



**Expectativas nacionales para el cierre del 2010:** El 2do. Semestre del 2010 en el país en materia económica se presenta cargado de incertidumbre. En primer lugar, se está a la espera de noticias concretas sobre la emisión de bonos Pdvsa, y a principios de este mes se conoció la publicación de la resolución 10-09-01 del BCV (GO 39.522) sobre las Normas Relativas a las Operaciones en el Mercado de Divisas, donde el único cambio respecto a la resolución derogada (10-08-01) está en el parágrafo único del Artículo 10, en el cual se agrega que el BCV podrá autorizar operaciones de compra y venta de los títulos denominados en moneda extranjera. La resolución anterior se limitaba a señalar que el BCV podría participar en las operaciones. Lo cierto es que ante este escenario inicial el mercado financiero está a la expectativa y existe cierto nivel de liquidez monetaria que abunda en este contexto recesivo, mas no por ello se dejará de sentir alguna tensión en el mercado interbancario, en virtud de su ya característica concentración de fondos y la presencia de algunos pocos bancos con persistentes problemas de liquidez, los cuales podrían verse agravados por el reacomodo de las posiciones en bolívares del gobierno, dentro del sistema bancario. Los factores contractivos en el corto plazo, no serán despreciables, en especial el correspondiente a la adquisición de divisas, que en promedio podría situarse en US\$140 millones a US\$150 millones por día, asumiendo un tipo de cambio ponderado de 2,80 Bs. F/US\$; con estos niveles diarios se produciría una tendencia a la baja en las reservas internacionales. Las reservas internacionales del BCV cerraron el mes de septiembre en US\$ 28,6 millardos, lo que sigue reflejando el ingreso de divisas de origen petrolero y posiblemente el efecto del aumento en el precio del oro, el cual aumentó en US\$ 71 por OT en el mes. Se estima que el incremento en el precio del oro puede haber conllevado a un ajuste por valoración del orden de los US\$ 800 millones en las reservas del BCV.

El monto negociado en Sitme en septiembre alcanzó los US\$ 950 millones, lo que representa el 39% del total transado hasta ahora (US\$ 2,5 millardos). Este comportamiento estuvo esencialmente asociado a mayor oferta de bonos con la entrada de los nuevos bonos (global 2022 y Pdvsa 2014). Se estima que el BCV buscará que el promedio diario se establezca en torno a US\$ 30 millones para dosificar la entrega del inventario de bonos disponibles. El mercado global de bonos venezolanos reaccionó ante el último resultado electoral con fuertes alzas de precio al inicio del mes de Octubre, sin embargo, el retraso en el anuncio de la inminente emisión de bonos de Pdvsa, sigue gravitando sobre el mercado. Con esta nueva emisión se aumentará la oferta en el Sitme, sea por vía directa si una porción de la emisión es entregada al BCV, o si nuevamente los bancos públicos tienen una representación importante como adjudicatarios en la subasta.

Fuera de la materia cambiaria, la actividad financiera se mantendrá concentrada en el mercado de valores públicos, mientras las transacciones en el mercado accionario son de poca significación y en el de renta fija la actividad es nula, según se dice, a la espera del reglamento para la nueva Ley del Mercado de Valores. El Ministerio de Planificación y Finanzas acaba de anunciar su cronograma de colocaciones para el último trimestre del año. El monto es algo menor que el del trimestre precedente, pero supera con creces las aspiraciones que tuvo el gobierno el año pasado, cuando el precio del petróleo ya se había recuperado (de 38 a 69 US\$/barril). El gobierno anunció Bs. F 13,4 millardos para el último trimestre del año, cifra que coincide con el monto efectivamente colocado en el tercer trimestre. El trimestre previo el programa fue de Bs. F 24,6 millardos (-45%) y se colocó el 54% (Bs. F 13,4 millardos). En el cuarto trimestre del 2009 la cifra

programada fue Bs. F 7,7 millardos y fue colocado el 91% (Bs. F 7,0 millardos). Este cronograma de subastas para el cuarto trimestre del año, redujo el monto semanal a subastar de Bs. F 1,9 millardos a Bs. F 1,2 millardos. Cada semana se subastarán Bs. F 320 millones en letras a 91 y 105 días y Bs. F 900 millones en TIF con vencimientos desde 2014 a 2016. Será interesante observar si la exclusión del TIF 2013 del cronograma se traduce en menores montos de colocación semanales o si el mercado desplazará su demanda hacia el 2014. Como dice el refrán: "amanecerá y veremos"

(Fuente: Publicaciones de varios analistas económicos)



