



Boletín Informativo No. 11/2016: Tips Económicos, Junio 2016

10 de Junio, 2016

Comisión de Relaciones Institucionales y con los Asociados

Contenido	Pag.
✓ 5 medidas para revertir el empobrecimiento	Pag. 1
✓ Fondo chino afectado por caída del petróleo	Pag. 1
✓ Economía cayó 10,8% en el primer trimestre	Pag. 1
✓ US\$ 16.000 millones en importaciones este año	Pag. 2
✓ Estancamiento económico global según la ONU	Pag. 2
✓ Argentina toma medidas para combatir inflación ...	Pag. 2
✓ Industria automotriz mexicana pisa el acelerador ...	Pag. 2
✓ Nissan comenzó la toma de control de Mitsubishi	Pag. 3
✓ Un grupo chino tras participación accionaria en FCA .	Pag. 3
✓ El Chrysler Pacífica arranca en Canadá	Pag. 4
✓ Japón tiene más puntos de recarga que gasolineras .	Pag. 4
✓ VW trae 1 millón de eléctricos para 2025	Pag. 4
✓ Precios materias primas y tipos de cambio May 2016.	Pag. 5

5 medidas para revertir el empobrecimiento: En una carta abierta al país la Academia Nacional de Ciencias Económicas expresa que el empobrecimiento de la población puede superarse en un plazo corto siempre y cuando se tomen medidas como las siguientes:

1.- Debe abatirse cuanto antes el alza desmedida de los precios: La inflación se derrota reduciendo radicalmente el déficit público, que arroja a la circulación ingentes sumas de dinero sin contrapartida alguna en bienes y servicios. La inflación no se puede derrotar si el BCV continúa financiando el gasto público con emisión de dinero sin respaldo, contrariando el artículo 320 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela.

2.- Es menester unificar el tipo de cambio y lograr su estabilización en torno a valores que equilibren el poder de compra interno y externo del bolívar, en un régimen de libre concurrencia.

3.- Es necesario iniciar negociaciones cuanto antes con organismos financieros internacionales para concertar un importante financiamiento externo que permita cubrir, junto con los ingresos por exportación, los compromisos externos de la nación. Sin ello no podrá estabilizarse el precio de la divisa en un nivel que exprese su poder de compra comparativo.

4.- Es necesario liberar la iniciativa empresarial para que pueda responder a las oportunidades que ofrecerán las medidas antes mencionadas, levantando los excesivos controles que actualmente asfixian las actividades económicas de la nación. La derogación de la Ley Orgánica de Precios Justos y de otras normas punitivas, y la promoción de la competencia, en un escenario de precios estables y de garantías jurídicas, redundará en la reactivación inmediata del aparato productivo, dada la enorme capacidad ociosa con que hoy opera.

5.- Debe entenderse que la economía funciona a base de incentivos: Los responsables de la política económica no deben continuar invocando supuestas guerras para endilgarle la culpa a otros de las carencias que hoy agobian a millones de venezolanos. Es necesario salir al encuentro de soluciones

(Fuente: El Nacional)

Fondo chino afectado por caída del petróleo: El financiamiento de China se podría reestructurar para favorecer a Venezuela y mejorar su flujo de caja, pero con cláusulas que impongan condiciones al país y así pagar las deudas, según la interpretación de analistas. Recientemente, el ministro de Industria y Comercio, Miguel Pérez Abad, informó que Venezuela acordó mejores condiciones para pagar y obtuvo nuevos financiamientos con China, al tiempo que recortará sustancialmente sus importaciones este año, buscando oxígeno que le permita cumplir con sus compromisos. De acuerdo con esta premisa, Leonardo Buniak, analista de riesgos financieros y economista, explicó que, pese a que no se conocen las condiciones de los convenios, PDVSA debería estar enviando más crudo para suplir la caída del precio de barril de petróleo que se transó con el país asiático. Añadió que el total del financiamiento en más de una década está en el orden de US\$ 50.000 millones, que se estarían pagando con 40.000 barriles diarios de crudo. Destacó que la intención del Gobierno era aumentar el pago a través del alza de la producción a 70.000 barriles de crudo solo para el Fondo Chino. En este momento, se desconoce el número de barriles con el que se está honrando la deuda.

"El principal objetivo es pagar la deuda y generar flujo de caja, y para esto Venezuela debió redefinir sus prioridades", destacó Buniak. Recordó que hubo una reducción importante del suministro para Petrocaribe en 2014; esto es un indicador de que estos recursos fueron direccionados, a modo de compensación, hacia mecanismos de financiamiento más efectivos y de pagos inmediatos.

Por su parte, Ramiro Molina, economista y director del Centro de Estudios de Finanzas y Economía en Venezuela, destacó que la deuda se reestructuró cinco veces y actualmente, se adeudan solo US\$ 20.000 millones, pero se pagan "constante y en efectivo". Afirmó que el beneficio que ha obtenido el país asiático, es extender el plazo de pago manteniendo el mismo monto.

