



# Boletín Informativo No. 05/2017: Tips Económicos, Marzo 2017

09 de Marzo, 2017

Comisión de Relaciones Institucionales y con los Asociados

## Contenido

✓ Deuda del país equivale al 97% del PIB .....	Pag. 1
✓ Asdrúbal Oliveros: Perspectivas 2017 .....	Pag. 1
✓ Producción de PDVSA cae por cuarto año .....	Pag. 2
✓ VenAmCham: 5,63% caerá el PIB este año .....	Pag. 2
✓ USA pide al FMI análisis de los tipos de cambio .....	Pag. 2
✓ ¿Autos eléctricos son amenaza para las petroleras? ..	Pag. 2
✓ PSA negocia la compra de Opel a GM Europa .....	Pag. 3
✓ Toyota supera 10 millones de híbridos vendidos .....	Pag. 3
✓ Ford cuenta otro récord para la Serie F .....	Pag. 4
✓ Anticipan lanzamiento de pick up Jeep Wrangler .....	Pag. 4
✓ Precios materias primas y tipos de cambio Ene 2017.	Pag. 5

**Deuda del país equivale al 97% del PIB:** En un monto de US\$ 193.000 millones, entre deuda interna y externa, se ubica el monto total de los pasivos que debe honrar la nación, lo que representa aproximadamente el 97% del PIB, de acuerdo a cálculos de la firma Torino Capital. *"La deuda total representa 97% de nuestros cálculos del PIB estimado, que se contabiliza en US\$ 199.000 millones. Si comparamos la deuda con un estimado del PIB con base en la relación de largo plazo entre las exportaciones, y el PIB en dólares calculamos un cociente de deuda de 129% del PIB"*, detallan. *"Cuadramos un total de US\$ 193.000 millones en obligaciones, de los cuales US\$ 139.000 millones corresponden a la deuda externa, US\$ 11.000 millones son tenencias locales de deuda denominada en dólares y US\$ 43.000 millones pertenecen a la deuda interna"*, especifican. Alertan que, a pesar de que las autoridades nacionales han sido claras en su disposición de cancelar sus compromisos a tiempo, *"un gobierno que acumule una cantidad excesiva de deuda total tarde o temprano terminará incumpliendo parte del pago"*. Estiman, sin embargo los analistas, que *"la deuda neta denominada en bolívares de hecho ha caído de 63% a 24% del PIB desde 2014. Esperamos que esa tendencia continúe y creemos que bajará a 10% del PIB en 2017. Si a esto añadimos la mora en divisas, entonces la cifra se eleva a 41% en 2016 y a un previsto 22% en 2017. En términos de dólares, creemos que la deuda interna alcanzará US\$ 42.9 millones en 2017, más de la mitad de la cual corresponde a lo adeudado en divisas"*, puntualizan.

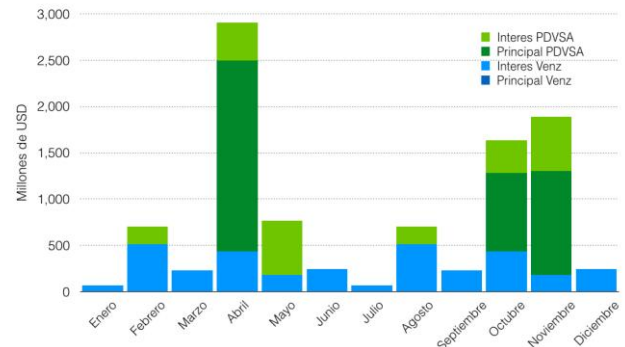
Observan, en base a las estadísticas que hasta septiembre de 2016 publicó la Oficina Nacional de Crédito Público, que la deuda interna del gobierno central creció a una tasa significativamente baja. *"Apenas 16.9% en bolívares nominales durante los primeros nueve meses de 2016. Se trata de una tasa de crecimiento ostensiblemente baja, dado que los precios aumentaron en 215% en ese lapso. Con todo, concuerda con otras pruebas que apuntan hacia una contracción substancial en el gasto real en el gobierno central, lo que ha minimizado las necesidades de financiamiento en bolívares. De hecho, estimamos que el gobierno central realmente tuvo un superávit el año pasado luego de la fuerte contracción en el gasto gubernamental"*, amplía el informe. Por otra parte destaca el escrito, que el sector público consolidado sufrió un déficit de 7.5% del PIB el año pasado, al reforzarse la deuda nominal fuera del gobierno central. Indican además que *"los datos sobre la base monetaria del Banco Central evidencian que el financiamiento monetario para Pdvsa y las empresas estatales se elevó en 480%"*.