**El Ejecutivo anuncia el programa "Mi Carro a Gas":**

Como complemento a la información publicada en el anterior boletín, donde el aparato comunicacional estatal divulgaba una información promoviendo los logros en materia de la implantación del Gas Natural Vehicular (GNV), que al ser contrastada con las metas que se había trazado PDVSA en su oportunidad, dejaba en evidencia el retardo del proyecto y la dificultad de alcanzar los objetivos trazados para el 2012; recientemente el Presidente Hugo Chavez, dijo tener listos para entregar unos 5.000 vehículos a gas natural, con lo que espera impulsar el programa "Mi Carro a Gas" que tiene como objetivo diversificar el consumo de combustible en el país y contribuir al cuidado del medio ambiente. Durante el acto de entrega de certificados de ahorro a ex clientes del Banco Federal, Chávez reiteró algunos beneficios del programa "Mi Carro a Gas" indicando que a través de este programa las personas que "tengan su catanare (vehículo viejo y en malas condiciones) y que demuestre que es su catanare, que sea su único carro, que lo necesite de verdad y lo demuestre, yo se lo cambio por un carrito nuevecito, por un Samán (auto iraní)". Aseguró que el programa arrancará con tecnología de quinta generación: "No pierde potencia el motor, ya tenemos como 5.000 carros a gas que estamos listos para entregarlos, entre rústicos de transporte de pasajeros para zonas rurales, carritos familiares y autobuses, todos a gas, eso no contamina nada", expresó Chávez. En el sector automotriz se conoce que hay varios depósitos que tienen desde hace más de un año varios cientos de vehículos a GNV que esperan por un tiempo en la apretada agenda del Presidente para ser entregados. Chávez recalcó que el objetivo es "ir sustituyendo la gasolina por el gas, si usas puro gas tendrás derecho - pudiera ser hasta (por) dos años - derecho gratuito a taller, mantenimiento y de abastecimiento de gas. Si tú me usas puro gas yo te cambio el catanare por un carro nuevecito..."

Ahora bien, en los 8 primeros meses del 2010, en base a las exigencias aplicables a la comercialización de un cierto porcentaje de los vehículos producidos o importados en el país, las distintas empresas ensambladoras instaladas en el país o aquellas importadoras de vehículos, han vendido un total de 11.641 vehículos dotados del sistema dual GNV; ante lo cual surge la pregunta de que si los que adquirieron estos vehículos también recibirán estos beneficios que el Presidente anunció en el marco del programa "Mi Carro a Gas" o si por el contrario serán excluidos, con lo cual se establecería una condición de competencia desleal dentro de la comercialización de los vehículos.

(Fuente: AVN y Motor Online)

**Ventas vehículos Sept. 2010:** 12.141 unids. (90,3% Nac. 9,7% Imp.) -o- **Producción vehículos Sept. 2010:** 10.319 unids.  
**Inflación Sept. 2010:** Mes 1,1%; Acum.: 21,2% -o- **Tasas de Interés Ago. 2010:** Activa: 17,97%; Pasiva: 14,58%  
**Prestaciones Ago. 2010:** 16,28% -o- **Cesta petrolera venezolana (27 al 30/09/2010):** US\$/bbl 67,69.  
 (Fuente: VenEconomía, BCV, Cavenez y cálculos propios)



**Inflación en América Latina durante el 2010:** Una de las principales consecuencias que vivieron los países de América Latina en décadas pasadas fue una elevada tasa de inflación, debido a políticas económicas que debilitaron el valor de las monedas locales. En consecuencia, la mayor parte de sus economías, muchas dependientes de materias primas con poco valor agregado, fueron perdiendo competitividad. Ahora bien, según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), la región ha venido reduciendo la tasa de inflación, que pasó de 8,2% en el 2008 a 4,7% para el año pasado, esta última en buena medida impactada por la crisis económica mundial que frenó 5 años continuos de crecimiento. Según cifras del organismo, al mes de julio del 2010 la zona latinoamericana acumuló en promedio una inflación de 3,1%. De los dieciocho (18) países a los que se hace seguimiento, Venezuela registró la inflación máxima del grupo con 18,6%, seguido de Argentina y Nicaragua con 6,7% y 5,7% respectivamente.

Cabe destacar que Venezuela a pesar de implantar estrictos controles en el mercado de divisas y en los precios de los bienes de la cesta básica, es el único país de la región que no ha logrado hacer frente de manera contundente al problema de la inflación, la cual ha continuado en niveles elevados pese a estar en recesión, al tiempo que los demás países de la región ya han ido saliendo de la misma. Nuestro país ostenta el dudoso honor de ocupar el segundo lugar a nivel mundial, solamente por detrás de la República del Congo, con una tasa de 31,2% en el 2009.