La caída del precio del barril de crudo solo afecta la velocidad con la que China puede cobrar en el convenio Fondo Conjunto, es por esto que Venezuela se ha afincado en alargar los plazos, refiere el experto. El académico indicó que la estrategia de negociación está en redoblar la producción petrolera, ya que los acuerdos se discutieron en un momento donde el valor del crudo se colocaba en US\$ 70 por barril. Señaló que la importancia de mantener a un aliado comercial como China es su poca intervención en el ámbito político y puede financiar a Gobiernos "de izquierda y derecha por igual". "No es como el Fondo Monetario Internacional, que para acceder a él y obtener su ayuda, se debe cambiar el modelo político y económico", indicó.

Con respecto a esto, Buniak advirtió que PDVSA no está en capacidad de afrontar una solicitud de mayor producción, ya que no han invertido en mejorar los equipos. Buniak dijo que China está visualizando otros enlaces comerciales, como es el desarrollo del sector metalúrgico y minero, que "ha sido severamente descuidado en estos últimos años". Pero para esto el Gobierno Nacional deberá resolver los pasivos laborales que se mantienen con las industrias del país. "China podría estar exigiendo el manejo de ciertos sectores e industrias de los recursos básicos, para explotarlos y desarrollarlos".

También informó que 47% del financiamiento que tiene China en Latinoamérica es para Venezuela, siendo el más alto de la región. Buniak agregó que las bajas de importaciones obedecen a un ahorro de divisas importante para cancelar los compromisos por concepto de bonos que se esperan para el último trimestre del año. Recientemente, el portavoz del ministerio chino de Exteriores, Hong Lei, dio declaraciones sobre las relaciones comerciales entre Venezuela y China. Confirmó las palabras del vicepresidente económico venezolano, Miguel Pérez Abad, quien indicó en declaraciones a la prensa extranjera que China y Venezuela habían pactado mejorar las condiciones del acuerdo financiero. "Dado el bajo precio del petróleo, ambos países han acordado actuar bajo el principio de igualdad y beneficio mutuo, y discutirán maneras eficientes de mejorar la cooperación financiera entre los dos estados", señaló Lei. Los dos voceros coincidieron en que la relación China - Venezuela se mantendría por las facilidades de pago y cómoda obtención de recursos.

El país asiático tiene negociaciones en Latinoamérica y África por sus recursos naturales. "China es el mayor interesado en explotar los recursos naturales, porque esto es su país no existe", concluyó Molina.

(Fuente: El Mundo, Economía & Negocios)

Economía cayó 10,8% en el primer trimestre: La actividad económica en Venezuela cayó 10,8% en el primer trimestre de 2016 con respecto al mismo período del año pasado, informó una fuente, de manera extraoficial, vinculada al Ministerio de Banca y Finanzas. Señaló que, de acuerdo con las estadísticas que maneja el BCV, los sectores manufactura, comercio y petróleo muestran severas contracciones en el primer trimestre del año, lo que augura unos resultados económicos que nunca se habían visto en Venezuela para el cierre del año. En el cuarto trimestre de 2015 el PIB se redujo 9,4%; un decrecimiento de la economía de 6,1% al cierre del año pasado. Según las estadísticas, la caída acumulada entre el primer trimestre de 2012 y el primer trimestre de 2016 se situó en 14,8%. La fuente agregó que por el lado de la demanda el consumo se restringió 6,7% en el primer trimestre y la inversión retrocedió 15,6%. Indicó que las cifras del BCV no se registraron ni siquiera en 1989, luego del

Ventas vehículos Mayo 2016: 293 unidades. (85,7% Nac. 14,3% Imp.) -o- **Producción vehículos Mayo 2016:** 331 unidades.

Inflación Mayo 2016(e): 21,8% **Anualizada(e):** 450,7% -o- **Tasas de Interés Abr. 2016:** Activa 21,07%; Pasiva 14,68%

Prestaciones Abr. 2016: 17,88% -o- **Cesta petrolera venezolana** (Semana del 23 al 27/05): US\$/bbl 38,48.

(Fuentes: BCV, Ministerio del Poder Popular del Petróleo y Minería, Cavenez, www.preciopetroleo.net y cálculos propios)



Caracazo, mucho menos durante la primera oleada de la crisis financiera venezolana en 1994.

El ministro de Comercio e Inversión Internacional de Exportación, Jesús Faría, aseguró que las grandes trabas que impiden que la economía se desarrolle "se ubican en el tema cambiario y la ausencia de divisas para que la economía se ponga en funcionamiento". El funcionario afirmó que el peor momento de la situación económica ya pasó: "Hay indicios de que viene un avance fundamental". Añadió que se han tomado políticas cambiarias para desalentar importaciones "que se tragaban el esfuerzo del gobierno para promover exportaciones y reactivar el aparato productivo".
(Fuente: El Nacional)

US\$ 16.000 millones en importaciones este año: El ministro de Industria y Comercio, Miguel Pérez Abad, informó que el Ejecutivo destinará unos US\$ 16.000 millones para las importaciones en 2016. En entrevista a Reuters, explicó que tras la crisis por los bajos precios del petróleo, será inevitable una inflación importante al término de los primeros seis meses del año. Informó que recibirán US\$ 400 millones de parte del Banco Interamericano de Desarrollo, para diferentes proyectos, entre ellos eléctricos. En general señaló que esperan concretar para finales de año, unos US\$ 5.000 millones en financiamiento para nuevos proyectos que diversifiquen sus ingresos. Destacó que empezarán a vender una mayor porción de divisas a un tipo de cambio mayor, pero más rentable para PDVSA.

