



## Boletín Informativo No. 21/2017: Tips Económicos, Noviembre 2017

14 de Noviembre, 2017

Comisión de Relaciones Institucionales y con los Asociados

### Contenido

✓ Desde 2015 Pdvsa ha perdido \$ 8 millardos .....	Pag. 1
✓ FMI eleva a -12% caída del PIB en 2017 .....	Pag. 1
✓ Financiamiento del BCV al gobierno es 16% del PIB .	Pag. 2
✓ Internet de las cosas mueve €115.000 millones en China .....	Pag. 2
✓ El Bitcoin no encuentra techo .....	Pag. 2
✓ India recapitaliza bancos por US\$ 32.400 millones ...	Pag. 2
✓ Sudamérica concentrará el 5% de la producción mundial de vehículos .....	Pag. 2
✓ Renault reveló su estrategia global de productos .....	Pag. 3
✓ Colombia: Parque automotor tiene una edad de 16 años .....	Pag. 3
✓ Toyota: Conducción autónoma en el 2020 .....	Pag. 4
✓ Top 10 global para 1er. Semestre de 2017 .....	Pag. 4
✓ Más distracciones tecnológicas al volante .....	Pag. 4
✓ Precios materias primas y tipos de cambio Sep 2017.	Pag. 5

**Desde 2015 Pdvsa ha perdido \$ 8 millardos:** Desde que comenzó a caer el precio del petróleo, a mediados de 2014, el gobierno empezó a justificar todas las carencias del país con el declive de la cotización y decidió emprender varias giras por el mundo para intentar lograr un repunte. Sin embargo, ahora que el precio se ha estado recuperando, el colapso de la industria nacional no ha permitido que se aproveche todo el aumento.

En lo que va de año, la producción de PDVSA ha caído más de 170.000 barriles por día; en diciembre de 2016 estaba en 2,27 millones de barriles por día y en agosto de 2017 bajó a 2,1 millones de barriles por día, de acuerdo con los datos que envía el mismo gobierno a la OPEP.

Aunque el Ejecutivo ha intentado hacer ver que el declive en la producción obedece al acuerdo firmado con los demás países de la OPEP y los otros exportadores para hacer subir los precios, la realidad es que el pacto comenzó en enero de este año, pero el desplome en el bombeo de PDVSA viene desde mucho antes. Los reportes que la OPEP publica mes a mes demuestran que desde 2015 la producción de PDVSA ha caído más de 500.000 barriles por día. El descenso ha impactado los ingresos del país. Cálculos del economista y profesor universitario Luis Oliveros, basados en las cifras de producción y el precio promedio de la cesta petrolera venezolana, indican que desde enero de 2015 hasta agosto de este año, el país ha perdido US\$ 8 millardos. "Por la caída en la producción, en 2015 se dejaron de percibir US\$ 1,83 millardos; en 2016 fueron US\$ 3,5 millardos y en lo que va de 2017 son US\$ 2,6 millardos más", dijo. El analista precisó que si en lo que resta de año, se mantiene el ritmo de caída en la producción como hasta ahora, lo más probable es que la pérdida total en 2017 sea de US\$ 3,95 millardos.

Oliveros aseguró que si el bombeo no hubiera caído tanto y el gobierno tuviera más dinero, probablemente las autoridades no habrían tenido que suspender el mecanismo de asignación de divisas DICOM, y no les estuviera costando tanto pagar el servicio de la deuda externa que se vence el último trimestre de este año. "En este momento el problema no es el precio del petróleo, es que la industria petrolera colapsó. De la caída en la producción no se puede responsabilizar a nadie más, es culpa del gobierno".

El economista y analista petrolero Orlando Ochoa coincidió en lo respectivo al colapso de la industria y advirtió que la producción que más ha caído es la de los crudos ligeros y medianos, esenciales para usar como diluyentes y en los procesos de refinación. "Aunque los precios del petróleo han estado subiendo, Venezuela no puede aprovecharlos como debería, por la magnitud de sus distorsiones económicas, por los problemas financieros que hay en la industria petrolera y por las restricciones que tienen las empresas mixtas", agregó. Dijo que la caída en la producción obedece, entre otras cosas, a la ausencia de nuevas inversiones. "Para aumentar la producción del sector hace falta hacer inversiones y elevar la productividad de los pozos, eso es pagarle a las empresas de servicios". Oliveros estuvo de acuerdo. "Lo que estamos viendo es la consecuencia de no hacer las inversiones necesarias, de no contar con el personal adecuado y de

tener tanto desorden financiero". Recordó que el año pasado el BCV debió imprimir más dinero para poder cubrir el déficit que tenía PDVSA, por vender productos en el mercado interno a precios muy por debajo de los costos. "En este momento no hay alguien que ponga orden dentro de la industria petrolera, no hay alguien que diga qué es lo que se debe hacer. Además, el gobierno ha sido incapaz de generar el interés para invertir en este país y en esta industria". El especialista añadió que mientras más se tarde en tomar decisiones, más va a costar recuperar el nivel de producción que tenía el país.

