



Commodities

Litio: el metal que podría convertirse en "la nueva nafta" y abrir una gran oportunidad para Argentina

Julio Calzada - Desiré Sigauco

Con los mayores recursos de litio del planeta, Argentina busca posicionarse como un firme oferente de este metal que podría convertirse en "nueva nafta" o "nuevo gasoil" de la mano del incremento de los vehículos eléctricos proyectado para los próximos años



Transporte

La capacidad teórica de descarga de los puertos agroindustriales del Gran Rosario se acercaría a las 688.000 tn/día

Julio Calzada - Alfredo Sesé - Javier Treboux

Para poder despachar mercadería al mundo de la forma en que se hace, las plantas industriales y los exportadores del Gran Rosario deben garantizar la logística de descarga necesaria para la originación de grandes tonelajes de granos en tiempo y forma.



Transporte

El 14% de la capacidad de almacenaje comercial fija del país está ubicada en los puertos graneleros del Gran Rosario

Julio Calzada - Federico Di Yenno

Según encuesta que realizamos, el 14% de la capacidad de almacenaje a nivel nacional se encuentra en la zona del gran Rosario. En los últimos 5 años, el potencial de recepción en la zona se ha mantenido constante en relación al total nacional.



Commodities

Las compras de trigo nuevo ya son las segundas más altas en al menos 18 años

Bautista Gaggiotti - Desiré Sigauco

Los productores ya aseguraron ventas de 3,1 Mt de trigo 2019/20. De cara al final del año comercial en Argentina, con poca mercadería disponible, los exportadores presentan menor necesidad de compra que la industria. En CBOT, el precio del trigo retrocede.



Commodities

Las exportaciones de maíz marchan viento en popa, y podrían aportar US\$ 5.700 millones en la campaña 2018/19

Federico Di Yenno - Emilce Terré

Se revisa al alza la proyección de exportaciones de maíz a 34 Mt, acortando la brecha con el volumen previsto para el complejo soja de 37,2 Mt. Trump sumó presión al poroto en CBOT al gravar con un arancel del 10% importaciones chinas previamente exentas.





Commodities

Exportaciones: Cuando los mercados llaman ROSGAN

Cuando los mercados llaman...alguien debe acudir. En este caso es China quien está llamando desesperadamente al mundo para intentar calmar la intempestiva crisis proteica que sufre y deberá enfrentar aún durante los próximos años.





Litio: el metal que podría convertirse en “la nueva nafta” y abrir una gran oportunidad para Argentina

Julio Calzada - Desiré Sigaudó

Con los mayores recursos de litio del planeta, Argentina busca posicionarse como un firme oferente de este metal que podría convertirse en “nueva nafta” o “nuevo gasoil” de la mano del incremento de los vehículos eléctricos proyectado para los próximos años

Indicador N°1: ¿Qué es el litio? ¿Qué sectores demandan litio?

El litio es el metal más liviano y un excelente conductor de calor y electricidad. Las reservas globales de litio se hallan en salares (58%), pegmatitas y granito (26%), arcillas (7%), salmueras hidrocarburíferas (3%) y geoterales (3%), y zeolitas (3%), según datos del Servicio Geológico de los Estados Unidos (USGS). La oferta de litio constituye actualmente una variable estratégica asimilable en su importancia a la del petróleo gracias al salto tecnológico experimentado por los sectores automovilístico, energético y de dispositivos electrónicos.

En los últimos años, el consumo mundial de litio creció fuertemente a partir de su aplicación a la fabricación de baterías recargables en el mercado de dispositivos electrónicos portátiles en constante expansión como así también en baterías para almacenamiento energético. Sin embargo, el mayor potencial para las baterías de litio reside en el desarrollo de la pujante industria de vehículos eléctricos (VE).

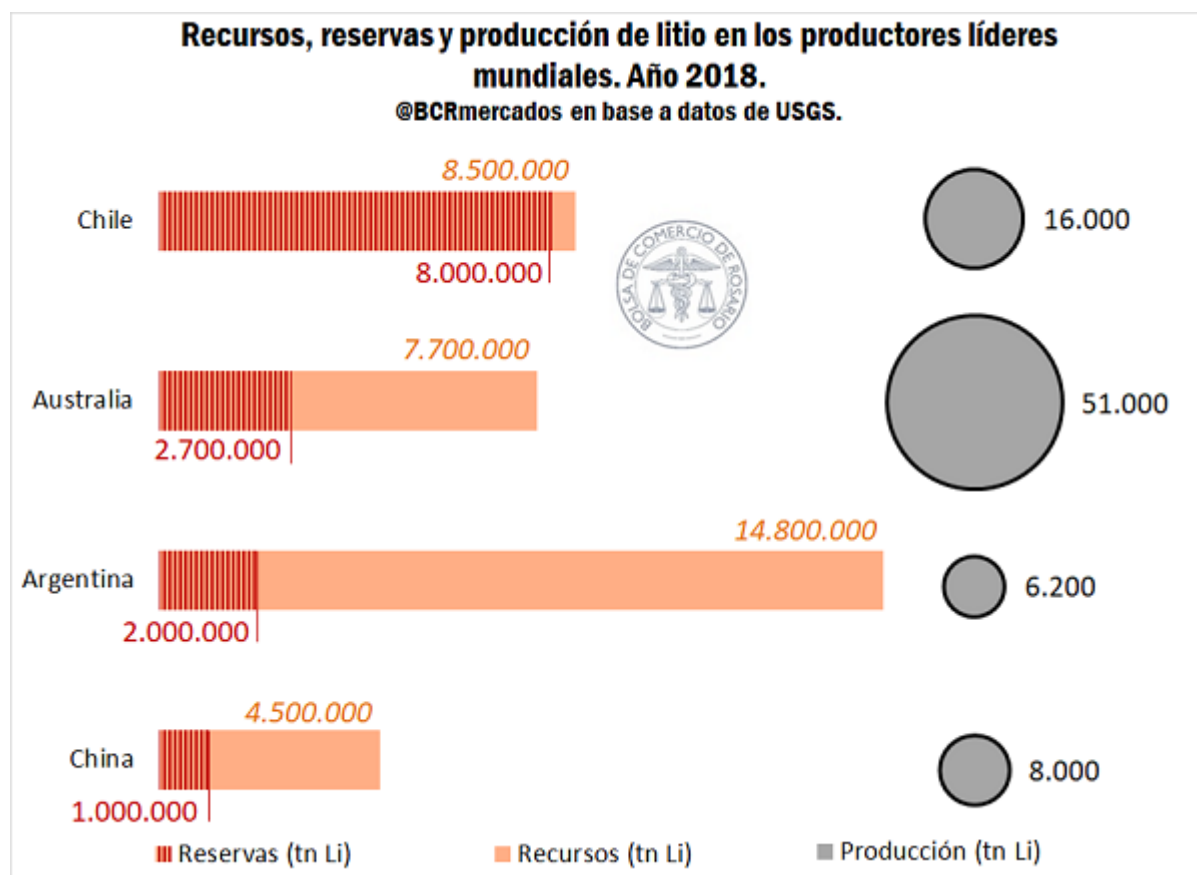
Indicador N°2: Argentina cuenta con los mayores recursos de litio del planeta que totalizan 14,8 millones de toneladas. Nuestro país junto a Bolivia y Chile conforman el denominado “triángulo del litio”. Allí se ubican la mitad de los recursos mundiales de litio.