Una cuarta parte de lo destinado a compras externas, se venderá a la tasa de cambio oficial flotante. La restricción de divisas permitirá a PDVSA cumplir al 100% los compromisos de pago de deuda este año, afirmó Pérez Abad. "Hay equipos que están trabajando el tema de la deuda de Pdvsas (...) Todas las condiciones de revisión, reperfilamiento, búsqueda de capital van a ser muy beneficiosos para los tenedores de bonos", dijo Pérez Abad.

Se mostró confiado en que con estos recursos mínimos y la aplicación de nuevos ajustes en los precios de bienes regulados por el Gobierno, el sector productivo podrá mejorar el abastecimiento de productos.

(Fuente: El Mundo, Economía & Negocios)



Estancamiento económico global según la ONU:

La ONU revisó a la baja sus pronósticos para la economía mundial y presentó un panorama de crecimiento estancado para este año, con pocas perspectivas de recuperación.

El informe Situación y Perspectivas de la Economía Mundial de mediados de 2016 prevé un crecimiento global general de apenas 2,4% para este año, el mismo que en 2015. La nueva proyección supone una baja considerable respecto del crecimiento de 2,9% pronosticado para este año en el informe de diciembre. En América Latina y el Caribe, las economías se contraerán 0,6% por segundo año consecutivo, según el informe.

Dawn Holland, una economista senior en el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de Naciones Unidas, dijo que esta podría ser la primera contracción regional que abarca dos años desde la crisis de deuda de 1982-1983. La especialista indicó que la alta inflación, las elevadas tasas de interés, el aumento del desempleo, el incremento de los déficits fiscales y la pérdida de confianza son elementos que han retenido las inversiones en algunos países sudamericanos.

En Brasil, donde la presidenta Dilma Rousseff fue separada temporalmente del cargo por un proceso de juicio político, la economía se contraerá este año 3,4%, según Naciones Unidas. "El sombrío estado de la economía mundial representa de manera clara desafíos importantes para los países miembros", declaró el subsecretario general Lenni Montiel en conferencia de prensa durante la presentación del informe. El reporte atribuye las desalentadoras perspectivas económicas de este año a numerosos factores, como la persistente debilidad de la demanda en las economías más grandes (lo que continúa lastrando el crecimiento mundial), los bajos precios del petróleo y de otras materias primas en perjuicio de los países exportadores, afectaciones severas relacionadas con el clima, en especial la fuerte sequía relacionada con El Niño, los desafíos políticos y gran emigración de capital en muchas regiones en desarrollo. Holland dijo que el crecimiento de 2,4% pronosticado para este año es un punto porcentual menor que la tasa anual promedio de

3,4% en la década previa a la crisis financiera global de 2008 y 2009. El PIB no mejorará en los países ricos desarrollados respecto del año anterior, y para Estados Unidos la ONU proyecta una reducción del crecimiento de 2,4% en 2015 a 2,2% en 2016 debido a una baja inversión empresarial y bajas exportaciones. Para 2017, se prevé que la economía estadounidense crezca a una tasa de 2,5%.

(Fuente: AP)



Argentina toma medidas para combatir inflación:

El Banco Central de Argentina dispuso recientemente elevar los encajes bancarios dos puntos porcentuales en promedio, en el marco de la política contractiva que está llevando adelante el Gobierno para reducir la elevada inflación que el país sufre desde hace años.

La autoridad monetaria, que también está ofreciendo bonos domésticos a altas tasas para reducir el circulante monetario en pesos, elevará en junio 2,5 puntos porcentuales los encajes sobre depósitos a la vista, que actualmente rondan el 17%, y subirá 1,5 puntos (desde alrededor del 13% actual) aquellos sobre depósitos a plazo.

En una nota, el Banco Central Argentino dijo que permitirá una nueva subida de igual magnitud en julio, lo que llevará a 22 y a 16 puntos porcentuales los encajes sobre depósitos a la vista y a plazo, respectivamente. "La medida tomada busca que el esfuerzo de esta contracción sea compartido por todos los actores del sector financiero y no únicamente por la autoridad monetaria", señaló la autoridad monetaria.

La administración de centroderecha del presidente Mauricio Macri, que asumió en diciembre, está aplicando un ajuste para reducir una galopante alza de precios y un grave déficit fiscal. En medio del combate a la inflación, las altas tasas atentan contra la reactivación de la economía, por lo que las autoridades buscan reducir el circulante y a la vez bajar lentamente las tasas.

(Fuente: El Mundo, Economía & Negocios)

Industria automotriz mexicana pisa el acelerador: México continúa su ascenso como la nueva capital de motor de América. Las últimas inversiones anunciadas por Ford, Daimler, BMW y Toyota por unos US\$ 5.100 millones prolongan la carrera del clúster automotriz en el país azteca, que prevé elevar su producción de vehículos un 9% en los próximos cinco años hasta los 4.8 millones de unidades, tal y como apunta un informe de Roland Berger.