(Fuente: El Nacional)

**FMI eleva a -12% caída del PIB en 2017:** La actividad económica en América Latina apunta hacia una recuperación moderada excepto por Venezuela, cuya proyección de caída para este año fue incrementada del 7,4% inicial a 12%. Se trata de un reajuste a la baja de nada menos que -4,6 puntos porcentuales. Esta caída se suma un desplome estimado en -18% en 2016, dijo el economista jefe del FMI para el hemisferio occidental, Alejandro Werner. Aunque la proyección del crecimiento económico de este año haya sido revisado a la baja, de 1,1% a 1%, el FMI elevó en 0,2 punto porcentual (de 2,2% a 2,4%) su expectativa para Argentina, como ya había elevado de 0,2% a 0,3% el avance esperado para Brasil. "La actividad económica de América Latina sigue apuntando hacia una recuperación gradual en 2017-18, ya que las recesiones de algunos países (en especial, Argentina y Brasil) están llegando a su fin", indicó el funcionario. Sin embargo, Werner alertó que persiste un contexto de poca confianza y con una demanda interna débil en la mayoría de los países de la región, y por ello la recuperación no será sino gradual.

En el caso de Colombia, el FMI proyectó para este año un crecimiento de 2%, con revisión a la baja de 0,2 punto porcentual con relación a la previsión de abril de este año. Para Chile, el FMI espera un crecimiento de 1,6%, y en Perú de 2,7%, con sensible revisión a la baja de 0,6 punto porcentual con relación a abril, cuando había expresado una expectativa de 3,3%.

En dicho informe quedó en evidencia el descenso en el PIB de Venezuela que se estima en -6.0% para el 2018. "La intensificación de la crisis política en Venezuela pesa mucho sobre la actividad económica, que se espera que se contraiga más de 12% en 2017, en tanto disminuye la producción petrolera y aumenta aún más la incertidumbre", indicó el Fondo. En cuanto a la inflación en Venezuela, el FMI acotó que estiman cierre de 2.529,6% para 2018, lo que representa un alza en su proyección que en mayo calculaba 2.068%, según el documento Perspectivas Económicas Mundiales publicado recientemente. Para 2017 esperan la inflación culmine en 1.333%. El Fondo calcula que la inflación promedio de Venezuela en 2017 será de 652,7% y que esa media aumentará a 2.349,3% el año próximo. Para el mercado petrolero, el FMI espera que el precio del crudo cierre este año en un promedio de US\$ 50,3 el barril y en US\$ 50,2 el año próximo. Estimaciones sobre las que advierten existen riesgos como "eventos geopolíticos inesperados, especialmente en el Medio Oriente y América Latina, como sanciones adicionales que Estados Unidos pueda imponer a Venezuela". Por otro lado, esperan que el desempleo cierre 2017 en 26,4% y en 29,8% en 2018. A continuación, las nuevas previsiones de crecimiento del PIB:

### Crecimiento del PIB por país

- Argentina 2,5%
- Bolivia 4,2%
- Brasil 0,7%
- Chile 1,4%
- Colombia 1,7%
- Ecuador 0,2%
- México 2,1%
- Paraguay 3,9%
- Perú 2,7%
- Uruguay 3,5%
- Venezuela -12,0%

(Fuentes: Descifrado y El Mundo, Economía & Negocios)

**Ventas vehículos Oct. 2017**<sub>(1)</sub>: 281 unidades. (76,9% Nac. 23,1% Imp.) -o- **Producción vehículos Oct. 2017**<sub>(1)</sub>: 205 unidades.  
**Inflación (extra oficial) Octubre 2017**<sub>(2)</sub>: 45,5% **Annualizada**<sub>(2)</sub>: 825,7% -o- **Tasas de Interés Sep. 2017**<sub>(3)</sub>: Activa 21,53%; Pasiva 14,64%  
**Prestaciones Sep. 2017**<sub>(3)</sub>: 18,09% -o- **Cesta petrolera venezolana** (Semana del 23 al 27/10)<sub>(4)</sub>: 336,91 Yuanes (US\$ 50,73).  
(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)



**Financiamiento del BCV al gobierno es 16% del PIB:** La explicación más aceptada en la crisis de inflación en Venezuela son los desequilibrios fiscales, destaca la consultora Econométrica en su último informe. Indica que si bien hubo períodos de superávit en la administración central como el comprendido entre los años 2003 y 2005, a partir de entonces las cuentas fiscales del sector público en Venezuela se han deteriorado sostenidamente. Al respecto, calcula que el déficit como porcentaje del PIB se acentuó en 2014, con la caída de la actividad económica. En ese año el déficit alcanzó 15%. Con la profundización de la recesión, en 2015 el déficit fiscal cerró en 17,5%. En el 2016 alcanzó 15,1%. *“Esta brecha habría sido parcialmente cubierta en los últimos años con emisión de deuda y liquidación de activos. Sin embargo, las posibilidades de seguir haciendo esto en la actualidad son limitadas. Es probable que el tamaño de la brecha fiscal actual sea cubierto mediante el financiamiento monetario por parte del BCV. Este tipo de financiamiento tiene implicaciones muy claras sobre la inflación y el desempeño económico”*, afirma Econométrica en su informe.