Tomando las cifras publicadas por el USGS en *Mineral Commodity Summaries 2019*, Argentina cuenta con los mayores recursos de litio del planeta que totalizan 14,8 millones de toneladas litio metálico (Li)¹. Se entiende como recursos la existencia sólida, líquida o gaseosa de un material en forma y cantidades tales que fuera económicamente posible su extracción. El segundo mayor poseedor de recursos de litio a nivel mundial es otro país sudamericano: Bolivia con 9 Mt Li, y el tercero es Chile con 8,7 Mt Li. Los tres países conforman el llamado “triángulo del litio”, donde se concentra más de la mitad de los recursos mundiales de litio. El cuarto país con mayor cantidad de litio es Australia con 7,7 Mt Li, seguido por Estados Unidos con 6,8 Mt Li y por China con 4,5 Mt Li. En este punto vale hacer la salvedad de que si bien Bolivia y Estados Unidos cuentan con recursos de litio destacables, no fueron incluidos en la presente nota en el gráfico “Recursos, reservas y producción de litio en los productores líderes mundiales. Año 2018” porque no existen estadísticas públicas de reservas o producción para estos países.





En cuanto a las reservas, que se definen como aquellos recursos efectivamente disponibles, cuya extracción es económicamente viable bajo el estado tecnológico actual, Chile se posiciona como amplio líder. En 2018 las reservas del país transandino alcanzaron 8 Mt Li, cubriendo casi la totalidad de sus recursos (8,5 Mt Li). El año pasado, la producción de litio de Chile alcanzó 16.000 toneladas Li. Australia, por su parte, cuenta con 2,7 Mt Li de reservas y en el año 2018 fue capaz de triplicar su producción de litio llegando a 51.000 toneladas Li. Las reservas actuales de Argentina son de 2 Mt Li, tan sólo el 14% de los recursos de litio que existen en el país. En 2018 nuestro país produjo 6.200 toneladas Li, incrementando su producto en un 9% interanual. China, por último, cuenta con 1 Mt Li de reservas y el año pasado produjo 8.000 toneladas Li.



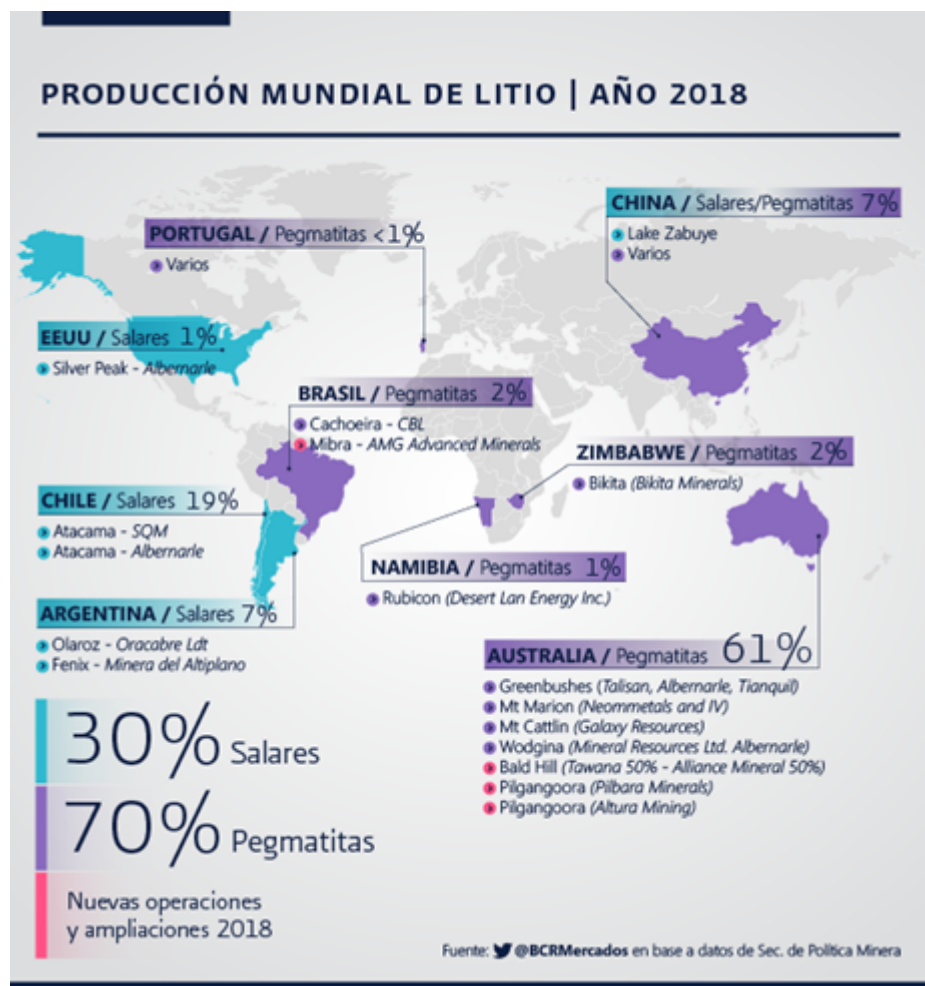
Tal como se evidencia en el gráfico, la cantidad de reservas no garantiza una producción proporcional. Con el 14% de las reservas mundiales de litio, Argentina genera el 7% de la producción mundial; mientras Chile, con el 57% de las reservas produce el 19% del total; y Australia, que posee el 19% de las reservas identificadas nuclea el 61% de la producción global.

Indicador N°3: Chile, Argentina, China y Estados Unidos son los principales productores de litio a partir de depósitos en salmueras, mientras que Australia, Zimbabue, Brasil, China y Portugal producen yacimientos rocosos.



En los últimos años, la exploración de reservas de litio ha tomado impulso a partir de la creciente demanda por el metal. La mayor explotación global del recurso trajo aparejado un sustancial cambio en la participación de las distintas fuentes de litio. Los yacimientos rocosos (pegmatitas) fueron ganando terreno: en 2016 éstos representaban el 44% de los recursos explotados; en 2017, el 50%; y en 2018 ya nucleaban el 70% de la producción global de litio.

Australia, Zimbabue, Brasil, China y Portugal son los principales países productores de litio a partir de yacimientos rocosos, mientras que Argentina, Chile, China y Estados Unidos lideran la nómina de productores del metal a partir de depósitos en salmueras.



La extracción de litio de cuerpos de salmueras implica la evaporación del líquido en grandes piletas. Este proceso depende fuertemente de las condiciones climáticas del lugar, pudiendo demorar un año o más. Su explotación, entonces, se ve condicionada por factores ambientales que exceden el control de las empresas del sector. Por el contrario, el litio en roca dura resulta más fácil de explorar, extraer y procesar; se utilizan métodos de minería de bajo costo que además





no son específicos del metal. Estas características restan incertidumbre a la explotación del recurso en roca dura, haciendo más efectiva la extracción y asegurando incrementos productivos notables.

El salto en la producción de Australia, hoy principal productor mundial, radica no solo en la explotación de nuevas operaciones (en los últimos dos años puso en marcha seis proyectos), sino en la naturaleza de los recursos que el país tiene. El litio es un metal que no se encuentra como un elemento puro en la naturaleza, sino dentro de minerales estables en roca dura o en cuerpos de salmueras. A diferencia de los países sudamericanos donde el litio se encuentra en salmueras, Australia posee litio en roca dura. Los recursos de litio en roca dura presentan fuertes ventajas frente a la extracción de litio de salmueras, que permitió a Australia dar un gran salto cuantitativo en el último año.

Indicador N°4: La demanda de litio puede potenciarse en el futuro. En el 2030 puede haber 250 millones de vehículos eléctricos en el mundo que utilicen litio, según la Agencia Internacional de Energía.

