso de protección estatal, pero en la mayoría de los casos las empresas automotrices tendrán que realizar un profundo análisis con respecto a su competitividad y sus métodos de producción.

En varios países del continente americano existen plantas ensambladoras de vehículos y en los países económicamente más fuertes y de mayor población existen también plantas no solo ensambladoras sino que productoras, en las plantas productoras se fabrican ciertas partes del vehículo y en algunos países la totalidad de partes del vehículos, los países que producen vehículos fabricados en su mayoría con piezas desarrolladas y construidas en el país son: EUA, México, Canadá, Brasil y Argentina., mientras que en países como: Venezuela, Colombia, Ecuador, Chile los vehículos ensamblados contienen en su mayoría partes fabricadas en otros países.

En la forma en que se desenvuelve la economía mundial, y los efectos de la globalización, hacen casi imposible que un articulo como un vehículos

que cuenta con miles de partes, pueda a sea 100% fabricado en un solo país, por ejemplo los vehículos FORD, sinónimo de la industria automotriz americana, tiene componentes hechos, en China, Corea, Inglaterra, México, etc. Por esto para diferenciar más específicamente entre los países productores, y los países ensambladores, tomaremos en cuenta que los países productores son los que aportan al vehículo con más del 50% de las partes.

Partiendo de que cada país demanda partes para su producción automotriz el ALCA generaría una apertura positiva, así como una disminución de costos de fabricación por la disminución en pago de impuestos aduaneros, siempre y cuando estas partes sean producidas en la región, ya que si estas son importadas desde Europa o Asia, lo más probable es que las industrias automotrices de los países con mayor capital o sustento económico tengan una ventaja, en la negociación y compra de estas partes. Por esto es sumamente necesario que las políticas arancelarias y de protección a la producción regional sean conjuntas para todos los países miembros del ALCA, y decididas democráticamente y transparentemente.

Si todos los partes necesarias para la producción de vehículos no se producen en la región, el ALCA es un oportunidad tentadora para los países con la mano de obra barata y poco calificada de competir con los países asiáticos, en la producción de un sin número de partes automotrices que en la actualidad las plantas importan del sud-este asiático, es decir que ciertos países podrían especializarse en una determinada producción y así crear en el ALCA un clima de compatibilidad y complementación, más que de competencia, y los efectos negativos del ALCA se podrían disipar así como desaparecer, ya que nadie niega que la competencia perfecta es el mejor regulador de mercados, pero en la actualidad con las diferencias económicas, sociales, culturales y de poder aun existentes en la región es poco probable que la competencia perfecta sea un efecto inmediato en la creación del ALCA.

En los últimos quince años la industria automotriz de EUA, ha perdido terreno frente a la industria asiática, sobre todo ante Japón y Corea, lo que da sustento a la teoría de que el ALCA, es solo una estrategia para generar mas oportunidades a las grandes fabricas estadounidenses, como son La General Motors y la Ford. Pero esta teoría tiene poco sustento, ya que si bien es cierto que marcas como Toyota, Honda, Nissan, KIA, Hyundai, etc. Son marcas asiáticas estas se ensamblan y producen en el continente americano, y no solo en un país, en varios países por lo que la fabricas estadounidenses no tendrían ninguna ventaja adicional mas que la eliminación de las barreras comerciales.

*y quizás otros podrían haber  
esto significa q' no le interesan*

#### **1.4 Impactos de la inserción al ALCA en la economía ecuatoriana**

Desde que en Enero de el año 2000 se decreto la dolarización, Ecuador entro en un proceso de ajuste económico, en el cual se debía dar un cambio de moneda con una organización y educación para poder controlar y realizar una transición logrando que se mantengan los precios referenciales, y se disminuya a la menor cantidad posible la inflación que se pudiera generar por la perdida de referencias en los precios. Lamentablemente el cambio de moneda fue muy mal organizado, y con muy poca preparación, lo que dejo como resultado una inflación altísima para una economía dolarizada, a lo largo de los últimos 3 años, esta inflación se dio porque los comerciantes y productores inconscientemente y en algunos casos en actos de mala fe, comenzaron a redondear los precios y eliminar el valor de los centavos, es así como artículos que antes del cambio de moneda costaban 15.000 sucres y que una vez convertido el precio a dólares debería ser un precio de 0.60 cts. de dólar, se redondeaba a un precio de 0.75 cts. de dólar, lo que generaba una inflación inmediata de un 25%, y además este precio en pocas semanas se redondeaba a \$ 1.00 lo que daba como resultado que en poco mas de un mes la mayoría de los productos aumentaban su precio en un 66%, que sumando todos los productos, y todo el descontrol que se dio en los primeros meses de la

dolarización genero el desarrollo de la inflación que se presenta en el cuadro 1.4.1 y en el grafico 1.4.1

**Cuadro 1.4.1**

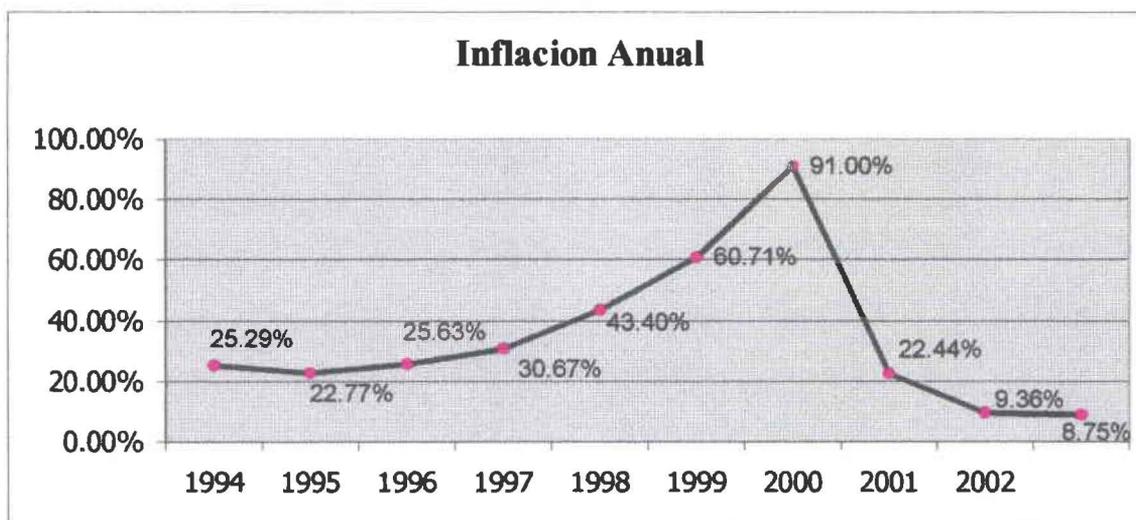
Inflación en el Ecuador 1994-2003					
Año	1994	1995	1996	1997	1998
Inflación Anual	25.29%	22.77%	25.63%	30.67%	43.40%
Año	1999	2000	2001	2002	2003
Inflación Anual	60.71%	91.00%	22.44%	9.36%	* 6.75%

\* La inflación del 2003 es una proyección basada en los tres primeros meses del año.

\* Fuente: Banco Central del Ecuador

\* Elaborado por: Mario Cecchini

**Grafico 1.4.1**



\* Fuente: Banco Central del Ecuador

\* Elaborado por: Mario Cecchini

Según la teoría, la dolarización era la solución a varios problemas como la devaluación, las altas tasas de interés, la inestabilidad, y sobre todo la solución para frenar la inflación, que como se puede apreciar en el cuadro 1.1 y en la explicación anterior esto no ocurrió como un efecto inmediato, y al mediano plazo aun no se logra poner un freno a la inflación, que se sigue generando por diversos factores.

Los objetivos restantes (problemas) que se pretendieron cumplir, como bajar las altas tasas de interés, y estabilizar la economía, tampoco se han cumplido a cabalidad, ya que las tasas de interés activa de mantienen entre el 14% y 20% , que eran justificables hasta el año 2001 y principios del 2002, pero en la actualidad en que la inflación ha descendido hasta niveles de alrededor del 9.5% anual, y que se proyecta que en el 2003 la inflación baje a nivel cercanos al 5% , las tasas deberían bajar y encontrarse entre el 9% y el 12%. Es necesario recalcar que las tasas de interés no bajan por la necesidad de ayudar a la banca que en general se encuentra todavía en recuperación, después de la crisis de los años anteriores, ya que si analizamos la tasa de inflación acumulada entre Marzo del 2002 y Marzo del 2003, al inflación es de 9.20%, mientras que la tasa de interés activa promedio se encuentra en el 17%, los que da un margen bruto de utilidad a los bancos por prestamos de un 7.80%, mientras que en otros países que utilizan el dólar como moneda, las tasas de interés activas se encuentran entre 4.5% y 8%, con inflaciones de entre 2.5% a 6% , es decir que manejan márgenes brutos de alrededor de el 2%.

Con respecto a la estabilidad económica y política, este es un objetivo cumplido a medias, ya que pese a que los indicadores demuestran una mejora, y un desarrollo estable, el poder político del país continua inestable, y mientras el poder el político continúe inestable, no se lograra una estabilidad económica. Ya que la relación entre la política y la economía es muy estrecha, porque los políticos son en fin quienes dirigen la economía del país.

El objetivo que se ha logrado cumplir en su totalidad, es la estabilización de la devaluación, ya que es imposible devaluar una moneda si no se puede manejar la política monetaria, y en el caso del Ecuador la devaluación del dólar se podría dar, si es que EUA decide devaluar su moneda frente a otras monedas fuertes, como el Euro, Yen, Libras Esterlinas, etc. Es decir que la devaluación se ha controlado, ya que dependemos de el desarrollo económico de EUA para la estabilidad de la moneda que rige en nuestra economía en la

actualidad. Todos los datos y puntos antes mencionados son la base para analizar los efectos que podría traer al Ecuador el ingreso al ALCA, ya que una integración comercial tiene como punto de análisis la competitividad que poseen los países en cuestión, y la inflación, devaluación, tasas de interés y estabilidad son puntos clave para lograr que un país sea competitivo, o para encontrar las causas de la falta de competitividad de este.

El Ecuador en la actualidad es el país mas caro de Latino América, en la mayoría de productos, y además los productos nacionales pierden día a día terreno frente a los productos importados, tomando en cuenta que muchos productos importados pagan altas tasas arancelarias y que los productos que no pagan impuestos arancelarios igual tienen un costo de transportación que debería hacerlos productos mas caros. Este desequilibrio entre la producción nacional y la extranjera ocurre, por la falta total de competitividad del Ecuador, la imposibilidad de devaluar la moneda sumada a que sin devaluación exista una alta inflación, ha llevado a que los precios de los productos sean altísimos, en algunos casos incluso 100% mas caros que en otros países de la región. En el encarecimiento no solo se da por los altos costos, así como la inflación, se da también por los altos márgenes de ganancia a los que la mayoría de las empresas se acostumbraron durante las épocas en las que la inflación era de un 60% anual y la devaluación de 80%. Es decir antes las empresas tenían márgenes de ganancia de hasta 150% en algunos casos, mientras que en la actualidad estos márgenes deben encontrarse alrededor de 25% a 30%. Además si ha todo esto le sumamos que las tasas de interés reales en la mayoría de los países se encuentran entre un 2% a 4% y que en el Ecuador se mantiene sobre el 7.5% esto genera que las empresas que tienen que acudir a la banca para financiar sus actividades tengan unos costos financieros altísimos en comparación de sus competidores extranjeros, o que pueden conseguir financiamiento en otros países, como es el caso de las subsidiarias de las multinacionales que pese a que sus actividades económicas se desarrollan en el Ecuador, estas pueden financiarse en los EUA con tasas nominales de un 6%, mientras que su competidora en el Ecuador se financia

con tasas nominales de un 18%. Además si las empresas ecuatorianas buscaran otros métodos de financiamiento, como son la emisión de bonos o acciones, lamentablemente sería poco probable que logren financiarse, ya que el mercado bursátil en el Ecuador es casi inexistente, y las negociaciones en la bolsa de valores de Quito tienen muy poco movimiento, en comparación con las bolsas de valores de países como Argentina, Brasil, Chile, Colombia, EUA, México, etc. Por que aunque los bonos de empresas en el Ecuador paguen tres o cuatro punto mas que la tasa pasiva, estos son poco atractivos y en la mayoría de los casos de mucho mayor riesgo, y si a esto le sumamos el desconocimiento del manejo de valores de la población en general y de la gran mayoría de empleados, es fácil concluir que este tipo de financiamiento no es practico en nuestro país.

Tomando en consideración todos los aspectos analizados en los párrafos anteriores, se puede concluir que la competitividad del Ecuador con respecto a los otros países de la región, que integrarían el ALCA, es muy poca, es decir que no somos competitivos, existen productos que gracias a las ventajas naturales de nuestro país, y a la especialización que se ha dado en dichos productos en los últimos treinta años, aun somos competitivos, productos como el Banano, Camarón, y Flores. Pero que a mediano plazo y con el continuo encarecimiento de la producción nacional perderemos nuestra competitividad. Por este motivo es que desde el año 2000, el gobierno ha empezado una campaña de fomento a la competitividad, pero que lamentablemente ha tenido muy pocos resultados, otro rubro económico que ha disminuido por el encarecimiento, es el turismo, ya que por las condiciones económicas es mucho mas asequible viajar a otros países que aunque no posean todos los atractivos turísticos del Ecuador están mas de acuerdo al presupuesto de la mayoría de los turistas. Nuestras exportaciones se han vuelto tan poco competitivas y los productos extranjeros tan competitivos para nuestro mercado que la balanza de pagos ha tenido un desplome impresionante en los últimos años, como se puede apreciar en el cuadro 1.4.2 en el grafico 1.4.2.

Cuadro 1.4.2

BALANZA COMERCIAL RESUMIDA DEL ECUADOR 1999-2002				
Transacción / Período	Años			
	1999	2000	2001	2002
<b>CUENTA CORRIENTE</b>	<b>876.8</b>	<b>920.5</b>	<b>-549.8</b>	<b>-1,177.80</b>
<b>BIENES</b>	<b>1,545.20</b>	<b>1,399.30</b>	<b>-397.2</b>	<b>-1,004.10</b>
Exportaciones	4,516.50	5,056.70	4,781.50	5,191.90
Importaciones	-2,971.30	-3,657.40	-5,178.70	-6,196.00
<b>SERVICIOS</b>	<b>-451.1</b>	<b>-420</b>	<b>-522.7</b>	<b>-565.5</b>
Servicios prestados	729.5	849.3	911.4	980.7
Servicios recibidos	-1,180.60	-1,269.30	-1,434.10	-1,546.20
<b>RENTA</b>	<b>-1,306.70</b>	<b>-1,410.60</b>	<b>-1,268.80</b>	<b>-1,262.00</b>
Renta recibida	75.2	70.5	47.5	29.9
Renta pagada	-1,381.90	-1,481.00	-1,316.30	-1,292.00
<b>TRANSFERENCIAS CORRIENTES</b>	<b>1,089.50</b>	<b>1,351.80</b>	<b>1,638.80</b>	<b>1,653.80</b>
Transferencias corrientes recibidas	1,188.10	1,436.80	1,644.40	1,659.10
Transferencias corrientes enviadas	-98.7	-85	-5.6	-5.2
<b>CUENTA DE CAPITAL Y FINANCIERA</b>	<b>-397.5</b>	<b>-900.1</b>	<b>1,148.60</b>	<b>1,127.80</b>

\* Fuente Banco Central del Ecuador

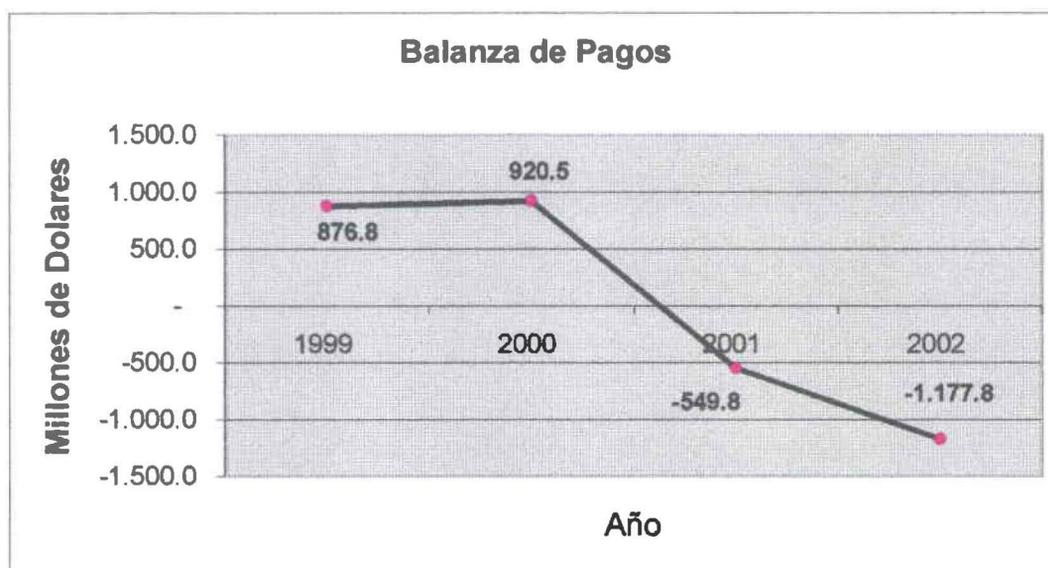
\* Cantidades expresadas en millones de dólares.

\* Elaborado por: Banco Central del Ecuador

Es preocupante ver como en cuatro años el Ecuador tiene un balance de la balanza de pagos con un saldo positivo de a penas 69.7 millones de dólares, mientras que en los años 1999 y 2000, pese a la crisis de esos años el balance acumulado es de 1797.3 millones de dólares, cambiando en dos años a un balance acumulado 2001 y 2002 de menos 1727. millones de dólares.

El decrecimiento de la balanza de pagos es el indicador mas fehaciente de la perdida de competitividad que por la imposibilidad de devaluar la moneda, la inflación, las altas tasas de interés y la poca tecnificación de la producción. Ha sufrido el Ecuador.

Grafico 1.4.2.



\* Fuente Banco Central del Ecuador

\* Elaborado por: Mario Cecchini

El estado de la balanza de pagos es un indicador muy preocupante en cualquier economía, y mas aun en una economía dolarizada, en la cual la imposibilidad de emitir moneda, podría desencadenar una grave crisis, en la que por la perdida de moneda circulante demostrada en la balanza de pagos, la economía ecuatoriana podría llegar a desabastecerse de circulante, y una economía que no tenga la suficiente moneda circulante entra en una aguda recesión, todo este riesgo crece con el ingreso al ALCA, ya que si con las protecciones actuales a la producción nacional, nuestras exportaciones de bienes y servicios están en una relación negativa de 1.25 : 1.00 con respecto a nuestras importaciones, en un mercado de libre comercio, esta relación podría incrementarse a 1.50 : 1.00, o probablemente a 1.75 : 1.00, lo que aceleraría la escasez de circulante en nuestra economía., ya que de por cada dólar que ingresaría a nuestra economía, saldría un dólar con cincuenta.

Por todo lo antes expuesto, los efectos que tendría la inserción del Ecuador en el ALCA, si esto se diera en la actualidad serian catastróficos para la economía, ya que no estamos en la actualidad en condiciones de competir

con los países que conformarían el ALCA, y si es que esta inserción se da en el 2005 como esta programado, la situación no deja de ser desalentadora, ya que lograr ser competitivos en dos años, es algo poco probable, y menos probable aun si no se tiene el entorno necesario para lograr ser competitivos, ya que nuestra falta de competitividad, no se da solo en los precios, también ocurre en la calidad, ya que por la falta de tecnificación de nuestras industrias, y de tecnología aplicada a la producción, muchos de nuestros productos se encuentran en desventaja con respecto a los productos extranjeros.



## CAPITULO II

### LA INDUSTRIA Y EL MERCADO AUTOMOTRIZ ECUATORIANO.

#### 2.1 Reseña Histórica de la industria automotriz ecuatoriana.

En el mes de Junio de 1973 el primer vehículo modelo Andino salió de la planta de producción de Aymesa, este vehículo fue concebido y desarrollado por General Motors , El Andino fue el primer vehículo ensamblado en el Ecuador y su producción se continuo hasta 1976 cuando Aymesa comenzó el ensamblaje de los vehículos con carrocería de fibra de vidrio, de estos el mas recordado y que aun circula por las calles del Ecuador es el Cóndor.

Paralelamente al desarrollo y ensamblaje del Andino, en los talleres de Joy Car en Guayaquil se desarrollaba el vehículo Guayas I, el cual se termino de construir en Septiembre del 1973, este vehículo fue desarrollado y construido por los ingenieros argentinos Jorge L Cecchini y Carlos Solveyra, lamentablemente las instalaciones de Joy Car no se prestaban para una producción continua, por lo que solo se llevo a ensamblar dos unidades.

Para 1976 se lanzo al mercado el primer bus ensamblado en el Ecuador, este bus fue el comienzo de otra ensambladora, Ómnibus bb, la cual fue también la primera en ensamblar un SUV, la Chevrolet Blazer.

Hubo que esperar hasta 1991 para que se sume otra ensambladora a la producción nacional. El grupo Noboa inauguro en 1991 la ensambladora mas moderna del país, y con la mayor capacidad de producción, en esta ensambladora se ensamblaron en primera instancia los vehículos Fiat, en sus modelos Uno, Fiorino y Spazio, luego se ensamblaron marcas como Mitsubishi

y Peugeot, pero en 1996 la planta ensambladora dejó de funcionar, y en la actualidad se encuentra abandonada.

Desde el comienzo de la industria automotriz Ecuatoriana en la primera parte de la década del setenta hasta la actualidad se han ensamblado más de 350.000 unidades, de más de marcas y modelos, pero solamente 3 modelos han sido construidos y desarrollados en su mayoría en el país, como fueron : Andino, Guayas 1 y el Cóndor.

## 2.2 Plantas Automotrices y Producción Nacional.

Actualmente en el Ecuador existen tres plantas ensambladoras en funcionamiento, las cuales producen alrededor de 26.000 unidades, las plantas ensambladoras son las siguientes:

**AYMESA:** Esta empresa fue fundada en 1970 como un concesionario de la marca Vauxhall, y comenzó su producción en 1973 con el vehículo Andino, además ha ensamblado otras marcas, como Chevrolet, Kia, y Lada. Su capacidad instalada es 80 unidades diarias, pero su producción actual es de 15 unidades diarias lo que indica una subutilización de más del 80%. La producción de Aymesa en el último año se detalla a continuación, en el cuadro 2.3.1, así como el precio de venta al público.

**MARESA:** Desde su fundación en 1979, esta planta ha ensamblado en sus instalaciones vehículos de marcas como: Mazda, Toyota, Mitsubishi, Ford, Fiat y Mack, Su capacidad instalada es de 54 unidades diarias, y su producción actual es de 13 unidades diarias, lo que indica una subutilización un poco mayor al 70%. La producción de Maresa en el último año se detalla a continuación en el cuadro 2.3.1, así como el precio de venta al público.

ÓMNIBUS BB: Desde 1975 esta planta fundada con capitales de la empresa automotriz norte americana General Motors, ha ensamblado automotores de marcas relacionadas con General Motors, como son Chevrolet, Susuki e Izuzu. Esta planta puede llegar a producir 80 unidades diarias , en estos momentos la producción de Ómnibus BB es de 78 unidades diarias con la subutilización, es a penas de menos del 5%. La producción de Ómnibus BB del último año se detalla a continuación en el cuadro 2.3.1, así como el precio de venta al público. La producción Nacional de vehículos, en su totalidad se puede resumir, de la forma que se presenta en el cuadro 2.2.4 y en los gráficos 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 y 2.2.4, que dan una idea mas clara, de cómo esta conformada la producción nacional de automotores.

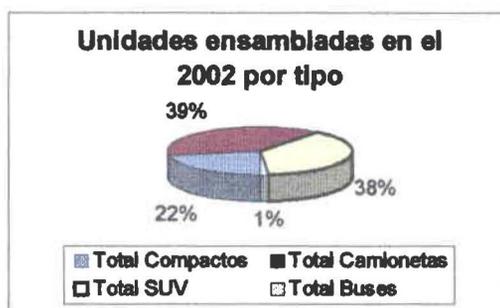
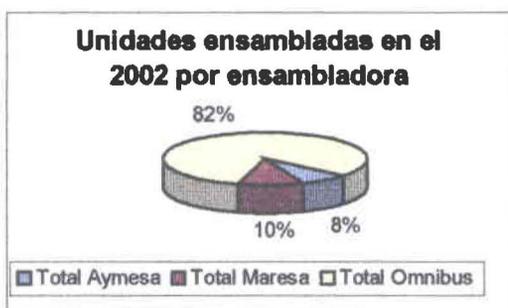
**Cuadro 2.2.4**

Producción Ecuatoriana de automotores 2001-2002				
Ensambladora	Tipo	Marca	Unidades 2001	Unidades 2002
Aymesa	Compacto	KIA	0	11
Aymesa	SUV	KIA	71	1365
Aymesa	SUV	LADA	2308	748
Maresa	Compacto	MAZDA	342	425
Maresa	Camioneta	MAZDA	1344	2414
Omnibus BB	Buses	CHEVROPLET	552	366
Omnibus BB	Compacto	CHEVROPLET	2294	5537
Omnibus BB	Camioneta	CHEVROPLET	7117	8095
Omnibus BB	SUV	CHEVROPLET	11519	8220
		<b>TOTAL</b>	<b>25547</b>	<b>27181</b>
Totales por ensambladoras			Unidades 2001	Unidades 2002
		Total Aymesa	2379	2124
		Total Maresa	1686	2839
		Total Omnibus	21482	22218
Totales por Tipo			Unidades 2001	Unidades 2002
		Total Compactos	2636	5973
		Total Camionetas	8461	10509
		Total SUV	13898	10333
		Total Buses	552	366

\* Fuente: AEADE

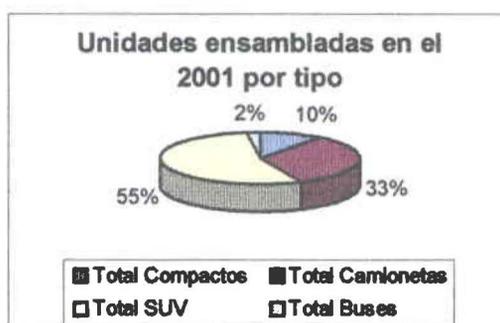
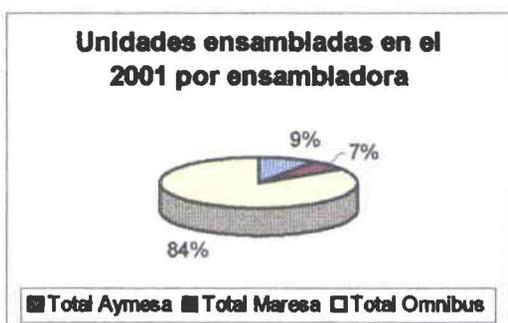
\* Elaborado por: Mario Cecchini

### Gráficos 2.2.1 y 2.2.2



- \* Fuente: AEADE
- \* Elaborado por: Mario Cecchini

### Gráficos 2.2.3 y 2.2.4



- \* Fuente: AEADE
- \* Elaborado por: Mario Cecchini

## 2.3 Oferta de automotores nacionales.

La producción nacional de vehículos, abarca varios tipos de automotores, que van desde vehículos compactos de tres puertas, hasta buses y camiones, en el cuadro 2.3.1 podemos ver la variedad de automotores ensamblados en el Ecuador, divididos por: tipo, origen, marca, modelo, precio, cilindraje y potencia.

**Cuadro 2.3.1**

Modelos de automotores producidos en el Ecuador durante el año 2002						
Tipo	Marca	Origen	Modelo	PVP	Cilindrada	HP
Compacto	KIA	Aymesa	RIO LS	11390	1.500	102

Compacto	KIA	Aymesa	RIO LS A/C	12290	1.500	102
SUV	KIA	Aymesa	SPORTAGE WAGON NACIONAL	19990	2.000	134
SUV	LADA	Aymesa	BRIO	9600	1.700	80
SUV	LADA	Aymesa	Aymesa NIVA 4X4 DLX	11290	1.700	80
SUV	LADA	Aymesa	Aymesa NIVA 4X4 DLX AC	12150	1.700	80
SUV	LADA	Aymesa	Aymesa NIVA 4X4 STD	10290	1.700	80
SUV	LADA	Aymesa	Aymesa NIVA 4X4 STD AC	11150	1.700	80
Compacto	MAZDA	Maresa	323 ALLEGRO 1.6 NB E	15678	1.600	115
Compacto	MAZDA	Maresa	323 ALLEGRO 1.6 HB E	15678	1.600	115
Camioneta	MAZDA	Maresa	B-2200 C/D E	17110	2.200	102
Camioneta	MAZDA	Maresa	B-2600 C/D HIGH	22096	2.600	135
Camioneta	MAZDA	Maresa	B-2200 C/S	15154	2.200	102
Camioneta	MAZDA	Maresa	B-2600 C/S	17629	2.600	135
Buses	CHEVROLET	Omnibus BB	BUS FTR CON FULL AIR	38857	7.200	227
Buses	CHEVROLET	Omnibus BB	FTR 32M TORPEDO CKD	40950	7.200	227
Buses	CHEVROLET	Omnibus BB	FTR32M CH TORPEDO FULL AIR	45140	7.200	227
Compacto	CHEVROLET	Omnibus BB	FORSA 1 3	9990	1.300	67
Compacto	CHEVROLET	Omnibus BB	CORSA EVOLUTION 4P 1.8 AC	12890	1.800	102
Compacto	CHEVROLET	Omnibus BB	CORSA EVOLUTION 4P 1.8 GLS	13990	1.800	102
Compacto	CHEVROLET	Omnibus BB	CORSA EVOLUTION 4P 1.8 STD	11990	1.800	102
Compacto	CHEVROLET	Omnibus BB	ESTEEM A/C	14990	1.600	99
Compacto	CHEVROLET	Omnibus BB	ESTEEM SA SA	13790	1.600	99
Compacto	CHEVROLET	Omnibus BB	CORSA EVOLUTION 5P 1.8 AC	12390	1.800	102
Compacto	CHEVROLET	Omnibus BB	CORSA EVOLUTION 5P 1.8 STD	11590	1.800	102
Camioneta	CHEVROLET	Omnibus BB	LUV HEC 4X2 DC:	15990	2.200	115
Camioneta	CHEVROLET	Omnibus BB	LUV V6 4X2 DC:A/C	19590	3.200	192
Camioneta	CHEVROLET	Omnibus BB	LUV V6 4X4 DC:A/C	21390	3.200	192
Camioneta	CHEVROLET	Omnibus BB	LUV HEC 4X2 CS SIN CAJON	13590	2.200	115
Camioneta	CHEVROLET	Omnibus BB	LUV HEC 4X2 SC:	14590	2.200	115
Camioneta	CHEVROLET	Omnibus BB	LUV V6 4X4 SC:AC	18010	3.200	192
SUV	CHEVROLET	Omnibus BB	RODEO V6 4X4:A/C	25640	3.200	195
SUV	CHEVROLET	Omnibus BB	GRAND VITARA 3DR MT	16940	1.600	93
SUV	CHEVROLET	Omnibus BB	GRAND VITARA 3DR MT AC:A/C	17910	1.600	93
SUV	CHEVROLET	Omnibus BB	GRAND VITARA 5DR AT V6:A/C	24030	2.500	138
SUV	CHEVROLET	Omnibus BB	GRAND VITARA 5DR MT: A/C	21830	2.000	126
SUV	CHEVROLET	Omnibus BB	VITARA 3DR(INY)	14610	1.600	78

\* Fuente: AEADE

\* Elaborado por: Mario Cecchini

Cabe recalcar que de toda la producción nacional, solo el 81.32 % se comercializa en el país, mientras que un 18.67% se exporta a los distintos países de la zona andina principalmente.

## 2.4 Oferta Total de vehículos en el mercado ecuatoriano.

Los automotores que se comercializan en el Ecuador, provienen de dos fuentes, la producción nacional y las importaciones, una vez presentada y analizada la producción nacional, podemos referirnos a los vehículos importados, los cuales en su mayoría son importados por las distintas casas que representan a las marcas, ya que pese a que existen empresas que importan directamente los automotores, la cantidad que estos importan es muy poco representativa. En el cuadro 2.4.1 se puede apreciar todas las marcas importadas que se comercializan en el Ecuador, con la respectiva casa importadora. Y el total de unidades importadas en el 2002.

**Cuadro 2.4.1**

Importación de Vehículos en el Ecuador en el año 2002		
MARCA	DISTRIBUIDOR	UNIDADES 2002
<b>AUTOMÓVILES</b>		<b>21,295</b>
ALFA ROMEO	AUTODELTA	22
AUDI	ECUAWAGEN	123
B M W	ALVAREZ BARBA	77
Chevrolet	GM ECUADOR	6,598
Chrysler	GRUPO AUTMOTRIZ NOBOA	15
Citroën	MAVESA	62
DAEWOO	DAEWOO MOTORS ECUADOR	1,263
DAIHTSU	TEOJAMA COMERCIAL	167
DODGE	GRUPO AUTMOTRIZ NOBOA	8
FORD	QUITO MOTORS	171
FIAT	AUTODELTA	90
HONDA	RECORDMOTOR	64
Hyundai	HYUNDAI DEL ECUADOR	2,887
KIA	AEKIA	1,351
MAZDA	COMERAUT	333
MERCEDES BENZ	AUTEC DEL ECUADOR	161

Mitsubishi	MOTRANSA-MITSUMOTOR	75
Nissan	AUTOMOTORES Y ANEXOS	1,230
Peugeot	AUTOFRANCIA-CETI	349
RENAULT	AUTOMOTORES Y ANEXOS	1,394
SKODA	ALMACENES JUAN ELJURI	897
SUBARU	CETI VEHICULOS	2
TATA	AUTORUSIA	120
TOYOTA	IMPORT. TOMBAMBA-CASABACA	442
VOLKSWAGEN	RECORDMOTOR / ECUAWAGEN	3,360
VOLVO	QUITO MOTORS	27
NO INDICADA		15
<b>CAMIONETAS</b>		<b>5,452</b>
Chevrolet	GM ECUADOR	1,478
DODGE	GRUPO AUTMOTRIZ NOBOA	21
FORD	QUITO MOTORS	643
MAZDA	COMERAUT	800
MITSUBISHI	MOTRANSA-MITSUMOTOR	240
Nissan	AUTOMOTORES Y ANEXOS	390
TATA	AUTORUSIA	97
TOYOTA	IMPORT. TOMBAMBA-CASABACA	1,767
NO INDICADA		16
<b>DOBLE TRACCION</b>		<b>4,985</b>
BMW	ALVAREZ BARBA	27
CHEVROLET	GM ECUADOR	856
DAIHATSU	TEOJAMA COMERCIAL	66
FORD	QUITO MOTORS	649
HONDA	RECORDMOTOR	417
HYUNDAI	HYUNDAI DEL ECUADOR	331
JEEP	GRUPO AUTMOTRIZ NOBOA	93
KIA	AEKIA	251
LAND ROVER	AUTOCOM	35
MERCEDES BENZ	AUTEC DEL ECUADOR	39
MITSUBISHI	MOTRANSA-MITSUMOTOR	661
Nissan	AUTOMOTORES Y ANEXOS	369
SSANGYONG	AUTORUSIA	23
TOYOTA	IMPORT. TOMBAMBA-CASABACA	1,156
NO INDICADA		12
<b>FURGONETAS</b>		<b>2,322</b>
CHEVROLET	GM ECUADOR	632
CHRYSLER	GRUPO AUTMOTRIZ NOBOA	4

DAEWOO	DAEWOO MOTORS ECUADOR	40
FORD	QUITO MOTORS	13
HYUNDAI	HYUNDAI DEL ECUADOR	586
KIA	AEKIA	751
MAZDA	COMERAUT	10
MERCEDES BENZ	AUTEC DEL ECUADOR	13
MITSUBISHI	MOTRANSA-MITSUMOTOR	10
Nissan	AUTOMOTORES Y ANEXOS	151
TOYOTA	IMPORT. TOMBAMBACA-CASABACA	107
NO INDICADA		5
<b>BUSES Y CAMIONES</b>		<b>7,800</b>
CHEVROLET	GM ECUADOR	2,714
DAIHATSU	TEOJAMA COMERCIAL	561
DIMEX	VITERI MOTORS	2
FORD	QUITO MOTORS	161
FREIGHTLINER	AUTEC DEL ECUADOR	23
HINO	MAVESA	1,662
HYUNDAI	HYUNDAI DEL ECUADOR	742
INTERNATIONAL	MORISAENZ	106
IZUSU	GM ECUADOR	12
KENWORTH	AUTOMOTORES ANDINA	41
KIA	AEKIA	50
MACK	AUTEC DEL ECUADOR	162
MERCEDES BENZ	AUTEC DEL ECUADOR	612
MITSUBISHI	MORISAENZ	674
Nissan	NEOTRUCK	58
SCANIA	QUITO MOTORS	11
TATA	AUTORUSIA	4
TOYOTA	IMPORT. TOMBAMBACA-CASABACA	4
VOLKSWAGEN	DINA	68
NO INDICADA		110
<b>TOTAL</b>		<b>41,831</b>

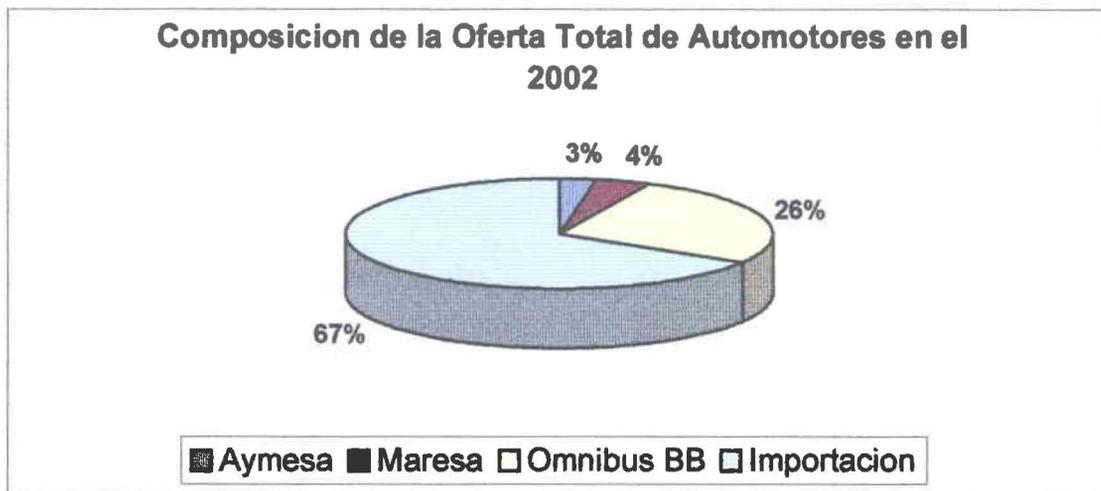
\* Fuente: AEADE

\* Elaborado por: Mario Cecchini

Como se puede apreciar la mayoría de las ventas totales realizadas en el 2002, corresponden a los automotores importados, ya que las ventas en el año 2002 de automotores de producción nacional, fueron de 18495 contra 41.813 ventas de vehículos importados, la gran participación de la importación

en el mercado Ecuatoriano, se debe a que la producción nacional de vehículos no tiene una gran variedad de productos, por lo que los consumidores complementan sus necesidades con vehículos importados. En el grafico 2.4.1 se refleja la composición de la oferta nacional de vehículos.

**Grafico 2.4.1**



\* Fuente: AEADE

\* Elaborado por: Mario Cecchini

## 2.5 El mercado automotriz en la ultima década.

El mercado ecuatoriano de consumo de automotores, ha tenido un impresionante auge en los últimos 2 años, la ventas crecieron del año 2000 al 2001 en un 275 %, es decir un 175% mas altas. En el 2002 el nivel de ventas se mantuvo constante, en ese año se vendieron 58945 vehículos de las concesionarias registradas en la AEADE, y 2652 vehículos de marcas o concesionarios no registrados en la AEADE (ejemplo: TATA, CHANGAN, ect).

Según estudios realizados por la AEADE el mercado automotriz ecuatoriano debe abarcar anualmente un promedio de 30.000 unidades en condiciones estables, por lo que se aprecia en comparación a los últimos dos

años, el mercado duplicó su demanda de equilibrio, por lo que se dio el desajuste actual del mercado.

A partir de el 2003, la oferta y la demanda de vehículos deben empezar a estabilizarse, por los que se pronostica que manteniendo las condiciones económicas actuales el mercado de vehículos debe estar equilibrado en el año 2004.

En el cuadro 2.5.1 y en el gráfico 2.5.1 se puede apreciar como se han desarrollado las ventas en los últimos 12 años y la proyección de ventas para el año 2003.

**Cuadro 2.5.1**

Ventas totales de automotores en el Ecuador 1990-2003							
Tipo / Año	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Automóvil	9269	10558	18495	15189	28667	19800	14447
Camioneta	3721	4440	7002	9707	13349	11671	8450
SUV	1336	3082	5334	4377	5516	4447	4392
Van	4	26	10	30	87	43	27
Camiones	2510	2621	2028	1445	4041	2998	1448
Motocicletas	2085	617	730	1006	1407	1143	765
Otros	23	82	36	38	59	60	36
<b>Total General</b>	<b>18948</b>	<b>21426</b>	<b>33635</b>	<b>31792</b>	<b>53126</b>	<b>40162</b>	<b>29565</b>
Tipo / Año	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003 *
Automóvil	10931	15064	6415	11439	20413	24971	13246
Camioneta	8056	12014	6484	1799	13102	15921	8343
SUV	5832	8897	3705	3305	12530	11165	6699
Van	42	38	8	551	1600	3797	1014
Camiones	1170	3476	1435	2112	5043	5649	2997
Motocicletas	716	835	308	ND	ND	ND	ND
Otros	24	36	7	0	3	4	8
<b>Total General</b>	<b>26771</b>	<b>40360</b>	<b>18362</b>	<b>19206</b>	<b>52691</b>	<b>61507</b>	<b>32307</b>

\* Fuente: AEADE

\* Proyecciones realizadas por la AEADE.

\* Elaborado por: Mario Cecchini

Grafico 2.5.1



\* Fuente: AEADE

\* Proyecciones realizadas por la AEADE.

\* Elaborado por: Mario Cecchini

Como se aprecia la tendencia del mercado en los últimos parecería ser cíclica, pero en realidad los picos de ventas se deben a razones específicas, el crecimiento en la ventas de los años 1992, 1993, 1994, y 1995 se debió a que hasta octubre de 1992, la importación de vehículos se encontraba prohibida, y solo se comercializaban vehículos de producción nacional, al abrirse las importaciones, la oferta de automotores, casi se duplicó, por lo tanto las ventas se incrementaron, en respuesta a la necesidad de los consumidores, de realizar el recambio de vehículos, por marcas y modelos que antes no se encontraban disponibles en el mercado.

Entre 1996 y 1997 el mercado empezó a estabilizarse en el nivel de ventas de equilibrio, pero en 1998 al desatarse la crisis bancaria, los ahorristas de los bancos, ante el temor de la quiebra de estos, o de el congelamiento de sus cuentas, comenzó a invertir sus ahorros en automotores siendo esta la causa de el crecimiento de las ventas en 1998. A partir de 1999 la fuerte crisis que atravesó el país, junto con el congelamiento de cuentas bancarias, y la quiebra de varios de los principales bancos del país, dejó a los consumidores sin posibilidades de adquirir vehículos, hasta que en el 2001, se empezó a devolver los ahorros y los bancos tuvieron la suficiente liquidez como para dar préstamos, y los consumidores quisieron invertir sus ahorros nuevamente en

## CAPITULO III

### LA INDUSTRIA Y EL MERCADO AUTOMOTRIZ DE LOS PAISES DE LA CAN Y DE CHILE

#### 3.1 La industria y el mercado automotriz colombiano.

En la actualidad en Colombia se ensamblan cinco marcas de vehículos, Renault, Mazda, Chevrolet, Mitsubishi y Toyota pero hace algunos años se ensamblaron también marcas como Dodge, Fiat, y Simca .

Los modelos producidos en Colombia se detallan en el cuadro 3.1.1, casi toda la gama de vehículos producidos en Colombia se comercializan en el Ecuador.

**Cuadro 3.1.1**

Modelos de automotores ensamblados en Colombia por las distintas fabricas					
Planta	Marca	Modelo	Planta	Marca	Modelo
SOFASA	Renault	Twingo	CCA	Mazda	B 2200 y 2600
SOFASA	Renault	Clio	COLMOTORES	Chevrolet	Luv
SOFASA	Renault	Megane	COLMOTORES	Chevrolet	Vitara
SOFASA	Renault	Etoile	COLMOTORES	Chevrolet	Silverado
SOFASA	Toyota	Hilux	COLMOTORES	Chevrolet	Cheyenne
SOFASA	Toyota	Land Cruiser	COLMOTORES	Chevrolet	Corsa
CCA	Mazda	323	COLMOTORES	Chevrolet	Sprint
CCA	Mazda	626	COLMOTORES	Chevrolet	Alto
CCA	Mazda	Allegro	CCA	Mitsubishi	Montero

\* Fuente: Asociación Colombiana de Fabricantes de Autopartes

\* Elaborado por: Mario Cecchini

En Colombia existen tres plantas ensambladoras, estas plantas son:

**SOFASA:** Esta ubicada en la ciudad de Cali, su producción en el 2002 fue de 17.365 vehículos, siendo un 72% Renault y un 28% Toyota.

**COLMOTORES:** Es la ensambladora de Chevrolet, su producción del 2002 fue de 23.577, siendo un 100% Chevrolet.

**CCA:** Esta ensambladora produjo en el 2002 15.124 unidades, siendo un 82% de la marca Mazda y un 18% de la marca Mitsubishi.

La producción de los últimos cuatro años ha tenido altibajos, teniendo su pico en el 2001, como se observa en el cuadro 3.1.2 y en el gráfico 3.1.1

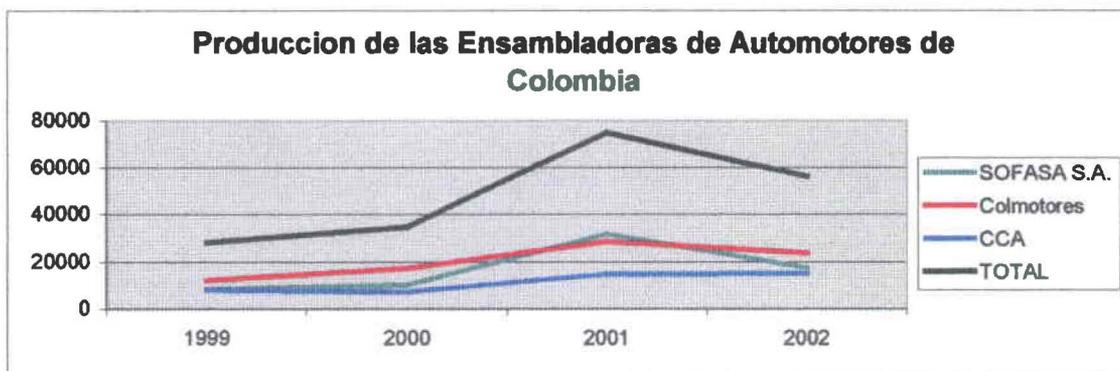
**Cuadro 3.1.2**

Producción de Automotores Colombiana				
Año	1999	2000	2001	2002
Ensambladora	Unidades	Unidades	Unidades	Unidades
SOFASA S.A.	8350	10105	31606	17365
Colmotores	11960	17088	28500	23577
CCA	7924	7320	14767	15124
<b>TOTAL</b>	<b>28234</b>	<b>34513</b>	<b>74873</b>	<b>56066</b>

\* Fuente: Comunidad Andina de Naciones

\* Elaborado por: Mario Cecchini

**Gráfico 3.1.1**



\* Fuente: Comunidad Andina de Naciones.

\* Elaborado por: Mario Cecchini

En los últimos tres años las exportaciones colombianas han promediado un 44.53% de su producción total, Siendo los principales mercados de destino el Ecuatoriano, el Venezolano y el Chileno. En el cuadro 3.1.3 y en el gráfico 3.1.2 se aprecia el desarrollo de las exportaciones colombianas de vehículos.

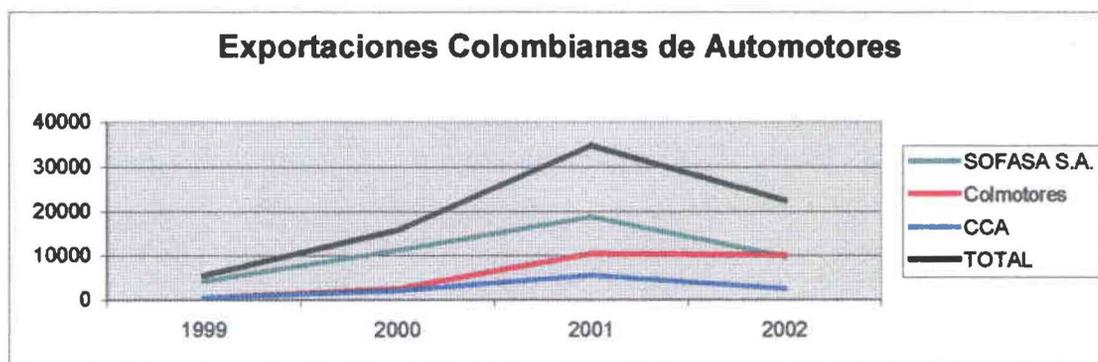
**Cuadro 3.1.3**

Exportaciones Colombianas de Automotores				
Año	1999	2000	2001	2002
Ensambladora	Unidades	Unidades	Unidades	Unidades
SOFASA S.A.	4349	11312	18893	9878
Colmotores	587	2529	10459	10170
CCA	575	2086	5534	2557
<b>TOTAL</b>	<b>5511</b>	<b>15927</b>	<b>34886</b>	<b>22605</b>

\* Fuente: Comunidad Andina de Naciones

\* Elaborado por: Mario Cecchini

**Gráfico 3.1.2**



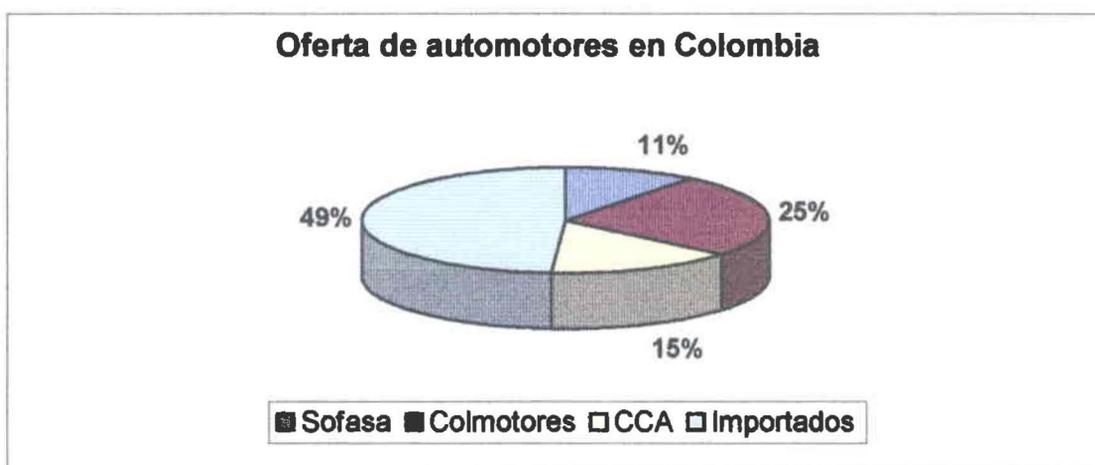
\* Fuente: Comunidad Andina de Naciones

\* Elaborado por: Mario Cecchini

La producción promedio anual, en los últimos dos años de la industria automotriz colombiana bordea la 65.000 unidades, Cabe recalcar que Colombia es un país con 44.000.000 de habitantes y un PIB en valor corriente que en el 2002 fue de aproximadamente 72.500 millones de dólares. Comparando la población ecuatoriana (12.000.000) con la colombiana esta es 3.66 y el PIB colombiano es 2.99 veces más grande que el ecuatoriano que en el 2002 fue de 24.417 millones de dólares en valor corriente. Considerando las diferencias

económicas y demográficas, se podría esperar que la producción automotriz colombiana sea por lo menos el triple que la ecuatoriana, pero en el 2002 la diferencia ni siquiera es de 2:1 Colombia produce 1.96 veces mas vehículos que el Ecuador. Con estos antecedentes se puede concluir que en relación a Colombia el Ecuador esta mas especializado en la producción y ensamblaje de vehículos. El mercado colombiano tiene una oferta anual promedio 60.000 vehículos anuales en los últimos tres años, el 49.30% de esta oferta proviene de la importación de vehículos, mientras que el restante 50.70% son vehículos ensamblados en Colombia, como se aprecia en el grafico 3.1.3.

**Grafico 3.1.3**



- \* Fuente: Asociación Colombiana de Fabricantes de Autopartes
- \* Elaborado por: Mario Cecchini

Las proyecciones para el mercado colombiano muestran una tendencia a la baja en la comercialización de vehículos, pronosticada en un 10% a 20%, con gran variabilidad, dependiendo de los principales factores que influyen en el mercado automotriz, como son , la inflación, tasas de interés, devaluación, aranceles, ect. Con una probable revisión de los aranceles a la importación de vehículos, y con un dólar a la alza, es probable que las ensambladoras colombianas dediquen sus esfuerzos a la venta nacional mas que a la exportación, mientras que los productores ecuatorianos y venezolanos al estar exentos de impuestos para ingresar al mercado colombiano, preparan sus estrategias, para suplir la demanda de vehículos que no se producen en dicho

país aprovechándose de las políticas proteccionistas del gobierno colombiano. Es decir que probablemente en el mercado colombiano en el 2003 se comercialicen 51.000 unidades pero con una mayor participación de unidades producidas en suelo colombiano.

### 3.2 La industria y el mercado Automotriz Venezolano.

Venezuela es el país andino con mayor producción de vehículos, en este país se ensamblan vehículos de siete marcas (Ford, Chevrolet, Mitsubishi, Hyundai, Chrysler, Toyota y Mazda ). Hasta el año 2000 también se ensamblaron Fiat. Con Respecto a los camiones en la actualidad se ensamblan cuatro marcas Iveco, Freightliner , Volvo y Mack.

Los modelos producidos en Venezuela se detallan a continuación en el cuadro 3.2.1

**Cuadro 3.2.1**

Modelos de Automotores ensamblados en Venezuela					
Ensambladora	Marca	Modelo	Ensambladora	Marca	Modelo
FORD Venezuela	Ford	Explorer	GM Venezuela	Chevrolet	Trail Blazer
FORD Venezuela	Ford	Sport Track	GM Venezuela	Chevrolet	Grand Blazer
FORD Venezuela	Ford	F 150	GM Venezuela	Chevrolet	Trooper
FORD Venezuela	Ford	F 350	GM Venezuela	Chevrolet	NPR
FORD Venezuela	Ford	Festiva	GM Venezuela	Chevrolet	C 70 Kodiak
FORD Venezuela	Ford	Fiesta	GM Venezuela	Chevrolet	C 3500
FORD Venezuela	Ford	Ranger	MMC	Mitsubishi	Montero Sport
FORD Venezuela	Ford	Windstar	MMC	Mitsubishi	Lancer
Daimler Chrysler V	Dodge	Neon	MMC	Mitsubishi	Canter
Daimler Chrysler V	Dodge	Caravan	MMC	Mitsubishi	649 D
Daimler Chrysler V	Jeep	Cherokee	MMC	Hyundai	Accent
Daimler Chrysler V	Jeep	Grand Cherokee	MMC	Hyundai	Elantra
Daimler Chrysler V	Jeep	Liberty	Toyota Venezuela	Toyota	Yaris
MACK Venezuela	MACK	Granite RD	Toyota Venezuela	Toyota	Dyna
MACK Venezuela	MACK	Visión CH	Toyota Venezuela	Toyota	Corolla
MACK Venezuela	Volvo	Autobús	Toyota Venezuela	Toyota	Hilux
GM Venezuela	Chevrolet	Astra	Toyota Venezuela	Daihatsu	Terios
GM Venezuela	Chevrolet	Grand Vitara	FIAT-IVECO	Iveco	Tector Cargo

GM Venezuela	Chevrolet	Silverado	FIAT-IVECO	Iveco	Eurotech 450 E
GM Venezuela	Chevrolet	Cheyenne	FIAT-IVECO	Iveco	Daily

\* Fuente: Revista Automotriz Venezolana.