El Banco Central reportó que en septiembre de este año, el Índice de Precios al Consumidor del Área Metropolitana de Caracas (IPC-AMC) aumentó 1,3%, un 0,1% menos que en agosto y 1,3% menos que septiembre de 2009. En esta desaceleración de la inflación que el Gobierno festeja como un logro, no hay nada que festejar. Para comenzar, la inflación en Venezuela acumula 21,9% en los primeros nueve meses de 2010, *versus* 20,4% en el mismo período de 2009. Y acumula 28,5% en los doce meses finalizados en septiembre de este mismo año. Con tales cifras, Venezuela sigue enarblando el estandarte del país con la mayor inflación en América Latina, muy por debajo de la que registró en los últimos 12 meses, Brasil (4,49%); Chile (1,24%); Colombia (2,31%), Ecuador (3,82%) o, incluso, del 11,1% de Argentina, el segundo país de la región con mayor inflación. También se tiene que esta desaceleración es fruto de una economía deprimida en plena recesión y de la pérdida de poder adquisitivo del venezolano. Además de estar sustentada en controles insostenibles en el tiempo. Entre las razones que explican esta desaceleración de la inflación está la profundización de un y férreo sistema de control cambiario que venía siendo regido únicamente por Cadivi. Luego del desborde de un mercado permuta utilizado para surtir la mayoría de las importaciones no atendidas por Cadivi, se eliminó el mercado permuta y se creó un nuevo Sistema de Transacciones con Títulos Valores en Moneda Extranjera (SITME). Este sistema es hoy la principal vía disponible para obtener divisas para importar, con una tasa de Bs.F.5,30 por US\$, monto inferior al que antes debían pagar los importadores en el mercado permuta. Aunque el SITME no satisface la totalidad de la demanda de los importadores, por lo que se ha reducido la variedad de los productos en el mercado, sí ha permitido bajar puntualmente los precios de aquellos bienes que sí tienen acceso a esas divisas, lo cual se refleja en la desaceleración del IPC-AMC. Este esquema es insostenible en el tiempo debido a la escasa oferta de ese mecanismo y por lo sobrevaluado que se encuentra con respecto al tipo de cambio real. Por otro lado, en esta desaceleración de la inflación tiene un peso importante la recesión económica en la que está sumido el país. Esta recesión unida a la inflación acumulada ha venido erosionando el poder adquisitivo del consumidor, el cual bajó 6,3% en el segundo trimestre de este año en el sector privado, con respecto al mismo trimestre de 2009, y 10,5% en el público. Al recuperarse la demanda, la inflación se desataría con renovados bríos. En resumen, ésta es una desaceleración inflacionaria coyuntural que en lugar de ser

producto de la ejecución de una política económica es la consecuencia de la falta de la misma a expensas del bienestar del venezolano.

*(Fuente: Informe de Coyuntura de Conindustria y VenEconomía)*

**Venezuela y el índice global de competitividad:** El World Economic Forum (WEF) o Foro Económico Mundial, es un organismo que desde hace más de 30 años hace seguimiento al desarrollo de las capacidades productivas de los países. Anualmente publica un reporte donde se clasifican los países utilizando una metodología basada en 12 pilares, y desde el año 2005 basa su análisis en el Índice Global de Competitividad, con seguimiento a variables micro y macroeconómicas. El reporte del período 2010-2011 que se describe a continuación contiene información de 139 países. En el informe se define el concepto de competitividad como *"un conjunto de instituciones, políticas y factores que determinan el nivel de productividad de un país"*. Se asume que al generarse mayor productividad, los ciudadanos podrán disfrutar de mayor prosperidad, medida a través de mayores niveles de ingreso. También se relaciona con la inversión y sus tasas de retorno, y en el largo plazo, aquellos países que invierten más son los que alcanzan mayores niveles de desarrollo. El ranking destaca que los 10 primeros países son los mismos del año pasado con algunos cambios en su posición: Suiza mantiene el liderazgo; luego aparecen Suecia (sube del puesto 4), Singapur, Estados Unidos (cae del puesto 2), Alemania (sube del puesto 7), Japón, Finlandia (baja un peldaño), Holanda (sube 2 puestos), Dinamarca (baja del puesto 5) y Canadá (baja del puesto 9). En cuanto a la región de América Latina, señala un importante progreso en competitividad de varios países como Bolivia, Panamá y Paraguay, mientras otros mejoran ligeramente o se mantienen estables, como Brasil, Chile (puesto 30, primero de la región), Costa Rica y Uruguay. Venezuela ocupa el último puesto en la región (122) y refleja un deterioro sostenido en los últimos años que nos ubica entre los países menos competitivos del mundo. Pese a que el reporte señala inversiones en educación y servicios básicos, la infraestructura está poco desarrollada y los rankings de educación primaria, salud y entrenamiento de la fuerza laboral son bajos, en tanto el ambiente macroeconómico se deteriora. A nivel de innovación, no se percibe la existencia de empresas con suficiente potencial de crear productos innovadores para competir en los mercados, colocando la sofisticación de negocios y la innovación en los puestos 129 y 123, respectivamente.

El detalle para nuestro país señala que los factores que generan mayor dificultad para hacer negocios son: las regulaciones cambiarias, la inestabilidad política, las restricciones en el mercado laboral, la ineficiencia gubernamental y la inflación. Esto se refleja en una gran cantidad de indicadores contenidos en los diferentes pilares (más de 100). Los indicadores con mejor ubicación se refieren a deuda pública, tasa de matriculación en la educación terciaria, tamaño del mercado doméstico y tasa de ahorro nacional. Pero Venezuela tiene el dudoso honor de figurar en el último puesto en 12 indicadores (derechos de propiedad, confianza en los políticos, independencia judicial, eficiencia del arbitraje legal, disputas sobre regulaciones, confiabilidad en servicios policiales, efectividad de leyes antimonopolio, reglas sobre inversión extranjera, cargas y procedimientos aduanales, relaciones empresa-trabajador, prácticas de contratación y despido, restricción en flujos de capitales), y de penúltimo en 7 otros indicadores (inflación, competencia interna, costos agrícolas, grado de orientación del consumidor, cantidad de proveedores nacionales, ventajas competitivas para hacer negocios, tamaño de la cadena de valor).