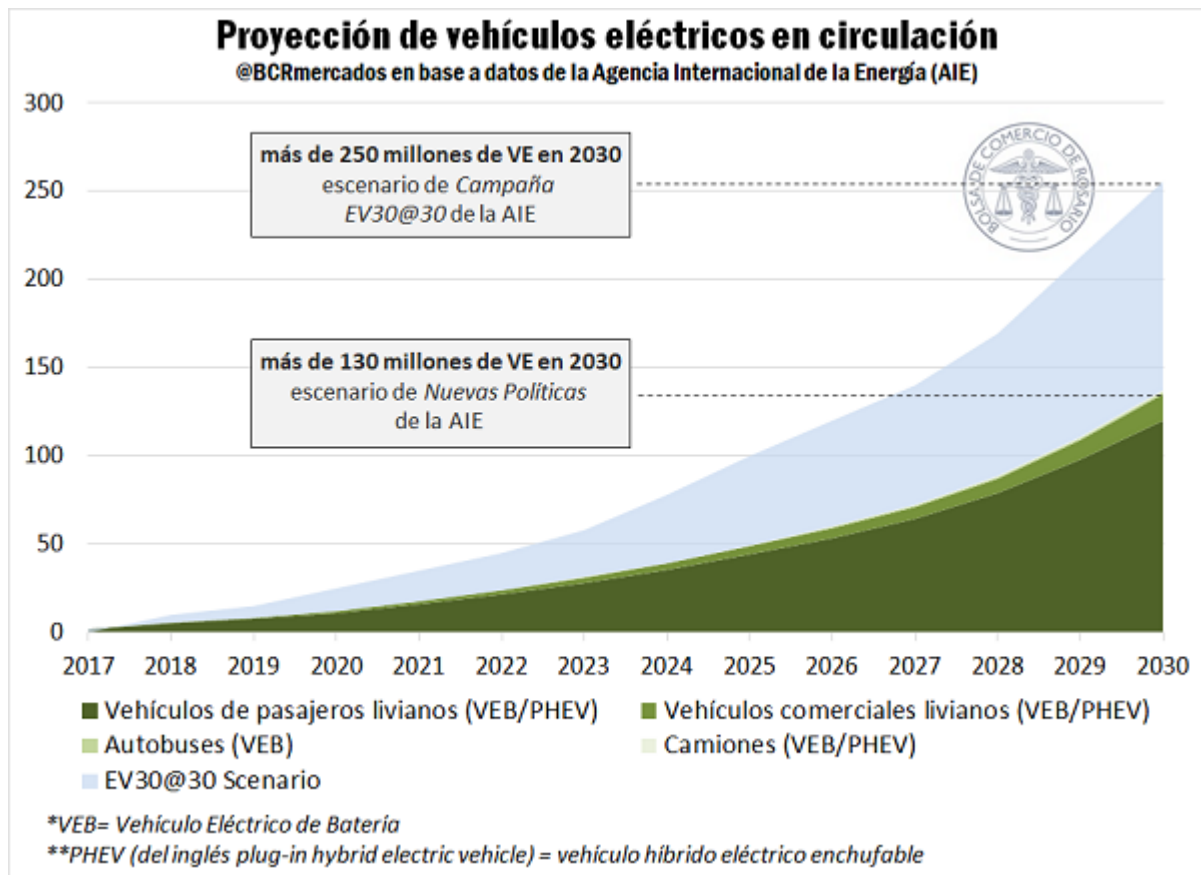
Como dijimos anteriormente, la oferta de litio constituye actualmente una variable estratégica asimilable en su importancia a la del petróleo gracias al salto tecnológico experimentado por el sector automovilístico.

En los últimos años, el consumo mundial de litio creció fuertemente a partir de su aplicación a la fabricación de baterías recargables en el mercado de dispositivos electrónicos portables en constante expansión como así también en baterías para almacenamiento energético. Sin embargo, el mayor potencial para las baterías de litio reside en el desarrollo de la pujante industria de vehículos eléctricos (VE).

Según datos publicados por SignumBOX (2018), las baterías utilizadas en celulares Iphone insumen 2-3 gramos LCE. En 2017 se fabricaron 1.550 millones de smartphones, implicando 5.800 toneladas LCE, aproximadamente. La batería que alimenta al Modelo S de Tesla, requiere 45 kilogramos LCE, por lo que en 2017 la fabricación de este vehículo eléctrico (101.417 ventas) demandó 4.500 toneladas LCE. En el segmento de los autobuses, la batería del BTB Bus K9 requiere 241 kilogramos LCE. Dado que se pueden fabricar 15.000 de estos vehículos eléctricos al año, la demanda potencial sería de 3.600 toneladas LCE.

Hay quienes postulan que el litio es de hecho el nuevo gasoil o la nueva nafta. Desde la introducción del motor a combustión interna, los derivados del petróleo se han convertido en la principal fuente motora del transporte en el mundo. Sin embargo, gracias a los avances tecnológicos que permitieron desarrollar vehículos eléctricos, puede proyectarse un cambio en el patrón energético determinante para el transporte. La AIE (Agencia Internacional de la Energía) construyó dos proyecciones de fabricación de vehículos eléctricos para el año 2030.





En una primera instancia, la AIE utiliza el **Escenario de Nuevas Políticas** como marco para sus proyecciones. Este escenario toma en consideración el impacto de las políticas ya anunciadas por los diferentes países referentes al sector energético, asumiendo que éstas se llevarán adelante. Bajo estos supuestos, la Agencia proyecta un parque de 50 millones de vehículos eléctricos en el mundo en 2025, y más de 130 millones en 2030.

En una segunda proyección, la AIE empleó el escenario más optimista denominado EV30@30. El nombre del escenario hace referencia a la campaña que impulsa la Agencia en apoyo al incremento de vehículos eléctricos que se alinea con las políticas y proyectos locales de cada país. El principal objetivo cuantitativo de la campaña EV30@30 es que las ventas de vehículos eléctricos representen el 30% del total de ventas de rodados en el año 2030. En este escenario la AIE proyecta un parque automotor de alrededor de 100 millones de VE en 2025 y más de 250 millones en 2030.

Dado que se proyectó un aumento en la capacidad de las baterías en ambos escenarios, y que se trata de productos cuya vida útil se extiende por 8 a 10 años, la Agencia Internacional de la Energía prevé que el aumento de la demanda de insumos para su fabricación se satisfaga íntegramente vía extracción de recursos. La Agencia postula, entonces, que no sería realista introducir al reciclaje como posible fuente de insumos para baterías, al menos no hasta pasado el año 2030.

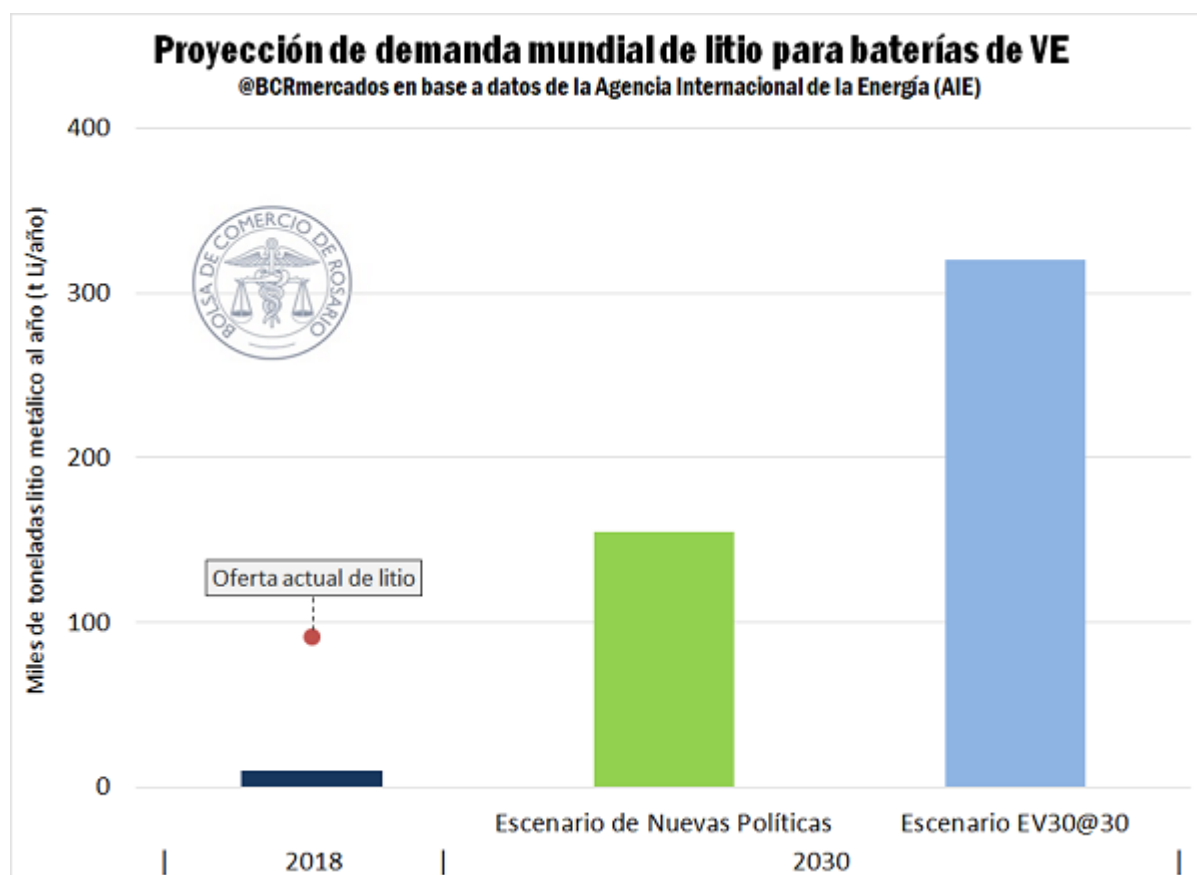
Indicador N°5: Proyección de demanda mundial de litio: pasaría de 52.900 tn Li en la actualidad a 286.000 tn Li en 2030.