El sector, representado por la Asociación Mexicana de la Industrias Automotriz (AMIA), es un poco más optimista y ha elevado hasta los 5 millones la estimación de producción de vehículos ligeros y comerciales en el 2020 gracias a la apertura de las seis nuevas plantas anunciadas. Un hito que convertirá a México en el sexto productor mundial, por delante de Corea del Sur, mientras Brasil, otrora líder de América Latina, se desploma.

Mientras el sector automotriz pisa el acelerador en México (representa el 16,9% de las manufacturas), Brasil acumula varios años de caída en su producción. En concreto, y siempre según los datos de la Organización Internacional de Constructores de Automóviles (OICA), la producción de vehículos del país carioca ha caído un 34% desde el 2014 hasta las 2.43 millones de unidades producidas mientras que en México ha crecido un 14% hasta las 3.56 millones de unidades producidas. En los cuatro primeros meses de 2016, las plantas de Brasil han producido un 25% menos, golpeadas por la crisis y el frenazo en las inversiones, y en México han retrocedido un 4%. "La exportación y producción de las plantas mexicanas se vio influida por los paros técnicos programados y la situación económica internacional", explicó AMIA.

Y es que, la demanda de los países de América Latina golpeados por la crisis, como Brasil, ha hundido un 26% las exportaciones del país a la región. Por su parte, Estados Unidos, el primer mercado de México (exporta el 75,8% de su producción) se ha quedado plano. También le ha afectado la crisis de Volkswagen, que ha recortado su producción. Detrás del desarrollo en México de la industria automotriz se encuentran los gigantes del motor estadounidenses y alemanes, como Volkswagen y GM, que llevan años ensamblando en el país. Según los datos de la Secretaría de Economía mexicana, en los últimos siete

Ventas vehículos Mayo 2016: 293 unidades. (85,7% Nac. 14,3% Imp.) -o- **Producción vehículos Mayo 2016:** 331 unidades.

Inflación Mayo 2016(e): 21,8% **Anualizada(e):** 450,7% -o- **Tasas de Interés Abr. 2016:** Activa 21,07%; Pasiva 14,68%

Prestaciones Abr. 2016: 17,88% -o- **Cesta petrolera venezolana** (Semana del 23 al 27/05): US\$/bbl 38,48

(Fuentes: BCV, Ministerio del Poder Popular del Petróleo y Minería, Cavenez, www.preciopetroleo.net y cálculos propios)



años la inversión extranjera directa en el sector automotriz de México ha alcanzado los US\$ 21.204 millones (incluye la fabricación de componentes) y, de cara a 2016 se esperan inversiones de entre US\$ 6.000 millones y US\$ 7.000 millones, según los cálculos de EY. Por su parte, Roland Berguer calcula que entre 2016 y 2018 se van a poner en marcha plantas y se van a ejecutar ampliaciones con una inversión de US\$ 11.000 millones, lo que implica que México se convertirá en el sexto productor mundial, tras recibir una inversión de US\$ 27.200 millones. Ford ha sido la última compañía en anunciar oficialmente una inversión de US\$ 1.600 millones para fabricar vehículos compactos en San Luis de Potosí a partir del 2018. En esta línea, BMW va a invertir US\$ 1.300 millones en una planta para producir 150.000 vehículos al año a partir del 2019. Asimismo, Daimler destinará US\$ 1.200 millones en una planta en Aguascalientes para producir vehículos de alta gama, conjuntamente con Nissan y Toyota prevé invertir US\$ 1.000 millones en Guanajuato. Por su parte, KIA acaba de poner en marcha una ensambladora en Nuevo León con una inversión de US\$ 3.000 millones (todavía tiene pendientes terminar obras y debe resolver un conflicto con el nuevo gobierno de Nuevo León) y Audi está a punto de culminar su planta en Puebla tras desembolsar al menos US\$ 1.300 millones. El desembarco de los gigantes del motor también ha traído consigo la instalación de una gran industria de componentes. Actualmente, el 70% de las piezas que se montan en México se importan por lo que se busca que suba la proporción de las piezas que se fabrican en México para reducir el costo logístico de producción. Por ellos, General Motors cada vez compra más piezas en México y el Embajador de Alemania en México explicó que marcas germanas como ThyssenKrup, Bosch y Hella van a fortalecer su posición en México. Desde que se aprobó el Tratado de Libre Comercio entre México y el gigante norteamericano, las empresas automotrices de EEUU han ido reduciendo su inversión en ciudades como Detroit, para trasladar parte de su producción a México, tal y como denuncian los sindicatos de la antigua capital del motor de EEUU. Y es que producir en México les sale mucho más barato por el precio de la mano de obra y los costos asociados a la implantación y gestión de las factorías. No en vano, el último informe de Roland Berger cita los bajos costos salariales como una de las ventajas competitivas de México ante el resto de los países de América Latina a la hora de atraer inversiones extranjeras. Otra de las fortalezas del país azteca, que ha cambiado la ley para potenciar la venta de vehículos nuevos, lo que ha llevado a Hyundai a trabajar para elevar su peso en el mercado mexicano, es la seguridad jurídica y los acuerdos de libre comercio, que también le permite potenciar sus exportaciones al resto de América, uno de los objetivos de Nissan.