El ingreso que percibe el gobierno a través del bcv como resultado de emitir dinero, especialmente sin respaldo en reservas internacionales, es conocido como señoreaje. Econométrica sostiene que el abuso de este mecanismo está asociado inevitablemente con una mayor inflación. *“Con una contracción de los ingresos en términos reales, la imposibilidad de elevar la carga fiscal debido al retroceso de la actividad económica y la inviabilidad de disminuir el gasto público, el señoreaje se asoma como la única alternativa disponible para financiar el déficit. Esta vía de financiamiento coloca la economía en una peligrosa espiral inflacionaria”*.

De acuerdo a las estadísticas mostradas por la consultora, desde 1998 hasta la instauración del control de cambio en 2003 el uso del señoreaje fue moderado e incluso negativo en algunos períodos. A partir de ese año, el señoreaje como porcentaje del PIB ha ido en aumento. Entre 2003 y 2005, fue en promedio 2,4% del PIB. En medio de la mayor bonanza petrolera, entre 2006 y 2008, se incrementó a 3,7%. Sin embargo, desde 2011, el uso del señoreaje ha ascendido notablemente. En 2013 alcanzó en promedio 5,9%, en 2014 aumentó considerablemente hasta alcanzar 9% del PIB, mientras que en junio de 2015 aumentó a 10,1%. El uso del señoreaje se moderó durante el primer semestre de 2016 debido a una menor expansión de la base monetaria, no obstante, en la segunda mitad se observó una intensificación en el uso de este mecanismo, sobre todo al finalizar el año al cerrar en 9,4%. Esta tendencia se profundizó durante 2017, particularmente en los últimos tres meses. En septiembre alcanzó un nuevo máximo, cuando el señoreaje fue 16,8% del PIB. *“Esta tendencia nos hace pensar que la única vía de financiamiento que tiene el gobierno es a través del BCV. La situación se agrava cuando un gobierno depende demasiado del señoreaje, ya que corre con el riesgo de que los ingresos generados por este mecanismo se vean mermados debido a la aceleración de la inflación”*.

Explica Econométrica que eventualmente los precios aumentarán más que la expansión de la base monetaria, de tal manera que el beneficio percibido por el señoreaje disminuye. *“Mientras más alta sea la inflación, el señoreaje será más bajo. El colapso del señoreaje como forma de financiamiento ocurre cuando la demanda de saldos reales se desploma, factor clave en los procesos hiperinflacionarios”*.  
(Fuente: El Interes.com)



**Internet de las cosas mueve €115.000 millones en China:** La segunda economía mundial tiene previsto abrir varios laboratorios y centros tecnológicos para un mayor desarrollo del Internet de las Cosas (IoT). Esta industria china ha alcanzado una tasa de crecimiento anual de más del 25% en lo que va de año, hasta superar los 900.000 millones de yuanes (unos 115.000 millones de euros), informó la agencia estatal de noticias Xinhua. El viceministro de Industria y Tecnologías de la Información chino, Luo Wen, dijo durante una exposición del Internet de las cosas (IoT, por sus siglas en inglés) en la provincia oriental de Jiangsu, que China posee la mayor red de telecomunicaciones mundial y pronto

liderará parte del IoT global. La segunda economía mundial tiene previsto abrir varios laboratorios y centros tecnológicos para un mayor desarrollo del IoT, añadió Luo, quien también aseguró que el internet de las cosas pronto se aplicará en otras áreas como la agricultura, la energía, el medio ambiente o la atención médica. Por su parte, el viceministro chino de Ciencia y Tecnología, Wang Zhigang, señaló que a partir de ahora habrá una mayor colaboración entre las empresas nacionales e internacionales del IoT así como entre instituciones que se dedican a la investigación de este campo.

(Fuente: El Mundo, Economía & Negocios)



**El Bitcoin no encuentra techo:** Qué decir del Bitcoin, la cripto moneda que está revolucionando el mundo de las divisas, y que este año 2017 ha sufrido una auténtica explosión en su cotización que le ha llevado a marcar máximos históricos. Y todo ello a pesar de las dudas que ha habido con las noticias del posible veto en China y de la división de la moneda en dos para parar precisamente este ascenso imparable de su cotización.

En total desde comienzos de 2017 el Bitcoin se ha revalorizado casi un 600%, mientras que su capitalización ya ha llegado ya a alcanzar los US\$ 90.000 millones. En cualquier caso es impredecible lo que pueda pasar con esta cripto divisa, basada en blockchain, y que está llamada a ser clave en la forma que entendemos las divisas en el futuro. De hecho recientemente conocíamos incluso que Rusia estaría planeando crear sus propios cripto rublos, como respuesta a este mercado cada vez más grande, y por qué no decirlo, descontrolado.

