



Transporte

Falta entrar al Gran Rosario el 80% de los camiones con soja de la 2018/2019 y el 70% con maíz

Julio Calzada - Emilce Terré

Fuerte ingreso de camiones con soja y maíz de la campaña 2018/2019 al Gran Rosario aunque todavía falta ingresar el 80% de los camiones con soja (766.000 vehículos) y el 70% del total esperado con maíz (unos 602.000 vehículos)



Economía

Vaca Muerta: un desafío logístico

Julio Calzada - Desiré Sigauco

Más allá de los costos de extracción el éxito productivo de la formación depende del desarrollo de una red de transporte eficiente que resulte de utilidad a la actividad. ¿Con qué infraestructura se cuenta y cuáles son las obras que se prevé ejecutar?



Economía

Faena de hembras: ¿cuánto podrá resentirse el stock final?

ROSGAN

La fenomenal tasa de faena de hembras que se viene registrando como consecuencia del boom exportador que experimenta Argentina, comienza a generar cuestionamientos cada vez más fuertes acerca de la sustentabilidad de estos procesos.



Commodities

Lo que mostró el Biodiesel en Argentina en el año 2018

Julio Calzada - Claudio Molina - Franco Ramseyer

Argentina vio reducir su producción de biodiesel en 2018 a 2,4 Mt, un 15,4% menos que en 2017. Las ventas en el mercado interno y las exportaciones también bajaron. Los Países Bajos y Malta fueron los principales destinos de nuestras ventas al exterior.





Commodities

El maíz repuntó en la semana concentrando un gran volumen de operaciones en la plaza rosarina

Desiré Sigaudó - Emilce Terré - Javier Treboux

Gracias a la competitividad del maíz argentino, las DJVE del cereal 2018/19 duplican las ventas promedio de las últimas 5 campañas. El contexto internacional ayudó al repunte del cereal, ante el temor que los retrasos de siembra en EEUU afecten su oferta.



Commodities

El mercado de trigo gana dinamismo gracias a los negocios por la nueva cosecha

Bautista Gaggiotti - Franco Ramseyer - Blas Rozadilla

Tras la rápida comercialización al inicio de la campaña y una posterior caída en la actividad, en los últimos días la nueva cosecha ha dado impulso al mercado a partir de la demanda de la exportación. Esta semana se registraron DJVE por 750 mil toneladas.





Transporte

Falta entrar al Gran Rosario el 80% de los camiones con soja de la 2018/2019 y el 70% con maíz

Julio Calzada - Emilce Terré

Fuerte ingreso de camiones con soja y maíz de la campaña 2018/2019 al Gran Rosario aunque todavía falta ingresar el 80% de los camiones con soja (766.000 vehículos) y el 70% del total esperado con maíz (unos 602.000 vehículos)

Indicador N°1: Poroto de soja. La presente campaña de soja 2018/2019 podría generar la llegada de cerca de 963.000 camiones a las terminales y fábricas del Gran Rosario. Entre el 1/4/2019 y el 14/5/2019 podrían haber arribado al Gran Rosario cerca de 197.000 camiones con soja de la 2018/2019 (un 20% del total esperado para toda la campaña). Faltaría ingresar a nuestra zona, el 80% restante: aproximadamente 766.000 vehículos pesados, los cuales lo harán en los próximos meses.

La presente campaña de soja 2018/2019 -con sus 57 Mt de poroto de soja- podría generar la llegada de cerca de 963.000 camiones a las terminales y fábricas del Gran Rosario. Según cálculos realizados con datos de entregadores de cereales, entre el 1/4/2019 y el 14/5/2019 podrían haber arribado al Gran Rosario cerca de 197.000 camiones con soja de la 2018/2019 (un 20% del total esperado para toda la campaña). Faltaría ingresar a nuestra zona, el 80% del total: aproximadamente 766.000 vehículos pesados.

Para llegar a estas cifras procedimos de la siguiente forma. En primer lugar, la producción nacional de soja en la campaña 2018/2019 ha sido estimada por GEA-BCR en 57 millones de toneladas (Mt). Se estima que cerca de 10 Mt de esa soja, Argentina la exportara como poroto sin procesar, pudiendo llegar a despacharse desde los 19 puertos del Gran Rosario cerca de 3,4 Mt (en 70 Km de costa del Río Paraná desde Timbúes a Arroyo Seco). En los últimos 3 años, en promedio, el 34% de las exportaciones de poroto de soja sin procesar se despachó desde las terminales portuarias del Gran Rosario. El resto se envió desde Bahía Blanca, Quequén, Ramallo y otros nodos portuarios.

Por otra parte, estimamos que la mercadería que se molerá en Argentina en esta campaña podría ascender a 40 Mt, de las cuales suponemos que el 78% de ese *crushing* de soja se efectivizará en las 20 fábricas localizadas en el Gran Rosario. En consecuencia, se molerían en el Gran Rosario aproximadamente 31,2 Mt.

Teniendo en cuenta estos dos factores, el volumen de poroto de soja que podría llegar al Gran Rosario ascendería a 34,6 Mt, aproximadamente. Esta mercadería accederá a través de distintos modos de transporte: camión, vagones de ferrocarril

Pág 3





y barcasas fluviales.

Camiones con soja en el Gran Rosario Ciclo 2018/2019

Rubro	Tn	Unidad de medida
Estimación Nacional Producción de soja 2018/2019	57.000.000	Tn
Exportaciones nacionales de soja proyectadas en la 2018/2019	10.000.000	Tn
% que se despacha desde el Gran Rosario*	34%	
Posible volumen de poroto de soja sin procesar que se despacharía de los puertos del GR	3.399.361	Tn
Crushing nacional de soja proyectado en la 2018/2019	40.000.000	Tn
% que se procesaría en el Gran Rosario**	78%	
Posible volumen de poroto que se procesaría en fábricas del GR	31.200.000	Tn
Total poroto de soja que se exportaría desde el Gran Rosario (como grano o productos industrializados)	34.599.361	Tn

Como llega la soja al Gran Rosario?

Importación temporaria de soja (Paraguay) en barcasas	4.000.000	Tn
Llegan por Hidrovía Puerto Vilelas y otros al Gran Rosario	400.000	Tn
Llegan por Ferrocarril (5,65% de la producción total esperada) ***	3.220.500	Tn
Llegarían en camión al Gran Rosario con soja	26.978.861	Tn
Peso por camión	28	
Cantidad de camiones estimada ciclo 2018/2019	963.531	camiones
Entraron camiones con soja (del 01/04/2019 al 14/05/2019)	196.808	20% camiones
Falta entrar camiones con soja de la nueva campaña	766.723	80% camiones

Fuente: Bolsa de Comercio de Rosario

Notas: * Promedio últimos 3 años// ** Capacidad instalada en el área de influencia Rosario vs Total Nacional//

*** Año 2017 transporte ferroviario

De acuerdo a nuestras estimaciones, cerca de 400 mil toneladas de poroto de soja podría llegar por el Río Paraná en barcasas fluviales con cargas efectivizadas en el tramo Puerto Vilelas (Chaco)- Gran Rosario. Existen una serie de terminales portuarias que actualmente envían granos al Gran Rosario por esta vía, entre las que se encuentran: el Muelle Elevador de Barranqueras, Puerto Vilelas en la provincia de Chaco (administrado por la Asociación de Cooperativas Argentinas ACA), Muelle Elevador de Cargill en Diamante, la Cooperativa Agrícola de La Paz, el puerto de Brugo





(administrado por la Cooperativa "La Ganadera" Gral. Ramírez) y el puerto Márquez en la ciudad de La Paz, Provincia de Entre Ríos, entre otros.

Estimamos que 4 Mt de poroto de soja podrían bajar, principalmente de Paraguay, en barcasas bajo el régimen de importación temporaria y unas 3,2 Mt llegarían al Gran Rosario por ferrocarril (un 5,6% del total de la cosecha nacional, porcentaje similar al registrado en el año 2017 con la campaña 2016/2017).

Esto significa que la presente campaña 2018/2019 podría generar -con sus 57 Mt de poroto de soja- la llegada de cerca de 963.000 camiones a las terminales y fábricas del Gran Rosario. Como indicamos anteriormente, entre el 1/4/2019 y el 14/5/2019 podrían haber arribado al Gran Rosario cerca de 197.000 camiones con soja (un 20% del total esperado para toda la campaña. Faltaría ingresar a nuestra zona, el 80% del total: aproximadamente 766.000 vehículos pesados.

Indicador N°2: Maíz. La campaña de maíz 2018/2019 podría generar la llegada de cerca de 863.000 camiones a las terminales y fábricas del Gran Rosario. Entre el 1/3/2019 y el 14/5/2019 podrían haber arribado al Gran Rosario cerca de 261.000 camiones con este cereal de la 2018/2019 (un 30% del total esperado para toda la campaña). Faltaría ingresar a nuestra zona, el 70% restante: aproximadamente 602.000 vehículos pesados.

Camiones con maíz en el Gran Rosario Ciclo 2018/2019

Rubro	Tn	%	Unidad de medida
Estimación Nacional Producción de maíz 2018/2019	48.500.000		Tn
Exportaciones nacionales de maíz proyectadas en la 2018/2019	32.000.000		Tn
% que se despacharía desde el Gran Rosario*	82%		
Total maíz que se exportaría desde el Gran Rosario	26.240.000		Tn
Como llega el maíz al Gran Rosario?			
Llegan por Hidrovía Puerto Vilelas y otros al Gran Rosario	400.000		Tn
Llegan por Ferrocarril (3,44% de la producción total esperada) **	1.668.400		Tn
Llegarían en camión al Gran Rosario con maíz	24.171.600		Tn
Peso por camión	28		
Cantidad de camiones estimado ciclo 2018/2019	863.271		camiones
Entraron con camiones (del 01/03/2019 al 14/05/2019)	261.042	30%	camiones
Falta entrar camiones con maíz de la nueva campaña	602.229	70%	camiones

Fuente: Bolsa de Comercio de Rosario

Nota: * Promedio últimos 3 años// ** Año 2017 transporte ferroviario





La metodología que usamos fue la siguiente: en primer lugar, la producción nacional de maíz en la campaña 2018/2019 ha sido estimada por GEA-BCR en 48,5 millones de toneladas (Mt). Se estima que cerca de 32 Mt de esa cosecha, Argentina la exportara. Podrían despacharse desde los 19 puertos del Gran Rosario cerca de 26,2 Mt. En los últimos 3 años, en promedio, el 82% de las exportaciones de maíz se despachó desde nuestra zona. Esa cifra es la que utilizamos en nuestras estimaciones.

¿Cómo llegará todo ese maíz al Gran Rosario? De acuerdo a nuestras estimaciones, cerca de 400 mil toneladas de maíz podrían llegar por el Río Paraná en barcazas fluviales con cargas efectivizadas en el tramo Puerto Vilelas (Chaco)- Gran Rosario. Unas 1,6 Mt podrían venir al Gran Rosario por ferrocarril (un 3,44% del total de la cosecha nacional).