(Fuente: Automotive News)



Nissan comenzó la toma de control de Mitsubishi:

Las cosas definitivamente están comenzando a cambiar, y rápidamente, en Mitsubishi Motors, tras conocerse que Nissan Motor asumirá el 34% de su participación accionaria. Mientras termina de definirse el

negocio y ante las proporciones del escándalo ambiental en el que está envuelto Mitsubishi, ya Nissan comenzó a transferirle talento profesional. Mitsubishi Motors dijo recientemente que un ejecutivo de Nissan Motor había pasado a dirigir su área de Investigación y Desarrollo, como parte de una reestructuración en la gestión, a raíz del escándalo de pruebas falsificadas de consumo, que también repercutió en sus beneficios. Nissan está preparándose para tomar el control de una tercera parte de Mitsubishi, que se está recuperando de su tercer escándalo en dos décadas. Mitsubishi ha visto cómo se ha reducido su valor en US\$ 3.000 millones (2.690 millones de euros) después de admitir el mes pasado que exageró el ahorro de combustible de al menos cuatro de sus modelos de automóviles de Japón, dos de ellos vendidos bajo el emblema de Nissan. Mitsuhiro Yamashita (actualmente Vicepresidente Ejecutivo de Investigación, Desarrollo, Tecnología y Producto en Nissan) asumirá su papel al frente de I+D en Mitsubishi Motors a partir del 24 de junio. Estrechamente vinculado al desarrollo de vehículos totalmente eléctricos, Yamashita colaboró en el proyecto liderado por Nissan de vehículos eléctricos de pila de combustible con Daimler AG

y Ford Motor. Previamente también dirigió el Centro de Investigación Técnica de la empresa en Estados Unidos. Mitsubishi, el sexto mayor fabricante de automóviles de Japón, anunció también unas pérdidas de 19.100 millones de yenes (156 millones de euros, casi US\$ 174 millones) para el año fiscal que terminó en marzo debido al impacto por la manipulación de datos sobre el ahorro de combustible de sus vehículos.

El especialista Sergio Piccione, en 'El Mundo Motor', hizo importantes observaciones que permiten delinear la cuidadosa estrategia de Carlos Ghosn, Nissan y la Alianza Renault-Nissan en la negociación de Mitsubishi. La dimisión de Tetsuro Aikawa y de Ryugo Nakao, respectivamente Presidente Ejecutivo y Vicepresidente de Mitsubishi Motors, tras reconocer que las homologaciones del consumo de sus vehículos habían sido realizadas de forma incorrecta, va a ayudar a la reestructuración de la cúpula de la compañía que Nissan quiere realizar tras haber adquirido por 1.900 millones de euros (unos US\$ 2.125 millones) una participación del 34% que, de acuerdo con la ley japonesa, le permite controlarla. Carlos Ghosn, Presidente de la Alianza Renault-Nissan y artífice de la adquisición de Mitsubishi por parte de Nissan, ha querido ser prudente en su entrada en Mitsubishi, de la misma forma que lo fue cuando aterrizó en Nissan enviado por Renault. Desea respetar al máximo la cúpula de Mitsubishi pero parece claro que el nuevo Presidente Ejecutivo de Mitsubishi Motors será alguien de Nissan, escribió Sergio Piccione.

En cambio Osamu Mazuko seguirá siendo el Presidente del Consejo de Administración con el cometido de acompañar a las directrices del nuevo accionista de referencia, Nissan, con las empresa claves del antiguo Grupo Mitsubishi -Mitsubishi Heavy Industries, Mitsubishi Corporation y Mitsubishi UFJ. Estas tres fueron las empresas que lograron salvar de la quiebra a Mitsubishi Motors en el 2004 cuando fue abandonada por Daimler (entonces unida a Chrysler). Un momento en que Carlos Ghosn ya quiso intentar absorber al fabricante japonés, algo que desde la Alianza Renault-Nissan se desestimó.

Los nuevos gestores tendrán también que desmontar el kairetsu de Mitsubishi (conjunto de empresa relacionadas con el fabricante, en su mayoría suministradoras de piezas y componentes), como Renault hizo con el de Nissan, lo que permitió mayor eficiencia y calidad con menores costos.

Queda por decidir cuáles serán los objetivos que se le marquen a Mitsubishi. Se sabe que en Nissan se aprecia su desarrollo e implantación comercial en la zona de Asia-Pacífico y la buena imagen de sus todoterreno, pero en el resto del mundo, incluyendo Estados Unidos, la presencia de Mitsubishi es escasa.