(Fuente: CincoDías)

**India recapitaliza bancos por US\$ 32.400 millones:** El gabinete de India aprobó recientemente un plan de US\$ 32.430 millones para recapitalizar sus bancos estatales en los próximos dos años, una iniciativa del primer ministro Narendra Modi por abordar un lastre importante de la economía que ha frustrado los intentos por impulsar el crecimiento. La que alguna vez fue la economía de más rápido crecimiento del mundo ha sufrido un desplome en su tasa de expansión al menor nivel en tres años, muy por debajo de lo necesario para crear suficientes empleos que absorban a los tres millones de indios que cada mes se suman al mercado laboral. El Gobierno de Modi ha intentado responder al desafío aumentando los gastos públicos, pero la desaceleración ha puesto bajo presión a sus finanzas, lo que hace más urgente la ayuda de la inversión privada. Las autoridades han admitido que tienen problemas para reactivar la inversión privada porque los bancos estatales, que proveen buena parte del crédito a la economía, están sumergidos en una montaña de préstamos incobrables que afectan su capacidad de ofrecer nuevos préstamos. El plan para recapitalizar los bancos busca despejar este cuello de botella, dijo el ministro de Finanzas Arun Jaitley en una conferencia de prensa en Nueva Delhi. *“La decisión de recapitalizar a los bancos del sector público con 2,11 billones de rupias abordará el problema de la hoja de balanza de los prestamistas y ayudará a impulsar el crecimiento (económico)”*, declaró Jaitley.

Según algunas estimaciones, los bancos indios necesitan hasta US\$ 65.000 millones en capital adicional hasta marzo del 2019 para cubrir el agujero generado por los créditos morosos y cumplir con los nuevos requerimientos de capital de los reguladores.

(Fuente: El Mundo, Economía & Negocios)

**Sudamérica concentrará el 5% de la producción mundial de vehículos:** La zona pasará de 3,8 millones en 2012 a 5,9 millones de unidades de aquí a tres años. Latinoamérica se ubicará entre las zonas de mayor expansión en este período, con un avance de 52%, según estimaciones de KPMG. Sudamérica está entre las regiones que concentrarán el 60% de la producción automotriz mundial. China y el Sudeste Asiático completan el listado, según un informe de la consultora KPMG citado por el portal Pulso.

El reporte revela que en el 2020 la producción de la región será de 5,9 millones de vehículos, lo que equivale a un 5% del total de unidades fabricadas a nivel mundial, al subir 52%. En el 2012 era cercana al 4%. En tanto, China dentro de tres años fabricará unos 38 millones de

**Ventas vehículos Oct. 2017**(1): 281 unidades. (76,9% Nac. 23,1% Imp.) -o- **Producción vehículos Oct. 2017**(1): 205 unidades.  
**Inflación (extra oficial) Octubre 2017**(2): 45,5% **Annualizada**(2): 825,7% -o- **Tasas de Interés Sep. 2017**(3): Activa 21,53%; Pasiva 14,64%  
**Prestaciones Sep. 2017**(3): 18,09% -o- **Cesta petrolera venezolana** (Semana del 23 al 27/10) (4): 336,91 Yuanes (US\$ 50,73).  
(Fuentes: Cavenez(1), Comisión de Finanzas AN(2), BCV(3), Ministerio del Poder Popular de Petróleo y Minería(4), y cálculos propios)



vehículos, lo que representará un 31% del mercado luego de un alza de 60% en las unidades producidas, mientras que el Sudeste Asiático elaborará unas 29,1 millones de unidades, equivalentes a 24% de la producción mundial. Este último mercado anotará en el 2020 un retroceso de 1 punto porcentual en la cuota de mercado, puesto que en el 2012 su producción era de 22,4 millones, lo que en ese entonces equivalía a un 25% de la industria. Según el reporte, esto se explica debido al ya mencionado dinamismo que evidenciará China como productor, cuya cuota de mercado se elevará en 5 puntos porcentuales.

En la región Brasil y Argentina son los productores que se llevan la mayor parte. Según cifras locales de industria el país trasandino fabricó en el primer semestre de este año un total de 219.404 unidades, de las cuales 98.421 vehículos fueron exportados. *"El Eje Atlántico, tradicionalmente sustentado entre Estados Unidos, Alemania, España y Francia lucha por mantener su representatividad apoyándose en los mercados interiores. No obstante, los países tradicionalmente productores tendrán que redoblar sus esfuerzos para mantener la pujanza internacional ya que, según las estimaciones, el volumen de producción del Eje Atlántico pasará de representar casi un 40% al 35%. Y ahí es donde América Latina toma protagonismo"*, señaló Alejandro Espinosa, socio de KPMG.

Aunque en el pasado sí lo hubo, en el presente Chile no mantiene fábricas de vehículos en su territorio. Pero esta realidad podría cambiar. El 31 de agosto de este año, la firma china BAIC Group ofreció a CORFO la posibilidad de fabricar vehículos eléctricos en el país, debido a la elevada presencia de litio, materia prima elemental para este tipo de vehículos. Desde ANAC comentan que es altamente probable que la firma china se instale en el país. La Corporación de Fomento de la Producción (CORFO) es la agencia del Gobierno de Chile dependiente del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo a cargo de apoyar el emprendimiento, la innovación y la competitividad en el país. *"El proyecto está considerado para la fabricación de vehículos de cero emisiones para Latinoamérica y, eventualmente, para otros mercados, lo que significará resolver un tema de gran importancia como es dónde se fabricarán todas las partes y piezas del vehículo"*, dice Gustavo Castellanos, Secretario General de la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC).