\* Elaborado por: Mario Cecchini

En Venezuela al momento existen al momento cinco plantas ensambladoras en funcionamiento, estas son:

**DAIMLER CHRYSLER VENEZUELA:** En esta planta se ensamblan vehículos de la marca Dodge y la división Jeep de la marca Chrysler, su producción en el 2002 fue de 6.919 unidades siendo de estas 63% Jeep y 37% Dodge.

**FORD MOTOR COMPANY VENEZUELA:** En esta planta ubicada en Barquisimeto se ensamblan vehículos exclusivamente de la marca FORD, en el 2002 la producción fue de 18.963 unidades.

**GENERAL MOTORS DE VENEZUELA:** En esta planta ubicada en Valencia se ensamblan vehículos de las marcas Chevrolet, esta es la ensambladora mas grande de Venezuela, su producción en el año 2002 fue de 28.353 unidades.

**MMC:** En esta planta se ensamblan vehículos de la marca Mitsubishi y de Hyundai, en el 2002 su producción fue de 10.272 unidades, en su mayoría de la marca Hyundai.

**TOYOTA VENEZUELA:** En esta planta ensamblan vehículos de la marca Toyota y Daihatsu, su producción en el 2002 fue de 14.826 unidades siendo mas de el 94% de estas unidades fueron de la marca Toyota y las unidades restantes corresponden al modelo Terios de la marca Daihatsu.

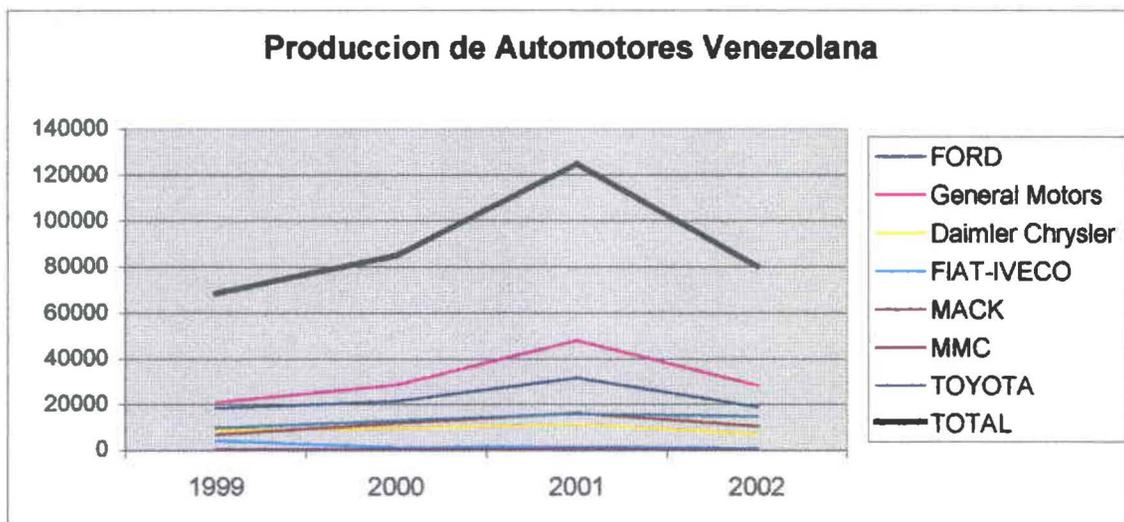
**MACK VENEZUELA :** En esta planta se ensamblan los Camiones MACK, la producción en el 2002 fue de 150 unidades.

**FIAT-IVECO VENEZUELA:** En la actualidad solo se ensamblan camiones IVECO en esta planta, pero en el pasado también se ensamblaron automóviles FIAT, la producción del 2002 fue de 914 unidades.

La producción Venezolana de automotores tuvo su pico en los años 2001 y 2000, la producción decreció en el 2002 y se mantienen las expectativas de decrecimiento para el 2003, o de estabilidad con relación al

2002, Las fluctuaciones de la producción se aprecian mejor en el Cuadro 3.2.2 y en el Grafico 3.2.1

**Grafico 3.2.1**



\* Fuente: Comunidad Andina de Naciones

\* Elaborado por: Mario Cecchini

**Cuadro 3.2.1**

Producción de Automotores Venezolana				
Año	1999	2000	2001	2002
Ensambladora	Unidades	Unidades	Unidades	Unidades
FORD	18250	21250	31553	18963
General Motors	20878	28654	47992	28353
Daimler Chrysler	8547	9543	11203	6919
FIAT-IVECO	4090	1058	1391	914
MACK	360	387	571	150
MMC	6655	11705	16176	10272
TOYOTA	9632	12616	15747	14826
<b>TOTAL</b>	<b>68412</b>	<b>85213</b>	<b>124633</b>	<b>80397</b>

\* Fuente : Comunidad Andina de Naciones

\* Elaborado por: Mario Cecchini

Las exportaciones de automotores de Venezuela en los últimos tres años han promediado menos del 5% de su producción siendo los principales países de destino Colombia, Panamá, y Ecuador. En el Cuadro 3.2.3 y en el

Grafico 3.2.2 se puede apreciar el desarrollo de la exportaciones de cada empresa ensambladora en los últimos años.

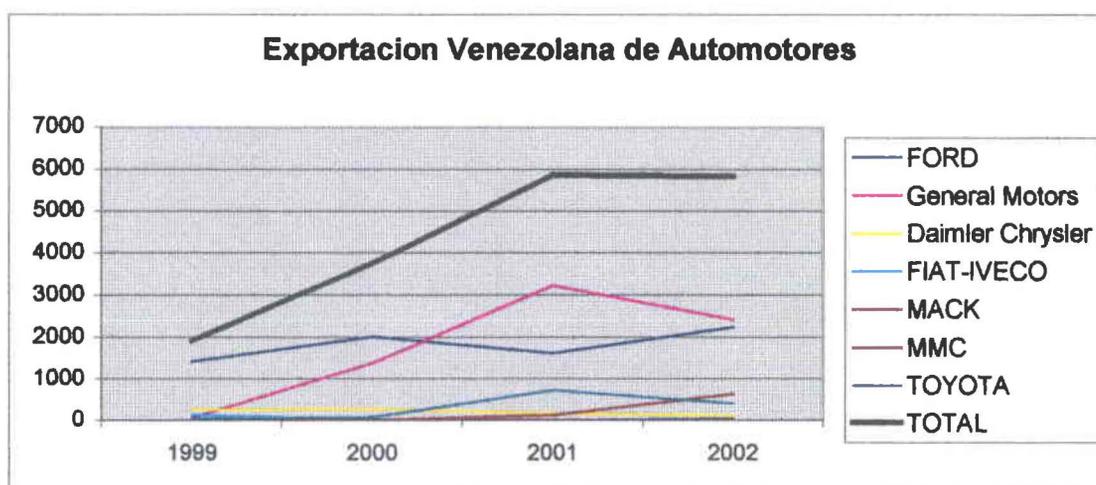
**Cuadro 3.2.3**

Exportación Venezolana de Automotores				
Año	1999	2000	2001	2002
Ensambladora	Unidades	Unidades	Unidades	Unidades
FORD	1414	2011	1623	2234
General Motors	56	1374	3227	2408
Daimler Chrysler	255	272	167	102
FIAT-IVECO	138	21	1	45
MACK	2	0	0	10
MMC	0	0	120	635
TOYOTA	49	69	733	407
<b>TOTAL</b>	<b>1914</b>	<b>3747</b>	<b>5871</b>	<b>5841</b>

\* Fuente: Comunidad Andina de Naciones

\* Elaborado por: Mario Cecchini

**Grafico 3.2.2**



\* Fuente: Comunidad Andina de Naciones

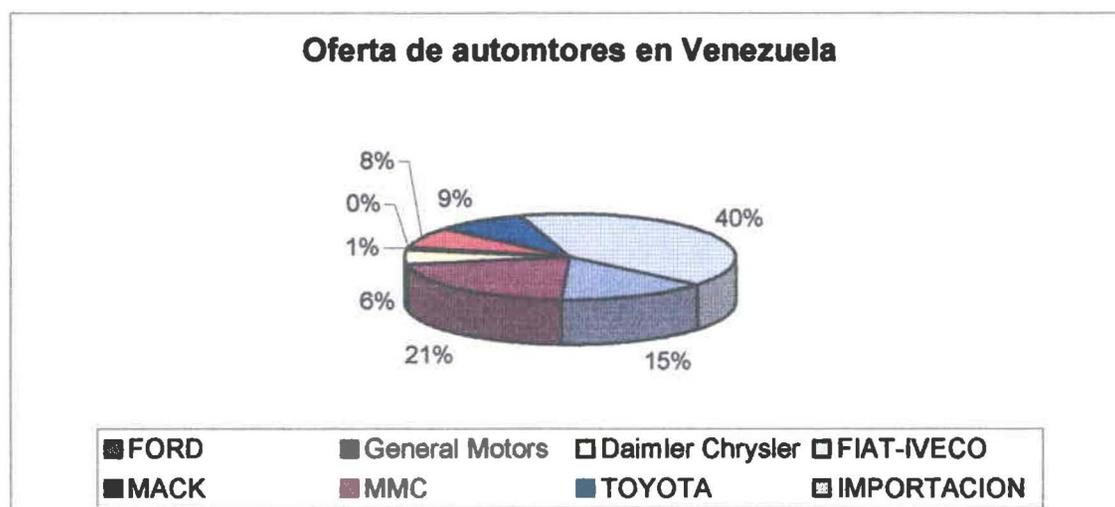
\* Elaborado por: Mario Cecchini

Para el 2003, la industria automotriz venezolana se ve amenazada por la creciente crisis política y económica que atraviesa dicho país, hace algunos

meses el gobierno de el Presidente Hugo Chávez restringió el uso de dólares o Euros para así restringir las importaciones, lo que paralizó a la mayoría de las ensambladoras venezolanas, ya que el componente extranjero en un vehículo ensamblado en Venezuela es de alrededor de el 60%. En días pasados el Presidente Chávez autorizó la venta de dólares a las empresas automotrices, para que reinicien su producción, ya que se avizoraba un desabastecimiento del mercado venezolano de automotores. Además la grave crisis política y de gobernabilidad crea expectativas aun más negativas para la industria en general y para la industria automotriz en el año 2004.

El mercado venezolano de vehículos promedia en los últimos años una oferta de 165.000 unidades al año, el 40.82% de la oferta de vehículos proviene de la importación, mientras que el 59.18% restante de la producción nacional venezolana, la distribución de la oferta de vehículos se aprecia claramente en el gráfico 3.2.3.

**Gráfico 3.2.3**



\* Fuente: Comunidad Andina de Naciones

\* Elaborado por: Mario Cecchini

Venezuela tiene una población aproximada de 23.750.000 de habitantes con un PIB de 195.500 millones de dólares, es decir que su población es dos veces más grande que la de el Ecuador, y su producción nacional es ocho

veces mas grande que la de el Ecuador (8:1). Pero la industria automotriz en relación al PIB, no tiene una relación tan desfavorable, a penas es de 3.72:1 se podría decir que el Ecuador en relación a Venezuela esta mas especializado en el ensamblaje y producción de vehículos.

### 3.3 La industria y el mercado Automotriz Chileno.

Chile es el país económicamente mas estable y con mejor el mejor nivel de vida de Latino América, además sus indicadores económicos y sociales presentan a una economía sólida y con grandes proyecciones de crecimiento, en relación a sus vecinos. Pese a esto su industria automotriz es poco desarrollada, en relación a países mas pequeños y menos populosos. Actualmente en Chile existen 2 ensambladoras, que producen vehículos de la marca Chevrolet y Peugeot. Los modelos que estas ensambladoras producen se encuentran en el cuadro 3.3.1

**Cuadro 3.3.1**

Modelos de automotores ensamblados en Chile			
Ensambladora	Marca	Modelo	Descripción
GM Chile	CHEVROLET	CORSA	1.7 ML 3P SWING DSL DH
GM Chile	CHEVROLET	CORSA	1.7 ML 3P SWING DSL DH
GM Chile	CHEVROLET	CORSA	1.7 PICK UP ML DSL STD 60 HP
GM Chile	CHEVROLET	CORSA	1.7 SW DSL 5P LMT 60 HP CD
GM Chile	CHEVROLET	LUV	2.8 D/C GLX CC DIESEL
GM Chile	CHEVROLET	LUV	2.8 GLX CC DIESEL AC
GM Chile	CHEVROLET	LUV	2.5 LUV GLS CC 2WD
GM Chile	CHEVROLET	LUV	2-5 GLX CC DIESEL AC
GM Chile	CHEVROLET	LUV	2.8 GLX CC DIESEL 4WD
GM Chile	CHEVROLET	LUV	3.2 C/C GLS 4WD AC
GM Chile	CHEVROLET	LUV	2.8 GLX CC DIESEL 4WD AC
GM Chile	CHEVROLET	LUV	3.2 GLX CC AWD AC
GM Chile	CHEVROLET	LUV	3.2 LUV UV-X-TREME 4WD
GM Chile	CHEVROLET	LUV	2.5 GLS CC 4WD SUP
GM Chile	CHEVROLET	LUV	2.5 GLX CC DIESEL 4WD AC

GM Chile	CHEVROLET	LUV	2.8 C/C GLS TD CC AC
GM Chile	CHEVROLET	LUV	2.8 LUV C/C GLS 2T 111 HP
Peugeot Chile	PEUGEOT	206	1.4 3P XR 75 HP
Peugeot Chile	PEUGEOT	206	1.4 75 HP XR MEC DA
Peugeot Chile	PEUGEOT	206	1.4 HDI 70 HP MEC DA 2AE
Peugeot Chile	PEUGEOT	206	1.4 XR 3P 75 HP
Peugeot Chile	PEUGEOT	206	1.4 XR 3P 75 HP
Peugeot Chile	PEUGEOT	206	1.4 XR 5 PUERTAS 70 HP MEC
Peugeot Chile	PEUGEOT	206	1.4 XR 5P ABS 75 HP

\* Fuente: ANAC (Asociación Nacional Automotriz de Chile)

\* Elaborado por: Mario Cecchini

El mercado Chileno de automóviles en los últimos nueve años ha promediado ventas de 127.462 unidades, mientras que el de camiones ha promediado 6.993 unidades, dando como promedio total de el mercado chileno 134.456 unidades, a continuación e el cuadro 3.3.2 y en el grafico 3.3.1 se describe el desarrollo de el mercado chileno en los últimos nueve años.

El mercado chileno tuvo un crecimiento constante desde 1994 a 1997, pero en 1998 las ventas cayeron hasta estabilizarse en 1999, a niveles que han continuado estables por los últimos cuatro años, para el 2003 se prevé que las ventas disminuyan poco en relación al 2002, probablemente por los efectos de la crisis Argentina.

### Cuadro 3.3.2

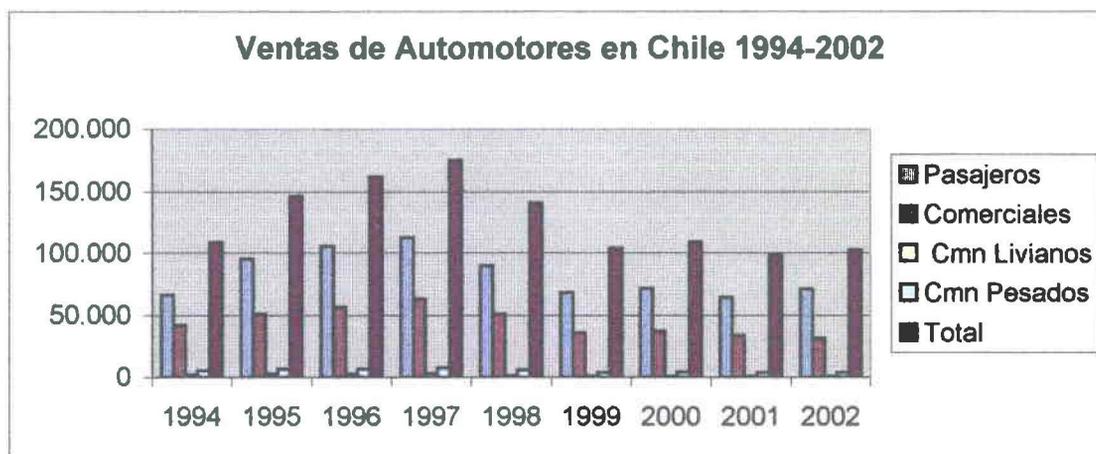
Venta de automotores en Chile 1994-2002			
Venta de Vehiculos Livianos			
Año	Pasajeros	Comerciales	Total
1994	66.224	42.083	108.327
1995	95.360	51.070	146.430
1996	105.606	56.433	162.039
1997	112.548	62.927	175.475
1998	89.650	51.218	140.868
1999	68.132	36.289	104.421

2000	71.499	37.256	108.755
2001	64.269	34.062	98.331
2002	71.204	31.312	102.516
Ventas de Camiones			
Año	Livianos	Pesados	Total
1994	1.949	5.493	7.442
1995	2.559	6.803	9.362
1996	2.588	7.002	9.590
1997	2.817	7.452	10.269
1998	1.406	6.122	7.528
1999	890	3.667	4.557
2000	891	4.074	4.965
2001	938	3.710	4.648
2002	821	3.763	4.584

\* Fuente: ANAC

\* Elaborado por: Mario Cecchini

**Grafico 3.3.1**



\* Fuente: ANAC

\* Elaborado por: Mario Cecchini

La mayoría de las unidades comercializadas en Chile, son de importadas, pero en el segmento de compactos y de camionetas, los vehículos producidos internamente dominan el mercado, De los cuatro primeros modelos, tres son producidos internamente. Los 20 modelos mas vendidos en Chile a lo largo de el 2002 se pueden apreciar en el cuadro 3.3.3

**Cuadro 3.3.3**

Modelos mas vendidos en Chile en el 2002					
MARCA	MODELO	UNIDADES	MARCA	MODELO	UNIDADES
CHEVROLET	CORSA	9.395	KIA	RIO	1.977
Peugeot	206	4.433	FIAT	PALIO	1.778
TOYOTA	YARIS	4.403	SUZUKI	BALENO	1.670
CHEVROLET	LUV	4.186	RENAULT	CLIO	1.628
HYUNDAI	ACCENT	3.049	KIA	BESTA	1.549
PEUGEOT	307	2.632	KIA	FROTIER	1.535
MITSUBISHI	NEW L 200	2.288	CHEVROLET	S-10	1.472
TOYOTA	HI-LUX	2.172	NISSAN	D 21	1.408
DAEWOO	LANOS	1.886	PEUGEOT	PARNER	1.384
NISSAN	TERRANO	1.823	FORD	RANGER	1.374

\* Fuente: ANAC

\* Elaborado por: Mario Cecchini

Los principales lugares de destino de las exportaciones de vehículos chilenos, son Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela, en el 2002 la planta de Chevrolet exporto 7500 unidades y la de Peugeot alrededor de 1400 unidades. La producción anual de vehículos en Chile, es un dato que no quiso ser entregado por la ANAC (Asociación Nacional Automotriz Chilena) pero según datos de las empresas representantes de Chevrolet y Peugeot en Ecuador, la producción debe rodear las 27.000 unidades.

### 3.4 Cuadro Comparativo de los países andinos.

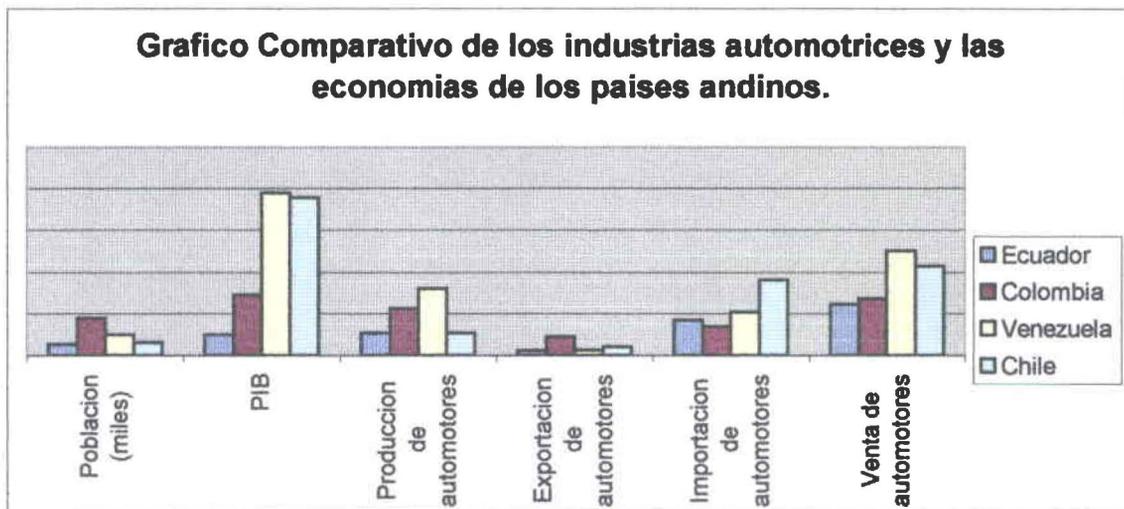
**Cuadro 3.4.1**

Cuadro comparativo de las industrias automotrices y de la economía de los países andinos						
País	Población	PIB (millones de dólares)	Producción automotriz (unidades)	Exportación de Automotores (unidades)	Importación de automotores (unidades)	Venta de automotores (unidades)
Ecuador	12920092	24417	27181	5075	41831	61507
Colombia	44158725	72500	56066	22605	34411	67872
Venezuela	24296014	195500	80397	5841	51425	125981
Chile	15517488	189727	26895(*)	9921(*)	90126(*)	107100

\* Fuente: Photius Coutsoukis (\*) Datos aproximados

\* Elaborado por: Mario Cecchini

**Grafico 3.4.1**



\* Fuente: Photius Coutsoukis

\* Elaborado por: Mario Cecchini



## CAPITULO IV

### LA INDUSTRIA Y EL MERCADO AUTOMOTRIZ EN ARGENTINA Y BRASIL.

#### 4.1 La industria y el mercado automotriz Argentino.

Argentina tiene la segunda industria automotriz de América del Sur, y la segunda economía de América del Sur después de Brasil. La industria automotriz en Argentina, es una de las mas antiguas de el sur de América, y una de las que mas marcas y modelos abarca, con una producción anual promedio de mas de 200.000 unidades, pese a la crisis de el año 2001, y 2002 Argentina es el país con mayor competitividad actual en el ensamblaje y producción de vehículos, no solo por su devaluación, sino por que su parque industrial, provee de la mayoría de partes que se necesitan para ensamblar un vehículo, en promedio el porcentaje de productos importados en un vehículo ensamblado en Argentina no llega al 25%, mientras que en la mayoría de los países de América el componente importado es superior al 65%.

En Argentina existen en la actualidad 10 plantas ensambladoras en funcionamiento, las cuales producen los modelos que se aprecian en el cuadro 4.1.1 y además las cantidad de unidades producidas en el año 2002.

**Cuadro 4.1.1**

Producción Argentina de automotores 2001-2002			
MARCA Y MODELO	Diciembre 2002	Enero/Diciembre	
		2001	2002
CHEVROLET	4258	27097	44199
Chevrolet Corsa	3.000	18.109	29.623
Chevrolet Corsa Diesel	79	4.528	1.428

Chevrolet Corsa II	1.101	0	12.284
Chevrolet Grand Vitara - pick up	0	3.144	48
Suzuki Grand Vitara - pick up	78	1.316	816
<b>DAIMLER CHRYSLER ARGENTINA</b>	<b>484</b>	<b>6665</b>	<b>5142</b>
Combi-Pick up	485	6.360	5.071
Camión OH	-1	305	71
<b>FIAT AUTO ARGENTINA S.A.</b>	<b>2</b>	<b>31554</b>	<b>679</b>
Palio	2	1	3
Siena	0	31.553	676
<b>FORD ARGENTINA S.A.</b>	<b>4139</b>	<b>49020</b>	<b>47840</b>
Ford Escort Nafta / Diesel	0	8.084	5.131
Ford Focus Nafta / Diesel	2.520	18.766	20.634
Ford Ranger Nafta / Diesel	1.619	22.170	22.075
<b>IVECO ARGENTINA S.A.</b>	<b>16</b>	<b>1465</b>	<b>1114</b>
Eurocargo - chasis camión Diesel	0	585	273
Eurotech - chasis camión Diesel	16	862	831
Eurotraker - chasis camión Diesel	0	18	5
Powerstar - chasis camión Diesel	0	0	5
<b>PEUGEOT-CITROËN S.A.</b>	<b>7</b>	<b>45418</b>	<b>17068</b>
Citroën Berlingo Multispace	3	3.193	1.458
Peugeot 206 XR / XRD / XS / XT	0	28.744	12.234
Peugeot 306 RallyE / Boreal / Equinoxe	0	1.946	0
Peugeot 405 GLI/ Embassy/ SRI/ GLD	0	1.263	0
Peugeot Partner - Nafta / Diesel	0	3.758	689
Citroën Berlingo D - furgón Diesel	4	2.508	571
Peugeot Partner N / D / D AA - furgón	0	4.006	2.113
<b>RENAULT ARGENTINA S.A.</b>	<b>767</b>	<b>26180</b>	<b>13154</b>
Renault 19 RL / RE - Diesel	0	2	0
Renault Clio II RN / RT	366	8.406	4.704
Renault Kangoo RL / RN	0	4.424	2.087
Renault Mégane RT / RN / DT / RXE	400	7.792	3.059
Renault Kangoo - furgón	1	3.639	2.155
Renault Trafic Diesel - furgón	0	1.614	1.045
Renault Trafic Rodeo Diesel - pick-up	0	303	104
<b>SCANIA ARGENTINA S.A.</b>	<b>0</b>	<b>358</b>	<b>27</b>
P 114 4x2 - chasis camión Diesel	0	42	0
P 114 6x2 - chasis c/c camión Diesel	0	13	2
P 94 4x2 - chasis c/c camión Diesel	0	203	8
R 114 4x2 - chasis c/c camión Diesel	0	12	13
R 124 4x2 - chasis c/c camión Diesel	0	22	3
T 114 4x2 - chasis c/c camión Diesel	0	11	1

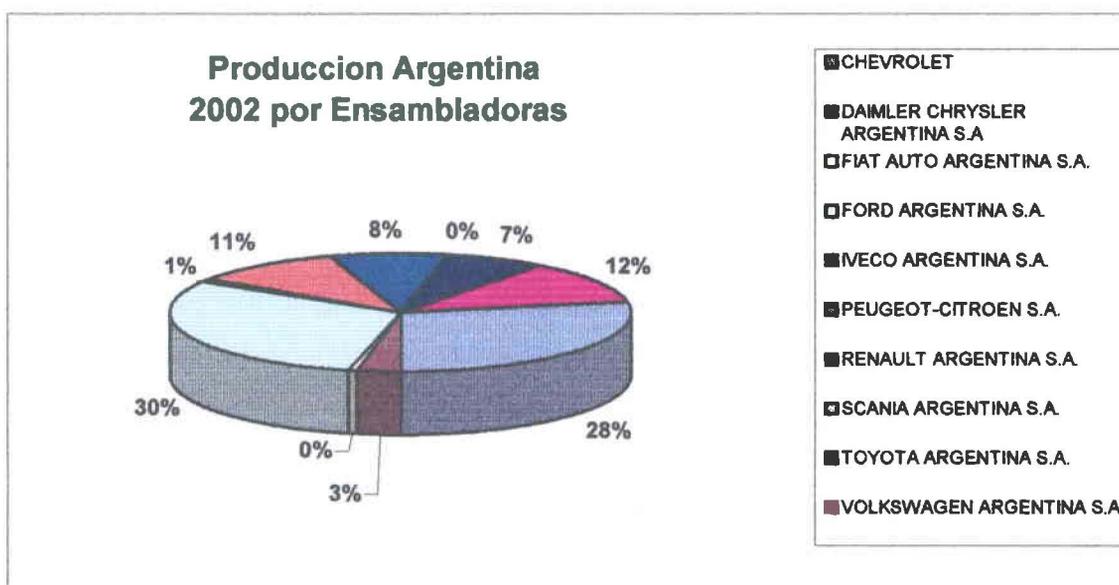
T 124 4x2/6x4 - chasis camión Diesel	0	10	0
F 94 HB 4x2 - chasis ómnibus	0	45	0
<b>TOYOTA ARGENTINA S.A.</b>	<b>829</b>	<b>16053</b>	<b>11173</b>
Hilux cabina doble Nafta/Diesel	771	13.641	9.846
Hilux cabina simple Nafta/Diesel	158	2.412	1.327
<b>VOLKSWAGEN ARGENTINA S.A.</b>	<b>1103</b>	<b>31767</b>	<b>19008</b>
Seat Córdoba - Diesel	1	1.532	278
Seat Córdoba - Nafta	2	1.404	497
VW Gol - Nafta / Diesel	114	11.046	2.759
VW Polo Classic - Nafta / Diesel	602	15.029	13.796
Seat Inca - pick up - Nafta / Diesel	0	445	0
VW Caddy - pick up - Nafta / Diesel	384	2.311	1.678
<b>TOTAL</b>	<b>11.705</b>	<b>235.577</b>	<b>159.401</b>

\* Fuente: ADEFA (Asociación de ensambladores y fabricantes de Automotores)

\* Elaborado por: Mario Cecchini

Las principales marcas a nivel mundial, tienen sus plantas en Argentina, estas mismas marcas, son las que comparten la mayor parte de el mercado argentino, ya que sus niveles de producción son los mas altos, en el Grafico 4.1.1 se puede apreciar, como se distribuye la producción de automotores en la Republica Argentina.

**Grafico 4.1.1**



\* Fuente: ADEFA

\* Elaborado por: Mario Cecchini

Las exportaciones de automotores de Argentina en los últimos 2 años han promediado 139093 unidades, siendo en el 2002 las exportaciones el 77% de producción, ya que al verse afectados por la crisis, la capacidad de consumo de los argentinos se vio muy afectada, pero por otro lado incrementando su competitividad, frente a productos ensamblados en México, Chile o Brasil. Las exportaciones de la industria automotriz Argentina, se detallan en el cuadro 4.1.2. Cabe recalcar, que pese a que la producción en Argentina, disminuyo en un 32%, la exportaciones solo se vieron afectadas en un 20%, es decir que en relación a la producción, las exportaciones aumentaron considerablemente, se pronostica que para el 2003, la producción de vehículos en Argentina llegue a las 180.000 unidades y las exportaciones a las 150.000 unidades.

**Cuadro 4.1.2**

Exportación Argentina de Automotores 2001-2002						
Período	Categoría A		Categoría B		Total	
	Livianos		Pesados			
	2001	2002	2001	2002	2001	2002
Enero	11.524	3.376	371	197	11.895	3.573
Febrero	9.189	8.080	641	463	9.830	8.543
Marzo	13.930	8.861	189	1.115	14.119	9.976
Abril	16.169	10.645	661	445	16.830	11.090
Mayo	19.259	11.297	468	676	19.727	11.973
Junio	19.557	8.808	429	719	19.986	9.527
Julio	10.057	11.924	257	478	10.314	12.402
Agosto	13.764	10.779	427	799	14.191	11.578
Septiembre	8.605	12.182	300	628	8.905	12.810
Octubre	13.140	10.718	403	714	13.543	11.432
Noviembre	9.184	10.691	54	336	9.238	11.027
Diciembre	5.922	8.644	623	487	6.545	9.131
<b>TOTAL</b>	<b>150.300</b>	<b>116.005</b>	<b>4.823</b>	<b>7.057</b>	<b>155.123</b>	<b>123.062</b>

\* Fuente: Adefa

\* Elaborado por: Mario Cecchini

El mercado argentino en el momento se encuentra saliendo de una importante recesión, pero con el crecimiento económico dado a finales de el año 2002 y en los primeros meses de el 2003, es de esperarse que la ventas

dentro de el mercado argentino tengan una recuperación a partir de el ultimo trimestre de el 2003, para acercarse a los niveles de los años noventa desde los últimos meses de el 2004. Argentina pese haber disminuido su producción en el 2001, en mas de el 11% de el PIB, es todavía un país con grandes perspectivas de crecimiento, tiene una población de mas de 36.000.000 de habitantes, con un PIB de 235.236 millones de dólares, En la actualidad según el INDEC (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos ) la capacidad productiva de la Argentina esta utilizada en menos de el 65%, es decir que su producción puede incrementarse sin la necesidad de una gran inversión de capital a un PIB de aproximadamente 320.000 millones de dólares. Las ventas en el mercado Argentino en los últimos tres años, han venido decreciendo, llegando los niveles mas bajos en 15 años en el 2002, en el Cuadro 4.1.3 y en el Grafico 4.1.2 se puede apreciar el desarrollo de las ventas en el mercado Argentino.

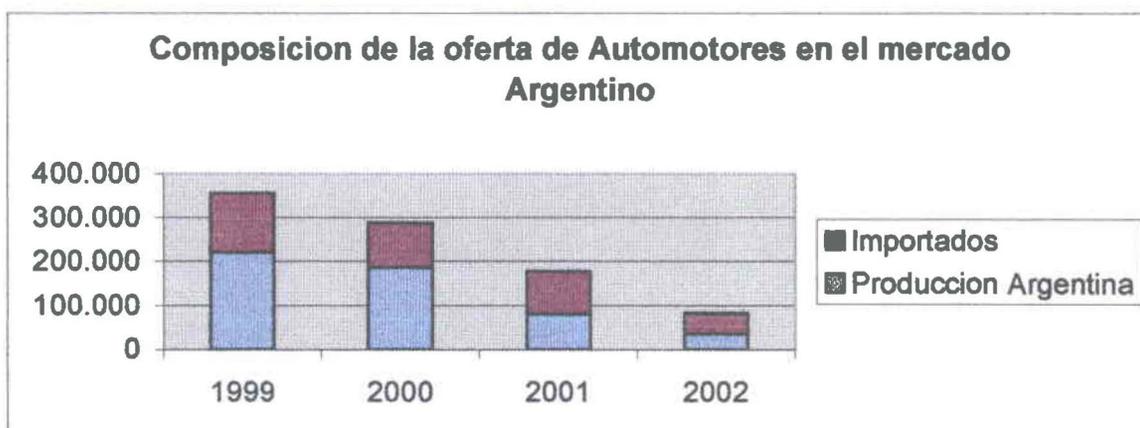
**Cuadro 4.1.3**

Composición de la oferta de automotores en el mercado Argentino				
Tipo / Año	1999	2000	2001	2002
Producción Argentina	220.553	186.283	80.454	36.339
Importados	134.189	101.883	96.213	46.006
<b>TOTAL</b>	<b>354.742</b>	<b>288.166</b>	<b>176.667</b>	<b>82.345</b>

\* Fuente Adefa

\* Elaborado por: Mario Cecchini

**Grafico 4.1.2**



\* Fuente: Adefa

\* Elaborado por: Mario Cecchini

Finalmente, se puede catalogar a la Industria automotriz Argentina, como una de las potenciales competidoras de la industria automotriz Ecuatoriana, que hasta el año anterior no lo había sido, y que este año ha empezado a introducirse en el mercado Ecuatoriano, con productos como el Ford Fiesta, el Ford Focus, el VW Golf, ect. Además esta industria por su papel preponderante en la producción nacional Argentina, y por la fuerte participación de capitales extranjeros principalmente Europeos y de EUA, tiene un gran poder de presión sobre el gobierno argentino y las políticas económicas de ese país, que podrían desarrollarse o ajustarse para favorecer los intereses de los productores y ensambladores de vehículos.

#### **4.2 La industria y el mercado Automotriz Brasileiro.**

Brasil, no es solamente uno de los países del mundo de una mayor extensión territorial y población, tiene también una de las industrias automotrices más desarrolladas del cono sur, durante la década de los noventa, la industria automotriz brasilera se vio favorecida e impulsada por la pérdida de competitividad de la industria Argentina, su más cercano competidor, y también por la crisis de México en la misma década y el denominado efecto tequila. El primer año en que la industria automotriz brasilera comenzó realmente su producción, no tiene una fecha certera, se cree que los primeros vehículos ensamblados en Brasil informalmente se comercializaron a comienzos de la década del cincuenta, pero su producción formal empezó en 1957, ese año Brasil ya produjo 30.542 unidades, es decir más que Ecuador, Chile o Colombia en el 2002, En el Cuadro 4.2.1 y en el Grafico 4.2.1 se puede apreciar la evolución y desarrollo de el ensamblaje de vehículos en Brasil en los últimos 20 años.

**Cuadro 4.2.1**

Producción Brasileña de Automotores 1983-2002							
Año	Unidades	Año	Unidades	Año	Unidades	Año	Unidades
1983	896454	1988	1068756	1993	1391435	1998	1586291
1984	864652	1989	1013252	1994	1581389	1999	1356714
1985	966706	1990	914466	1995	1629008	2000	1691240
1986	1056332	1991	960219	1996	1804328	2001	1817116
1987	920071	1992	1073861	1997	2069703	2002	1792660

\* Fuente: ANFAVEA (Anuario Estadístico Industria Automovilística Brasileira)

\* Elaborado por: Mario Cecchini

**Grafico 4.2.1**

\* Fuente: ANFAVEA (Anuario Estadístico Industria Automovilística Brasileira)

\* Elaborado por: Mario Cecchini

En Brasil existen al momento funcionando 17 ensambladoras de Vehículos, dada la variedad de modelos que se producen en Brasil, en el Cuadro 4.2.2 solo se presentan las ensambladoras con la cantidad de unidades producidas en el 2002, la descripción de modelos que se producen se encuentran en los anexos.

**Cuadro 4.2.2**

Producción Brasileña de automotores 2002 por ensambladora	
ENSAMBLADORAS / AÑO	TOTAL 2002
AGRALE S.A.	4.798
FIAT AUTOMOVEIS S.A.	386611
FORD BRASIL LTDA.	159964
GENERAL MOTORS DO BRASIL	517167

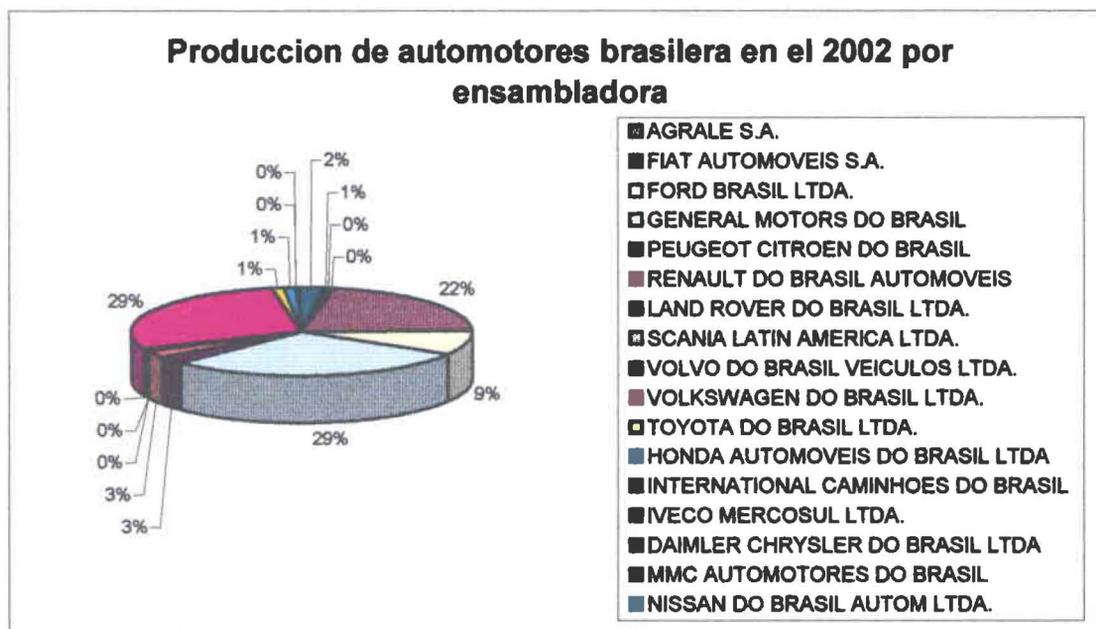
PEUGEOT CITROEN DO BRASIL	49437
RENAULT DO BRASIL AUTOMOVEIS	48040
LAND ROVER DO BRASIL LTDA.	1298
SCANIA LATIN AMERICA LTDA.	4880
VOLVO DO BRASIL VEICULOS LTDA.	5552
VOLKSWAGEN DO BRASIL LTDA.	517587
TOYOTA DO BRASIL LTDA.	18572
HONDA AUTOMOVEIS DO BRASIL LTDA	20564
INTERNATIONAL CAMINHOS DO BRASIL	628
Iveco MERCOSUL LTDA.	3042
DAIMLER CHRYSLER DO BRASIL LTDA	41033
MMC AUTOMOTORES DO BRASIL	9743
NISSAN DO BRASIL AUTOM LTDA.	3744
<b>TOTAL</b>	<b>1.794.662</b>

\* Fuente: ANFAVEA (Anuario Estadístico Industria Automovilística Brasileira)

\* Elaborado por: Mario Cecchini

Como se aprecia , existen cuatro principales ensambladoras, de las mas conocidas marcas a nivel mundial, pero la distribución porcentual de la producción se observa con mayor detenimiento en el grafico 4.2.2

**Grafico 4.2.2**



\* Fuente: ANFAVEA (Anuario Estadístico Industria Automovilística Brasileira)

\* Elaborado por: Mario Cecchini

Como se aprecia en el gráfico, las ensambladoras de las marcas Ford, General Motors, Fiat y Volkswagen, abarcan entre las cuatro el 88.11% de la producción total de vehículos de Brasil, estas marcas de vehículos son también las que mayor cantidad de unidades exportan. En el año 2002, Brasil exportó un total de 414.790 unidades, como se detalla en el Gráfico 4.2.2 y en el Cuadro 4.2.3.

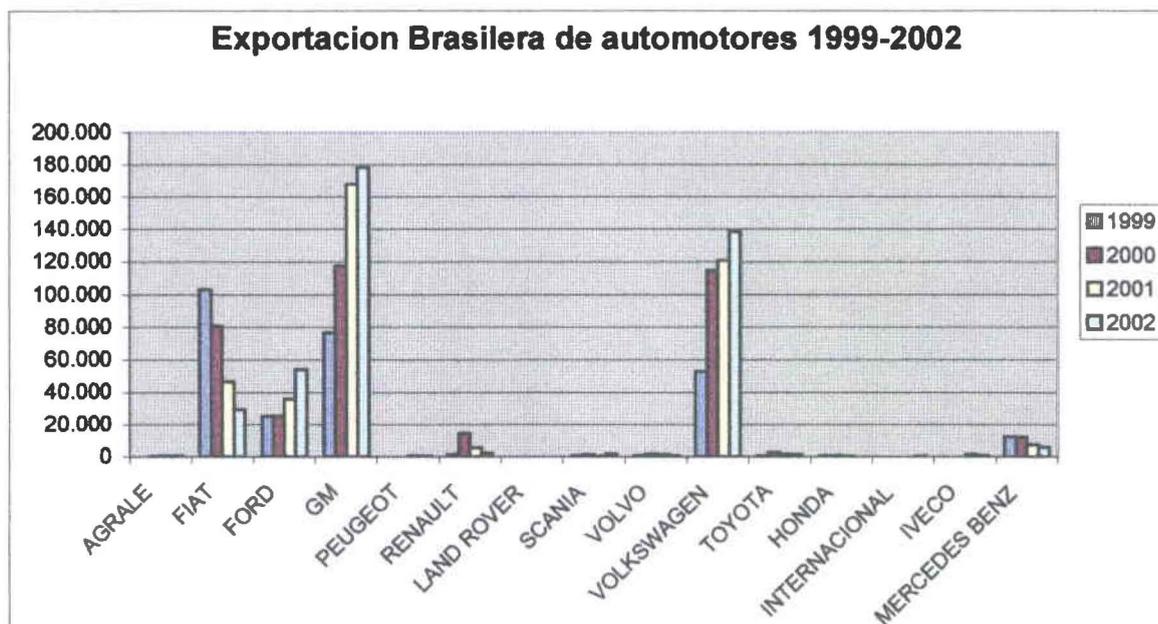
**Cuadro 4.2.3**

Exportación Brasileña de Automotores 1999-2002				
ENSAMBLADORAS / AÑO	1999	2000	2001	2002
AGRALE S.A.	67	426	655	588
FIAT AUTOMOVEIS S.A.	102817	80530	46517	29214
FORD BRASIL LTDA.	24955	25557	35815	53967
GENERAL MOTORS DO BRASIL	76582	117646	167723	178360
PEUGEOT CITROEN DO BRASIL	0	0	758	813
RENAULT DO BRASIL AUTOMOVEIS	1093	14459	5507	2490
LAND ROVER DO BRASIL LTDA.	0	0	0	0
SCANIA LATIN AMERICA LTDA.	910	1241	793	1525
VOLVO DO BRASIL VEICULOS LTDA.	709	1558	1301	927
VOLKSWAGEN DO BRASIL LTDA.	52864	114714	121049	138638
TOYOTA DO BRASIL LTDA.	720	2820	1429	1141
HONDA AUTOMOVEIS DO BRASIL LTDA	856	804	497	157
INTERNATIONAL CAMINHOS DO BRASIL	0	49	80	202
IVECO MERCOSUL LTDA.	0	0	1361	785
DAIMLER CHRYSLER DO BRASIL LTDA	12407	11995	7342	5983
<b>TOTAL</b>	<b>273.980</b>	<b>371.799</b>	<b>390.827</b>	<b>414.790</b>

\* Fuente: ANFAVEA (Anuario Estadístico Industria Automovilística Brasileira)

\* Elaborado por: Mario Cecchini

Grafico 4.2.3



\* Fuente: ANFAVEA (Anuario Estadístico Industria Automovilística Brasileira)

\* Elaborado por: Mario Cecchini

El mercado Brasileiro de automóviles después de sufrir un bajón a finales de la década de los noventa, repunto en el año 2000, habiendo llegado a los niveles mas bajos en 1993 y en 1999, Pero teniendo como en el año 2000 ventas por un total de 1.315.303, en los últimos tres años las ventas totales de automóviles han promediado 1.297.614 unidades, lo que pronostica una estabilización de el mercado, con una variabilidad aproximada entre 50.000 y 75.000 unidades anuales, El desarrollo de las ventas y la composición de el mercado de vehículos ensamblados en Brasil en los últimos cuatro años se aprecian en el cuadro 4.2.4 y en el Grafico 4.2.3. Es necesario acotar que en Brasil las importaciones de vehículos se reducen a vehículos de lujo, o vehículos para necesidades especiales, El mercado Brasileiro es cubierto casi en su totalidad por la unidades producidas o ensambladas en el territorio de dicho país.

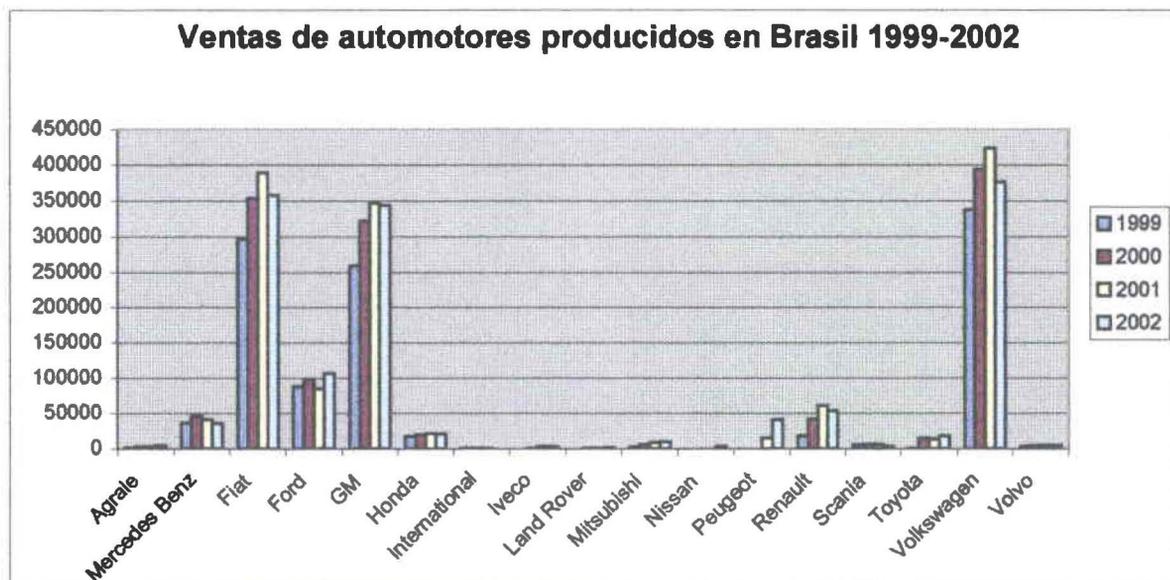
Cuadro 4.2.4

Ventas de automotores producidos en Brasil 1999-2002				
ENSAMBLADORAS / AÑO	1999	2000	2001	2002
AGRALE S.A.	1593	3103	3391	4236
DAIMLER CHRYSLER DO BRASIL	36955	46237	40735	35515
FIAT AUTOMOVEIS S.A.	296726	353807	389333	357540
FORD BRASIL LTDA.	87649	98060	84808	106097
GENERAL MOTORS DO BRASIL	259175	322406	345886	343478
HONDA AUTOMOVEIS DO BRASIL	17102	19685	21375	20710
INTERNATIONAL CAMINHOS BRASIL	522	597	705	429
IVECO MERCOSUL LTDA.	0	578	3617	2980
LAND ROVER DO BRASIL LTDA.	302	1205	1154	1677
MMC AUTOMOTORES DO BRASIL	3079	6305	8559	9744
NISSAN DO BRASIL AUTOM LTDA.	0	0	0	3661
PEUGEOT CITROEN DO BRASIL	0	0	14771	41180
RENAULT DO BRASIL AUTOMOVEIS	18058	42189	60463	53786
SCANIA LATIN AMERICA LTDA.	5116	6435	6281	3562
TOYOTA DO BRASIL LTDA.	1164	15554	13789	17465
VOLKSWAGEN DO BRASIL LTDA.	337413	394502	423736	376556
VOLVO DO BRASIL VEICULOS LTDA.	3682	4640	4723	4677
<b>TOTAL</b>	<b>1 068 536</b>	<b>1 315 303</b>	<b>1 423 326</b>	<b>1 383 293</b>

\* Fuente: ANFAVEA (Anuario Estadístico Industria Automovilística Brasileira)

\* Elaborado por: Mario Cecchini

Grafico 4.2.4



\* Fuente: ANFAVEA (Anuario Estadístico Industria Automovilística Brasileira)

\* Elaborado por: Mario Cecchini

El promedio de importación de vehículos en Brasil en los últimos cuatro años es de a penas 34.717 unidades, es decir que en la composición de la oferta de vehículos brasilera, el 97.32% son de fabricación local, y solo el 2.68% de la oferta proviene de la importación de vehículos.

La descripción total de las importaciones se aprecian en el Cuadro 4.2.5 y en el Grafico 4.2.5. En 1999 y 2000 la empresa Francesa Peugeot-Citroen fue la principal importadora, pero a partir de el 2000 comenzaron la producción local, al igual que marcas como Toyota, Nissan y Mitsubishi. En el año 2002 solo hubo una marca que importo mas de 5000 unidades, esta fue KIA, pese a esto es notable la caída en las importaciones en los últimos años, debido principalmente al incremento en la tecnificación y competitividad de la industria automotriz Brasilera. En la actualidad existen nuevos proyectos para instalar mas plantas ensambladoras, entre estos proyectos se encuentran los de las empresas coreana KIA y Hyundai, Ademas de un posible planta de BMW, donde se ensamblarían marcas como MG, Rover, BMW, y otras pertenecientes al mismo grupo.

**Cuadro 4.2.5**

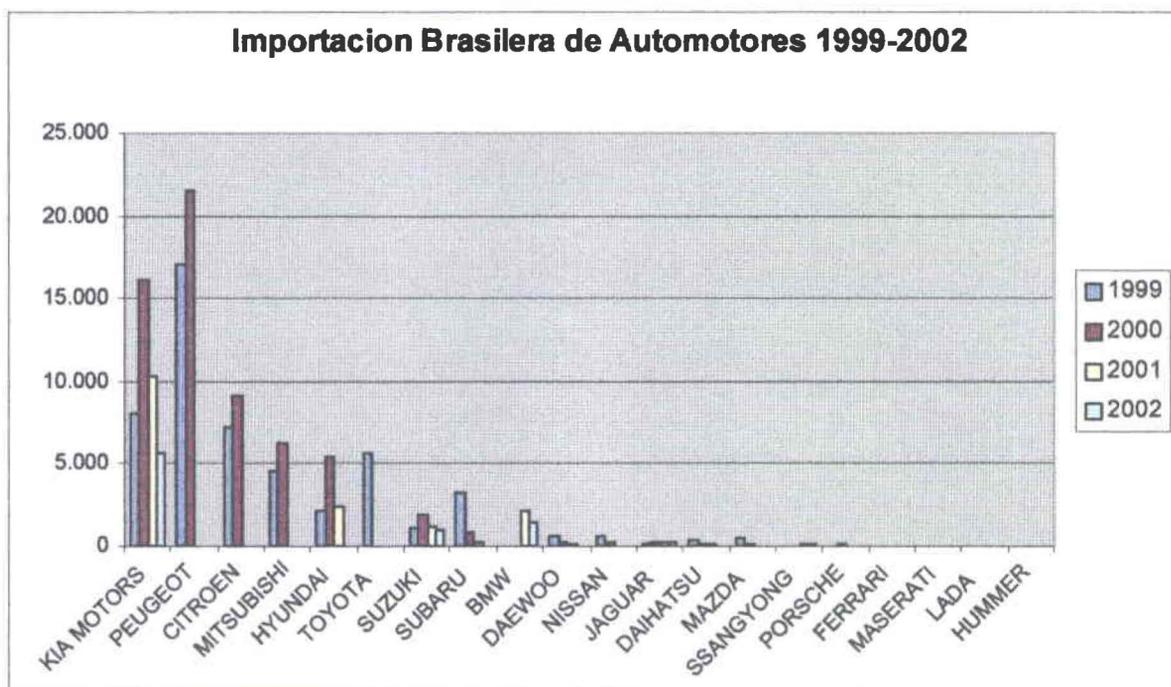
Importación Brasilera de Automotores 1999-2002				
Ensambladora / Año	1999	2000	2001	2002
KIA MOTORS	8.085	16.081	10.327	5.702
PEUGEOT	17.009	21.518	0	0
CITROEN	7.204	9.103	0	0
MITSUBISHI	4.558	6.200	0	0
Hyundai	2.155	5350	2453	0
TOYOTA	5.651	0	0	0
SUZUKI	1.057	1.875	1.230	1.010
SUBARU	3.303	889	295	0
BMW	0	0	2.106	1.450
DAEWOO	621	184	144	11
Nissan	571	269	0	0
JAGUAR	109	190	201	208
Daihatsu	309	149	97	8

MAZDA	441	76	0	0
SSANGYONG	0	0	143	146
PORSCHE	40	63	42	35
FERRARI	32	40	26	16
MASERATI	10	29	22	7
LADA	0	16	0	0
HUMMER	2	1	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>51.157</b>	<b>62.033</b>	<b>17.086</b>	<b>8.593</b>

\* Fuente: Abeiva (Asociación Brasileira de Empresas Importadoras de Vehículos Automotores)

\* Elaborado por: Mario Cecchini

**Grafico 4.2.5**



\* Fuente: Abeiva (Asociación Brasileira de Empresas Importadoras de Vehículos Automotores)

\* Elaborado por: Mario Cecchini

La industria automotriz brasileira, es la segunda mas grande de América y una de las mas grandes de el mundo, esto se debe también a que Brasil es un país con una población aproximada de 180.000.000 y una producción de alrededor de 1.100.000 millones de dólares, es decir que si producción es 45.36 veces mas grande que la de el Ecuador, y su población 15 veces mas grande, pero la industria automotriz es abrumadoramente mas grande, por cada automotor que ensambla Ecuador Brasil ensambla setenta.