Por su parte, el diputado a la Asamblea Nacional por Caracas, José Guerra, citó la cuenta de Kapital, empresa consultora de mercados financieros, quien publicó que las cifras exactas del déficit externo que tienen Venezuela y PDVSA es de US\$ 9.691 millones, 7% superior al pago por concepto de intereses y capital efectuados en 2016 (US\$ 9.052 millones). *"Para este año 2017, Venezuela no cuenta con vencimientos de bonos. Mientras que por concepto de intereses se prevén erogar US\$ 3.350 millones. Dicho servicio es 27% inferior a los US\$ 4.568 millones erogados el año pasado por concepto de intereses (US\$ 3.068 millones) y capital (US\$ 1.500 millones)"*.

Sin embargo, la deuda de PDVSA ha aumentado en 41% con respecto al monto desembolsado durante el 2016 (más de US\$ 4 millardos). PDVSA prevé pagar US\$ 6.341 millones este año, de los cuales el 63%

corresponde a vencimientos de bonos (US\$ 4.022 millones) y el 37 % restante (US\$ 2.319 millones) a intereses. Según Kapital, *"el monto correspondiente a vencimientos de bonos se distribuye de la siguiente manera: US\$ 2.058 millones del PDVSA 5,25% 2017 a ser pagados el 12/04/17, US\$ 1.122 millones correspondientes a la última amortización del PDVSA 8,5% 2017 a ser pagados el 02/11/17 y US\$ 842 millones correspondientes a la primera amortización del PDVSA 8,5% 2020 (fecha de pago: 27/10/17), bono emitido en octubre 2016 para ser canjeado por los PDVSA 2017's"*.

## Servicio de Deuda Externa Venezuela y PDVSA 2017



Actualizado al 25 ENE 2017  
Fuente: Bloomberg, Kapital, Consultores

(Fuentes: El Nacional y El Universal)

**Asdrúbal Oliveros: Perspectivas 2017:** Llegado el cierre de 2016 y la situación económica en Venezuela está cantada: un país con una grave crisis económica y social, además de una situación política compleja. Para el 2017 se estima que la contracción de la economía venezolana se ubique en 11,3%, y ya son doce trimestres consecutivos de contracción, un ciclo bastante largo. En tres años la economía venezolana se ha reducido 20,4% y el PIB per cápita (en dólares) acumula una contracción de 56,8% para el mismo período. Venezuela, como lo hemos dicho antes, vive una depresión. Además, en un hecho poco usual en la historia económica moderna, nuestro país parece estar frente a un choque de oferta y también un choque de demanda operando ambos al mismo tiempo.

En materia de inflación estimamos que la tasa para 2016 se haya ubicado en torno a 511%. Es importante destacar que a pesar de que la inflación fue alta en la primera mitad del año desaceleró un poco en el segundo semestre. Por supuesto, estamos lejos de una solución al grave problema inflacionario que tenemos, pero de alguna forma, el Ejecutivo logra contener el desbordamiento de la variable hacia un escenario clásico de hiperinflación.

En el frente externo, el Ejecutivo ha logrado surfear el déficit en la balanza de pagos. Al inicio de 2016, manteniendo los mismos niveles de importación de 2015 y con una elevada concentración de pagos en el servicio de la deuda, el Ejecutivo se enfrentaba a un déficit externo cercano a US\$ 40.000 millones. Sin embargo, el Estado tras recortar en 45% las importaciones, ejecutar una operación de canje de deuda de PDVSA, renegociar con China y Rusia, comprometer el oro de las reservas internacionales, entre otras acciones; logró reducir el déficit a US\$ 14 millardos, y cerrando un año más. El costo pagado es alto: Venezuela culmina 2016 con una posición líquida en activos externos bastante baja (menos de US\$ 3.000 millones), con una situación social comprometida, un aparato productivo semi paralizado y una recesión profunda. En economía no hay almuerzo gratis. En materia petrolera, la situación es preocupante. Este factor ha encendido las alarmas este año. La producción petrolera ha caído en promedio 257.000 b/d en

**Ventas vehículos Feb. 2017**<sub>(1)</sub>: 317 unidades. (67,8% Nac. 32,2% Imp.) -o- **Producción vehículos Feb. 2017**<sub>(1)</sub>: 138 unidades.

**Inflación (extra oficial) Febrero 2017**<sub>(2)</sub>: 20,1% **Anualizada**<sub>(2)</sub>: 741% -o- **Tasas de Interés Ene. 2017**<sub>(3)</sub>: Activa 20,76%; Pasiva 14,75%

**Prestaciones Ene. 2017**<sub>(3)</sub>: 17,76% -o- **Cesta petrolera venezolana** (Semana del 20 al 24/02) <sub>(4)</sub>: US\$/bbl 46,93.