Esto implica que la presente campaña 2018/2019 podría generar la llegada de cerca de 863.000 camiones a las terminales y fábricas del Gran Rosario con una carga total de 24,1 Mt de maíz. Como indicamos anteriormente, según cálculos realizados con datos de entregadores de cereales, entre el 1/3/2019 y el 14/5/2019 podrían haber arribado al Gran Rosario cerca de 261.000 camiones con maíz (un 30% del total esperado para toda la campaña). Faltaría ingresar a nuestra zona, el 70% restante: aproximadamente 602.000 vehículos pesados.





Economía

Vaca Muerta: un desafío logístico

Julio Calzada - Desiré Sigauco

Más allá de los costos de extracción el éxito productivo de la formación depende del desarrollo de una red de transporte eficiente que resulte de utilidad a la actividad. ¿Con qué infraestructura se cuenta y cuáles son las obras que se prevé ejecutar?

Tal como se expuso en la Nota 1 de este informativo semanal titulada: *"Petróleo y gas en Vaca Muerta. Situación actual, problemas y perspectivas"*, la formación se encuentra en la Cuenca Neuquina, comprendiendo partes del territorio de Neuquén, Río Negro, La Pampa y Mendoza.

Según diversas opiniones relevadas, los medios de transporte que unen a la formación con los puertos oceánicos argentinos y los principales centros de consumo del país no estarían a la altura de las necesidades de transporte de los hidrocarburos no convencionales. El puerto de Bahía Blanca, ubicado a alrededor de 600 km de la formación, emerge entonces como la puerta oceánica más conveniente para la entrada de insumos de perforación y el despacho de las exportaciones de petróleo y gas. La Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el principal aglomerado urbano del país junto con su importante cordón industrial, se encuentra a unos 1.200 km al noroeste. Otros centros urbanos e industriales de peso como la ciudad de Córdoba y Rosario se ubican a distancias similares.

Además, al definirse el objetivo estratégico del desarrollo de los recursos no convencionales de Vaca Muerta, esto necesariamente implica contar con la infraestructura de transporte para la exportación de gas. El consumo interno en los meses de invierno no justifica la inversión en la formación neuquina. Asimismo, las reservas de hidrocarburos presentes en Argentina podrían convertir al país en el mediano y largo plazo en un oferente clave de excedente de gas. En consecuencia, la necesidad de infraestructura emerge para muchos especialistas como urgente.

¿Cuáles son las instalaciones habilitadas para transportar el petróleo liviano de Vaca Muerta?

Oleoducto Trasandino S.A. (OTASA): conecta el yacimiento neuquino Puesto Hernández con la ciudad chilena de Talcahuano, se identifica con el trazo celeste en la imagen. El oleoducto está controlado por A&C Pipeline Holding Company, cuyos accionistas son la empresa estatal chilena ENAP, YPF y Unocal Argentina Ltda. En 2006, OTASA dejó de operar cuando la refinería de ENAP, su único usuario, dejó de demandar crudo neuquino. Desde 2010, el oleoducto se utiliza de forma excepcional para almacenar crudo de YPF, que tiene su concesión hasta 2027. Actualmente, las instalaciones de requieren de mantenimiento para operación eficiente.

Oleoducto Loma Campana – Lago Pellegrini: con una extensión de 88 kilómetros, une la planta de tratamiento de crudo Loma Campana y la estación de rebombeo de Oldelval Lago Pellegrini, en el ducto troncal que va a Bahía Blanca. En la

Pág 7



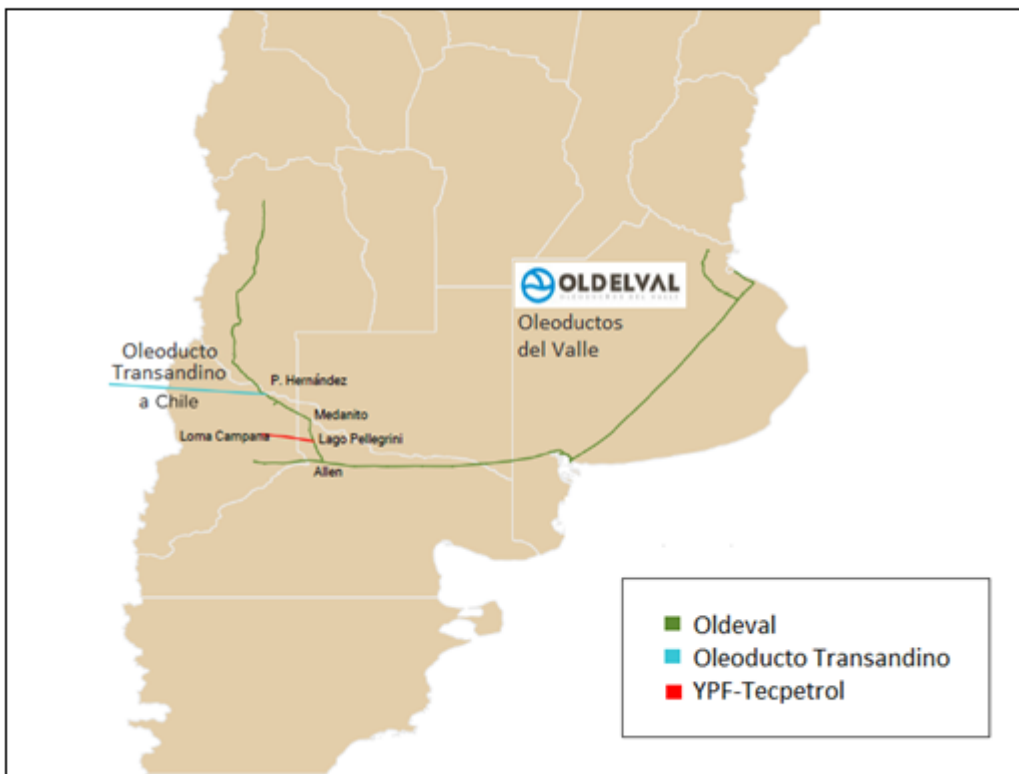


imagen se identifica con el trazado de color rojo. La obra se inauguró en Mayo 2019, requiriendo una inversión de US\$ 85 millones que fue financiada por la sociedad que integran la estatal YPF (85%) y Tecpetrol (15%), el brazo petrolero del Grupo Techint. La operación del oleoducto estará a cargo de la empresa Oldelval y su capacidad del ducto es de 25.000 metros cúbicos por día

Oleoducto Puerto Hernandez - Luján de Cuyo (Mendoza): Opera YPF. Transporta petróleo que se origina en la Cuenca Neuquina, hacia la refinería de YPF en Luján de Cuyo (Mendoza) (en trazo verde).

Sistema de Oldelval (Oleoductos del Valle) desde Puerto Hernandez a Bahía Blanca: transporta el 70% del petróleo que se origina en la Cuenca Neuquina, hacia Bahía Blanca, se identifica con el trazado verde en la imagen. Con 1700 kilómetros de ductos operados, el sistema posee una capacidad de 158.000 barriles diarios. Actualmente, presenta un 25% de capacidad ociosa.

Oleoductos que sirven a la producción de petróleo en Vaca Muerta



Fuente: Secretaría de Energía

En vista de las auspiciosas proyecciones de crecimiento para Vaca Muerta, Oldelval planea duplicar su capacidad de transporte hacia Bahía Blanca para el 2024. Con este objetivo, ya se habrían iniciado obras en estaciones de bombeo en el





tramo entre Allen y Puerto Rosales¹.

Según datos de la Secretaría de Energía de la Nación, el tramo Allen – Puerto Rosales cuenta con una capacidad actual de transporte de 157 MMbbl/día (millones de barriles día). Se proyecta expandir su capacidad a 220 MMbbl/día en 2021, a través de inversiones por US\$ 60 millones. La meta a alcanzar para este tramo en un horizonte temporal más amplio son 415 MMbbl diarios. Por otra parte, la capacidad presente del tramo Lago Pellegrini – Allen es de 145 MMbbl/día, que se ampliarán a 289 MMbbl/día vía inversión de US\$ 30 millones. En el tramo Lago Pellegrini – Medanito se planifican obras de expansión de US\$ 50 millones a 2026. Las inversiones proyectadas por la Secretaría de Energía en el sistema de Oleoductos del Valle (Oldelval) se originarían en el sector privado.

Según fuentes de la industria, en los últimos meses se registraron excedentes de petróleo liviano de la cuenca neuquina que fueron exportados por barco, por falta de mercado local, sobre todo entre mediados de enero y principios de marzo.

¿Cómo es la red de gasoductos en Argentina que sirve a transportar el gas de Vaca Muerta?

En Argentina existen dos empresas que operan y administran los gasoductos troncales del país: Transportadora de Gas del Norte (TGN) y Transportadora de Gas del Sur (TGS); además hay nueve compañías distribuidoras de gas en el territorio nacional. De acuerdo a la información de Enargas, los cinco gasoductos troncales – tres de ellos en el sistema TGS y dos en TGN – tienen un recorrido de 15.923 km y una capacidad diaria de 149,77 MMm³/día.