### 4.3 Cuadro comparativo de los países del MERCOSUR.

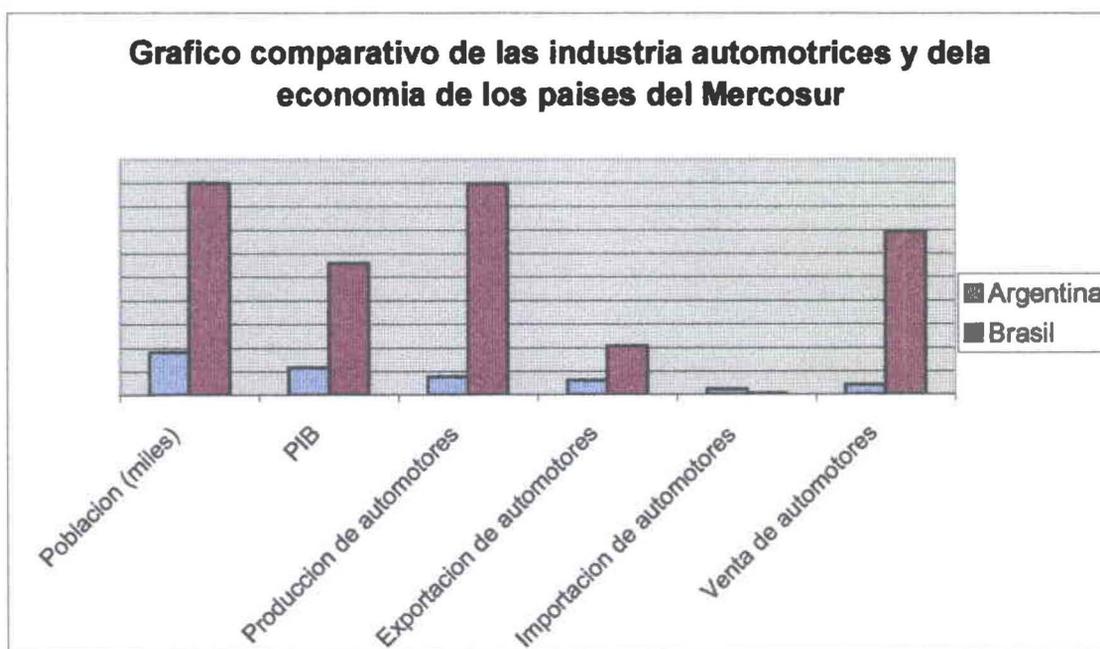
**Cuadro 4.3.1**

Cuadro comparativo de las industrias automotrices y de la economía del MERCOSUR.						
Pais	Población	PIB (millones de dólares)	Producción automotriz (unidades)	Exportación de automotores (unidades)	Importación de automotores (unidades)	Venta de automotores (unidades)
Argentina	36789500	235236	159401	123062	46006	82345
Brasil	179895005	1120420	1792660	414790	8593	1386463

\* Fuente: Photius Coutsoukis

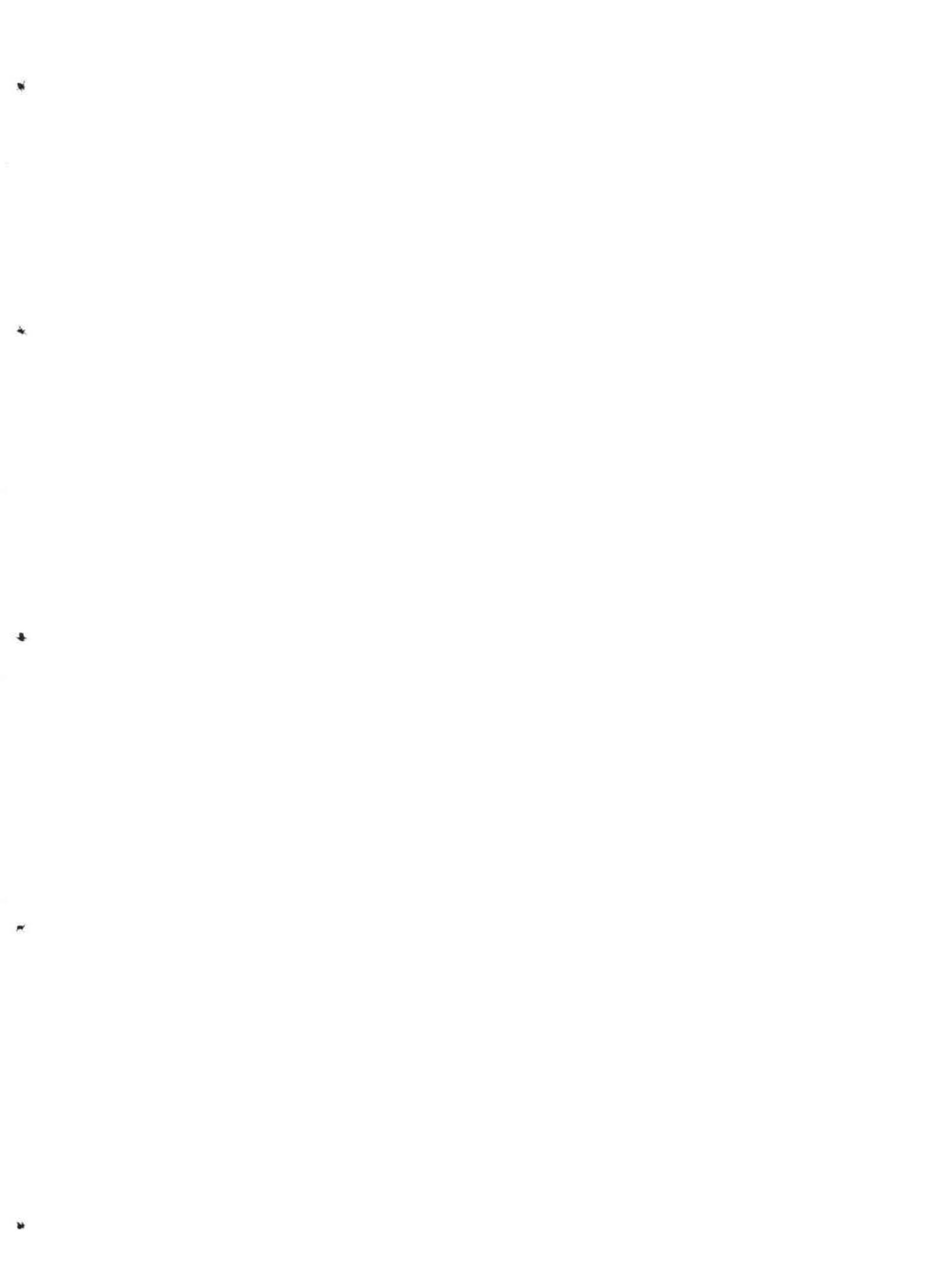
\* Elaborado por: Mario Cecchini

**Grafico 4.3.1**



\* Fuente: Photius Coutsoukis

\* Elaborado por: Mario Cecchini



## CAPITULO V

### LA INDUSTRIA Y EL MERCADO AUTOMOTRIZ DE LOS PAISES DEL TLANC.

#### 5.1 La Industria y el mercado automotriz de México.

México es el tercer país mas poblado de América, por lo que se puede presumir que su industria automotriz debe de ser una de las mas importantes y con mayor producción de el continente, además su cercanía geográfica con EUA potencia una notable transferencia de tecnología y capital. En la actualidad en México existen ocho ensambladoras de vehículos, que han producido en promedio los últimos 4 años 1.743.832 unidades, un promedio que es muy similar al de Brasil, pero a diferencia de Brasil la producción de vehículos mexicana esta mas orientada a la exportación que al consumo local, ya que mas de el 50% de la producción se exporta. En el Cuadro 5.1.1 y en el Grafico 5.1.1 se aprecia la producción de vehículos mexicana.

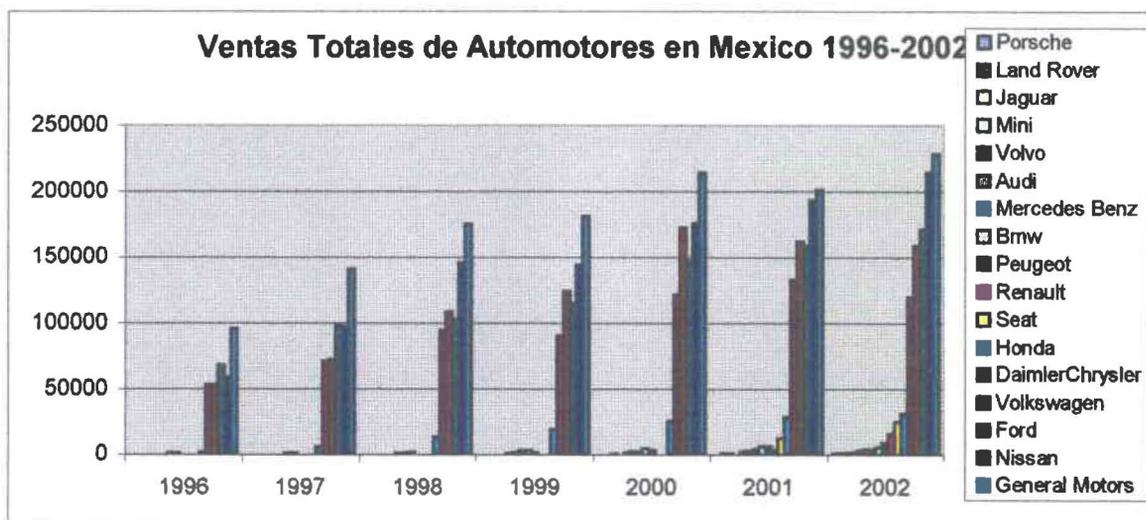
**Cuadro 5.1.1**

Producción Mexicana de Automotores							
Planta / Año	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Mercedes Benz	1043	955	722	190	0	0	0
Bmw	487	970	1932	1596	1594	1001	1046
Renault	0	0	0	0	0	1757	12141
Honda	1194	3045	7194	10241	18801	23825	24962
Ford	213513	247363	213546	224446	280585	239690	185874
Nissan	135637	172763	189787	185574	313496	327923	328950
Volkswagen	231078	257366	338959	410308	425703	380690	332876
DaimlerChrysler	361212	355914	359422	330290	404637	395119	380518
General Motors	267133	300900	316028	331021	444670	447802	508003
<b>TOTAL</b>	<b>1211297</b>	<b>1339276</b>	<b>1427590</b>	<b>1493666</b>	<b>1889486</b>	<b>1817807</b>	<b>1774370</b>

\* Fuente: AMIA (Asociación mexicana de la industria automotriz)

\* Elaborado por: Mario Cecchini

Grafico 5.1.3



\* Fuente: AMIA (Asociación mexicana de la industria automotriz)

\* Elaborado por: Mario Cecchini

Cuadro 5.1.3

Ventas Totales de Automotores en Mexico 1996-2002							
Marcas / Año	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Porsche	32	20	13	9	9	187	283
Land Rover	0	0	0	0	0	851	1004
Jaguar	0	0	100	234	363	1175	1600
Mini	0	0	0	0	0	0	1710
Volvo	0	0	0	308	1506	2305	2916
Audi	0	158	1054	1728	2457	3053	3644
Mercedes Benz	1213	1174	1170	2743	2658	3830	3792
Bmw	1020	1606	2172	2796	4903	6396	5557
Peugeot	0	0	0	1505	3454	6415	9036
Renault	0	0	0	0	0	3616	15746
Seat	0	0	0	0	0	12797	25051
Honda	1998	5973	13645	19191	25536	28878	31601
DaimlerChrysler	53179	70866	94850	90439	121329	132935	119808
Volkswagen	53075	72460	108913	124354	172019	162025	158396
Ford	68150	98116	103606	115003	146988	158504	171186
Nissan	59008	97113	145347	144102	175800	193198	214889
General Motors	96245	140955	175118	181409	214298	201240	228159
<b>TOTAL</b>	<b>333920</b>	<b>488441</b>	<b>645988</b>	<b>683513</b>	<b>871320</b>	<b>917405</b>	<b>994378</b>

\* Fuente: AMIA (Asociación mexicana de la industria automotriz)

\* Elaborado por: Mario Cecchini

El mercado mexicano, responde a una oferta de automotores compartida entre la producción nacional y la importación, gracias a la firma de el TLANC (Tratado de libre comercio de América del norte y el caribe), los vehículos producidos en EUA, ingresan a México sin pagar aranceles lo que ha potenciado el desarrollo de la importación de vehículos y así las fabricas pueden centrar sus esfuerzos en la exportación hacia otros mercados. En la actualidad el 55% de la oferta de vehículos proviene de la importación, mientras que en 1996 solo el 29.35% de los vehículos eran importados, para México el TLANC resulto una gran oportunidad para expandir su mercado hacia los países de América Central, del Sur y Canada, pero por otro lado perjudico notablemente las ventas dentro de su propio mercado, otra causa que favorece la inserción de los automotores mexicano en lo países de el continente americano, es que mas de el 50% de su producción corresponde a empresas con base en EUA, y que por la política de mercadeo y producción de estas empresas se pueden ubicar fácilmente las unidades en otros mercados, ya que la división de la producción esta planeada para competirse entre las distintas ensambladoras en los países de América. A continuación en el Cuadro 5.1.4 y en el Grafico 5.1.4 se observa la composición de la oferta de vehículos dentro de el mercado ,mexicano. Y su evolución desde 1996, para poder observar como ha respondido el mercado mexicano a la inserción en el TLANC.

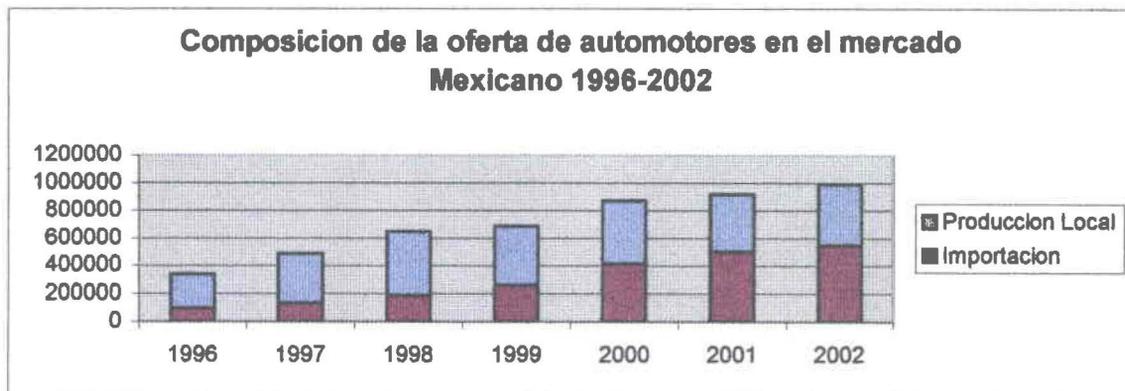
**Cuadro 5.1.4**

Composición de la oferta de automotores en el mercado Mexicano 1996-2002							
Tipo	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Producción Local	235889	356324	455611	420137	455376	414092	448595
Importación	98031	132117	190377	263376	415944	503313	545783
TOTAL	333920	488441	645988	683513	871320	917405	994378

\* Fuente: AMIA (Asociación mexicana de la industria automotriz)

\* Elaborado por: Mario Cecchini

**Grafico 5.1.4**



\* Fuente: AMIA (Asociación mexicana de la industria automotriz)

\* Elaborado por: Mario Cecchini

El TLCAN se puso en marcha en 1995, pero sus efectos empezaron a ser notorios a partir de el segundo semestre de 1996, de hay en adelante, el incremento en las importaciones mexicanas has sido notorio, Específicamente en el área automotriz, la importaciones se duplicaron de 1996 a 1998 y de 1996 al 2002 se triplicaron. La única razón para este incremento en las importaciones no ha sido solo la firma del TLCAN, sino también el crecimiento en la demanda de vehículos, que si bien pudiese ser cubierto por la producción local, la industria mexicana no posee un gama de modelos que pueda abastecer al 100% de la demanda, por lo que el mercado se abastece de estos modelos mediante la importación. Por otro lado la firma del TLCAN ha incrementado las exportaciones de vehículos de origen mexicano hacia EUA y Canada, ya que al tener una mano de obra mas barata, también gracias a la devaluación los precios de los automotores mexicanos son muy competitivos en los mercados antes mencionados, la exportaciones de vehículos entre 1996 y el 2002 crecieron en un 50%.

México es un país con una población de mas de 100.000.000 de habitantes y con una PIB anual en el 2002 de alrededor de 950.000 millones de dólares, por los que su producción automotriz en relación a la población y el PIB, tiene los mejores índices de América Latina, solo superados por EUA.

## 5.2 La industria y el mercado automotriz de Canada.

Canada es uno de los principales países productores de automotores, en El mundo hasta 1999 ocupó el cuarto lugar en producción, superado solo por EUA, Japón y Alemania, su industria automotriz está muy ligada a la industria automotriz de EUA, debido a la cercanía geográfica y la similitud cultural que existe entre los dos países, en la actualidad existen seis empresas que ensamblan sus unidades en Canada pero hasta 1999 eran siete con la producción de la empresa sueca Volvo, y en 1993 eran ocho con la producción de la empresa coreana Hyundai. En los últimos cinco años Canada ha producido en promedio más de 2.700.000 unidades, siendo 1999 el año donde más unidades se produjeron (2.996.073). La producción en Canada ha tenido un decrecimiento en los últimos dos años debido principalmente a la desaceleración de la economía de EUA, país al cual se exporta gran parte de la producción, en el Cuadro 5.2.1 se puede apreciar la producción canadiense de vehículos a lo largo de los últimos siete años, así como se aprecia también la evolución en el Gráfico 5.2.1.

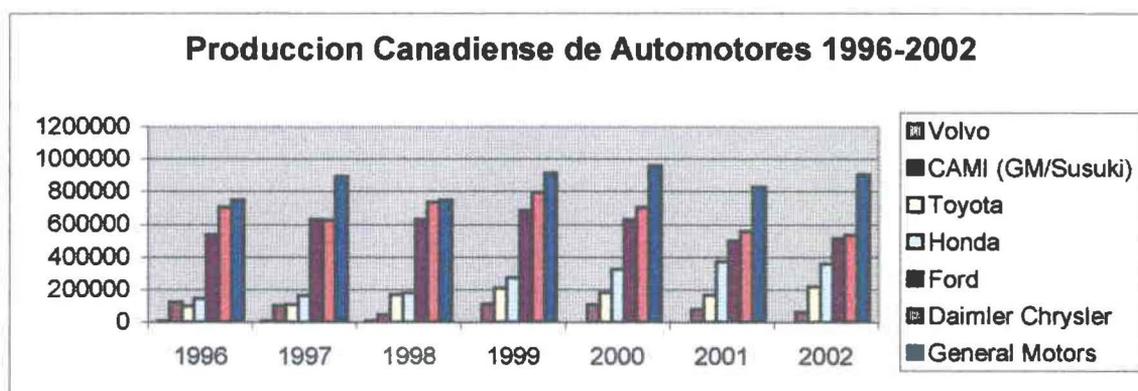
**Cuadro 5.2.1**

Producción Canadiense de Automotores							
Planta / Año	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
CAMI (GM/Susuki)	124100	99770	45063	112314	107651	77232	62746
Daimler Chrysler	705446	627157	738321	796727	704081	557387	535878
Ford	537082	630829	627384	685535	629646	501169	514712
General Motors	752371	894974	750907	915507	963409	830726	906291
Honda	144482	165181	179797	274908	326823	370994	361018
Toyota	97344	108952	171739	211082	183739	166130	218011
Volvo	7127	6548	8373	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>2367952</b>	<b>2533411</b>	<b>2521584</b>	<b>2996073</b>	<b>2915349</b>	<b>2503638</b>	<b>2598656</b>

\* Fuente: Wards AutoInfoBank, AIAMC

\* Elaborado por: Mario Cecchini

Grafico 2.5.1



\* Fuente: Wards AutoInfoBank, AIAMC

\* Elaborado por: Mario Cecchini

El estancamiento de la producción en el 2001 y 2002 con respecto al 2000, se debe como se menciona anteriormente, a la disminución de las ventas en EUA, ya que este país es el principal mercado donde se colocan las unidades producidas anualmente en Canada, este efecto es tan notorio debido a que la industria automotriz canadiense, se basa en las exportaciones más que en abastecer el mercado interno, tanto así que en promedio en los últimos tres años, el 81.38% de la producción ha sido exportada, es decir que apenas el 18.62% de la producción se comercializa dentro de Canada. Los principales mercados de las exportaciones canadienses son EUA, México y Centro América en general, en el Cuadro 5.2.2 y en el Grafico 5.2.2 se aprecia en detalle las exportaciones de vehículos de Canada

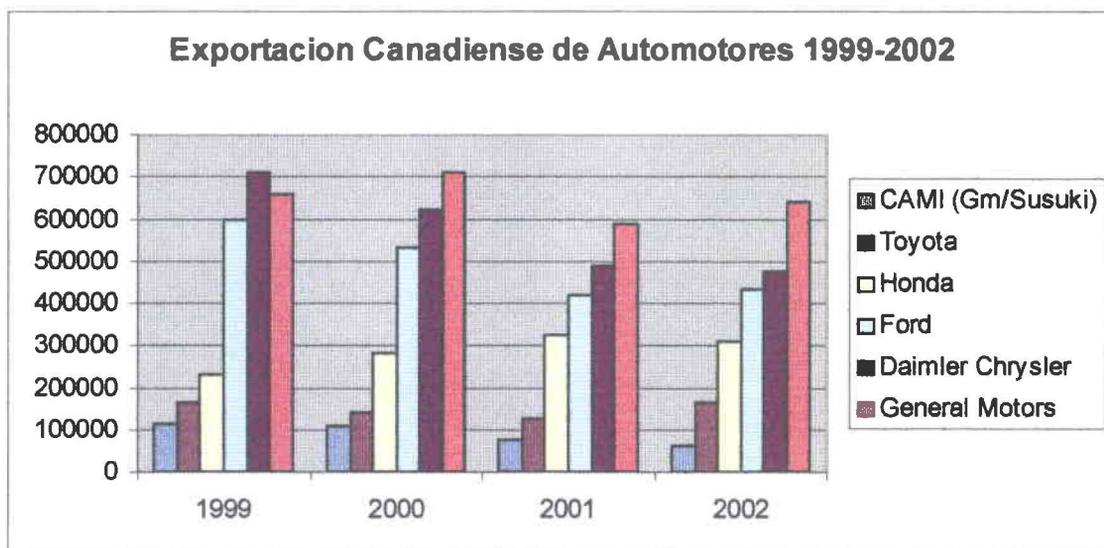
Cuadro 5.2.2

Exportaciones Canadienses de Automotores 1999-2002								
Planta / Año	1999	% Pro	2000	% Pro	2001	% Pro	2002	% Pro
CAMI (Gm/Susuki)	110770	98.6%	106349	98.8%	76097	98.5%	62746	100.0%
Toyota	166707	79.0%	141001	76.7%	125127	75.3%	164645	75.5%
Honda	230021	83.7%	281298	86.1%	324406	87.4%	311869	86.4%
Ford	597224	87.1%	529908	84.2%	418579	83.5%	431886	83.9%
Daimler Chrysler	712111	89.4%	623228	88.5%	489247	87.8%	474111	88.5%
General Motors	657761	71.8%	708841	73.6%	587202	70.7%	639464	70.6%
<b>TOTAL</b>	<b>2474594</b>	<b>82.6%</b>	<b>2390625</b>	<b>82.0%</b>	<b>2020658</b>	<b>80.7%</b>	<b>2084721</b>	<b>80.2%</b>

\* Fuente: Wards AutoInfoBank, AIAMC

\* Elaborado por: Mario Cecchini

**Grafico 5.2.2**



\* Fuente: Wards AutoInfoBank, AIAMC

\* Elaborado por: Mario Cecchini

El mercado canadiense en los últimos cuatro años ha tenido un crecimiento acumulado de un 14.17% , se puede atribuir este crecimiento a los efectos positivos de el TLCAN, ya que los precios de los vehículos disminuyeron pero no solo por los efectos directos de la liberación arancelaria, sino también por los efectos secundarios, como son el aumento de la oferta de vehículos y de la variedad de esta oferta, lo que crea una mayor competencia, y por ende un menor margen a los productores y distribuidores, que para poder mantener su competitividad deben ajustarse a las demandas de el mercado.

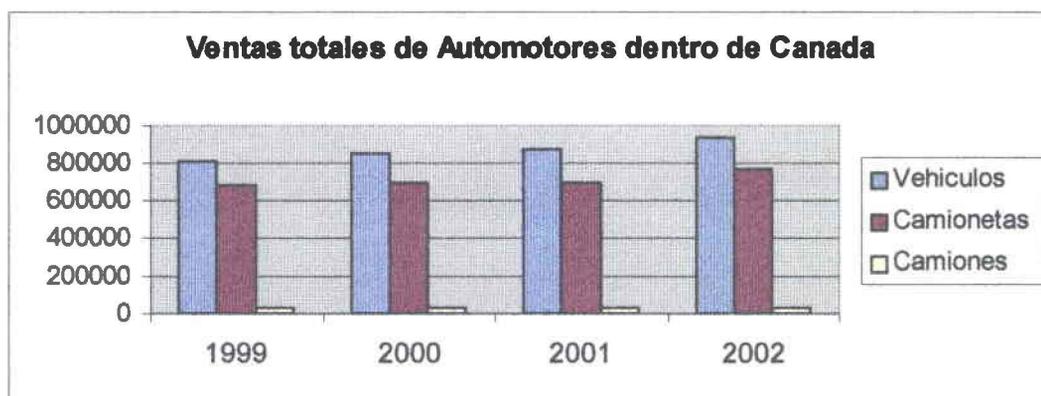
Los consumidores Canadienses han aprovechado este ajuste de el mercado para poder adquirir mas vehículos, que talvez en años anteriores les parecían demasiado caros. Por otro lado en Canada también trascendió la contracción de la demanda que ocurrió en EUA, y ya que la mayoría de las entidades financieras de Canada tienen su origen en EUA, estas redujeron sus tasas de interés, no a los niveles de EUA, pero de todas maneras, crearon un marco más favorable para el endeudamiento, que el que se tenía antes de 1999. El crecimiento de estos cuatro años se refleja en el Grafico 5.2.3 y en el Cuadro 5.2.3.

**Cuadro 5.2.3**

Ventas totales de automotores dentro de Canada				
Tipo de Automotor	1999	2000	2001	2002
Vehículos	806808	849696	868746	935240
Camionetas	687832	694988	698667	768859
Camiones Medianos y Pesados	27014	28948	31020	33240
TOTAL	1521654	1573632	1598433	1737339

\* Fuente: Wards AutoInfoBank, AIAMC

\* Elaborado por: Mario Cecchini

**Grafico 5.2.3**

\* Fuente: Wards AutoInfoBank, AIAMC

\* Elaborado por: Mario Cecchini

La composición de la oferta de el Mercado Canadiense pese a su gran producción de unidades anualmente, es mayoritariamente compuesta por la importación, debido a que la producción canadiense se enfoca solamente en 6 marcas, mientras que su oferta total se compone de mas de 24 marcas, Es por esto que pese a que su producción sobrepasa la demanda de el mercado interno, en promedio solo el 31.85% de los automotores comercializados en Canada son ensamblados localmente, mientras que el restante se importa de distintos países, principalmente de los países del TLCAN, Europa y Japón, y en menor medida las importaciones con origen en Corea del Sur y América del Sur. Para poder desarrollar un breve análisis de los efectos que a tenido el TLCAN en el mercado y en la industria automotriz canadiense se debe observar el Cuadro 5.2.4 y el Grafico 5.2.4.

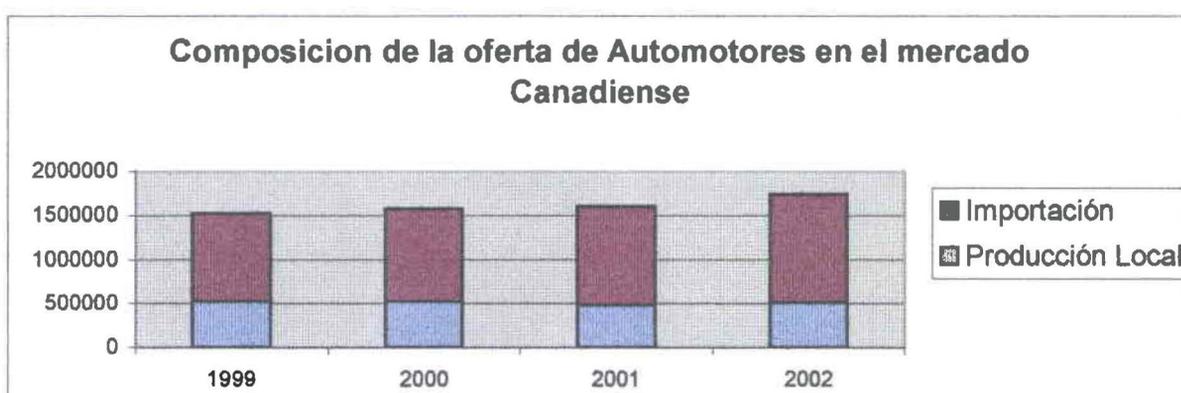
### Cuadro 5.2.4

Composición de la oferta de automotores en el mercado Canadiense 1999-2002								
Tipo	1999	% Part	2000	% Part	2001	% Part	2002	% Part
Producción Local	521479	34.3%	524724	33.3%	482980	30.2%	513935	29.6%
Importación	1000175	65.7%	1048908	66.7%	1115453	69.8%	1223404	70.4%
<b>TOTAL</b>	<b>1521654</b>	<b>100.0%</b>	<b>1573632</b>	<b>100.0%</b>	<b>1598433</b>	<b>100.0%</b>	<b>1737339</b>	<b>100.0%</b>

\* Fuente: Wards AutoInfoBank, AIAMC

\* Elaborado por: Mario Cecchini

### Grafico 5.2.4



\* Fuente: Wards AutoInfoBank, AIAMC

\* Elaborado por: Mario Cecchini

La participaciones en el mercado de vehículos importados a crecido constantemente desde 1999, probablemente impulsado por la liberación comercial de los países de el Norte de América, se debería prever que los efectos de el TLCAN deberían ser positivos para la exportación y que las importaciones aumentarían, también debido a la libre competencia, pero en el caso de Canada se puede afirmar que su industria automotriz no es una de las mas competitivas de el continente, por que si fuese una de las mas competitivas no hubiese decaído en sus exportaciones y tampoco se deberían haber incrementado las importaciones en el mercado canadiense.

Pese a que Canada tiene una de las extensiones territoriales mas grandes del mundo, su población es de a penas algo mas de 31.250.000 habitantes, debe recalarse que aunque en relación al territorio la población es

pequeña, su producción anual es muy alta en relación a los demás países de América con la excepción de EUA, ya que en el año 2002 su PIB supero los 750.000 millones de dólares, dada esta relación las comparaciones con la economía ecuatoriana, dejan al descubierto las gigantescas diferencias que existen en el aparato productivo de la Canada con respecto al Ecuador, tanto así que su población es 2.6 veces mas grande que la de Ecuador, mientras que la producción es casi 30 veces mas grande. Dadas estas diferencias no es alarmante que por cada vehículo que se ensambla en el Ecuador en Canada se producen noventa y cinco es decir que la relación de producción de la industria automotriz entre Canada y Ecuador es de (95:1).

### **5.3 La industria y el mercado automotriz de EUA.**

Desde casi todo punto de vista EUA, es la principal potencia mundial, solo en muy pocas áreas de actividad económica, en las que ciertos países tienen una mayor especialización, ya sea por oportunidades ambientales, por desarrollo de tecnología, o simplemente por historia.

EUA no llega a ser muy competitivo en esas áreas de actividad económica, pese a esto la mayoría de los productores de bienes y servicios del mundo dependen en algún grado de EUA, ya sea por que en EUA, se encuentran sus proveedores, o son sus consumidores finales.

Los efectos de la globalización y el hiper-desarrollo de las Transnacionales en los últimos 30 años, ha creado una interrelación interminable entre los proveedores de bienes y servicios de todo el mundo. Un ejemplo relacionado con la industria automotriz es el desarrollo en la fabricación de el Ford Mustang, este vehículo en 1966 cuando salía de línea de ensamblaje aproximadamente el 94% de sus componentes eran construidos y desarrollados en EUA, en la actualidad el mismo vehículo cuando sale de la

línea de ensamblaje aproximadamente el 82% de sus componentes eran contruidos y desarrollados en EUA.

Pronosticando que la globalización iba a llegar a los niveles actuales, y con una estrategia de expansión a otros mercados se desarrollo la implantación de plantas de producción y ensamblaje de las marcas de automotores de EUA, en todo el mundo y principalmente en América Latina y Canada, siendo las marcas con mayor presencia General Motors y Ford, en el respectivo orden.

EUA es el mayor fabricante mundial de automotores, y General Motors es la empresa que mas unidades produce anualmente, además EUA, es el mercado en el que mas unidades se comercializan por año. Para demostrar la diferencia entre la industria automotriz de EUA, y de el resto de el mundo se puede apreciar el Cuadro 5.3.1 y el Grafico 5.3.1. que resume la producción mundial en 1960, 1980 y en el 2001.

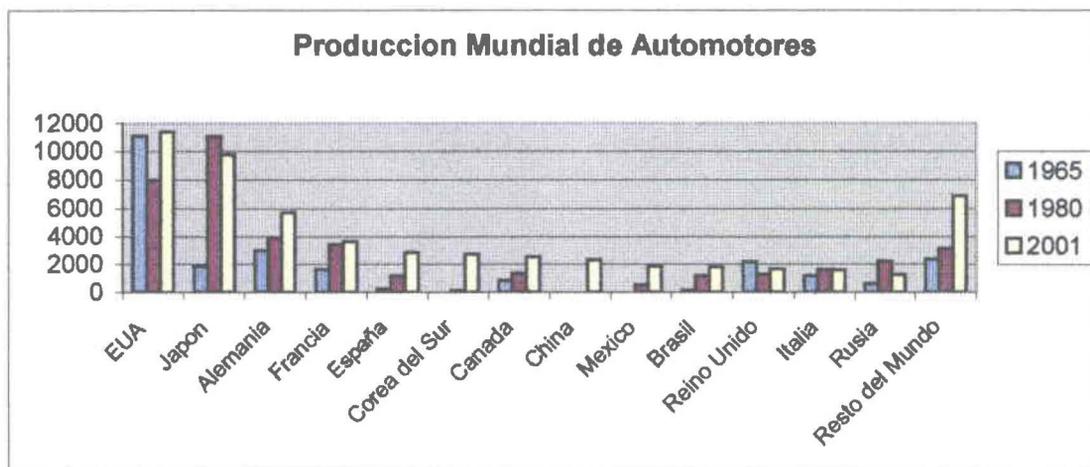
**Cuadro 5.3.1**

Producción Mundial de Automotores (miles)			
PAIS / Año	1965	1980	2001
EUA	11114	8010	11425
Japón	1876	11043	9777
Alemania	2976	3879	5692
Francia	1642	3378	3628
España	229	1182	2850
Corea del Sur	0	123	2703
Canada	846	1374	2532
China	0	0	2309
México	0	490	1857
Brasil	185	1165	1812
Reino Unido	2177	1313	1685
Italia	1176	1612	1580
Rusia	634	2199	1250
Resto del Mundo	2336	3118	6863
<b>TOTAL</b>	<b>25191</b>	<b>38886</b>	<b>55963</b>

\* Fuente: Wards AutoInfoBank, AIAMC

\* Elaborado por: Mario Cecchini

**Gráfico 5.3.1**



\* Fuente: Wards AutoInfoBank, AIAMC

\* Elaborado por: Mario Cecchini

La industria automotriz de EUA atravesó una gravísima crisis a finales de la década de los setenta, y comienzos de los ochenta, impulsada por la crisis petrolera y aprovechada por las empresas japonesas, que con una estrategia mejor planeada que el resto de fabricantes de el mundo, aprovecho la crisis para introducir y posicionar sus marcas en el mercado americana, los vehículos japoneses tenían en esa época una gran ventaja en comparación a los producidos en EUA, ya que los japoneses contaban con motores pequeños y de cuatro cilindros, mientras que los de EUA siguiendo su tradición contaban con motores muy grandes y de ocho cilindros en V, estos motores duplicaban e incluso triplicaban el consumo de combustible de los motores japoneses, otro aspecto que favoreció a la industria japonesa fue la implementación de nuevas técnicas de administración enfocadas a la reducción de costos, estas técnicas que van desde el manejo de inventarios (justo a tiempo), contabilidad (sistemas informaticos) hasta la simple motivación y exigencia la personal propia de la cultura orienta.

Una vez concluida la crisis petrolera y con un mercado mas estable, la industria automotriz de EUA aprendió la lección, y tuvo un cambio radical, desde el planeamiento estratégico y los planes de marketing, hasta el diseño y

producción de las unidades. Gracias a todo esto a finales de el siglo XX, EUA logro recuperar sus niveles de producción y convertirse nuevamente en el primer país productor de automotores.

Desde 1997 hasta el 2002, la producción de automotores de EUA, se ha mantenido relativamente estable, la máxima variación entre el año de mayor producción (1999) y el de menor producción (2001) ha sido de el 14%, debido principalmente a que en el 2001 la desaceleración de la economía de EUA y ahondado por los efectos de el ataque de el 11 de Septiembre, fue mas notoria mientras que en 1999 EUA llego al tope de su crecimiento en los últimos años, en el año 2002 se dio una leve recuperación en la producción con respecto al año anterior, dado que las bajas tasas de interés, y las facilidades que en el mercado automotriz de EUA existen al momento han fomentado un crecimiento de la demanda que como efecto tuvo la reacción de la oferta, incrementándose en un 7.43%, esta oferta no es solo a nivel regional, ya que la producción de automotores de EUA, se exporta a una gran cantidad de países de el continente americano, y algunos países europeos.

El desarrollo de la producción en los últimos años, y en los lustros precedentes a 1996, se pueden observar en el cuadro 5.3.2 y en el grafico 5.3.2

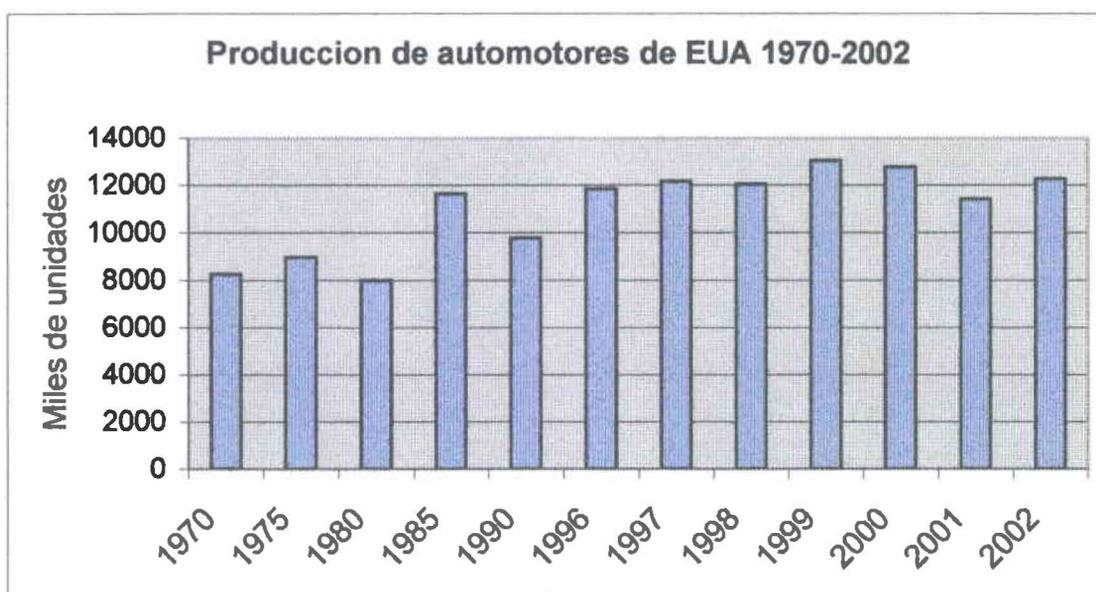
**Cuadro 5.3.2**

Producción de automotores de EUA 1970-2002 (miles de unidades)						
Año	1970	1975	1980	1985	1990	1996
Unidades	8 263	8 965	8 010	11 648	9 768	11 832
Año	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Unidades	12149	12042	13025	12771	11425	12274

\* Fuente: Wards AutoInfoBank, AIAMC

\* Elaborado por: Mario Cecchini

**Grafico 5.3.2**



\* Fuente: Wards AutoInfoBank, AIAMC

\* Elaborado por: Mario Cecchini

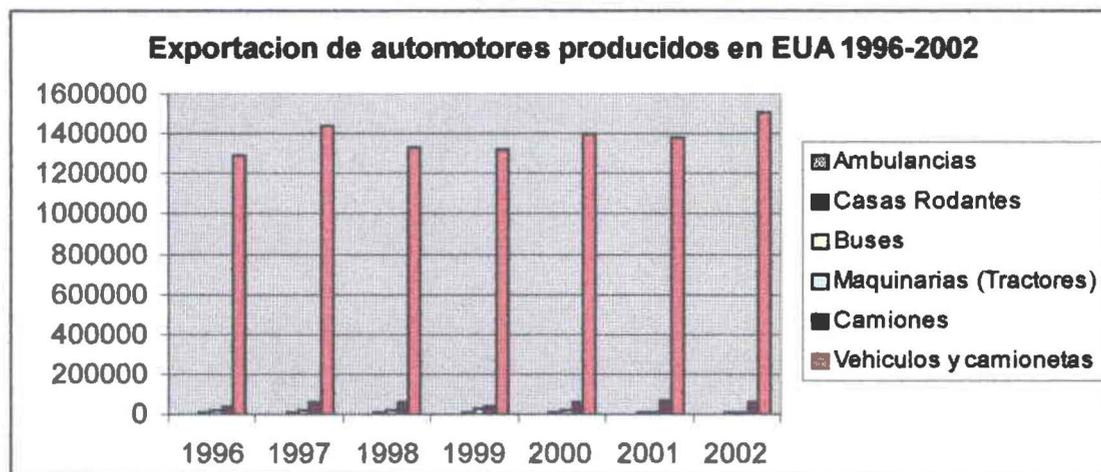
Pese a ser el primer productor mundial las exportaciones de vehículos de EUA, no son significativas en comparación su producción, esto se debe a que EUA es también el mercado mas grande del mundo en lo que respecta a la venta de automotores, y su producción se enfoca en cubrir la demanda interna, otro factor que explica la relativamente baja exportación de vehículos, es que la mayoría de sus empresas tiene fabricas o ensambladoras en otros países, y no se ven en la necesidad de exportar si los producen en los países de destino, dado esto las exportaciones de EUA han tenido una variabilidad promedio en los últimos seis años de un 10%, siendo el año de mayor exportación el 2002 y el de menor exportación 1999. Los principales países de destino de las exportación de EUA, son Japón, Canada, Alemania y México. Las exportaciones dirigidas a México crecieron en los últimos seis años en mas de el 300% debido a la firma de el TLCAN, ya que en 1996 se exportaron a México desde EUA apenas 82.079 unidades mientras que en el 2002 se exportaron mas de 246.000 unidades. Las exportaciones de automotores de EUA, por tipo de automotor se aprecian en el Cuadro 5.3.3 y en el Grafico 5.3.3.

**Cuadro 5.3.3**

Exportación de automotores producidos en EUA 1996-2002							
Tipo / Año	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Ambulancias	768	773	732	595	444	519	2042
Casas Rodantes	4821	4733	3856	3772	3216	2619	3097
Buses	7621	7234	9732	7659	11181	9543	9863
Maquinarias (Tractores)	17295	21674	23514	25262	19211	10293	13118
Camiones	44435	55643	58073	43749	58002	66315	62632
vehículos y camionetas	1294843	1443359	1331336	1317125	1402091	1378007	1507652
<b>TOTAL</b>	<b>1581266</b>	<b>1735579</b>	<b>1610943</b>	<b>1526924</b>	<b>1616164</b>	<b>1594707</b>	<b>1739595</b>

\* Fuente: Wards AutoInfoBank, AIAMC

\* Elaborado por: Mario Cecchini

**Grafico 5.3.3**

\* Fuente: Wards AutoInfoBank, AIAMC

\* Elaborado por: Mario Cecchini

EUA es el país donde anualmente se comercializan mas vehículos en el mundo, esto se debe a que pese a haber países con mayor población que EUA (China, India, ect.) ninguno de estos tiene los niveles de capacidad de consumo de este, actualmente en EUA, existen mas de 220 millones de vehículos rodando, es decir que existe aproximadamente 0.78 vehículos por habitante, una relación a la que solo la Unión Europea se aproxima. En los últimos seis años en promedio en los EUA se han vendido 16.740.265 automotores, el mercado ha tenido cierta variabilidad teniendo como el año pico de ventas el 2000 y el año de peor ventas el 2001. para el 2003 se espera un crecimiento en

las ventas de al menos el 3.5%. Las ventas de automotores en los últimos seis años se aprecian en el Cuadro 5.3.4 y en el Grafico 5.3.4

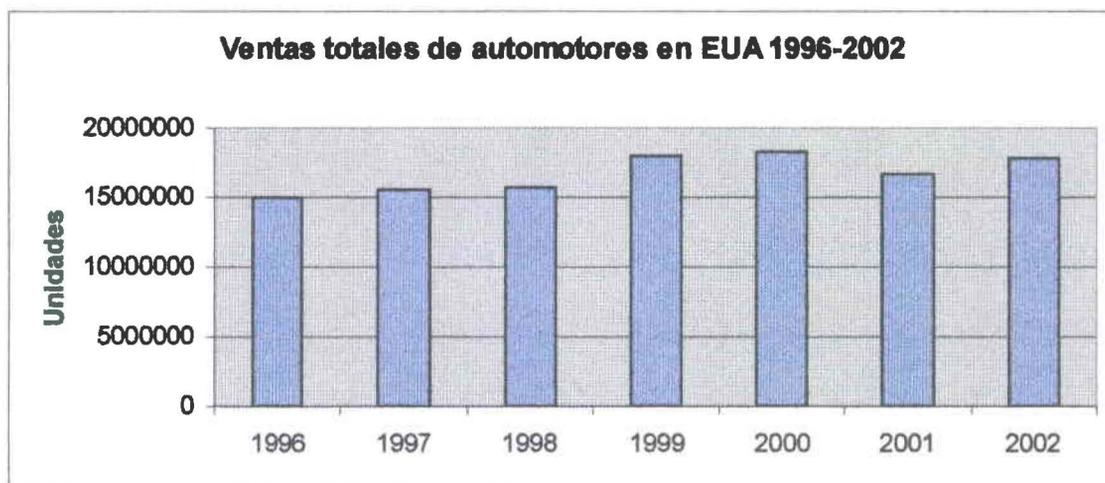
**Cuadro 5.3.4**

Ventas totales de automotores en EUA entre 1996-2002							
Tipo / Año	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
<b>TOTAL</b>	15021564	15537425	15778822	17998463	18299982	16719241	17826360

\* Fuente: Wards AutoInfoBank, AIAMC

\* Elaborado por: Mario Cecchini

**Grafico 5.3.4**



\* Fuente: Wards AutoInfoBank, AIAMC

\* Elaborado por: Mario Cecchini

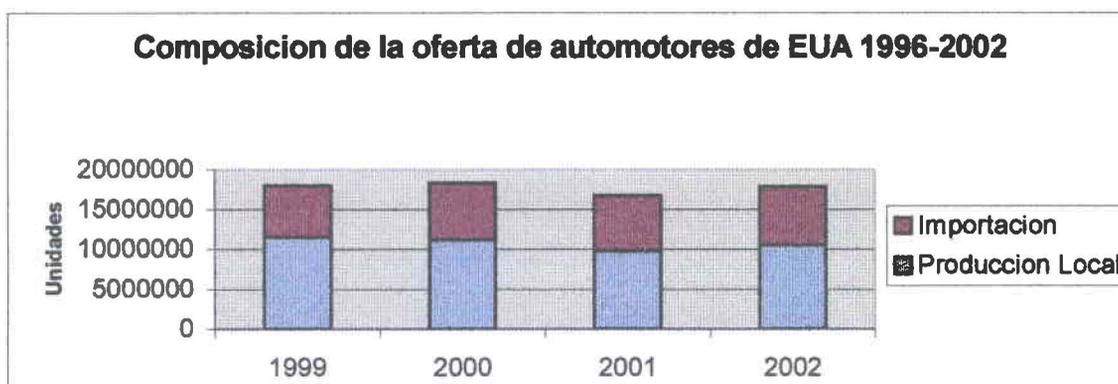
La oferta en el mercado de automotores de EUA, esta compuesta mayoritariamente por la producción interna, siendo en promedio mas de el 60% de la oferta, esta relación entre los automotores importados y los de producción interna ha tenido poca variabilidad en los últimos años, siendo la máxima menos de le 5%. En el año 2001, EUA registro la menor producción de este lustro, y también las menores ventas, pese a esto la mayor participación de la importación en la oferta se dio en este año, pero es necesario anotar que igualmente fue el año en el que menos automotores se importaron. El desarrollo de la composición de la oferta se observan en el Cuadro 5.3.5 y en el Grafico 5.3.5

**Cuadro 5.3.5**

Composición de la oferta de automotores en EUA entre 1996-2002								
Tipo / Año	1999	% Part	2000	% Part	2001	% Part	2002	% Part
Producción Local	11498076	63.9%	11154836	61.0%	9830293	58.8%	10534405	59.1%
Importación	6500387	36.1%	7145146	39.0%	6888948	41.2%	7291955	40.9%
<b>TOTAL</b>	<b>17998463</b>	<b>100%</b>	<b>18299982</b>	<b>100%</b>	<b>16719241</b>	<b>100%</b>	<b>17826360</b>	<b>100%</b>

\* Fuente: Wards AutoInfoBank, AIAMC

\* Elaborado por: Mario Cecchini

**Grafico 5.3.5**

\* Fuente: Wards AutoInfoBank, AIAMC

\* Elaborado por: Mario Cecchini

Los efectos de la inserción en el TLCAN no son tan notorios como en México o Canada, ya que las variaciones en las importaciones se deben mas a los efectos que tuvo en la economía y la producción de EUA, los ataques terroristas del 11 de Septiembre ya que este país, igualmente parte de el incremento en la participación de mercado de las importaciones se debe a que Canada y México colocaron una mayor cantidad de unidades a partir de la firma de el TLCAN.

EUA es un país que tiene una población de mas de 280.000.000 de habitantes, 23.33 veces mas grande que el Ecuador y su PIB es de mas de 9.500.000 millones de dólares, que comparado con los 24.417 millones de dólares que produce el Ecuador al año, EUA produce mas de 396 veces mas

que el Ecuador. Con respecto a la industria automotriz, por cada unidad producida en el Ecuador en EUA se producen 451.56 unidades.

#### 5.4 Cuadro comparativo de los países del TLCAN.

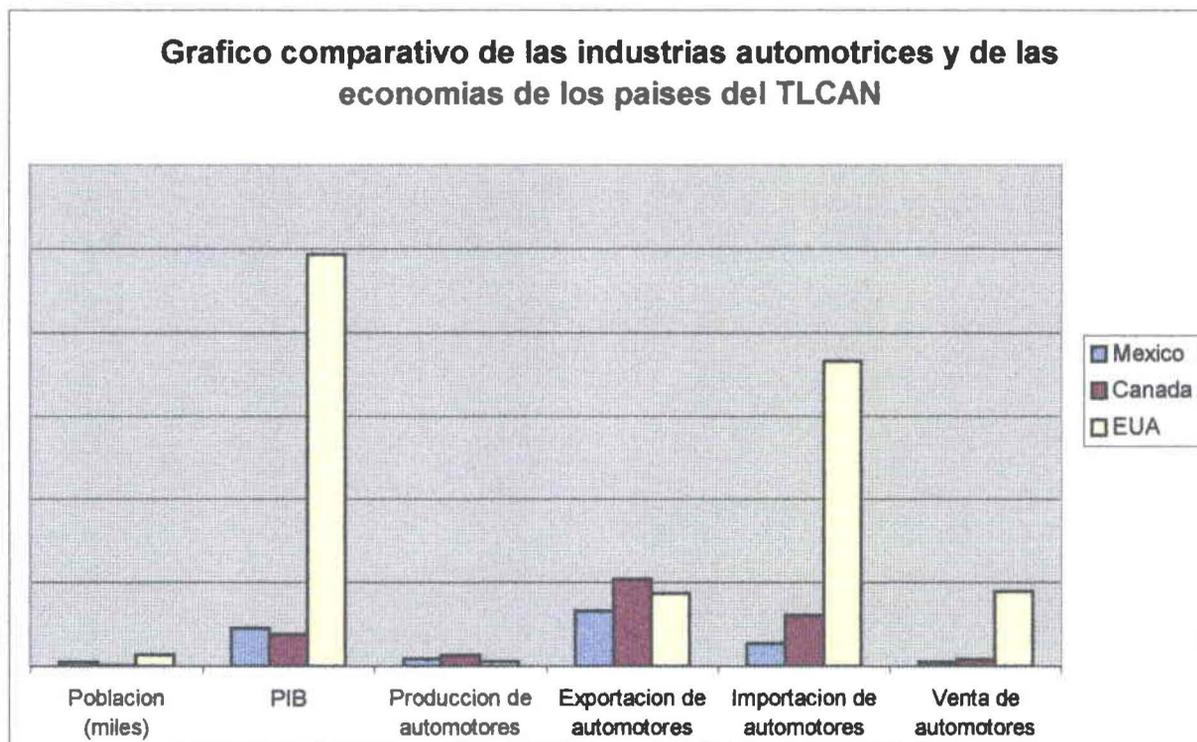
**Cuadro 5.4.1**

Cuadro comparativo de las industrias automotrices y de la economía de los países de TLCAN						
País	Población	PIB (millones de dólares)	Producción automotriz (unidades)	Exportación de automotores (unidades)	Importación de automotores (unidades)	Venta de automotores (unidades)
México	103962357	910506	1774370	1325775	545783	994378
Canada	33592239	759859	2598656	2084721	1223804	1737739
EUA	280578005	9856575	12274005	1739595	7291955	17826360

\* Fuente: Photius Coutsoukis

\* Elaborado por: Mario Cecchini

**Grafico 5.4.1**



\* Fuente: Photius Coutsoukis

\* Elaborado por: Mario Cecchini

## **CAPITULO VI**

### **Proyección de la industria automotriz ecuatoriana en el marco del ALCA.**

#### **6.1 Comparación entre la industria automotriz ecuatoriana y las industrias automotrices del continente americano.**

Para poder realizar una proyección correcta y objetiva de el estado de la industria automotriz ecuatoriana en el marco del ALCA, es imperante realizar una comparación entre la industria ecuatoriana y las de los demás países de América, y no solo de la industria sino también de los factores que más importancia tienen dentro del entorno de la misma, ya sea financiamiento, riesgo país, inflación, mano de obra, infraestructura, ect. Para este análisis, primero se utilizara un cuadro con los indicadores de competitividad de la industria automotriz ecuatoriana, además se desarrollara una matriz, que compare los aspectos más importantes para el desarrollo de la industria en general y de la industria automotriz, entre los países productores de vehículos en el continente americano. La matriz de comparación, se desarrolla a partir de los datos planteados en los análisis previos a este capítulo.

La competitividad de la industria Ecuatoriana, es el reflejo de los efectos de las políticas monetarias y económicas desarrolladas en la ultima década, y su estado actual es el punto de partida para poder esclarecer que puede llegar a ocurrir con la industria automotriz ecuatoriana, en un marco de libre competencia regional. En el cuadro 6.1.1 se aprecian los principales índices de competitividad de la industria automotriz ecuatoriana.

Cuadro 6.1.1

ALGUNOS INDICADORES DE COMPETITIVIDAD Industria automotriz		Ind. Automotriz			
		1991	1995	1999	2001
Competitividad	Valor Agregado/Costo Laboral	3,75	1,86	2,22	0,88
Costo laboral	Costo Laboral/Total producido %	4,27	5,36	8,03	24,60
Productividad laboral	Valor Agregado/Número de trabajadores	20322	22234	28465	2583
Productividad del Capital	Valor Agregado/Activos Fijos	2,1	0,98	0,61	1,00
Productividad total	Total producido/Total insumos	1,21	1,2	1,63	2,46
Importancia	Empleo	1,2	1,1	0,6	1,6
Importancia	Generación de divisas	4,6	4,5	2,0	6,7
Importancia	Valor agregado	3	1,8	1,7	7,2

\* Fuente: INEC (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos)

\* Elaborado por: Eco. Patricio Ruiz

Aunque los datos de los indicadores de competitividad del año 2003, no se encuentran en este cuadro, el mismo es una muy buena herramienta para el punto de partida del análisis y de la comparación entre la industria automotriz ecuatoriana y las industrias automotrices del resto de América. El análisis de los indicadores de competitividad del cuadro 6.1.1, se desarrollara punto por punto.