Otra cosa que queda por ver es cuál va a ser el papel de Renault, el otro miembro de la Alianza. Se dice que desde Nissan no se hizo participe en la operación a su aliada porque hubiera obligado a poner al corriente de la operación al Gobierno francés, que sigue teniendo el 19,7% de las acciones de Renault (todavía no ha vendido el 5,7% que adquirió en 2015 para lograr el doble derecho a voto) y esto la hubiera retrasado y permitido que se produjeran filtraciones que empujaran al alza el valor en Bolsa de Mitsubishi. Aunque muchos consideran que ha sido una venganza de Nissan con respecto al Gobierno francés, cuyo ministro de Economía, Emmanuel Macron, abrió una crisis en la Alianza al oponerse a que Nissan tuviera derecho a voto en Renault. Ahora, Renault sólo podrá influir en Mitsubishi a través del 43,4% que tiene en Nissan

(Fuente: El Mundo Motor)



Un grupo chino tras participación accionaria en FCA:

Las acciones de Fiat Chrysler Automobiles (FCA) repuntaron hasta un 3% en la Bolsa de Milán, para después retroceder, luego de que un medio de comunicación italiano informara que el grupo chino GAC estaba considerando hacer

una oferta por una participación mayoritaria en el fabricante de automóviles italo-estadounidense.

El diario 'Il Giornale' dijo en un informe que no cita fuentes que Guangzhou Automobile Group Co Ltd. (GAC Group), que ya tiene una empresa conjunta con FCA en China, podría estar interesado en comprar una participación mayoritaria.

Ventas vehículos Mayo 2016: 293 unidades. (85,7% Nac. 14,3% Imp.) -o- **Producción vehículos Mayo 2016:** 331 unidades.

Inflación Mayo 2016(e): 21,8% **Anualizada(e):** 450,7% -o- **Tasas de Interés Abr. 2016:** Activa 21,07%; Pasiva 14,68%

Prestaciones Abr. 2016: 17,88% -o- **Cesta petrolera venezolana** (Semana del 23 al 27/05): US\$/bbl 38,48.

(Fuentes: BCV, Ministerio del Poder Popular del Petróleo y Minería, Cavenez, www.preciopetroleo.net y cálculos propios)



"El mercado está apostando ante los rumores de que su socio chino quiere entrar en el grupo", dijo un operador con sede en Milán.
(Fuente: Cinco Días.com)

El Chrysler Pacífica arranca en Canadá: El Presidente del Grupo Fiat Chrysler Automóviles (FCA), Sergio Marchionne, visitó la planta que el fabricante tiene en la localidad canadiense de Windsor para asistir al inicio oficial de la producción del monovolumen Chrysler Pacífica. Durante su visita, dijo a los cerca de 2.000 empleados que trabajan en Windsor que el nuevo monovolumen de FCA no sólo redefinirá el segmento, que ha perdido atractivo para los consumidores norteamericanos en favor de los todo caminos SUV, sino el futuro de la propia instalación canadiense. "Hoy es el momento adecuado para preguntarnos en qué queremos que esta planta se convierta en los dos próximos años", dijo Marchionne de la fábrica que ha producido 10 de los 14,3 millones de monovolúmenes fabricados por la empresa desde que creó el concepto de este vehículo en 1983.

FCA ha invertido US\$ 2.600 millones en el desarrollo del Pacífica. De esta cifra, US\$ 744 millones han sido destinados a la planta de Windsor, lo que ha permitido la creación de más de 1.200 nuevos puestos de trabajo a tiempo completo en la factoría. FCA tiene previsto iniciar la venta en Norteamérica del Pacífica 2017, la nueva generación de monovolumen de la compañía, en las próximas semanas con un precio base inferior a los US\$ 30.000. El vehículo incorpora 37 innovaciones y, en tecnología, cuenta con sistemas como un Uconnect Theater de entretenimiento, una pantalla de información para el conductor de 7 pulgadas y pantalla táctil de 8,4 pulgadas. La versión híbrida del nuevo Chrysler Pacífica tendrá un consumo de 2,9 litros por cada 100 kilómetros y podrá recorrer unos 50 kilómetros sólo con la carga de las baterías. Además del motor eléctrico, el Pacífica híbrido contará con un motor Pentastar V6 de 3,6 litros que genera 287 caballos de potencia. Este motor también equipará la versión convencional del monovolumen. La Pacífica tiene además uno de los consumos de gasolina más bajos de todo el segmento, con 10,6 litros por cada 100 kilómetros, un 10% inferior al modelo que reemplaza, Town & Country. FCA considera que, en su conjunto, el Chrysler Pacífica 2017 es un vehículo un 9% más ecológico que su predecesor.



(Fuente: Motor Online)

Japón tiene más puntos de recarga que gasolineras: En el 2015 se vendieron en todo el mundo 565.000 vehículos eléctricos, 10 veces más que en el 2011. La progresiva incorporación de los vehículos impulsados total o parcialmente por electricidad va acompañada de la puesta en servicio de puntos de recarga para este tipo de modelos. Los defensores del medio ambiente y la movilidad no contaminante consideran que el ritmo de crecimiento del parque automotor eléctrico debería ser mucho más rápido pero algunos ejemplos indican que se avanza en la buena dirección. Nissan informó recientemente que en Japón existen más puntos de recarga, (40.000 en todo el país) que gasolineras (34.000 instaladas).