*(Fuente: WEF Global Competitiveness Report 2010-2011)*

**Ventas vehículos Sept. 2010:** 12.141 unids. (90,3% Nac. 9,7% Imp.) -o- **Producción vehículos Sept. 2010:** 10.319 unids.  
**Inflación Sept. 2010:** Mes 1,1%; Acum.: 21,2% -o- **Tasas de Interés Ago. 2010:** Activa: 17,97%; Pasiva: 14,58%  
**Prestaciones Ago. 2010:** 16,28% -o- **Cesta petrolera venezolana (27 al 30/09/2010):** US\$/bbl 67,69.  
 (Fuente: VenEconomía, BCV, Cavenez y cálculos propios)



## Hyundai firma acuerdo para ensamblar camiones en Ecuador:

El gobierno ecuatoriano confirmó que la automotriz surcoreana Hyundai y el grupo ecuatoriano Eljuri suscribieron un acuerdo para ensamblar camiones. El acuerdo se suscribió a comienzos de Septiembre, durante la visita que realizó el Presidente ecuatoriano, Rafael Correa, a Corea del Sur y Japón. "Es un acuerdo del empresario Juan Eljuri con Hyundai de Corea... Es para ensamblar camiones pesados para el mercado de Sudamérica", dijo a la agencia Reuters el Viceministro de Comercio Exterior Ecuatoriano, Galo Borja. La planta estaría ubicada en el puerto ecuatoriano de Manta y desde ahí se exportarían los camiones a otros países sudamericanos, especialmente a Venezuela, dijo Reuters. No será la única inversión que el Grupo Eljuri desplace en Manta, pues en este puerto tiene su centro de desembarco de la división automotriz desde el cual recibe las unidades que llegan de sus fábricas. Eljuri distribuye varias marcas y ensambla en una planta en Quito varios modelos de Kia, marca que pertenece al Grupo Hyundai. En el puerto de Manta tiene su puesto de inspección de pre entrega que construyó para facilitar la distribución de vehículos a los concesionarios. En el desarrollo de ese proyecto desembolsó US\$ 5 millones. La ensambladora de camiones pesados que se prevé construir no solo abastecerá el mercado local, sino que parte de la producción se aspira a exportar al mercado venezolano, reiteró Eduardo Egas, Vicepresidente de la Corporación de Promoción de Exportaciones e Inversiones (Corpei), quien conoció parte del acuerdo.

Min Keh Sik, principal de Hyundai Heavy Industries, visitaría próximamente Ecuador. Fue especialmente invitado por el Presidente Ecuatoriano Rafael Correa, durante su reciente visita a Ulsan, el principal polo industrial surcoreano y base de Hyundai, en ocasión de la gira del mandatario andino por Japón y Corea, entre el 6 y el 10 de septiembre, en busca de inversiones, tecnología, nuevos mercados y cooperación para el desarrollo. El Presidente Correa dijo que privilegiará las relaciones con Corea del Sur. Destacó el desarrollo tecnológico que ha alcanzado Seúl en los últimos 50 años, que comenzó a partir de una situación frágil, parecida a la actual de Ecuador. Añadió que una de las claves del rápido desarrollo de Seúl ha sido la conjunción de esfuerzos entre el gobierno, los trabajadores y las empresas, y con ese antecedente exhortó a su país a la "cohesión social", dijo un despacho de la agencia Notimex. Todo hace ver que dentro de poco Venezuela también estará importando camiones desde Ecuador. El exportar a Venezuela los camiones Hyundai que ensamblarán en la planta que el Grupo Eljuri construirá en el puerto de Manta es uno de los objetivos estratégicos en el acuerdo que firmó el influyente empresario Juan Eljuri en Corea, durante la visita que hizo el Presidente Rafael Correa, cuya comitiva integró, a ese país y Japón a comienzos de mes. Cabe recordar que Carlos Mattos, un importante empresario colombiano que montó en Venezuela la organización Cinascar, el mayor vendedor de vehículos chinos de América Latina, había presentado un proyecto de planta de ensamblaje de camiones Hyundai en la urbanización industrial Castillito, en el Municipio San Diego, en Valencia, Carabobo. El proyecto fue aprobado por el gobierno venezolano, pero nunca se firmó el convenio industrial respectivo, tal como también lo ha hecho con más de una docena de empresas que escucharon la invitación de Miraflores para montar plantas en Venezuela, como una manera de reducir las importaciones de automóviles, camionetas, utilitarios, camiones, motocicletas y tractores. Al margen de la reconocida rivalidad de Eljuri y Carlos Mattos, que importa y distribuye los camiones Hyundai en Colombia y Venezuela, lo cierto es que con la ayuda del Presidente Rafael Correa se le arrebató una planta de ensamblaje a Venezuela, la primera de varias proyectadas que perderá el país por la falta de visión de los gobernantes. La planta de camiones en Manta generará unos 1.200 empleos.