En su proyección la Agencia Internacional de la Energía menciona dos variables que introducen incertidumbre al desarrollo de la demanda de litio a nivel mundial: el incremento en las ventas de los VE (principal *driver* de demanda del litio) y el tipo de baterías que estos autos emplearán.

En el trabajo conjunto de OCDE y AIE, Global EV Outlook 2018 (2018), las proyecciones de demanda de litio se elaboran suponiendo una participación de mercado del 50% para las baterías NMC 811², 40% para las NMC 622³ y 10% para las NCA⁴. De acuerdo a este supuesto, en el Escenario de Nuevas Políticas la demanda de litio anual alcanzaría 155.000 toneladas Li al año en 2030, mientras que en el Escenario EV30@30 ésta cifra sería de 320.000 t Li/año. Es de esperar que las baterías NMC 811 sean las de mayor aceptación y expansión en la próxima década. Dado que éstas son las que mayor proporción de litio requieren para su fabricación, dotarían de un impulso extra a la demanda de litio, especialmente si se las compara con otros tipos de baterías cobalto-intensivas con menor preferencia en el mercado.

Reafirman estas proyecciones las cifras publicadas por BBVA Research, en Informe Energía y Materias Primas: "Litio y cobalto. Mismo propósito, diferentes caminos" (2018), la demanda de litio podría pasar de 52.894 toneladas métricas (Li) en 2018 a 286.072 en 2030.





En lo que respecta a posibles sustitutos de las baterías de litio (Li-Ion), podrían mencionarse las baterías de níquel-metal hidruro (Ni-MH), níquel-cadmio (Ni-Cd) y ácido-plomo, aunque su consumo decrece año a año.

Indicador N°6: China es el principal motor de la demanda de litio.

Actualmente, China encabeza la demanda de litio para baterías destinadas a vehículos eléctricos ya que cuenta con la mayor flota de VE del planeta. Suceden al gigante asiático, la Unión Europea y Estados Unidos. Noruega, por su parte, vale ser mencionado como el mercado con mayor proporción de VE del mundo, que alcanzan el 46% de la flota nacional.

En el corto plazo, China continuaría el principal motor de la demanda de litio. Según se expuso en el VIII Seminario Litio en Sudamérica, en 2040 el gigante asiático generaría el 40% de la producción mundial de vehículos eléctricos.

Bibliografía

BBVA Research. (2018) Informe Energía y Materias Primas: "Litio y cobalto: Mismo propósito, diferentes caminos". Recuperado de: <https://www.bbva.com/publicaciones/eeuu-litio-y-cobalto-mismo-proposito-diferentes-caminos/>

U.S. Geological Survey. (2019) Mineral commodity summaries 2019. Recuperado de: <https://doi.org/10.3133/70202434>.

International Energy Agency. (2018) Global EV Outlook 2018. Recuperado de: <https://webstore.iea.org/global-ev-outlook-2018>

Panorama Minero. (2019) Enfoques Junio: VIII Seminario 14 Litio en Sudamérica. Recuperado de: <https://litioensudamerica.com.ar/>

SignumBOX Inteligencia de Mercados. (2018) Litio: Mercado y Regulación en Chile. Recuperado de: [https://congreso.expomin.cl/descargas/presentaciones/10_Litio_jueves_26_am/5_Daniela_Desormeaux_SignumBOX_\(modulo_II\).pdf](https://congreso.expomin.cl/descargas/presentaciones/10_Litio_jueves_26_am/5_Daniela_Desormeaux_SignumBOX_(modulo_II).pdf)

¹ Una tonelada de litio metálico (Li) equivale a 5,323 toneladas de Carbonato de Litio Equivalente (LCE).

²NMC 811: óxido de litio níquel manganeso cobalto, con un contenido de 0,11 kg/kWh de litio.

³NMC 622: óxido de litio níquel manganeso cobalto, con un contenido de 0,13 kg/kWh de litio.

⁴NCA: óxido de litio níquel aluminio cobalto, con un contenido de 0,10 kg/kWh de litio.





 Transporte

La capacidad teórica de descarga de los puertos agroindustriales del Gran Rosario se acercaría a las 688.000 tn/día

Julio Calzada - Alfredo Sesé - Javier Treboux

Para poder despachar mercadería al mundo de la forma en que se hace, las plantas industriales y los exportadores del Gran Rosario deben garantizar la logística de descarga necesaria para la originación de grandes tonelajes de granos en tiempo y forma.

Resumen:

A partir de una nueva encuesta realizada a los operadores de las terminales portuarias del Gran Rosario, llegamos a importantes conclusiones sobre la capacidad que tienen las mismas de recibir mercadería desde distintos orígenes y modos de transporte. Ellas son:

1. En un buen año de cosecha, llega al Gran Rosario por distintos modos de transporte cerca de 72 millones de toneladas de granos y derivados, la gran mayoría por camión.
2. Para el modo vial, la capacidad de descarga de los distintos puertos del Gran Rosario sumados sería de 17.560 camiones diarios, lo que equivaldría a unas 491.300 toneladas diarias.
3. La capacidad estática de estacionamiento de las playas de camiones del Gran Rosario asciende a su vez a casi 13.700 vehículos pesados, así el Gran Rosario podría recibir 4,5 millones de camiones al año.
4. Trece terminales portuarias del Gran Rosario cuentan con muelles aptos para recibir barcasas. En 330 días de operación; podrían recibirse por la Hidrovía Paraná-Paraguay cerca de 42 millones de toneladas de granos y derivados.
5. Once terminales portuarias del Gran Rosario cuentan con accesos ferroviarios. En el 2018 llegó a la zona 7,6 Mt de granos y derivados por este modo de transporte, lo que equivale a 160.000 vagones ferroviarios.
6. Finalmente, la capacidad teórica de descarga de las terminales portuarias del Gran Rosario asciende aproximadamente a 688.000 tn/día, sumando todos los medios de transporte.