(Fuente: Automotive News)



### Renault reveló su estrategia global de productos:

Voceros de la marca francesa Renault, perteneciente a la Alianza Renault - Nissan - Mitsubishi anunciaron a los principales medios especializados su estrategia de productos para el

futuro inmediato, anticipando que el posicionamiento de mercado será similar al actual, pero a través de grandes cambios en la mezcla de equipamiento, en la tecnología del tren de mando, en la base técnica de éstos y en el modo de promoverlos al consumidor final. En el marco de un proyecto anunciado públicamente con el nombre Drive The Future (Maneje el Futuro), Renault ratificó su intención de masificar la electrificación de su portafolio en todos los segmentos, por lo cual creó una nueva división técnica a la cual ha denominado Renault Energy Services. El plan Drive The Future prevé la creación a medio plazo de 21 nuevos productos, que serán desarrollados y comercializados a través de las marcas Renault, Nissan y Mitsubishi. Doce de estos nuevos productos serán de tipo híbrido con posibilidad de enchufarse para ser usados en modalidad eléctrica. Los ocho restantes tendrán un tren de mando totalmente eléctrico. Todos ellos aparecerán en el mercado europeo antes de 2022 y en muchos casos está contemplada su introducción en otros mercados secundarios, incluyendo el latinoamericano, más o menos en esos lapsos.

La gran diversificación del portafolio de Renault vendrá apalancada por una mayor integración del trío Renault - Nissan - Mitsubishi a nivel de plataformas. En este aspecto se fijó como objetivo que una sola plataforma, de tipo multi adaptable (en cuanto a medidas y tren de mando), reciba al corto plazo al 80% del portafolio de las tres marcas.

Los voceros precisaron que Renault Energy Services no se encargará del desarrollo de nuevos vehículos, sino de la explotación de nuevas unidades de negocio en el área de electrificación vehicular, concibiendo redes de carga para vehículos eléctricos, hechura y suministro de baterías, reciclaje de baterías y configuración de cartografías que alimenten redes de conducción autónoma. Además de la electrificación del tren de mando, la apuesta tecnológica de Renault incluirá el desarrollo del área de manejo autónomo. Los voceros señalaron que a partir del 2022, la marca estará técnicamente preparada para ofrecer productos con Nivel 4 de conducción autónoma.

De acuerdo con los conceptos expresados por los voceros de Renault, un producto al cual habrá que vigilar especialmente en lo sucesivo será el subcompacto Clio, pues su próxima generación (esperada para el 2019) tendrá sistemas de conducción autónoma de Nivel 2, una versión con tren de mando cero emisiones y otras versiones con trenes de mando híbridos. También el vehículo contará con diversas interfaces que ayudarán al conductor, incluyendo mayor cantidad de sensores de estacionamiento y la presencia de cámaras de video frontales y posteriores, en varias versiones.

(Fuente: EuroNews)

### Colombia: Parque automotor tiene una edad de 16 años:

La Asociación Colombiana de Vehículos Automotores (ANDEMOS) conformada por importadoras, comercializadoras y fabricantes (13 empresas y 40 marcas asociadas al sector), agradece y apoya la iniciativa del Gobierno Colombiano para impulsar nuevas tecnologías y políticas públicas orientadas a mitigar el cambio climático. Según cálculos de ANDEMOS, el parque automotor colombiano registra una edad promedio de 16 años con tendencia a aumentar y que demandará cada vez más consumo de energía y que genera más de 60 millones de toneladas de emisiones de CO<sub>2</sub>, un 50% proviene de la flota con más de 10 años de edad. ANDEMOS propone reducir eficazmente las emisiones contaminantes con medidas que incluyan una política pública enfocada en promover el uso de tecnologías más eficientes en consumos energéticos y vehículos menos contaminantes como los híbridos y eléctricos, el mejoramiento de la infraestructura vial, el mejoramiento en la calidad del combustible, la promoción del uso de combustibles alternativos como el gas natural en el servicio público de pasajeros, desincentivos a la obsolescencia vehicular y la fijación de vida útil para todos los vehículos automotores para el transporte público, ente otros. Oliverio Enrique García Basurto, Presidente de ANDEMOS, mencionó: *"Celebramos que el gobierno nacional haya impulsado medidas para mitigar el cambio climático en el sector transporte con medidas como el beneficio de 0% arancel para vehículos eléctricos y 5% para híbridos y que en la pasada reforma tributaria el congreso haya impulsado la tarifa del IVA del 5% para estos vehículos propuesta por ANDEMOS. Sin embargo, es fundamental que las medidas distritales de movilidad también estén alineadas con los objetivos ambientales de reducir en un 20% las emisiones contaminantes para mitigar el cambio climático y proteger la vida de las personas en las ciudades. Por ejemplo, llama la atención que los vehículos híbridos no tengan beneficio de pico y placa mientras que los decretos sí permiten la circulación de vehículos altamente contaminante. Las medidas actuales de pico y placa ofrecen muchas excepciones a la restricción de circulación para beneficiar las necesidades de la ciudad, pero no para beneficiar la salud de los ciudadanos"*.