(Fuentes: Cavenez<sub>(1)</sub>, Comisión de Finanzas AN<sub>(2)</sub>, BCV<sub>(3)</sub>, Ministerio del Poder Popular de Petróleo y Minería<sub>(4)</sub>, y cálculos propios)



base interanual. El circuito refinador tiene fallas importantes. Si bien PDVSA, logró cumplir con sus compromisos de deuda financiera y logró sacar adelante un canje parcial de los vencimientos 2016-2017, no pudo lograr acuerdos satisfactorios con contratistas y proveedores que permitan evitar la contracción de producción y más aún, recuperar los niveles perdidos. Este elemento será un factor clave a seguir de cara a 2017.

Tras doce trimestres de contracción y exceso de regulaciones, el sector privado parece quedarse sin gasolina. La capacidad ociosa en la mayoría de los sectores supera el 50%, y la contracción ha sido superior a dos dígitos. En la mayoría de los sectores, productos del choque de demanda, las ventas se han contraído y el efecto de la devaluación e inflación ha minado el patrimonio de las empresas que operan en Venezuela. El sector privado venezolano se ha reducido, no solo en tamaño por empresa sino en número de compañías por industrias; lo que plantea desafíos empresariales y de políticas públicas en el mediano y largo plazo. El 2017 plantea importantes desafíos para Venezuela, no solo en el frente económico sino también en los frentes político e institucional. Los cartuchos del Ejecutivo para postergar los ajustes económicos parecen acabarse, pues ya no hay fondos en divisas al que apelar, las importaciones se han reducido a un umbral peligroso y el financiamiento externo parece haberse cerrado. La esperanza está en un alza del precio petrolero, pero el modelo chavista necesita que la cesta petrolera venezolana esté por encima de US\$ 60 por barril y eso hoy luce como un escenario muy improbable. Para 2017 y en un escenario de "estatus quo" estimamos que la economía venezolana tenga un crecimiento cercano a cero. Estimamos que las exportaciones crezcan 15,6% y las importaciones apenas 0,4% en base interanual. La inflación puede ubicarse en torno a 850%. En resumen: 2017 se parece mucho a 2016, pues la única forma que la economía pueda retomar la senda de recuperación será a través de reformas estructurales y esto luce lejos por ahora.

(Fuente: Dinero)

**Producción de PDVSA cae por cuarto año:** PDVSA enfrenta por cuarto año consecutivo una caída en su producción. A pesar de los recientes aumentos del precio del petróleo, no es suficiente para ayudar a la estatal, reseñó Bloomberg en su portal web. Este año caerá más la producción, ya que PDVSA no pudo recaudar dinero para invertir y Venezuela se comprometió con recortar 95.000 barriles diarios de crudo por seis meses, como parte de los acuerdos de los países miembros y no miembros de la OPEP para recuperar el precio del petróleo. Lucas Aristizabal, Director Senior de Fitch Ratings, advirtió que el reciente aumento del crudo no ayudará a la compañía en el ámbito financiero. *"Los precios deben ser significativamente más altos para revivir la producción. Al menos por encima de los US\$ 100"*, agregó. *"Los precios del petróleo no son lo suficientemente altos como para generar ganancias suficientes para que PDVSA pague sus deudas o invierta en nuevas plataformas. La compañía debe US\$ 10 millardos en pagos de intereses y vencimientos de capital este año con un estimado de US\$ 2 millardos"*, dijo Aristizabal.

Por su parte, Luisa Palacios, directora ejecutiva de Medley Global Advisors LLC, señaló que la producción de PDVSA disminuirá en 200.000 barriles diarios, lo que significa que en 2017 el promedio podría oscilar entre 2 a 2,1 millones de barriles por día. *"Este es el resultado del colapso total de la economía venezolana (...). La producción ha disminuido y no veo esa tendencia cambiando de dirección a corto plazo"*, sostuvo Palacios.

(Fuente: El Nacional)

**VenAmCham: 5,63% caerá el PIB este año:** El PIB de la economía en el 2017 registrará una caída de 5,63%, en tanto que la inflación cerrará el año en 699,10%, de acuerdo a parámetros con los cuales se ha elaborado el presupuesto de las empresas para este año, indican los resultados de la encuesta realizada por la Cámara Venezolano Americana de Comercio e Industria (VenAmCham), en el marco del encuentro "Perspectivas Económicas 2017". Otras variables significativas reflejan que la tasa de cambio oficial (DICOM), se ubicará en 1.191,82 Bs/\$; la variación en los volúmenes de ventas estará en el orden del 38,94% y en cuanto al aumento de sueldos y salarios, se estima un incremento de 239,97%. Un 52,28% de los empresarios asegura que tiene planes de inversión para este año, el 35,03% asegura que no invertirá y el 12,69% no sabe /no contesta; mientras

que un 62,63% afirma que invertirá en nuevos productos, proyectos y servicios; 46,46% lo hará en tecnología e innovación de procesos; un 33,33% invertirá en expansión y crecimiento internacionales y solo un 13,13% afirma que invertirá en aumentar la capacidad instalada.