En realidad, las cifras no son del todo comparables, porque muchos de los puntos de recarga contabilizados son particulares y con un único enchufe, pero muestran que Japón se está confirmando como uno de los países más avanzados del mundo en la adopción de los vehículos eléctricos, ya que es el tercer país del mundo con más vehículos eléctricos en circulación (aproximadamente 130.000 unidades), sólo superado por Estados Unidos (con 410.000 unidades) y China (con 258.000 vehículos).

Nissan Motor Co., considera que el aumento en el número de puntos de recarga eléctrica está siendo relativamente rápida y supone una

respuesta eficaz para uno de los puntos débiles de la implantación de estos vehículos a gran escala. La compañía japonesa reconoce que su modelo Nissan Leaf inicial (del que se han vendido 200.000 unidades en sus 5 primeros años en el mercado) tiene una autonomía 135 kms, y por tanto requiere de una red de puntos de recarga bien distribuida para que los usuarios (y los potenciales compradores) no tengan miedo a quedarse sin electricidad.

(Fuente: La Vanguardia)

VW traza 1 millón de eléctricos para 2025: VW quiere convertirse en un líder en electro movilidad, y planea para el 2025 haber puesto en las carreteras de todo el mundo 1 millón de vehículos tanto eléctricos puros como híbridos enchufables. Para ello contarán con una gama de 20 nuevos modelos para 2020, a lo largo de sus múltiples marcas. Actualmente VW produce 2 modelos eléctricos: el e-Up! y e-Golf. Además, estará próximamente el Audi R8 e-tron. En cuanto a híbridos enchufables, por orden de importancia, están los Volkswagen Golf GTE y Passat GTE, los Audi A3 Sportback e-tron y Q7 e-tron quattro, y los Porsche Panamera S e-Hybrid y Cayenne S e-Hybrid. Este año todos esos modelos acumularán un volumen superior a las 100.000 unidades. Los siguientes pasos consisten en ampliar la gama, y dar al consumidor más modelos para elegir. Anunciados están el Porsche Mission E, que será totalmente eléctrico, como el SUV Audi e-tron quattro.

La ubicación óptima para las baterías se encuentra bajo el piso, utilizando una estructura que los ingenieros llaman tableta de chocolate. De esta forma se pueden colocar baterías enormes que permitirán autonomías de 500 kilómetros por carga. Esta nueva plataforma tiene mucha más flexibilidad, y permite a los ingenieros crear modelos pequeños y grandes, desde el Up hasta el Passat, o sus equivalentes. Ahora mismo VW tiene un sistema de producción flexible. Los eléctricos e híbridos enchufables, al no ser modelos exclusivos, se ensamblan en el mismo sitio que sus parientes de combustión interna. El tope de producción de VW es de 75.000 enchufables al año a día de hoy.

Resulta obvio que, aunque se alcanzase el máximo volumen de producción, para 2025 no se habría llegado al millón de unidades. De ahí que hagan falta más modelos. Está bien que VAG se preocupe en sacar modelos para competir con Tesla, pero pierden de vista los modelos de mayor volumen, que deben ser asequibles y tener una buena autonomía para convencer al gran público. Nissan ha vendido desde 2010 más de 200.000 Leaf, el coche eléctrico más vendido de la historia. Aunque no destaca por una autonomía espectacular, sí ha conseguido convencer a un público masivo. VW no solo tiene una espina clavada por ello, también tiene que mejorar mucho su imagen pública a raíz del escándalo del Dieselgate, y tiene que cumplir con las normativas de emisiones actuales y en fase de borrador. El Grupo alemán quiere que sus modelos eléctricos le acaben dando más fama que sus motores diesel TDI, ahora mismo con una reputación muy negativa. Sin embargo, el objetivo de un millón se queda corto comparado con el número de Tesla que circularán en 2025 por el mundo, siempre y cuando a Elon Musk le salgan todos sus planes bien.



(Fuente: Motor.es)

Ventas vehículos Mayo 2016: 293 unidades. (85,7% Nac. 14,3% Imp.) -o- **Producción vehículos Mayo 2016:** 331 unidades.

Inflación Mayo 2016(e): 21,8% **Anualizada(e):** 450,7% -o- **Tasas de Interés Abr. 2016:** Activa 21,07%; Pasiva 14,68%

Prestaciones Abr. 2016: 17,88% -o- **Cesta petrolera venezolana** (Semana del 23 al 27/05): US\$/bbl 38,48.