El gran inconveniente en las principales ciudades de Colombia frente a la reglamentación de pico y placa, es que ésta busca aliviar el volumen de vehículos particulares circulando en las ciudades ante la evidente falta de infraestructura vial, obligando a la población a andar en transporte público y en medios de transporte alternos como la bicicleta, pero ningún líder político se ha preocupado por el impacto que estas medidas tienen sobre la población sometida a respirar un alto volumen de material contaminante proveniente de los obsoletos vehículos que transitan en las ciudades, en especial la gran cantidad de vehículos que prestan servicio público. *"La mejor noticia que podrían darnos a los ciudadanos, es que los alcaldes apliquen la restricción vehicular con carácter ambiental, tal como lo está haciendo el resto del mundo. Es decir, la restricción a la circulación debe aplicarse a todos los vehículos de más de 10 años, sin excepción, y liberar de la restricción a los vehículos eléctricos, híbridos, dedicados a gas y todos los vehículos de menos de 10 años. Esto permitiría*

**Ventas vehículos Oct. 2017**<sup>(1)</sup>: 281 unidades. (76,9% Nac. 23,1% Imp.) -o- **Producción vehículos Oct. 2017**<sup>(1)</sup>: 205 unidades.  
**Inflación (extra oficial) Octubre 2017**<sup>(2)</sup>: 45,5% **Anualizada**<sup>(2)</sup>: 825,7% -o- **Tasas de Interés Sep. 2017**<sup>(3)</sup>: Activa 21,53%; Pasiva 14,64%  
**Prestaciones Sep. 2017**<sup>(3)</sup>: 18,09% -o- **Cesta petrolera venezolana** (Semana del 23 al 27/10)<sup>(4)</sup>: 336,91 Yuanes (US\$ 50,73).  
(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)



alcanzar varios objetivos simultáneos; mejorar la calidad del aire en las ciudades, aliviar el tráfico vehicular ante la evidente falta de infraestructura vial urbana e incentivar la renovación del parque automotor toda vez que beneficia a los vehículos más limpios y castiga a los más contaminantes”, concluyó García Basurto.

(Fuente: ANDEMOS)



### Toyota: Conducción autónoma en el 2020:

Toyota Motor Corp dijo recientemente que podría comenzar a probar autos eléctricos de conducción autónoma alrededor del 2020, los que utilizarán inteligencia artificial (IA) para interactuar

con los conductores, mientras la empresa compete con firmas de tecnología en el desarrollo de nuevos vehículos. El automóvil, cuyo modelo conceptual se dio a conocer a principios de este año en el Consumer Electronics Show de Las Vegas, podrá conversar con los conductores, al tiempo que acumula conocimiento de preferencias, hábitos y emociones de los usuarios a través de un aprendizaje profundo, dijo la compañía. "Mediante el uso de tecnología de IA queremos ampliar y mejorar la experiencia de conducción, volviendo a convertir a los automóviles en un objeto de afecto", dijo Makoto Okabe, gerente general de la división de planificación de negocios de vehículos eléctricos de Toyota.

Frente a la competencia de los fabricantes de automóviles y de las compañías tecnológicas para producir vehículos inteligentes y de conducción autónoma, Toyota ha comprometido US\$ 1.000 millones hasta el 2020 para desarrollar técnicas avanzadas. El modelo Concept-i, un vehículo eléctrico a batería que tendrá un alcance de 300 kilómetros con una sola carga, podrá evaluar las emociones y el estado de alerta de los conductores al leer sus expresiones, acciones y tono de voz. Usando esta información, el vehículo podrá hacerse cargo de las responsabilidades de conducción cuando sea necesario, luego de evaluar, por ejemplo, si el conductor está demasiado cansado para manejar de manera segura, además de interactuar con él y los pasajeros.

(Fuente: 20minutos)

**Top 10 global para 1er. Semestre de 2017:** Diversos medios especializados han divulgado las cifras oficiales de ventas de autos durante el primer semestre (enero-junio) de la temporada automotriz 2017, ofreciendo un ranking por marcas que ubica las posiciones de cada uno de los emporios mundiales, junto con la cantidad de unidades vendidas en total, sin separar segmentos ni divisiones. Según medios especializados como 'Focus22Move', el Grupo Toyota (que engloba a Toyota, Daihatsu e Hino) es el mayor productor y vendedor de autos en el orbe, con 5,8 millones de unidades y una penetración de mercado total (estimado en poco más de 50 millones de unidades) del 9.6%. El Grupo VW es considerado en la estadística como la sumatoria de las ventas de las marcas Volkswagen, Seat, Skoda, Audi, Bugatti, Bentley, Porsche y Lamborghini. Todas ellas totalizaron 4,3 millones de unidades, equivalentes al 7,1% del mercado global. Ford, consolidando las ventas de las divisiones Ford Europa y Ford USA, es colocado en el tercer puesto global con 3,9 millones de unidades, que equivalen al 6.6%.

La siguiente marca japonesa en el top 10 global es Honda, que tiene el 5,6% del mercado al colocar 3,3 millones de unidades. Los japoneses han colocado apenas 42.000 unidades más que sus rivales de Nissan (Infiniti y Datsun), que es la primera marca de la Alianza Renault - Nissan - Mitsubishi que aparece en la estadística y tiene 3.350.000 unidades vendidas para igualar la penetración de Honda.