Competitividad. - “Este índice indica que tan competitiva es la industria en términos de costo laboral” <sup>6</sup>, mientras más bajo sea el índice, significa que el costo laboral es más alto y que porta menos al valor agregado. Como se aprecia este índice ha ido disminuyendo en la década de 1991 al 2001, en 1999 se ve una recuperación de este índice, que se debe probablemente a los efectos de la devaluación acelerada que se dio en ese año y que devaluó también a la mano de obra, pero en el 2001, ya se aprecian los efectos de la dolarización y como afecta a la competitividad.

Costo Laboral .- “Este índice indica la proporción del costo laboral en el total producido” <sup>7</sup> Si este índice es valor bajo, indica que el aprovechamiento de la mano de obra es optimo, pero si este valor se incrementa se debe a que se esta subutilizado a la mano de obra, que esta no es calificada, o simplemente

<sup>6</sup> Este concepto fue aportado por el Eco. Patricio Ruiz.

<sup>7</sup> Este concepto fue aportado por el Eco. Patricio Ruiz.

que su incidencia en el valor agregado es bastante alta. Según estos indicadores, este es uno de los aspectos en los cuales se aprecia como el Ecuador ha dejado de ser competitivo o esta dejando de serlo, este índice ha tenido un crecimiento paulatino entre 1991 y 1999, pero para el 2001, este índice casi se ha triplicado con respecto a 1999, es decir que en este punto la industria automotriz es casi tres veces menos competitiva que antes.

Productividad Laboral .- “Este indicador refleja el monto de la riqueza creada por la empresa o rama relacionándola con el número de trabajadores utilizados”<sup>8</sup> este indicador va creciendo a medida que la productividad laboral aumenta, y es preocupante ver el desplome que tuvo este indicador desde el año 1999 hasta el año 2001, según los datos, las empresas de la industria automotriz en el año 2001 fueron 10 veces menos productivas laboralmente que en 1999.

Productividad del Capital .- “Indica el grado de utilización de los activos fijos tangibles”<sup>9</sup> Mientras más alto sea el índice, mayor es la eficiencia en la utilización de los activos, si bien es cierto que es indicador ha mejorado con respecto a los índices de 1995 y 1999, aun esta muy por debajo de los niveles alcanzados en 1991, por lo que en una década la industria automotriz ecuatoriana se ha vuelto un 50% de eficiente con respecto a sus activos y la utilización de los mismos.

Productividad Total .- “Mide la eficiencia en el uso de los insumos para producir bienes o servicios”<sup>10</sup> Este indicador es mayor, cuanto mayor se el aprovechamiento de los insumos para la producción, y este indicador, es el uno de los pocos índices que demuestra una mejora en el desempeño de las empresas de la industria automotriz, reflejando una mayor eficiencia en la utilización de los insumos necesarios para la producción.

---

<sup>8</sup> Este concepto fue aportado por el Eco. Patricio Ruiz.

<sup>9</sup> Este concepto fue aportado por el Eco. Patricio Ruiz.

<sup>10</sup> Este concepto fue aportado por el Eco. Patricio Ruiz.

En la matriz se analizan tres elementos adicionales, y el análisis corresponde a la importancia de la industria automotriz, en la generación de empleo, la generación de divisas y la aportación de valor agregado a la producción total.

**Empleo.-** Con respecto a la importancia de la industria automotriz, ha existido un crecimiento de más del 30% con respecto a 1991, debido principalmente, al aumento del desempleo y subempleo en el país, además de un ligero aumento de personal en la industria en el 2001, con miras a cubrir la demanda de vehículos para los años siguientes, pese a esto el peso de la industria automotriz, en la generación de puestos de trabajo a nivel nacional es relativamente bajo si se compara con la importancia de esta industria en los valores de producción nacional.

**Divisas.-** la importancia de la industria automotriz con respecto a la generación de divisas para el Ecuador, ha tenido un gran crecimiento en el año 2001, debido a la inserción de los productos de la industria, en mercados de exportación, pero más que a esto se debe a que se redujeron las exportaciones ecuatorianas en general y al mantenerse o incrementarse levemente las exportaciones de la industria automotriz, el peso de estas es mayor con respecto a años anteriores.

**Valor Agregado .-** Es el peso que tiene el valor agregado que genera la industria automotriz, con respecto al valor agregado que genera en general el país, el gran incremento de este indicador se debe principalmente, a que por la pérdida de competitividad de la industria ecuatoriana en general, existe una gran cantidad de productos, que antes se producían en el país y generaban un valor agregado, pero que partir de la dolarización, estos productos empezaron a importarse, por lo que cada día son menos las industrias en el Ecuador que aportan un valor agregado.

Realizando un análisis general de los índices de competitividad de la Industria automotriz ecuatoriana, es notoria la pérdida de esta según la mayoría de los índices y sobretodo de lo que indican los índices más importantes.

Este es un aspecto relevante a tomar en cuenta para explicar lo que le puede suceder a la industria automotriz ecuatoriana, en un marco de libre competencia con los demás países del continente, ya que si independientemente a los otros países, el Ecuador por su situación actual esta perdiendo competitividad, con respecto a los años anteriores, demuestra el hecho de que no está preparado para competir en el ALCA, y si esto le agregamos que mientras el Ecuador pierde competitividad la mayoría de los países que integrarían el ALCA, están enfocados en políticas para mejorar su competitividad, la situación en la cual nuestro país ingresaría a la libre competencia internacional, sería de una total desventaja y atraso con respecto a los otros países.

Para poder ejemplificar mejor el estado de competitividad de la Industria Automotriz Ecuatoriana con respecto a los principales países productores de vehículos del continente, se desarrollo el cuadro 6.1.2, que asigna valores entre 1 y 5 de acuerdo a la competitividad de los países en ciertas áreas relacionadas a la industria automotriz y la situación del país en general, este cuadro revela las abismales diferencias que existen entre los países de la región.

La matriz que se presenta en el cuadro 6.1.2 fue de desarrollada de acuerdo a los criterios del autor, y tomando como referencia los conocimientos básicos sobre los países que tienen las principales industrias automotrices del continente.

Todos los datos, y la forma en que se compuso esta matriz de competitividad se encuentran en el anexo 11.

Cuadro 6.1.2

Matriz de competitividad de la industria automotriz Ecuatoriana						
Pais	Intensidad de la competencia actual	Poder de negociación con los proveedores	Poder de negociación de los consumidores	Indice Tecnológico	Indice Laboral	Indice Social
Ecuador	1,40	1,50	1,50	1,25	1,75	1,50
Colombia	1,80	2,00	1,75	1,25	2,00	2,00
Venezuela	2,00	2,50	1,75	1,25	2,25	1,75
Chile	2,00	2,75	1,50	1,75	2,13	3,75
Argentina	2,40	3,50	2,00	2,00	3,25	2,50
Brasil	2,80	3,75	2,25	2,25	2,75	2,50
México	3,20	3,75	2,00	2,50	2,75	3,00
Canada	2,80	2,75	2,00	2,75	3,00	4,25
EUA	3,40	5,00	3,00	4,50	4,00	4,50

	Indice de Infraestructura	Indice Financiero	Indice Gubernamental	Indice de Producción Automotriz	Indice de Producción general	Indice General de Competitividad
Ecuador	1,25	1,33	1,75	1,75	1,25	<b>1,48</b>
Colombia	2,25	2,33	1,88	2,13	2,00	<b>1,96</b>
Venezuela	2,75	1,33	1,25	2,25	1,63	<b>1,88</b>
Chile	2,38	3,00	3,13	1,50	2,88	<b>2,44</b>
Argentina	2,88	1,33	2,00	3,00	2,75	<b>2,50</b>
Brasil	3,13	2,67	2,75	3,38	2,38	<b>2,79</b>
México	3,38	3,00	3,00	3,50	2,88	<b>3,01</b>
Canada	3,50	4,67	4,00	4,25	3,81	<b>3,49</b>
EUA	5,00	4,67	3,88	4,75	4,06	<b>4,27</b>

\* Fuente: INEC, BCE, CAN, ACFA, Revista Negocios, Diario El Comercio, Almanaque Mundial 2003.

\* Elaborado por: Mario Cecchini

Este cuadro demuestra cuan lejos esta la industria automotriz ecuatoriana, de las demás industrias automotrices del continente, en la mayoría de los aspectos tomados en cuenta en esta matriz Ecuador es mucho menos competitivo que los otros países, comparando el índice general de competitividad, se puede decir que con las únicas industrias con las que estaríamos en capacidad de competir, son con las industrias de la CAN y Chile, ya que los otros países poseen industria mucho más evolucionadas que la nuestra, y estos países en sí, están mucho más preparados para competir en

libre comercio, que lo que están los países de la CAN. Esta matriz en conjunto con la información que proveen los índices de competitividad de la industria automotriz Ecuatoriana, dan un base sólida, para poder proyectar los efectos que tendría en esta industria el ingreso del Ecuador al ALCA.

## **6.2 Proyecciones sobre el futuro de la industria automotriz ecuatoriana .**

Una vez demostrada en la sección anterior las diferencias entre nuestra Industria y la de las potencias económicas e industriales de América, es notorio que nuestro país tiene un largo camino que recorrer para lograr la competitividad necesaria para el reto del ALCA.

Si el Ecuador ingresa en las condiciones actuales a una libre competencia con industria automotrices gigantescas, como las de EUA, Canada, México, Brasil e incluso Argentina, nuestra industria simplemente desaparecería, en principio las ensambladoras menos preparadas como Maresa y Aymesa, simplemente deberían cerrar sus puertas y dedicarse a la importación de CBU, ya que no podrían competir ni con los precios de CBU importados, ni con su calidad, Ómnibus BB, pese a tener la ventaja de pertenecer a capitales de EUA, podría también desaparecer, ya que si los costos de ensamblaje en el Ecuador no son competitivos la directiva de General Motors en EUA, probablemente decida cerrar esta planta de ensamblaje, y ampliar la existentes en otros países más competitivos como Argentina, Chile, Brasil ,ect.

Es decir que ninguna de las tres plantas que existen al momento en el Ecuador subsistirían en un marco de libre competencia, en el cuadro 6.2.1 que se detalla a continuación se plantean los probables precios de unidades importadas desde Argentina, México, y Brasil, si estas ingresaran al Ecuador sin tener que pagar aranceles, y estos precios se comparan con unidades de

similares características y del mismo segmento que son ensambladas en el Ecuador.

**Cuadro 6.2.1**

Comparación de precios en un marco de libre mercado					
Marca	Modelo	Tipo	Origen	Precio actual	Precio futuro
Ford	Fiesta LX	Automóvil	Argentina	S/. 11.497,53	S/. 7.429,33
Peugeot	206 XR 1.6	Automóvil	Argentina	S/. 12.900,00	S/. 8.666,67
Volkswagen	POLO CLASSIC 1.8	Automóvil	Argentina	S/. 16.090,00	S/. 10.458,50
Citroen	Xsara 1,8 16V	Automóvil	Argentina	S/. 19.502,50	S/. 12.950,00
Fiat	Palio Ex	Automóvil	Brasil	S/. 11.290,00	S/. 7.338,50
Volkswagen	GOLF 1.6 BR	Automóvil	Brasil	S/. 15.890,00	S/. 10.328,50
Chevrolet	CORSA EVOLUTION 5P 1.8	Automóvil	Ecuador	S/. 11.590,00	S/. 11.590,00
Kia	Rio Std 1.5	Automóvil	Ecuador	S/. 12.270,00	S/. 12.270,00
Mazda	323 ALLEGRO 1.6 NB	Automóvil	Ecuador	S/. 15.678,00	S/. 15.678,00
Nissan	SENTRA 1.8 GX MT	Automóvil	México	S/. 16.250,00	S/. 10.562,50
Volkswagen	JETTA 2.0	Automóvil	México	S/. 21.990,00	S/. 14.293,50
Toyota	Hilux 4x4 CD	Camioneta	Argentina	S/. 24.308,77	S/. 16.264,67
Mazda	B-2600j C/D HIGH	Camioneta	Ecuador	S/. 22.096,00	S/. 22.096,00
Nissan	PICK UP D21 CD 4X4	Camioneta	México	S/. 20.550,00	S/. 13.357,50
Chevrolet	GRAND VITARA 5DR MT	SUV	Argentina	S/. 27.260,00	S/. 18.300,00
Lada	NIVA 4X4 Ventura II	SUV	Ecuador	S/. 11.290,00	S/. 11.290,00
Chevrolet	GRAND VITARA 5DR MT	SUV	Ecuador	S/. 22.130,00	S/. 22.130,00
Chevrolet	RODEO V6 4X4	SUV	Ecuador	S/. 24.990,00	S/. 24.990,00

\* Fuente: AEADE, ANFAVEA, ADEFA., AMIA.

\* Elaborado por: Mario Cecchini

En esta breve comparación, apreciamos como los vehículos importados de Argentina, México y Brasil, bajarían radicalmente sus precios, y como estos vehículos de similares características y en algunos casos de una mucho mayor calidad que los vehículos ensamblados en el Ecuador, tendrían precios mucho más bajos, tomando como ejemplo el segmento de los automóviles medianos, el los representantes de la industria ecuatoriana, son el Chevrolet Corsa Evolution y el Mazda 323 Allegro, estos tienen precios dos veces mayores o 1.5 veces mayores que vehículos como el Peugeot 206 ensamblado en Argentina, Los Volkswagen Polo y Golf ensamblados en Brasil y Argentina, o el Fiat Palio ensamblado en Brasil. Los vehículos extranjeros son de una mejor calidad, ya que por más posicionamiento que tiene la marca Chevrolet en el Ecuador, las

características del Corsa Evolution no son similares a las del Peugeot 206, o las del Volkswagen Golf.

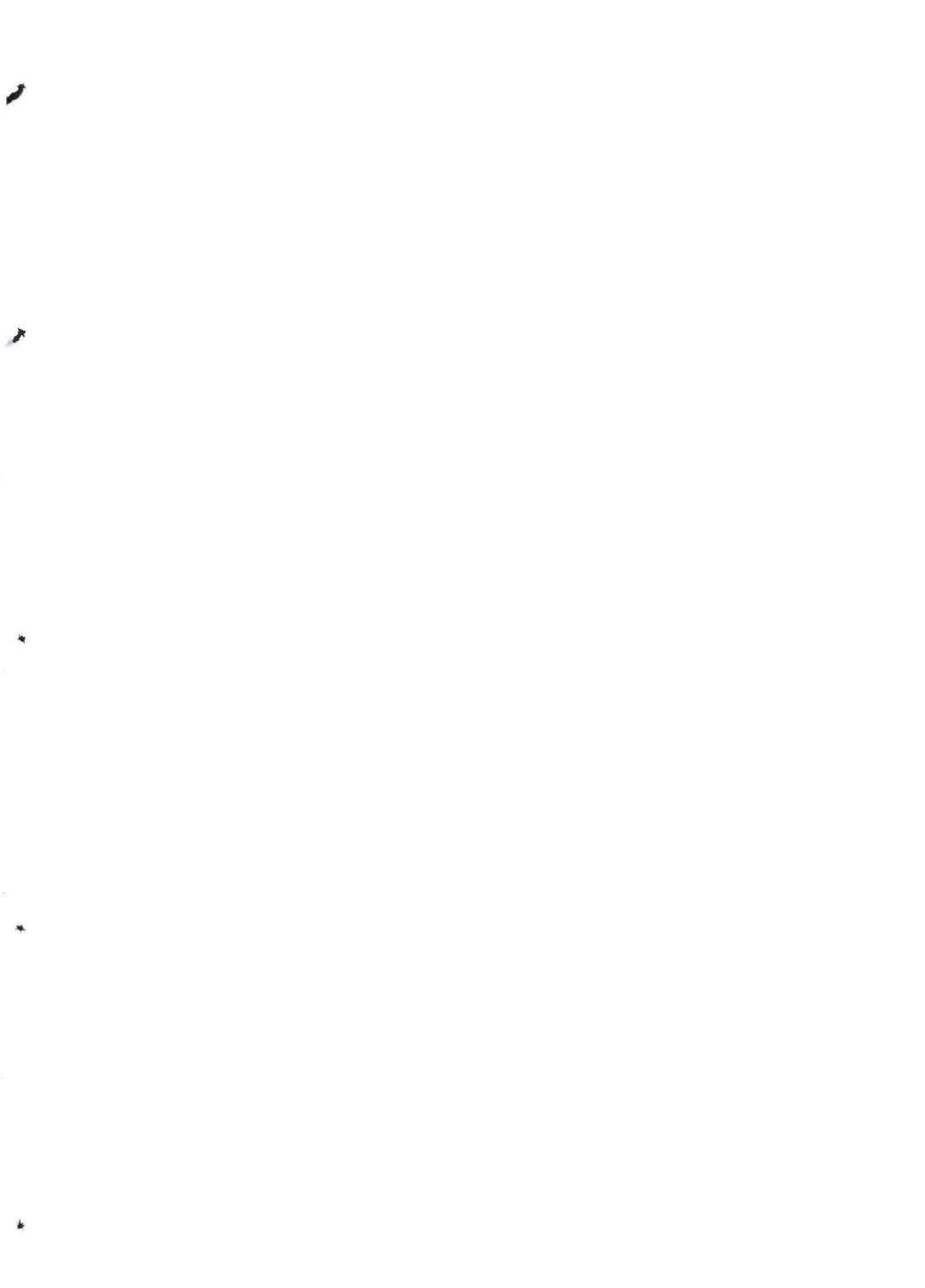
Una situación similar ocurre en los vehículos de los otros segmentos. Por lo que la única ventaja que tienen las plantas ensambladoras Ecuatorianas al momento es la protección fiscal, una vez eliminada esta Maresa y Aymesa principalmente no podrían competir, ya que sus márgenes de utilidad no son lo suficientemente grandes como para bajar sus precios a los de los vehículos importados una vez liberados de aranceles, Ómnibus BB tiene una ventaja adicional con respecto a sus competidores internos, y e que gracias a su posicionamiento en el Mercado Ecuatoriano, podrá competir basándose en otros aspectos no relacionados con el precio, como son el servicio post-venta, los repuestos, la facilidad de venta de un vehículo usado, y la tradición de la marca.

Lamentablemente en la opinión del autor estas ventajas de la marca Chevrolet, no son preponderantes si los accionistas de la empresa, decidieran cerrar la planta y ampliar plantas en otros países del continente en los cuales, puedan producir los mismos automóviles de calidad similar pero a menores precios, trasladando todas sus operaciones a países más competitivos y con un entorno más apropiado para la producción de vehículos, como los citados anteriormente.

Otra ventaja que posee Ómnibus BB es que los CKD que importan ara producir sus vehículos, también se verían liberados de aranceles por lo que si podrían reducir sus costos de producción, aproximadamente en un 9%, pero este valor no sería lo suficiente para competir en precios con los vehículos mencionados anteriormente.

Como conclusión, es clara la amenaza que se presenta a las ensambladoras nacionales, por lo que en los actuales momentos es necesario por parte de la directiva de estas empresas, tomar una decisión sobre su futuro,

talvez sería una buena alternativa, cambiar su enfoque de negocio, y dedicarse a la importación de vehículos, más que a la producción de los mismos, y estar preparados para aprovechar las oportunidades que generaría la liberación de aranceles, y no tomar al ALCA como una amenaza, sino como una oportunidad para reedireccionar su negocio.



## CAPITULO VII

### OPTIMIZACIÓN DE LOS EFECTOS DE LA LIBERACIÓN COMERCIAL COMO OPORTUNIDAD DE NEGOCIO.

#### 7.1 Proyección del Entorno una vez dada la inserción del Ecuador al ALCA.

De cumplirse lo estipulado en planeamiento de el ALCA, a partir de el primero de enero de el año 2005, todo el continente americano empezaría a comerciar entre los países, si tener protecciones comerciales a los productores y ni restricciones a la importación. Si esto ocurriese, el Ecuador como se demostró en el segundo y sexto capitulo no se encuentra, ni se encontraría en posibilidades de competir abiertamente con los países del continente, salvo en algunas ramas de productos mayoritariamente agrícolas en los que por ventajas geográficas y tradición, (Banano, Camarón, Flores, Petróleo, ect.) El Ecuador aun podría ser competitivo, lamentablemente estos productos no generan entre todos mas del 50% de la producción en el país. En los actuales momentos se empieza a tomar en cuenta los gravísimos efectos de la dolarización con respecto a la competitividad, hoy el mercado de consumo ecuatoriano empieza a inundarse de productos importados tanto así que varias empresas han emprendido procesos de reducción de personal, reingeniería de procesos y otras estrategias para poder reducir sus costos y competir dentro de el mercado ecuatoriano, ya que los productos importados pese a las restricciones, aranceles y costos de transportación que tienen que pagar, sin contar que en la mayoría de los casos que incluso son de mejor calidad tienen precios más bajos que los nacionales. Tomando como base estos hechos el gobierno a fomentado una campaña publicitaria para incentivar a los consumidores a adquirir productos nacionales, con las frases "Prefiera siempre

lo nuestro” y “Hecho en el Ecuador”. La situación es sumamente preocupante ya que si no podemos competir dentro de nuestro mercado, no vamos a poder competir fuera del mismo sin tomar en cuenta los costos que implica la exportación. La falta de competitividad es tan notoria que incluso en los productos agrícolas que tienen subsidios a la producción los precios son mas elevados que los mismos productos importados.

Otra muestra relevante de el encarecimiento que ha sufrido el mercado ecuatoriano en comparación con otros mercados es el éxodo de consumidores a países mas competitivos, Los fines de semana la carretera que une Quito con Ipiales intensifica su trafico por que los consumidores que prefieren viajar cinco horas por el ahorro que genera abastecerse de víveres y artículos de el hogar en Colombia, con respecto al costo que tienen esos mismos productos en el Ecuador. También hay miles de ecuatorianos que en la década de los noventa no viajaban fuera del país por los altos costos que esto implicaba, ahora viajan hacia países como la Argentina, que gracias a su devaluación ahora reciben millones de turistas al año que viajan mas que por turismo por negocio, ya que con una inversión bajísima en comparación al Ecuador adquieren productos de una gran calidad.

Con todo este marco económico es de esperar que gran parte de las empresas ecuatorianas que no han logrado volverse competitivas en los últimos años, y que en la actualidad compiten basándose en el proteccionismo de los impuestos, una vez concretada la liberación aduanera, tengan que cerrar definitivamente sus puertas, lo que dejaría a cientos de miles de ecuatorianos sin trabajo, Además las empresas importadoras que son las que se favorecen con la falta de competitividad del Ecuador, cada vez tendrían menos clientes ya que la falta de empleo dejaría a estas personas sin la capacidad de adquirir los productos que los importadores colocan en el mercado.

Por otro lado durante la gravísima crisis que se avecina se crean buenas oportunidades de negocio, ya que lamentablemente la desgracia de unos es la

gracia de otros, mientras los empresarios de empresas productoras tendrán que cerrar sus puertas, se multiplicaran las empresas importadoras, que generara millonarias ganancias a sus accionistas por un trabajo simple en comparación a la producción. Estos empresarios enfocados a la importación de productos de países mas competitivos son los potenciales clientes para las oportunidades de negocio que genera la crisis.

No solo los empresarios enfocados a importación son en potencia nuevos clientes, también los que por ganar competitividad buscan la manera de disminuir gastos, adquiriendo productos que aun no se encuentran en el mercado por las restricciones al comercio, pero que una vez liberada la importación estos si van a poder ser comercializados en el Ecuador.

## **7.2 El negocio de repuestos usados como oportunidad de negocio.**

En la actualidad en nuestro país la importación tanto de vehículos usados, como de repuestos usados se encuentra prohibida, solo en casos excepcionales se permite la importación de vehículos usados, pero no de repuestos.

En países como Perú, Argentina, Panamá y otros, existe un segmento de mercado que en el Ecuador esta en desarrollo, que es la venta y distribución de repuestos usados para automóviles, en nuestro país por la prohibición de la importación, y la falta de leyes que controlen el estado de las unidades que circulan en el país, este negocio no ha explotado del todo, y en lo general se liga a este negocio, con el robo de vehículos. Este negocio en los países antes mencionados, genera millonarias ganancias al año, ya que existe un gran potencial de clientes, sobre todo en países pobres como los nuestros, donde los consumidores buscan la forma de reducir sus gastos en la mayor cantidad posible.

Tomando como ejemplo los dueños de las unidades de transporte público, ya sean taxis o buses, desean mantener al mínimo los costos de mantenimiento de sus unidades, y existen partes de estas unidades, que son dañadas por accidentes o eventualidades, pero que generalmente no sufren desgaste por la utilización normal del vehículo, generalmente estos repuestos tienen un costo muy alto por su baja rotación en inventarios, lo que les agrega un elevado costo financiero, o en otros casos estas partes son importadas o producidas solo bajo pedido expreso del cliente, partes como cardanes, torneas de suspensión, cabezotes, blocks de motor, motores de limpiaparabrisas, compresores de A/C, mecanismos de eleva vidrios, parabrisas, ect.. En los países antes mencionados, los transportadores públicos y los dueños de vehículos privados se abastecen de estas partes comprando repuestos usados en deshuesaderos, o en empresas dedicadas a la importación de repuestos usados. Cabe recalcar que la importación en el Ecuador de repuestos usados es necesaria, ya que al no existir un control del estado de las unidades que circulan en la mayoría de las calles y carreteras del país, estas unidades circulan por mucho más tiempo o kilometraje del que realmente representa la vida útil del vehículo, por lo que no existe una gran fuente interna de repuestos usados, y lamentablemente el negocio del remate de vehículos accidentados eleva demasiado los costos para la extracción de los repuestos. Pero en países con legislaciones vehiculares más estrictas, los vehículos tienen una vida útil y una vez terminada esta dichos vehículos dependiendo de su estado, son entregados a patios donde se extraen las piezas útiles, y lo restante se vende como chatarra, estas piezas útiles son vendidas por peso, y no por su valor comercial, lo que representa un valor bastante más bajo que si fuesen comercializadas de acuerdo a su utilidad.

Partiendo de esta premisa, y de la necesidad de importarlas, al no poder abastecerse internamente de este producto, el ALCA genera una oportunidad para este negocio, ya que dentro de el plan general del ALCA se eliminaría la prohibición de la importación de dichos elementos.

Según estudios realizados en España, el precio de los repuestos usados, es hasta un 60% menor al precio de los repuestos nuevos, y el precio de la tonelada de chatarra en Europa se cotiza entre 300 y 1000 euros FOB, dependiendo del estado de la misma, y del lugar. Un vehículo en promedio pesa 1.1 toneladas, es decir que el precio de un vehículo desechado es de entre 300 y 1000 euros FOB, en ciertos casos una pieza extraída de dichos vehículos, puede llegar a costar en nuestro medio, entre \$300 y \$500, como puede ser un cardan, o una transmisión automática, un parabrisas de un vehículo de lujo, ect. Los costos de transporte dependen mucho del país del que se importe la chatarra, ya que no es lo mismo que esta se importe del Este de EUA, que si se importa de Corea o Japón, por citar un caso. En promedio el costo del transporte marítimo por tonelada es de aproximadamente 750\$, siendo más barato importar la chatarra desde EUA, o Europa, y con un costo un poco más alto desde Japón, Corea, Argentina o Brasil. Pero es necesario acotar que la chatarra es mucho más barata en los países con mayor rotación de vehículos como EUA, Japón o Europa, que de países en desarrollo como Brasil, Argentina, México, ect. Por los que el principal proveedor de chatarra a nivel mundial, EUA, seria en este caso el proveedor de la chatarra necesaria para emprender el negocio de la importación y comercialización de repuestos usados.

El complemento ideal para la importación y venta de repuestos usados, es la creación de un taller mecánico, dedicado a la extracción de las piezas en buen estado, y este mismo dedicado a la instalación de estas piezas, así como reparaciones generales a vehículos, sean o no estos compradores de repuestos usados. Es un complemento ideal, ya que los clientes al acercarse a adquirir los repuestos probablemente quieran que la empresa realice el trabajo completo, y como enganche se puede reconocer algún valor como chatarra a la pieza que se repone en el vehículo del cliente, finalmente toda la chatarra que no pueda ser utilizada como repuesto, se puede vender en el mercado nacional, como material para fundición o reciclaje, una vez realizado el trabajo

de separación y clasificación de materiales, entre los cuales e pueden encontrar principalmente acero, aluminio, plástico, vidrio, cobre, bronce, caucho, ect.

Esta oportunidad de negocio surge con la puesta en marcha del ALCA, pero se potencia por la situación económica que se pronostica en la primera parte de este capitula, ya que de darse la crisis económica que se espera, la necesidad de disminuir los gastos, y todo tipo de costos de mantenimiento será mayor, por lo que el mercado de repuestos automotrices necesitara un producto de menor costo, que permite a los usuarios reparar su vehículos con un significativo ahorro con respecto a la reparación del mismo con partes nuevas.



## Conclusiones

- 1.- Es inminente la crisis que se va a desatar en el Ecuador en el mediano plazo, y la cual puede ser acelerada y agravada por la puesta en marcha del ALCA, por lo que es necesario prepararse para enfrentar graves dificultades económicas, políticas y sociales.
- 2.- La industria automotriz ecuatoriana definitivamente no es competitiva, y lamentablemente en el los próximos años van desaparecer del mercado por lo menos las ensambladoras Maresa y Aymesa.
- 3.- Aymesa no se encuentra bien posicionada en el mercado, además al tener que importar los CKD para el ensamblaje de sus unidades desde Europa y Corea del Sur, no se beneficia con el ALCA.
- 4.- Maresa esta mejor posicionada en el mercado ecuatoriano con respecto a Aymesa pero su baja capacidad de producción y el que tampoco se beneficie del ALCA al importar los CKD desde Japón deja a esta empresa en una difícil posición frente al entorno que se avecina.
- 5.- Ómnibus BB es la única ensambladora que tiene una posición estable y fuerte, ya que por su posicionamiento y dominio del mercado ecuatoriano, sumado a que importa los CKD desde EU y Brasil que pasarían a ser libres de impuestos a partir del 2005, la deja en capacidad de competir con el resto del continente, además las marcas que produce ómnibus bb son marcas con origen en EUA, y la empresa en si es actualmente de capitales de EUA, por lo que el apoyo que significa GM esta planta le deja un margen de tranquilidad con respecto a sus competidoras.
- 6.- Pese a que las crisis económicas dejan a la mayoría de la población en peores condiciones de las que se encontraban, estas también generan

muchas oportunidades de negocio, y la vez depuran el mercado, dejando en este solamente a las empresas mas competitivas y mejor administradas, además de que el manejo financiero de las empresas en los próximos años va ser fundamental para su desarrollo.

- 7.- Las entidades financieras deben ser obligadas a bajar las tasas de interés para generar mas competitividad y además porque es absurdo que para favorecer a los bancos y cubrir toda la corrupción de los años anteriores se explote a los empresarios y las personas con tasas tan altas.
- 8.- La única posibilidad de escapar a la crisis es derogar la dolarización, emitir una moneda propia nuevamente, y devaluar esta solo hasta los niveles necesarios para poder competir con los países del continente, El control de la devaluación debe ser muy estricto para evitar que se devalué la moneda solo con el fin de favorecer a las entidades financieras
- 9.- Todos los problemas económicos, sociales, industriales y financieros del Ecuador son ocasionados por la corrupción, por lo que todos los ecuatorianos debemos combatir a la corrupción en todas sus formas, desde las coimas a los agentes de policía, o la venta de puestos en las colas para la atención en el IESS, hasta los gigantescos negociados que se hacen en las licitaciones del estado y las incontables sobornos que reciben los congresistas para la aprobación o derogación de leyes.

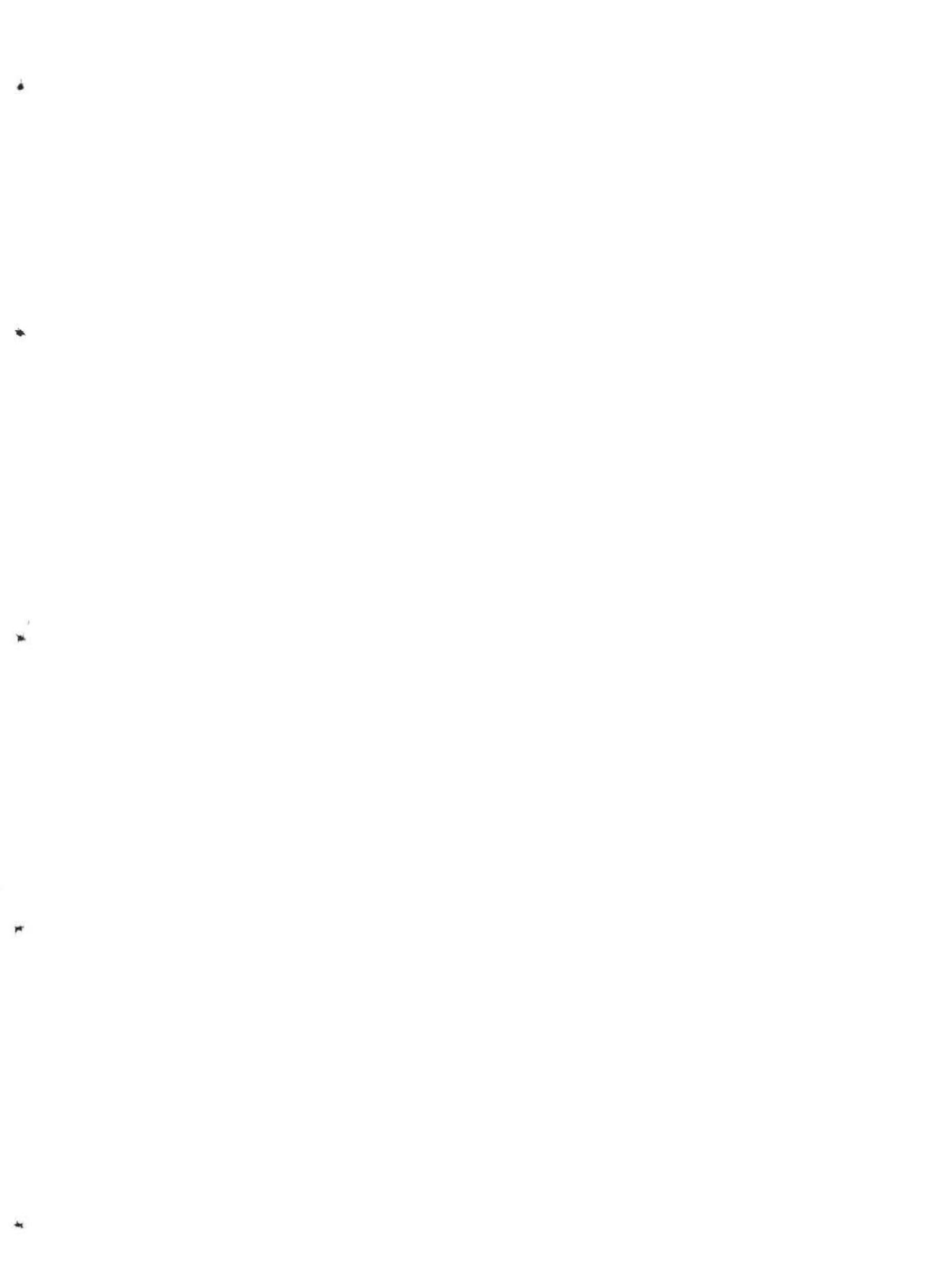
## Bibliografía

### Textos

- Texto: "Economía Internacional"  
Autor: Dominik Salvatore  
Edición: Sexta Edición  
Editorial: Prentice Hall México DF - México 1998
- Texto: "Matemáticas para Economistas"  
Autor: Julio Grafe  
Edición: Segunda Edición  
Editorial: McGraw-Hill Madrid - España 1990
- Texto: "Innovación Empresarial"  
Autor: Rodrigo Varela  
Edición: Segunda Edición  
Editorial: Prentice Hall Bogota – Colombia 2001
- Texto: Revista mensual "Carburando"  
Editor: Oswaldo Hernández  
Volumen: IV Diciembre de 1973  
Editorial: Talleres Chile Quito - Ecuador 1973
- Texto: "Análisis Económico del Sector Automotriz en el Ecuador "  
Autor: Juan Francisco Baca  
Tipo: Trabajo de Titulación ( Universidad de las Americas)
- Texto: "CD estadístico de la industria automotriz del Ecuador 2002"  
Autor: AEADE (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador)

## Paginas Web

<a href="http://www.aladda.com">http:// <u>www.aladda.com</u></a>	(Pagina de la Asociación Latinoamericana de distribuidores de automóviles)
<a href="http://www.can.com">http:// <u>www.can.com</u></a>	(Pagina de Comunidad Andina de Naciones)
<a href="http://www.bce.fin.ec">http:// <u>www.bce.fin.ec</u></a>	(Pagina del Banco Central del Ecuador)
<a href="http://www.inec.gov.ec">http:// <u>www.inec.gov.ec</u></a>	(Pagina del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos)
<a href="http://www.aladi.org">http:// <u>www.aladi.org</u></a>	(Pagina de la asociación Latinoamericana de Integración)
<a href="http://www.automotriz.net">http:// <u>www.automotriz.net</u></a>	(Pagina de la revista venezolana "Automotriz")
<a href="http://www.motor.com">http:// <u>www.motor.com</u></a>	(Pagina de la revista colombiana "Motor")
<a href="http://www.anac.cl">http:// <u>www.anac.cl</u></a>	(Pagina de la Asociación nacional automotriz de Chile)
<a href="http://www.estrategia.cl">http:// <u>www.estrategia.cl</u></a>	(Pagina de el diario chileno "Estrategia")
<a href="http://www.adefa.com.ar">http:// <u>www.adefa.com.ar</u></a>	(Pagina de la Asociación de fabricantes de automotores de la Republica Argentina)
<a href="http://www.anfavea.com.br">http:// <u>www.anfavea.com.br</u></a>	(Pagina de la Asociación Nacional de fabricantes de vehículos de Brasil)
<a href="http://www.amia.com.mx">http:// <u>www.amia.com.mx</u></a>	(Pagina de la Asociación Mexicana de la industria automotriz)
<a href="http://strategis.ic.gc.ca">http:// <u>strategis.ic.gc.ca</u></a>	(Pagina de estadísticas de la industria canadiense)
<a href="http://www.wardsauto.com">http:// <u>www.wardsauto.com</u></a>	(Pagina de EUA, con información mundial sobre la industria automotriz)



**Anexos:**

- Anexo 1 Borrador del acuerdo del ALCA**
- Anexo 2 Convenio andino de cooperación automotriz**
- Anexo 3 Escalera de precios de automotores nuevos en el Ecuador.**
- Anexo 4 Escalera de precios de automotores nuevos en Colombia.**
- Anexo 5 Escalera de precios de automotores nuevos en Chile.**
- Anexo 6 Resumen Histórico de Ómnibus BB.**
- Anexo 7 Resumen Histórico de Aymesa.**
- Anexo 8 Detalle de la producción automotriz del Ecuador desde 1973 hasta el 2001.**
- Anexo 9 Detalle de la producción, importación y exportación automotriz de los países de la CAN.**
- Anexo 10 Análisis del borrador del capítulos de inversiones del ALCA.**
- Anexo 11 Desarrollo de la matriz de competitividad de la Industria Automotriz Ecuatoriana**

## **Anexo 1 Borrador del acuerdo del ALCA**

BORRADOR DE TEXTO

El presente texto es el primer intento por formular disposiciones generales e institucionales de la estructura general para el ALCA. En consecuencia, refleja las opiniones preliminares en cuanto a la estructura y contenido del texto que desarrollará el CTI en su momento. En vista de la fase en que se encuentran las negociaciones, el texto se basa en una cantidad limitada de propuestas y no abarca todos los elementos o disposiciones sobre los aspectos generales e institucionales de estructura general para el futuro Acuerdo del ALCA.

Las delegaciones están facultadas a presentar propuestas nuevas, adicionales o revisadas. El documento no prejuzga en cuanto a las posiciones de las delegaciones. El texto depende en gran medida del fruto de la labor de los grupos de negociación y es probable que cambie a medida que las negociaciones avanzan.

• BORRADOR DE TEXTO SOBRE TEMAS GENERALES O INSTITUCIONALES

[PREAMBULO DEL ACUERDO DEL ALCA]

[Los Gobiernos de ...(deberían ir los nombres completos de los 34 países participantes), en adelante denominados "las Partes".]

[COMPROMETIDOS a avanzar hacia la prosperidad económica, fortalecer los vínculos de amistad [y de cooperación] y los valores e instituciones democráticas, [y] proteger los derechos humanos fundamentales,] [y] la seguridad de [las] personas y promover el desarrollo social entre las Partes, en un marco de equidad, [y] [de manera consistente con los principios subyacentes [a la Cumbre de las Américas] y los objetivos generales del proceso de la Cumbre de las Américas.]]

[CONSIDERANDO la necesidad de fortalecer las [estrechas] relaciones económicas y de cooperación que unen a las Partes para mejorar la capacidad productiva y la competitividad de las economías mediante la adopción de reglas [uniformes], equilibradas, claras y transparentes.]]

[RECONOCIENDO las diferencias existentes en los niveles de desarrollo y tamaño de las economías de la región y la necesidad de crear oportunidades para la participación de todas las Partes, [especialmente las pequeñas economías], en el aprovechamiento común y pleno de los beneficios derivados de la integración hemisférica.]]

[CONSIDERANDO la importancia de alcanzar estabilidad macroeconómica y los esfuerzos realizados por las Partes para lograr esa estabilidad.]]

[TENIENDO EN CUENTA la revitalización de los esquemas de integración económica en el Hemisferio, el creciente proceso de globalización de las economías y la importancia de lograr una adecuada inserción internacional.]]

[RESUELTOS a propiciar un mercado [sin distorsiones], más extenso y seguro] para las [mercancías][bienes] producidas y los servicios prestados, [elemento importante para la facilitación de comercio de mercancías, servicios y el flujo de capitales y tecnología.]]

[COMPROMETIDOS con un comercio agrícola orientado a un mercado libre de subsidios que distorsionen el comercio y reconociendo que la agricultura constituye una actividad importante para la reducción de la pobreza y el fomento del desarrollo.]]

[RECONOCIENDO que las Partes deben mantener la capacidad de preservar, desarrollar y poner en práctica sus políticas culturales con el fin de consolidar la diversidad cultural, dado el papel esencial que los bienes y servicios culturales desempeñan en la identidad y la diversidad de la sociedad y las vidas de los individuos.]]

[DECIDIDOS a proteger mejor el medio ambiente y promover el desarrollo sostenible [adoptando políticas comerciales y ambientales que se apoyen mutuamente.]]

[CONSCIENTES de la necesidad de [reforzar aún más, de conformidad con sus respectivas leyes y reglamentos, la observancia y la promoción de los derechos laborales, de forma consistente con [la observancia de] las normas fundamentales del trabajo internacionalmente reconocidas y reafirmar que la Organización Internacional del Trabajo es la entidad competente para establecer y ocuparse de esas normas fundamentales del trabajo.]] [asegurar, de conformidad con sus respectivas leyes y reglamentos, la observancia y la promoción de los derechos laborales, y reconociendo la Organización Internacional del Trabajo como la entidad competente para ocuparse de las normas fundamentales del trabajo.]]

[DECIDIDOS a promover estándares de vida más elevados y mejorar las condiciones de trabajo [de las Américas] mediante la creación de nuevas posibilidades de empleo mejor remunerado, incluyendo, a través de la creciente integración económica, el libre comercio y la conformación de una comunidad hemisférica democrática, justa y solidaria.]]

[CONSIDERANDO sus respectivos derechos y obligaciones derivados de los acuerdos de la Organización Mundial de Comercio y otros instrumentos multilaterales, regionales y subregionales de integración y cooperación.]]

[CONSIDERANDO la necesidad de promover la activa participación de los distintos agentes económicos privados en los esfuerzos para lograr la ampliación y profundización de las relaciones económicas;]

[CONVENCIDOS de la importancia de la integración económica, la inversión productiva y el libre comercio basado en [reglas justas que permitan] una competencia equitativa;]

[ELIMINANDO en la medida de lo posible, de manera consistente con el artículo XXIV del GATT de 1994, las demás reglamentaciones comerciales restrictivas;]

[CONSIDERANDO la necesidad de establecer un marco justo y previsible para promover y proteger la inversión y que evite la aplicación de medidas que impidan las corrientes de inversión entre las Partes;]

[DETERMINADOS a proteger adecuadamente y hacer valer los derechos de propiedad intelectual;]

[RECONOCIENDO la importancia de la reforma regulatoria para avanzar hacia la liberalización comercial, aumentar la apertura de mercados y fortalecer la competencia dentro del hemisferio;]

[CONVENCIDOS de la importancia de crear procedimientos eficaces para la aplicación, interpretación y cumplimiento de este acuerdo, para su administración conjunta y para la solución de controversias entre las Partes;]

[RESUELTOS a preservar la capacidad de las Partes para salvaguardar el bienestar público;]

[EMPRENDIENDO lo anterior de una manera congruente con la observancia de las normas y principios internacionales de derechos humanos;]

[Celebran el presente Acuerdo de Libre Comercio de las Américas (de ahora en adelante, el "Acuerdo");]

#### [ARTÍCULOS GENERALES DEL ACUERDO DEL ALCA]

[Artículo 1: [Propósitos]]

[El propósito de este Acuerdo es el establecimiento de un área de libre comercio de conformidad con el Artículo XXIV del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) de 1994 y su Entendimiento y el Artículo V del Acuerdo General sobre Comercio de Servicios (GATS).]

[Artículo 2: Objetivos]

[Los objetivos de este Acuerdo son los siguientes:]

- [a] la liberalización del comercio para generar crecimiento económico y prosperidad, contribuyendo a la expansión del comercio mundial;]
- [b] generar niveles crecientes de comercio de [mercancías][bienes] y servicios, y de inversión, mediante la liberalización de los mercados, a través de reglas [justas] claras, estables y previsibles; [justas, transparentes, previsibles, coherentes y que no tengan efecto contraproducente en el libre comercio]]
- [c] mejorar la competencia y las condiciones de acceso al mercado de los bienes y servicios entre las Partes, incluyendo el área de compras del sector público;]
- [d] eliminar obstáculos, restricciones y/o distorsiones innecesarias al libre comercio entre las Partes, [incluyendo, prácticas de comercio desleal, medidas para-arancelarias, restricciones injustificadas, subsidios y ayudas internas al comercio de bienes y servicios];]
- [e] eliminar las barreras al movimiento de capitales y personas de negocios entre las Partes;]
- [f] propiciar el desarrollo de una infraestructura hemisférica que facilite la circulación de bienes, servicios e inversiones; y]
- [g] establecer mecanismos que garanticen un mayor acceso a la tecnología, mediante la cooperación económica y la asistencia técnica.]

[Artículo 3:[Principios]]

[Este Acuerdo se regirá por los siguientes principios:]

[a] las reglas acordadas deberán ser claras, transparentes y estables, para evitar la posibilidad de que cualquier Parte pueda aplicar medidas unilaterales, arbitrarias y/o discrecionales, en perjuicio de una o varias de las demás Partes.]

[b] la transparencia en las acciones de las Partes y de los órganos establecidos en este Acuerdo.]

[c] la congruencia de los derechos y obligaciones que emanen del presente Acuerdo con las reglas y disciplinas de la Organización Mundial del Comercio (OMC).]

[d] La coexistencia de este Acuerdo con acuerdos bilaterales y subregionales, en la medida que los derechos y obligaciones derivados de estos acuerdos, tengan un mayor alcance que los de este Acuerdo.]

[e] El trato especial y diferenciado, considerando las amplias diferencias en los niveles de desarrollo y tamaño de las economías de las Partes para promover la plena participación de las Partes.]

[f] la adopción de decisiones por consenso.]

[g] la igualdad soberana de las Partes.]

[h] la buena fe en el cumplimiento de los compromisos asumidos por las Partes dentro del marco del Acuerdo.]

[Artículo 4: [Aplicación y alcance [de la cobertura] de las obligaciones] ]

[4.1. Cada Parte es totalmente responsable por la observancia de todas las disposiciones del Acuerdo del ALCA y tomará las medidas razonables de las cuales disponga a fin de asegurar dicha observancia por parte de los gobiernos y autoridades regionales y locales dentro de su territorio.]

[4.2. Las Partes deberán asegurar la conformidad de sus leyes, reglamentos, y procedimientos administrativos con las obligaciones de este Acuerdo. Los derechos y obligaciones de este Acuerdo son comunes a todas las Partes[. sean Estados federales o unitarios, incluyendo a los distintos niveles y ramas de gobierno], salvo en los casos en que este Acuerdo disponga otra cosa.]

[4.3. Este Acuerdo coexistirá con acuerdos bilaterales y subregionales, y no afecta los derechos y obligaciones que una o más Partes puedan tener en el marco de estos acuerdos, en la medida que tales derechos y obligaciones impliquen un mayor grado de integración que el previsto bajo las normas de este Acuerdo.]

[4.4. Las Partes confirman los derechos y obligaciones vigentes entre ellas conforme el Acuerdo de la OMC. En caso de incompatibilidad entre las disposiciones del Acuerdo de la OMC y las disposiciones de este Acuerdo, estas últimas prevalecerán en la medida de la incompatibilidad.]

[Artículo 5: Excepciones]

[Las excepciones generales del Artículo XX del GATT de 1994.]

[Las excepciones generales del Artículo XIV del GATS.]

[Las excepciones por motivos de seguridad nacional señaladas en el artículo XXI del GATT de 1994.]

[Las excepciones relativas a la divulgación de información confidencial; y]

[Las excepciones por motivo de balanza de pagos.]

#### [TRANSPARENCIA]

[Artículo 6: Centros de Información] [Puntos de Contacto]

[6.1. Cada Parte [designará][acreditará] [ {un punto de contacto}[una dependencia u oficina], como [punto de contacto nacional general]] [un centro de información] para facilitar la comunicación entre las Partes sobre cualquier asunto comprendido en este Acuerdo.]

[6.2. Asimismo, cada Parte [designará] [acreditará] puntos de contacto específicos para facilitar la comunicación entre las Partes sobre las siguientes materias comprendidas en este Acuerdo:..... Estos puntos de contacto proporcionarán información sobre la legislación nacional y otras medidas que afectan las materias anteriormente identificadas. ]

[6.3. [La designación de los puntos de contacto general y específicos, incluirá el nombre de la institución, nombre del funcionario responsable [del asunto], cargo, oficina, dirección, teléfono, facsímil y dirección electrónica.] [Cuando una Parte lo solicite, el [centro de información] [punto de contacto] de otra Parte indicará la dependencia o el funcionario responsable [del asunto] y prestará el apoyo que se requiera para facilitar la comunicación con la Parte solicitante.]

[6.4. Los puntos de contacto nacional general y específicos deberán designarse y entrar en vigor dentro de un plazo [de xx días, a partir de la entrada en vigor de este Acuerdo] [que tendrá en cuenta las diferencias en los niveles de desarrollo y tamaño de las economías].]

[6.5. Se deberá proveer asistencia técnica y financiera a los países en desarrollo que lo requieren para el funcionamiento de sus puntos de contacto general y específicos.]

[Artículo 7: [Publicación] [Publicación y aplicación de reglamentos comerciales]]

[7.1. Sin perjuicio de lo dispuesto en los capítulos de este Acuerdo, las leyes, reglamentos, decisiones judiciales y disposiciones administrativas de aplicación general que cualquier Parte haya puesto en vigor y que se refieran a materias comprendidas en este Acuerdo, serán publicados rápidamente a fin de que los Gobiernos y sectores interesados tengan conocimiento de ellos. Se publicarán también los acuerdos relacionados con la política comercial internacional que estén en vigor entre el Gobierno o un organismo gubernamental de una Parte y el Gobierno o un organismo gubernamental de otra Parte. Las disposiciones de este párrafo no obligarán a ninguna Parte a revelar información de carácter confidencial, cuya divulgación pueda constituir un obstáculo para el cumplimiento de las leyes o ser de otra manera contraria al interés público, o pueda lesionar los intereses comerciales legítimos de empresas públicas o privadas.]

[7.2. a) Cada Parte aplicará de manera uniforme, imparcial y razonable las leyes, reglamentos, decisiones judiciales y disposiciones administrativas a que se refiere el párrafo 1 de este artículo.]

[b) Cada Parte mantendrá, o instituirá tan pronto como sea posible, tribunales o procedimientos judiciales, arbitrales o administrativos destinados, entre otras cosas, a la rectificación de las medidas relativas a las cuestiones aduaneras. Estos tribunales o procedimientos serán independientes de los organismos encargados de aplicar las medidas administrativas, y sus decisiones serán ejecutadas por estos últimos y regirán su práctica administrativa, a menos que se interponga un recurso ante una jurisdicción superior, dentro del plazo previsto para los recursos presentados por los importadores, y a reserva de que la administración central de tal organismo pueda adoptar medidas con el fin de obtener la revisión del caso mediante otro procedimiento, si hay motivos suficientes para creer que la decisión es incompatible con los principios jurídicos o con la realidad de los hechos.]

[c) Las disposiciones del apartado b) de este párrafo no requerirán la supresión o la sustitución de los procedimientos vigentes en el territorio de toda Parte en la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo, que garanticen de hecho una revisión imparcial y objetiva de las decisiones administrativas. Toda Parte que recurra a tales procedimientos deberá facilitar a las demás Partes, si así lo solicitan, una información completa al respecto para que puedan decidir si los procedimientos citados se ajustan a las condiciones fijadas en este apartado.]

[7.3. Cada Parte se asegurará que sus leyes, reglamentos, procedimientos y resoluciones administrativas de aplicación general [que se refieran a] [relacionado con] cualquier asunto comprendido en este Acuerdo se publiquen a la brevedad, o [de otra manera] se pongan a disposición para conocimiento de las [demás] [personas o] Partes [o de cualquier persona] interesada[s]. [Las leyes, reglamentos y procedimientos se publicarán y entrarán en vigor de conformidad con lo establecido en la legislación interna de la Parte respectiva].]

[7.4. En la medida de lo posible, cada Parte]

[a) publicará por adelantado cualquier medida que se proponga adoptar; y]

[b) brindará a las [personas y Partes interesadas] [demás Partes y a cualquier nacional de las mismas] oportunidad razonable para formular observaciones sobre las medidas propuestas]

[Artículo 8: Notificación y Suministro de Información]

[8.1. Cada Parte notificará, [en la medida de lo posible] [en la mayor medida posible], [a las otras Partes] [a cualquier otra Parte que tenga interés en el asunto] [a la Secretaría], toda medida vigente [o en proyecto] [que la Parte considere] que pudiera afectar [sustancialmente] el funcionamiento de este Acuerdo o que afecte sustancialmente los intereses de [otra Parte] [esa otra Parte en los términos de este Acuerdo].]

[8.2. [Cada Parte, a solicitud de otra,] [A solicitud de una Parte, otra de ellas] proporcionará información y dará respuesta [pronta] [con prontitud] [en un plazo que no exceda de xx días] [i] a las preguntas relativas a cualquier medida vigente [o en proyecto], sin perjuicio de que [se le] [esa otra Parte] haya [o no sido] notificado previamente sobre esta medida]

[8.3. Las Partes notificarán a la Secretaría, a la brevedad posible, la suscripción de acuerdos internacionales y su entrada en vigencia, siempre que se refieran a materias contempladas en este Acuerdo.]

[8.4. [Cada Parte deberá suministrar información de manera completa y de buena fe.] Cualquier notificación o [o suministro] de información [de conformidad con] [prevista bajo] este Artículo se realizará sin perjuicio de que la medida sea [o no] compatible con este Acuerdo.]

[8.5. La Secretaría centralizará y difundirá la información suministrada por las Partes en los casos que se establezca en el presente Acuerdo. Tal información, sea de carácter público o reservado, se colocará en la página web del ALCA.]

[Artículo 9: Garantías de audiencia, legalidad y debido proceso]

[9.1. Cada Parte confirma las garantías de audiencia, legalidad y debido proceso contempladas en sus respectivas legislaciones.]

[Artículo 10: [Administración de medidas]][Procedimientos Administrativos]]

[10.1. Cada Parte aplicará de manera uniforme, imparcial y razonable sus leyes, reglamentos, decisiones judiciales y disposiciones administrativas de aplicación general [que afecten los aspectos que cubre este Acuerdo].]