(Fuente: Motor OnLine)

## China polo de la industria automotriz mundial:

Continúan los diversos anuncios a nivel mundial sobre nuevas inversiones destinadas a consolidar un polo mundial de la industria automotriz en China. El fabricante japonés de automóviles Nissan prevé duplicar su producción en China, hasta situarla en 1,2 millones de unidades anuales en el año fiscal 2012. Actualmente tiene una capacidad instalada de 670.000 unidades. Nissan inauguró su segunda planta en la localidad china de Zhengzhou, en un acto que contó con la presencia de Carlos Ghosn, Presidente de la multinacional nipona y también de su socio francés Renault. Las nuevas instalaciones, que han requerido una inversión de unos 115 millones de euros (unos US\$ 153 millones), permitirán a Nissan ampliar su producción en Zhengzhou hasta 200.000 unidades al año, frente a los 60.000 vehículos que fabricaba hasta ahora. La empresa explicó que con las inversiones adicionales previstas para ampliar la planta, que inicialmente fabricará los modelos X-Trail y Qashqai, la producción en el año fiscal 2012 se elevará a 240.000 unidades. La corporación japonesa, que ha generado 1.400 empleos con la puesta en marcha de las nuevas instalaciones, espera cerrar este año con unas ventas en china de 860.000 unidades, incluyendo las importaciones.

Por su parte, el grupo francés PSA Peugeot-Citroën firmó un acuerdo con su socio chino Dongfeng Motors, que plantea un refuerzo de la colaboración en los ámbitos comercial, industrial y de desarrollo de producto, con el objetivo último de alcanzar una cuota de penetración del 5% en China en el horizonte de 2015. El acuerdo, suscrito en Wuhan por el Presidente de PSA, Philippe Varin, y su homólogo en Dongfeng, Xu Ping, contempla la construcción de una tercera fábrica de automóviles en China, con una capacidad de producción de 150.000 unidades anuales. Esta planta, destinada a la fabricación de coches de gama media o media-baja, entrará en funcionamiento en 2013 y permitirá a la 'joint venture' Dongfeng Peugeot Citroën Automobiles (DPCA) elevar su producción en China desde las 450.000 unidades actuales hasta 750.000 en el 2015. La empresa francesa estudia exportar parte de la producción. En el ámbito comercial, cada una de las marcas contará en el año 2012 con concesionarios en las 300 primeras ciudades de china, así como con una red complementaria formada por varios centenares de agentes. Además, los dos socios reforzarán su colaboración en el ámbito de desarrollo de producto, lo que les permitirá lanzar un nuevo vehículo por marca y año, lo que supone la comercialización de doce nuevos modelos en los próximos cinco años. Así, Peugeot lanzará en 2011 en China el Peugeot 508, con lo que se reforzará en el segmento D, que supone el 20% de las ventas en el país. En el segmento C, que concentra el 50% del mercado, la sociedad conjunta lanzará productos específicos para China, y también habrá una oferta inédita en el campo de los todoterrenos ligeros, segmento que supone el 9% del mercado. Por otro lado, en el marco de reducir sus emisiones de CO2 un 50% hasta 2020, la empresa conjunta lanzará seis nuevos motores eficientes. Además, desde el próximo año incluirá en su oferta el sistema Stop & Start y posteriormente lanzará modelos híbridos. Por último, el acuerdo suscrito entre PSA y Dongfeng contempla unas nuevas normas de gobierno para su sociedad conjunta, con el fin de simplificar y estandarizar los procedimientos de decisión, para reaccionar más rápidamente.

(Fuente: EuropaPress)

## Algunos resultados favorables de la industria automotriz mundial en el tercer trimestre del 2010:

Las ventas de vehículos en Estados Unidos se elevaron a 958.966 unidades durante el pasado mes de septiembre, lo que supone un fuerte aumento del 28,5% en relación con el mismo mes de 2009, según Autodata. El año pasado, las ventas de vehículos cayeron el 21,9% en el país. Estas cifras refuerzan la recuperación del mercado automovilístico norteamericano. En los nueve primeros meses, las ventas ascendieron a 8,62 millones de unidades, lo que se traduce en una progresión del 10,3%.

**Ventas vehículos Sept. 2010:** 12.141 unids. (90,3% Nac. 9,7% Imp.) -o- **Producción vehículos Sept. 2010:** 10.319 unids.

**Inflación Sept. 2010:** Mes 1,1%; Acum.: 21,2% -o- **Tasas de Interés Ago. 2010:** Activa: 17,97%; Pasiva: 14,58%

**Prestaciones Ago. 2010:** 16,28% -o- **Cesta petrolera venezolana (27 al 30/09/2010):** US\$/bbl 67,69.

(Fuente: VenEconomía, BCV, Cavenez y cálculos propios)

General Motors se mantuvo en septiembre como líder en el mercado con 173.031 unidades y con un crecimiento del 11,5%. La segunda posición correspondió a Ford con 160.375 unidades y un fuerte incremento del 46,4%, mientras que el tercer puesto correspondió a la japonesa Toyota con 147.162 unidades, el 16,8% más. Destaca la evolución de Chrysler, controlada por Fiat, que disparó sus entregas un 60,0% el pasado septiembre y las sitúa en 100.077 unidades. Honda alcanza la quinta posición con 97.361 unidades, un 26,1% más.