Capacidad de transporte de gasoductos troncales

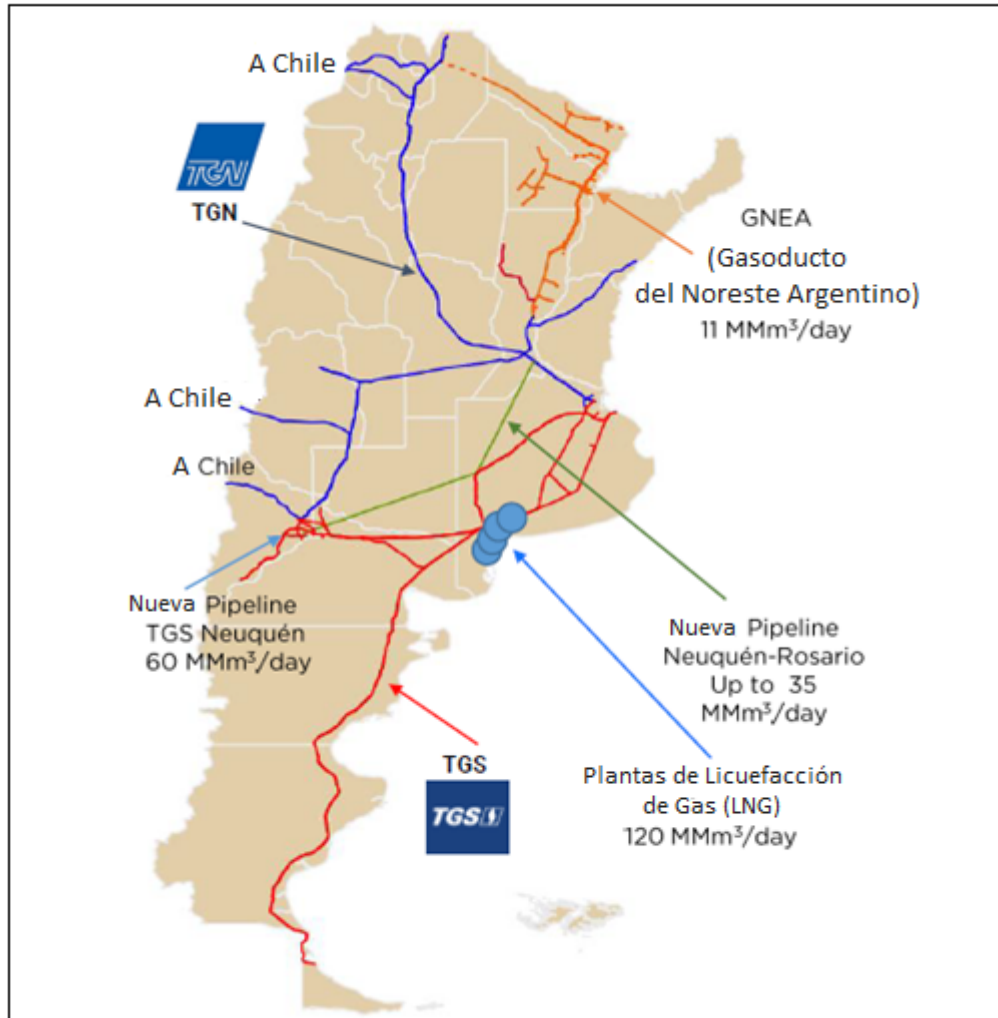
Gasoductos troncales	Capacidad MMm ³ /día
Norte (TGN)	28,52
Centro Oeste (TGN)	34,10
Neuba I (TGS)	15,15
Neuba II (TGS)	31,11
General San Martín (TGS)	40,89
Total	149,77

Fuente: Informe Enargas 2017

Existen también unos 13 gasoductos internacionales que conectan a Argentina con países limítrofes. De estas conexiones gasíferas, solo la que une al país con Bolivia fue concebido para importar gas. El resto de los gasoductos a Chile (7), Uruguay (2) y Brasil (1) fueron construido con el fin de exportar gas, aunque las conexiones con Chile se han utilizado en el sentido inverso. La capacidad de los gasoductos internacionales es de 67,8 MMm³/día (millones de metros cúbicos día), lo que equivale a la mitad de la capacidad de los gasoductos troncales de Argentina. El país cuenta tiene conexiones de este tipo con cuatro de los cinco países limítrofes, lo que evidencia la importancia que ha tenido el transporte del gas a lo largo del tiempo en diversos contextos geopolíticos y económicos.



Sistema de gasoductos en Argentina



Fuente: Secretaría de Energía

El Gasoducto del Noreste Argentino (GNEA) comprende un sistema de 900 km de ductos. El Gobierno Nacional decidió proveer de gas desde el sur a Santa Fe y Chaco, hasta donde llega actualmente el gasoducto en su red troncal (no están terminadas las conexiones locales). De este modo, el gasoducto troncal del GNEA se limita al trecho Santo Tomé (Santa Fe)- río Bermejo (Chaco).

El gasoducto Neuquén – Rosario es una obra de suma importancia para las operadoras gasíferas de Vaca Muerta. El ducto daría salida al gas natural de la formación para abastecer el consumo del polo industrial en el límite provincial entre Santa Fe y Buenos Aires. Además, sería la primera etapa para transportar gas a Brasil.



En marzo, la Secretaría de Energía abrió una convocatoria para la construcción de un gasoducto que conecte Vaca Muerta con Bahía Blanca. El objetivo de la Secretaría es sustituir la importación de gas en los meses de invierno por producción de gas neuquino. Así, leasa Integración Energética Argentina (ex Enarsa) comenzaría a comprar gas de la Cuenca Neuquina que sustituirá las importaciones de GNL². El principal incentivo para las compañías presentes en la Cuenca es que en la sustitución se pagará el precio casi completo del GNL, que es poco menos del doble del precio del gas local. La obra, que se estima podrá completarse hacia 2021, es una convocatoria estatal que será desarrollada por agentes privados, y contará con la participación del Fondo Garantía de Sustentabilidad del ANSES que podría fondear más de la mitad del proyecto. YPF es una de las empresas interesadas en el proyecto, mientras que otras grandes compañías petroleras presentes en el país también podrían involucrarse.

Barcos regasificadores y licuación de gas

Para poder competir con países exportadores de gas natural licuado como Estados Unidos, Rusia y Qatar, nuestro país necesita construir una planta para licuar el gas. El proceso de licuación de gas consiste en bajar la temperatura a 161° bajo cero para comprimirlo y de esta forma posibilitar su transporte en barco.

En octubre de 2018, el buque regasificador Exemplar, ubicado en el Puerto Ingeniero White de Bahía Blanca, dejó de operar por decisión del Ministerio de Energía. El cese de operaciones del buque de la compañía estadounidense Excelerate Energy, se produjo en vista de una mayor producción de gas en Vaca Muerta y la menor demanda producto de la actualización de tarifas y el avance de las temperaturas templadas. En su lugar se establecería una planta para exportar gas, cuyo costo de casi US\$ 5.000 millones costearía YPF junto a otros socios. En conjunto con la compañía belga Exmar, YPF operará una barcaza equipada con una unidad de licuefacción de gas flotante que permitirá la exportación de GNL argentino desde Bahía Blanca³.

El tren norpatagónico: una salida al mar para Vaca Muerta

El ferrocarril Norpatagónico serviría a conectar la ciudad de Añelo –en el corazón de Vaca Muerta– con Puerto Galván en Bahía Blanca. El proyecto constituye una obra clave para bajar costos y acelerar tiempos de operación. La línea férrea serviría tanto para la salida de la producción como para el ingreso de insumos como arena, tubos, cemento, etc. La puesta en funcionamiento de esta línea requiere obras de mantenimiento en gran parte del trazado y también la construcción de tramos completamente nuevos. En el planeamiento del ferrocarril se contemplaron 90 vagones especiales para el transporte de cargas. Según datos de la Secretaría de Energía, la puesta en operación del tren demandará US\$ 1.285 millones. Sin embargo, el proyecto enfrenta, por un lado, un elevado costo crediticio en Argentina y, por otro, el riesgo de que las cargas efectivamente realizadas no alcancen para repagar el desarrollo.



Proyecto Tren Norpatagonico



Fuente: Secretaría de Energía

Ante las dificultades actuales de financiamiento internacional, el Ministerio de Transporte optó por licitar entre las empresas cupos de cargas a futuro que sirvan de garantía para un potencial inversor en el proyecto. Sin embargo, el resultado de la propuesta no fue el esperado. La licitación resultó en reservas de 3,3 millones de toneladas, por debajo del objetivo del Ministerio ubicado en 4 millones de toneladas de cargas. La mayor parte de los cupos reservados fueron a cuenta de empresas donde el Estado tiene alta incidencia como YPF (1,5 millones de toneladas) y el puerto de Bahía Blanca. Sólo ocho compañías privadas participaron (Pae, Shell, Pluspetrol, Vista, Chevron, Total, Pampa, Constructora Frontera y Sea White), destacándose la ausencia de Tecpetrol, y demandaron una cuarta parte de las cargas mínimas demandadas.

El financiamiento de las obras sería a través de del PPP (Participación Público Privada) y se extenderían por un lapso de 4 años.

¹ *Imneuquén.com*. Vaca Muerta se prepara para exportar: venderán petróleo al mundo. 23 de marzo de 2019. Recuperado de: <https://www.imneuquen.com/vaca-muerta-se-prepara-exportar-venderan-petroleo-al-mundo-n627675>

² *Clarín*. Proyectos para Vaca Muerta: interesa más el gasoducto que el tren. Recuperado de: https://www.clarin.com/economia/proyectos-vaca-muerta-interesa-gasoducto-tren_o_uAQzw9Q4X.html

³ *Rio Negro*. YPF apura la barcaza licuefactora. 25 de abril de 2019. Recuperado de: <https://www.rionegro.com.ar/ypf-apura-la-barcaza-licuefactora-960653/>



Economía

Faena de hembras: ¿cuánto podrá resentirse el stock final?

ROSGAN

La fenomenal tasa de faena de hembras que se viene registrando como consecuencia del boom exportador que experimenta Argentina, comienza a generar cuestionamientos cada vez más fuertes acerca de la sustentabilidad de estos procesos.

La fenomenal tasa de faena de hembras que se viene registrando como consecuencia del boom exportador que experimenta Argentina, comienza a generar cuestionamientos cada vez más fuertes acerca de la sustentabilidad de estos procesos.

Asimismo, desde el plano local, resulta igualmente contraproducente la inmediatez que impera en materia de políticas productivas. Un claro ejemplo de ello, fue la reducción del peso mínimo de faena de hembras o incluso, más gravoso aún, las elevadas tasas de interés que fuerzan al productor al extremo de tener que liquidar vientres para hacer frente a sus compromisos financieros.

Éste es un extracto de la columna semanal del Lote de noticias: Ganadería y Finanzas que semanalmente publica ROSGAN. Puede descargarlo desde [aquí](#).





20.05.19



Lote de noticias

Estás a un click de acceder al informe más completo sobre el mundo de las carnes. Además información clave del sector financiero.

Los números del momento	El mundo de las carnes	Mercados y futuros	El análisis de la semana
-4,5% Cae la faena 1er cuatrimestre 2019	84% Record de uso de feedlots en Australia	MERCADO DE LINIERS Precio Índice Rosgan FUTUROS GANADEROS Refex-Matba.	FAENA DE HEMBRAS: ¿Cuánto podría resentirse el stock final?

Información desarrollada por
BIG RIVER

click





Lo que mostró el Biodiesel en Argentina en el año 2018

Julio Calzada - Claudio Molina - Franco Ramseyer

Argentina vio reducir su producción de biodiesel en 2018 a 2,4 Mt, un 15,4% menos que en 2017. Las ventas en el mercado interno y las exportaciones también bajaron. Los Países Bajos y Malta fueron los principales destinos de nuestras ventas al exterior.

Indicador N°1: La producción argentina de biodiesel en 2018 habría totalizado 2,4 millones de toneladas (MT), un 15,4% menos que en 2017. Además, sería la segunda producción más baja desde el año 2014.

En el año 2018, de acuerdo a datos provisorios proporcionados por la Secretaría de Energía de la Nación, la producción de biodiesel de la República Argentina habría presentado una merma respecto al año anterior, al igual que las ventas en el mercado interno y las exportaciones.