Sobre el incremento de robos, hurtos, extracción de mercancías, materias primas o equipos, el 55,21% asegura que se han incrementado, mientras que el 44,79% señala que no han aumentado. Consultados en torno a las principales acciones de las empresas para retener al personal clave durante este año, el 76,50% aplicará beneficios extra salariales; el 58,50% pagará salarios complementarios por comisiones, metas logradas, ventas o desempeño; un 30% otorgará créditos para vehículos; un 19% aplicará compensaciones en moneda dura; un 5,50% hará reconocimientos, premios y viajes y un 7% se acogerá a lo establecido en la Ley. El 71,72% de los consultados señala que su empresa no está realizando exportaciones u otras actividades para genera divisas propias, y solo un 28,28%, admite que sí lo está haciendo. Entre los factores que afectan el desempeño de las empresas, destacan la corrupción y la burocracia; falta de insumos y escasez de materias primas; los temas laborales; control de precios y Ley de Precios Justos y el mercado cambiario como el acceso a las divisas y la devaluación. También tienen un impacto negativo las consecuencias de la aplicación de los decretos de "Emergencia Económica"; la deficiencia de los servicios públicos y las fiscalizaciones, permisos y licencias. Asimismo se incluye el funcionamiento del Sistema Tributario y Aduanero, Reformas de Leyes Tributarias y Cargas fiscales, según los resultados de la encuesta.

(Fuente: El Impulso)



### USA pide al FMI análisis de los tipos de cambio:

El nuevo secretario del Tesoro de Estados Unidos, Steven Mnuchin, instó recientemente al FMI a realizar *"un análisis franco y sincero"* de los tipos de cambio de los países que componen el organismo, en una conversación con su directora gerente, Christine Lagarde. *"El Secretario Mnuchin subrayó sus expectativas de que el FMI ofrezca un análisis franco y sincero de las políticas de tipo de cambio de los países miembros"*, indicó el comunicado del Tesoro. De acuerdo con información publicada por EFE, se trata de la primera conversación oficial entre ambos desde que Mnuchin fue confirmado por el Senado como nuevo secretario del Tesoro del Gobierno del presidente Donald Trump. El nuevo presidente estadounidense ha criticado de manera frontal y reiterada a Japón y China por manipular la divisa local, a su vez para ganar competitividad, y ha prometido represalias, aunque por el momento no ha dado detalles.

En la última revisión anual de las principales monedas globales, el Fondo señaló en 2016 que el yuan chino se encuentra *"en general en línea con los fundamentos económicos"*. Asimismo, el jefe del Tesoro de EE.UU. reconoció ante Lagarde *"el papel clave que el FMI juega en la promoción del crecimiento económico y la estabilidad global"*, así como *"en la prevención y respuesta de las crisis económicas"*. Por último, Mnuchin recaló *"la importancia que el Gobierno estadounidense da a impulsar el crecimiento económico y de empleos en EE.UU., y desea contar con los robustos consejos sobre política económica del Fondo y para encarar los desequilibrios globales"*.

Estados Unidos es el principal accionista del FMI, en el que participan 189 países, y el único con capacidad de veto.

(Fuente: El Mundo, Economía & Negocios)

### ¿Autos eléctricos son amenaza para las petroleras?:

Según un informe publicado recientemente por los gabinetes Carbon Tracker y Grantham Institute, ambos con sede en Londres, la caída de los precios de los vehículos eléctricos y de las energías renovables podrían frenar la demanda de petróleo a partir del 2020. A partir del 2025, si el sector de los vehículos eléctricos sigue su ritmo de expansión actual, la demanda de petróleo podría caer en 2 millones de barriles diarios, según el informe, una cifra similar a la que en 2014 hundió el mercado petrolero. Y para el 2035 esa caída podría multiplicarse por cinco, en un mundo donde los vehículos eléctricos representarían más del 30% del mercado, augura el informe.

**Ventas vehículos Feb. 2017**<sub>(1)</sub>: 317 unidades. (67,8% Nac. 32,2% Imp.) -o- **Producción vehículos Feb. 2017**<sub>(1)</sub>: 138 unidades.

**Inflación (extra oficial) Febrero 2017**<sub>(2)</sub>: 20,1% **Anualizada**<sub>(2)</sub>: 741% -o- **Tasas de Interés Ene. 2017**<sub>(3)</sub>: Activa 20,76%; Pasiva 14,75%

**Prestaciones Enero. 2017**<sub>(3)</sub>: 17,76% -o- **Cesta petrolera venezolana** (Semana del 20 al 24/02)<sub>(4)</sub>: US\$/bbl 46,93.