Nota completa:

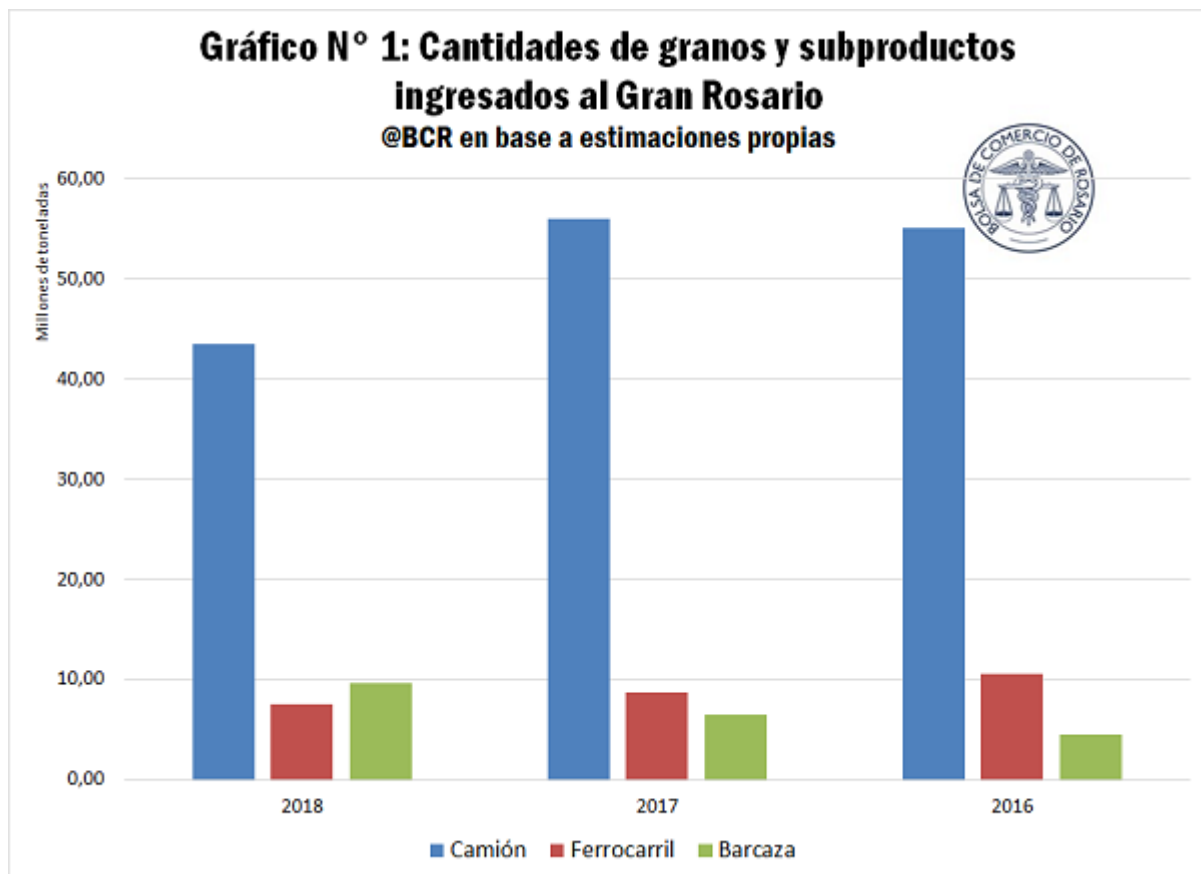
Indicador N°1: En un buen año de cosecha, llega al Gran Rosario por distintos modos de transporte cerca de 72 millones de toneladas de granos y derivados.





El gran afluente de granos que desde las zonas productoras nacionales llega al Gran Rosario, genera la necesidad de contar por parte de los integrantes de la cadena agrícola con un aceitado sistema logístico de transporte que garantice el orden en las actividades y que aporte soluciones a la necesidad de las dos partes: la del productor de poder enviar a puerto o a plantas cuando necesite, y la de los compradores de recibir esa mercadería en tiempo y forma. Los limitantes de la capacidad de almacenaje de granos en el país pueden exacerbar la problemática, al quedar concentrada en la época de originación de granos la mayor demanda de logística de descarga.

Las vías de envío de mercadería en nuestro país son tres principalmente: el transporte vial por camión, el transporte fluvial por barcaza y el ferroviario por tren. Cada uno con sus características y con sus propias virtudes y complejidades. El sistema más utilizado en nuestro país es del camión, que aglutina cerca del 90% del transporte de carga total nacional, con el ferrocarril y la barcaza como medios marginales en cantidades transportadas. Para el caso de los granos que ingresan a la región, la distribución de cargas sigue una lógica similar, con cerca de un 80% de la mercadería ingresando por camiones.



En el año 2018 ingresaron al área un total de 61,2 millones de toneladas entre granos y productos derivados de los mismos, esto contando las distintas vías de ingreso. Es de notar que ese fue un año atípico por la sequía que afectó a la





zona productiva nacional y que repercutió en el total producido. En este año, la participación de la recepción de mercadería por barcaza fue superior a los promedios, dado que fue necesario recurrir a la importación de granos de los países al norte de la hidrovía. En el año 2017, un año de buena campaña, el ingreso de camiones al área fue de 71,3 Mt, con una alta participación del ingreso por camión. El ingreso por ferrocarril, como vemos en el cuadro, tendió a disminuir su participación en los últimos tres años.

Cuadro N° 1: Puertos y fábricas aceiteras del Gran Rosario. República Argentina. Movimiento estimado de transporte de granos, aceites y subproductos. Años 2018, 2017 y 2016

Rubro	Año 2018	Año 2017	Año 2016	
Total de granos, subproductos y aceites de origen Argentino que arribaron a los Puertos y Fábricas del Gran Rosario por ferrocarril (estimado)	7,55	8,66	10,53	Millones de Toneladas
Granos de origen Argentino que arribaron a los Puertos y Fábricas del Gran Rosario por barcaza (por Río Paraná)	0,6	0,29	0,33	Millones de Toneladas
Granos, aceites y subproductos de origen nacional y extranjero que arribaron a los Puertos y Fábricas del Gran Rosario por barcaza (por Río Paraná)	9,68	6,49	4,22	Millones de Toneladas
Granos de origen Argentino que arribaron a los Puertos y Fábricas del Gran Rosario por camión	43,38	55,90	54,97	Millones de Toneladas
Total mercadería ingresada al Gran Rosario	61,21	71,3	70,06	Millones de Toneladas

Fuente: Estimación propia de la Bolsa de Comercio de Rosario, con información de Secretaría de Agroindustria y otros informantes calificados.

Indicador N°2: En el modo vial, la capacidad de descarga promedio de los distintos puertos del Gran Rosario sumados sería de 17.560 camiones diarios, lo que equivaldría a unas 491.300 toneladas diarias.

El cinturón de terminales portuarias sobre el Río Paraná que componen el Gran Rosario, por ser polo del procesamiento y exportación de granos a nivel nacional e internacional, cuenta con la capacidad de recibir un gran tonelaje diario de cereales y oleaginosas.

Cómo se mencionaba, la gran mayoría del grano que ingresa a la zona lo hace por camión. Para el año 2018 ingresaron al Gran Rosario 1.549.361 camiones portando granos para su descarga (ida solamente). Este fue un año atípico por la sequía que generó mermas productivas, dado que en un año normal pueden ingresar hasta cerca de dos millones de camiones al área (ida solamente). De esos 1.549.361 el 76% se dirigió hacia el área norte del Gran Rosario, con el 24% restante dirigiéndose hacia los puertos del sur.

Para el grano que llega por esta vía se estima, según relevamientos propios que hemos realizado, que la capacidad de descarga promedio de los distintos puertos del Gran Rosario sumados sería de 17.560 camiones diarios, lo que equivaldría a unas 491.300 toneladas diarias.