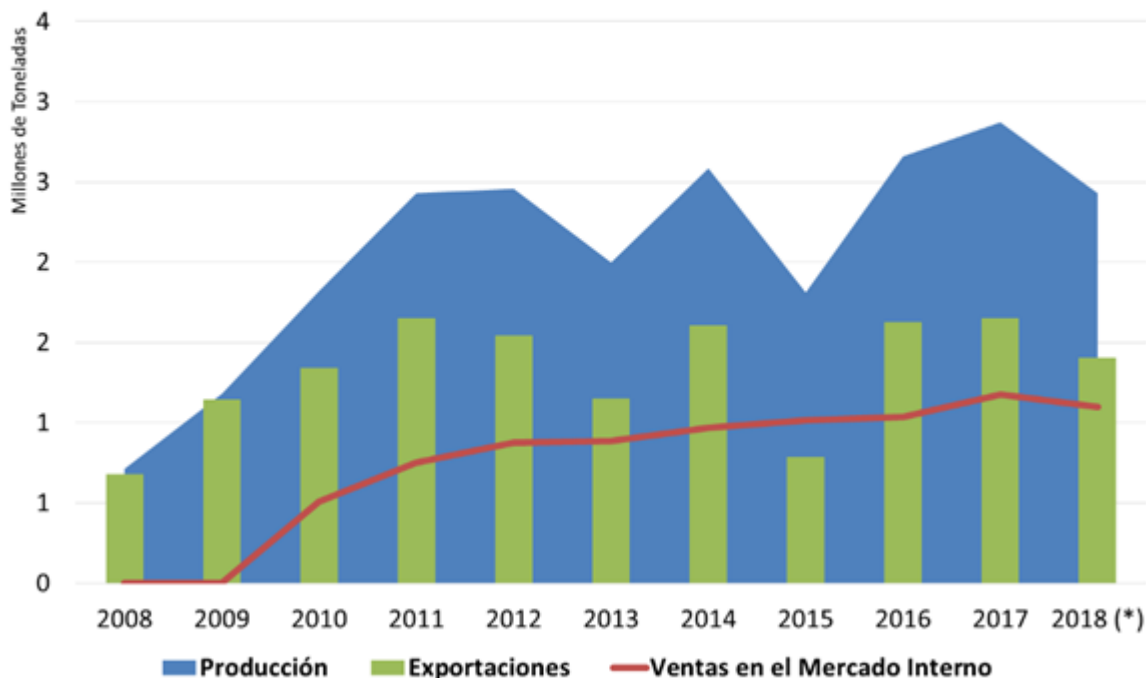
La producción argentina de biodiesel habría totalizado 2.428.997 toneladas, un 15,4% menos que en 2017. Además, sería la segunda producción más baja desde el año 2014.

Las ventas en el mercado interno y las exportaciones del biocombustible también se vieron resentidas en 2018 respecto al año anterior. Las ventas domésticas totalizaron 1.099.892 toneladas, un 6,3% menos que en 2017, pero todavía el segundo guarismo más alto en la historia de nuestro país. Por el lado de las exportaciones la caída fue similar a la de la producción, con 1.401.317 toneladas. El volumen exportado en 2018 fue un 15,1% inferior al del año previo, y también el segundo registro más bajo de los últimos 5 años.



Biodiesel: producción, ventas domésticas y exportaciones anuales

@BCRmercados en base a Sec. de Energía



Resumen de indicadores de biodiesel

Período	Producción	Ventas al corte	Otras ventas mdo. Interno	Exportaciones
2008	711.864	-	265	680.219
2009	1.179.103	-	426	1.142.283
2010	1.820.385	503.325	5.241	1.342.318
2011	2.429.964	739.486	9.256	1.649.352
2012	2.456.578	824.394	50.400	1.543.094
2013	1.997.809	884.358	618	1.149.259
2014	2.584.290	969.456	685	1.602.695
2015	1.810.659	1.012.958	1.403	788.226
2016	2.659.275	1.033.331	3.069	1.626.264
2017	2.871.435	1.173.295	238	1.650.119
2018 (*)	2.428.997	1.098.458	1.433	1.401.317

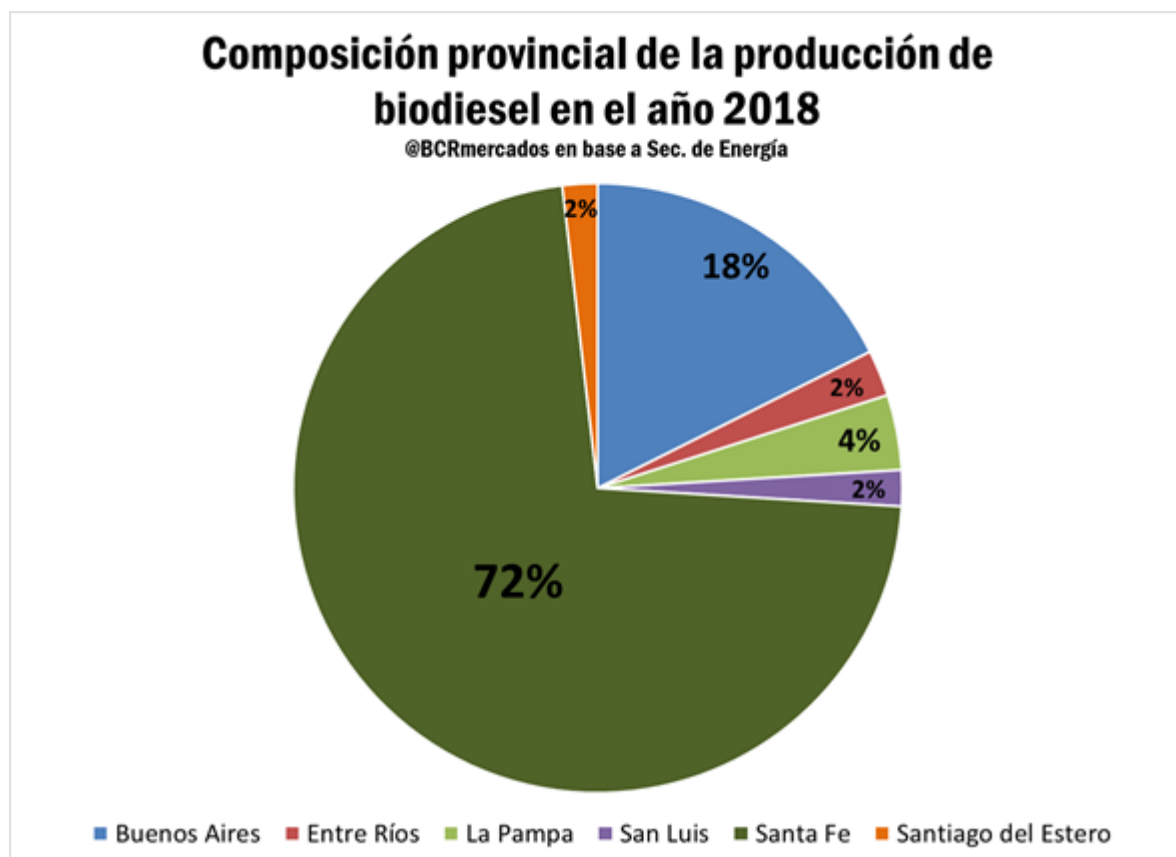
Fuente: Secretaría de Energía



Indicador N°2: El 72,2% de la producción argentina de biodiesel del año 2018 fue elaborada en fábricas de la provincia de Santa Fe, lo que realza la importancia de esta jurisdicción.

Se observa que las ventas en el mercado interno presentan una gran estabilidad en el marco de políticas que establecen una tasa de corte obligatoria de gasoil con biodiesel (actualmente del 10%, desde el año 2014), mientras que el volumen exportado está estrechamente atado a la demanda internacional, actualmente, a la posibilidad de colocar este producto en Europa, ante el cierre del mercado estadounidense.

A continuación se analiza la composición provincial de la producción argentina de biodiesel. Se observa una clara concentración de la elaboración de biodiesel en la provincia de Santa Fe, seguida por la provincia de Buenos Aires. Si se toma como referencia el producto total del año 2018, que habría sido de 2,4 Mt, se observa que la provincia de Santa Fe concentra un 72,2% del mismo, seguida por Buenos Aires (17,6%), La Pampa (4,0%), Entre Ríos (2,4%), San Luis (1,9%) y Santiago del Estero (1,9%).



Los volúmenes totales de biodiesel producidos por cada provincia en 2018 habrían sido los siguientes: Santa Fe habría fabricado 1,7 Mt, Buenos Aires 428 mil t, y La Pampa, Entre Ríos, San Luis y Santiago del Estero 97, 59, 46 y 45 miles de





toneladas, respectivamente. En tanto, prácticamente la totalidad de las exportaciones de Argentina corresponden a biodiesel producido en la provincia de Santa Fe, por encontrarse allí las plantas de mayor tamaño. El resto de las provincias destinan casi toda su producción al mercado interno, mientras que Santa Fe en 2018 sólo volcó al mercado doméstico el 24% del biodiesel elaborado en sus fábricas, quedando el resto como saldo exportable.

Indicador N°3: Los Países Bajos y Malta fueron los principales destinos de las exportaciones argentinas de biodiesel en 2018, acaparando el 54,2% y 31,2% de los despachos, respectivamente. En 2018 ingresaron US\$ 978 millones por exportaciones de biodiesel.

En cuanto a los destinos de las exportaciones de biodiesel, del análisis de los datos proporcionados por la Secretaría de Energía se desprende que de las 1,4 millones de toneladas enviadas al exterior en el año 2018, el 54,2% habría sido adquirido por los Países Bajos. El siguiente comprador, en orden de importancia, fue la República de Malta, a donde habrían ido el 31,2% de los despachos. Luego se ubican Bélgica y Canadá, que acapararon el 6,4 y 6,1% de las exportaciones argentinas de biodiesel, respectivamente. El restante 1,9% de las exportaciones se distribuye principalmente entre Perú y Holanda, aunque también hubo una participación marginal de Taiwán y Suecia.

De acuerdo a fuente no oficiales, la República de Malta sería un destino transitorio de la mercadería que se dirige a África, para atender demanda voluntaria de biodiesel en dicho continente, que opera cuando el precio relativo de este biocombustible es más bajo que el del gasoil mineral.

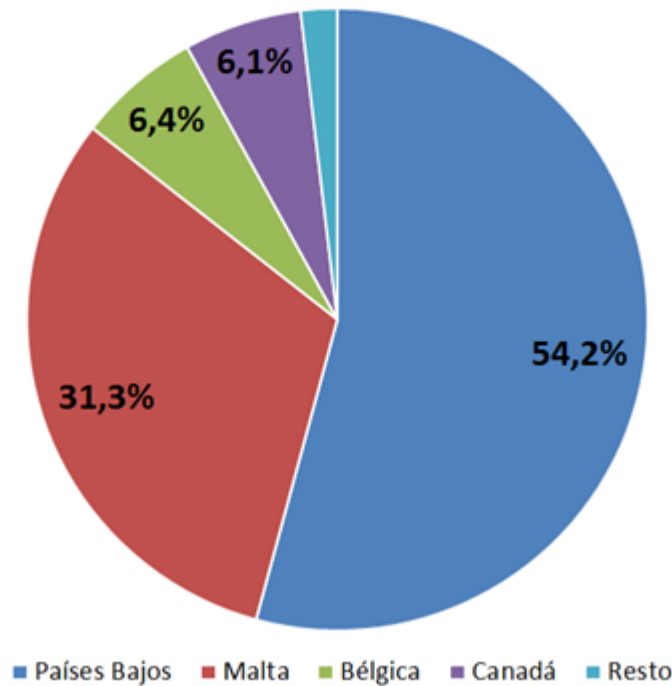
Cabe mencionar que entre los años 2015 y 2017 el principal destino de las exportaciones argentinas era, por lejos, Estados Unidos, que en 2016 alcanzó a absorber el 90,6% de nuestros embarques de biodiesel. Posteriormente dicho país dispuso el cierre de sus importaciones desde Argentina vía aumentos de aranceles.