(Fuentes: Cavenez<sub>(1)</sub>, Comisión de Finanzas AN<sub>(2)</sub>, BCV<sub>(3)</sub>, Ministerio del Poder Popular de Petróleo y Minería<sub>(4)</sub>, y cálculos propios)



El sector de la energía y el transporte por carretera representa la mitad del consumo de energías fósiles, por lo que el aumento de la energía solar y de los vehículos eléctricos tendrá un gran impacto en la demanda. *"Muy pocas compañías o instituciones de la industria energética están considerando el cambio que supondrá la explosión de esta tecnología y su crecimiento exponencial"*, afirmó a la agencia AFP Luke Sussams, un analista de Carbon Tracker. Es el caso de BP, uno de los gigantes mundiales del petróleo y el gas, que recientemente predijo en su informe anual que la demanda de crudo para combustible para vehículos seguirá creciendo más allá del 2035. Ese año, según los cálculos de la multinacional, los vehículos eléctricos sólo representarán un 6% del parque global, mucho menos que los datos de Carbon Tracker y Grantham Institute. Un optimismo compartido por muchas compañías petroleras pero que contradice la tendencia que marca el informe y otros analistas exteriores a la industria.

No hay acuerdo sin embargo sobre el ritmo de crecimiento del sector del automóvil eléctrico. La Agencia Internacional de la Energía (AIE), creada en 1973 tras el choque petrolero, augura que será modesto, con un 8% del parque mundial (unos 150 millones de vehículos) en 2040 y que provocará una caída de la demanda de solo 1,3 millones de barriles al día. Pero la AIE no siempre ha acertado en sus previsiones. *"La AIE y las compañías petroleras todavía no están al día en energías renovables"*, aseguró Sussams, que cree que son demasiado conservadores en sus cálculos. Al contrario, un estudio de de Bloomberg New Energy Finance augura una cuota de mercado importante, del 22%, para los vehículos eléctricos en el 2035. *"Calculamos que a partir del 2020 los vehículos eléctricos serán más baratos que los de combustión fósil"*, explicó Sussams para justificar las previsiones de su estudio. El modelo de cálculo de Carbon Tracker también parte de la hipótesis de un crecimiento rápido del sector y de la ausencia de obstáculos para su desarrollo, como la escasez de estaciones de recarga. En el 2016 China, el mayor mercado del mundo para los vehículos eléctricos, vendió más de medio millón de unidades.

El informe de 60 páginas publicado recientemente y titulado "El poder disruptivo de la tecnología de bajo carbono", recuerda que la industria minera en Estados Unidos se hundió por una caída del 10% en la cuota de mercado de esta energía. En Europa cinco grandes compañías energéticas perdieron cerca de US\$ 105.000 millones entre 2008 y 2013 *"porque no estaban preparadas para el crecimiento de un 8% de las energías renovables"*, advirtió Sussams.  
**(Fuente: Automotive News)**



**PSA negocia la compra de Opel a GM Europa:** Los grupos automovilísticos PSA y General Motors han reconocido mantener avanzadas negociaciones para que el primero pueda llegar a adquirir la parte europea del gigante estadounidense, aunque indican que la cuestión no está aún en

una fase final y que no hay ninguna seguridad de que pueda concretarse, ni siquiera en los próximos meses. Hay que señalar que ambos grupos colaboran en diferentes proyectos en común desde hace cinco años, con intercambio de diseños y partes mecánicas para optimizar costos. Estas alianzas se han centrado especialmente en el diseño y producción de vehículos comerciales. En un comunicado hecho público recientemente, ambas compañías reconocen que *"analizan de manera regular las posibilidades de expansión y cooperación"* y que, dentro de las iniciativas estratégicas para mejorar su rentabilidad y su eficacia operativa esta *"la hipotética adquisición de Opel por parte de PSA"*.

El Grupo francés PSA aglutina actualmente a las marcas Peugeot y Citroën, además de la marca premium DS, de reciente lanzamiento. Opel es la marca que representa la división europea de General Motors, y que en Gran Bretaña produce y se vende bajo la denominación Vauxhall. Hay que recordar que la estrategia de General Motors en los últimos años ha estado marcada por la progresiva retirada de los mercados europeos, muy competitivos o con poco crecimiento, para centrar sus operaciones en otras zonas de mayor crecimiento potencial en Asia, especialmente en China. Hace algo más

de tres años General Motors retiró de los mercados europeos a su marca Chevrolet, mientras que su firma de lujo Cadillac nunca consiguió una cifra de ventas significativa, por lo que asimismo suspendió sus operaciones en el Viejo Continente. En esa misma línea de desinversiones para mejorar sus cifras de negocio puede inscribirse la decisión del cierre en los últimos tres años de dos de sus plantas en Alemania y Bélgica. De concretarse finalmente la operación de compra, el Grupo francés PSA se colocaría en la segunda posición dentro del mercado europeo, detrás del grupo Volkswagen AG, que agrupa a las marcas VW Autos y VW Comerciales, Audi, Seat, Skoda y otras más minoritarias como Lamborghini o Bentley.