[10.2. Con el fin de administrar en forma [congruente], imparcial y razonable todas las medidas de aplicación general que afecten los aspectos que cubre este Acuerdo, cada una de las Partes se asegurará de que[,] en sus procedimientos administrativos en que se apliquen las medidas definidas en el Artículo [7](Publicación) respecto a personas, bienes o servicios en particular de otra Parte en casos específicos]:

[a] siempre que sea posible, las personas de otra de las Partes que se vean directamente afectadas por un procedimiento, reciban conforme a las disposiciones internas, aviso razonable del inicio del mismo, incluidas una descripción de su naturaleza, la declaración de la autoridad a la que legalmente le corresponda iniciarlo y una descripción general de todas las cuestiones controvertidas;]

[b] cuando el tiempo, la naturaleza del procedimiento y el interés público lo permitan, dichas personas reciban una oportunidad razonable para presentar hechos y argumentos en apoyo de sus pretensiones, previamente a cualquier acción administrativa definitiva; y]

[c] sus procedimientos se lleven a cabo conforme a la legislación interna.]

[Artículo 11: Revisión e Impugnación]

[11.1. Cada Parte [establecerá y] mantendrá, [o instituirá], tribunales o procedimientos judiciales, [cuasi judiciales] , [arbitrales] o de naturaleza administrativa [,] para efectos de [,] [entre otras cosas] [destinados a] [,] la pronta revisión [y rectificación de las medidas de aplicación general que afecten] [y, cuando se [justifique][requiera[n]] la corrección de las acciones administrativas definitivas relacionadas con] los asuntos comprendidos en este Acuerdo. Estos tribunales serán imparciales y no estarán vinculados con la dependencia ni con la autoridad encargada de [la aplicación administrativa [de la ley]] [aplicar las medidas de aplicación general que afecten los aspectos que cubre este Acuerdo,] y no tendrán interés sustancial en el resultado del asunto.]

[11.2. Cada Parte se asegurará de que, ante dichos tribunales o en esos procedimientos, las partes [en esos procedimientos] tengan derecho a:]

[a] una oportunidad razonable para apoyar o defender sus respectivas posturas; y]

[b] una resolución fundada en las pruebas y [promociones] [argumentaciones presentadas por las mismas] o, en casos donde lo requiera la legislación interna, en el expediente compilado por la autoridad administrativa.]

[11.3. Cada Parte se asegurará de que, con apego a los medios de impugnación o revisión ulterior a que se pudiese acudir de conformidad con su legislación, dichas resoluciones sean [implementadas][puestas en ejecución] por las dependencias o autoridades [y rijan la práctica de las mismas en lo referente a la acción administrativa en cuestión].]

[Artículo 12: Definiciones]

[12.1. Para efectos de esta [Sección][Capítulo], [se entenderá por] 'resolución administrativa de aplicación general'[significa], una resolución o interpretación administrativa que se aplica a todas las personas y situaciones de hecho que generalmente entren en su ámbito, y que establece una norma de conducta, pero no incluye:]

[a] resoluciones o fallos en procedimientos administrativos o cuasi judiciales que se aplican a una persona, [mercancía][bien] o servicio [en particular][específico] de otra Parte [en un caso [particular] [específico]]; o]

[b] un fallo que [resuelva][se adjudique] respecto de un acto o práctica en particular.]

#### [TRATAMIENTO DE LAS DIFERENCIAS EN LOS NIVELES DE DESARROLLO Y TAMAÑO DE LAS ECONOMÍAS]

[Artículo 13: Tratamiento de las diferencias en los niveles de desarrollo y tamaño de las economías]

[13.1. El Acuerdo se aplicará otorgando un trato especial y diferenciado, que tome en cuenta los niveles de desarrollo y tamaño de las economías de las Partes. [Este tratamiento deberá aplicarse según sectores, temas, países o grupos de países. ] [Este tratamiento se va a determinar sobre la base del análisis caso por caso (según sectores, temas y país/países).]

[13.2. Sin perjuicio de las medidas específicas de trato especial y diferenciado contenidas en cada capítulo de este Acuerdo, las Partes se comprometen a apoyar el Programa de Cooperación Hemisférica que aseguren un aprovechamiento efectivo de las ventajas derivadas del mismo.]

[COSTOS DE IMPLEMENTACIÓN DEL ACUERDO]

[MARCO INSTITUCIONAL]

[Artículo 14: Instancia Política ]

[14.1. Se establece la Instancia Política de este Acuerdo integrada por los Ministros [encargados de] [Responsables del] comercio de todas las Partes. Esta instancia será el órgano superior de conducción política de este Acuerdo.]

[14.2. La Instancia Política tendrá las siguientes funciones:]

- [a] velar por el cumplimiento y la aplicación de las disposiciones del Acuerdo;]
- [b] adoptar decisiones según las obligaciones derivadas del Acuerdo; ]
- [c] nombrar el Presidente y Vicepresidente que dirigirá las reuniones de la Instancia Política y la Instancia Ejecutiva, así como los Presidentes y Vicepresidentes respectivos de las Instancias Técnicas;]
- [d] evaluar periódicamente la aplicación y los resultados del Acuerdo;]
- [e] examinar las eventuales reformas que sean necesarias; y]
- [f] conocer de cualquier otro asunto que pudiese afectar el funcionamiento de este Acuerdo.]

[14.3. La Instancia Política podrá:]

- [a] crear Instancias Técnicas distintas de las establecidas de conformidad con el Anexo \_\_\_\_01 a este artículo;]
- [b] modificar en cumplimiento [de los objetivos] de este Acuerdo:]
  - [i. los plazos establecidos en programa(s) de eliminación arancelaria, a fin de acelerar la eliminación arancelaria;]
  - [ii. las reglas de origen establecidas en \_\_\_\_ (Reglas de origen específicas);]
  - [iii. los Anexos \_\_\_\_ del Capítulo \_\_\_\_ (Inversión);]
  - [iv. los Anexos \_\_\_\_ del Capítulo \_\_\_\_ (Servicios); y]
  - [v. la lista de entidades de una Parte contenida en el Anexo \_\_\_\_ (Entidades), con el objeto de incorporar una o más entidades al ámbito de aplicación del Capítulo \_\_\_\_ (Compras del Sector Público).]
- [c] solicitar la asesoría de personas o de grupos sin vinculación gubernamental;]
- [d] elaborar normas y procedimientos para su funcionamiento, así como para el funcionamiento de la Instancia Ejecutiva; y]
- [e] [elaborar] y aprobar los reglamentos que requiera la ejecución de este Acuerdo.]

[14.4. Las modificaciones a que se refiere el párrafo 14.3(b) serán implementadas por las Partes conforme al Anexo \_\_\_\_01(4).]

[14.5. La Instancia Política se reunirá al menos una vez cada dos años o cuando lo estime conveniente, no necesariamente en la sede de la Secretaría Administrativa. Todas sus decisiones deben ser adoptadas por consenso.]

[Artículo 15: Instancia Ejecutiva]

[15.1. Se establece la Instancia Ejecutiva que estará conformada por los Viceministros o sus representantes [encargados de] [Responsables de] comercio de todas las Partes.]

[15.2. La Instancia Ejecutiva tendrá las siguientes funciones:]

- [a] velar por el cumplimiento [de los principios, objetivos y compromisos][y aplicación de las disposiciones] de este Acuerdo.]
- [b] preparar y revisar los documentos técnicos necesarios para la toma de decisiones por parte de la Instancia Política.]
- [c] dar seguimiento a las decisiones tomadas por la Instancia Política.]
- [d] aprobar las normas de procedimientos para el funcionamiento de las respectivas Instancias Técnicas.]
- [e] supervisar el trabajo de las distintas Instancias Técnicas.]
- [f] constituirse en foro de negociación de los temas que abarca este Acuerdo o de los nuevos temas que puedan surgir.]
- [g] establecer las reglas y procedimientos para el funcionamiento de la Secretaría Administrativa, entre otras, el nombramiento, facultades, deberes, condiciones de servicio y duración del mandato del Secretario Administrativo;.]
- [h] decidir sobre cuestiones financieras y gerenciales de este Acuerdo;.]
- [i] revisar los informes financieros preparados por el Secretario Administrativo;.]
- [j] presentar, a cada reunión de la Instancia Política, un informe escrito sobre la administración del presupuesto que incluya los gastos propuestos y los recursos disponibles y que cubra, como mínimo, el período hasta la próxima reunión;.]
- [k] fijar los montos de la remuneración y los gastos que deban pagarse a los integrantes del grupo neutral, sus asistentes y expertos;.]
- [l] conocer de cualquier otro asunto que pudiese afectar el funcionamiento de este Acuerdo que le sea encomendado por la Instancia Política;.]
- [m] supervisar la aplicación de este Acuerdo y la labor de los Comités Técnicos ad hoc y de la Secretaría Administrativa; y]
- [n] constituir eventuales comités técnicos de carácter ad hoc, subcomités, grupos de trabajo o entidades semejantes).]

[15.3. La Instancia Ejecutiva deberá reunirse tantas veces como sea necesario y no menos de [una] [dos] veces al año previamente a la reunión de la Instancia Política.]

[Artículo 16: Instancias Técnicas]

[16.1. Las Instancias Técnicas estarán conformadas por representantes de todas las Partes del Acuerdo. Estarán integradas por expertos que se reúnen a solicitud de la Instancia Ejecutiva, para asesorar a los Vice Ministros y Ministros sobre la aplicación de los Capítulos de este Acuerdo que son materia de su competencia. ]

[16.2. Las Instancias Técnicas tendrán las siguientes funciones: ]

- [a] someter a la aprobación de la Instancia Ejecutiva sus respectivas normas de procedimiento;.]
- [b] velar por el funcionamiento adecuado de los Capítulos de este Acuerdo que sean de su competencia;.]
- [c] conocer los asuntos que le someta una Parte que considere que una medida vigente [o en proyecto] de otra Parte afecta la aplicación efectiva de algún compromiso comprendido dentro de los Capítulos de este Acuerdo que sean de su competencia;.]
- [d] solicitar informes técnicos a las autoridades competentes y tomar las acciones necesarias que contribuyan a resolver el asunto;.]
- [e] evaluar y recomendar a la Instancia Ejecutiva propuestas de modificación, enmienda o adición a las disposiciones de los Capítulos de este Acuerdo que sean de su competencia; y]
- [f] cumplir con las demás tareas que le sean encomendadas por la Instancia Ejecutiva [y/o Política], en virtud de las disposiciones de este Acuerdo.]

[16.3. Las reuniones de las Instancias Técnicas se realizarán con la frecuencia que fuese necesaria para el desempeño de sus funciones a petición [de cualquiera de las Partes o] de la Instancia Ejecutiva.]

[Artículo 17: Disposiciones Comunes para la Instancia Ejecutiva y las Instancias Técnicas del ALCA]

[Presidencias y Vicepresidencias y adopción de decisiones]

[17.1. Las reuniones de la Instancia Política y la Instancia Ejecutiva tendrán un Presidente y un Vicepresidente que rotarán entre las diferentes Partes al final de cada reunión de la Instancia Política. Los respectivos Presidentes y Vicepresidentes serán seleccionados tomando en cuenta la necesidad de mantener un balance geográfico entre las Partes y ejercerán su cargo hasta la siguiente reunión de la Instancia Política.]

[17.2. Tanto en la Instancia Política, la Instancia Ejecutiva y en las Instancias Técnicas, incluyendo el Órgano de Solución de Controversias,] [ las decisiones se tomarán por consenso entre las Partes. ]

[Reuniones de interés exclusivo de dos o más Partes]

[17.3. No obstante lo dispuesto en los Artículos \_\_\_\_01(1), \_\_\_\_02(1) y \_\_\_\_03(2), la Instancia Política, la Instancia Ejecutiva y las Instancias Técnicas podrán sesionar y adoptar decisiones respectivamente cuando asistan representantes de dos o más Partes para tratar asuntos de interés exclusivo de esas Partes, tales como la aceleración de la desgravación arancelaria.]

[Artículo 18: Secretaría [Administrativa]]

[18.1. La Secretaría [Administrativa] es el órgano de apoyo logístico y operativo encargado de prestar servicios administrativos [y técnicos] a las demás Instituciones del ALCA, en la implementación del Acuerdo.]

[18.2. La Secretaría [Administrativa] tendrá como sede permanente la Ciudad de \_\_\_\_ y en ellas se celebrarán todas las reuniones de] [la Instancia Política, la Instancia Ejecutiva y] las Instancias Técnicas.]

[18.3. La Secretaría [Administrativa] será supervisada por la Instancia Ejecutiva.]

[18.4. La Secretaría [Administrativa] tendrá las siguientes funciones:]

[a] mantener y actualizar la documentación oficial del proceso de negociación del ALCA y la posterior administración del Acuerdo;]

[b] preparar los informes financieros, así como también cualquier otra documentación relacionada con el presupuesto destinado a la administración del Acuerdo ALCA para consideración de la Instancia Ejecutiva;]

[c] notificar las comunicaciones entre las Partes;]

[d] proveer los servicios de traducción de documentos e interpretación simultánea durante las reuniones de la Instancia Política, la Instancia Ejecutiva y las Instancias Técnicas;]

[e] publicar y distribuir documentos;]

[f] proporcionar apoyo logístico y administrativo necesarios para las reuniones de las demás Instituciones del ALCA así como para las reuniones de los grupos neutrales creados de conformidad con el Capítulo \_\_\_\_ (Solución de Controversias); y]

[g] conocer de cualquier otro asunto que le sea encomendado por la Instancia Ejecutiva.]

[h] mantener la página web]

[18.5. El [Secretario Administrativo] nombrará al personal de la Secretaría y determinará sus deberes y condiciones de servicio de conformidad con las reglas y procedimientos que adopte la Instancia Ejecutiva.]

[18.6. En el cumplimiento de sus deberes, el [Secretario Administrativo] y el personal de la Secretaría no solicitarán ni aceptarán instrucciones de ningún gobierno ni de ninguna autoridad ajena a la Instancia Política y a la Instancia Ejecutiva y se abstendrán de realizar cualquier acto que pudiese ser incompatible con sus funciones.]

[Artículo 19: Prestación de apoyo técnico a las entidades del ALCA]

[Artículo 20: Asistencia técnica a los países en la implementación del Acuerdo ALCA]

[Asistencia técnica en materia de formación y capacitación de los funcionarios gubernamentales involucrados en el proceso.]

[Asistencia de carácter institucional, desñada a la instalación y mantenimiento de oficinas y equipos requeridos para poner en práctica las obligaciones asumidas como resultado de este Acuerdo.]

[Artículo 21: Financiamiento]

[En la etapa de implementación del Acuerdo, deberán incorporarse los aportes de los treinta y cuatro (34) países del Hemisferio.]

[Artículo 22: Órgano de Solución de Controversias]

[El Órgano de Solución de Controversias estará conformado por todas las Partes de este Acuerdo (integrado por los mismos miembros que conforman la Instancia Ejecutiva). Se encargará de administrar la plena aplicación del mecanismo de Solución de Controversias de este Acuerdo, que cuenta con 2 instancias.]

- [Grupo Neutral o Panel (Primera Instancia).]
- [Órgano de Apelación (Segunda Instancia).]

[El CTI desarrollará este texto con base en las contribuciones que reciba del GNSC]

[ANEXOS]

[Implementación de las modificaciones aprobadas por la Instancia Política]

[1. Las Partes implementarán las decisiones de la Instancia Política a que se refiere el artículo \_\_\_01(3)(b), de acuerdo a su legislación nacional.]

[2. Para el caso específico de las siguientes Partes, se aplicará el siguiente procedimiento: a) para el caso de Costa Rica, los acuerdos a que lleguen las Partes, equivaldrán al instrumento referido en el artículo 121.4, párrafo tercero de la Constitución Política de la República de Costa Rica.]

[Remuneración y Pago de Gastos]

[1. La remuneración de los integrantes del grupo neutral, sus asistentes y expertos, sus gastos de transporte y alojamiento, y todos los gastos generales de los grupos neutrales serán cubiertos por la Secretaría Administrativa del ALCA.]

[2. Cada integrante del grupo neutral, asistente y experto llevará un registro y presentará una cuenta final de su tiempo y de sus gastos, y el grupo neutral llevará otro registro similar y rendirá una cuenta final de todos los gastos generales a la Secretaría [Administrativa] del ALCA.]

[Instancias Técnicas]

[Las Instancias Técnicas o comités serían establecidos de conformidad con los requerimientos que surgieran de las negociaciones para suscribir el Área de Libre Comercio de las Américas.]

#### [DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y DISPOSICIONES FINALES]

[Artículo 23: Anexos]

[Los Anexos del Acuerdo del ALCA constituyen parte integral del mismo.]

[Artículo 24: Reservas]

[No podrán formularse reservas ni declaraciones interpretativas unilaterales respecto a ninguna disposición del presente Acuerdo.]

[Artículo 25: Enmiendas]

[25.1. Las Partes podrán convenir cualquier modificación o enmienda a este Acuerdo.]

[25.2. Para llevar a cabo dichas modificaciones o enmiendas se mantendrá la práctica de adopción de decisiones por consenso.]

[25.3. Cuando así se convenga y se apruebe según los procedimientos jurídicos correspondientes de cada Parte, las modificaciones y enmiendas constituirán parte integral de este Acuerdo.]

[Artículo 26: Textos Auténticos]

[Los textos en español, inglés, francés y portugués de este Acuerdo son igualmente auténticos.]

[Artículo 27: Denuncia]

[27.1. Toda Parte podrá denunciar el presente Acuerdo y surtirá efecto a la expiración de un plazo de XX meses contados a partir de la fecha en que haya recibido notificación escrita de la misma la Instancia Política.]

[27.2. El Acuerdo permanecerá en vigor para las otras Partes que no hayan denunciado el mismo.]

[Artículo 28: Entrada en vigor]

[28.1. Las Partes procurarán que el Acuerdo del ALCA entre en vigor el 1° de enero de 2006.]

[28.2. Todos los países deben asegurar que sus leyes, reglamentos y procedimientos administrativos estén conformes con las obligaciones del presente Acuerdo.]

## **Anexo 2 Convenio andino de cooperación automotriz**

# **Convenio Andino de Complementación en el Sector Automotor**

## **Los Gobiernos de Colombia, Ecuador y Venezuela.**

**VISTOS:** Los artículos 62 y 63 del Acuerdo de Cartagena, las Decisiones 298, 370 y 444 de la Comisión, las Resoluciones 355 de la Junta y 163 de la Secretaría General y los artículos 1 y 43 del Tratado de Creación del Tribunal de Justicia del Acuerdo de Cartagena modificado por el Protocolo de Cochabamba;

### **CONSIDERANDO:**

Que los avances registrados en la integración andina requieren instrumentos para promover acciones que faciliten una mayor articulación de los procesos productivos y especializaciones industriales con miras a contribuir con los objetivos económicos y sociales previstos en el Acuerdo de Cartagena;

Que se hace necesario fortalecer e impulsar el desarrollo de la industria automotriz en la subregión, aprovechar el mercado ampliado subregional, promover las exportaciones de los productos automotores, atender las exigencias de los acuerdos de integración regionales y aprovechar las oportunidades derivadas de los mismos;

Que los países participantes en el Convenio han decidido poner en marcha una estrategia integral orientada a proyectar una industria automotriz acorde con las exigencias internacionales;

### **APRUEBAN:**

**Artículo 1.** - Celebrar el siguiente Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor que tiene por objeto la adopción de una política comunitaria con el fin de facilitar una mayor articulación entre los productores subregionales, aprovechar los mercados ampliados de la región, así como propiciar condiciones equitativas de competencia en el mercado subregional y un aumento de la competitividad y la eficiencia.

**Artículo 2.**- Los beneficios previstos en el presente Convenio para las industrias del sector automotor tienen por objeto:

- a. Lograr la transferencia tecnológica que garantice el incremento de su productividad y competitividad.
- b. Generar inversiones productivas adicionales.
- c. Adelantar programas de desarrollo de proveedores de la subregión, y
- d. Ofrecer a los consumidores andinos productos con mejores calidad y precio.

A tal efecto, se realizará anualmente una evaluación del cumplimiento de estos objetivos con base en cuyos resultados los Gobiernos decidirán los ajustes y

correcciones necesarios, incluso la suspensión de los beneficios aquí previstos si fuere del caso.

Artículo 3. - El ámbito de los vehículos del presente Convenio figura en el Anexo 1.

Artículo 4. - Para el ámbito de los vehículos del Anexo 1 se adopta las siguientes categorías:

Categoría 1: Comprende los vehículos para el transporte de pasajeros hasta de 16 personas incluido el conductor; y los vehículos de transporte de mercancías de un peso total con carga máxima inferior o igual a 4,537 toneladas (o 10 000 libras americanas), así como sus chasis cabinados.

Categoría 2a: Comprende los vehículos con carrocería para el transporte de pasajeros de más de 16 personas incluido el conductor.

Categoría 2b: Comprende los demás vehículos no incluidos en las categorías 1 y 2a.

Artículo 5. - Para los vehículos de la Categoría 1, los Países Participantes establecerán un Arancel Externo Común del 35% y para los bienes automotores de las Categorías 2a y 2b un Arancel Externo Común del 15% en el caso de Colombia y de Venezuela, y del 10% en el caso del Ecuador.

Artículo 6. - Con el propósito de garantizar condiciones mínimas de seguridad, de protección del medio ambiente, de defensa del consumidor y de propiedad industrial, los Países Participantes sólo autorizarán la importación de vehículos nuevos, del año-modelo en que se realiza la importación o siguiente. Igualmente sólo se autorizarán importaciones de componentes, partes y piezas nuevos y sin reconstruir o reacondicionar.

Artículo 7. - Para los efectos del presente Convenio de Complementación Industrial, los Países Participantes aplicarán a las compañías fabricantes de bienes automotores que así lo soliciten y previo el cumplimiento de las normas que correspondan, un régimen aduanero suspensivo de derechos mediante el cual los bienes automotores se producen y/o ensamblan en una zona aduanera y luego se ingresan al territorio aduanero de la subregión mediante el pago de la tarifa arancelaria que corresponda.

Las compañías que se acojan al régimen de que trata el presente artículo, serán registradas ante la Secretaría General de la Comunidad Andina por parte del organismo oficial competente de cada País Participante.

Artículo 8. - Se crea un Comité Automotor conformado por los Países Participantes en el presente Convenio cuya composición es la misma del Comité Subregional de la Industria Automotriz creado mediante Decisión 298 de la Comisión. El Comité, cuyo reglamento se incluye en el Anexo 2, tendrá como funciones principales las de contribuir al desarrollo de las industrias automotriz y conexas y recomendar a los gobiernos o a los organismos comunitarios las acciones que considere adecuadas para el cumplimiento del presente Convenio, de los objetivos de la integración y el desarrollo de la oferta productiva conjunta ampliada.

La Secretaría General de la Comunidad Andina actuará en calidad de secretaria técnica del Comité Automotor.

El Comité tendrá, adicionalmente, las siguientes atribuciones:

- a. Evaluar la incidencia del presente Convenio en el desarrollo del sector.
- b. Realizar actividades tendientes a fomentar el comercio intrasubregional.
- c. Evaluar la aplicación del Arancel Externo Común de bienes relacionados con el sector automotor, con miras a plantear su modificación cuando las circunstancias así lo ameriten.
- d. Evaluar la aplicación de los Requisitos Específicos de Origen exigidos a los productos del sector y recomendar su modificación en caso que sea necesario.
- e. Promover la aplicación de mecanismos que fomenten las exportaciones de bienes automotores de la subregión.
- f. Conformar subcomités con el fin de analizar aspectos especializados relacionados con el sector.
- g. Formular recomendaciones y propuestas específicas referidas a la armonización de políticas vinculadas al sector automotor entre los Países Participantes en materias ambiental, técnica y de mejoramiento tecnológico, de normalización y certificación de calidad y de modernización industrial, entre otras.
- h. Evaluar el comportamiento de las importaciones de productos del sector desde terceros países y solicitar las medidas correctivas a los Países Participantes.
- i. Recomendar el establecimiento de una política de exportaciones del sector automotor.
- j. Proponer las modificaciones en la NANDINA que se consideren necesarias.
- k. Recomendar una política común para las negociaciones con terceros.
- l. Supervisar el cumplimiento de los compromisos del presente Convenio, mediante la inclusión en su agenda de reuniones de los casos de incumplimientos dictaminados por la Secretaría General, con el propósito de presentar recomendaciones a las autoridades nacionales o a los organismos comunitarios, orientadas a la solución del problema y a la interpretación de las disposiciones del Convenio cuando a ello hubiere lugar.
- m. Las demás que le asignen los organismos competentes.

El Comité impulsará, además, acuerdos de coproducción, subcontratación, operaciones conjuntas de comercio exterior, capacitación de mano de obra, y desarrollos conjuntos, así como otras modalidades de acuerdos que faciliten una mayor articulación de los procesos productivos.

Artículo 9.- Cualquier País Miembro de la Comunidad Andina, no participante en el Convenio podrá plantear su incorporación al mismo, para lo cual los Países Participantes aprobarán las condiciones de dicha incorporación, las que serán puestas en conocimiento de la Comisión. Las condiciones de incorporación serán publicadas mediante Resolución de la Secretaría General en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena.

**Artículo 10.-** El presente Convenio será puesto en conocimiento de la Comisión y tendrá una vigencia de diez años, prorrogables automáticamente por periodos iguales. Cualquiera de las partes podrá retirarse del Convenio, para lo cual comunicará su intención a los Países Participantes por conducto de la Secretaría General con una anticipación no inferior a un año a la fecha de su retiro.

**Artículo 11.-** Los acuerdos que suscriban los Países Participantes para la aplicación y desarrollo del presente Convenio, serán publicados mediante Resolución de la Secretaría General de la Comunidad Andina.

**Artículo 12.-** El presente Convenio se publicará en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena de conformidad con lo establecido en el artículo 43 del Tratado de Creación del Tribunal de Justicia del Acuerdo de Cartagena modificado por el Protocolo de Cochabamba y entrará en vigencia a partir del 1º de enero del 2.000.

**Disposición Transitoria.-** El Gobierno de Venezuela estudiará los mecanismos de instrumentación del Convenio en las materias aduanera y arancelaria para asegurar la compatibilidad del mismo con sus normas jurídicas, explorando en particular la adopción de un régimen aduanero suspensivo o especial. En tal sentido, se reserva el derecho de proponer a los otros países que suscriben el Convenio los ajustes instrumentales del Convenio que garanticen tal compatibilidad.

Lima, 16 de setiembre de 1999

**POR EL GOBIERNO DE COLOMBIA**

Marta Lucía Ramírez de Rincón

Ministra de Comercio Exterior

Jaime Alberto Cabal Sanclemente

Ministro de Desarrollo Económico

**POR EL GOBIERNO DEL ECUADOR**

Julián García Miranda

Subsecretario de Comercio Exterior e Integración

**POR EL GOBIERNO DE VENEZUELA**

Juan de Jesús Montilla Saldivia

Ministro de Producción y Comercio

Anexo 1

Nandina	Descripción	Categoría
87021010	Vehiculos automóviles para el transporte de un máximo de 16 personas, incluido el conductor, con motor de émbolo o pistón, de encendido por compresión (diesel o semidiesel)	1
87029091	Demás vehículos automóviles para el transporte de un máximo de 16 personas, incluido el conductor, excepto con motor de émbolo o pistón, de encendido por compresión (diesel o semidiesel)	1
87032100	Demás vehículos con motor de émbolo o pistón alternativo. de	1

	encendido por chispa, para el transporte de personas, de cilindrada inferior o igual a 1.000 cm <sup>3</sup>	
87032200	Demás vehículos con motor de émbolo o pistón alternativo, de encendido por chispa, para el transporte de personas, de cilindrada superior a 1.000 cm <sup>3</sup> pero inferior o igual a 1.500 cm <sup>3</sup>	1
87032300	Demás vehículos con motor de émbolo o pistón alternativo, de encendido por chispa, para el transporte de personas, de cilindrada superior a 1.500 cm <sup>3</sup> pero inferior o igual a 3.000 cm <sup>3</sup>	1
87032400	Demás vehículos con motor de émbolo o pistón alternativo, de encendido por chispa, para el transporte de personas, de cilindrada superior a 3.000 cm <sup>3</sup>	1
87033100	Demás vehículos con motor de émbolo o pistón, de encendido por compresión (diesel o semidiesel), de cilindrada inferior o igual a 1.500 cm <sup>3</sup>	1
87033200	Demás vehículos con motor de émbolo o pistón, de encendido por compresión (diesel o semidiesel), de cilindrada superior a 1.500 cm <sup>3</sup> pero inferior o igual a 2.500 cm <sup>3</sup>	1
87033300	Demás vehículos con motor de émbolo o pistón, de encendido por compresión (diesel o semidiesel), de cilindrada superior a 2.500 cm <sup>3</sup>	1
87039000	Demás vehículos, excepto con motor de émbolo o pistón alternativo, de encendido por chispa y motor de émbolo o pistón de encendido por compresión diesel o semidiesel	1
87042100	Demás vehículos para el transporte de mercancías, con motor de émbolo o pistón, de encendido por compresión (diesel o semidiesel), de peso total con carga máxima, inferior o igual a 5 t	1 y 2 b
87043100	Demás vehículos para el transporte de mercancías, con motor de émbolo	1 y 2 b

	o pistón, de encendido por chispa, de peso total con carga máxima, inferior o igual a 5 t	
87060010	Chasis, de los vehículos de la partida 87.03	1
87021090	Demás vehículos automóviles para el transporte de más de 16 personas, incluido el conductor, con motor de émbolo o pistón, de encendido por compresión (diesel o semidiesel)	2 a
87029010	Trolebuses, excepto con motor de émbolo o pistón, de encendido por compresión (diesel o semidiesel)	2 a
87029099	Demás vehículos automóviles para el transporte de más de 16 personas, incluido el conductor, excepto trolebuses, excepto con motor de émbolo o pistón, de encendido por compresión (diesel o semidiesel)	2 a
87012000	Tractores de carretera para semiremolques	2 b
87042200	Demás vehículos para el transporte de mercancías, con motor de émbolo o pistón, de encendido por compresión (diesel o semidiesel), de peso total con carga máxima, superior a 5 t pero inferior o igual a 20 t	2 b
87042300	Demás vehículos para el transporte de mercancías, con motor de émbolo o pistón, de encendido por compresión (diesel o semidiesel), de peso total con carga máxima, superior a 20 t	2 b
87043200	Demás vehículos para el transporte de mercancías, con motor de émbolo o pistón, de encendido por chispa, de peso total con carga máxima, superior a 5 t	2 b
87049000	Demás vehículos para el transporte de mercancías, excepto con motor de émbolo o pistón de encendido por compresión (diesel o semidiesel), o de encendido por chispa	2 b
87051000	Camiones grúa	2 b
87052000	Camiones automóviles para sondeo o perforación excepto los concebidos	2 b

	para uso fuera de la red de carreteras.	
87053000	Camiones de bomberos	2 b
87054000	Camiones hormigonera excepto los concebidos para uso fuera de la red de carreteras.	2 b
87059010	Unicamente coches regadores y análogos para la limpieza de vías públicas	2 b
87059090	Los demás vehículos automóviles para usos especiales	2 b
87060090	Chasis de vehículos automóviles de las partidas 8701, 8702, 8704 y 8705	1y 2 b

## Anexo 2

### Reglamento para el funcionamiento del Comité Automotor

**Artículo 1.-** El Comité Automotor tendrá el carácter de asesor de los órganos de la integración subregional y de los Países Participantes, en los asuntos relativos al desarrollo de la integración industrial del sector automotor.

**Artículo 2.-** Cada País Participante designará sus representantes al Comité.

**Artículo 3.-** La presidencia del Comité se alternará anualmente entre los Países Participantes y será asumida por el representante gubernamental designado oficialmente.

**Artículo 4.-** El Comité se reunirá en forma ordinaria dos veces al año y en forma extraordinaria cuando sea convocado por la Secretaría General o por el Presidente del Comité, ante el requerimiento de al menos un País Participante.

**Artículo 5.-** Las sesiones del Comité se celebrarán de manera alternativa en cada País Participante por orden alfabético, o en la sede de la Secretaría General. En casos especiales podrán modificarse el orden o el lugar correspondientes.

**Artículo 6.-** El Comité podrá instalarse y sesionar formalmente con la presencia de los representantes de por lo menos tres Países Participantes.

**Artículo 7.-** Cuando el Comité lo estime conveniente podrá recomendar a la Secretaría General que solicite la colaboración de organismos o entidades especializados para analizar problemas que sean de interés común para los Países Participantes en materias relacionadas con el sector.

**Artículo 8.-** El resultado de las deliberaciones del Comité se hará constar en un informe que elaborará la Secretaría General y lo remitirá a los Países Participantes. Cuando no hubiere unanimidad en alguna de las materias sometidas a discusión, en el informe se consignarán aquellas opiniones emitidas en el curso del debate cuya inclusión soliciten los representantes de los Países.

**Anexo 3 Escalera de precios de automotores nuevos  
en el Ecuador.**

## ECUADOR ESCALERA DE PRECIOS 2.003

MARCA	MODELO	AÑO	TIPO DE VEHICULO	ORIGEN	PVP
ALFA ROMEO	147 2.0 TS 16V	2003	AUTOMOVIL	ITALIA	
ALFA ROMEO	156 2.5 V6 24V	2003	AUTOMOVIL	ITALIA	
ALFA ROMEO	166 3.0 V6 24V	2003	AUTOMOVIL	ITALIA	
ALFA ROMEO	GTV 3.0 V6 24V	2003	AUTOMOVIL	ITALIA	
ALFA ROMEO	SPIDER 3.0 V6	2003	AUTOMOVIL	ITALIA	
AUDI	A3	2003	AUTOMOVIL	ALEMANIA	\$ 36.110,00
AUDI	A4	2003	AUTOMOVIL	ALEMANIA	\$ 44.110,00
AUDI	A4 AVANT	2003	AUTOMOVIL	ALEMANIA	\$ -
AUDI	A6	2003	AUTOMOVIL	ALEMANIA	\$ 54.700,00
AUDI	A6 AVANT	2003	AUTOMOVIL	ALEMANIA	\$ -
AUDI	S6	2003	AUTOMOVIL	ALEMANIA	\$ -
AUDI	TT COUPE	2003	AUTOMOVIL	ALEMANIA	\$ -
AUDI	TT ROADSTER	2003	AUTOMOVIL	ALEMANIA	\$ 65.000,00
AUDI	ALLROAD	2003	AUTOMOVIL	ALEMANIA	\$ 75.000,00
AUDI	CABRIO	2003	AUTOMOVIL	ALEMANIA	\$ 69.000,00
BMW	SERIE 3	2003	AUTOMOVIL	ALEMANIA	\$ 50.500,00
BMW	SERIE 3	2003	AUTOMOVIL	ALEMANIA	\$ 71.444,00
BMW	SERIE 5	2003	AUTOMOVIL	ALEMANIA	\$ 54.812,00
BMW	SERIE 5	2003	AUTOMOVIL	ALEMANIA	\$ 91.156,00
BMW	SERIE 7	2003	AUTOMOVIL	ALEMANIA	#####
BMW	Z3	2003	AUTOMOVIL	ALEMANIA	\$ 64.422,00
BMW	Z3	2003	AUTOMOVIL	ALEMANIA	\$ 75.510,00
BMW	X-5	2003	SUV	ALEMANIA	\$ 76.618,00
BMW	X-5	2003	SUV	ALEMANIA	#####
CHEVROLET	ALTO AC	2003	AUTOMOVIL	COLOMBIA	\$ 10.070,00
CHEVROLET	ALTO STD	2003	AUTOMOVIL	COLOMBIA	\$ 9.390,00
CHEVROLET	ALTO SPORT AC	2003	AUTOMOVIL	COLOMBIA	\$ 10.790,00
CHEVROLET	ASTRA GLS 4P	2003	AUTOMOVIL	BRASIL	\$ 19.190,00
CHEVROLET	ASTRA HB	2003	AUTOMOVIL	BRASIL	\$ 17.590,00
CHEVROLET	CORSA 3D VEN TM:AC	2003	AUTOMOVIL	VENEZUELA	\$ 10.820,00
CHEVROLET	CORSA 3D VEN TM: STD	2003	AUTOMOVIL	VENEZUELA	\$ 9.860,00
CHEVROLET	CORSA 4P TAXIS	2003	AUTOMOVIL	COLOMBIA	\$ 11.570,00
CHEVROLET	CORSA 4P AC	2003	AUTOMOVIL	COLOMBIA	\$ 12.400,00
CHEVROLET	CORSA 4P DIESEL 1.7	2003	AUTOMOVIL	COLOMBIA	\$ 12.760,00
CHEVROLET	CORSA 4P DIESEL 1.7 SA TAXI	2003	AUTOMOVIL	COLOMBIA	\$ 12.230,00
CHEVROLET	CORSA 4P STD	2003	AUTOMOVIL	COLOMBIA	\$ 11.600,00
CHEVROLET	CORSA 4P WIND AC	2003	AUTOMOVIL	COLOMBIA	\$ 11.590,00
CHEVROLET	CORSA 4P WIND STD	2003	AUTOMOVIL	COLOMBIA	\$ 10.790,00
CHEVROLET	CORSA 4P WIND TAXI	2003	AUTOMOVIL	COLOMBIA	\$ -
CHEVROLET	CORSA 5P WIND AC	2003	AUTOMOVIL	COLOMBIA	\$ 10.790,00
CHEVROLET	CORSA 5P AC	2003	AUTOMOVIL	COLOMBIA	\$ 12.200,00
CHEVROLET	CORSA 5P STD	2003	AUTOMOVIL	COLOMBIA	\$ 11.200,00
CHEVROLET	CORSA 5P WIND STD	2003	AUTOMOVIL	COLOMBIA	\$ 9.990,00
CHEVROLET	CORSA 5P WIND TAXI	2003	AUTOMOVIL	COLOMBIA	\$ -
CHEVROLET	CORSA EVOLUTION 4P 1.8 AC	2003	AUTOMOVIL	ECUADOR	\$ 12.890,00
CHEVROLET	CORSA EVOLUTION 4P 1.8 GLS	2003	AUTOMOVIL	ECUADOR	\$ 13.990,00
CHEVROLET	CORSA EVOLUTION 4P 1.8 STD	2003	AUTOMOVIL	ECUADOR	\$ 11.990,00
CHEVROLET	CORSA EVOLUTION 5P 1.8 AC	2003	AUTOMOVIL	ECUADOR	\$ 12.390,00
CHEVROLET	CORSA EVOLUTION 5P 1.8 STD	2003	AUTOMOVIL	ECUADOR	\$ 11.590,00
CHEVROLET	ESTEEM AC	2003	AUTOMOVIL	COLOMBIA	\$ 14.990,00

CHEVROLET	ESTEEM AT AC	2003	AUTOMOVIL	COLOMBIA	\$ 15.990,00
CHEVROLET	ESTEEM STD	2003	AUTOMOVIL	COLOMBIA	\$ 13.990,00
CHEVROLET	ESTEEM SW 1.6 AT	2003	AUTOMOVIL	COLOMBIA	\$ 18.490,00
CHEVROLET	ESTEEM SW1.6 MT	2003	AUTOMOVIL	COLOMBIA	\$ 17.490,00
CHEVROLET	FORSA 1 3	2003	AUTOMOVIL	ECUADOR	\$ 9.990,00
CHEVROLET	ZAFIRA	2003	AUTOMOVIL	BRASIL	\$ 19.990,00
CHEVROLET	BLAZER 4X2 5DR AT	2003	SUV	VENEZUELA	\$ 28.690,00
CHEVROLET	BLAZER 4X4 5DR AT	2003	SUV	VENEZUELA	\$ 31.790,00
CHEVROLET	GRAND VITARA XL7 4X2	2003	SUV	JAPON	\$ 26.990,00
CHEVROLET	GRAND VITARA XL7 4X4	2003	SUV	JAPON	\$ 28.990,00
CHEVROLET	GRAND VITARA 3DR MT	2003	SUV	ECUADOR	\$ 17.240,00
CHEVROLET	GRAND VITARA 3DR MT AC	2003	SUV	ECUADOR	\$ 18.210,00
CHEVROLET	GRAND VITARA 5DR AT V6	2003	SUV	ECUADOR	\$ 24.330,00
CHEVROLET	GRAND VITARA 5DR MT	2003	SUV	ECUADOR	\$ 22.130,00
CHEVROLET	RODEO V6 4X4	2003	SUV	ECUADOR	\$ 24.990,00
CHEVROLET	TAHOE	2003	SUV	USA	\$ 56.390,00
CHEVROLET	TRAILBLAZER 4X2 AT	2003	SUV	VENEZUELA	\$ 31.590,00
CHEVROLET	TRAILBLAZER 4X4 AT	2003	SUV	VENEZUELA	\$ 33.490,00
CHEVROLET	TROOPER 3DR MT AC	2003	SUV	JAPON	\$ 34.530,00
CHEVROLET	TROOPER 5DR AT	2003	SUV	JAPON	\$ 40.060,00
CHEVROLET	TROOPER 5DR MT	2003	SUV	JAPON	\$ 37.990,00
CHEVROLET	TROOPER 5P FULL TA 4X4	2003	SUV	JAPON	\$ 43.210,00
CHEVROLET	TROOPER 5P FULL TM 4X4	2003	SUV	JAPON	\$ 40.350,00
CHEVROLET	VITARA 3DR	2003	SUV	ECUADOR	\$ 14.290,00
CHEVROLET	CHEYENNE 4X4 AT AC	2003	PICK UP	VENEZUELA	\$ 27.060,00
CHEVROLET	LUV 4X2 CS DIESEL	2003	PICK UP	CHILE	\$ 15.590,00
CHEVROLET	LUV 4X2 DC DIESEL	2003	PICK UP	CHILE	\$ 17.590,00
CHEVROLET	LUV 4X4 DC DIESEL	2003	PICK UP	CHILE	\$ 19.890,00
CHEVROLET	LUV HEC 4X2 CS SIN CAJON	2003	PICK UP	ECUADOR	\$ 13.190,00
CHEVROLET	LUV HEC 4X2 DC:	2003	PICK UP	ECUADOR	\$ 15.490,00
CHEVROLET	LUV HEC 4X2 SC:	2003	PICK UP	ECUADOR	\$ 14.190,00
CHEVROLET	LUV V6 4X2 DC	2003	PICK UP	ECUADOR	\$ 18.990,00
CHEVROLET	LUV V6 4X4 DC	2003	PICK UP	ECUADOR	\$ 20.690,00
CHEVROLET	LUV V6 4X4 SC	2003	PICK UP	ECUADOR	\$ 17.490,00
CHEVROLET	SILVERADO 4X2 TA	2003	PICK UP	VENEZUELA	\$ 25.890,00
CHEVROLET	SILVERADO 4X4 AT	2003	PICK UP	VENEZUELA	\$ 28.090,00
CHEVROLET	SUPERCARRY PICK UP	2003	PICK UP	COLOMBIA	\$ 9.500,00
CHEVROLET	SUPERCARRY CARGA	2003	VAN	COLOMBIA	\$ 11.300,00
CHEVROLET	SUPERCARRY PASAJEROS	2003	VAN	COLOMBIA	\$ 11.800,00
CHEVROLET	BUS FTR32M FULL AIR	2003	BUS	ECUADOR	\$ -
CHEVROLET	CHR 7.2 CHASIS BUS	2003	BUS	COLOMBIA	\$ 42.940,00
CHEVROLET	FTR32M CH TORPEDO FULL AIR	2003	BUS	ECUADOR	\$ 45.140,00
CHEVROLET	NKR 55E2L TORPEDO	2003	BUS	COLOMBIA	\$ 19.180,00
CHEVROLET	NPR 71P CHASIS TORPEDO	2003	BUS	COLOMBIA	\$ 24.230,00
CHEVROLET	FTR 32M CAB FULL AIR	2003	CAMION	JAPON	\$ 49.500,00
CHEVROLET	FVR 32P CHASIS CABINADO	2003	CAMION	COLOMBIA	\$ 57.830,00
CHEVROLET	KODIAK 157 E	2003	CAMION	COLOMBIA	\$ 43.690,00
CHEVROLET	KODIAK 211 E	2003	CAMION	COLOMBIA	\$ 44.100,00
CHEVROLET	KODIAK 241 E	2003	CAMION	COLOMBIA	\$ 44.610,00
CHEVROLET	NHR 55 EL CHASIS CABINADO	2003	CAMION	COLOMBIA	\$ 18.290,00
CHEVROLET	NHR 55EL MIXTO	2003	CAMION	COLOMBIA	\$ 20.690,00
CHEVROLET	NKR 55E2L EL CHASIS CABINADO	2003	CAMION	COLOMBIA	\$ 21.590,00
CHEVROLET	NKR II CHASIS CABINADO	2003	CAMION	COLOMBIA	\$ 21.890,00
CHEVROLET	NPR 71L CHASIS CABINADO	2003	CAMION	COLOMBIA	\$ 26.590,00
CHRYSLER	CHRYSLER NEON LE AUTO	2003	AUTOMOVIL	VENEZUELA	
CHRYSLER	CHRYSLER NEON LE MANUAL	2003	AUTOMOVIL	VENEZUELA	
CHRYSLER	CHRYSLER PT CRUISER LIMITED aut	2003	AUTOMOVIL	MEXICO	
CHRYSLER	CHRYSLER PT CRUISER LIMITED	2003	AUTOMOVIL	MEXICO	
CHRYSLER	CHRYSLER STRATUS LE	2003	AUTOMOVIL	USA	
CHRYSLER	CHRYSLER STRATUS LX	2003	AUTOMOVIL	USA	
CHRYSLER	CHRYSLER CARAVAN SE	2003	VAN	CANADA	
CHRYSLER	CHRYSLER TOWN & COUNTRY	2003	VAN	CANADA	
CITROËN	C5 3.0I BVA	2003	AUTOMOVIL	FRANCIA	\$ 42.000,00

CITROËN	C5 2.0I BV5	2003	AUTOMOVIL	FRANCIA	\$ 30.500,00
CITROËN	C5 2.0I BVA	2003	AUTOMOVIL	FRANCIA	\$ 32.000,00
CITROËN	XSARA SX 2.0I BV5	2003	AUTOMOVIL	FRANCIA	\$ 21.500,00
CITROËN	XSARA SX 1.6I BVA	2003	AUTOMOVIL	FRANCIA	\$ 21.500,00
CITROËN	XSARA SX 1.6I BV5	2003	AUTOMOVIL	FRANCIA	\$ 20.000,00
CITROËN	SAXO SX BV5	2003	AUTOMOVIL	FRANCIA	\$ 13.800,00
CITROËN	SAXO VTS 8V	2003	AUTOMOVIL	FRANCIA	\$ -
CITROËN	BERLINGO VU MULTIUSO	2003	VAN	FRANCIA	\$ -
CITROËN	BERLINGO VU MULTIUSO	2003	VAN	FRANCIA	\$ 16.350,00
CITROËN	BERLINGO VP MULTISPACE	2003	VAN	FRANCIA	\$ -

DODGE	DURANGO SLT	2003	SUV	USA	
DODGE	RAM 1500 4x2 SLT AUTO	2003	PICK UP	MEXICO	
DODGE	RAM 1500 4x4 SPORT AUTO	2003	PICK UP	MEXICO	
DODGE	RAM 1500 QUAD CAB 4x4 SPORT AU	2003	PICK UP	MEXICO	
DODGE	DAKOTA CLUB CAB 131 WB MANUAI	2003	PICK UP	USA	
DODGE	DAKOTA CLUB CAB 131 WB AUTO	2003	PICK UP	USA	
DODGE	DAKOTA QUAD CAB 131 WB AUTO	2003	PICK UP	USA	
DODGE	DAKOTA SLT	2003	PICK UP	USA	

FORD	FIESTA POWER 5P	2003	AUTOMOVIL	VENEZUELA	\$ 11.390,00
FORD	FIESTA STD	2003	AUTOMOVIL	VENEZUELA	\$ -
FORD	EXPLORER SPORT 4X4	2003	SUV	VENEZUELA	\$ 27.990,00
FORD	EXPLORER SPORT 4X2	2003	SUV	VENEZUELA	\$ -
FORD	EXPLORER SPORT TRAC 4X2	2003	SUV	VENEZUELA	\$ 32.990,00
FORD	EXPLORER SPORT TRAC 4X4	2003	SUV	VENEZUELA	\$ 35.500,00
FORD	EXPLORER XLT 4X2	2003	SUV	VENEZUELA	\$ 31.900,00
FORD	EXPLORER XLT 4X4	2003	SUV	VENEZUELA	\$ 33.600,00
FORD	EXPLORER XLT 4X4	2003	SUV	VENEZUELA	\$ 36.400,00
FORD	EXPLORER EVEREST 4X4	2003	SUV	VENEZUELA	\$ 41.500,00
FORD	EXPLORER LIMITED 4X4	2003	SUV	VENEZUELA	\$ 46.500,00
FORD	EXPEDITION	2003	SUV	USA	\$ 69.990,00
FORD	ESCAPE	2003	SUV	VENEZUELA	\$ -
FORD	RANGER XL CC 4x2	2003	PICK UP	VENEZUELA	\$ 23.100,00
FORD	RANGER XL CHASIS 4X2	2003	PICK UP	COLOMBIA	\$ 14.372,00
FORD	RANGER XL CHASIS 4X4	2003	PICK UP	COLOMBIA	\$ -
FORD	RANGER XL RC 4X4	2003	PICK UP	COLOMBIA	\$ 17.629,00
FORD	RANGER 4X4 COL	2003	PICK UP	COLOMBIA	\$ 22.096,00
FORD	RANGER XLT CC 4X4	2003	PICK UP	VENEZUELA	\$ 27.500,00
FORD	RANGER XLT CC 4X4	2003	PICK UP	VENEZUELA	\$ 25.390,00
FORD	F-150 RC 4X4 LF	2003	PICK UP	VENEZUELA	\$ 28.990,00
FORD	F-150 RC 4X2 LF	2003	PICK UP	VENEZUELA	\$ -
FORD	F-150 SC 4X2 LF	2003	PICK UP	VENEZUELA	\$ -
FORD	F-150 SC 4X4 LF	2003	PICK UP	VENEZUELA	\$ 32.990,00
FORD	F-150 4X4 RC TA XL	2003	PICK UP	VENEZUELA	\$ 25.600,00
FORD	F-150 4X2 RC TM XL	2003	PICK UP	VENEZUELA	\$ 22.500,00
FORD	F-150 4X4 RC TM XL	2003	PICK UP	VENEZUELA	\$ -
FORD	WINDSTAR	2003	VAN	USA	\$ -
FORD	CLUB WAGON	2003	VAN	USA	\$ 45.990,00
FORD	F-350 4X2 CHASIS	2003	CAMION	VENEZUELA	\$ 23.200,00
FORD	F-8000	2003	CAMION	VENEZUELA	\$ 46.500,00
FORD	CARGO	2003	CAMION	BRASIL	\$ 27.500,00
FORD	F-350 4X4 CHASIS A/C	2003	CAMION	VENEZUELA	\$ 25.900,00
FORD	FORD F-350 4X2 PICK UP	2003	CAMION	USA	\$ -
FORD	OTROS				\$ -

FREIGHTLINER	FREIGHTLINER FLD 120 CUMMINS	2003	CAMION	USA	#####
FREIGHTLINER	FREIGHTLINER FLD 120 DETROIT	2003	CAMION	USA	#####
FREIGHTLINER	FLD 112	2003	CAMION	USA	#####
FREIGHTLINER	FL 80	2003	CAMION	USA	\$ 98.000,00

HINO	GD1JPTZ CHASIS TORPEDO	2003	BUS	JAPON	
HINO	FF1JPTZ CHASIS TORPEDO	2003	BUS	JAPON	
HINO	RK1J	2003	BUS	JAPON	
HINO	FB4JGTA CHASIS CABINADO	2003	CAMION	JAPON	

HINO	GD1JLTA CHASIS CABINADO	2003	CAMION	JAPON	
HINO	FF1JMTA CHASIS CABINADO	2003	CAMION	JAPON	
HINO	GH1JMSA CHASIS CABINADO	2003	CAMION	JAPON	
HINO	GH1JGSD CHASIS VOLQUETE 8 M3	2003	CAMION	JAPON	
HINO	FS1KLTD CHASIS CABINADO	2003	CAMION	JAPON	
HINO	FS1KRTA CHASIS VOLQUETE 12 M3	2003	CAMION	JAPON	
HINO (TOTAL TEOJAMA)		2003	CAMION	JAPON	
HONDA	CIVIC 1.7 LX	2003	AUTOMOVIL	USA	\$ 24.480,00
HONDA	CIVIC 1.7 EX	2003	AUTOMOVIL	USA	\$ 25.200,00
HONDA	ACCORD EXR	2003	AUTOMOVIL	USA	\$ 34.720,00
HONDA	FIT	2003	AUTOMOVIL	JAPON	\$ 16.000,00
HONDA	CRV LX 4X2	2003	SUV	JAPON	\$ 26.880,00
HONDA	CRV LX 4X4 LX MT	2003	SUV	JAPON	\$ 30.968,00
HONDA	CRV LX 4X4 LX AT	2003	SUV	JAPON	\$ 32.088,00
HONDA	CRV EX 4X4 EX MT	2003	SUV	JAPON	\$ 33.208,00
HONDA	CRV EX 4X4 EX AT	2003	SUV	JAPON	\$ 34.328,00
HONDA	PILOT	2003	SUV	USA	\$ 53.900,00
HONDA	ODYSSEY	2003	VAN	USA	\$ 47.000,00
HYUNDAI	ATOS PRIME GL	2003	AUTOMOVIL	KOREA	\$ 8.760,00
HYUNDAI	ATOS PRIME GLS	2003	AUTOMOVIL	KOREA	\$ 9.390,00
HYUNDAI	ACCENT VERNA GLS	2003	AUTOMOVIL	KOREA	\$ 12.990,00
HYUNDAI	ACCENT VERNA GLS	2003	AUTOMOVIL	KOREA	\$ 13.990,00
HYUNDAI	ACCENT VERNA GLS	2003	AUTOMOVIL	KOREA	\$ 12.990,00
HYUNDAI	ACCENT VERNA GLS	2003	AUTOMOVIL	KOREA	\$ 13.990,00
HYUNDAI	ACCENT SUPER PONY	2003	AUTOMOVIL	KOREA	
HYUNDAI	MATRIX	2003	AUTOMOVIL	KOREA	\$ 13.990,00
HYUNDAI	MATRIX	2003	AUTOMOVIL	KOREA	\$ 15.450,00
HYUNDAI	MATRIX	2003	AUTOMOVIL	KOREA	\$ 16.990,00
HYUNDAI	GETZ 3P GL	2003	AUTOMOVIL	KOREA	\$ 10.690,00
HYUNDAI	GETZ 3P GL	2003	AUTOMOVIL	KOREA	\$ 11.500,00
HYUNDAI	GETZ 5P GL	2003	AUTOMOVIL	KOREA	\$ 11.990,00
HYUNDAI	GETZ 5P GL	2003	AUTOMOVIL	KOREA	\$ 13.490,00
HYUNDAI	ELANTRA XD GLS	2003	AUTOMOVIL	KOREA	\$ 15.990,00
HYUNDAI	ELANTRA XD GLS	2003	AUTOMOVIL	KOREA	\$ 18.990,00
HYUNDAI	COUPE FX FULL	2003	AUTOMOVIL	KOREA	\$ 25.390,00
HYUNDAI	COUPE FX FULL	2003	AUTOMOVIL	KOREA	\$ 31.350,00
HYUNDAI	SONATA GLS TA	2003	AUTOMOVIL	KOREA	\$ 29.747,00
HYUNDAI	GRANDEUR XG	2003	AUTOMOVIL	KOREA	
HYUNDAI	SANTA FE 4X4 GL	2003	SUV	KOREA	\$ 25.990,00
HYUNDAI	SANTA FE 4X4 GLS	2003	SUV	KOREA	\$ 27.690,00
HYUNDAI	TERRACAN	2003	SUV	KOREA	\$ 32.390,00
HYUNDAI	TERRACAN DLX	2003	SUV	KOREA	\$ 35.825,00
HYUNDAI	TERRACAN		SUV	KOREA	\$ 34.725,00
HYUNDAI	TERRACAN DLX		SUV	KOREA	\$ 38.160,00
HYUNDAI	TERRACAN 4X4 T/M DIESEL	2003	SUV	KOREA	\$ 26.990,00
HYUNDAI	TERRACAN 4X4 T/M DIESEL	2003	SUV	KOREA	\$ 32.500,00
HYUNDAI	TRAJET	2003	VAN	KOREA	\$ 31.790,00
HYUNDAI	H 100 12 PAS	2003	VAN	KOREA	\$ 19.990,00
HYUNDAI	H 100 12 PAS AC	2003	VAN	KOREA	\$ 22.790,00
HYUNDAI	H 100 AMBULANCIAS	2003	VAN	KOREA	\$ 24.000,00
HYUNDAI	H 100 15 PAS DIESEL	2003	VAN	KOREA	\$ 21.990,00
HYUNDAI	H 100 15 PAS A/C DIESEL	2003	VAN	KOREA	\$ 24.590,00
HYUNDAI	H1 STAREX 7 PAS 4X2	2003	VAN	KOREA	\$ 27.990,00
HYUNDAI	H1 STAREX 7 PAS 4X4	2003	VAN	KOREA	\$ 26.500,00
HYUNDAI	HI STAREX 9 PAS 4X2	2003	VAN	KOREA	\$ 30.290,00
HYUNDAI	H100 3 PAS PANEL	2003	VAN	KOREA	\$ 16.490,00
HYUNDAI	H100 6 PAS WINDOWS	2003	VAN	KOREA	\$ 16.990,00
HYUNDAI	H-100 PORTER 1,5	2003	CAMION	KOREA	\$ 13.850,00
HYUNDAI	H-100 PORTER 2,0	2003	CAMION	KOREA	\$ 14.950,00
HYUNDAI	HD65	2003	CAMION	KOREA	\$ 19.590,00
HYUNDAI	HD72	2003	CAMION	KOREA	\$ 23.090,00
HYUNDAI	HD72 TORPEDO	2003	CAMION	KOREA	\$ 19.990,00
HYUNDAI	HD120	2003	CAMION	KOREA	\$ 38.500,00