En relación a las exportaciones de 2019, en el primer trimestre del presente año la Comisión Europea otorgó a la industria argentina exportadora de biodiesel un cupo de exportación de 1,2 millones de toneladas anuales, libre de aranceles por antidumping, con un precio mínimo variable, determinado trimestralmente en base a la evolución del precio del aceite crudo de soja de un período previo y costos de transformación del mismo en biodiesel. Esto permitió que se retomen las exportaciones en el año en curso, aunque –se estima– que el ritmo de embarques al cerrar el año hará que los despachos totales de biodiesel lleguen a ser menores que en el 2018, a menos que Estados Unidos reabra el mercado, supuesto que parecería ser improbable en este momento.



Destinos de las exportaciones argentinas de biodiesel en 2018

@BCRmercados en base a Sec. de Energía



Exportaciones argentinas de biodiesel del año 2018

País de destino	Cantidad (toneladas)	Monto (US\$)
Países Bajos	759.810	523.875.893
Malta	438.909	309.064.923
Bélgica	90.000	63.195.000
Canadá	86.000	62.912.000
Perú	16.200	11.033.000
Holanda	10.000	7.230.000
Taiwán	314	265.992
Suecia	84	73.885
Total general	1.401.317	977.650.693

Fuente: Secretaría de Energía

Este tonelaje exportado significó un ingreso de divisas para Argentina de aproximadamente US\$ 978 millones de dólares en el año 2018, un 20% menos que el monto exportado en 2017, que había sido de US\$ 1.224 millones. Algunas fuentes de



la industria, de manera extraoficial, estiman que las exportaciones argentinas de biodiesel podrían volver a caer en el 2019.

Indicador N° 4: Argentina cuenta con 36 empresas de biodiesel, de las cuales la mayoría (17) son de tamaño mediano.

En cuanto a la composición de las empresas de biodiesel de la República Argentina, la Secretaría de Energía contabiliza un total de 36 firmas. De estas, hay 8 que son clasificadas como empresas grandes; 3 se consideran como grandes no integradas; 17 son medianas y 8 son empresas pequeñas.

Categorías de empresas

GRANDE	GRANDE NO INTEGRADA	MEDIANA	PEQUEÑA
Cargill S.A.C.I	Explora S.A. (***)	Advanced Organic Materials S.A.	Agro M y G S.A.
L.D.C. Argentina S.A.	Patagonia Bioenergía S.A. (***)	Aripar Cereales S.A.	BH Biocombustibles S.R.L.
Molinos Rio de la Plata S.A.	Unitec Bio S.A. (***)	Biobahia S.A.	Colalao del Valle S.A.
COFCO Argentina S.A.		Biobin S.A.	Doble L Bioenergias S.A.
Renova S.A.		Bio Nogoya S.A.	Energias Renovables Argentinas S.R.L.
T 6 Industrial S.A.		Bio Ramallo S.A.	Hector A. Bolzan y Cia. S.R.L.
Vicentin S.A.I.C.		Cremer y Asociados S.A.	New Fuel S.A.
Viluco S.A. (***)		Diaser S.A.	Soyenergy S.A.
		Diferoil S.A.	
		Energia Renewable S.A. (ENRESA)	
		Establecimiento El Albardon S.A.	





	Latin Bio S.A.
	Pampa Bio S.A.
	Rosario Bioenergy S.A.
	Biocorba S.A.
	BioBal Energy S.A.
	Refinar Bio S.A.

Fuente: Secretaría de Energía

Una investigación de la Bolsa de Comercio de Rosario publicada en el informativo semanal N° 1823, publicado el 1 de septiembre de 2017, la capacidad de producción anual conjunta de todas las fábricas de Argentina es de aproximadamente 4.400.000 toneladas/año. Cabe mencionar que dos de las plantas actualmente se encuentran sin operar, estas son la fábrica de Vicentín S.A.I.C. en la ciudad de Avellaneda (Santa Fe) y la de Molinos Río de la Plata S.A. localizada en Rosario.

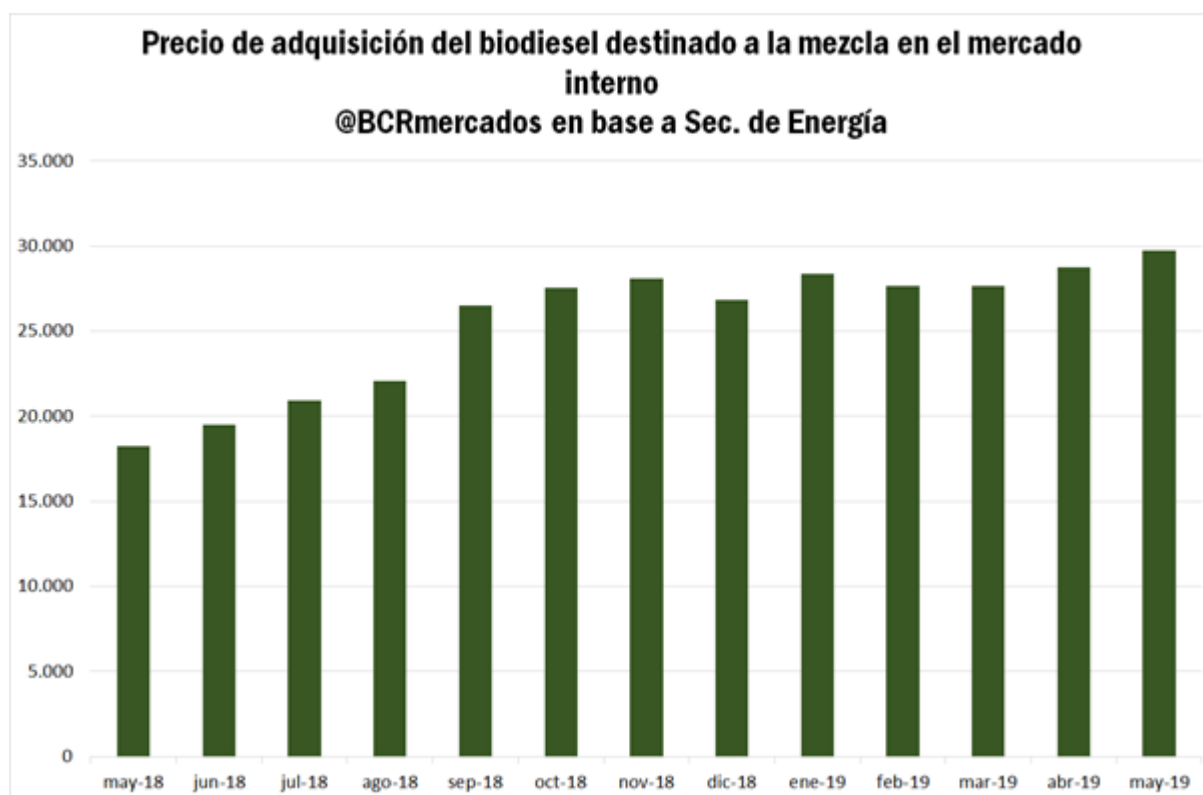
En Argentina, de las 38 plantas instaladas, sólo 12 poseen una capacidad igual o mayor a 100.000 Tn/año. Once de estas 12 plantas están ubicadas en el Gran Rosario. De allí que la provincia de Santa Fe ocupe un rol relevante en esta industria. Cuenta con 18 plantas en su mayoría de gran tamaño que registran el 79% de la capacidad total de producción nacional: aprox. 3.588.200 toneladas.

Las 7 plantas de mayor tamaño de Argentina están ubicadas en el Gran Rosario: Dreyfus en "General Lagos", Renova en "Timbúes", Terminal 6 en "Puerto Gral San Martín", Patagonia Bioenergía en "San Lorenzo", Noble en "Timbúes", Cargill en "Villa Gobernador Gálvez" y Unitec Bio en "Puerto Gral San Martín".

Indicador N° 5: En mayo de 2019, el precio del biodiesel para el mercado interno, de \$ 29.739/t, contabiliza un aumento del 4,9% en lo que va del año.

Un último dato que se considera relevante para el estudio del mercado argentino de biodiesel es el precio de adquisición del biodiesel destinado a la mezcla en el mercado interno, cuya evolución se puede ver en los datos también publicados por la Secretaría de Energía.





Se observa que el precio correspondiente a mayo de 2019, de \$ 29.739 /t, ha aumentado un 4,9% con respecto al mes de enero. La actualización emerge como insuficiente, a la luz de la tasa de inflación que registró Argentina en los últimos meses.

En el presente año, la Secretaría de Energía efectuó un significativo cambio en la fórmula para determinar el precio del biodiesel vinculante para las operaciones de compraventa destinadas a atender el corte obligatorio en el mercado interno, derivado de lo establecido en el artículo 7 de la ley 26.093. Como consecuencia de ello, numerosas empresas pymes que en gran parte atienden dicho segmento de mercado, han mostrado su disconformidad con dicha medida.

Por último, un hecho muy significativo que no puede dejar de mencionarse a nivel provincial es el programa Bio Bus que llevan adelante la Secretaría de Estado de Energía de Santa Fe en conjunto con la Municipalidad de Rosario. Este programa consistió en la implementación, en el mes de agosto de 2018, de una flota cautiva de poco menos de 400 colectivos urbanos de las empresas de Semtur y Mixta, que comenzaron a funcionar con una tasa de corte del 25% de biodiesel en el gasoil –e incluso tres unidades que funcionaron con biodiesel puro-. La experiencia resultó completamente exitosa, demostrando que es más que factible el incremento del corte de diésel con gasoil, lo que además genera un triple impacto a nivel ambiental, económico y social, al reducir la huella de carbono y, simultáneamente, generar puestos de trabajo y desarrollo regional.





El maíz repuntó en la semana concentrando un gran volumen de operaciones en la plaza rosarina

Desiré Sigaudó - Emilce Terré - Javier Treboux

Gracias a la competitividad del maíz argentino, las DJVE del cereal 2018/19 duplican las ventas promedio de las últimas 5 campañas. El contexto internacional ayudó al repunte del cereal, ante el temor que los retrasos de siembra en EEUU afecten su oferta.