Esta unión tiene una especial importancia para España, ya que se convertiría en el principal punto de producción del grupo galo. A sus dos factorías situadas en Vigo y Villaverde (Madrid), habría que añadir la que posee Opel en Figueruelas, cerca de Zaragoza, y que, detrás de la de Russelsheim, en Alemania, es la más importante de la marca en Europa, la más moderna y la que ofrece niveles de calidad más elevados.

**(Fuente: Cinco Días)**



**Toyota supera 10 millones de híbridos vendidos:**

Toyota alcanzó los 10 millones de vehículos híbridos vendidos en el mundo. De este total, más del 60% corresponde al Prius, con 6,1 millones de unidades vendidas. La cifra fue alcanzada el 31 de enero de este

año y demuestra el avance de la tecnología híbrida y su poder de integración en la sociedad, como una solución viable para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes. Para Toyota, mitigar los efectos adversos de los vehículos sobre el medio ambiente, ha sido una prioridad. Fieles a la premisa de que los vehículos ecológicos sólo pueden tener un impacto significativo si se utilizan ampliamente, la marca ha alentado la adopción y captación masiva de esta tecnología por el mercado global.

Desde la introducción del modelo Prius en 1997, el primer vehículo híbrido producido en serie en el mundo, los vehículos híbridos de la marca han logrado una amplia aceptación y apoyo en todo el mundo. Este último hito (10 millones de unidades) fue alcanzado sólo nueve meses después de que Toyota celebró la venta de nueve millones de unidades en abril de 2016. Así como reducir las emisiones de gases de efecto invernadero se ha convertido en un problema central para la sociedad contemporánea, la introducción de la primera generación del Prius presenta al mundo la respuesta de Toyota a cuestiones relacionadas con el medio ambiente en el siglo XXI. El equipo de ingenieros responsables de crear el primer modelo híbrido de Toyota estaba convencido de que la tecnología es esencial para el futuro. Con esto en mente, el equipo fue capaz de desarrollar el primer vehículo de pasajeros híbrido producido en serie en el mundo. El sistema híbrido de Toyota (THS), que se incorporó en la primera generación del Prius ha evolucionado a THS II en el 2003 y luego fue lanzado en una amplia gama de vehículos de Toyota. La cuarta generación del Prius se convirtió en el primer vehículo que se construirá en la plataforma TNGA (Toyota nueva arquitectura global), centrándose en la eficiencia y el rendimiento del medio ambiente, al tiempo que ofrece una conducción de alto rendimiento para los clientes que desean un estilo de manejo atrevido. Toyota estima que el uso de su gama de vehículos híbridos dejó de emitir aproximadamente 77 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> y se dejaron de consumir más de 29 mil millones de litros de gasolina en comparación con automóviles de tamaño convencional y mismo estilo de conducción.

En octubre de 2015, Toyota anunció su "Desafío Ambiental Toyota 2050", por medio del cual se establecen una serie de compromisos y desafíos que ayudan a reducir los impactos negativos de los automóviles lo más cerca posible a cero y contribuir a la formación de una empresa sostenible.

Toyota ha posicionado las tecnologías híbridas como una pieza fundamental para el siglo XXI, ya que engloban los componentes tecnológicos necesarios para el desarrollo de vehículos amigables con el medio ambiente, a partir de los modelos eléctricos hasta los que

**Ventas vehículos Feb. 2017**<sub>(1)</sub>: 317 unidades. (67,8% Nac. 32,2% Imp.) -o- **Producción vehículos Feb. 2017**<sub>(1)</sub>: 138 unidades.  
**Inflación (extra oficial) Febrero 2017**<sub>(2)</sub>: 20,1% **Anualizada**<sub>(2)</sub>: 741% -o- **Tasas de Interés Ene. 2017**<sub>(3)</sub>: Activa 20,76%; Pasiva 14,75%  
**Prestaciones Ene. 2017**<sub>(3)</sub>: 17,76% -o- **Cesta petrolera venezolana** (Semana del 20 al 24/02)<sub>(4)</sub>: US\$/bbl 46,93.  
(Fuentes: Cavenez<sub>(1)</sub>, Comisión de Finanzas AN<sub>(2)</sub>, BCV<sub>(3)</sub>, Ministerio del Poder Popular de Petróleo y Minería<sub>(4)</sub>, y cálculos propios)



poseen celda con motor de hidrógeno, facilitando la utilización de diferentes combinaciones de combustible.