Por otro lado, en Sudamérica, durante los primeros nueve meses del año, en Brasil se entregaron un total de 2,5 millones de vehículos, para un crecimiento del 8,7% en comparación con el período enero-septiembre de 2009, según Asociación Nacional de Fabricantes de Vehículos Automotores (Anfavea), si bien la venta de automóviles retrocedió un 1,8% a 307.100 unidades en septiembre. Por su parte, el sector automotor brasileño fabricó en septiembre 308.100 unidades, lo que representa un retroceso de 9,1% sobre agosto de este mismo año. Anfavea informó que, en el acumulado del año, se fabricaron un total de 2,72 millones vehículos (+ 17,3%). Entre enero y septiembre el sector exportó vehículos por un valor de US\$ 9.203 millones, un sólido crecimiento de 62,5% en comparación con igual período de 2009. En el 2009 Brasil batió un récord de venta de automóviles con 3,14 millones de unidades que representaron un aumento de 11,4% sobre el año anterior. A pesar de este crecimiento, la producción cayó 1% en 2009. El año pasado las exportaciones del sector registraron un fuerte retroceso de 40,5% a causa de la crisis financiera que se desató en septiembre de 2008.

(Fuente: Autodata y Anfavea)



**Distintas ópticas sobre el futuro del vehículo eléctrico:**

La Municipalidad de la Ciudad de Córdoba en Argentina, y la

Alianza Renault-Nissan firmaron un acuerdo por el cual se comprometen a estudiar de manera conjunta cómo los vehículos eléctricos pueden mejorar la calidad de vida y el medio ambiente en el que se desarrollan los ciudadanos de la capital cordobesa. Daniel Giacomino, Intendente de la Ciudad de Córdoba, y Dominique Maciet, Presidente y Director General de Renault Argentina, se comprometieron a buscar e identificar las oportunidades y las inversiones necesarias para hacer posible el uso de vehículos eléctricos en esta ciudad. El acuerdo entre la ciudad de Córdoba y la Alianza Renault-Nissan responde al gran objetivo conjunto de generar iniciativas tendientes a minimizar el cambio climático. Córdoba es la primera ciudad argentina y la segunda de Sudamérica, luego de Sao Paulo, que suscribe este tipo acuerdo. Como ciudad que se compromete con la reducción del nivel de emisiones, tiene dentro de sus ejes estratégicos de corto, mediano y largo plazo, el cuidado del medio ambiente y la voluntad de apoyar toda nueva tecnología que se intente implementar a fin de disminuir toda fuente de contaminación, en especial la que se origina con las emisiones de CO<sub>2</sub>. Para la Alianza Renault-Nissan, un grupo comprometido a nivel mundial con el desarrollo y comercialización de vehículos eléctricos, Córdoba es la ciudad que alberga desde hace 55 años su emprendimiento industrial Fábrica Santa Isabel, uno de los más modernos con los que cuenta la Alianza globalmente. Los vehículos 100% eléctricos, una tecnología que está un paso adelante de los vehículos híbridos en cuanto a protección del medio ambiente, producen cero partículas de CO<sub>2</sub> y ayudan a minimizar el nivel de ruidos y la contaminación sonora tan habitual en las ciudades modernas. Así, no sólo tienen el potencial de mejorar la movilidad urbana y la independencia energética, sino también la calidad de vida. El acuerdo firmado entre la Municipalidad de Córdoba y la Alianza Renault-Nissan da inicio a



un grupo de trabajo conjunto que estudiará la viabilidad del proyecto de introducción y expansión de los Vehículos Eléctricos en la Ciudad de Córdoba. La Alianza Renault-Nissan ya ha firmado acuerdos similares con más de 60 gobiernos, municipalidades y organizaciones en todo el mundo.