HYUNDAI	HD170	2003	CAMION	KOREA	\$ 61.659,00
HYUNDAI	HD160 VOLQUETA	2003	CAMION	KOREA	\$ 71.456,00
HYUNDAI	HD 1000	2003	CAMION	KOREA	\$ 93.752,00
HYUNDAI	HD 270	2003	CAMION	KOREA	\$ 81.433,00
HYUNDAI	COUNTY D4AL	2003	BUS	KOREA	\$ 41.036,00
HYUNDAI	COUNTY D4DB	2003	BUS	KOREA	\$ 45.068,00
HYUNDAI	SUPER AEROCITY	2003	BUS	KOREA	
INTERNATIONAL	4300 4X2	2003	CAMION	MEXICO	
INTERNATIONAL	4700 4X2	2003	CAMION	MEXICO	
INTERNATIONAL	4700 4X2	2003	CAMION	BRASIL	
INTERNATIONAL	4700 RECOLECTOR DE BASURA	2003	CAMION	USA	
INTERNATIONAL	4900 6X4	2003	CAMION		
INTERNATIONAL	4900 4X2	2003	CAMION		
INTERNATIONAL	2674 6X4	2003	CAMION	USA	
INTERNATIONAL	92001 TRACTO	2003	CAMION	CANADA	
JEEP	JEEP GRAN CHEROKEE LAREDO	2003	SUV	VENEZUELA	
JEEP	JEEP GRAN CHEROKEE LIMITED	2003	SUV	VENEZUELA	
JEEP	JEEP CHEROKEE CLASSIC AUTO	2003	SUV	VENEZUELA	
JEEP	JEEP CHEROKEE CLASSIC MANUAL	2003	SUV	VENEZUELA	
JEEP	JEEP GRAN CHEROKEE LIMITED AU	2003	SUV	VENEZUELA	
JEEP	JEEP CHEROKEE SPORT DIESEL M/	2003	SUV	USA	
JEEP	JEEP CHEROKEE WRANGLER SAH	2003	SUV	USA	
KENWORTH	KENWORTH T-800 QUITO	2003	CAMION	USA	
KENWORTH	KENWORTH T-800 GUAYAQUIL	2003	CAMION	USA	
KENWORTH	KENWORTH T-300 GUAYAQUIL	2003	CAMION	USA	
KENWORTH	KENWORTH T-2000 QUITO	2003	CAMION	USA	
KIA	RIO RS	2003	AUTOMOVIL	KOREA	\$ 11.290,00
KIA	RIO RS AC	2003	AUTOMOVIL	KOREA	\$ 12.270,00
KIA	KIA TAXI	2003	AUTOMOVIL	KOREA	\$ 8.530,00
KIA	RIO LS FULL	2003	AUTOMOVIL	KOREA	\$ 13.920,00
KIA	RIO LS	2003	AUTOMOVIL	KOREA	\$ 12.540,00
KIA	RIO LS AC	2003	AUTOMOVIL	KOREA	\$ 13.520,00
KIA	SPECTRA	2003	AUTOMOVIL	KOREA	\$ 13.690,00
KIA	SPECTRA AC	2003	AUTOMOVIL	KOREA	\$ 14.720,00
KIA	SPECTRA INTENSE AC	2003	AUTOMOVIL	KOREA	\$ 15.720,00
KIA	SPECTRA INTENSE GLS	2003	AUTOMOVIL	KOREA	\$ 17.400,00
KIA	SPORTAGE 5P	2003	SUV	KOREA	\$ 17.350,00
KIA	SPORTAGE 5P A/C	2003	SUV	KOREA	\$ 18.450,00
KIA	SPORTAGE WAGON	2003	SUV	KOREA	\$ 21.900,00
KIA	SPORTAGE WAGON NACIONAL	2003	SUV	ECUADOR	\$ 19.990,00
KIA	SORENTO	2003	SUV	KOREA	\$ 34.890,00
KIA	CARENS RS 7 PAS	2003	AUTOMOVIL	KOREA	\$ 16.460,00
KIA	CARENS RS 7 PAS A/C	2003	AUTOMOVIL	KOREA	\$ 17.550,00
KIA	CARENS LS 7 PAS	2003	AUTOMOVIL	KOREA	\$ 17.240,00
KIA	CARENS LS 7 PAS A/C	2003	AUTOMOVIL	KOREA	\$ 18.340,00
KIA	CARNIVAL 7P LS	2003	VAN	KOREA	
KIA	CARNIVAL 7P LS A/C	2003	VAN	KOREA	\$ 26.760,00
KIA	CARNIVAL 7P GS A/C	2003	VAN	KOREA	\$ 30.250,00
KIA	CARNIVAL 7P GLS A/C	2003	VAN	KOREA	\$ 32.610,00
KIA	PREGIO GRAND	2003	VAN	KOREA	\$ 22.430,00
KIA	PREGIO GRAND A/C	2003	VAN	KOREA	\$ 24.420,00
KIA	PREGIO GRAND PANEL	2003	VAN	KOREA	\$ 19.600,00
KIA	PREGIO 12 PAS	2003	VAN	KOREA	\$ 19.990,00
KIA	PREGIO 12 PAS A/C	2003	VAN	KOREA	\$ 21.980,00
KIA	PREGIO 12 PAS PANEL	2003	VAN	KOREA	\$ 17.950,00
KIA	K2700 II	2003	CAMION	KOREA	\$ 16.300,00
LADA	BRIO	2003	SUV	ECUADOR	\$ 9.600,00
LADA	LADA NIVA 4X4 STD	2003	SUV	ECUADOR	\$ 10.290,00
LADA	LADA NIVA 4X4 STD AC	2003	SUV	ECUADOR	\$ 11.150,00
LADA	LADA NIVA 4X4 DLX	2003	SUV	ECUADOR	\$ 11.290,00

LADA	LADA NIVA 4X4 DLX AC	2003	SUV	ECUADOR	\$ 12.150,00
LAND ROVER	DEFENDER 90	2003	SUV	INGLATERRA	\$ 43.250,00
LAND ROVER	DEFENDER 110	2003	SUV	INGLATERRA	\$ 42.000,00
LAND ROVER	FREELANDER 1.8	2003	SUV	INGLATERRA	\$ -
LAND ROVER	FREELANDER 2.5	2003	SUV	INGLATERRA	\$ -
LAND ROVER	DISCOVERY	2003	SUV	INGLATERRA	\$ 66.500,00
LAND ROVER	RANGE ROVER	2003	SUV	INGLATERRA	#####
LAND ROVER	DEFENDER 110 D/C	2003	PICK UP	INGLATERRA	\$ -
LAND ROVER	DEFENDER 110 HCPU	2003	PICK UP	INGLATERRA	\$ -
MAZDA	323 HE COUPE	2003	AUTOMOVIL	COLOMBIA	\$ 11.460,00
MAZDA	323 HS	2003	AUTOMOVIL	COLOMBIA	\$ 12.450,00
MAZDA	323 NE	2003	AUTOMOVIL	COLOMBIA	\$ 12.286,00
MAZDA	323 NT	2003	AUTOMOVIL	COLOMBIA	\$ 10.500,00
MAZDA	323 ALLEGRO 1.6 NB	2003	AUTOMOVIL	ECUADOR	\$ 15.678,00
MAZDA	323 ALLEGRO 1.6 NB	2003	AUTOMOVIL	COLOMBIA	\$ 15.678,00
MAZDA	323 ALLEGRO 1.6 HB	2003	AUTOMOVIL	ECUADOR	\$ 15.678,00
MAZDA	323 ALLEGRO 1.6 HB	2003	AUTOMOVIL	COLOMBIA	\$ 15.678,00
MAZDA	626	2003	AUTOMOVIL	COLOMBIA	\$ 19.990,00
MAZDA	626	2003	AUTOMOVIL	COLOMBIA	
MAZDA	TRIBUTE	2003	SUV	JAPON	\$ 33.490,00
MAZDA	MPV	2003	SUV	JAPON	\$ 33.490,00
MAZDA	B-2200 C/S	2003	PICK UP	ECUADOR	\$ 15.154,00
MAZDA	B-2200 C/S CHASIS	2003	PICK UP	COLOMBIA	\$ 14.380,00
MAZDA	B-2200 C/D	2003	PICK UP	ECUADOR	\$ 17.110,00
MAZDA	B-2200 C/D	2003	PICK UP	COLOMBIA	\$ 17.110,00
MAZDA	B-2600j C/S	2003	PICK UP	ECUADOR	\$ 17.629,00
MAZDA	B-2600j C/S CHASIS	2003	PICK UP	COLOMBIA	\$ 17.120,00
MAZDA	B-2600j C/D LOW	2003	PICK UP	COLOMBIA	\$ 21.407,00
MAZDA	B-2600j C/D HIGH	2003	PICK UP	ECUADOR	\$ 22.096,00
MERCEDES BENZ	A160	2003	AUTOMOVIL	BRASIL	\$ 30.900,00
MERCEDES BENZ	C180K	2003	AUTOMOVIL	ALEMANIA	\$ 43.000,00
MERCEDES BENZ	C200K	2003	AUTOMOVIL	ALEMANIA	\$ 47.327,00
MERCEDES BENZ	C 200 TK	2003	AUTOMOVIL	ALEMANIA	\$ 51.206,00
MERCEDES BENZ	C 240 2,6 LT	2003	AUTOMOVIL	ALEMANIA	\$ 55.664,00
MERCEDES BENZ	C320	2003	AUTOMOVIL	ALEMANIA	\$ 67.608,00
MERCEDES BENZ	C32AMG	2003	AUTOMOVIL	ALEMANIA	#####
MERCEDES BENZ	E240	2003	AUTOMOVIL	ALEMANIA	\$ 71.403,00
MERCEDES BENZ	E320	2003	AUTOMOVIL	ALEMANIA	\$ 85.280,00
MERCEDES BENZ	E430	2003	AUTOMOVIL	ALEMANIA	\$ 93.500,00
MERCEDES BENZ	E500	2003	AUTOMOVIL	ALEMANIA	\$ 92.000,00
MERCEDES BENZ	E55AMG	2003	AUTOMOVIL	ALEMANIA	#####
MERCEDES BENZ	S320	2003	AUTOMOVIL	ALEMANIA	\$ 97.664,00
MERCEDES BENZ	S430	2003	AUTOMOVIL	ALEMANIA	#####
MERCEDES BENZ	S500	2003	AUTOMOVIL	ALEMANIA	#####
MERCEDES BENZ	SL500	2003	AUTOMOVIL	ALEMANIA	#####
MERCEDES BENZ	SLK 200K	2003	AUTOMOVIL	ALEMANIA	\$ 52.640,00
MERCEDES BENZ	SLK 230K	2003	AUTOMOVIL	ALEMANIA	\$ 56.560,00
MERCEDES BENZ	SLK 320	2003	AUTOMOVIL	ALEMANIA	\$ 69.725,00
MERCEDES BENZ	CLK 240	2003	AUTOMOVIL	ALEMANIA	\$ 68.656,00
MERCEDES BENZ	CLK 320	2003	AUTOMOVIL	ALEMANIA	\$ 80.864,00
MERCEDES BENZ	ML 320	2003	SUV	USA	\$ 75.208,00
MERCEDES BENZ	ML 350	2003	SUV	USA	\$ 75.208,00
MERCEDES BENZ	ML430	2003	SUV	USA	\$ 85.344,00
MERCEDES BENZ	ML 500	2003	SUV	USA	#####
MERCEDES BENZ	ML 55 AMG	2003	SUV	USA	#####
MERCEDES BENZ	G500	2003	SUV	ALEMANIA	#####
MERCEDES BENZ	SPRINTER 313 C PASAJEROS	2003	VAN	ARGENTINA	\$ 27.384,00
MERCEDES BENZ	SPRINTER 313 C CARGA	2003	VAN	ARGENTINA	\$ 21.952,00
MERCEDES BENZ	413 CDI	2003	CAMION	ARGENTINA	\$ 21.280,00
MERCEDES BENZ	914C37	2003	CAMION	BRASIL	\$ 34.720,00
MERCEDES BENZ	L-1620 / 51	2003	CAMION	BRASIL	\$ 61.264,00
MERCEDES BENZ	1720/48	2003	CAMION	BRASIL	\$ 59.360,00

MERCEDES BENZ	2638S	2003	CAMION	BRASIL	#####
MERCEDES BENZ	2031 ACTROS	2003	CAMION	ALEMANIA	\$ 94.500,00
MERCEDES BENZ	3340 S ACTROS	2003	CAMION	ALEMANIA	#####
MERCEDES BENZ	3340 ACTROS	2003	CAMION	ALEMANIA	#####
MERCEDES BENZ	3340 K ACTROS	2003	CAMION	ALEMANIA	#####
MERCEDES BENZ	3343 S ACTROS	2003	CAMION	ALEMANIA	#####
MERCEDES BENZ	3348 ACTROS	2003	CAMION	ALEMANIA	#####
MERCEDES BENZ	3348 S ACTROS	2003	CAMION	ALEMANIA	#####
MERCEDES BENZ	3348 K ACTROS	2003	CAMION	ALEMANIA	#####
MERCEDES BENZ	3353 S ACTROS	2003	CAMION	ALEMANIA	#####
MERCEDES BENZ	OH-1420 / 51 CHS	2003	BUS	BRASIL	\$ 65.632,00
MERCEDES BENZ	OF 1417/52	2003	BUS	BRASIL	\$ 49.000,00
MERCEDES BENZ	OF 1721 CHS	2003	BUS	BRASIL	\$ 63.952,00
MERCEDES BENZ	LO 914/42	2003	BUS	BRASIL	\$ 46.592,00
MITSUBISHI	LANCER GLXI 1.6L T/M	2003	AUTOMOVIL	JAPON	\$ 20.900,00
MITSUBISHI	LANCER GLXI 1.6L T/A	2003	AUTOMOVIL	JAPON	\$ 21.900,00
MITSUBISHI	LANCER EVOLUTION 7	2003	AUTOMOVIL	JAPON	\$ -
MITSUBISHI	GALANT VR C/C	2003	AUTOMOVIL	JAPON	\$ -
MITSUBISHI	MONTERO 2.8L DIESEL 3P	2003	SUV	JAPON	\$ -
MITSUBISHI	MONTERO 2.8L DIESEL 5P	2003	SUV	JAPON	\$ -
MITSUBISHI	MONTERO 3.2 L DIESEL 5 P TA	2003	SUV	JAPON	\$ 54.500,00
MITSUBISHI	MONTERO 3.2 L DIESEL 5P TM	2003	SUV	JAPON	\$ 54.500,00
MITSUBISHI	MONTERO 3P 3000 T/M	2003	SUV	JAPON	\$ -
MITSUBISHI	MONTERO 3P 3000 T/A	2003	SUV	JAPON	\$ -
MITSUBISHI	MONTERO 5P 3000 T/M	2003	SUV	JAPON	\$ -
MITSUBISHI	MONTERO 5P 3000 T/A	2003	SUV	JAPON	\$ -
MITSUBISHI	MONTERO 3P 3500 T/M	2003	SUV	JAPON	\$ 41.500,00
MITSUBISHI	MONTERO 3P 3500 T/A	2003	SUV	JAPON	\$ 43.000,00
MITSUBISHI	MONTERO 5P 3500 T/M	2003	SUV	JAPON	\$ 45.900,00
MITSUBISHI	MONTERO 5P 3500 T/A	2003	SUV	JAPON	\$ 47.900,00
MITSUBISHI	SPORT T/M 4X2	2003	SUV	JAPON	\$ 36.500,00
MITSUBISHI	SPORT T/A 4X2	2003	SUV	JAPON	\$ 37.500,00
MITSUBISHI	SPORT T/M 4X4	2003	SUV	JAPON	\$ 42.500,00
MITSUBISHI	SPORT T/A 4X4	2003	SUV	JAPON	\$ 43.500,00
MITSUBISHI	MONTERO IO 3P	2003	SUV	JAPON	\$ -
MITSUBISHI	MONTERO IO 5P MT	2003	SUV	JAPON	\$ 26.000,00
MITSUBISHI	MONTERO IO 5P AT	2003	SUV	JAPON	\$ 26.900,00
MITSUBISHI	MONTERO / DAKAR 3P (CCA)	2003	SUV	JAPON	\$ -
MITSUBISHI	MONTERO WAGON (CCA)	2003	SUV	JAPON	NO
MITSUBISHI	GALLOPER MT	2003	SUV	JAPON	\$ -
MITSUBISHI	L200 4X2 C/D (gasolina)	2003	PICK UP	THAILANDIA	\$ -
MITSUBISHI	L200 4X2 C/S (gasolina)	2003	PICK UP	THAILANDIA	\$ -
MITSUBISHI	L200 4X4 C/S (gasolina)	2003	PICK UP	THAILANDIA	\$ -
MITSUBISHI	L200 4X4 C/S (diesel)	2003	PICK UP	THAILANDIA	\$ -
MITSUBISHI	L200 4X4 C/D (gasolina)	2003	PICK UP	THAILANDIA	\$ 25.900,00
MITSUBISHI	L200 4X4 C/D (diesel)	2003	PICK UP	THAILANDIA	\$ 24.900,00
MITSUBISHI	SPACE WAGON (MINI VAN TM)	2003	VAN	JAPON	\$ -
MITSUBISHI	SPACE WAGON (MINI VAN TA)	2003	VAN	JAPON	\$ -
MITSUBISHI	L300 12 PASAJEROS	2003	VAN	JAPON	\$ -
MITSUBISHI	L300 PANEL VAN	2003	VAN	JAPON	\$ -
MITSUBISHI	L300 AMBULANCIA	2003	VAN	JAPON	\$ -
MITSUBISHI	FE519B	2003	CAMION	JAPON	\$ 21.500,00
MITSUBISHI	FE535E	2003	CAMION	JAPON	\$ -
MITSUBISHI	FE639E6SLR	2003	CAMION	JAPON	\$ 25.900,00
MITSUBISHI	FE659E6L	2003	CAMION	JAPON	\$ 31.900,00
MITSUBISHI	FE659F	2003	CAMION	JAPON	\$ 31.900,00
MITSUBISHI	ROSA	2003	BUS	JAPON	\$ 54.900,00
MITSUBISHI	FE659H TORPEDO	2003	BUS	JAPON	\$ 28.900,00
NISSAN	SENTRA TAXI	2003	AUTOMOVIL	MEXICO	N/D
NISSAN	SENTRA 1.6 MT	2003	AUTOMOVIL	MEXICO	\$ 12.990,00
NISSAN	SENTRA 1.6 AT	2003	AUTOMOVIL	MEXICO	\$ 13.990,00
NISSAN	SENTRA 1.6 MT AC	2003	AUTOMOVIL	MEXICO	\$ 13.750,00
NISSAN	SENTRA 1.8 GX MT	2003	AUTOMOVIL	MEXICO	\$ 16.250,00

NISSAN	SENTRA 1.8 GX MT AC	2003	AUTOMOVIL	MEXICO	\$ 17.750,00
NISSAN	SENTRA 1.8 GX AT	2003	AUTOMOVIL	MEXICO	\$ 19.250,00
NISSAN	PRIMERA GXE MT	2003	AUTOMOVIL	JAPON	\$ 22.550,00
NISSAN	PRIMERA GXE MT AC	2003	AUTOMOVIL	JAPON	\$ 25.550,00
NISSAN	PRIMERA GXE AT AC	2003	AUTOMOVIL	JAPON	\$ 26.550,00
NISSAN	MAXIMA 30GV	2003	AUTOMOVIL	JAPON	\$ 43.000,00
NISSAN	MAXIMA 30GV LIMITED	2003	AUTOMOVIL	JAPON	\$ 45.000,00
NISSAN	AD WAGON TAXI	2003	AUTOMOVIL	MEXICO	N/D
NISSAN	OTROS	2003	AUTOMOVIL		N/D
NISSAN	X-TRAIL MT	2003	SUV	JAPON	\$ 33.500,00
NISSAN	X-TRAIL AT	2003	SUV	JAPON	\$ 34.990,00
NISSAN	X-TRAIL MT FULL	2003	SUV	JAPON	\$ 34.990,00
NISSAN	X-TRAIL AT FULL	2003	SUV	JAPON	\$ 35.990,00
NISSAN	PATHFINDER SE MT	2003	SUV	JAPON	\$ 40.500,00
NISSAN	PATHFINDER SE AT	2003	SUV	JAPON	\$ 41.500,00
NISSAN	PATHFINDER SE LUX MT	2003	SUV	JAPON	\$ 43.500,00
NISSAN	PATHFINDER SE LUX AT	2003	SUV	JAPON	\$ 44.500,00
NISSAN	PATROL WAGON GRX DIESEL MT	2003	SUV	JAPON	\$ 58.800,00
NISSAN	PATROL WAGON GRX DIESEL AT	2003	SUV	JAPON	\$ 59.800,00
NISSAN	PATROL WAGON GRX LIMITED MT	2003	SUV	JAPON	\$ 62.500,00
NISSAN	PATROL WAGON GRX LIMITED AT	2003	SUV	JAPON	\$ 64.500,00
NISSAN	PICK UP D21 CS 4X2	2003	PICK UP	MEXICO	\$ 15.250,00
NISSAN	PICK UP D21 CD 4X2	2003	PICK UP	MEXICO	\$ 16.550,00
NISSAN	PICK UP D21 CD AC 4X2	2003	PICK UP	MEXICO	\$ 17.550,00
NISSAN	PICK UP D21 CD 4X4	2003	PICK UP	MEXICO	\$ 21.800,00
NISSAN	PICK UP D21 CD AC 4X4	2003	PICK UP	MEXICO	\$ 23.400,00
NISSAN	PICK UP D22 CD 4X2	2003	PICK UP	JAPON	
NISSAN	PICK UP D22 CD 4X4 DX	2003	PICK UP	JAPON	N/D
NISSAN	PICK UP D22 CD 4X4 AX	2003	PICK UP	MEXICO	N/D
NISSAN	PICK UP D21 TAXI	2003	PICK UP	MEXICO	\$ 10.679,00
NISSAN	OTROS	2003	OTROS		N/D
NISSAN	URVAN 15 PAS GAS	2003	VAN	JAPON	N/D
NISSAN	URVAN 15 PAS DIESEL	2003	VAN	JAPON	N/D
NISSAN	URVAN DIESEL	2003	VAN	JAPON	N/D
NISSAN	MONTACARGA	2003	OTROS	JAPON	
PEUGEOT	206 XR 3P Autofr,	2003	AUTOMOVIL	FRANCIA	
PEUGEOT	206 XR Autofr.	2003	AUTOMOVIL	FRANCIA	
PEUGEOT	206 XR AC Ceti	2003	AUTOMOVIL	FRANCIA	
PEUGEOT	206 XS Autofr.	2003	AUTOMOVIL	FRANCIA	
PEUGEOT	206 XT Autofr	2003	AUTOMOVIL	FRANCIA	
PEUGEOT	206 CC Autofr -Ceti	2003	AUTOMOVIL	FRANCIA	\$ 31.840,00
PEUGEOT	206 XR PRESENCE AT Ceti	2003	AUTOMOVIL	FRANCIA	\$ 16.240,00
PEUGEOT	206 S16 2.0 - Ceti	2003	AUTOMOVIL	FRANCIA	\$ 23.200,00
PEUGEOT	306 XR BREAK Autofr - Ceti	2003	AUTOMOVIL	FRANCIA	
PEUGEOT	306 XT BREAK Autofr - Ceti	2003	AUTOMOVIL	FRANCIA	
PEUGEOT	306 XT Sedan - Autofr	2003	AUTOMOVIL	FRANCIA	
PEUGEOT	306 XRD 1.9 Ceti	2003	AUTOMOVIL	FRANCIA	
PEUGEOT	307 XS Autofr - Ceti	2003	AUTOMOVIL	FRANCIA	\$ 22.820,00
PEUGEOT	307 XS Autofr.	2003	AUTOMOVIL	FRANCIA	
PEUGEOT	307 XT Autofr. - Ceti	2003	AUTOMOVIL	FRANCIA	\$ -
PEUGEOT	307 XT BREAK 1.6 - Autof.	2003	AUTOMOVIL	FRANCIA	
PEUGEOT	307 XT BREAK 2.0 - Autof.	2003	AUTOMOVIL	FRANCIA	
PEUGEOT	406 ST Autofr - Ceti	2003	AUTOMOVIL	FRANCIA	\$ 33.700,00
PEUGEOT	406 ST 2.0 AT Ceti	2003	AUTOMOVIL	FRANCIA	\$ 32.870,00
PEUGEOT	406 BREAK 2.0 AT Autof. - Ceti	2003	AUTOMOVIL	FRANCIA	
PEUGEOT	607 DIAMANT PACK - Autofr - Ceti.	2003	AUTOMOVIL	FRANCIA	
PEUGEOT	607 3.0 Ceti	2003	AUTOMOVIL	FRANCIA	
RENAULT	TWINGO STD	2003	AUTOMOVIL	COLOMBIA	\$ 9.290,00
RENAULT	TWINGO ELECTRIC PACK	2003	AUTOMOVIL	COLOMBIA	\$ 10.290,00
RENAULT	CLIO RTE	2003	AUTOMOVIL	COLOMBIA	\$ 12.170,00
RENAULT	CLIO RTE ELECTRIC PACK	2003	AUTOMOVIL	COLOMBIA	\$ 13.170,00
RENAULT	CLIO RXT	2003	AUTOMOVIL	COLOMBIA	\$ 14.200,00
RENAULT	SYMBOL RNA	2003	AUTOMOVIL	COLOMBIA	\$ 11.990,00
VOLKSWAGEN	CARATI	2003	AUTOMOVIL	BRASIL	\$ 14.890,00

VOLKSWAGEN	GOLF 1.6 BR	2003	AUTOMOVIL	BRASIL	\$ 15.890,00
VOLKSWAGEN	GOLF 1.8 GTI BR	2003	AUTOMOVIL	BRASIL	\$ 26.990,00
VOLKSWAGEN	GOLF 2.0 BR	2003	AUTOMOVIL	BRASIL	\$ 20.990,00
VOLKSWAGEN	POLO 1.6 HATCHBACK	2003	AUTOMOVIL	BRASIL	\$ 13.590,00
VOLKSWAGEN	POLO 2.0 HATCHBACK	2003	AUTOMOVIL	BRASIL	\$ 18.690,00
VOLKSWAGEN	POLO 1.6 SEDAN	2003	AUTOMOVIL	BRASIL	\$ -
VOLKSWAGEN	POLO 2.0 SEDAN	2003	AUTOMOVIL	BRASIL	\$ -
VOLKSWAGEN	SEDAN	2003	AUTOMOVIL	MEXICO	\$ -
VOLKSWAGEN	JETTA 1.8T	2003	AUTOMOVIL	MEXICO	\$ 28.990,00
VOLKSWAGEN	JETTA 2.0	2003	AUTOMOVIL	MEXICO	\$ 21.990,00
VOLKSWAGEN	JETTA 2.8	2003	AUTOMOVIL	MEXICO	\$ 30.290,00
VOLKSWAGEN	NEW BEETLE 2.0	2003	AUTOMOVIL	MEXICO	\$ -
VOLKSWAGEN	GOLF VARIANT 1.6	2003	AUTOMOVIL	ALEMANIA	\$ -
VOLKSWAGEN	PASSAT 1.8T	2003	AUTOMOVIL	ALEMANIA	\$ 38.990,00
VOLKSWAGEN	PASSAT 2.0	2003	AUTOMOVIL	ALEMANIA	\$ -
VOLKSWAGEN	PASSAT 2.8	2003	AUTOMOVIL	ALEMANIA	\$ 46.990,00
VOLKSWAGEN	POLO CLASSIC 1.8	2003	AUTOMOVIL	ARGENTINA	\$ 16.090,00
VOLKSWAGEN	SAVEIRO	2003	PICK UP	BRASIL	\$ 11.190,00
VOLKSWAGEN	CADDY	2003	VAN	ALEMANIA	\$ 14.500,00
VOLKSWAGEN	LT-46	2003	VAN	ALEMANIA	\$ 38.500,00
VOLKSWAGEN	VW 8.150	2003	CAMION	BRASIL	\$ 32.000,00
VOLKSWAGEN	VW 17.220	2003	CAMION	BRASIL	\$ 59.500,00
VOLKSWAGEN	VW 26.310	2003	CAMION	BRASIL	\$ 78.500,00
VOLKSWAGEN	CHASIS VW 17.210 OD	2003	BUS	BRASIL	\$ 49.500,00
VOLKSWAGEN	BUS VW 17.210 OD BUSSCAR	2003	BUS	BRASIL	#####
VOLKSWAGEN	BUS VW 17.210 OD CA/O	2003	BUS	BRASIL	#####
VOLVO	S40	2003	AUTOMOVIL	BELGICA	
VOLVO	S60	2003	AUTOMOVIL	BELGICA	
VOLVO	S80	2003	AUTOMOVIL	SUECIA	
VOLVO	XC70	2003	AUTOMOVIL	SUECIA	

**Anexo 4 Escalera de precios de automotores nuevos  
en Colombia.**

**COLOMBIA**

**ESCALERA DE PRECIOS 2003**

Marca	Modelo	Año	Precio Pesos	Precio Dolares
Audi	A3 1.6 Mec 2p	2003	S/. 81,510	28,802
Audi	A3 1.6 Mec 4p	2003	S/. 85,228	30,116
Audi	A3 1.8 Turbo Aut Coupé	2003	S/. 84,617	29,900
Audi	A3 1.8 Turbo Mec 4p	2003	S/. 100,100	35,371
Audi	A3 1.8 Turbo Mec 4p Esp...	2003	S/. 108,966	38,504
Audi	A3 1.8 Turbo Mec Coupé	2003	S/. 95,810	33,855
Audi	A3 1.8 Turbo Mec Coupé ...	2003	S/. 104,962	37,089
Audi	A3 1.8 Turbo Tiptronic ...	2003	S/. 128,450	45,389
Audi	A3 1.8 Turbo Tiptronic ...	2003	S/. 147,900	52,261
Audi	A4 1.8 Turbo	2003	S/. 145,002	51,237
Audi	A4 1.8 Turbo Mec	2003	S/. 145,002	51,237
Audi	A4 1.8 Turbo Mec Quattr...	2003	S/. 147,300	52,049
Audi	A4 1.8 Turbo Multitroni...	2003	S/. 153,296	54,168
Audi	A4 2.0 Mec	2003	S/. 122,694	43,355
Audi	A4 2.0 Multitronic	2003	S/. 130,416	46,083
Audi	A4 3.0 Mec	2003	S/. 178,178	62,960
Audi	A4 3.0 Multitronic	2003	S/. 186,758	65,992
Audi	A4 3.0 Tiptronic Quattr...	2003	S/. 164,200	58,021
Audi	A6 2.7 Biturbo Tiptroni...	2003	S/. 229,944	81,252
Audi	A6 3.0 Multitronic	2003	S/. 204,204	72,157
Audi	S3 1.8 Turbo Mec	2003	S/. 100,100	35,371
Audi	TT 1.8 Turbo Coupé	2003	S/. 203,775	72,005
Audi	TT 1.8 Turbo Roadster	2003	S/. 218,025	77,041
Benz	C 180 Kompressor Aut	2003	S/. 131,130	46,336
BMW	318i/4 1.8	2003	S/. 127,969	45,219
BMW	325i Cabriolet	2003	S/. 158,560	56,028
BMW	325i/4 2.5	2003	S/. 157,007	55,480
BMW	330 Cabriolet	2003	S/. 190,020	67,145
BMW	330i/4 —	2003	S/. 195,153	68,959
BMW	525iA/4 2.5	2003	S/. 178,475	63,065
BMW	530iA/4 —	2003	S/. 212,114	74,952
BMW	540iA/4 4.4	2003	S/. 256,778	90,734
BMW	745iA/4 4.4	2003	S/. 401,206	141,769
BMW	M3 Cabriolet	2003	S/. 323,068	114,158
BMW	M3 Coupé	2003	S/. 295,088	104,271
BMW	Z8 V8	2003	S/. 584,906	206,681
Chevrolet	Alto 1.0 16V 5p	2003	S/. 25,650	9,064
Chevrolet	Alto Edicion Especial	2003	S/. 26,750	9,452
Chevrolet	Astra Aut	2003	S/. 55,690	19,678
Chevrolet	Astra Mec	2003	S/. 52,090	18,406
Chevrolet	Corsa Evolution 1.4 4p	2003	S/. 34,550	12,208
Chevrolet	Corsa Evolution 1.4 5p	2003	S/. 33,550	11,855
Chevrolet	Corsa Evolution 1.8 Sedán	2003	S/. 42,550	15,035
Chevrolet	Corsa GL 1.4 4p	2003	S/. 29,140	10,297
Chevrolet	Corsa GLS 1.4 4p	2003	S/. 36,050	12,739
Chevrolet	Corsa L A.A 1.4 3p A.A	2003	S/. 30,750	10,866
Chevrolet	Corsa L 1.4 3p	2003	S/. 28,650	10,124
Chevrolet	Corsa L 1.4 5p	2003	S/. 27,840	9,837
Chevrolet	Corsa L 1.4 5p A.A	2003	S/. 29,540	10,438
Chevrolet	Corsa Wind 1.4 4p	2003	S/. 29,150	10,300
Chevrolet	Corsa Wind 1.4 5p	2003	S/. 27,150	9,594
Chevrolet	Corsa 1.4 GL 4p	2003	S/. 29,140	10,297
Chevrolet	Corsa 1.4 GLS 4p	2003	S/. 34,490	12,187
Chevrolet	Esteem 1.6 1.6 4p	2003	S/. 42,890	15,155
Chevrolet	Esteem 1.3 4p	2003	S/. 37,050	13,092
Chevrolet	Esteem 1.3 4p	2003	S/. 39,050	13,799
Chevrolet	Esteem 1.3 4p A.A	2003	S/. 45,550	16,095
Chevrolet	Esteem 1.6 GLS	2003	S/. 43,890	15,509

Chevrolet	Esteem SW Aut	2003	S/. 49,490	17,488
Chevrolet	Esteem SW Mec	2003	S/. 47,090	16,640
Chevrolet	Sprint 1.0 5p	2003	S/. 23,890	8,442
Chevrolet	Swift 1.3 Sedán	2003	S/. 31,350	11,078
Chevrolet	Wagon R+ 1.2 5p	2003	S/. 32,490	11,481
Citroën	C3 1.4	2003	S/. 43,500	15,371
Citroën	C3 1.4 F.E.	2003	S/. 47,900	16,926
Citroën	C5 2.0 Aut F.E.	2003	S/. 103,820	36,686
Citroën	C5 2.0 Mec F.E.	2003	S/. 98,600	34,841
Citroën	C5 3.0 V6 Aut F.E.	2003	S/. 131,370	46,420
Citroën	Saxo 1.6 VTS 16V A.A.	2003	S/. 60,610	21,417
Citroën	Xsara 2 1.6 16V SX	2003	S/. 63,510	22,442
Citroën	Xsara 2 1.6 16V SX	2003	S/. 66,410	23,466
Citroën	Xsara 2 1.6 16V SX BVA	2003	S/. 68,150	24,081
Citroën	Xsara 2 1.6 16V SX SW	2003	S/. 66,700	23,569
Citroën	Xsara 2 2.0 SX 16V F.E.	2003	S/. 76,270	26,951
Citroën	Xsara 2 2.0 VTS 16V F.E.	2003	S/. 78,300	27,668
Daihatsu	Sirion 1.0 5p A.A.	2003	S/. 36,600	12,933
Fiat	Palio 1.3 EX	2003	S/. 30,300	10,707
Fiat	Palio 1.3 EX	2003	S/. 34,500	12,191
Fiat	Palio 1.3 EX 5p	2003	S/. 35,600	12,580
Fiat	Palio 1.3 SX 5p	2003	S/. 28,450	10,053
Fiat	Palio 1.6 ELX 5p	2003	S/. 42,500	15,018
Fiat	Siena 1.3 EX 5p	2003	S/. 40,500	14,311
Fiat	Siena 1.6 ELX 5p	2003	S/. 47,300	16,714
Fiat	Stilo 1.8 Abarth 5p	2003	S/. 69,900	24,700
Fiat	Stilo 1.8 Confort 5p	2003	S/. 64,200	22,686
Fiat	Uno 1.3 3p	2003	S/. 22,000	7,774
Ford	Fiesta 1.6 Power 3p	2003	S/. 33,257	11,752
Ford	Fiesta 1.6 Power 5p	2003	S/. 33,257	11,752
Ford	Laser 1.3 Nuevo Milenio F....	2003	S/. 37,771	13,347
Ford	Laser 1.6 Nuevo Milenio F....	2003	S/. 46,331	16,371
Ford	Weekend 1.6 SW	2003	S/. 47,500	16,784
Honda	Accord 2.3 EXR Aut	2003	S/. 129,505	45,761
Honda	Accord 2.3 EXR Mec	2003	S/. 120,065	42,426
Honda	Accord 3.0 6V	2003	S/. 140,220	49,548
Honda	Civic 1.7 EX Aut	2003	S/. 100,890	35,650
Honda	Civic 1.7 EX Mec	2003	S/. 94,400	33,357
Honda	Civic 1.7 LX Aut	2003	S/. 84,665	29,917
Honda	Civic 1.7 LX Aut	2003	S/. 100,890	35,650
Honda	Civic 1.7 LX Mec	2003	S/. 76,700	27,102
Honda	Civic 1.7 LX Mec	2003	S/. 94,400	33,357
Honda	Fit EX Aut	2003	S/. 68,440	24,184
Honda	Fit EX Mec	2003	S/. 66,375	23,454
Honda	Fit LX Mec	2003	S/. 60,475	21,369
Hyundai	Accent 1.35 Gyro GL 3p	2003	S/. 35,490	12,541
Hyundai	Accent 1.35 Gyro GL 4p	2003	S/. 34,990	12,364
Hyundai	Accent 1.35 Gyro GL 5p	2003	S/. 33,090	11,693
Hyundai	Accent 1.5 Gyro GL 4p	2003	S/. 35,590	12,576
Hyundai	Accent 1.5 Gyro GL 4p	2003	S/. 35,790	12,647
Hyundai	Accent 1.5 Gyro GL 5p	2003	S/. 33,790	11,940
Hyundai	Accent 1.5 Gyro GLS 4p	2003	S/. 37,390	13,212
Hyundai	Accent 1.5 Gyro GLS 4p Aut	2003	S/. 42,590	15,049
Hyundai	Accent 1.5 Gyro GLS 4p F.E.	2003	S/. 38,390	13,565
Hyundai	Accent 1.5 Gyro GLS 5p	2003	S/. 38,490	13,601
Hyundai	Accent 1.5 Gyro GLS 5p F.E.	2003	S/. 39,290	13,883
Hyundai	Accent 1.5 Gyro GLS 5p F.E ...	2003	S/. 43,790	15,473
Hyundai	Accent 1.5 Gyro L 3p	2003	S/. 36,290	12,823
Hyundai	Accent 1.5 Verna GL 5p	2003	S/. 36,290	12,823
Hyundai	Accent Next	2003	S/. 28,290	9,996
Hyundai	Accent Next	2003	S/. 31,490	11,127
Hyundai	Atos 1.0 Prime 12V	2003	S/. 145,140	51,286
Hyundai	Getz 1.35 GLS 5p	2003	S/. 35,990	12,717

Hyundai	Getz 1.6 GLS 5p	2003	S/. 44,190	15,615
Hyundai	New Elantra 2.0 GLS 5p	2003	S/. 48,890	17,276
Hyundai	New Elantra 2.0 GLS 5p Aut	2003	S/. 52,990	18,724
Hyundai	New Elantra 2.0 GLS Sedán	2003	S/. 48,890	17,276
Hyundai	New Elantra 2.0 GLS Sedán Aut	2003	S/. 52,790	18,654
Hyundai	New Elantra 2.0 XD Sedán Aut	2003	S/. 57,290	20,244
Hyundai	New Elantra 2.0 XD Sedán Mec	2003	S/. 52,990	18,724
Hyundai	Tiburón Coupé	2003	S/. 83,090	29,360
Kia	Carens Mec	2003	S/. 47,970	16,951
Kia	Rio 1.3 NB	2003	S/. 31,590	11,163
Kia	Rio 1.3 NB RS	2003	S/. 32,100	11,343
Kia	Rio 1.5 HB	2003	S/. 33,790	11,940
Kia	Rio 1.5 HB RS	2003	S/. 33,900	11,979
Kia	Rio 1.5 NB	2003	S/. 33,290	11,763
Kia	Rio 1.5 NB LS	2003	S/. 36,100	12,756
Kia	Rio 1.5 NB RS	2003	S/. 33,400	11,802
Kia	Spectra 1.6	2003	S/. 37,290	13,177
Kia	Spectra 1.6 NB LS	2003	S/. 38,090	13,459
Mazda	323 HE Coupé	2003	S/. 26,900	9,505
Mazda	323 HS	2003	S/. 29,300	10,353
Mazda	323 NE Valet	2003	S/. 29,800	10,530
Mazda	626 Aut	2003	S/. 63,000	22,261
Mazda	626 Mec	2003	S/. 58,800	20,777
Mazda	Allegro 1.3 Hatchback	2003	S/. 41,200	14,558
Mazda	Allegro 1.3 Sedán	2003	S/. 40,700	14,382
Mazda	Allegro 1.6 Hatchback	2003	S/. 47,500	16,784
Mazda	Allegro 1.6 Sedán	2003	S/. 48,100	16,996
Mercedes Benz	C 180 Kompressor	2003	S/. 128,464	45,394
Mercedes Benz	C 180 Kompressor Aut	2003	S/. 137,640	48,636
Mercedes Benz	C 320 Sedán	2003	S/. 203,352	71,856
Mercedes Benz	E 240 Sedán	2003	S/. 203,944	72,065
Mercedes Benz	E 320 Sedán	2003	S/. 224,960	79,491
Mitsubishi	All New Lancer GLXI	2003	S/. 61,087	21,586
Mitsubishi	All New Lancer GLXI CVT	2003	S/. 63,975	22,606
Mitsubishi	Galant VR6	2003	S/. 108,684	38,404
Mitsubishi	New Lancer 1.6 GLXI Aut	2003	S/. 66,104	23,358
Mitsubishi	New Lancer 1.6 GLXI Mec	2003	S/. 61,653	21,786
Nissan	Almera 1.6 SG sedán Mec F.E	2003	S/. 56,700	20,035
Nissan	Almera 1.6 SG sedán Aut F.E	2003	S/. 53,980	19,074
Nissan	Maxima Aut F.E	2003	S/. 122,000	43,110
Nissan	Nuevo Primera 2.0 GXE Aut	2003	S/. 115,500	40,813
Nissan	Primera N 2.0 GXE Aut F.E.	2003	S/. 63,000	22,261
Nissan	Primera N 2.0 GXE Mec F.E.	2003	S/. 61,000	21,555
Nissan	Sentra 1.6 16V Mec D.H	2003	S/. 37,600	13,286
Nissan	Sentra 1.8 Aut D.H. A.A.	2003	S/. 59,900	21,166
Nissan	Sentra 1.8 Aut F.E	2003	S/. 55,400	19,576
Nissan	Sentra 1.8 Mec D.H	2003	S/. 48,800	17,244
Peugeot	206 1.4 XR Chile	2003	S/. 38,200	13,498
Peugeot	206 1.6 Cabriolet	2003	S/. 82,500	29,152
Peugeot	206 1.6 XS	2003	S/. 58,000	20,495
Peugeot	206 2.0 Cabriolet	2003	S/. 92,900	32,827
Peugeot	206 2.0 S-16 16V	2003	S/. 68,200	24,099
Peugeot	306 1.4 SL Chile	2003	S/. 39,700	14,028
Peugeot	306 1.8 SW 16V	2003	S/. 60,100	21,237
Peugeot	306 2.0 SW Aut	2003	S/. 65,350	23,092
Peugeot	306 2.0 XT Aut	2003	S/. 63,300	22,367
Peugeot	307 1.6 XS 16V 5p	2003	S/. 67,500	23,852
Peugeot	307 2.0 XSI 16V Coupé	2003	S/. 82,900	29,293
Peugeot	307 2.0 XT 16V 5p	2003	S/. 72,800	25,724
Peugeot	307 2.0 XT 16V 5p Aut	2003	S/. 78,350	27,686
Peugeot	307 2.0 XT Break 16V	2003	S/. 74,800	26,431
Peugeot	307 2.0 XT Break 16V Aut	2003	S/. 80,700	28,516
Peugeot	406 2.0 ST 16V	2003	S/. 95,400	33,710

Peugeot	406 2.0 ST 16V Aut	2003	S/. 100,800	35,618
Peugeot	406 2.0 SW 16V Aut	2003	S/. 108,700	38,410
Peugeot	406 2.0 SW 16V Mec	2003	S/. 102,800	36,325
Peugeot	607 Pack	2003	S/. 164,500	58,127
Renault	Clio RXT	2003	S/. 35,478	12,536
Renault	Clio Dynamique	2003	S/. 36,915	13,044
Renault	Clio Expression	2003	S/. 32,280	11,406
Renault	Clio RTE	2003	S/. 30,126	10,645
Renault	Laguna 1.8	2003	S/. 55,045	19,451
Renault	Megane Break 1.4 16V	2003	S/. 48,700	17,208
Renault	Megane II 1.4	2003	S/. 38,690	13,671
Renault	Megane II 1.6	2003	S/. 45,095	15,935
Renault	Scenic Fase IV	2003	S/. 56,730	20,046
Renault	Symbol 1.4 RNA	2003	S/. 32,140	11,357
Renault	Symbol RTE	2003	S/. 36,200	12,792
Renault	Twingo Serie III	2003	S/. 24,840	8,777
Renault	Twingo Serie III F.E.	2003	S/. 26,820	9,477
Seat	Córdoba 1.6 Signo Sedán	2003	S/. 59,000	20,848
Seat	Ibiza 1.6 Signo 5p	2003	S/. 43,000	15,194
Skoda	Fabia 1.4 Classic HB	2003	S/. 33,900	11,979
Skoda	Fabia 1.4 Comfort 16V HB	2003	S/. 44,900	15,866
Skoda	Fabia 1.4 Comfort 8V HB	2003	S/. 44,600	15,760
Skoda	Fabia 2.0 Combi Elegance	2003	S/. 60,000	21,201
Skoda	Fabia 2.0 Elegance HB	2003	S/. 54,900	19,399
Skoda	Fabia 2.0 Elegance Sedán	2003	S/. 56,900	20,106
Skoda	Fabia 2.0 Spider Elegance ...	2003	S/. 56,500	19,965
Skoda	Fabia 2.0 Spider Sedán	2003	S/. 58,500	20,671
Skoda	Fabia Combi Classic	2003	S/. 43,100	15,230
Skoda	Fabia Combi Comfort 16V	2003	S/. 47,900	16,926
Skoda	Fabia Combi Comfort 8V	2003	S/. 48,100	16,996
Skoda	Fabia Sedán Classic	2003	S/. 41,600	14,700
Skoda	Fabia Sedán Comfort 16 V	2003	S/. 46,900	16,572
Skoda	Fabia Sedán Comfort 8V	2003	S/. 46,600	16,466
Skoda	Laurin & Klement 1.8 Turbo	2003	S/. 78,000	27,562
Skoda	Laurin & Klement 1.8 Turbo Aut	2003	S/. 82,500	29,152
Skoda	Octavia 1.6 Ambiente	2003	S/. 56,200	19,859
Skoda	Octavia 1.6 Ambiente SW	2003	S/. 57,200	20,212
Skoda	Octavia 1.6 Classic	2003	S/. 50,200	17,739
Skoda	Octavia 1.8 Elegance SW Turb...	2003	S/. 75,500	26,678
Skoda	Octavia 1.8 Elegance SW Turb...	2003	S/. 78,500	27,739
Skoda	Octavia 1.8 Elegance Turbo	2003	S/. 73,500	25,972
Skoda	Octavia 1.8 Elegance Turbo A...	2003	S/. 76,500	27,032
Skoda	Superb 1.8 Elegance	2003	S/. 108,500	38,339
Skoda	Superb 2.8 Elegance V6	2003	S/. 134,500	47,527
Subaru	Forester Aut	2003	S/. 99,750	35,247
Subaru	Forester Mec	2003	S/. 96,544	34,114
Subaru	Forester Turbo Aut	2003	S/. 120,750	42,668
Subaru	Forester Turbo Mec	2003	S/. 117,600	41,555
Subaru	Impreza GX AWD Aut	2003	S/. 81,056	28,642
Subaru	Impreza GX AWD Mec	2003	S/. 75,100	26,537
Subaru	Impreza GX SW AWD Aut	2003	S/. 89,200	31,519
Subaru	Impreza GX SW AWD Mec	2003	S/. 83,800	29,611
Subaru	Impreza Turbo AWD	2003	S/. 134,345	47,472
Subaru	Impreza Turbo SW AWD	2003	S/. 136,959	48,395
Subaru	Outback Aut	2003	S/. 115,650	40,866
Subaru	Outback Ltd	2003	S/. 120,318	42,515
Subaru	Outback Mec	2003	S/. 111,700	39,470
Tata	Índica 5p D.H Diesel	2003	S/. 28,790	10,173
Toyota	Camry 2.2 Mec	2003	S/. 130,000	45,936
Toyota	Corolla 1.6 Mec	2003	S/. 47,400	16,749
Toyota	Corolla 1.3 Mec	2003	S/. 38,854	13,729
Toyota	Corolla 1.6 Aut	2003	S/. 49,950	17,650
Toyota	Corolla 1.8 Aut	2003	S/. 59,600	21,060

Toyota	New Camry 2.4 GL Aut	2003	S/. 121,278	42,854
Toyota	New Camry 2.4 GL Mec	2003	S/. 111,996	39,575
Toyota	New Camry 3.0 Aut 6V	2003	S/. 127,500	45,053
Toyota	Yaris 1.5 Sedán F.E.	2003	S/. 49,500	17,491
Volkswagen	Gol 1.8 2p	2003	S/. 34,300	12,120
Volkswagen	Gol 1.8 4p	2003	S/. 37,100	13,110
Volkswagen	Gol 1.8 4p F.E.	2003	S/. 46,800	16,537
Volkswagen	Golf 1.6 4p	2003	S/. 54,000	19,081
Volkswagen	Golf 1.6 4p Aut F.E.	2003	S/. 62,400	22,049
Volkswagen	Golf 1.8 GTI Turbo 4p	2003	S/. 93,200	32,933
Volkswagen	Jetta Sport 1.8 Turbo Aut F.E.	2003	S/. 104,600	36,961
Volkswagen	Jetta 1.8 Sport Turbo Aut ...	2003	S/. 111,500	39,399
Volkswagen	Jetta 2.0 GL Aut	2003	S/. 91,100	32,191
Volkswagen	Jetta 2.0 GLS Aut	2003	S/. 93,800	33,145
Volkswagen	New Beetle 2.0 GLS Aut F.E.	2003	S/. 83,200	29,399
Volkswagen	New Beetle 2.0 GLS F.E.	2003	S/. 77,600	27,420
Volkswagen	Passat 1.8 Turbo Tiptronic ...	2003	S/. 145,500	51,413
Volkswagen	Passat 2.8 V6 F.E. Tiptroni...	2003	S/. 173,500	61,307
Volvo	C 70 2.3 Cabrio Mec	2003	S/. 242,101	85,548
Volvo	C 70 2.3 Coupé Mec	2003	S/. 168,006	59,366
Volvo	S 40 2.0 Turbo Aut	2003	S/. 123,880	43,774
Volvo	S 40 T4 Aut	2003	S/. 133,144	47,047
Volvo	S 40 2.0 Aut	2003	S/. 113,926	40,257
Volvo	S 60 2.4 Turbo Aut	2003	S/. 165,346	58,426
Volvo	S 60 2.4 Aut	2003	S/. 164,070	57,975
Volvo	S 60 T5 Geartronic	2003	S/. 184,490	65,191
Volvo	S 80 2.4 Aut	2003	S/. 140,100	49,505
Volvo	S 80 2.9 Aut	2003	S/. 178,656	63,129
Volvo	S 80 T6 Geartronic	2003	S/. 207,095	73,178
Volvo	V 70 2.4 Aut	2003	S/. 177,197	62,614
Volvo	V 70 XC Geartronic	2003	S/. 151,974	53,701
Volvo	V 70 2.4 Turbo Aut	2003	S/. 182,302	64,418
Volvo	V 70 T5 Geartronic	2003	S/. 193,240	68,283

## **Anexo 5 Escalera de precios de automotores nuevos en Chile.**

Marca	Modelo	Año	Valor (Pesos Chilenos)
ALFA ROMEO	ALFA 147 2.0 SELESPEDD	2003	\$14990
ALFA ROMEO	ALFA 156	2003	\$14490
ALFA ROMEO	ALFA 156	2003	\$14490
ALFA ROMEO	ALFA 156	2003	\$15490
ALFA ROMEO	ALFA 156 2.5 V6	2003	\$17990
ALFA ROMEO	ALFA 156 2.5 V6	2003	\$19990
ALFA ROMEO	ALFA 156 2.5 V6 S.WAGON	2003	\$19990
ALFA ROMEO	ALFA 166 3.0 V6	2003	\$26800
ALFA ROMEO	ALFA GTV 3.0 V6	2003	\$23000
ALFA ROMEO	ALFA SPIDER	2003	\$25000
CHEVROLET	ASTRA	2003	\$7150
CHEVROLET	ASTRA	2003	\$7660
CHEVROLET	ASTRA	2003	\$8990
CHEVROLET	ASTRA	2003	\$9650
CHEVROLET	ASTROVAN	2003	\$16580
CHEVROLET	AVALANCHE	2003	\$33200
CHEVROLET	COMBO	2003	\$6790
CHEVROLET	COMBO	2003	\$7420
CHEVROLET	CORSA	2003	\$4635
CHEVROLET	CORSA	2003	\$5115
CHEVROLET	CORSA	2003	\$5120
CHEVROLET	CORSA	2003	\$5350
CHEVROLET	CORSA	2003	\$5351
CHEVROLET	CORSA	2003	\$5430
CHEVROLET	CORSA	2003	\$5565
CHEVROLET	CORSA	2003	\$5640
CHEVROLET	CORSA	2003	\$5640
CHEVROLET	CORSA	2003	\$5690
CHEVROLET	CORSA	2003	\$5790
CHEVROLET	CORSA	2003	\$6442
CHEVROLET	CORSA	2003	\$6640
CHEVROLET	CORSA	2003	\$7290
CHEVROLET	CORSA EVOLUTION	2003	\$5750
CHEVROLET	CORSA EVOLUTION	2003	\$6190
CHEVROLET	CORSA EVOLUTION	2003	\$6250
CHEVROLET	CORSA EVOLUTION	2003	\$6600
CHEVROLET	IMPALA	2003	US\$36
CHEVROLET	LUV	2003	\$10744
CHEVROLET	LUV	2003	\$11144
CHEVROLET	LUV	2003	\$12382
CHEVROLET	LUV	2003	\$12382
CHEVROLET	LUV	2003	\$12487
CHEVROLET	LUV	2003	\$12661
CHEVROLET	LUV	2003	\$12881
CHEVROLET	LUV	2003	\$12945
CHEVROLET	LUV	2003	\$13178
CHEVROLET	LUV	2003	\$13885
CHEVROLET	LUV	2003	\$14125
CHEVROLET	LUV	2003	\$7688