(Fuente: Autodata)

**Ford cuenta otro récord para la Serie F:** Ford Motor Corporation divulgó a través de sus canales habituales de comunicación diversa información sobre sus productos comerciales de Serie F, al celebrar cuatro décadas ininterrumpidas de liderazgo comercial en Estados Unidos, entre 1977 y 2016. Según reseñó la oficina de RR.PP de Ford en Detroit, y según han divulgado medios como la cadena Univisión, el Ford Serie F alcanzó en 1977 el primer lugar de ventas de vehículos automotores ligeros en EEUU. El hito histórico impuesto por el Serie F en 1977 se considera un punto de inflexión en la industria automotriz norteamericana, porque hasta entonces el primer lugar absoluto de ventas había estado ocupado por un automóvil de pasajeros y no por un camión de reparto. Ese año el auto más vendido en EEUU fue el Oldsmobile Cutlass, pero se vendió menos que el Serie F. Desde que el Serie F alcanzó el liderazgo total en ventas en EEUU en términos absolutos (y obviamente en el segmento de camiones de reparto) no ha sido desplazado de esa posición y ello en algún momento significó haber superado las 900.000 unidades vendidas al año, imponiendo en el 2004 la marca anual para un modelo en un año modelo específico al vender solo en ese año 939.000 unidades en EEUU. Un registro reconocido por el "Libro Guinness de Records" en Gran Bretaña. Ford presentó a finales de 1947 y como modelos 1948 sus camiones de bajo tonelaje con la denominación comercial Serie F, pero los historiadores comienzan a referirse a la gama como "Serie F" a partir de 1953, cuando Ford abandonó la denominación F-1 y adoptó la denominación F-100, en honor a un famoso avión de la época. Desde entonces y hasta la actualidad, Ford ha concebido trece generaciones del modelo, habiendo presentado la actual en el 2015.

Históricamente el Serie F se ha ofrecido en diferentes configuraciones según su distancia entre ejes, el tamaño de su plataforma de carga y la cantidad de puertas. También se ofrece con plataforma de carga pick-up y de tipo tradicional, con barandas de madera ("estacas" en mercados latinoamericanos) en las versiones de mayor capacidad de carga. Igualmente se ofrecen en varios niveles de equipamiento que, en ocasiones, desdoblán el sistema de tracción a dos ruedas, o a las cuatro ruedas. El Serie F es el producto más importante de Ford Motor Company desde un punto de vista industrial y en lo comercial, siendo armado también en Canadá (usualmente un 20% del volumen de ensamble americano). El modelo básico de la serie es el F-150 de tonelada y media de capacidad (aparecido en 1980) y el más capaz es el F-450 de cuatro toneladas. El F-100 de una tonelada se dejó de producir en 1979.



(Fuente: Motor OnLine)

**Anticipan lanzamiento de pick up Jeep Wrangler:**

Informaciones divulgadas por varios medios especializados norteamericanos señalan cercano el momento en que la división Jeep del Grupo Fiat Chrysler Automobiles (FCA Group), especializada en vehículos todo terreno, presentará una versión pick up de modelo Wrangler luego de haber pulsado el mercado con varios prototipos en los últimos tres años.

Entre los varios medios que han reseñado la especulación, la publicación especializada 'Road & Track' precisó que "*será fantástico y no podemos esperar a verlo*" añadiendo que en los actuales momentos una empresa privada norteamericana se ha dedicado a producir algo semejante. El portal 'AutoBlog', por su parte, precisó que la idea de un Wrangler con carrocería pick up fue desarrollada por la empresa American Expedition Vehicles, que vende con la denominación Brute una conversión que por unos US\$ 42.000 tomará un Wrangler Unlimited nuevo de agencia y le hará las modificaciones necesarias para crear un pick up de cuatro puertas, con una pequeña caja de carga.

Dependiendo del equipamiento y tren de mando elegido en el Wrangler Unlimited, el pick up AEV Brute tendrá un costo final de unos US\$ 70.000 y 'Road & Track' precisó que la empresa puede instalar el motor Hemi V8 de Chrysler que usan algunas versiones del Jeep Grand Cherokee "*pero ello costará unos US\$ 23.000 extras*".

La llegada al mercado del Wrangler pick up significará el final de la comercialización del AEV Brute, por lo cual su fabricante solo aceptará pedidos (se pueden colocar en cualquier agencia Jeep de EEUU, o contactando directamente al fabricante) hasta el 31 de marzo. Las conversiones AEV han servido para que Jeep valore el proyecto y a la fecha han sido preparadas varias propuestas show car y han sido solicitados varios prototipos a AEV para ser sometidos a prueba. Las indiscreciones apuntan a que el futuro Wrangler pick up tendrá una única distancia entre ejes (exactamente la misma del Unlimited) y será desarrollado en una versión de dos puertas y plataforma de carga larga, o una versión de cuatro puertas con plataforma corta, como el AEV Brute, pero aún no se ha decidido si el nuevo vehículo usará el mismo diseño exterior del Wrangler Unlimited o la reedición neo clásica del diseño original del Wagoneer de Brooks Stevens que Jeep desarrolló en prototipos tan bien recibidos como el J12 (2012) o el Chief (2014).