(Fuentes: BCV, Ministerio del Poder Popular del Petróleo y Minería, Cavenez, www.preciopetroleo.net y cálculos propios)



PRECIOS INTERNACIONALES DE LAS MATERIAS PRIMAS Y TIPOS DE CAMBIO EN VENEZUELA
-Mayo 2016-

DÍA	Acero (Steel billet)	Aluminio primario	Aluminio aleado	Cobre	Níquel	Petróleo (WTI)	Plomo	Zinc	Tipos de cambio (Bs./US\$)	
	(US\$/Ton.)	(US\$/Ton.)	(US\$/Ton.)	(US\$/Ton.)	(US\$/Ton.)	US\$/barril	(US\$/Ton.)	(US\$/Ton.)	DIPRO	DICOM
2	100,00	1.651,00	1.548,00	5.002,00	9.507,50	44,78	1.788,00	1.918,00	10,00	378,55
3	100,00	1.629,00	1.545,00	4.960,00	9.555,00	43,65	1.780,00	1.893,00		390,25
4	100,00	1.611,00	1.545,00	4.892,00	9.390,00	43,78	1.765,50	1.875,00		396,98
5	100,00	1.601,50	1.550,00	4.826,00	9.300,00	44,32	1.745,00	1.860,50		399,87
6	100,00	1.599,00	1.550,00	4.810,00	8.960,00	44,66	1.741,50	1.865,50		399,15
9	100,00	1.556,50	1.550,00	4.739,50	8.730,00	43,44	1.737,00	1.860,00		N.D.
10	100,00	1.542,50	1.520,00	4.710,00	8.635,00	44,66	1.750,00	1.848,50		403,45
11	100,00	1.560,00	1.520,00	4.748,00	8.780,00	46,23	1.784,50	1.890,50		410,66
12	100,00	1.545,00	1.530,00	4.744,00	8.775,00	46,70	1.750,50	1.909,50		410,64
13	100,00	1.529,00	1.550,00	4.660,00	8.585,00	46,21	1.724,00	1.871,00		416,62
16	100,00	1.525,50	1.521,00	4.640,50	8.640,00	47,72	1.701,50	1.870,50		420,72
17	100,00	1.532,00	1.535,00	4.634,00	8.630,00	48,31	1.720,00	1.877,50		426,52
18	100,00	1.529,50	1.535,00	4.600,50	8.585,00	48,19	1.702,00	1.878,50		437,51
19	100,00	1.536,00	1.535,00	4.596,00	8.490,00	48,16	1.696,00	1.858,00		445,77
20	100,00	1.559,00	1.535,00	4.630,50	8.525,00	47,75	1.694,50	1.877,00		448,04
23	100,00	1.526,00	1.535,00	4.572,00	8.310,00	48,08	1.646,50	1.832,00		452,08
24	100,00	1.553,00	1.540,00	4.637,00	8.340,00	48,62	1.651,50	1.827,00		471,38
25	100,00	1.539,00	1.540,00	4.636,00	8.340,00	49,56	1.646,00	1.821,00		487,20
26	100,00	1.553,00	1.540,00	4.705,50	8.375,00	49,48	1.667,00	1.882,50		512,90
27	100,00	1.552,00	1.540,00	4.725,50	8.375,00	49,33	1.694,00	1.902,50		520,50
30	100,00	1.550,00	1.542,00	4.712,00	8.420,00	N.D.	1.693,00	1.913,00		N.D.
31	100,00	1.548,00	1.545,00	4.700,00	8.465,00	49,10	1.691,50	1.924,00		531,01

Los días que no aparecen reflejados (N.D.) son porque son días feriados o bancarios, y la información no estuvo disponible en la fuente consultada

	Acero (Steel billet)	Aluminio primario	Aluminio aleado	Cobre	Níquel	Petróleo (WTI)	Plomo	Zinc
	(US\$/Ton.)	(US\$/Ton.)	(US\$/Ton.)	(US\$/Ton.)	(US\$/Ton.)	(US\$/barril)	(US\$/Ton.)	(US\$/Ton.)
Variación 31/05/2016 vs. 29/04/2016	0,0%	-7,5%	-0,3%	-6,8%	-10,5%	6,9%	-5,8%	-1,0%
Variación 31/05/2016 vs. 29/02/2016	-54,5%	-4,5%	-1,9%	-0,1%	0,5%	45,5%	-4,8%	7,8%
Variación 31/05/2016 vs. 30/11/2015	-54,5%	7,4%	-4,0%	2,3%	-3,1%	17,9%	3,8%	24,5%
Variación 29/05/2015 vs. 29/05/2015	-64,9%	-9,2%	-10,4%	-22,8%	-33,2%	-16,2%	-13,7%	-13,0%

NOTAS: N.D.: Información no disponible en la fuente consultada

FUENTES: London Metal Exchange -LME- para Acero, Aluminio primario y aleado, Cobre, Níquel, Plomo y Zinc
West Texas Intermediate -WTI- para petróleo, tomado de VenEconomía
Tipos de Cambio (bs./US\$): Banco Central de Venezuela -BCV-

Ventas vehículos Mayo 2016: 293 unidades. (85,7% Nac. 14,3% Imp.) -o- **Producción vehículos Mayo 2016:** 331 unidades.
Inflación Mayo 2016(e): 21,8% **Anualizada(e):** 450,7% -o- **Tasas de Interés Abr. 2016:** Activa 21,07%; Pasiva 14,68%
Prestaciones Abr. 2016: 17,88% -o- **Cesta petrolera venezolana** (Semana del 23 al 27/05): US\$/bbl 38,48.
(Fuentes: BCV, Ministerio del Poder Popular del Petróleo y Minería, Cavenez, www.preciopetroleo.net y cálculos propios)