En ese mismo orden de ideas, el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio español destinará 80 millones de euros (unos US\$ 111,3 millones) durante 2011 a ayudas a la compra de vehículos eléctricos. Este fondo forma parte de una partida de 81 millones de euros (US\$ 112,75 millones) para subvencionar la compra de estos vehículos, en la que se ha reservado un millón de euros (US\$ 1,39 millones) al marketing y comunicación institucional relacionadas con la iniciativa. Al margen de las ayudas para estimular la demanda, Industria hará un esfuerzo en el ámbito de la oferta que incluye las asignaciones de 70 millones de euros (US\$ 97,65 millones) en el desarrollo e industrialización del vehículo eléctrico y otros 17,5 millones de euros (US\$ 24,41 millones) en tecnologías de comunicación con la red eléctrica. De esta forma, durante el próximo año se dedicarán 168,5 millones de euros (US\$ 235 millones) a distintas partidas relacionadas con el vehículo eléctrico, a las que podría añadirse, si se cumple lo previsto, una nueva línea de avales por 500 millones de euros (unos US\$ 697,5 millones) para el desarrollo e industrialización de estos vehículos. Este esfuerzo del gobierno español se realiza a pesar de que los de 2011 serán "los presupuestos más austeros de la democracia", y de que el Ministerio de Industria ha diseñado unas cuentas que "responden a estas líneas de austeridad y eficiencia en el gasto público". Según los planes de Industria, la ayuda máxima para la adquisición de los vehículos eléctricos alcanzará 6.000 euros (hasta US\$ 8.370) por vehículo. El objetivo del Gobierno español es que el año próximo se comercialicen 20.000 vehículos de este tipo en 2011 y 50.000 en 2012, correspondientes en su mayor parte a flotas de empresas y servicios. La Estrategia Integral para el Impulso del Vehículo Eléctrico recoge el objetivo de contar con 250.000 vehículos eléctricos puros e híbridos enchufables en España en 2014, en el marco de la meta global de lograr que un millón de vehículos eléctricos e híbridos convencionales circulen por las carreteras españolas para ese año. El presupuesto de Industria, Turismo y Comercio se ha recortado en un 13,5%, frente al 15,9% de media del conjunto de departamentos ministeriales españoles. El recorte en el ámbito de la industria ha sido menor, del 11,8%.

(Fuente: Motor OnLine y CincoDias.com)



**El principal fabricante chino quiere comprar acciones de GM:**

El mayor productor de vehículos de China, SAIC Motor, planea adquirir parte de General Motors (GM) cuando la empresa vuelva a cotizar acciones en la Bolsa a finales de 2010. GM espera lanzar una oferta pública de acciones en noviembre, lo que permitirá al gobierno de Estados Unidos comenzar a vender su participación del 61% en la compañía. SAIC, que ha fabricado vehículos con GM en China desde la década de los 90, aún no ha decidido si participará en la oferta pública inicial del fabricante, aunque ya ha expresado su interés, dijeron las fuentes. GM declinó pronunciarse sobre esta materia, dijeron los medios. La información sobre el interés de la Shanghai Automotive Industry Corporation (SAIC) por las acciones de General Motors coincidió un comunicado del Departamento del Tesoro estadounidense en el que se señala que se espera que los banqueros de inversión a cargo de la próxima venta de acciones de General Motors Co. cortejen tanto a inversionistas extranjeros como a los del propio Estados Unidos. GM y el Departamento del Tesoro no quisieron hacer declaraciones sobre los informes de que el fabricante de automóviles está en conversaciones para que su socio actual en

**Ventas vehículos Sept. 2010:** 12.141 unids. (90,3% Nac. 9,7% Imp.) -o- **Producción vehículos Sept. 2010:** 10.319 unids.  
**Inflación Sept. 2010:** Mes 1,1%; Acum.: 21,2% -o- **Tasas de Interés Ago. 2010:** Activa: 17,97%; Pasiva: 14,58%  
**Prestaciones Ago. 2010:** 16,28% -o- **Cesta petrolera venezolana (27 al 30/09/2010):** US\$/bbl 67,69.  
 (Fuente: VenEconomía, BCV, Cavenez y cálculos propios)



China, SAIC, compre una participación de la compañía con sede en Detroit. SAIC es propiedad del gobierno chino. En un comunicado, el Departamento del Tesoro dijo que se procurarían inversionistas para GM en "múltiples zonas geográficas", pero con un enfoque en América del Norte. El Tesoro estadounidense le prestó el año pasado a GM cerca de US\$ 50.000 millones de para ayudarla a salir de la protección federal por bancarota. GM ha pagado US\$ 6.700 millones. El resto del dinero del rescate fue convertido en una participación del gobierno en la empresa, del 61%. El gobierno espera que se le reembolsen los restantes US\$ 43.000 millones con una venta de acciones que podría comenzar a mediados de noviembre. Por otra parte, también se conoció que el Grupo GM acumula una inversión de US\$ 2.900 millones (2.230 millones de euros) en veinte de sus instalaciones estadounidenses desde que emergió de la suspensión de pagos en julio del pasado año, lo que le ha permitido generar o mantener 7.417 puestos de trabajo. La última de estas inversiones asciende a US\$ 483 millones (371 millones de euros), comprometidos para la producción de motores eficientes de cuatro cilindros en la planta de Spring Hill, donde la empresa creará 483 empleos, un puesto de trabajo por cada millón invertido. El Presidente de GM en Norteamérica, Mark Reuss, indicó que este nuevo compromiso inversor ayudará a la empresa a cumplir su objetivo de triplicar la producción de motores de cuatro cilindros en la región hasta el año 2012.