La primera marca coreana en el grupo de los diez es Hyundai, que con 2,8 millones de unidades colocadas, se quedó con el 4,6% del total y precedió a la primera marca del gigante americano General Motors, Chevrolet, que es prácticamente la única que tiene penetración global y no regional. Sumando 2,5 millones de ventas para totalizar 4,3%. Kia, asociada a Hyundai, se colocó en el 8º puesto con 1,8 millones de unidades (3,1%) pero sigue perdiendo terreno frente a la segunda marca de la Alianza Renault - Nissan - Mitsubishi, la francesa Renault

(más Dacia y Lada), que con 1.710.000 unidades vendidas se coloca en el noveno puesto por delante de Daimler-Benz, que se quedó con 1.672.000 y con un porcentaje del 2,8% como los franceses.

El sondeo también evalúa separadamente a las dos principales marcas del grupo norteamericano FCA (Fiat Chrysler Automobile), es decir, Fiat y Jeep. La primera se ubica en el 14º puesto con 1,07 millones de unidades vendidas y la segunda se coloca en el 18º lugar, con 960.000. La segunda marca del imperio GM que aparece en el sondeo es Buick, que se colocó 20ª con 905.000 unidades en el primer semestre.

Considerando los números totales de las marcas, la sumatoria de ventas de Renault - Nissan - Mitsubishi coloca a la Alianza en el segundo lugar absoluto tras Toyota y por delante de Volkswagen, dejando a Ford en el tercer puesto, a GM en el cuarto lugar y a Hyundai-Kia en el quinto, por delante de FCA. El total de ventas de la Alianza está rozando los 5 millones de unidades, es decir, aproximadamente el 15% menos del total de Toyota, según Focus22Move.

(Fuente: Motor On Line)

**Más distracciones tecnológicas al volante:** La tecnología que mezcla información y entretenimiento que las automotrices introducen en los paneles de los vehículos hacen que los conductores aparten la vista de la carretera y las manos del volante durante peligrosos periodos de tiempo, según un estudio publicado por la Alianza of Automobile Manufacturers (AAA). El estudio es el último elaborado por David Strayer, profesor de la Universidad de Utah que ha estado examinando el impacto de estos sistemas audiovisuales, conocidos como infotainment, sobre la seguridad para la AAA Foundation for Traffic Safety desde 2013. Reportes previos ya identificaron el problema, pero Strayer apuntó que la explosión de la tecnología ha empeorado la situación. Las automotrices incluyen ahora más sistemas que permiten a los conductores emplear las redes sociales, enviar correos electrónicos y mensajes de texto. Y el uso de esta tecnología es cada vez más compleja. Los vehículos solían tener unos pocos botones, pero en la actualidad algunos cuentan con hasta 50 entre el volante y el panel de control, que son multifuncionales. Hay pantallas táctiles y para escribir, comandos de voz, avisos en las ventanillas y los espejos e imágenes en 3D generadas por computadora. "Se están añadiendo más y más capas de complejidad e información al alcance de los conductores sin que a menudo se considere si es una buena idea ponerlas ahí", dijo Strayer. Los sistemas integrados en los autos "están diseñados para ser usados en un ambiente de conducción y requieren una cantidad de atención del conductor comparable a manejar la radio o ajustar la climatización, que siempre han sido comportamientos aceptables durante la conducción", señaló Wade Newton, portavoz de la AAA. Pero Jake Nelson, director de promoción e investigación de seguridad vial de la AAA, dijo que los conductores que probaron los 30 modelos de autos y camionetas de 2017 apartaron los ojos de la carretera y las manos del volante mientras utilizaban este tipo de sistemas. Claramente, las automotrices no han trabajado lo suficiente para agilizar y facilitar el uso de estos dispositivos, agregó Nelson. Los investigadores señalaron que 23 de los 30 autos exigían un nivel de atención muy alto o alto de los conductores. En los siete restantes, fue moderado. A 40 km/h un vehículo puede recorrer la distancia de cuatro campos de fútbol durante el tiempo (40 seg) que tarda un conductor en programar un destino en el GPS. Investigaciones previas mostraron que los conductores que apartaron la vista de la carretera durante solo dos segundos doblaron el riesgo de sufrir un accidente. Presionada por la industria, la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras (NHTSA) emitió en 2012 directrices voluntarias de seguridad para tecnologías incorporadas en el panel de control en lugar de dictar estándares aplicables.