A cuatro meses de que los productores argentinos comiencen con las labores de siembra de maíz, que se estima podría llegar a cubrir 7,5 millones de hectáreas en la campaña 2019/20, el volumen de ventas comprometidas al exterior ya suma 708.000 toneladas. Esta cifra no sólo constituye un volumen récord para las Declaraciones Juradas de Ventas al Exterior a esta altura del año, sino que es la primera vez en 8 años que se registran operaciones en una fecha tan temprana.

El despegue de las ventas externas se dio durante las últimas dos semanas, cuando se comprometieron 468.000 toneladas, el 66% del total de ventas registradas a la fecha del maíz nuevo.

Los compromisos externos de maíz 2019/20 alimentaron a su vez la actividad en el mercado doméstico. Esta semana se observó un gran interés en el recinto de la Bolsa de Comercio por el cereal de la nueva cosecha, con 7 compradores activos, entre ellos tres exportadores que concentraron el grueso de las negociaciones. La oferta por el cereal con entrega en Mayo 2020 fue de US\$ 150/t, el día jueves en el recinto. El interés por el cereal se extiende inclusive hasta la posición Junio 2020 en US\$ 145/t y Julio/Agosto 2020 en US\$ 135/t. En el segmento de futuros, en tanto, el maíz MATba-ROFEX Abril ajustó a US\$ 149,5 el 23/5, 4 dólares por tonelada por encima del jueves anterior.

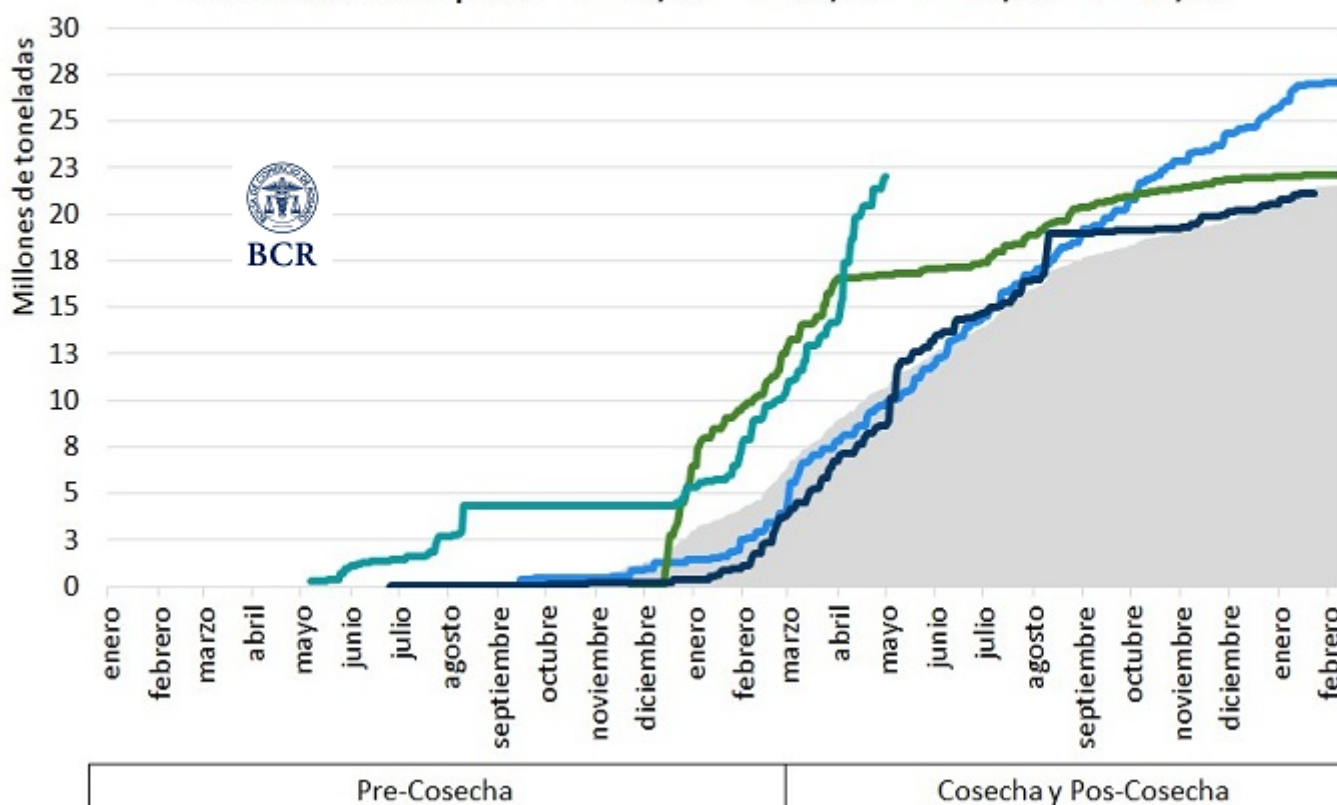
Las DJVE de maíz 2018/19, por su parte, también evidencian un ritmo de comercialización externa superlativo. Las declaraciones juradas del cereal superan las 21,9 millones de toneladas a la fecha. Este volumen de negocios más que duplica al promedio de DJVE en las últimas 5 campañas.



Avance de DJVE Maíz

@BCRMercados en base a datos de Secretaría de Agroindustria

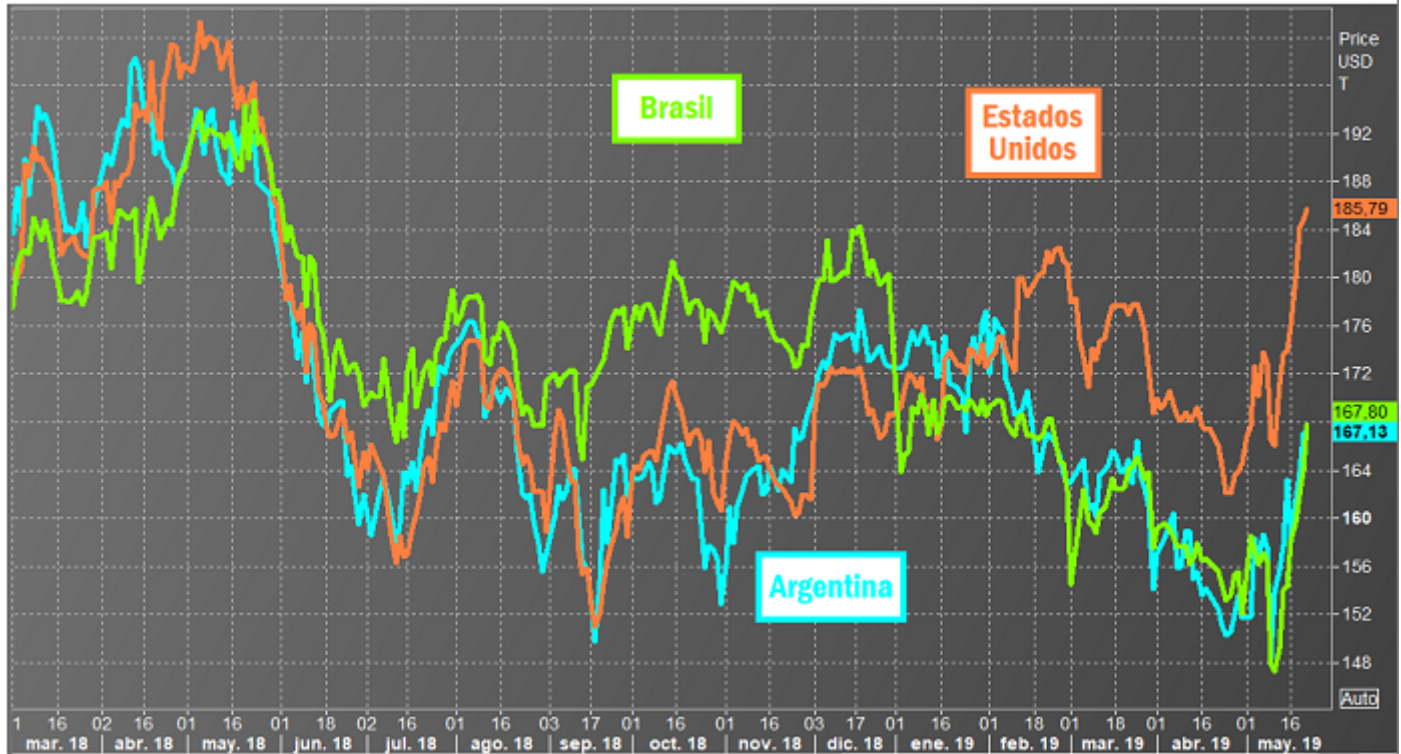
Promedio ult. 5 campañas 16/17 15/16 17/18 18/19



Es posible observar esta mayor competitividad del maíz argentino a partir de la comparación de precios FOB. El cuadro muestra un precio FOB para Argentina apenas menor al de Brasil actualmente, con los valores sudamericanos cerca de US\$ 20/t por debajo del FOB estadounidense.



Comparativo precios FOB Maíz



Fuente: Thomson Reuters

En el mercado externo de referencia, en tanto, el futuro más cercano de maíz cerró también con subas de alrededor de US\$ 4/t a US\$ 153,44/t, a medida que se va cerrando la ventana de siembra en la principal región productora de Estados Unidos y los excesos de humedad aún mantienen muy elevados los porcentajes de retraso en las labores. Así, los precios llegaron a tocar máximos en un año durante el correr de la semana, aunque hacia el día jueves las novedades sobre el plan estatal de ayuda a los productores norteamericanos torcieron la tendencia de los futuros.