CHEVROLET	LUV	2003	\$7883
CHEVROLET	LUV	2003	\$8461
CHEVROLET	LUV	2003	\$9270
CHEVROLET	LUV	2003	\$9270
CHEVROLET	LUV	2003	\$9515
CHEVROLET	LUV	2003	\$9784
CHEVROLET	NK	2003	\$12382
CHEVROLET	NK	2003	\$9890
CHEVROLET	NKR	2003	\$15290
CHEVROLET	S 10	2003	\$10890
CHEVROLET	S 10	2003	\$13
CHEVROLET	S 10	2003	\$16450
CHEVROLET	S 10	2003	\$26
CHEVROLET	SAFIRA	2003	\$9490
CHEVROLET	SILVERADO	2003	\$12900
CHEVROLET	SILVERADO	2003	\$14830
CHEVROLET	SILVERADO	2003	\$15990
CHEVROLET	SILVERADO	2003	\$16290
CHEVROLET	SILVERADO	2003	\$17990
CHEVROLET	SILVERADO	2003	\$27300
CHEVROLET	TRAIBLAZER	2003	\$29100
CHEVROLET	TRAIBLAZER	2003	\$30250
CHEVROLET	TRAIBLAZER	2003	US\$27300
CHEVROLET	VECTRA	2003	\$12410
CHEVROLET	VENTURE	2003	\$18850
CHEVROLET	ZAFIRA	2003	\$10390
CHRYSLER	300 M (AUTOSTICK)	2003	US\$42
CHRYSLER	DAKOTA QUAD CAB PLUS 4X4	2003	\$22408
CHRYSLER	DURANGO 4.7 SLT	2003	\$21990
CHRYSLER	G.CHEROKEE LAREDO	2003	\$21990
CHRYSLER	NEON LX	2003	\$12990
CHRYSLER	NEW CARAVAN	2003	\$14990
CHRYSLER	NEW CARAVAN LX	2003	\$17990
CHRYSLER	NEW CHEROKEE LAREDO 3.1	2003	\$24990
CHRYSLER	NEW CHEROKEE LIMITED	2003	\$34990
CHRYSLER	NEW CHEROKEE LIMITED 3.7	2003	\$19990
CHRYSLER	NEW CHEROKEE RENEGADE	2003	\$21990
CHRYSLER	NEW CHEROKEE SPORT 3.7	2003	\$17990
CHRYSLER	NEW CHEROKEE T.DIESEL	2003	\$18990
CHRYSLER	NEW G.CHEROKEE OVERLAND	2003	\$35990
CHRYSLER	NEW RAM QUAD CAB 4X4	2003	\$23588
CHRYSLER	PT-CRUISER (AUTOSTICK)	2003	\$13990
CHRYSLER	SEBRING LE 2.0	2003	\$14990
CHRYSLER	SEBRING LXI 2.7	2003	\$16990
CHRYSLER	SEBRING LXI 2.7 CABRIOLET	2003	US\$30
CHRYSLER	TOWN & COUNTRY LX	2003	\$18990
CHRYSLER	TOWN & COUNTRY LXI	2003	\$26990
CHRYSLER	WRANGLER 2.4 MT	2003	\$15328
CITROEN	BERLINGO	2003	\$6950
CITROEN	BERLINGO	2003	\$7190
CITROEN	C-15	2003	\$5890
CITROEN	C-3 SAXO	2003	\$6090
CITROEN	C-3 SAXO	2003	\$6690

CITROEN	C-3 SAXO	2003	\$6990
CITROEN	C-3 SAXO	2003	\$6990
CITROEN	C-3 SAXO	2003	\$7690
CITROEN	C-3 SAXO	2003	\$7790
CITROEN	C-5	2003	\$12450
CITROEN	C-5	2003	\$12950
CITROEN	C-5	2003	\$13450
CITROEN	C-5	2003	\$13950
CITROEN	C-5	2003	\$18250
CITROEN	SAXO	2003	\$6090
CITROEN	XSARA	2003	\$7590
CITROEN	XSARA	2003	\$8190
CITROEN	XSARA	2003	\$8690
CITROEN	XSARA	2003	\$8790
CITROEN	XSARA	2003	\$8890
CITROEN	XSARA 2 STATION	2003	\$7690
CITROEN	XSARA 2 STATION	2003	\$8090
CITROEN	XSARA 2 STATION	2003	\$8190
CITROEN	XSARA 2 STATION	2003	\$8590
CITROEN	XSARA 2 STATION	2003	\$8890
CITROEN	XSARA 2 STATION	2003	\$9290
CITROEN	XSARA 2.3 PUERTAS	2003	\$7290
CITROEN	XSARA 2.3 PUERTAS	2003	\$7890
CITROEN	XSARA 2.3 PUERTAS	2003	\$8190
CITROEN	XSARA 2.3 PUERTAS	2003	\$9690
CITROEN	XSARA 2.3 PUERTAS	2003	\$9990
CITROEN	XSARA PICASSO 16V	2003	\$8790
CITROEN	XSARA PICASSO 2.0 HDI	2003	\$9590
DAIHATSU	CUORE	2003	\$4790
DAIHATSU	CUORE	2003	\$4990
DAIHATSU	CUORE	2003	\$5190
DAIHATSU	GRAN MOVE	2003	\$7290
DAIHATSU	SIRION	2003	\$6490
DAIHATSU	SIRION	2003	\$6850
DAIHATSU	SIRION	2003	\$7390
DAIHATSU	SIRION	2003	\$7890
DAIHATSU	TERIOS	2003	\$8290
DAIHATSU	TERIOS	2003	\$8990
DAIHATSU	TERIOS	2003	\$9290
FIAT	BRAVA ELX 16V	2003	\$7190
FIAT	DOBLO CARGO	2003	\$6690
FIAT	DOBLO CARGO 1.9	2003	\$7190
FIAT	DOBLO CARGO 1.9	2003	\$7390
FIAT	DOBLO ELX VAN 1.6	2003	\$8090
FIAT	DOBLO ELX VAN 1.9	2003	\$8490
FIAT	FIORINO	2003	\$4690
FIAT	FIORINO	2003	\$5690
FIAT	MAREA SEDAN ELX 20V	2003	\$8190
FIAT	MAREA WEEKEND ELX 20V	2003	\$8690
FIAT	PALIO ELX 16V	2003	\$5690
FIAT	PALIO ELX 16V	2003	\$5690
FIAT	PALIO ELX 16V	2003	\$5890
FIAT	PALIO EX 16V FIRE	2003	\$4790

FIAT	PALIO EX 16V FIRE	2003	\$4990
FIAT	PALIO EX 16V FIRE	2003	\$4990
FIAT	PALIO EX 16V FIRE	2003	\$5090
FIAT	PALIO EX 16V FIRE	2003	\$5190
FIAT	PALIO EX 16V FIRE	2003	\$5290
FIAT	PALIO EX 16V FIRE	2003	\$5490
FIAT	PALIO WEEKEND ELX 16V	2003	\$6190
FIAT	PALIO WEEKEND ELX 16V	2003	\$6490
FIAT	PALIO YOUNG	2003	\$4390
FIAT	PALIO YOUNG DH	2003	\$4190
FIAT	PALIO YOUNG SX	2003	\$3990
FIAT	PALIO YOUNG SX	2003	\$4190
FIAT	SIENA EX 16V FIRE	2003	\$4890
FIAT	SIENA EX 16V FIRE	2003	\$5590
FIAT	SIENA EX 16V FIRE	2003	\$5790
FIAT	SIENA EX 16V FIRE DH	2003	\$5290
FIAT	STILO 1.8 16V	2003	\$8990
FIAT	STILO 16V SKY WINDOW	2003	\$9890
FIAT	STRADA	2003	\$5290
FIAT	STRADA	2003	\$6190
FIAT	STRADA	2003	\$6690
FIAT	UNO S	2003	\$3590
FORD	ESCAPE	2003	\$14990
FORD	ESCAPE	2003	\$14990
FORD	ESCAPE	2003	\$17700
FORD	EXPEDITION	2003	\$36500
FORD	EXPLORER	2003	\$22500
FORD	EXPLORER	2003	\$24990
FORD	EXPLORER	2003	\$25300
FORD	EXPLORER	2003	\$27490
FORD	EXPLORER XLT	2003	\$23850
FORD	F-150	2003	\$14900
FORD	F-150	2003	\$18600
FORD	F-150	2003	\$22900
FORD	FIESTA	2003	\$5290
FORD	FIESTA	2003	\$5790
FORD	FIESTA	2003	\$6090
FORD	FIESTA	2003	\$6590
FORD	FOCUS	2003	\$10500
FORD	FOCUS	2003	\$10500
FORD	FOCUS	2003	\$11790
FORD	FOCUS	2003	\$7400
FORD	FOCUS	2003	\$8900
FORD	FOCUS	2003	\$9490
FORD	FOCUS	2003	\$9980
FORD	MONDEO	2003	\$13990
FORD	RANGER	2003	\$10290
FORD	RANGER	2003	\$10490
FORD	RANGER	2003	\$10962
FORD	RANGER	2003	\$12496
FORD	RANGER	2003	\$12850
FORD	RANGER	2003	\$14148
FORD	RANGER	2003	\$7390

FORD	RANGER	2003	\$8720
FORD	RANGER	2003	\$9310
FORD	WINDSTAR	2003	\$16990
FORD	WINDSTAR	2003	\$18800
FORD	WINDSTAR	2003	\$18890
FORD	WINDSTAR	2003	\$20500
HONDA	ACCORD 3,0	2003	US\$33
HONDA	CIVIC	2003	\$10160
HONDA	CIVIC	2003	\$11150
HONDA	CIVIC	2003	\$12490
HONDA	CIVIC	2003	\$12990
HONDA	CR-V LX AT 4X2	2003	\$13990
HONDA	CR-V LX AT 4X4	2003	\$17250
HONDA	CR-V LX AT 4X4	2003	\$17990
HONDA	CR-V LX MT 4X4	2003	\$16350
HONDA	HR-V	2003	\$11690
HONDA	HR-V EX MT	2003	\$12690
HONDA	HRV LX MT	2003	US\$10990
HONDA	HR-V LX MT	2003	\$11990
HONDA	NEW ACCORD	2003	US\$28
HONDA	PILOT	2003	US\$40
HONDA	STREAM LX AT	2003	\$14390
HONDA	STREAM LX AT	2003	\$15390
HYUNDAI	ACCENT SEDAN	2003	\$6890
HYUNDAI	ACCENT SEDAN	2003	\$7190
HYUNDAI	COUNTY	2003	\$24640
HYUNDAI	COUNTY	2003	\$26240
HYUNDAI	COUNTY	2003	\$26640
HYUNDAI	COUNTY	2003	\$28190
HYUNDAI	COUPE	2003	\$18140
HYUNDAI	ELANTRA	2003	\$10340
HYUNDAI	ELANTRA	2003	\$7590
HYUNDAI	ELANTRA	2003	\$8090
HYUNDAI	ELANTRA	2003	\$8840
HYUNDAI	ELANTRA	2003	\$9440
HYUNDAI	ELANTRA	2003	\$9640
HYUNDAI	GALLOPER II	2003	\$12690
HYUNDAI	GALLOPER II	2003	\$13640
HYUNDAI	GALLOPER II	2003	\$14040
HYUNDAI	GALLOPER II	2003	\$14590
HYUNDAI	GALLOPER II	2003	\$14790
HYUNDAI	GALLOPER II	2003	\$15290
HYUNDAI	GALLOPER II	2003	\$16840
HYUNDAI	GALLOPER II	2003	\$17040
HYUNDAI	GALLOPER II	2003	\$17890
HYUNDAI	GETZ	2003	\$5390
HYUNDAI	GETZ	2003	\$5490
HYUNDAI	GETZ	2003	\$5990
HYUNDAI	GETZ	2003	\$6190
HYUNDAI	GETZ	2003	\$6590
HYUNDAI	GRACE	2003	\$10190
HYUNDAI	GRACE	2003	\$10590
HYUNDAI	GRACE	2003	\$11490

HYUNDAI	GRACE	2003	\$11740
HYUNDAI	GRACE	2003	\$11890
HYUNDAI	GRACE	2003	\$9490
HYUNDAI	H 100	2003	\$16190
HYUNDAI	H 100	2003	\$16390
HYUNDAI	MATRIX	2003	\$7840
HYUNDAI	MATRIX	2003	\$8240
HYUNDAI	MATRIX	2003	\$9040
HYUNDAI	MATRIZ	2003	\$8640
HYUNDAI	MATRIZ	2003	\$9390
HYUNDAI	MIGHTY	2003	\$12240
HYUNDAI	MIGHTY	2003	\$12540
HYUNDAI	MIGHTY	2003	\$13190
HYUNDAI	MIGHTY	2003	\$13490
HYUNDAI	MIGHTY	2003	\$14290
HYUNDAI	MIGHTY	2003	\$14990
HYUNDAI	MIGHTY	2003	\$16340
HYUNDAI	NEW ACCENT HB	2003	\$6090
HYUNDAI	NEW ACCENT HB	2003	\$6590
HYUNDAI	NEW ACCENT HB	2003	\$6590
HYUNDAI	NEW ACCENT SEDAN	2003	\$5190
HYUNDAI	NEW ACCENT SEDAN	2003	\$5590
HYUNDAI	NEW ACCENT SEDAN	2003	\$6090
HYUNDAI	NEW ACCENT SEDAN	2003	\$6590
HYUNDAI	NEW ACCENT SEDAN	2003	\$6590
HYUNDAI	NEW ACCENT SEDAN	2003	\$7090
HYUNDAI	NEW ACCENT SEDAN	2003	\$7690
HYUNDAI	NEW SONATA	2003	\$10590
HYUNDAI	NEW SONATA	2003	\$11740
HYUNDAI	NEW SONATA	2003	\$13290
HYUNDAI	NEW SONATA	2003	\$14290
HYUNDAI	PORTER	2003	\$8190
HYUNDAI	PORTER	2003	\$8490
HYUNDAI	PORTER	2003	\$8490
HYUNDAI	PORTER	2003	\$8690
HYUNDAI	PORTER	2003	\$8840
HYUNDAI	PORTER	2003	\$8940
HYUNDAI	PORTER	2003	\$9040
HYUNDAI	PORTER	2003	\$9190
HYUNDAI	PORTER	2003	\$9290
HYUNDAI	SANTA FE	2003	\$12990
HYUNDAI	SANTA FE	2003	\$14090
HYUNDAI	SANTA FE	2003	\$14590
HYUNDAI	SANTA FE	2003	\$15390
HYUNDAI	SANTA FE	2003	\$17490
HYUNDAI	SANTA FE	2003	\$18540
HYUNDAI	SANTAMO	2003	\$10090
HYUNDAI	SANTAMO	2003	\$9490
HYUNDAI	TERRACAN	2003	\$15990
HYUNDAI	TERRACAN	2003	\$17990
HYUNDAI	TERRACAN	2003	\$18990
HYUNDAI	TERRACAN	2003	\$20590
HYUNDAI	TRAJET	2003	\$13390

HYUNDAI	TRAJET	2003	\$13990
HYUNDAI	TRAJET	2003	\$14690
HYUNDAI	TRAJET	2003	\$15940
HYUNDAI	TRAJET	2003	\$18590
HYUNDAI	XG F/L	2003	US\$27000
HYUNDAI	XG F/L	2003	US\$29000
KIA MOTORS	BESTA	2003	\$10160
KIA MOTORS	BESTA	2003	\$10278
KIA MOTORS	BESTA	2003	\$11446
KIA MOTORS	BESTA	2003	\$11623
KIA MOTORS	BESTA	2003	\$8071
KIA MOTORS	BESTA	2003	\$8484
KIA MOTORS	CARENS	2003	\$7490
KIA MOTORS	CARENS	2003	\$7990
KIA MOTORS	CARENS	2003	\$7990
KIA MOTORS	CARENS	2003	\$7990
KIA MOTORS	CARENS	2003	\$7990
KIA MOTORS	CARENS	2003	\$8090
KIA MOTORS	CARENS	2003	\$8290
KIA MOTORS	CARENS	2003	\$8390
KIA MOTORS	CARENS	2003	\$8490
KIA MOTORS	CARENS	2003	\$9190
KIA MOTORS	CARENS	2003	\$9230
KIA MOTORS	CARENS	2003	\$9950
KIA MOTORS	CARNIVAL	2003	\$12490
KIA MOTORS	CARNIVAL	2003	\$12690
KIA MOTORS	CARNIVAL	2003	\$13290
KIA MOTORS	CARNIVAL	2003	\$13630
KIA MOTORS	CARNIVAL II	2003	\$13790
KIA MOTORS	CARNIVAL II	2003	\$14590
KIA MOTORS	CARNIVAL II	2003	\$16590
KIA MOTORS	FRONTIER	2003	\$10337
KIA MOTORS	FRONTIER	2003	\$10372
KIA MOTORS	FRONTIER	2003	\$11257
KIA MOTORS	FRONTIER	2003	\$11257
KIA MOTORS	FRONTIER	2003	\$8130
KIA MOTORS	FRONTIER	2003	\$8425
KIA MOTORS	FRONTIER	2003	\$8661
KIA MOTORS	FRONTIER	2003	\$8956
KIA MOTORS	FRONTIER	2003	\$9074
KIA MOTORS	FRONTIER	2003	\$9393
KIA MOTORS	FRONTIER	2003	\$9759
KIA MOTORS	FRONTIER	2003	\$9983
KIA MOTORS	PAMAX	2003	\$13558
KIA MOTORS	RIO	2003	\$4490
KIA MOTORS	RIO	2003	\$4950
KIA MOTORS	RIO	2003	\$5190
KIA MOTORS	RIO	2003	\$5540
KIA MOTORS	RIO II RS	2003	\$4740
KIA MOTORS	RIO II RS	2003	\$4940
KIA MOTORS	RIO II RS	2003	\$5140
KIA MOTORS	RIO II RS	2003	\$5640
KIA MOTORS	RIO II RS	2003	\$5880

KIA MOTORS	RIO LOOK AT DH	2003	\$6830
KIA MOTORS	RIO LOOK II	2003	\$6080
KIA MOTORS	RIO LOOK II	2003	\$6580
KIA MOTORS	RIO LOOK MT DH	2003	\$5730
KIA MOTORS	RIO LOOK MT DH	2003	\$6180
KIA MOTORS	SEPHIA	2003	\$7090
KIA MOTORS	SEPHIA	2003	\$7250
KIA MOTORS	SEPHIA II	2003	\$7750
KIA MOTORS	SORENTO	2003	\$16590
KIA MOTORS	SORENTO	2003	\$17290
KIA MOTORS	SORENTO	2003	\$18990
KIA MOTORS	SPECTRA	2003	\$6150
KIA MOTORS	SPECTRA	2003	\$6590
KIA MOTORS	SPECTRA	2003	\$6650
KIA MOTORS	SPORTAGE	2003	\$10140
KIA MOTORS	SPORTAGE	2003	\$10290
KIA MOTORS	SPORTAGE	2003	\$10490
KIA MOTORS	SPORTAGE	2003	\$10790
KIA MOTORS	SPORTAGE	2003	\$10890
KIA MOTORS	SPORTAGE	2003	\$11190
KIA MOTORS	SPORTAGE	2003	\$11390
KIA MOTORS	SPORTAGE	2003	\$11490
KIA MOTORS	SPORTAGE	2003	\$11840
KIA MOTORS	SPORTAGE	2003	\$12090
KIA MOTORS	SPORTAGE	2003	\$9590
KIA MOTORS	TOWNER	2003	\$4826
KIA MOTORS	TOWNER	2003	\$5062
MAZDA	323	2003	\$7185
MAZDA	323	2003	\$7785
MAZDA	323	2003	\$7985
MAZDA	323	2003	\$7985
MAZDA	323	2003	\$8085
MAZDA	323	2003	\$8585
MAZDA	323	2003	\$8685
MAZDA	323	2003	\$8885
MAZDA	323	2003	\$9285
MAZDA	6 SEDAN	2003	\$13985
MAZDA	6 SEDAN	2003	\$15685
MAZDA	6 SPORT	2003	\$14985
MAZDA	6 STOUR NG	2003	\$14985
MAZDA	B 2200	2003	\$7652
MAZDA	B 2500	2003	\$8596
MAZDA	B 2600	2003	\$12260
MAZDA	B 2900	2003	\$10484
MAZDA	B 2900	2003	\$11428
MAZDA	B 2900	2003	\$12237
MAZDA	B 2900	2003	\$13511
MAZDA	B 2900	2003	\$9776
MAZDA	B-2200	2003	\$8478
MAZDA	B-2600	2003	\$13541
MAZDA	MPV	2003	\$17985
MAZDA	MX-5	2003	\$14985
MAZDA	MPV	2003	\$17985
MITSUBISHI	CANTER	2003	\$12248

MITSUBISHI	CANTER	2003	\$14136
MITSUBISHI	GALANT	2003	\$10980
MITSUBISHI	GALANT	2003	\$11980
MITSUBISHI	GALANT	2003	\$12980
MITSUBISHI	GALANT	2003	\$9980
MITSUBISHI	L-200	2003	\$10478
MITSUBISHI	L-200	2003	\$13546
MITSUBISHI	L-200	2003	\$15788
MITSUBISHI	L-200	2003	\$7980
MITSUBISHI	L-300	2003	\$7680
MITSUBISHI	L-300	2003	\$7980
MITSUBISHI	L-300	2003	\$8880
MITSUBISHI	LANCER	2003	\$7980
MITSUBISHI	MONTERO	2003	\$16980
MITSUBISHI	MONTERO	2003	\$17980
MITSUBISHI	MONTERO	2003	\$19980
MITSUBISHI	MONTERO	2003	\$20980
MITSUBISHI	MONTERO	2003	\$22980
MITSUBISHI	MONTERO	2003	\$25936
MITSUBISHI	MONTERO	2003	\$31880
MITSUBISHI	MONTERO	2003	\$32980
MITSUBISHI	NEW L-200	2003	\$10980
MITSUBISHI	NEW L-200	2003	\$11080
MITSUBISHI	NEW L-200	2003	\$11980
MITSUBISHI	NEW L-200	2003	\$12480
MITSUBISHI	NEW L-200	2003	\$13680
MITSUBISHI	NEW L-200	2003	\$15480
MITSUBISHI	NEW L-200	2003	\$7980
MITSUBISHI	NEW L-200	2003	\$9580
MITSUBISHI	ROSA	2003	\$24402
MITSUBISHI	ROSA	2003	\$26644
MARUBENI	D 21 C/DOBLE CENTURY BASE	2003	\$8248
MARUBENI	D 21 C/DOBLE CENTURY FULL	2003	\$8944
MARUBENI	D 21 C/DOBLE STD 4X4	2003	\$10608
MARUBENI	D 21 CABINA DOBLE 4X2	2003	\$7776
MARUBENI	D 21 CABINA DOBLE 4X2	2003	\$8012
MARUBENI	D 21 CABINA SIMPLE 4X2	2003	\$7540
MARUBENI	D 21 KING CAB 4X2	2003	\$7888
MARUBENI	MAXIMA GV	2003	\$22980
MARUBENI	MAXIMA J	2003	\$17380
MARUBENI	PATHFINDER LUX CONFORT 4X4	2003	\$22480
MARUBENI	PATHFINDER SE CONFORT 4X4	2003	\$17980
MARUBENI	PATHFINDER SE HIGH 4X4	2003	\$19580
MARUBENI	PATHFINDER SE HIGH 4X4	2003	\$19880
MARUBENI	PATHFINDER SE HIGH 4X4	2003	\$20980
MARUBENI	PATHFINDER SE HIGH 4X4	2003	\$24980
MARUBENI	PATROL GL 5 PTAS 4X4	2003	\$29180
MARUBENI	PATROL GRX 5 PTAS 4X4	2003	\$53
MARUBENI	PATROL GRX 5 PTAS 4X4	2003	US\$56000
MARUBENI	PATROL SGL 5 PTAS 4X4	2003	US\$47000
MARUBENI	PATROL SGL DIESEL 5P	2003	\$3018
MARUBENI	PRIMERA P 12	2003	\$13980
MARUBENI	PRIMERA P 12	2003	\$14980

MARUBENI	SENTRA 1.8 XE	2003	\$6990
MARUBENI	SENTRA 1.8 XE	2003	\$7190
MARUBENI	SENTRA 1.8 XE	2003	\$7590
MARUBENI	TERRANO AX 4X2	2003	\$10844
MARUBENI	TERRANO AX 4X2	2003	\$13204
MARUBENI	TERRANO AX 4X4	2003	\$12850
MARUBENI	TERRANO AX 4X4	2003	\$16036
MARUBENI	TERRANO AX DIESEL 4X4	2003	\$14266
MARUBENI	TERRANO AX TURBO D. 4X4	2003	\$17098
MARUBENI	TERRANO AX TURBO DIESEL 4X4	2003	\$15328
MARUBENI	TERRANO AX<S< font 4X4<>	2003	\$15210
MARUBENI	TERRANO C/S DIESEL 4X4	2003	\$11906
MARUBENI	4X4	2003	\$11552
MARUBENI	TERRANO DIESEL 4X2 C/S	2003	\$9782
MARUBENI	TERRANO DIESEL 4X2 CAB/S	2003	\$9428
MARUBENI	TERRANO DIESEL DX 4X2 D/C	2003	\$10254
MARUBENI	TERRANO DIESEL DX 4X2 D/C	2003	\$9900
MARUBENI	TERRANO DX 4X2	2003	\$9428
MARUBENI	TERRANO DX 4X2	2003	\$9782
MARUBENI	TERRANO DX 4X4	2003	\$11316
MARUBENI	TERRANO DX 4X4	2003	\$11670
MARUBENI	TERRANO DX DIESEL 4X4	2003	\$12614
MARUBENI	TERRANO DX DIESEL 4X4	2003	\$12968
MARUBENI	TERRANO DX TURBO DIESEL	2003	\$13676
MARUBENI	TERRANO DX TURBP DIESEL 4X4	2003	\$1403
MARUBENI	URVAN 4X2	2003	\$8248
MARUBENI	V 16	2003	\$6290
MARUBENI	V 16	2003	\$6980
MARUBENI	X-TRAIL CONFORT LINE 4X4	2003	\$15380
MARUBENI	X-TRAIL CONFORT LINE 4X4	2003	\$16180
MARUBENI	X-TRAIL S TREND LINE 4X4	2003	\$15380
MARUBENI	X-TRAIL S TREND LINE 4X4	2003	\$15780
MARUBENI	X-TRAIL S TREND LINE 4X4	2003	\$16080
MARUBENI	X-TRAIL S TURBO DIESEL 4X4	2003	\$14990
MARUBENI	X-TRAIL X HIGH LIMITED 4X4	2003	\$17980
MARUBENI	X-TRAIL X HIGH LINE 4X4	2003	\$16180
MARUBENI	X-TRAIL X HIGH LINE 4X4	2003	\$16690
MARUBENI	X-TRAIL X HIGH LINE 4X4	2003	\$16880
MARUBENI	X-TRAIL X HIGH LINE 4X4	2003	\$17280
MARUBENI	X-TRAIL X TURBO DIESEL 4X4	2003	\$18180
MARUNENI	X-TRAIL HIGH LINE 4X4	2003	\$17080
PEUGEOT	206	2003	\$5890
PEUGEOT	206	2003	\$6990
PEUGEOT	206	2003	\$7290
PEUGEOT	206	2002	\$5690
PEUGEOT	206	2003	\$5990
PEUGEOT	206	2003	\$6990
PEUGEOT	206	2003	\$6190
PEUGEOT	306 XR	2003	\$8390
PEUGEOT	307 XT BREAK	2003	\$9990
PEUGEOT	206	2003	\$10490
PEUGEOT	206	2003	\$11890
PEUGEOT	206	2003	\$11890

PEUGEOT	306 XR	2003	\$6790
PEUGEOT	306 XR	2003	\$7690
PEUGEOT	307	2003	\$8890
PEUGEOT	307 XT	2003	\$9490
PEUGEOT	306 XR BREAK	2003	\$8590
PEUGEOT	307 XR BREAK	2003	\$9890
PEUGEOT	206	2003	\$11290
PEUGEOT	206	2003	\$6690
PEUGEOT	406 ST	2003	\$11390
PEUGEOT	406 EXECUTIVE	2003	\$12390
PEUGEOT	406 EXECUTIVE	2003	\$11590
PEUGEOT	406	2003	\$10590
PEUGEOT	307 XT	2003	\$10190
PEUGEOT	307 XSI	2003	\$11190
PEUGEOT	307 XT BREAK	2003	\$11490
PEUGEOT	206	2003	\$12390
PEUGEOT	206	2003	\$9390
PEUGEOT	307 XR	2003	\$9690
PEUGEOT	307 XR BREAK	2003	\$10190
PEUGEOT	406	2003	\$12490
PEUGEOT	406 ST	2003	\$11590
PEUGEOT	406	2002	\$12390
PEUGEOT	406	2003	\$14090
PEUGEOT	307 XSI	2003	\$10690
PEUGEOT	607	2002	US\$48
PEUGEOT	406 COUPE	2002	US\$38
PEUGEOT	406	2002	\$16190
PEUGEOT	307 XT	2002	\$10990
PEUGEOT	206 FUN	2003	\$5990
PEUGEOT	106	2003	\$5190
PEUGEOT	106	2003	\$4490
PEUGEOT	106	2003	\$4690
PEUGEOT	106	2003	\$4990
PEUGEOT	206	2003	\$6390
PEUGEOT	206	2003	\$7390
PEUGEOT	206	2003	\$7890
PEUGEOT	BOXER X2/44 PICK UP	2003	\$9664
PEUGEOT	BOXER X2/44 CHASSIS	2003	\$10254
PEUGEOT	BOXER X2/44	2003	\$10490
PEUGEOT	BOXER X2/44	2003	\$9192
PEUGEOT	BOXER X2/44 TOLE 330 MH	2003	\$11552
PEUGEOT	BOXER X2/44	2003	\$11906
PEUGEOT	BOXER X2/44 TOLE 290 CS	2003	\$10372
PEUGEOT	BOXER X2/44 TOLE 330 M	2003	\$10844
PEUGEOT	BOXER X2 TOLE 290 CC	2002	\$9782
PEUGEOT	206	2003	\$8390
PEUGEOT	306 XR BREAK	2003	\$9090
PEUGEOT	206	2003	\$7290
PEUGEOT	406	2003	\$10990
PEUGEOT	406	2003	\$12890
PEUGEOT	406	2003	\$12990
PEUGEOT	406	2003	\$14490
PEUGEOT	307 XR	2003	\$9990

PEUGEOT	PARTNER TOLE	2003	\$6714
PEUGEOT	BOXER TOLE	2003	\$9546
PEUGEOT	PARTNER TOLE	2003	\$7304
PEUGEOT	PARTNER TOLE	2003	\$6478
PEUGEOT	PARTNER TOLE	2003	\$7068
PEUGEOT	PARTNER TOLE	2003	\$6832
RENAULT	SCENIC	2003	\$10990
RENAULT	SCENIC	2003	\$10190
RENAULT	CLIO	2003	\$5590
RENAULT	CLIO	2003	\$5590
RENAULT	CLIO	2003	\$5190
RENAULT	SCENIC	2003	\$12590
RENAULT	MEGANE	2003	\$6790
RENAULT	MEGANE	2003	\$6290
RENAULT	SCENIC	2003	\$9190
RENAULT	MEGANE	2003	\$6690
RENAULT	MEGANE	2003	\$6790
RENAULT	MEGANE	2003	\$6190
RENAULT	MEGANE	2003	\$6990
RENAULT	SCENIC	2003	\$8490
RENAULT	LAGUNA	2003	\$12490
RENAULT	SCENIC	2003	\$9490
RENAULT	LAGUNA	2003	\$12990
RENAULT	CLIO	2003	\$5990
RENAULT	CLIO	2003	\$5790
RENAULT	CLIO	2003	\$6490
RENAULT	CLIO	2003	\$5790
RENAULT	CLIO	2003	\$5390
RENAULT	CLIO 2	2003	\$6290
RENAULT	LAGUNA	2003	\$16790
RENAULT	SCENIC 2 RX4 EXPRESSION	2003	\$12890
RENAULT	SCENIC 2 EXPRESSION DCI	2003	\$9890
RENAULT	LAGUNA	2003	\$11590
RENAULT	CLIO 2	2003	\$5390
RENAULT	KANGOO	2003	\$6579
RENAULT	KANGOO	2003	\$5888
SEAT	TOLEDO	2003	\$5490
SEAT	TOLEDO	2003	\$5590
SEAT	IBIZA	2003	\$4690
SEAT	IBIZA	2003	\$4790
SEAT	CORDOBA	2003	\$4990
SEAT	TOLEDO	2003	\$5290
SEAT	IBIZA	2003	\$4890
SEAT	IBIZA	2003	\$4990
SEAT	CORDOBA	2003	\$5190
SEAT	IBIZA	2003	\$5250
SEAT	CORDOBA	2003	\$5390
SEAT	INCA	2003	\$4445
SEAT	INCA	2003	\$4090
SKODA	OCTAVIA SEDAN	2003	\$9650
SKODA	OCTAVIA SEDAN	2003	\$10590
SKODA	OCTAVIA SEDAN	2003	\$10290
SKODA	OCTAVIA SEDAN	2003	\$10990

SKODA	OCTAVIA SEDAN	2003	\$11190
SKODA	OCTAVIA SEDAN	2003	\$10990
SKODA	OCTAVIA SEDAN	2003	\$10690
SKODA	OCTAVIA SEDAN	2003	\$12500
SKODA	OCTAVIA SEDAN	2003	\$10690
SKODA	OCTAVIA SEDAN	2003	\$11190
SKODA	OCTAVIA SEDAN	2003	\$9790
SKODA	FABIA SEDAN	2003	\$6390
SKODA	FABIA SEDAN	2003	\$5690
SKODA	FABIA SEDAN	2003	\$5790
SKODA	FABIA COMBI	2003	\$6390
SKODA	OCTAVIA SEDAN	2003	\$8490
SKODA	FABIA SEDAN	2003	\$6990
SKODA	OCTAVIA SEDAN	2003	\$11590
SKODA	OCTAVIA COMBI	2003	\$11190
SKODA	OCTAVIA KOMBI	2003	\$11190
SKODA	OCTAVIA COMBI	2003	\$10590
SKODA	OCTAVIA COMBI	2003	\$12290
SKODA	OCTAVIA COMBI	2003	\$11590
SKODA	OCTAVIA COMBI	2003	\$11290
SKODA	OCTAVIA COMBI	2003	\$11690
SKODA	OCTAVIA COMBI	2003	\$12740
SKODA	OCTAVIA COMBI	2003	\$12840
SKODA	OCTAVIA COMBI	2003	\$11690
SKODA	OCTAVIA COMBI	2003	\$11290
SKODA	OCTAVIA COMBI	2003	\$10490
SKODA	FABIA COMBI	2003	\$6290
SKODA	FABIA HATCHBACK	2003	\$5690
SKODA	FABIA HATCHBACK	2003	\$6890
SKODA	FABIA HATCHBACK	2003	\$6190
SKODA	FABIA COMBI	2003	\$6890

## **Anexo 6 Resumen Histórico de Ómnibus BB.**

## Resumen Histórico de la producción de Ómnibus BB

<b>1976.-</b>	Se lanza al mercado el primer bus, fabricado en el país con motor posterior
<b>1978.-</b>	Se introduce al mercado un bus con capacidad de hasta 28 pasajeros, denominado Blue Bird Botar, que da origen al nombre de O.B.B.
<b>1980.-</b>	En mayo, el primer Chevrolet Blazer sale de la línea de ensamblaje.
<b>1981.-</b>	Comienza la fabricación del Omnibus Botar 8.2 interprovincial, con capacidad de 44 a 88 pasajeros.
<b>1982.-</b>	En julio, se inicia la producción del vehículo Chevrolet Trooper.
<b>1983.-</b>	Se da inicio a la fabricación de una generación de buses modelo DBR interurbano, con capacidad de 27 pasajeros
<b>1985.-</b>	Se inicia la producción de un modelo de omnibus, el ECR 500, introduciendo innovación estructural, con sistema de perfiles abiertos de acero galvanizado en caliente.
<b>1986.-</b>	Se inicia la producción de la camioneta Chevrolet - Luv.
<b>1987.-</b>	Se inicia la producción del automóvil Chevrolet - Gémini.
<b>1988.-</b>	En febrero, se presenta al Ecuador el primer vehículo Suzuki Forsa producido en el país por Omnibus B.B. Transportes S.A.
<b>1989.-</b>	En junio es lanzado al mercado el nuevo modelo de la camioneta Chevrolet - Luv, equipada con motor 2.300 cc.
<b>1990.-</b>	Ensamblaje del Vitara básico de 3 puertas 4x4
<b>1991.-</b>	En junio es lanzado al mercado el nuevo Suzuki Forsa, equipado con motor de 1.000 cc., de renovado diseño. En septiembre se exporta a Perú.
<b>1992.-</b>	En abril, se lanza al mercado las camionetas Chevrolet Luv 4x4 y doble cabina con 4 puertas. Empiezan las exportaciones a Colombia.
<b>1993.-</b>	Se lanza al mercado el vehículo Chevrolet Vitara cinco puertas
<b>1994.-</b>	Se exporta a Colombia vehículos Chevrolet Vitara en sus dos versiones
<b>1995.-</b>	Se exporta a Venezuela vehículos Chevrolet Vitara cinco puertas.
<b>1996.-</b>	Se lanza al mercado el vehículo Chevrolet Rodeo y Chevrolet Esteem.
<b>1997.-</b>	Se entrega al mercado las camionetas Luv TFR 140 y Rodeo con renovado diseño aerodinámico. Se comienza las exportaciones a Bolivia.
<b>1998.-</b>	Se fusiona GENERAL MOTORS DEL ECUADOR con OMNIBUS B.B., dando inicio a una nueva empresa con mayor proyección internacional.
<b>1999.-</b>	Se integra al mercado el vehículo Rodeo con inyección electrónica. Se integra las camionetas con inyección electrónica Se integra las camionetas con convertidor catalítico Se integra los vehículos Grand Vitara de 3 y 5 puertas
<b>2000.-</b>	Se exporta camioneta LUV V6 C/D a Venezuela Se importa el ASTRA Se importa el Corsa 3D STD, Venezuela  Se lanza el Chevrolet Forsa 1.3 L

<b>2001.-</b>	Se lanza al mercado la comercialización de camiones Se integra el Corsa 5D Se integra la Tahoe
<b>2002.-</b>	Se lanza al mercado el nuevo Chevrolet Corsa Evolution ensamblado en Ecuador Se incursiona en el mercado de Monocabs con el Chevrolet Zafira

## **Anexo 7    Resumen Histórico de Aymesa.**

## CRONOLOGÍA DE LOS HECHOS IMPORTANTES DE LA COMPAÑÍA AymesA S.A.

- 1970 Se funda AYMESA como Vauxhall / Concesionario Bedford.
- 1973 Se inicia etapa industrial con el programa "BTV" Basic
- 1975 Se produce la unidad # 1.000.
- 1976 Se inicia producción de vehículos con carrocería de fibra
- 1980 Se produce la unidad 5.000.
- 1981 Producción del vehículo Chevette Hatch con carrocería metálica, de fuente GM Brasil.
- 1982 General Motors se convierte en accionista. Se producen 10.000 unidades.
- 1983 Se produce la Pick - Up Cargo con carrocería de fibra de vidrio y la introducción del General Motors Chevette - San Remo 4 puertas.
- 1986 Introducción del Isuzu Aska 4 puertas Sedan Badget Chevrolet.
- 1987 Se produce la unidad # 20,000. Introducción del NISSAN Datsun 1200 pick - up.
- 1988 Se inicia producción del vehículo Suzuki Forsa, 2 puertas hatchback Chevrolet, de fuente SUZUKI Japón.
- 1989 Producción de vehículos, alcanza 3 unidades por hora.
- 1990 Se producen 30.000 unidades.
- 1991 Introducción del Suzuki "Swift" 4 puertas sedan hadchback Chevrolet.
- 1993 Se produce la unidad # 50,000.
- 1995 Se produce 75.000 unidades.
- 1996 Se inaugura nueva planta industrial con ELPO (pintura por

electro deposición cataforética), y se inicia producción del vehículo Corsa, 3 puertas hatchback y 4 puertas Sedan. La capacidad de la planta se expande a 6 unidades por hora en una parada.

Produce 80.000 unidades.

- 1997 Introducción del Chevrolet Corsa 2 puertas pick - up.
- 1998 Se produce la unidad # 90,000.
- 1999 Firma de contrato de ensamblaje de LADA Niva 4x4 con AVTOVAZ - Rusia.

Disgregación de General Motors de la participación en AYMESA S.A.

De la participación de General Motors compra por el Grupo Eljuri y el Grupo Invelel.

- 2000 Se inicia la producción del modelo Niva 4x4.  
Se firma contrato de ensamblaje de CKD con KIA - Corea.  
Empieza la exportación de la línea LADA a Colombia.
- 2001 Se firma el convenio de ensamblaje y representación de los productos KIA.  
AYMESA S.A. inicia producción del modelo KIA Sportage Wagon que posteriormente sería exportado a Colombia.
- \* 2002 KIA Motors autoriza a AYMESA S.A. el ensamblaje y la comercialización del automóvil KIA Río, el cual tiene la posibilidad de que en el año 2004 sea exportado a Colombia.

Se produce la unidad # 100,000

**Anexo 8 Detalle de la producción automotriz del Ecuador desde 1973 hasta el 2001.**

**ECUADOR :PRODUCCION POR TIPO DE VEHICULO Y ENSAMBLADORA  
PERIODO 1.973 A 1.985**

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	Sum 73-85
<b>TOTAL PAIS</b>	<b>144</b>	<b>578</b>	<b>517</b>	<b>721</b>	<b>712</b>	<b>1.087</b>	<b>1.725</b>	<b>3.092</b>	<b>3.853</b>	<b>4.351</b>	<b>3.940</b>	<b>4.657</b>	<b>5.559</b>	<b>30.936</b>
<b>AYMESA</b>	<b>144</b>	<b>578</b>	<b>480</b>	<b>577</b>	<b>539</b>	<b>865</b>	<b>1.570</b>	<b>1.900</b>	<b>1.611</b>	<b>1.917</b>	<b>1.539</b>	<b>2.177</b>	<b>2.499</b>	<b>16.396</b>
<b>AUTOMOVILES</b>	<b>144</b>	<b>578</b>	<b>480</b>	<b>577</b>	<b>539</b>	<b>865</b>	<b>1.570</b>	<b>1.900</b>	<b>1.611</b>	<b>1.917</b>	<b>1.285</b>	<b>1.591</b>	<b>1.798</b>	<b>14.855</b>
Amigo	0	0	0	0	0	0	0	25	85	264	1	0	0	375
Andino	144	578	480	577	398	504	335	401	0	0	0	0	0	3.417
Cóndor	0	0	0	0	0	210	1.223	1.474	963	760	400	84	0	5.114
Gacela	0	0	0	0	141	151	12	0	0	0	0	0	0	304
Gala	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	20	28	0	54
Chevrolet Hatch	0	0	0	0	0	0	0	0	563	887	414	32	25	1.921
Chevrolet San Remo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	450	1.447	1.773	3.670
<b>CAMIONETAS</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>254</b>	<b>586</b>	<b>701</b>	<b>1.541</b>
Chevrolet Cargo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	254	586	701	1.541
<b>MARESA</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>226</b>	<b>133</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>379</b>
<b>CAMIONES</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>226</b>	<b>133</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>379</b>
Fiat	0	0	0	0	0	0	0	142	57	0	0	0	0	199
Mack	0	0	0	0	0	0	0	84	76	20	0	0	0	180
<b>OMNIBUS BB</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>37</b>	<b>144</b>	<b>173</b>	<b>222</b>	<b>155</b>	<b>966</b>	<b>2.109</b>	<b>2.414</b>	<b>2.401</b>	<b>2.480</b>	<b>3.060</b>	<b>14.161</b>
<b>CAMIONETAS</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>800</b>	<b>238</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.056</b>
Chevrolet Pick up Kid	0	0	0	0	0	0	0	0	800	238	18	0	0	1.056
<b>DOBLE TRACCION</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>882</b>	<b>1.254</b>	<b>2.134</b>	<b>2.309</b>	<b>2.394</b>	<b>2.954</b>	<b>11.927</b>
Chevrolet Blazer	0	0	0	0	0	0	0	882	1.254	1.056	0	0	0	3.192
Chevrolet Trooper	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.078	2.309	2.394	2.954	8.735
<b>BUSES</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>37</b>	<b>144</b>	<b>173</b>	<b>222</b>	<b>155</b>	<b>84</b>	<b>55</b>	<b>42</b>	<b>74</b>	<b>86</b>	<b>106</b>	<b>1.178</b>
Botar	0	0	37	144	173	222	155	84	55	42	74	86	106	1.178

FUENTE: Empresas Ensambladoras  
ELABORACION: CINAIE

PRODUCCION AÑO 73 HASTA 2001

ECUADOR : PRODUCCION POR TIPO DE VEHICULO Y ENSAMBLADORA

PERIODO 1.986 A 2.001

AÑOS	1973/1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Su 73-2001	
<b>MARESA</b>	379	876	1.693	3.430	4.968	4.884	5.646	6.070	7.600	8.097	6.402	3.571	4.698	6.607	1.999	1.491	1.823	70.234	
<b>AUTOMOVILES</b>	0	0	0	1.506	3.086	2.784	2.018	1.400	3.060	3.280	1.446	981	668	862	418	305	343	22.145	
Mitsubishi Lancer	0	0	0	20	110	190	0	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	370	
Fiat Uno	0	0	0	1.486	2.976	2.594	2.016	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9.072	
Mazda 323	0	0	0	0	0	0	0	1.400	3.060	3.230	1.446	981	668	862	418	0	0	12.065	
Mazda 323 NX New Model	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	41	1	
Mazda 323 SW New Model	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	
Mazda 323 HX3 New Model	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	60	0	
Mazda Allegro NB 1.3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	123	41	
Mazda Allegro HB 1.3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	
Mazda Allegro NB 1.6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	205	
Mazda Allegro HB 1.6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	80	80	
<b>CAMIONETAS</b>	0	236	1.693	1.579	1.587	1.920	3.160	4.180	4.240	4.817	4.591	2.432	3.891	5.595	1.581	1.186	1.480	44.168	
Toyota Stout	0	149	570	697	764	900	1.280	1.980	1.500	1.880	1.895	1.305	1.476	1.812	496	556	0	17.260	
Ford Courier 2000	0	47	573	459	421	480	880	760	800	440	300	20	0	0	0	0	0	5.180	
Ford Courier 2200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	580	580	20	0	0	0	0	0	1.280	
Mazda B 2000	0	40	550	423	402	540	1.000	920	1.500	478	582	20	0	0	0	0	0	6.555	
Mazda B 2200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.039	654	707	1.455	2367	701	415	680	8.018	
Mazda B 2200 D/C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	271	
Mazda B 2600	0	0	0	0	0	0	0	520	440	400	380	360	960	1416	384	80	324	5.264	
Mazda B 2600 D/C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	135	205	
<b>STATION WAGON</b>	0	0	0	345	295	180	470	490	300	0	365	168	139	160	0	0	0	2.902	
Mitsubishi Lancer	0	0	0	345	295	180	470	490	300	0	0	0	0	0	0	0	0	2.080	
Mazda 323 ST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	365	158	139	160	0	0	0	822	
<b>CAMIONES</b>	379	640	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.019	
Fiat	199	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	199	
Mack	180	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	180	
Mitsubishi	0	640	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	640	
<b>OMNIBUS BB</b>	14.161	3.105	3.168	4.579	5.489	6.168	7.729	8.328	8.936	9.992	7.864	8.174	12.890	15.220	6.579	11.438	23.876	156.696	
<b>AUTOMOVILES</b>	0	0	748	3.109	3.644	2.761	3.136	2.384	2.535	2.747	2.261	1.688	2.944	3.300	712	931	2.392	32.890	
Chevrolet Gemini	0	0	748	551	540	360	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.199	
Suzuki Forsa I	0	0	0	2.558	3.104	2.401	1.056	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9.119	
Suzuki Forsa	0	0	0	0	0	0	2.080	2.384	2.535	2.747	2.251	1.346	1.297	1.679	383	699	895	18.296	
Chevrolet Esteem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	342	1.647	1.621	329	172	1497	6.608	
Corsa 3 P.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	
Corsa 4 P.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	49	0	
<b>CAMIONETAS</b>	1.056	1.200	1.289	566	930	1.470	1.650	3.277	3.838	4.690	3.405	2.159	2.731	3.838	2.127	2.732	7.530	36.958	
Chevrolet Pick up Kid	1.056	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.056	
Chevrolet Luv V.6D/C 4x4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	124	483	1360	1.987	
Chevrolet Luv V.6D/C 4x2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	118	211	744	1.073	
Chevrolet Luv V.6 C/S4x4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	267	719	
Chevrolet Luv 4x2	0	1.200	1.289	566	930	1.470	1.650	1.807	1.831	2.077	1.575	1.019	1.351	1.860	987	990	1.657	22.259	
Chevrolet Luv 4x4	0	0	0	0	0	0	0	390	360	390	300	180	240	300	179	92	742	3.173	
Chevrolet Luv D/C 4x2	0	0	0	0	0	0	0	1.080	1.647	2.223	1.530	960	1.140	1.678	719	600	2.286	13.865	
Corsa Pick Up	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	89	0	
<b>DOBLE TRACCION</b>	11.927	1.863	1.049	837	900	1.866	2.784	2.834	2.477	2.545	2.208	4.327	7.216	8.082	2.740	7.775	13.336	74.555	
Chevrolet Blazer	3.192	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3.192	
Chevrolet Trooper	8.735	1.853	1.049	837	900	810	960	1.530	270	0	0	0	0	0	0	0	0	16.944	
Chevrolet Vitara (3p)	0	0	0	0	0	1.056	1.824	1.104	912	912	1.152	1.920	2.638	3.121	768	435	1493	17.335	
Chevrolet Vitara (5p)	0	0	0	0	0	0	0	1.295	1.633	1.056	1.678	1.586	2.218	816	0	0	0	10.282	
Chevrolet G. Vitara (3)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	287	1200	2236	3.726	
Chevrolet G. Vitara (5)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	287	4571	5022	9.880	
Chevrolet G. Vitara 5 P Auto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	517	3244	
Chevrolet Rodeo 4x2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	192	486	619	101	150	0	1.548	
Chevrolet Rodeo 4x4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	537	2.505	2.124	481	902	1339	7.888	
<b>BUSES</b>	1.178	52	82	67	15	71	159	33	86	0	0	0	0	0	0	0	0	618	2.361
Botar	1.178	52	82	67	15	71	159	33	86	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.743
<b>CHEVROLET FTR 32M</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	618,00	618	

FUENTE: Empresas Ensambladoras

ELABORACIÓN: CINAÉ

**Anexo 9 Detalle de la producción, importación y exportación automotriz de los países de la CAN.**

**EXPORTACION DE VEHICULOS**

**CATEGORIA 1 - UNIDADES**

PAIS	ENSAMBLADOR A	1999	2000	2001	2002
<b>COLOMBIA</b>	CCA	575	2086	5534	2557
	COLMOTORES	92	1484	7815	8156
	SOFASA S.A.	4349	11312	18893	9878
	<b>TOTAL</b>	<b>5016</b>	<b>14882</b>	<b>32242</b>	<b>20591</b>
<b>ECUADOR</b>	AYMESA	960	0	360	144
	MARESA	24	0	0	0
	OMNIBUS BB	1778	5.028	7133	4933
	<b>TOTAL</b>	<b>2762</b>	<b>5028</b>	<b>7493</b>	<b>5077</b>
<b>VENEZUELA</b>	Daim. - Chrysler	255	272	167	102
	FIAT AUTOMOV.	79	0	0	0
	FORD MOTOR	1360	1.951	1493	2.051
	General Motors	56	1.368	3227	2.408
	MMC / HYUNDAI	0	0	120	635
	TOYOTA	49	69	733	407
	<b>TOTAL</b>	<b>1799</b>	<b>3660</b>	<b>5740</b>	<b>5.603</b>
<b>TOTAL CATEGORIA</b>		<b>9577</b>	<b>23570</b>	<b>45475</b>	<b>31271</b>

*CATEGORIA 1: Comprende los automóviles; los camperos; los vehículos para el transporte de pasajeros hasta de 16 personas incluido el conductor; los vehículos de transporte de mercancías de un peso total con carga máxima inferior o igual a 4,537 toneladas (10000 libras americanas), así como sus chasis cabinados.*

**CATEGORIA 2 - UNIDADES**

PAIS	ENSAMBLADO RA	1999	2000	2001	2002
<b>COLOMBIA</b>	CCA	0	0	0	0
	COLMOTORES	495	1045	2644	2014
	SOFASA	0	0	0	0
	<b>TOTAL</b>	<b>495</b>	<b>1045</b>	<b>2644</b>	<b>2014</b>
<b>VENEZUELA</b>	FORD MOTOR	54	60	130	183
	General Motors	0	6	0	0
	IVECO	59	21	1	45
	MACK -	2	0	0	10
	MMC / HYUNDAI	0	0	0	0
	TOYOTA	0	0	0	0
	<b>TOTAL</b>	<b>115</b>	<b>87</b>	<b>131</b>	<b>238</b>
<b>TOTAL CATEGORIA</b>		<b>610</b>	<b>1132</b>	<b>2775</b>	<b>2252</b>

*CATEGORIA 2: Incluye todos los vehículos no comprendidos en la Categoría 1.*

**IMPORTACION DE VEHICULOS**

**UNIDADES**

PAIS	ENSAMBLADO RA	1999	2000	2001	2002 Acum.
<b>COLOMBIA</b> En 1999 se Importaron: De la Cat.1	COLMOTO. Cat 1		3158	3109	6579
	COLMOTO. Cat 2		30	2	16
	SOFASA CAT 1		796	1599	1458
	Total Ensambladr			<b>4710</b>	<b>8053</b>

23908 unid.	OTROS(CAT:1y2) IMPORTADORES	21168	22507	29231
<b>Cat.2 581 unid.</b>	<b>TOTAL</b>	<b>24489</b>	<b>25152</b>	<b>37284</b>
<b>ECUADOR</b>	AUTOMOVILES	1300	3922	25403
	CAMIONETAS	442	661	6077
	DOBLE TRACC.	997	1222	5714
	Station Wagon	55	7	
	Furgonetas			2491
	BUSES Y CAMIONES	1389	1030	9088
	<b>TOTAL</b>	<b>4183</b>	<b>6842</b>	<b>42160</b>
<b>VENEZUELA</b>	PASAJEROS	10460	7753	9.300
	RUSTICOS	2821	6813	7.093
	COM. LIVIANO	2444	3442	5.116
	COM. MEDIANO	1437	1247	1.527
	COM. PESADO	299	218	168
	Buses y Minibuses	50	391	463
	<b>Total Ensambladoras</b>	<b>17511</b>	<b>19854</b>	<b>23.667</b>
	<b>Otros Importadores</b>	<b>15460</b>	<b>37226</b>	<b>28.583</b>
	<b>TOTAL</b>	<b>32971</b>	<b>57080</b>	<b>52.250</b>
	<b>TOTAL IMPORTACIONES</b>	<b>61639</b>	<b>89074</b>	<b>160256</b>

*ECUADOR: Informa que registra importaciones de 199 furgonetas en 1999.*

*VENEZUELA: En el año 2001 las cifras incluyen ventas de vehiculos importados tanto por las ensambladoras como por otros importadores*

#### PRODUCCION SUBREGIONAL DE VEHICULOS

##### CATEGORIA 1 - UNIDADES

PAIS	ENSAMBLADO RA	1999	2000	2001	2002 Acum.
COLOMBIA	CCA	7924	7320	14767	15124
	COLMOTORES	8632	13616	21651	19553
	SOFA SA	8350	10105	31606	17365
	<b>TOTAL</b>	<b>24906</b>	<b>31041</b>	<b>68024</b>	<b>52042</b>
ECUADOR	AYMESA	2186	147	2636	2124
	MARESA	1999	1491	1844	2839
	OMNIBUS BB	5579	11438	23876	22218
	<b>TOTAL</b>	<b>9764</b>	<b>13076</b>	<b>28356</b>	<b>27181</b>
VENEZUELA	Daim. - Chrysler	8547	9543	11203	6.919
	FIAT Automovil.	3508			
	FORD MOTOR	16389	19523	28997	17.416
	GENERAL MOTOR	19324	27423	47087	27.571
	HONDA	2783	2051		
	IVECO			61	0
	MMC / HYUNDAI	6239	11372	15665	9.949
	TOYOTA	9112	11994	14872	14.452
	<b>TOTAL</b>	<b>65902</b>	<b>81906</b>	<b>117885</b>	<b>76.307</b>
<b>TOTAL CATEGORIA</b>	<b>100572</b>	<b>126023</b>	<b>214265</b>	<b>155530</b>	

##### CATEGORIA 2 - UNIDADES

PAIS	ENSAMBLADO RA	1999	2000	2001	2002 Acum.
------	------------------	------	------	------	---------------

COLOMBIA	CCA	219	170	U	U
	COLMOTORES	3328	3472	6849	4024
	<b>TOTAL</b>	<b>3547</b>	<b>3642</b>	<b>6849</b>	<b>4024</b>
VENEZUELA	FORD MOTOR	1861	1727	2556	1.547
	GENERAL MOTOR	1554	1231	905	782
	IVECO	582	1058	1330	914
	MACK -	360	387	571	150
	MMC / HYUNDAI	416	333	511	323
	TOYOTA	520	622	875	374
	<b>TOTAL</b>	<b>5293</b>	<b>5358</b>	<b>6748</b>	<b>4.090</b>
<b>TOTAL CATEGORIA</b>	<b>8840</b>	<b>9000</b>	<b>13597</b>	<b>8114</b>	

*Nota para el año 1999: Las cifras de Colombia han sido objeto de actualización respecto a la información anterior, en cuanto a las exportaciones y producción.*

*En el caso de Venezuela las cifras de producción corresponden a las ventas de vehículos nacionales.*

**Anexo 10 Análisis del borrador del capítulos de  
inversiones del ALCA.**

## **Un Análisis del Borrador del Capítulo de Inversiones del ALCA Realizado y patrocinado por la Alianza Social Continental**

### Contenido

#### Contenido

#### Introducción

#### Principales Hallazgos de la Investigación

#### Análisis del Borrador del Texto

1. Mecanismos de Solución de Controversias
2. Expropiación y Estándares Mínimos de Trato
3. Controles de Capital
4. Trato Nacional
5. Requisitos de Desempeño
6. Definición de Inversión

#### Conclusiones

### Cómo se ha desarrollado éste Análisis?

Este documento es un primer paso dentro de los esfuerzos que hace la Alianza Social Continental en examinar y evaluar las negociaciones en torno al Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA). El análisis del capítulo de inversiones ha sido producido por individuos activos en las tres redes ciudadanas afiliadas a la Alianza Social Continental que forman parte de los tres países pertenecientes al Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN): la Red Mexicana de Acción frente al Libre Comercio (RMALC), la Alianza por un Comercio Responsable de Estados Unidos y Fronteras Comunes de Canadá.