(Fuente: Agencia EFE)

**Chery firmó acuerdo para una nueva planta en Brasil:** La fabricante china de automóviles Chery Automobile anunció que firmó un acuerdo con el gobierno estatal de Sao Paulo, en Brasil, para instalar una fábrica de vehículos de US\$ 400 millones en Jacareí, al interior del estado. La fábrica comenzaría la producción a fines del 2013, con una meta inicial de 50.000 unidades anuales. La inversión marca la entrada de la primera automotriz china a Brasil. La agencia Reuters reportó que Chery invertirá US\$ 134 millones en la primera fase del proyecto. Los desembolsos podrían alcanzar los US\$ 400 millones cuando la capacidad de producción llegue a 150.000 vehículos anuales. La fábrica de Chery tendrá un millón de metros cuadrados de área construida, dijo Investe Sao Paulo, la agencia paulista de promoción de inversiones y competitividad. Además de factores logísticos, condiciones de infraestructura, recursos humanos y mercado de consumo, Chery escogió Sao Paulo motivada por el programa estatal de incentivo a la inversión de automotrices (Pró-Veículo). Además de China, Chery tiene actualmente 15 unidades de producción en 10 países, incluyendo Uruguay. La firma fabrica más de 17 modelos y tiene una capacidad de producción anual de 650.000 vehículos. Además de Chery, otras dos automotrices están construyendo fábricas en Sao Paulo, lo que hará que el estado vuelva a tener un 50% de la producción nacional de vehículos a partir del 2013. Toyota escogió Sorocaba y Hyundai avanza en Piracicaba. El acuerdo de Chery con el estado de Sao Paulo tiene lugar en momentos en que se registran cifras de venta y producción récord de automóviles en Brasil.

(Fuente: Motor Online)



**Ford lanzará 8 nuevos modelos en la India:** El fabricante estadounidense de automóviles Ford lanzará ocho nuevos

modelos en el mercado indio hasta 2015, como parte de su estrategia de expansión en este país, que está experimentando un fuerte crecimiento, informó la corporación en un comunicado. El Presidente de la compañía en la región de África y Asia-Pacífico, Joe Hinrichs, explicó que Ford tiene "grandes planes" en India y afirmó que cada vez más clientes valoran las

características de los modelos de la firma, entre las que destacan la eficiencia en el consumo de combustible, la calidad, la seguridad y las características de conducción. "Hasta mediados de esta década lanzaremos ocho nuevos vehículos en India de nuestras plataformas globales, en los segmentos apropiados para este mercado", resaltó Hinrichs, que indicó que estos nuevos modelos formarán parte de la cartera de productos globales de Ford. El anuncio de estos futuros lanzamientos de automóviles en India se produce después de que Ford haya iniciado la comercialización del nuevo modelo Figo en este mercado, del que ha entregado 30.000 unidades durante los primeros seis meses del presente ejercicio. La firma del óvalo explicó que la introducción del Figo en el mercado indio y su exportación a otros países forma parte de una inversión de US\$ 500 millones (396 millones de euros al cambio actual) realizada por la compañía para ampliar la capacidad de producción y para poner en marcha una planta de fabricación de motores en India.

(Fuente: CincoDias.com)

**La industria automotriz mexicana presenta rezago:** La industria automotriz mexicana se ha quedado rezagada frente a otros mercados, entre ellos Brasil. Una de las principales razones del atraso es la falta de incentivos suficientes para que la gente renueve el parque vehicular. "Seguimos teniendo coches con 25 años de antigüedad", es la percepción de Joseph ChamaSrou, Presidente de Chrysler México, quien compartió con el diario "Excélsior" sobre los problemas que el mercado azteca está enfrentando, sobre la recuperación de la producción, las exportaciones, que están niveles récord, y sobre los retos de la empresa. Chrysler fue una de las empresas golpeadas por la crisis financiera, pero las estrategias de negocios a escala global la sacaron adelante. Fiat fue una de las firmas salvadoras. El ejecutivo afirma que hay un problema que frena al sector en México: la importación de autos usados procedentes de Estados Unidos: "eso deprime el mercado nacional de unidades nuevas aún más". Brasil, en cambio, tiene muchos incentivos para su mercado local y fomenta mucho los financiamientos automotrices. En México cuando una armadora vende un vehículo paga el Impuesto Sobre Autos Nuevos (ISAN), el IVA del 16%, así como la tenencia y el seguro. "Es una carga impositiva asfixiante", afirmó. Además, comentó, "no hemos logrado un programa exitoso. Tuvimos uno de chatarrización que ayudó muy poco pues no representó ni el uno por ciento de las ventas". Para la estadounidense Chrysler, México es un país de contrastes en lo referente a la industria automotriz: en los primeros ocho meses del año tuvo una producción de 170.478 unidades, esto es 143% más que lo producido en todo 2009, según las más recientes cifras de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA).

(Fuente: AMIA)

**Ventas vehículos Sept. 2010:** 12.141 unids. (90,3% Nac. 9,7% Imp.) -o- **Producción vehículos Sept. 2010:** 10.319 unids.  
**Inflación Sept. 2010:** Mes 1,1%; Acum.: 21,2% -o- **Tasas de Interés Ago. 2010:** Activa: 17,97%; Pasiva: 14,58%  
**Prestaciones Ago. 2010:** 16,28% -o- **Cesta petrolera venezolana (27 al 30/09/2010):** US\$/bbl 67,69.  
 (Fuente: VenEconomía, BCV, Cavenez y cálculos propios)