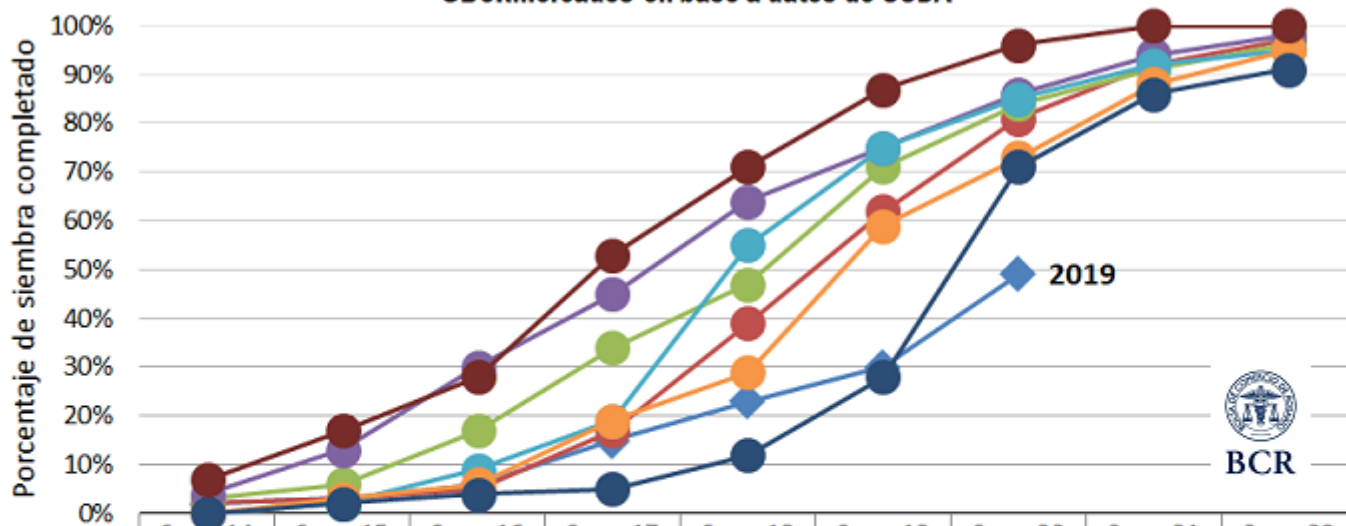
Respecto al avance de las labores en Norteamérica, según informó el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos (USDA) el día lunes 20, sólo el 49% del área proyectada para la nueva campaña maicera en ese país se hallaba sembrada, cuando el promedio para esta fecha en los últimos 5 años es del 80%. El gráfico que sigue muestra el ritmo de avance de las tareas de siembras, siendo el de la actual campaña 2019/20 el más lento desde que se releva esta información en los Estados Unidos.





Ritmo de siembra de maíz en Estados Unidos

@BCRmercados en base a datos de USDA



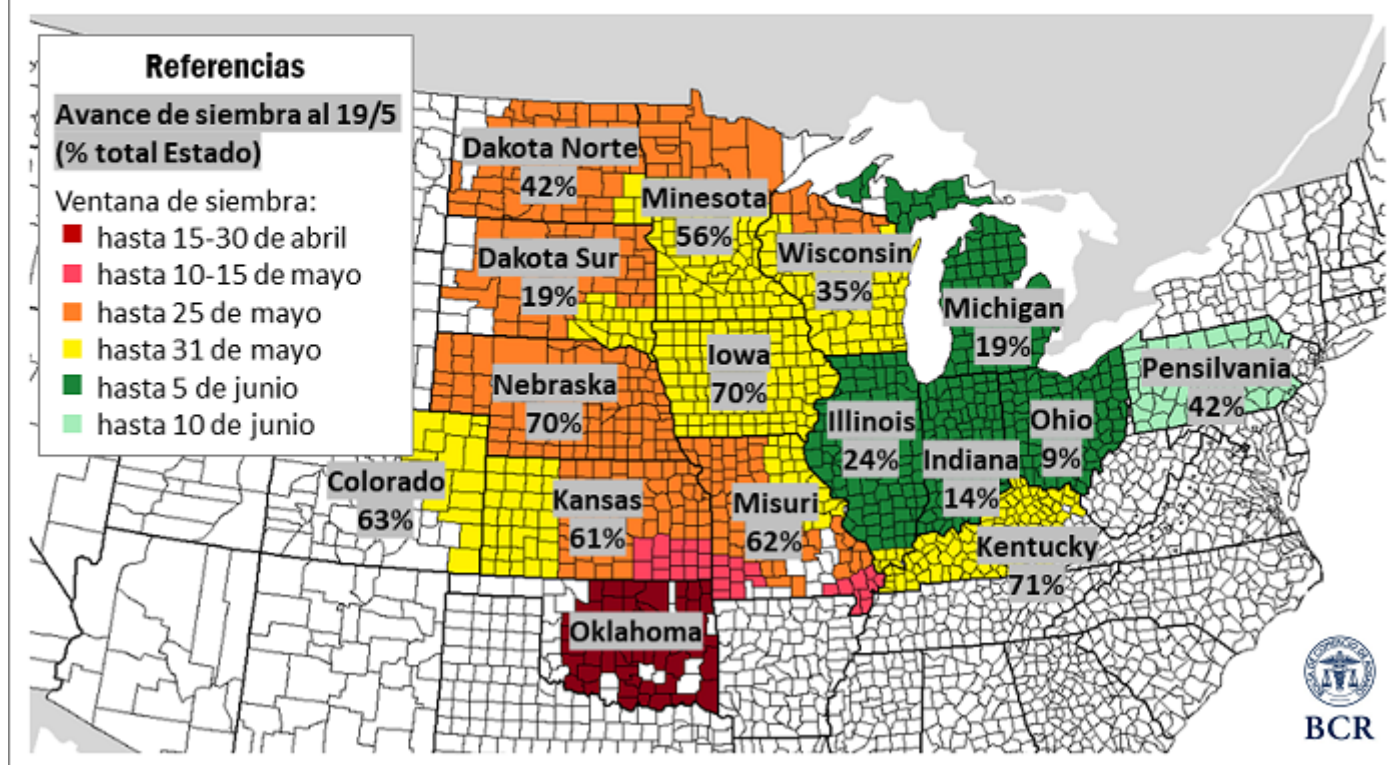
	Sem. 14	Sem. 15	Sem. 16	Sem. 17	Sem. 18	Sem. 19	Sem. 20	Sem. 21	Sem. 22
2019	2%	3%	6%	15%	23%	30%	49%		
2018	2%	3%	5%	17%	39%	62%	81%	92%	97%
2017	3%	6%	17%	34%	47%	71%	84%	91%	96%
2016	4%	13%	30%	45%	64%	75%	86%	94%	98%
2015	0%	2%	9%	19%	55%	75%	85%	92%	95%
2014	0%	3%	6%	19%	29%	59%	73%	88%	95%
2013	0%	2%	4%	5%	12%	28%	71%	86%	91%
2012	7%	17%	28%	53%	71%	87%	96%	100%	100%

Las preocupaciones se generan no solo por la pérdida de rinde potencial, a medida que se va cerrando la ventana óptima de siembra en varios de los estados del llamado Cinturón Maicero norteamericano, sino por la posibilidad latente de que un porcentaje del área que estaba destinada a la producción de maíz en un primer momento, pase a destinarse a la producción de soja, para la cual los tiempos son menos apremiantes.



Avance y ventana de siembra del maíz en el Cinturón Maicero de Estados Unidos

@BCRmercados en base a datos del USDA



Ante la imposibilidad de sembrar maíz en las fechas óptimas para hacerlo, los farmers norteamericanos tendrán a disposición distintas opciones. Por un lado, tienen la posibilidad, como se mencionó, de dedicar sus campos a la producción sojera, para la cual todavía hay más tiempo. Otra opción, que a medida que los precios tienden a subir por las mismas complicaciones climáticas empieza a aparecer más rentable, es el de sembrar maíz fuera de fecha, con el objetivo de que los altos precios compensen las pérdidas en los potenciales de rinde. Por último, y dentro del menú de opciones que gran parte de los productores de EE.UU. tienen a disposición, es aplicar para el pago del programa de "Prevented Planting", un seguro que ofrece el gobierno de los Estados Unidos a aquellos farmers que se hayan visto obligados a dejar sus tierras sin producir.

En relación a la soja, el mismo informe publicado el día lunes dio cuenta de un considerable retraso en sus labores de siembra aunque a éstas le restan aún algunas semanas más antes de darse forzosamente por concluidas. A la fecha, se ha sembrado el 19% del área de intención para la campaña, avanzando 10 p.p. en la última semana, pero significativamente por detrás del 47% de promedio del lustro.



En cuanto a los precios, la oleaginosa tuvo un fuerte retroceso en la semana en el mercado de Chicago. Por un lado, se cree que parte de los lotes que no puedan ser sembrados con maíz pasarían a la oleaginosa, lo cual incrementaría su oferta en una campaña de por sí sobre-abastecida de poroto, con China fuera del mercado estadounidense. Por el otro lado, generó mucho ruido en la semana el anuncio del gobierno americano sobre un subsidio directo a productores que pretende compensar parte de las pérdidas ocasionadas por el conflicto comercial con el gigante asiático.

En un primer momento trascendió que el subsidio rondaría los US\$ 73/t para la soja y apenas US\$ 1,57/t para el maíz, lo que profundizaría el traspaso de tierras en detrimento del cereal. Sin embargo, el día jueves el USDA dio mayores precisiones y habló de un subsidio calculado en base a cuán perjudicado resulta cada condado productor y no el cultivo que se siembra, presumiblemente para evitar la sustitución artificial de cultivos.

A pesar de la baja externa, el precio pizarra de la Cámara Arbitral de Cereales se mantuvo estable en la semana (jueves contra jueves), cayendo sólo US\$ 0,20/t a US\$ 223/t o \$ 10.010/t el jueves 23 de mayo. En el segmento de futuros, el contrato Soja Julio en MATba-ROFEX ganó casi dos dólares en la semana ajustando a 231,5/t en la sesión del jueves.





El mercado de trigo gana dinamismo gracias a los negocios por la nueva cosecha

Bautista Gaggiotti - Franco Ramseyer - Blas Rozadilla

Tras la rápida comercialización al inicio de la campaña y una posterior caída en la actividad, en los últimos días la nueva cosecha ha dado impulso al mercado a partir de la demanda de la exportación. Esta semana se registraron DJVE por 750 mil toneladas.

Luego de un álgido comienzo en la campaña de comercialización del trigo de la actual campaña, la operatoria en el mercado local había mostrado una retracción en los niveles de actividad. Sin embargo, en las últimas semanas el mercado recuperó la dinámica a partir de los negocios por la nueva cosecha.

En este ciclo, ya sean las empresas que compran el trigo para exportar o bien los molinos que lo adquieren para su posterior transformación en harina llevan compradas, en conjunto, 14,2 millones de toneladas (11,4 Mt del sector exportador y 2,9 Mt de la industria), es decir, un 73% de una oferta total estimada en 19,6 Mt. Teniendo en cuenta que el promedio de adquisiciones de los últimos 3 años a esta altura es de 11 Mt, o de un 57% de la oferta, se puede afirmar que la campaña en curso ha contado con una mayor cantidad de negocios de lo que se acostumbra, similar a lo sucedido en el ciclo 2017/18, cuando a la fecha se llevaban comercializadas 13,2 Mt.