Las plantas con mayor capacidad de descarga diaria de camiones, en orden de importancia, son: Renova en Timbúes, que puede descargar unos 2.100 camiones diarios en su planta (58.800 toneladas/día), Terminal 6 en San Martín, que puede descargar 1.800 camiones diarios (50.400 t/día), seguidos por COFCO en Puerto General San Martín (PGSM) y Muelle San Benito de Molinos Agro en San Lorenzo, que cuentan ambos con capacidad teórica para descargar 1.400 camiones





diariamente (39.200 t/día). Esto nos da una capacidad teórica de descarga de más de 160 Mt de grano al año solo por esta vía, suponiendo que cada camión ingrese portando 28 toneladas y los puertos operativos 330 días por año.

Cuadro N°2: Gran Rosario. Descripción de la logística de descarga de mercadería en las terminales portuarias (a Julio 2019)

Localización	Terminal portuaria	Muelle barcadero	Playa interna de camiones	Playa externa de camiones	Total capacidad de playas de camiones	Ritmo de descarga de camiones (camiones / día)	Capacidad de barcasas (Tn / día)	Acceso FFCC
Timbúes	Renova	si	940	no	940	2.100	12.000	no
Timbúes	Dreyfus - Complejo Portuario Timbúes	si	200	400	600	720	12.000	no
Timbúes	Cofco Timbúes	si	600	no	600	750	12.000	no
San Martín	Terminal 6 Muelle Norte	si	700	800	1.500	1.800	15.000	si
San Martín	Terminal 6 Muelle Sur	si	400	200	600	1.000	12.000	no
San Martín	Cargill - Muelle	si	750	300	1.050	1.440	7.200	si
San Martín	ADM - Muelle El	si	80	320	400	900	11.000	no
San Martín	Bunge - Muelles Pampa	no	1.100	no	1.100	900	no	si
San Martín	Bunge - Muelles Dempa	si	500	no	500	1.000	12.000	si
San Lorenzo	A.C.A. San Lorenzo	si	1.180	no	1.180	1.000	10.800	si
San Lorenzo	Vicentín	no	50	1.000	1.050	1.400	no	si
Rosario	TPR Terminal 1 (ex	si	150	100	250	S/ Información	8.400	si
Rosario	Servicios Portuarios - Unidad VI	si	350	380	730	760	S/ información	si
Rosario	Servicios Portuarios - Unidad VII					390		
Villa Gdor. Galvez	Cargill - Complejo Villa Gdor Gálvez	si	90	no	90	700	12.000	si
Alvear	Cargill - Muelle Punta Alvear	no	1.100	no	1.100	800	no	si
Arroyo Seco	ADM Arroyo Seco	no	300	500	800	900	no	no
General Lagos	Dreyfus - Complejo Portuario General Lagos	si	1.200	no	1.200	1.000	5.000	si
TOTALES		13	9.690	4.000	13.690	17.560	129.400	11

Fuente: Bolsa de Comercio de Rosario en base a relevamientos y encuesta propia.

Indicador N°3: La capacidad estática de estacionamiento de las playas de camiones del Gran Rosario asciende a casi 13.700 vehículos pesados. El Gran Rosario podría recibir 4,5 millones de camiones al año.

Otro tema de relevancia es la capacidad de estacionamiento de camiones con el que cuentan las terminales portuarias del Gran Rosario. Los puertos de la zona, cuentan con playa de estacionamiento para cerca de 13.700 vehículos pesados, entre playas internas y externas a los puertos, lo que aporta alivio en las rutas en los momentos de mayor congestión, ya que les brinda a los camiones un lugar adecuado para estacionar a la espera de ser descargados.

Las cuatro playas de estacionamiento con mayor capacidad individual en el Gran Rosario son las siguientes: Terminal 6 con 1500 plazas, Dreyfus en General Lagos con 1.200, Vicentín con 1.180 y luego Cargill Punta Alvear y Bunge Puerto





Santa Martín con 1.100 plazas. Suponiendo que los camiones permanezcan en las terminales no más de 24 horas y suponiendo un tiempo operativo de 330 días en el año, estaríamos ante la posibilidad de afirmar que el complejo industrial-exportador Gran Rosario (a nivel de terminales portuarias sobre el Paraná) está facultado para alojar más de 4,5 millones de camiones en un año.

Un nuevo sistema de ordenamiento en la logística de descarga de camiones fue implementado desde la Secretaría de Transporte de la Nación durante septiembre de 2018, este es el sistema STOP. La idea detrás del nuevo sistema es evitar la excesiva congestión de rutas durante épocas de cosecha, intentando erradicar la salida, tránsito y arribo a terminales de camiones sin cupo de descarga asignado. El sistema establece la conexión entre el turno que se le otorga al transportista y el Código de Trazabilidad de Granos (CTG) que entrega la AFIP junto con la carta de porte. Las terminales y plantas debieron informar sus capacidades de descarga y playa para camiones, con el fin de que el sistema lo utilice como referencia para otorgar los turnos correspondientes. Así, cuando quien desea entregar mercadería solicita de forma online su turno de descarga, el sistema de AFIP solo otorgará el respectivo CTG cuando verifique que existe un cupo de descarga asignado por la terminal, y que la misma cuente con capacidad de recibir mercadería en la fecha solicitada; de lo contrario no contará con la habilitación correspondiente para remitir sus granos.

Indicador N°4: Trece terminales portuarias del Gran Rosario cuentan con muelles aptos para recibir barcasas. En 330 días de operación, podrían recibirse por la Hidrovía Paraná-Paraguay cerca de 42 millones de toneladas de granos y derivados.

Conforme la encuesta realizada por nuestra entidad, 13 terminales portuarias en el complejo up-river cuentan con muelle barcacero en sus instalaciones para recibir mercadería por esta vía. Se estima que 12 de estas terminales totalizan una capacidad conjunta de descarga de granos transportados en barcasas de 129.400 toneladas diarias. Esta mercadería llega a través del Paraná y consolidan una importante vía alternativa de transporte de granos hacia el Gran Rosario.

En el año 2018 ingresaron a la zona 6.455 barcasas por la hidrovía, trayendo 9,6 Mt entre granos, aceites y subproductos hacia las terminales. Es de considerar que este fue un año particular ya que, por la fuerte sequía que afectó las zonas productivas del país, se debió recurrir a la importación de granos para mantener operativas las fábricas, e ingresaron por esta vía importantes tonelajes de granos y subproductos provenientes de los países de países limítrofes.

Los puertos del Gran Rosario que cuentan con esta infraestructura están en condiciones de recibir mercadería desde Bolivia, Paraguay y Brasil y desde los puertos argentinos localizados sobre el Río Paraná y Paraguay. Los altos costos de transporte de granos desde el NOA y NEA Argentino a las terminales portuarias de exportación del Gran Rosario podrían ser reducidos en el futuro, intensificando el transporte ferroviario y camionero hasta los puertos cercanos sobre la Hidrovía (como el puerto de Barranqueras en Chaco), donde podría cargarse la mercadería en barcasas para luego enviarse a las terminales portuarias del Gran Rosario. Esto podría ayudar a solucionar los problemas de rentabilidad de las producciones del norte argentino, aprovechando que la mayoría de los puertos del Gran Rosario cuentan con instalaciones para recibir mercaderías por esta vía.

Contrastando las capacidades teóricas de recepción de mercadería por la vía fluvial con lo efectivamente descargado, vemos que hay una fuerte subutilización de los muelles. Haciendo un cálculo análogo al que realizamos para el caso de la capacidad de descarga de camiones, vemos que en el Gran Rosario las terminales cuentan con capacidad para recibir más de 42 millones de toneladas por esta vía, lo que resulta en menos de un 25% de utilización de las capacidades físicas





para el año pasado. Es una potencialidad susceptible de aprovechar, dado que esta es una vía de transporte más que interesante en términos de costos asociados y de balance medioambiental.

Indicador N°5: Once terminales portuarias del Gran Rosario cuentan con accesos ferroviarios. En el 2018 llegó a la zona 7,6 Mt de granos y derivados por este modo de transporte, lo que equivale a 160.000 vagones ferroviarios.