(Fuente: Motor OnLine)



PRECIOS INTERNACIONALES DE LAS MATERIAS PRIMAS Y TIPOS DE CAMBIO EN VENEZUELA  
-Febrero 2017-

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
1	325,00	1.818,00	1.595,00	5.931,00	10.025,00	53,88	2.351,50	2.848,00	10,00	674,36
2	325,00	1.813,00	1.595,00	5.903,00	10.360,00	53,44	2.334,00	2.851,50		674,39
3	325,00	1.808,50	1.595,00	5.836,00	10.160,00	53,83	2.294,00	2.783,00		675,20
6	325,00	1.812,00	1.595,00	5.786,00	10.340,00	53,01	2.325,50	2.764,50		677,42
7	325,00	1.809,00	1.600,00	5.802,00	10.390,00	52,17	2.329,00	2.774,50		678,07
8	325,00	1.821,00	1.605,00	5.865,00	10.440,00	52,34	2.379,50	2.825,50		N.D.
9	325,00	1.839,00	1.605,00	5.863,00	10.380,00	53,00	2.399,00	2.864,00		676,60
10	325,00	1.849,00	1.645,00	5.872,00	10.450,00	53,86	2.406,00	2.906,00		676,61
13	325,00	1.867,50	1.645,00	6.111,00	10.675,00	52,93	2.442,00	2.971,00		677,04
14	325,00	1.893,00	1.645,00	6.145,00	10.825,00	53,20	2.415,00	2.934,00		677,07
15	325,00	1.871,00	1.650,00	6.016,00	10.710,00	53,11	2.338,00	2.890,00		677,24
16	325,00	1.878,00	1.655,00	6.015,00	10.875,00	53,36	2.273,00	2.836,00		678,27
17	325,00	1.865,50	1.655,00	5.939,00	10.900,00	53,40	2.269,00	2.825,50		678,67
20	325,00	1.878,00	1.660,00	6.002,00	11.045,00	53,40	2.275,00	2.860,50		679,43
21	325,00	1.878,00	1.635,00	6.034,00	11.020,00	54,06	2.284,00	2.885,00		682,11
22	325,00	1.873,00	1.630,00	5.976,00	10.710,00	53,59	2.290,00	2.860,00		684,86
23	325,00	1.882,50	1.650,00	5.991,00	10.635,00	54,45	2.270,00	2.841,00		686,58
24	325,00	1.876,00	1.640,00	5.880,00	10.675,00	53,98	2.230,00	2.821,00		686,90
27	325,00	1.907,00	1.630,00	5.926,00	10.890,00	54,04	2.256,00	2.813,00		687,43
28	325,00	1.895,00	1.640,00	5.936,00	10.870,00	54,01	2.272,00	2.813,00		688,33

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 28/02/2017 vs. 31/01/2017	0,0%	4,1%	3,5%	0,3%	10,0%	2,3%	-3,5%	-1,2%
Variación 28/02/2017 vs. 30/11/2016	0,0%	10,0%	4,8%	3,4%	-0,9%	9,2%	-2,5%	3,8%
Variación 28/02/2017 vs. 31/08/2016	0,0%	18,4%	3,5%	29,0%	11,8%	20,8%	21,2%	20,9%
Variación 28/02/2017 vs. 29/02/2016	47,7%	16,9%	4,1%	26,2%	29,1%	60,0%	27,8%	57,6%

**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 El Mundo, Economía & Negocios  
Tipos de Cambio (bs./US\$): El Mundo, Economía & Negocios

**Ventas vehículos Feb. 2017**<sup>(1)</sup>: 317 unidades. (67,8% Nac. 32,2% Imp.) -o- **Producción vehículos Feb. 2017**<sup>(1)</sup>: 138 unidades.  
**Inflación (extra oficial) Febrero 2017**<sup>(2)</sup>: 20,1% **Annualizada**<sup>(2)</sup>: 741% -o- **Tasas de Interés Ene. 2017**<sup>(3)</sup>: Activa 20,76%; Pasiva 14,75%  
**Prestaciones Ene. 2017**<sup>(3)</sup>: 17,76% -o- **Cesta petrolera venezolana** (Semana del 20 al 24/02)<sup>(4)</sup>: US\$/bbl 46,93.  
(Fuentes: Cavenez<sup>(1)</sup>, Comisión de Finanzas AN<sup>(2)</sup>, BCV<sup>(3)</sup>, Ministerio del Poder Popular de Petróleo y Minería<sup>(4)</sup>, y cálculos propios)