(Fuente: 20minutos)

**Ventas vehículos Oct. 2017**<sup>(1)</sup>: 281 unidades. (76,9% Nac. 23,1% Imp.) -o- **Producción vehículos Oct. 2017**<sup>(1)</sup>: 205 unidades.  
**Inflación (extra oficial) Octubre 2017**<sup>(2)</sup>: 45,5% **Annualizada**<sup>(2)</sup>: 825,7% -o- **Tasas de Interés Sep. 2017**<sup>(3)</sup>: Activa 21,53%; Pasiva 14,64%  
**Prestaciones Sep. 2017**<sup>(3)</sup>: 18,09% -o- **Cesta petrolera venezolana** (Semana del 23 al 27/10)<sup>(4)</sup>: 336,91 Yuanes (US\$ 50,73).  
(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)



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

DIA	Acero (Steel billet) (US\$/Ton.)	Aluminio primario (US\$/Ton.)	Aluminio aleado (US\$/Ton.)	Cobre (US\$/Ton.)	Níquel (US\$/Ton.)	Petróleo (WTI) US\$/barril	Plomo (US\$/Ton.)	Zinc (US\$/Ton.)	Tipos de cambio (Bs./US\$)			
									DIPRO / CENCOEX	DICOM II		
									Mínimo	Máximo	Subasta	
2	517,00	2.067,00	1.780,00	6.455,00	10.375,00	50,58	2.538,00	3.235,50	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00
3	520,00	2.114,50	1.780,00	6.447,00	10.555,00	50,42	2.501,00	3.324,00	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00
4	517,00	2.139,50	1.780,00	6.453,00	10.640,00	49,98	2.585,00	3.370,00	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00
5	517,00	2.124,00	1.815,00	6.511,00	10.560,00	50,79	2.548,00	3.350,00	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00
6	517,00	2.121,50	1.830,00	6.639,00	10.500,00	49,29	2.539,50	3.336,00	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00
9	516,00	2.135,00	1.820,00	6.607,00	10.770,00	49,52	2.515,00	3.334,50	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00
10	525,00	2.133,00	1.830,00	6.641,00	10.910,00	50,92	2.509,00	3.314,00	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00
11	516,00	2.123,00	1.815,00	6.683,00	10.975,00	50,92	2.524,00	3.305,00	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00
12	523,00	2.117,00	1.825,00	6.812,00	11.190,00	51,30	2.567,50	3.332,50	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00
13	531,00	2.140,00	1.835,00	6.858,00	11.605,00	50,60	2.542,00	3.325,00	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00
16	525,00	2.144,00	1.830,00	7.063,00	11.790,00	51,87	2.566,00	3.321,00	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00
17	521,00	2.111,00	1.825,00	7.046,00	11.675,00	51,88	2.496,00	3.130,00	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00
18	507,00	2.106,50	1.825,00	6.971,50	11.745,00	52,04	2.493,00	3.185,00	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00
19	509,00	2.128,50	1.825,00	6.920,00	11.680,00	51,29	2.491,00	3.170,00	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00
20	524,00	2.159,00	1.825,00	7.008,50	12.050,00	51,47	2.502,00	3.208,00	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00
23	530,00	2.133,50	1.825,00	6.959,00	11.745,00	51,90	2.472,00	3.176,00	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00
24	516,00	2.144,00	1.825,00	7.073,50	11.950,00	52,47	2.504,00	3.265,00	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00
25	526,00	2.149,50	1.825,00	6.970,50	11.860,00	52,18	2.485,50	3.251,50	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00
26	526,00	2.175,00	1.825,00	6.965,00	11.845,00	52,64	2.492,00	3.301,00	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00
27	523,00	2.119,00	1.825,00	6.831,50	11.370,00	53,90	2.431,00	3.201,00	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00
30	525,00	2.143,00	1.920,00	6.823,00	11.500,00	54,15	2.414,00	3.270,50	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00
31	526,00	2.140,00	1.855,00	6.802,00	11.850,00	54,38	2.421,00	3.320,00	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00

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

	Acero (Steel billet) (US\$/Ton.)	Aluminio primario (US\$/Ton.)	Aluminio aleado (US\$/Ton.)	Cobre (US\$/Ton.)	Níquel (US\$/Ton.)	Petróleo (WTI) (US\$/barril)	Plomo (US\$/Ton.)	Zinc (US\$/Ton.)
Variación 31/10/2017 vs. 29/09/2017	-1,2%	1,4%	4,2%	4,9%	12,0%	5,2%	-3,9%	3,2%
Variación 31/10/2017 vs. 31/07/2017	5,4%	12,4%	14,5%	7,2%	15,8%	8,4%	4,7%	18,5%
Variación 31/10/2017 vs. 28/04/2017	24,1%	10,9%	9,1%	19,6%	24,9%	10,2%	6,2%	25,8%
Variación 31/10/2017 vs. 31/10/2016	61,8%	24,2%	17,8%	40,9%	12,3%	16,0%	17,2%	37,3%

**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 Oct. 2017**<sup>(1)</sup>: 281 unidades. (76,9% Nac. 23,1% Imp.) -o- **Producción vehículos Oct. 2017**<sup>(1)</sup>: 205 unidades.  
**Inflación (extra oficial) Octubre 2017**<sup>(2)</sup>: 45,5% **Anualizada**<sup>(2)</sup>: 825,7% -o- **Tasas de Interés Sep. 2017**<sup>(3)</sup>: Activa 21,53%; Pasiva 14,64%  
**Prestaciones Sep. 2017**<sup>(3)</sup>: 18,09% -o- **Cesta petrolera venezolana** (Semana del 23 al 27/10)<sup>(4)</sup>: 336,91 Yuanes (US\$ 50,73).  
(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)