Trigo 2018/19: Indicadores comerciales del sector industrial y exportador

Al 15-May	2018/19	Prom. 3 años	2017/18
Oferta total	19,6	19,2	19,0
Compras totales	14,2	11,0	13,2
	73%	57%	69%
Con precios por fijar	0,8	0,7	1,1
	6%	7%	8%
Con precios en firme	13,4	10,3	12,2
	94%	93%	92%
Disponible para vender²	4,6	7,5	5,0
Falta poner precio	5,4	8,2	6,2

¹ Oferta total = Stock al inicio de la campaña + Producción

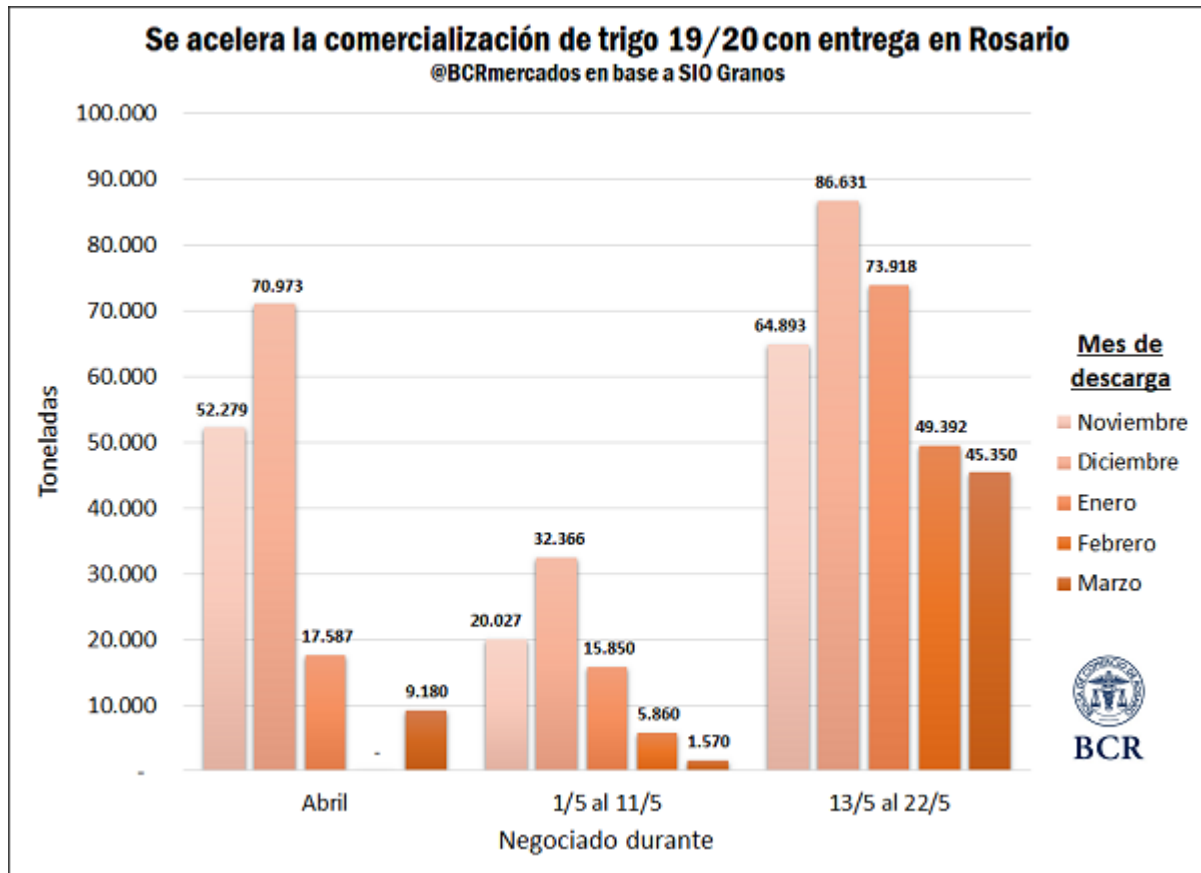
² Excluye el uso como semilla y otros

Excepto porcentuales, las cifras están en millones de toneladas

Fuente: DlyEE - BCR en base a Sec. Agroindustria y estimaciones propias

A partir de los datos referentes a las operaciones informadas en la plataforma SIO Granos, se observa la importante aceleración registrada en las últimas semanas de los volúmenes comercializados por trigo de la próxima campaña. Mientras en el mes de abril se habían efectuado negocios para la entrega en Rosario Norte y Sur entre los meses de noviembre de este año y marzo del 2020 por alrededor de 150 mil toneladas, en lo que va del mes de mayo (hasta el día 22) ese volumen se incrementó a poco menos de 400 mil toneladas.





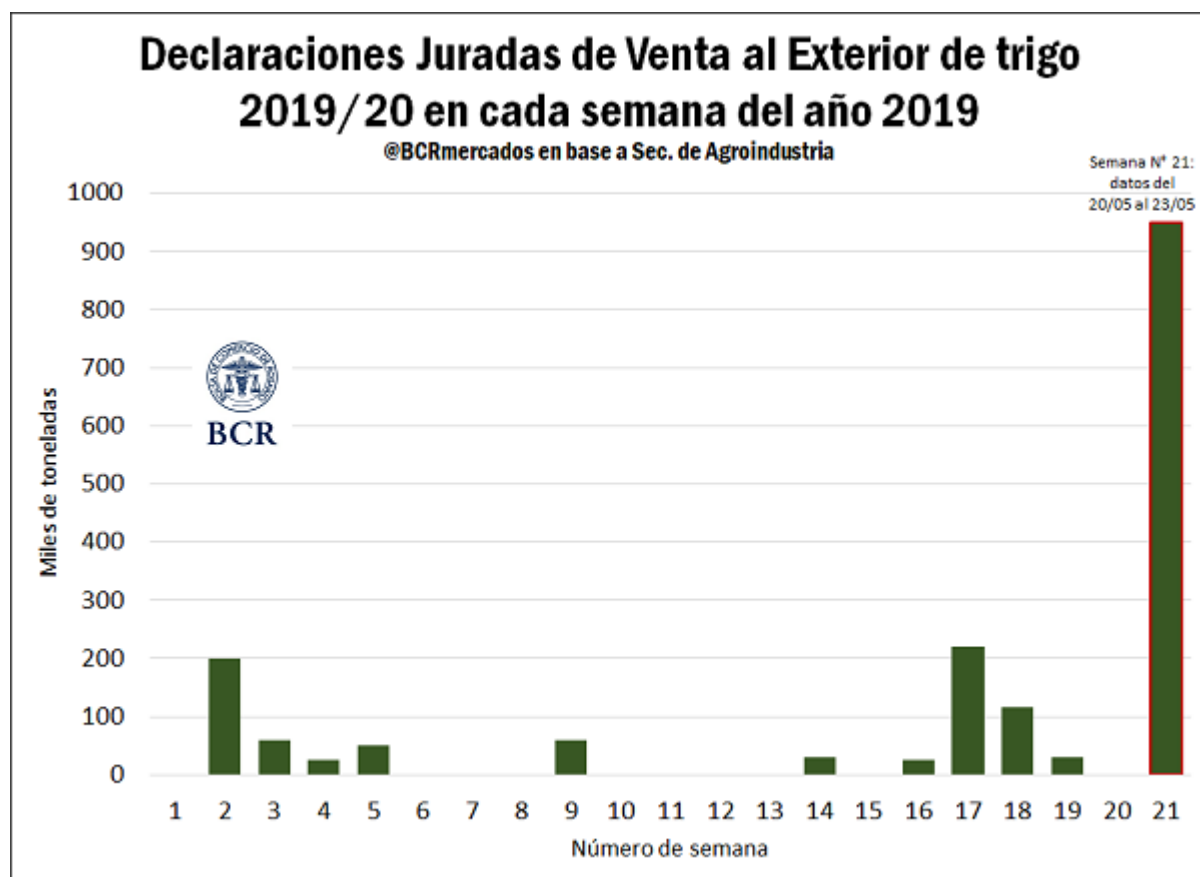
Sin embargo, como se puede ver en el gráfico adjunto, la mayor parte de estas casi 400 mil toneladas se comercializaron en los últimos diez días. Desde comienzos del mes hasta el fin de semana del 11/5 se habían realizado operaciones por cerca de 76 mil toneladas. En los días siguientes el volumen operado de trigo nuevo se incrementó en 423%, alcanzando las 320 mil toneladas. En la mitad de estos negocios la entrega está pactada para los meses de diciembre y enero próximos.

Según la información de la Secretaría de Agroindustria actualizada al 15 de mayo, los exportadores y la industria llevan comprado en conjunto 1,1 Mt del trigo a cosechar, una cantidad muy parecida a las compras de trigo nuevo que se habían registrado el año pasado a esta misma altura. En años anteriores, es decir, del 2017 hacia atrás, no era frecuente la compra del cereal a cosechar con tanta anticipación, de hecho habría que remontarse al año 2011 para encontrar un registro precedente, cuando al 18 de mayo de dicho año se habían adquirido 104 mil toneladas de lo que sería la cosecha 2011/12.

Esta mayor actividad en el mercado local de trigo nuevo tiene su correlato en el mercado de exportación. En lo que va de esta semana se contabilizaron declaraciones juradas de venta al exterior (DJVE) por 750 mil toneladas, siendo la semana de mayor actividad en este frente en lo que va del año. De este modo, las DJVE de trigo para la campaña 2019/20



totalizan 1.565.000 toneladas, una cifra muy relevante considerando que en los últimos ocho años a esta misma fecha todavía no habían comenzado a registrarse ventas al exterior.



En el piso de operaciones de nuestra institución, en esta última semana hubo un repunte de la actividad comercial, habiéndose observado un fortalecimiento de la demanda por el trigo disponible que impulsó las cotizaciones al alza. En efecto, los precios de pizarra de la Cámara Arbitral de Cereales reflejaron un aumento semanal, de jueves a jueves, del 4,8%, ajustando el día 23/05 en \$ 8.750/t. También hubo dinamismo en las ofertas de compra por el trigo de la nueva cosecha, gracias a que tres nuevos compradores se mostraron interesados haciendo escuchar sus ofertas de compra en el recinto, aunque los valores no distaron mucho de aquellos propuestos a fines de la semana pasada. Los precios abiertos ofrecidos por los exportadores para el trigo con entrega entre noviembre de este año y enero del próximo se posicionaron en US\$ 160/t el día jueves, subiendo escalonadamente hasta 163 y 165 dólares por tonelada para las descargas en febrero y marzo de 2020, respectivamente.

En el mercado de Chicago, el precio del cereal también registró un aumento semanal del 0,7%, hasta US\$ 172,8/t para la variedad dura de invierno. Se teme que las excesivas lluvias puedan incrementar la preponderancia de las enfermedades





de fin de ciclo sobre el trigo de invierno que comienza a cosecharse mayormente desde mediados de junio y hasta el mes de agosto, a la vez que retrasaría las labores de siembra del trigo de primavera a desarrollarse entre mayo y junio.

Por otro lado, dio sostén a los precios la noticia que Rusia recortaría sus exportaciones de trigo en la nueva campaña de comercialización 2019/20 (que comienza allí el 1ro de julio) en 1 millón de toneladas debido a la mayor demanda interna, dijo el jueves el viceministro de Agricultura, Oksana Lut. Así, a la fecha se espera que Rusia podrá exportar un total de 45 millones de toneladas de granos en la campaña 2019/20, incluyendo 36 millones de toneladas de trigo, aunque a medida que se desarrollan los cultivos en el Hemisferio Norte deberán seguirse con mayor detalle los potenciales déficit de humedad en Europa y los excesos en Norteamérica.