Las contribuciones individuales a este análisis incluyen: Manuel Pérez Rocha L (RMALC); Steve Porter, Center for International Environmental Law; Sarah Anderson, Institute for Policy Studies; John Dillon, Ecumenical Coalition for Economic Justice; Marc Lee, Canadian Centre for Policy Alternatives; Scott Sinclair, Canadian Centre for Policy Alternatives; Ken Traynor, Canadian Environmental Law Association; y Steve Shrybman, Sack, Goldblatt and Mitchell. Otros miembros de la Alianza Social Continental contribuyeron con comentarios de utilidad y su visión.

Mientras el resto del borrador del ALCA se hace público, la ASC continuará realizando análisis conjuntos que se enfocarán en las implicaciones que el acuerdo tiene para los trabajadores, el medio ambiente, los pueblos indígenas, las mujeres, los niños y los esfuerzos que se llevan a cabo en nuestro hemisferio para llegar a sistemas que tengan como objetivos la justicia y la sustentabilidad por encima de las ganancias de las corporaciones.

### Introducción

El 18 de abril del 2001, los ciudadanos del hemisferio americano vieron por primera vez las posiciones de los negociadores gubernamentales del ALCA. Una ONG de los Estados Unidos, el Institute for Agriculture and Trade Policy, hizo público el borrador del capítulo de inversiones del ALCA al poner en su página de Internet una copia que lograron filtrar.

Ha existido una gran especulación sobre las negociaciones en torno a inversiones en el ALCA, particularmente en torno a que tan parecido son los planes de este capítulo al Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN). El Capítulo 11 del TLCAN va más allá que ningún otro acuerdo o tratado comercial en el mundo al extender una serie de derechos y protecciones a los inversionistas internacionales. El aspecto más controversial del TLCAN es que permite a inversionistas privados el demandar a los gobiernos miembros del TLCAN de manera directa y a exigirles compensaciones cuando estos incumplan cualquiera de las muchas obligaciones del Capítulo 11. Este poder sin precedentes otorgado a las corporaciones restringe la habilidad de los

gobiernos para proteger el bienestar público y el medio ambiente, así como poder asegurar que las inversiones ayuden a alcanzar objetivos para el desarrollo social y económico de los pueblos.

En 1998 las preocupaciones por los efectos del Capítulo 11 del TLCAN alimentaron una gran oposición mundial que contribuyó a derrotar al Acuerdo Multilateral para las Inversiones (AMI o MAI por sus siglas en inglés), que se negociaba a puertas cerradas por los países miembros de la OCDE. Las mismas preocupaciones han creado una fuerte oposición de amplios sectores productivos y de la sociedad civil a una nueva ronda de negociaciones comerciales dentro de la OMC. El texto del ALCA revela que los gobiernos tratan de nuevo de expandir las reglas sobre inversión de TLCAN, ahora a través del ALCA. A pesar de que prácticamente todo el texto está en corchetes (lo que indica puntos y áreas en las que los gobiernos aun no llegan a un consenso oficial), el borrador del capítulo se asemeja de gran manera al texto del Capítulo 11 del TLCAN, incluyendo a la cláusula relativa a la nueva relación entre "inversionistas y estado".

La Alianza Social Continental ha trabajado en proponer alternativas a las reglas en inversiones para asegurar que estas respeten los derechos humanos, los derechos laborales, el medio ambiente y los derechos de los pueblos indígenas, tal y como se define por protocolos internacionales que deben de quedar como un precedente por encima de los derechos de los inversionistas<sup>1</sup>. A pesar de esto, el borrador del ALCA demuestra que se están ignorando estas recomendaciones. Tal parece que los negociadores no han aprendido nada de la derrota del AMI o del preocupante uso que se le ha dado al capítulo de inversiones del TLCAN en el sentido de que se ha permitido que se ponga en riesgo a las regulaciones legítimas que defienden el interés público. De hecho, en varias áreas, los negociadores están tratando de usar el ALCA para otorgar a los inversionistas protecciones aun más fuertes que aquellas que ya gozan con el TLCAN.

Las posiciones de los negociadores reflejan las exigencias de las corporaciones más grandes y poderosas del hemisferio. <sup>1</sup> Ver "Alternativas para las Américas": ([www.asc-hsa.org](http://www.asc-hsa.org)).

El 19 de abril del 2001, 29 corporaciones de Estados Unidos y sus asociaciones, incluyendo a las firmas petroquímicas y farmacéuticas, firmaron una carta para los funcionarios de más alto rango de los Estados Unidos, haciendo manifiesto su apoyo por que las cláusulas del ALCA tuvieran como modelo el TLCAN (2).

Esta carta describe una lista de exigencias que incluye las cláusulas del TLCAN que más criticadas han sido por la opinión pública.

El análisis de la ASC se centra en estas áreas controversiales, recalcando los aspectos del borrador del ALCA que más en riesgo ponen la democracia, la justicia social y económica, así como la sustentabilidad ecológica en nuestro hemisferio.

#### Principales hallazgos

**Mecanismos de Solución de Controversias:** el texto del borrador incluye prácticamente una copia fiel de los mecanismos de solución de controversias del TLCAN, que son antidemocráticos y sin ningún balance social pues atienden tan sólo a los intereses de las grandes corporaciones. Estos mecanismos otorgan a las corporaciones extranjeras derechos especiales para el uso de arbitrajes internacional en forma por demás secreta y al margen de verdaderos controles públicos. Este arbitraje internacional sustituye a las legislaciones nacionales y por ende a las cortes jurídicas de los países huéspedes de la inversión extranjera. De esta manera el hemisferio corre el riesgo de que, como en el TLCAN, se deroguen de hecho leyes y regulaciones nacionales erigidas a través de años de procesos democráticos.

**Expropiación:** El borrador del capítulo de inversiones del ALCA propone definiciones de expropiación tan amplias como aquellas en el TLCAN. Estas definiciones cubren tanto expropiaciones directas como indirectas, e incluso cualquier medida pública cuyos efectos puedan ser considerados equivalentes a una expropiación por las corporaciones, ya que afectan sus intereses. De esta manera, las corporaciones podrán, como en el TLCAN, demandar a cualquier

gobierno cuyas acciones provoquen una disminución de las ganancias esperadas.

Nivel Mínimo de Trato: El borrador del capítulo de inversiones del ALCA incluye también una obligación abierta e indeterminada del TLCAN en cuanto a niveles mínimos de trato, que las corporaciones han utilizado con mucho éxito hasta la fecha. Esta obligación es particularmente problemática pues los inversionistas han intentado utilizarla dentro del TLCAN para expandir el ámbito de la cláusula "inversionistas y el Estado" y llevar estos privilegios más allá de las regulaciones puramente en torno a inversión extranjera.

Controles de Capital: El borrador del capítulo de inversiones del ALCA propone ir más allá del mismo TLCAN en el sentido de prevenir que los gobiernos utilicen formas de control de movimientos de capitales. Esto a pesar del aparentemente creciente consenso entre funcionarios financieros en el sentido de que estas medidas son necesarias para combatir efectivamente las crisis financieras internacionales. El texto del ALCA expande el tipo de transferencias de capital que deben ser permitidas y a las cuales no se les debe poner obstáculo alguno para su inmediata transferencia. {2} Publicado en "Inside US Trade", 27 de abril del 2001.

El texto incluye contribuciones al capital, regalías, honorarios y cualquier otro pago relacionado con derechos de propiedad intelectual y regalías derivadas de la explotación de los recursos naturales.

Trato Nacional: Como en el TLCAN, el ALCA obligará a los gobiernos a que den a los inversionistas extranjeros el mismo trato o mejor que a los inversionistas domésticos. Actualmente los gobiernos tienen una oportunidad única de negociar excepciones en esta cláusula para sectores específicos. Sin embargo, las perspectivas de obtener excepciones significantes son casi nulas dada la falta de consultas públicas entre los negociadores y la población en general en la mayoría de los países, así como con los parlamentos y los gobiernos sub-nacionales.

Requisitos de Desempeño: La propuesta del borrador del capítulo de inversiones del ALCA es asimismo prácticamente una copia fiel del TLCAN y de su amplia serie de prohibiciones a los requisitos de desempeño a la inversión extranjera. Estos requisitos deberían servir para asegurar que las inversiones sirvan para alcanzar objetivos económicos y sociales en los ámbitos nacionales y locales. Sin duda, el prohibir que los gobiernos puedan imponer estos requisitos se traduce en que no puedan promover en forma soberana y democrática el desarrollo económico y social para sus pueblos, y por lo tanto es una amenaza para la formulación democrática de las políticas públicas.

Definición de Inversión: El actual borrador del capítulo de inversiones del ALCA incluye en forma alternante ocho definiciones de "inversión". Esto revela que hay un nivel de desacuerdo considerable entre las partes negociadoras en torno a que y quien debe ser protegido por las reglas del ALCA. Sin embargo, casi todas las definiciones proponen ir más allá del TLCAN. Por ejemplo, algunas definiciones extienden la cobertura a derechos de propiedad intelectual, derivados, licencias y contratos comerciales. En muchos casos las propuestas replican el lenguaje contenido en el derrotado AMI.

Análisis del borrador del texto

#### 1. Mecanismos de Solución de Controversias

Las reglas para la inversión del ALCA otorgarían de manera innecesaria a las corporaciones fuertes derechos que desafiarían leyes nacionales erigidas de manera democrática. Estos derechos a las corporaciones se pondrían en práctica a través de tribunales secretos y ajenos a la jurisdicción propia de los países.

El texto del borrador del capítulo de inversiones del ALCA incluye prácticamente el mismo lenguaje que el Capítulo 11 del TLCAN en lo referente al mecanismo de solución de controversias entre inversionistas y estados. Este mecanismo tiene un fuerte sesgo a favor de los inversionistas. Dada

la amplitud de los aspectos considerados, el mecanismo de resolución de controversias daña a los inversionistas extranjeros, como en el TLCAN, derechos especiales para utilizar discrecionalmente a tribunales internacionales que no gozan de legitimidad democrática dentro de cada uno de los países, en lugar de que se tengan que atener a las cortes nacionales y al derecho interno de cada país. De esta manera las corporaciones pueden echar para atrás leyes y reglamentos nacionales alcanzados democráticamente.

Con el TLCAN los inversionistas ya han hecho un uso considerable de estos mecanismos de solución de controversias para desafiar de manera agresiva una serie de leyes y reglamentos que interfieren con sus ganancias. Por ejemplo, Canadá tuvo que pagar a Ethyl Corporation, una empresa basada en los Estados Unidos, 13 millones de dólares en compensación, además de que tuvo que retirar una prohibición al uso del aditivo MMT de las gasolinas, que es perjudicial para la salud. Los paneles de arbitraje internacionales han encontrado en las siguientes decisiones gubernamentales violaciones a las reglas de inversiones contenidas en el Capítulo 11 del TLCAN:

- La decisión de un gobierno local mexicano (San Luis Potosí) de no permitir a Metalclad Corporation instalar una planta de desechos tóxicos.
- Una medida del gobierno de Canadá que obedece a un acuerdo con Estados Unidos, que fue desafiada por la empresa Pope and Talbot, pues incorpora una serie de cuotas de exportación y costos para ciertos tipos de maderas suaves
- Otra medida del gobierno de Canadá que fue desafiada por la empresa S.D. Myers, que prohibía de manera temporal la exportación de residuos de PCB (3)

En la actualidad aun permanecen pendientes los siguientes desafíos por parte de los inversionistas:

- La demanda de la Methanex Corporation al gobierno de California por su decisión de abolir un aditivo de gasolina que contamina las aguas.
- La demanda de la empresa Loewen Group sobre un juicio civil en los Estados Unidos, pues reclama que el jurado fue influenciado por el hecho de que un servicio funerario es de propiedad canadiense. Existe una demanda parecida por parte de la empresa Mondeev International que se relaciona a los procedimientos legales resultantes de la negativa de la ciudad de Boston a permitir que la firma adquiriera parte de sus propiedades públicas.

(3) Este y otros retos de inversionistas a las leyes nacionales se pueden encontrar en detalle en *Private Rights, Public Problems: A guide to NAFTA's controversial chapter on investor rights* (International Institute for Sustainable Development y World Wildlife Fund, 2001).

- Los alegatos de la empresa United Parcel Service en contra de Canada Post, la empresa pública de correos de Canadá, pues según la primera la segunda utiliza su "infraestructura monopólica de entrega de correos" para subsidiar sus servicios de mensajería no monopólicos.\* La decisión de la provincia canadiense de la Columbia Británica de no otorgar licencias a la empresa Sun Belt Water para exportar agua fresca en cantidades industriales.\* La aplicación de "Buy American" (compra lo producido en Estados Unidos) en las decisiones gubernamentales en torno a la procuración de compras públicas.

Tomando estos casos en conjunto, los gobiernos pertenecientes al TLCAN son forzados a pagar y gastar recursos muy importantes para defender sus propios procesos jurídicos y legislativos de los

embates por parte de inversionistas sin escrúpulos. Ya que la compensación que estos empresarios buscan va de unos cuantos millones a miles de millones de dólares, según el caso, los tres países del TLCAN se enfrentan a la obligación de pagar a los inversionistas de las grandes corporaciones vastas sumas de dinero para poder regular sus actividades.

La inclusión de estos mecanismos de solución de controversias hace ver que la retórica utilizada por los gobiernos en Québec, en torno a que el ALCA aumentará la democracia en el hemisferio, no es sino una burla. Este mecanismo es la herramienta más poderosa para otorgar a los intereses corporativos la oportunidad de hacer pasar por alto políticas sociales y de desarrollo, así como de protección al medio ambiente, erigidas democráticamente. Para que las promesas que hicieron nuestros presidentes en la Ciudad de Québec signifiquen algo, es necesario que dirijan a sus negociadores en forma inmediata la orden de eliminar de las negociaciones del ALCA este mecanismo de desregulación por demás antidemocrático.

El texto del borrador demuestra que a pesar de años de objeciones, críticas, y un conjunto creciente de casos sumamente problemáticos dentro del TLCAN, los negociadores del ALCA son incapaces y no muestran ningún deseo de buscar nuevas fórmulas que otorguen un mejor balance entre los intereses de las corporaciones, cuando estos sean legítimos, y el interés nacional y público de promover y establecer políticas de desarrollo nacionales que alcancen objetivos sociales y económicos. Bajo los injustos procesos de arbitraje del TLCAN, los "jueces", que son escogidos por las partes, no son sujetos a las reglas éticas y jurídicas comunes, y asimismo no deben rendir cuentas de sus decisiones a nadie. En este sentido, el público está totalmente excluido de sus procedimientos. No existen las instancias de apelación para asegurar que los errores cometidos en la interpretación de las leyes puedan ser corregidos (4). El hecho de que estos tribunales supranacionales puedan decidir asuntos de importancia Constitucional debe poner en alerta a todos los pueblos y a cada uno de sus ciudadanos.

(4) Una Corte canadiense desechó una parte del laudo arbitral en el caso Metalclad (ver los Estados Unidos Mexicanos vs. la Metalclad Corporation, 2001 BCSC 664, 2 de mayo del 2001). Esto falló demuestra cuán limitadas son las opciones disponibles para anular o revisar estos fallos de arbitraje. Las revisiones son muy estrechas. Generalmente las cortes no pueden aceptar nuevas evidencias o si se llegaron a cometer errores legales, sino tan solo problemas más fundamentales como fraude o excesos jurídicos. En consecuencia, estos mecanismos de revisión proveen un control tan solo en los casos más atroces y en cambio no aseguran el desarrollo de principios legales coherentes y consistentes.

El texto del borrador indica claramente que los inversionistas podrán recurrir directamente a estos mecanismos de arbitraje internacional, pasando por alto los procesos de jurisdicción interna de las naciones tan solo mostrando su nuevo derecho a hacerlo. Hemos de preguntarnos: ¿Por qué los países del continente americano tienen tanto miedo a confiar en sus propios procesos jurídicos? Seguramente una mejor alternativa sería un sistema que requiera que se haga un uso exhaustivo de las soluciones jurídicas nacionales, y que se apoye en mecanismos de solución de controversias entre los Estados para aquellos casos escasos que los sistemas legales nacionales no puedan resolver.

La inclusión de mecanismos de solución de controversias entre inversionistas y Estados en el ALCA representa un paso más de la estrategia a largo plazo de las corporaciones multinacionales, y de los gobiernos que actúan para satisfacer sus intereses, para alterar la naturaleza del derecho internacional y convertirlo de una serie de acuerdos entre Estados a un sistema en el cual las corporaciones, mas no los ciudadanos, reciban un trato preferencial. Este cambio radical del panorama internacional ya se ha ido imponiendo, además de en el TLCAN, a través de una serie de acuerdos bilaterales para la protección de los inversionistas que siguen al pie de la letra las cláusulas del Acuerdo Multilateral para las Inversiones (AMI). El AMI no existe aun como tal gracias a la acción de organizaciones sociales y civiles de todo el mundo que lograron derrotar el progreso

de su negociación. Sin embargo, una vez más sus cláusulas hacen su aparición a través del ALCA y por lo tanto debe ser resistido.

## 2. Expropiación y Niveles Mínimos de Trato

Uno de los aspectos más controversiales del Capítulo 11 del TLCAN es la extremadamente amplia definición de "expropiación". Tradicionalmente este término se ha usado para describir la toma de una propiedad para satisfacer un propósito público sin el consentimiento del dueño (por ejemplo cuando el gobierno toma posesión de algún predio para construir un camino público). Las leyes nacionales proveen disposiciones para compensar justa y prontamente al afectado en estos casos extraordinarios. Sin embargo, en adición a este tipo de expropiación directa, el TLCAN también requiere que se compensen las expropiaciones indirectas así como las medidas "equivalentes a una expropiación". Estas nuevas disposiciones han permitido a corporaciones extranjeras e inversionistas individuales el hacer demandas frente a cualquier acto gubernamental que pueda hacer que las ganancias que esperan obtener disminuyan.

El texto del borrador del ALCA presenta cuatro propuestas alternativas en torno a expropiación y compensación, pero cada una de ellas les define tan ampliamente como en el TLCAN.

Existen, sin embargo, algunas diferencias menores. Bajo el Artículo 1110 del TLCAN, las "expropiaciones" directas e indirectas y las medidas "equivalentes a una expropiación" tan solo pueden llevarse a cabo en aras de satisfacer un fin público, sobre la base de la no discriminación, de acuerdo con procesos legales y las disposiciones del TLCAN en torno a un trato justo, y cuando exista una compensación. Una propuesta del texto del ALCA incluye que estas se puedan llevar a cabo por "razones de orden público [y] [o] interés social". Otra propuesta incluida en el texto indica que la expropiación puede ser permitida cuando las medidas estén sustentadas en las constituciones políticas de los gobiernos.

Sin embargo, ninguna de estas propuestas cambiaría los problemas fundamentales de las disposiciones sobre expropiación dentro del TLCAN. Los inversionistas del TLCAN ya algunos piden arbitraje para los conflictos inversionista-Estado han dado un significado a la expropiación que va más allá de las leyes nacionales de cualquiera de los tres países signatarios. Generalmente bajo las leyes nacionales las regulaciones para el interés público que restringen el uso de una propiedad (como en el caso de Metalclad en México), o que afectan de manera adversa los activos de un inversor (como en la prohibición de sustancias tóxicas en los casos del MMT y el MTBE, por sus siglas en inglés) no se han considerado como expropiaciones que deban ser compensadas. Normalmente, mientras ciertos intereses de propiedad pueden ser afectados de manera adversa por medio de ciertas regulaciones gubernamentales, se pone en una balanza estos intereses frente a otros intereses legítimos al tener que decidir si la compensación debe ser hecha.

En sociedades democráticas, estos asuntos de tal complejidad y controversia deben ser decididos por legislaturas electas y por cortes domésticas. En una carta publicada durante la Cumbre de Québec, un consorcio de intereses empresariales de los Estados Unidos hizo manifiesto de manera vehemente su apoyo a la inclusión de protecciones para los inversionistas en el ALCA bajo el modelo del TLCAN. En esta carta se hizo explícita la "protección de activos de expropiaciones directas e indirectas, incluyendo protecciones a regulaciones que disminuyan el valor de los activos de los inversionistas". Estas corporaciones ven en el TLCAN una serie de disposiciones en torno a expropiaciones que les ayuda a en la práctica a ejercer golpes de Estado mediante los cuales los inversionistas se puedan defender frente a las llamadas "tomas reglamentarias". Esta nueva doctrina ha sido rechazada en forma repetida en los debates democráticos y por las mismas leyes nacionales. Los ciudadanos y los gobiernos del hemisferio deben trabajar para asegurar que esta peligrosa doctrina no sea adhiere al ALCA, así como por que sea eliminada del Capítulo de Inversiones del TLCAN.

Mientras que las reglas del TLCAN en torno a expropiación han provocado considerable preocupación y notoriedad, otro derecho para los inversionistas es altamente problemático. Este es el derecho a Niveles Mínimos de Trato establecido en el Artículo 1105 del TLCAN e incluido en el borrador del capítulo de inversiones del ALCA.

No hay nada en el lenguaje, entre corchetes, del Artículo 6 del capítulo de inversiones entorno a "Trato Justo y Equitativo" que pudiera amortiguar los perjuicios que esta provisión pudiera tener en las políticas públicas y las leyes nacionales. Si acaso, algunas versiones del texto servirían tan sólo para embellecer, en lugar de moderar los impactos de esta obligación.

Esta disciplina ya ha sido aplicada ampliamente en el TLCAN. Partes del 1105 son encontrados en cada uno de los tres casos del TLCAN que han sido resueltos en favor de las empresas Metalclad, S.D. Myers y más recientemente Pope and Talbot. El lenguaje tan amplio y vago de esta cláusula se presta a que los equipos de resolución de controversias puedan aplicar toda su subjetividad y labia, como lo han hecho recurrentemente, cuando perciben que los gobiernos han interferido con los derechos de los inversionistas.

Es preocupante que esta obligación sea tan vaga y general pues sus fronteras son tan poco definidas que buscar caminos seguros a través de la disciplina del comercio internacional se torna muy difícil. Sin embargo, lo más preocupante es que sea utilizada para expandir en forma dramática el ámbito de las demandas de los inversionistas a los Estados.

Esto es por que bajo el TLCAN el derecho unilateral de los inversionistas extranjeros para demandar a los Estados es limitado, cuando menos hasta cierto grado. Aunque demandas pueden ser hechas por supuestas violaciones a las reglas sobre inversión del TLCAN, el resto del tratado (con dos excepciones menores) se encuentra fuera de los límites de las disputas que pueden iniciar los inversionistas (5)

Aunque en el caso Metalclad, en el que el tribunal internacional encontró a México culpable de violar el Artículo 1105 ya que su régimen regulador no fue lo suficientemente transparente, las disposiciones en torno a transparencia en el TLCAN no tienen nada que ver con las disposiciones en cuanto a inversión y residen en otro lugar del tratado. En otras palabras, en el caso Metalclad el tribunal uso el 1105 como un mecanismo para importar a la órbita de las demandas de los inversionistas obligaciones que debieron estar allá de dadas demandas. Sin embargo, en su reciente revisión del caso Metalclad la Suprema Corte de la Columbia Británica estuvo en desacuerdo con la decisión del tribunal de incorporar las provisiones del TLCAN en torno a transparencia contenidas en el Artículo 1105, y en forma parcial hizo a un lado el fallo del tribunal. Sin embargo, esta decisión de la corte no tiene un efecto obligatorio en subsecuentes tribunales del TLCAN y por lo tanto no cierra este camino tan amplio que expande el ámbito de las protecciones a los inversionistas.

Actualmente, por ejemplo, la empresa United Parcel Service of America (UPS) está desarrollando un argumento similar para desafiar a los servicios postales públicos de Canadá. UPS está intentando reclamar pagos por supuestos perjuicios ya que, dice, los correos del Canadá no han cumplido con disposiciones que están fuera de las reglas entorno a inversiones en el TLCAN; por lo tanto Canadá no debe quedar sujeta a tales demandas (6). El argumento del UPS se basa entonces en el artículo 1105. Si UPS gana el caso, significará que los inversionistas extranjeros podrán de ahora en adelante hacer valer disposiciones del TLCAN más allá del capítulo de inversiones o incluso los acuerdos de la OMC. Así, en lugar de tener docenas de demandas por parte de inversionistas como en la actualidad tendremos cientos de ellas.

### 3. Controles de Capital

El texto del borrador del Capítulo de Inversiones del ALCA sugiere que este iría más allá que el TLCAN en prevenir que los gobiernos utilicen controles a los movimientos de capital para promover la estabilidad financiera. Esto contradice en forma directa la posición de la Alianza Social Continental (ASC), e incluso de un número creciente de funcionarios financieros.

En nuestro documento "Alternativas para las Américas", la ASC establece que los gobiernos deben tener el poder de evitar el efecto desestabilizador de los retrocesos simultáneos y masivos de capital golondrino de portafolio, requiriendo que las inversiones de capital o inversiones en los mercados de capital permanezcan en un lugar por un período mínimo.<sup>(5)</sup> El Artículo 1116 del TLCAN permite a los inversionistas el presentar demandas en torno a violaciones a dos disposiciones del Capítulo 15 sobre Políticas de Competencia, Monopolios y Empresas del Estado.

(6) La empresa UPS argumenta que Canadá, al violar el Artículo 1502 (3) (c) y (d) en torno a Monopolios y Empresas del Estado no ha podido cumplir la cláusula de Estándar Mínimo de Tratado del Capítulo 11.

Nuestro documento sugiere que una manera de alcanzar esta meta es requiriendo que una porción de las inversiones de capital (por ejemplo de un 20 a un 30%) se depositen por algún tiempo (por ejemplo un año) en el banco central de un país determinado.

Esta recomendación describe el tipo de controles de capital que se han usado de forma exitosa en Chile (conocidos como el "encaje") entre 1991 y 1998 para estabilizar sus cuentas financieras. La crisis del 1994-95 de México fue más profunda y severa de lo que pudo haber sido ya que el TLCAN obligó al país a no imponer controles de capital. El Artículo 9 del borrador del Capítulo de Inversiones del ALCA, aún más claro que el Artículo 1109 del TLCAN, obligaría a los Estados a no usar los diferentes tipos de controles de capital que pudieran requerir.

Aunque mucho del Artículo 9 siga en corchetes, la esencia del artículo es obligar a cada país que permita de manera libre y sin retraso alguno todas las transferencias de inversiones de capital, en su más amplia definición. El Artículo 9 del borrador del ALCA va más allá del Artículo 1109 del TLCAN al incluir de manera explícita dentro del tipo de transferencias que deben ser permitidas: "contribuciones al capital" y "regalías, honorarios y cualquier otro tipo de pago relacionado con derechos... de propiedad intelectual... y regalías... derivadas de la explotación de recursos naturales".

La única excepción relevante continúa entre corchetes en el Artículo 9.9. Esta excepción permitiría a los países limitar en forma temporal la transferencia de capitales en caso de "excepcionales" o "graves" o "severas" dificultades de la balanza de pagos. Estos términos, sin embargo, no son claramente definidos en el borrador.

Una versión del texto entre corchetes dice que estas medidas "apuntan criterios aceptados internacionalmente". Otra versión se refiere a "las disposiciones contenidas en este acuerdo relacionadas con balanza de pagos", implicando que habría un artículo tal en algún otro lado del acuerdo. Este es el caso del TLCAN en el que el capítulo de inversiones no se refiere a controles temporales en el caso de una crisis en la balanza de pagos de un país. En cambio, el Artículo 2104 del Capítulo de Excepciones del TLCAN se encarga ampliamente de este tema al indicar que los países deben remitir cualquier restricción a las cuentas corrientes de intercambio al Fondo Monetario Internacional y adoptar las medidas de ajuste económico acordadas con esta institución. Sin duda por lo tanto, estas medidas ortodoxas de programas de Ajuste Estructural involucran en forma invariable medidas de austeridad que castigan en forma desproporcionada a la gente más pobre de nuestros países.

Incluso, en marcado contraste con la prohibición a controles de capital contenidos en el borrador del

Capítulo de Inversiones del ALCA, los ministros de finanzas han empezado a reconocer que estos controles pueden ser un arma útil para combatir las crisis financieras internacionales. El ministro de finanzas de Canadá ha llamado a que se introduzca a manera de emergencia una cláusula de inmovilidad ("Stand Still") que permitiría a los países suspender los pagos en situaciones de crisis, mientras renegocian términos para los pagos de deudas con sus acreedores. En 1999 el FMI emitió un reporte que contenía un recuento de las experiencias en el uso de controles de capital demostrando que los controles usados por Chile, Brasil y Colombia habían sido útiles, y que los controles de emergencia de flujos de salida de capital en Malasia le habían dado al país el espacio necesario para enfrentar los desbalances macroeconómicos.

Recientemente, el FMI apoyó el uso de controles de capital en Túnez y Rusia, cuando menos por periodos limitados. Así, aunque los funcionarios en materia financiera han comenzado a reconocer la legitimidad de los controles a los movimientos de capital, el ALCA se perfila a prevenir su utilización.

#### 4. Trato Nacional

El Trato Nacional es una de las obligaciones centrales del proyecto del ALCA. Significa que los gobiernos deben tratar a los inversionistas extranjeros y a sus inversiones cuando menos en forma tan favorable como a los inversionistas nacionales y sus inversiones.

Durante la mayor parte del periodo de la post guerra, el trato nacional en los acuerdos comerciales significó tan solo que una vez que las mercancías extranjeras entraran a un país debían de ser tratadas en forma no menos favorable que los productos producidos domésticamente. El TLCAN fue el primer tratado en aplicar la cláusula de trato nacional a las inversiones, en su definición más amplia. Esto aumentó en forma dramática el campo de acción y los impactos de esta poderosa obligación.

El texto del borrador del capítulo del ALCA en inversiones contiene, en corchetes, prácticamente el mismo lenguaje que el Capítulo 11 del TLCAN en cuanto a Trato Nacional: [1. Cada una de las Partes otorgará a los inversionistas de otra Parte y con las inversiones de los inversionistas de otra Parte un trato no menos favorable que el que otorgue [en circunstancias similares] a sus propios inversionistas y las inversiones de esos inversionistas [en lo referente al establecimiento, adquisición, expansión, administración, conducción, operación, venta u otra disposición de las inversiones]] (Texto del TLCAN subrayado).

Reconociendo que casi todas las economías exitosas se han desarrollado al abrirse en forma gradual y selectiva a la inversión extranjera, la ASC se pronunció en el documento "Alternativas para las Américas" a favor de que los gobiernos preserven la capacidad de:

- implementar políticas de desarrollo nacionales viables y apropiadas a las necesidades de la gente, permaneciendo abiertas a la economía mundial; \* promover la inversión productiva que aumente los vínculos entre la economía local y nacional y eliminar las inversiones que no hagan contribuciones netas al desarrollo\* hacer que las inversiones extranjeras jueguen un papel activo en la creación de condiciones macroeconómicas para el desarrollo.
- proteger a las empresas pequeñas, locales, familiares y comunitarias de la competencia extranjera injusta; y
- permitir el uso de medidas legales que preserven la propiedad pública o estatal en algunos sectores (por ejemplo petróleo); propiedad exclusivamente nacional en otros sectores (por ejemplo

La posibilidad para cada país de obtener reservas específicas para la obligación de trato nacional es aun más limitada dada la carencia total de consultas con el público en general y con los sectores productivos en la mayoría de los países en los que se negocia el ALCA. Hasta el momento no se han generado los debates públicos ni se ha generado la información necesaria a partir de los cuales los gobiernos puedan establecer de manera efectiva sus reservas y excepciones. En la mayoría de los países incluso los parlamentarios o congresistas, así como los gobiernos estatales y locales, han sido de manera muy preocupante excluidos no solo de las negociaciones sino de la información y consulta en torno a los procesos de negociación del ALCA.

## 5. Requisitos de Desempeño

El término "requisitos de desempeño" se refiere a las condiciones que se les impone a los inversionistas para asegurar que el país receptor de la inversión se beneficie de esta. El TLCAN estableció una prohibición muy amplia del uso de tales requisitos, bajo la base de que estos "distorsionan el mercado". Esta disposición del TLCAN entra en conflicto con la posición de la Alianza Social Continental expresada en el documento "Alternativas para las Américas" en el cual se establece que los gobiernos deben de tener la opción de usar requisitos de desempeño como parte de sus procesos de planeación del desarrollo y para el apoyo de sus propios objetivos económicos, sociales y medioambientales. El TLCAN prohíbe siete tipos específicos de requisitos de desempeño. Estos se repiten prácticamente al pie de la letra en el texto del borrador del Capítulo de Inversiones del ALCA e incluyen:

- exportar un determinado nivel o porcentaje de bienes o servicios\* alcanzar un determinado grado o porcentaje de contenido nacional\* adquirir o utilizar u otorgar preferencia a bienes producidos o a servicios prestados en su territorio, o adquirir bienes de productores o servicios de prestadores de servicios en su territorio\* relacionar de cualquier manera el volumen o valor de las importaciones con el volumen o valor de las exportaciones, o con el monto de las entradas de divisas asociadas con dicha inversión\* restringir las ventas en su territorio de los bienes o servicios que tal inversión produce o presta, relacionando de cualquier manera dichas ventas al volumen o valor de sus exportaciones o a ganancias que generen en divisas\* transferir a una persona en su territorio, tecnología, un proceso productivo u otro conocimiento reservado, salvo cuando el requisito se imponga o el compromiso o iniciativa se hagan cumplir por un tribunal judicial o administrativo o autoridad competente para reparar una supuesta violación a las leyes en materia de competencia o para actuar de una manera que no sea incompatible con otras disposiciones de este tratado; o\* actuar como el proveedor exclusivo de los bienes que produce o servicios que presta para un mercado específico, regional o mundial

Hay una diferencia potencialmente significativa entre el lenguaje del TLCAN en cuanto a requisitos de desempeño y el texto del borrador del ALCA. Las prohibiciones del TLCAN en este sentido se aplican tanto a inversionistas extranjeros como domésticos.

En contraste, el Artículo 1 (Ámbito de Aplicación) del borrador del ALCA indica que la prohibición en estos requisitos solo aplicarían a inversionistas extranjeros ("todas las inversiones de los inversionistas de cualquier Parte en el territorio de otra Parte"). Este lenguaje es menos intruso que en el TLCAN ya que no afectaría el poder de los gobiernos de aplicar requisitos de desempeño a las empresas domésticas. Al mismo tiempo, sin embargo, este doble estándar podría crear más ventajas para las firmas multinacionales que para las locales.

De cualquier manera el lenguaje en el Artículo 1 parece entrar en conflicto con el lenguaje expuesto en el Artículo 7 en torno a Requisitos de Desempeño, que en efecto no parecían distinguirse en lo absoluto del TLCAN al no hacer distinción alguna entre inversionistas extranjeros y domésticos. En el Artículo 7 se establece que: [1. Ninguna de las Partes podrá imponer ni hacer cumplir cualquiera de los siguientes requisitos o hacer cumplir ningún compromiso o iniciativa en relación con el establecimiento, adquisición, expansión, administración, conducción u [operación] [operación o otra

disposición] de una inversión de un inversionista de una Parte o de un país no Parte [en conexión con una inversión de un inversionista de cualquier Parte] en su territorio] para]: (ver requisitos de desempeño descritos arriba) (texto del TLCAN subrayado).

Por lo tanto la cuestión de si el ALCA prohibirá requisitos de desempeño tanto a firmas extranjeras como domésticas permanece irresuelta.

Como en el TLCAN, el texto del ALCA permitiría a los gobiernos el usar requisitos de desempeño a las inversiones para el uso de tecnología que cumpla con requerimientos "generalmente aplicables" en torno a la salud, el medio ambiente y la seguridad. Sin embargo, en cuyo caso no existe alusión a mecanismos de verificación y cumplimiento, y menos a sanciones por la inobservancia de lo exigido. Esto queda un tanto vago cuando se permite a los gobiernos el exigir a las empresas que introduzcan tecnologías más avanzadas.

Las posiciones presentes en el borrador del ALCA en torno a requisitos de desempeño dejan en claro que las políticas que se requieren para asegurar que los países y las comunidades se beneficien directamente de la inversión extranjera no encontrarán los espacios necesarios que hagan frente a la esencia del ALCA que no es otro que la maximización de las ganancias de las grandes corporaciones. Se requieren de las herramientas esenciales para el desarrollo social y económico a niveles nacionales y locales, sin embargo se prohíbe que estas herramientas sean obligatorias para la inversión extranjera directa. Estas prohibiciones no son tan solo inconsistentes con el desarrollo económico y social soberanos, sino también con la capacidad total de las autoridades locales de promover el bienestar de su población, y por lo tanto significan un grave desafío a las formas democráticas de formular políticas públicas.

Existe una propuesta alternativa que se presenta en esta sección que requeriría que las Partes simplemente tengan que cumplir con los TRIMS (7) de la OMC y cualquier desarrollo subsiguiente de estas medidas. Los TRIMS tienen un campo de acción más estrecho que el TLCAN. En cuanto a Requisitos de Desempeño, prohíbe aquellos que son inconsistentes con las reglas de la OMC en cuanto a trato nacional y restricciones cuantitativas, pero, por ejemplo, no se refiere a requisitos en torno a transferencia de tecnología.

(7) Siglas en inglés de Trade Related Investment Measures que quiere decir Medidas en materia de Inversiones Relacionadas con el Comercio

La propuesta de utilizar a la OMC como modelo para la Prohibición de Requisitos de Desempeño en el ALCA entra en conflicto con la posición del gobierno de los Estados Unidos y no queda claro aun que tanto apoyo tiene por parte de los negociadores de otros países.

## 6. Definición de Inversión

Los debates en torno a la Definición de Inversión dentro del grupo de negociación sobre inversiones del ALCA son más que un ejercicio meramente semántico. En esta sección, los negociadores definirán qué y quién disfrutará de las enormes protecciones establecidas en el resto del capítulo.

El borrador del texto contiene en corchetes ocho definiciones diferentes sobre inversión. Parece que hay un acuerdo considerable que el ámbito de la definición debe ser muy amplio, aunque hay ciertas áreas de aparente desacuerdo.

Cada definición especifica lo que inversión significa, y le sigue una lista indicativa de lo que esto incluiría (pero que no estaría limitado a ello). La primera de las ocho definiciones repite en esencia

el lenguaje del TLCAN en cuanto a la definición de inversión. Existen muy pocos cambios en la terminología, pero que no parecen afectar la interpretación. Es importante hacer notar que la definición de inversión en el ALCA es muy amplia y cubre prácticamente todos los tipos de intereses de propiedad, ya sean directos o indirectos, reales o contingentes. Una regla del Capítulo 11 del TLCAN también extiende la definición de inversión para incluir acciones en el mercado y acceso a mercados; tenga el inversionista una presencia física o no. Esto se ejemplifica con el caso de la firma S.D. Myers que intentaba transportar desperdicios de PCB de Canadá a sus facilidades paradeshechos en los Estados Unidos, pero que fue prohibido por el gobierno de Canadá.

Sin embargo, parece que las definiciones de inversión en el ALCA van mas allá que el TLCAN de muchas maneras. Todas las definiciones comienzan con textos tales como "todo tipo de activo y derecho de cualquier naturaleza" o "todo activo de propiedad o controlado directa o indirectamente". Esto indica que el ALCA podría cubrir cualquier tipo concebible de inversión.

Seis de las definiciones incluyen derechos de propiedad intelectual. Es posible que estos también estén incluidos en la definición de inversión del TLCAN, pero no ha sido puesto a prueba. Las propuestas para el ALCA parecen estar diseñadas para hacer explícita la cobertura de derechos de propiedad intelectual.

El borrador de inversiones del ALCA también contiene propuestas en corchetes que van mas allá del trato que se le da a la propiedad en el TLCAN. El TLCAN especifica como inversión, entre otras cosas, "las bienes raíces u otra propiedad, tangibles o intangibles, adquiridos o utilizados con el propósito de obtener un beneficio económico o para otros fines empresariales". Algunas de las propuestas del ALCA eliminan esta especificación mientras que otras la mantienen, lo que sugiere que hay considerable controversia entre los negociadores. Una propuesta excluye de manera explícita de la definición de inversión lo "no adquirido en la espera o utilización para el propósito de obtener un beneficio económico u para otros fines empresariales".

También parece haber considerable controversia en torno a que tanto el Capítulo de Inversiones ALCA cubrirá actividades especulativas. Una propuesta incluye "futuros, opciones y otros derivados" en la definición de inversiones, lo cual no está explícito en el TLCAN. No es difícil imaginar acciones futuras por parte de los gobiernos que podrían afectar la valoración de contratos de los mercados de derivados, por lo que su inclusión en la definición parece demasiado peligrosa. Una "contra propuesta" excluiría "acciones (inversión en portafolio) adquiridas para propósitos especulativos y que se retengan por un corto tiempo" pero no menciona a los derivados en forma explícita.

El texto del borrador del ALCA contiene propuestas que extienden la definición de inversión a (como un ejemplo entre muchos) a "concesiones, licencias, autorizaciones, permisos, y a derechos similares conferidos en seguimiento a la ley doméstica aplicable". Esto significaría que si un gobierno revoca una licencia por cualquier razón, quedaría sujeto a ser demandado bajo un proceso de resolución de controversias entre inversionista y Estado.

Una propuesta en el borrador del ALCA extendería la cobertura a "administración de construcción, producción, concesiones, revenue sharing, y otros contratos similares". Esto va mas allá del TLCAN que no incluye en su definición de inversión "contratos comerciales para la venta de bienes o servicios". Otras propuestas del ALCA si hacen explícitos estos rubros.

Finalmente es importante hacer notar que muchas de estas propuestas en controversia y que van mas allá del TLCAN replican el lenguaje del fallido Acuerdo Multilateral para las Inversiones (AMI), (exceptuando la propuesta en derivados).

Conclusiones

El borrador del Capítulo de Inversiones del ALCA demuestra que el impulso general de las negociaciones ha sido el crear una serie de reglas para el hemisferio basadas en el controversial Capítulo 11 del TLCAN. En varios casos, las propuestas indican que se busca extender estos derechos de manera que se afectaría aun mas la capacidad de los gobiernos para proteger a la gente, las comunidades y el medio ambiente. El TLCAN ha demostrado en México como los tratados y acuerdos comerciales y para las inversiones de este tipo imponen un modelo que no permite ni siquiera un crecimiento económico relativamente sostenido, además de que atentan de manera grave contra los procesos democráticos, las soberanías nacionales y el desarrollo local.

La revelación mas positiva en el documento son los cientos de corchetes que demuestran que aunque los negociadores van en la dirección incorrecta, aún nada está escrito en piedra. En un comunicado reciente el jefe de las negociaciones de los Estados Unidos dejó en claro que los gobiernos aun tienen la oportunidad de establecer nuevas posiciones que puedan ir mas allá de aquellas en el presente borrador. Así, aun es tiempo para que las organizaciones de la sociedad civil hagan públicas sus preocupaciones entorno a los aspectos referentes a la inversión en el ALCA y para exigir caminos diferentes. Si estas demandas y preocupaciones en aras del interés público continúan siendo ignorados por los negociadores, las organizaciones sociales y civiles de todo el hemisferio tendrán otra opción que comenzar una movilización para vencer este acuerdo de inversiones a todas luces injusto y carente de todo balance social.

**Anexo 11    Desarrollo de la matriz de competitividad  
La industria automotriz ecuatoriana.**

**Matriz de competitividad de la industria automotriz Ecuatoriana**

País	Intensidad de la competencia actual	Poder con negociación de los proveedores	Poder de negociación de los consumidores	Índice Tecnológico	Índice Laboral	Índice Social
Ecuador	1,40	1,50	1,50	1,25	1,75	1,50
Colombia	1,80	2,00	1,75	1,25	2,00	2,00
Venezuela	2,00	2,50	1,75	1,25	2,25	1,75
Chile	2,00	2,75	1,50	1,75	2,13	3,75
Argentina	2,40	3,50	2,00	2,00	3,25	2,50
Brasil	2,80	3,75	2,25	2,25	2,75	2,50
México	3,20	3,75	2,00	2,50	2,75	3,00
Canadá	2,80	2,75	2,00	2,75	3,00	4,25
EUA	3,40	5,00	3,00	4,50	4,00	4,50

	Índice de Infraestructura	Índice Financiero	Índice Gubernamental	Índice de Producción Automotriz	Índice de Producción general	Índice General de Competitividad
Ecuador	1,25	1,33	1,75	1,75	1,25	<b>1,48</b>
Colombia	2,25	2,33	1,88	2,13	2,00	<b>1,96</b>
Venezuela	2,75	1,33	1,25	2,25	1,63	<b>1,88</b>
Chile	2,38	3,00	3,13	1,50	2,88	<b>2,44</b>
Argentina	2,88	1,33	2,00	3,00	2,75	<b>2,50</b>
Brasil	3,13	2,67	2,75	3,38	2,38	<b>2,79</b>
México	3,38	3,00	3,00	3,50	2,88	<b>3,01</b>
Canadá	3,50	4,67	4,00	4,25	3,81	<b>3,49</b>
EUA	5,00	4,67	3,88	4,75	4,06	<b>4,27</b>

Índice de Intensidad de la competencia actual

	Tasa de crecimiento de la industria	Concentración y equilibrio de la competencia	Demoras de pagos	Protección fiscal a la industria	Porcentaje de participación de la importaciones	Promedio
Ecuador	3	1	1	1	1	1,40
Colombia	2	2	1	2	2	1,80
Venezuela	2	2	2	2	2	2,00
Chile	3	2	1	3	1	2,00
Argentina	1	2	3	3	3	2,40
Brasil	2	3	2	3	4	2,80
Mexico	2	4	3	4	3	3,20
Canada	3	3	3	4	1	2,80
EUA	3	4	4	2	4	3,40
<b>Calificación</b>						
Muy Alta	5	5	1	1	1	
Alta	4	4	2	2	2	
Normal	3	3	3	3	3	
Baja	2	2	4	4	4	
Muy Baja	1	1	5	5	5	

Poder de negociación con los proveedores						
	Cantidad de proveedores locales	Cantidad de Proveedores locales	Possibilidad de migración hacia otras	Porcentaje de procedencia local	Promedio	
Ecuador	1	2	2	1	1,5	
Colombia	2	2	2	2	2	
Venezuela	3	2	2	3	2,5	
Chile	4	4	3	2	3,25	
Argentina	4	3	3	4	3,5	
Brasil	4	3	4	4	3,75	
Mexico	4	3	4	4	3,75	
Canada	2	4	3	2	2,75	
EUA	5	5	5	5	5	
Calificación						
Muy Alta	5	5	5	5		
Alta	4	4	4	4		
Normal	3	3	3	3		
Baja	2	2	2	2		
Muy Baja	1	1	1	1		

Poder de negociación de los consumidores						
	Cantidad de consumidores locales	Costo de cambio de proveedor	Posibilidad de negociar precios	Disponibilidad de información sobre mercado y proveedores	Promedio	
Ecuador	1	2	1	2	1,5	
Colombia	2	2	1	2	1,75	
Venezuela	3	1	1	2	1,75	
Chile	1	1	1	3	1,5	
Argentina	3	1	1	3	2	
Brasil	4	1	1	3	2,25	
Mexico	3	1	1	3	2	
Canada	2	1	1	4	2	
EUA	5	1	1	5	3	
Calificación						
Muy Alta	5	5	5	5		
Alta	4	4	4	4		
Normal	3	3	3	3		
Baja	2	2	2	2		
Muy Baja	1	1	1	1		

Poder de negociación de los consumidores						
	Cantidad de consumidores locales	Costo de cambiar de proveedor	Posibilidad de integración hacia atrás	Disponibilidad de información sobre mercado y proveedores	Promedio	
Ecuador	1	2	1	2	1,5	
Colombia	2	2	1	2	1,75	
Venezuela	3	1	1	2	1,75	
Chile	1	1	1	3	1,5	
Argentina	3	1	1	3	2	
Brasil	4	1	1	3	2,25	
Mexico	3	1	1	3	2	
Canada	2	1	1	4	2	
EUA	5	1	1	5	3	
Calificación						
Muy Alta	5	5	5	5		
Alta	4	4	4	4		
Normal	3	3	3	3		
Baja	2	2	2	2		
Muy Baja	1	1	1	1		

Índice Tecnológico					
	Inversión de la Industria en I&D	Inversión estatal en I&D	Transferencia de Tecnología desde otros países	Desarrollo local de la tecnología en la industria	Promedio
Ecuador	1	1	2	1	1,25
Colombia	1	1	2	1	1,25
Venezuela	1	1	2	1	1,25
Chile	1,5	2	2	1,5	1,75
Argentina	2	1	3	2	2
Brasil	2	1	3	3	2,25
México	2	2	4	2	2,5
Canadá	2	3	4	2	2,75
EUA	5	5	3	5	4,5
Calificación					
Muy Alta	5	5	5	5	
Alta	4	4	4	4	
Normal	3	3	3	3	
Baja	2	2	2	2	
Muy Baja	1	1	1	1	

Indice Laboral					
	Calidad de la educación pública	Calidad de la mano de obra	Costo de la mano de obra	Cantidad de mano de obra	Promedio
Ecuador	1	2	2	1	1,5
Colombia	1	2	3	2	2
Venezuela	2	2	3	2	2,25
Chile	3	2	2	1,5	2,125
Argentina	3	3	4	3	3,25
Brasil	2	2	3	4	2,75
Mexico	2	3	3	3	2,75
Canada	5	4	1	2	3
EUA	5	5	1	5	4
Calificación					
Muy Alta	5	5	1	5	
Alta	4	4	2	4	
Normal	3	3	3	3	
Baja	2	2	4	2	
Muy Baja	1	1	5	1	

Índice Social					
	Calificación del sistema de salud	Índice de Desempleo	Índice de Pobreza	Índice de Alfabetismo	Promedio
Ecuador	1	2	1	2	1,5
Colombia	1	2	2	3	2
Venezuela	1	1	2	3	1,75
Chile	3	4	4	4	3,75
Argentina	2	2	2	4	2,5
Brasil	2	3	2	3	2,5
México	3	3	3	3	3
Canadá	5	4	4	4	4,25
EUA	5	4	4	5	4,5
Calificación					
Muy Alta	5	1	1	5	
Alta	4	2	2	4	
Normal	3	3	3	3	
Baja	2	4	4	2	
Muy Baja	1	5	5	1	

Índice de Infraestructura					
	Cantidad de Puertos Maritimos	Cantidad de Aeropuertos de carga	Calidad de vias de Transporte	Estructura industrial	Promedio
Ecuador	2	1	1	1	1,25
Colombia	2	2	3	2	2,25
Venezuela	3	2	3	3	2,75
Chile	2	2	3,5	2	2,375
Argentina	3	2	3,5	3	2,875
Brasil	3	3	3,5	3	3,125
Mexico	4	3	3,5	3	3,375
Canada	3	4	4	3	3,5
EUA	5	5	5	5	5
Calificación					
Muy Alta	5	5	5	5	
Alta	4	4	4	4	
Normal	3	3	3	3	
Baja	2	2	2	2	
Muy Baja	1	1	1	1	

Índice Financiero				
	Tasa de interés real	Accesibilidad a préstamos	Estabilidad Bancaria	Promedio
Ecuador	1	2	1	1,33
Colombia	3	2	2	2,33
Venezuela	2	1	1	1,33
Chile	3	3	3	3,00
Argentina	2	1	1	1,33
Brasil	3	2	3	2,67
Mexico	3	3	3	3,00
Canada	5	5	4	4,67
EUA	5	5	4	4,67
Calificación				
Muy Alta	1	5	5	
Alta	2	4	4	
Normal	3	3	3	
Baja	4	2	2	
Muy Baja	5	1	1	

Indice Gubernamental					
	Estabilidad política	Corrupción	Estabilidad Social	Eficiencia Gubernamental	Promedio
Ecuador	2,00	1,00	2,00	2,00	1,75
Colombia	2,00	2,00	1,00	2,50	1,88
Venezuela	1,00	2,00	1,00	1,00	1,25
Chile	3,00	3,00	3,50	3,00	3,13
Argentina	2,00	1,00	2,00	3,00	2,00
Brasil	3,00	2,00	3,00	3,00	2,75
Mexico	4,00	2,00	3,00	3,00	3,00
Canada	5,00	3,00	4,00	4,00	4,00
EUA	4,00	4,00	3,50	4,00	3,88
<b>Calificación</b>					
Muy Alta	5	1	5	5	
Alta	4	2	4	4	
Normal	3	3	3	3	
Baja	2	4	2	2	
Muy Baja	1	5	1	1	

Índice de producción Automotriz						
	Cantidad de unidades producidas	Cantidad de unidades producidas	Cantidad de plantas ensambladoras	Cantidad de empresas automotrices	Promedio	
Ecuador	1,50	1,50	2,00	2,00	1,75	
Colombia	2,00	2,00	2,00	2,50	2,13	
Venezuela	3,00	2,00	2,00	2,00	2,25	
Chile	1,00	3,00	1,00	1,00	1,50	
Argentina	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	
Brasil	4,00	2,50	3,50	3,50	3,38	
Mexico	4,00	3,00	3,50	3,50	3,50	
Canada	5,00	4,00	4,00	4,00	4,25	
EUA	5,00	4,00	5,00	5,00	4,75	
Calificación						
Muy Alta	5	5	5	5		
Alta	4	4	4	4		
Normal	3	3	3	3		
Baja	2	2	2	2		
Muy Baja	1	1	1	1		

Índice de producción general					
	Pib Per Capita	Porcentaje de Producción Industrial	Exportaciones Per Capita	Crecimiento en la producción 2002-2003	Promedio
Ecuador	1,50	1,00	1,50	1,00	1,25
Colombia	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Venezuela	2,00	2,00	1,50	1,00	1,63
Chile	3,00	3,00	2,50	3,00	2,88
Argentina	1,00	2,00	3,50	4,50	2,75
Brasil	1,00	2,50	3,00	3,00	2,38
Mexico	2,00	3,50	3,00	3,00	2,88
Canada	4,00	4,00	3,75	3,50	3,81
EUA	4,00	4,50	4,50	3,25	4,06
Calificación					
Muy Alta	5	5	5	5	
Alta	4	4	4	4	
Normal	3	3	3	3	
Baja	2	2	2	2	
Muy Baja	1	1	1	1	