En lo referido al transporte ferroviario, once terminales portuarias del Gran Rosario cuentan con accesos ferroviarios en trocha ancha, angosta y mixta. Las terminales que no cuentan con accesos ferroviarios son: Renova, Dreyfus y Cofco en Timbúes (por el momento); Arauco S.A., Cargill Quebracho y ADM Muelle El Tránsito en San Martín; AKZO Nobel en San Lorenzo y ADM en Arroyo Seco.

Se estima que por este medio, en el año 2018, se dio un flujo de cargas hacia el Gran Rosario de unas 7,6 millones de toneladas de granos y subproductos, para las que se habrían utilizado 160.715 vagones ferroviarios.

La necesidad que tiene Argentina de generar un cambio en la matriz de transporte, aumentando las cargas por ferrocarril, convierte en menester el generar mayores accesos ferroviarios a las plantas, especialmente en las ubicadas en la zona norte del Gran Rosario, que podrían recibir granos desde el noroeste y noreste argentino.

En este sentido, se está realizando en la actualidad un importante trabajo de incorporación de terminales a la línea de ferrocarril estatal. Se están ejecutando obras de infraestructura para conectar terminales portuarias del norte del Gran Rosario –en Timbúes– con el ferrocarril Belgrano Cargas. La nueva estructura de vías quedará ubicada, longitudinalmente entre la autovía Rosario-Santa Fe y la Ruta RN11, y transversalmente entre el tendido eléctrico aéreo que nace en la termoeléctrica de San Martín y Villa la Ribera. Se trata de una inversión que se está realizando con capitales mixtos, con un 70% de aporte de capitales privados y un 30% con capitales del Estado Nacional, y en total significa una inversión de más de US\$ 120.000.000.

El nuevo acceso, que permitirá el arribo de vagones con mercadería a la zona de Timbúes, beneficiará a los puertos y plantas de Cofco, Renova y Dreyfus, más dos que están en plena construcción como son los de Aceitera General Deheza y Asociación de Cooperativas Argentinas (ACA). Además de la puesta en funcionamiento de un nuevo ramal, las obras incluyen la construcción de un puente sobre el Río Carcaraña, además de una playa de estacionamiento y una nueva playa ferroviaria en la localidad de Oliveros.

Según estimaciones del Ministerio de Transporte de la Nación, el nuevo ingreso directo de los trenes supondría una importante rebaja en los costos logísticos y permitiría expandir las zonas de origen de mercadería. El organismo prevé, con estas obras, ampliar en un millón de toneladas el ingreso de granos al área por la vía del ferrocarril.

Indicador N°6 La capacidad teórica de descarga de las terminales portuarias del Gran Rosario asciende aproximadamente a 688.000 tn/día, sumando todos los medios de transporte.

Por ser el polo de industrialización y exportación de granos a nivel nacional más importante del país, el Gran Rosario cuenta con una capacidad extraordinaria para recibir granos y subproductos durante todo el año, desde muchos puntos del país y el exterior.

El arribo de granos al Gran Rosario está fuertemente concentrado por la vía del camión, con los otros medios (fluvial y ferroviario) como métodos marginales. Sin embargo, las terminales de la zona cuentan con la infraestructura necesaria

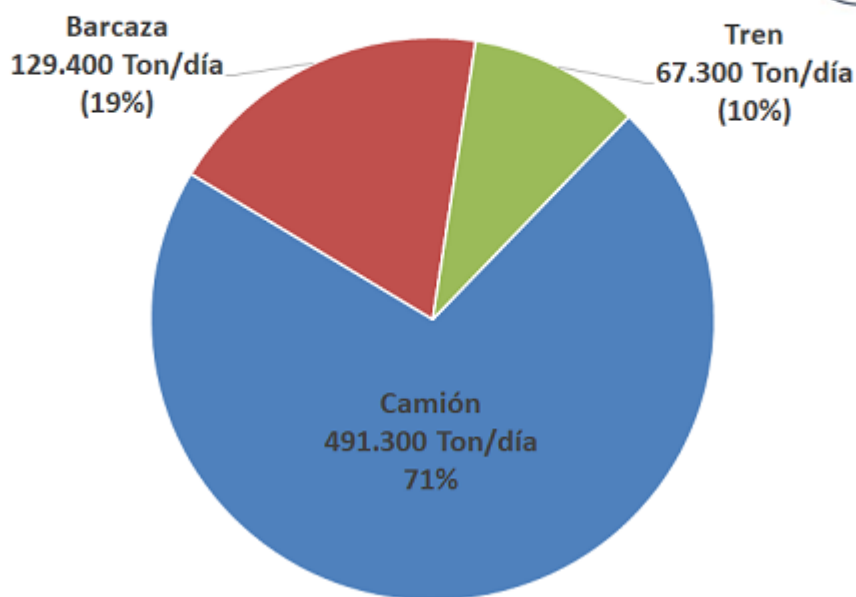




para permitir la intensificación del arribo de granos por otras vías. La mayoría de las terminales portuarias cuentan con instalaciones para recibir mercadería por barcaza y por tren (este último incluso en proceso de expansión, al estarse realizando obras para conectar más terminales al tendido ferroviario de transporte de cargas), que cuentan con una importante capacidad ociosa, por cuestiones de diversa índole que no está en el objetivo del presente enumerar.

Gráfico N° 2 : Capacidad teórica de descarga por distintos medios en el Gran Rosario. Total: 688.000 Ton/día

@BCRmercado en base a relevamientos propios



Según nuestra encuesta, entre los modos de transporte usados para el ingreso de mercaderías al área se totaliza una capacidad teórica de descarga de aproximadamente 688.000 toneladas/día, compuesta por una capacidad de descarga de camiones de 491.300 toneladas diarias, 129.400 toneladas diarias por barcaza y 67.300 toneladas al día por ferrocarril. Es importante aclarar que esta estimación surge de suponer plantas operativas 24 horas, al tope de capacidad, operando al máximo de eficiencia. Si bien el supuesto puede ser difícil de traer a la práctica, nos da una idea del potencial del área para recibir mercadería y sobre la subutilización de la capacidad instalada en las plantas en envíos por tren y barcaza. Aclaramos que en esta cifra no se ha computado la capacidad de descarga de los buques de ultramar en el Gran Rosario, como ocurrió durante el año 2018 producto de la falta de mercadería por la fuerte sequía.

Desde la Bolsa de Comercio, hace años que insistimos en la necesidad de diversificar las formas de envío de mercadería a puertos y plantas a modo de ganar en eficiencia, reducir costos, reducir la congestión vial y mejorar el balance medio





**BOLSA
DE COMERCIO
DE ROSARIO**

Informativo semanal

Mercados

ISSN 2796-7824

AÑO XXXVII - N° Edición 1916 - 02 de Agosto de 2019

ambiental de la actividad.

Pág 17

**Dirección de
Informaciones y
Estudios Económicos**



**BOLSA
DE COMERCIO
DE ROSARIO**

PROPIETARIO: **Bolsa de Comercio de Rosario**

DIRECTOR: **Dr. Julio A. Calzada**

Córdoba 1402 | S2000AWV Rosario | ARG

Tel: (54 341) 5258300 / 4102600 Int. 1330

iyee@bcr.com.ar | www.bcr.com.ar

 @BCRmercados



Transporte

El 14% de la capacidad de almacenaje comercial fija del país está ubicada en los puertos graneleros del Gran Rosario

Julio Calzada- Federico Di Yenno

Según encuesta que realizamos, el 14% de la capacidad de almacenaje a nivel nacional se encuentra en la zona del gran Rosario. En los últimos 5 años, el potencial de recepción en la zona se ha mantenido constante en relación al total nacional.

En el Gran Rosario -en 70 Km de costa sobre el Río Paraná que van desde la localidad de Timbúes hasta Arroyo Seco- se encuentran localizadas un total de veintinueve (29) terminales portuarias que operan distintos tipos de cargas. Para homogeneizar la unidad de análisis, se define a cada terminal como una unidad empresarial con instalaciones y un muelle de descarga o carga individual para buques oceánicos. Las terminales portuarias en la zona del Gran Rosario (también denominado como Up-River) se ubican muy cerca una de la otra. Debido a esto hemos procedido a agruparlas según la cercanía a una ciudad aledaña. De manera similar, el puerto se define como un área que provee las instalaciones para el embarque y desembarque de diferentes productos, encontrándose muchas veces asociado a una ciudad determinada. Dentro del puerto se pueden encontrar múltiples terminales e infraestructura donde se realiza la carga o descarga, hacia o desde, los buques oceánicos o barcazas.

Siguiendo esta forma de agrupar a las diferentes terminales, se definieron las siguientes categorías: a) puerto de Santa Fe, b) el puerto de Diamante, c) puerto de Rosario. El resto de las terminales se agruparon según la cercanía geográfica (o en referencia) a pueblos y ciudades como Timbúes, Puerto General San Martín, San Lorenzo, General Lagos y Arroyo Seco¹.





Las terminales, pueden tener diferentes muelles o puntos de amarre (*berth*, en inglés) donde se realiza la carga de diferentes productos (líquidos o graneles), se descargan barcazas, o sencillamente se realizan ambas operaciones. Los muelles obtienen una denominación diferente para que puedan ser identificados por las compañías navieras y los practicantes que operan los buques que transitan el Río Paraná.

De estas 29 terminales portuarias, diecinueve (19) despachan granos, aceites y/o subproductos. Dentro de este grupo, 12 terminales tienen plantas de molienda de oleaginosas en sus inmediaciones. La nómina de estas 19 terminales portuarias se encuentra en el cuadro N°1 que adjuntamos en esta nota. Desde esta área geográfica se despachan anualmente entre el 77 y el 80% de las exportaciones argentinas de aceites, granos y subproductos.



Cuadro N°I. Terminales portuarias del Gran Rosario. Capacidad de almacenaje de granos, subproductos y aceites vegetales. (En toneladas. Julio 2019)

Localización	Elevador terminal	¿El puerto cuenta con fábrica aceitera anexa?	Capacidad de almacenaje de granos	Capacidad de almacenaje de subproductos	Capacidad de Almacenaje Aceites
Timbúes	Terminal Renova	si	420.000	420.000	90.000
Timbúes	Dreyfus Timbúes	si	265.000	100.000	45.000
Timbúes	COFCO Timbúes	si	630.000	150.000	120.000
Gral. San Martín	Terminal 6 Muelle Norte	si	1.160.000	410.000	143.000
	Terminal 6 Muelle Sur				
Gral. San Martín	Arauco Argentina	no			8.500
Gral. San Martín	Cargill Muelle Quebracho	si	415.000	285.000	82.000
Gral. San Martín	COFCO PGSM	si	357.000	99.000	50.000
Gral. San Martín	ADM Muelle El Tránsito	no	150.000	Incluido	20.000
Gral. San Martín	Bunge Muelle Pampa	si	400.000	160.000	48.000
Gral. San Martín	Bunge Muelle Dempa				
San Lorenzo	A.C.A. San Lorenzo	no	240.000		40.000
San Lorenzo	AKZO Nobel	no			22.000
San Lorenzo	Vicentín	si	172.500	Incluido	42.700
San Lorenzo	Molinos Agro Muelle San Benito	si	450.000	270.000	54.000
Rosario	Terminal Puerto Rosario	no	150.000	Incluido	48.000
Rosario	Elevadores de granos VI y VII	no	205.000		
Villa Gdor. Galvez	Cargill Villa Gdor Gálvez	si	200.000	140.000	35.000
Punta Alvear	Cargill Muelle Punta Alvear	si	240.000		
Arroyo Seco	ADM Arroyo Seco	no	249.000		
General Lagos	Dreyfus Complejo Portuario General Lagos	si	830.000	200.000	66.000
TOTAL			6.533.500	2.234.000	914.200
TOTAL CAPACIDAD DE ALMACENAJE GRANOS Y SUBPRODUCTOS. GRAN ROSARIO			8.767.500		
TOTAL CAPACIDAD DE ALMACENAJE ACEITES VEGETALES. GRAN ROSARIO			914.200		
TOTAL CAPACIDAD DE ALMACENAJE. GRAN ROSARIO			9.681.700		

Fuente: Bolsa de Comercio de Rosario en base a relevamientos propios. Las terminales de Arauco Argentina y AKZO Nobel ofrecen servicios para el embarque de aceite y biodiesel de terminales aledañas, por lo tanto entran en nuestra lista.

El complejo industrial-exportador del Área Metropolitana del Gran Rosario (AMGR) concentra aproximadamente el 80-% de la capacidad teórica instalada de la industria aceitera de la República Argentina ([ver informativo N° 1914](#)), donde 20 fábricas de gran tamaño están en condiciones de moler diariamente un total de 165.700 toneladas. Recordemos que la capacidad de molienda a nivel país asciende a 209.000 toneladas/día.

Sobre este total, en un futuro se adjuntarán dos terminales portuarias más. Una terminal que está construyendo la Asociación de Cooperativas Argentinas (A.C.A) para embarque de granos y otra terminal construida por AGD que podría contar con una planta procesadora de oleaginosas. Se espera que ambas comiencen a operar a finales del año 2019.

De la mano de las inversiones realizadas en los últimos años, el complejo oleaginoso del Gran Rosario se ha constituido en el más importante a nivel mundial, si consideramos el grado de concentración de fábricas y terminales portuarias en una región determinada. Como puerto agroexportador, en 2016 había exportado más soja y subproductos que los puertos de Santos (Brasil) y Nueva Orleans (Estados Unidos). Las plantas industriales tienen enormes capacidades de producción, algunas de ellas en el orden de 33.000 y 20.000 toneladas/día.

En esta nota vamos a brindar información a nuestros lectores sobre la capacidad de almacenaje de granos, aceites vegetales y subproductos de esas 19 terminales portuarias ubicadas sobre el Río Paraná en el Gran Rosario y las 12



fábricas aceiteras anexas. Para ello se ha realizado una encuesta a mediados del año 2019 que abarca las diferentes empresas que gestionan las terminales portuarias apuntadas. Cualquier dato incorrecto que pudiera haberse deslizado, es de nuestra absoluta y exclusiva responsabilidad.

Tal como se desprende del cuadro N°1, las terminales portuarias del Gran Rosario cuentan –en conjunto– con una capacidad de almacenaje de granos (en silos o estructuras fijas) de aproximadamente 6.533.500 toneladas. La capacidad de almacenaje en subproductos (harinas y pellets) ascendería a 2.234.000 toneladas y la de aceites vegetales a 914.200 toneladas. La capacidad total de almacenaje de granos más subproductos en el Gran Rosario es de 8.767.900 toneladas.

En el cuadro citado hay un detalle individual, terminal por terminal, con las respectivas cifras de almacenaje. De allí emerge como la más relevante "Terminal 6" en la ciudad de Puerto General San Martín con una capacidad de almacenaje total de graneles (líquidos y sólidos) de 1.713.000 toneladas. En segundo lugar se ubica la Planta de Dreyfus en General Lagos con una capacidad de 1.096.000 toneladas.

Posteriormente procedimos a evaluar el peso que tiene esta capacidad de almacenaje del Gran Rosario en el total nacional.



Cuadro N°2. Capacidad total de almacenaje de granos y subproductos en Argentina (tn)

Rubro	Capacidad de Almacenaje a Noviembre 2015	Capacidad de Almacenaje a Julio 2019
Argentina. Capacidad de almacenaje comercial en silos fijos (incluye acopios, cooperativas, fábricas y depósitos portuarios)	54.592.336	61.367.850
Argentina. Capacidad de almacenaje estimada de los productores agropecuarios en silos o estructuras fijas	15.000.000	16.000.000
Argentina. Capacidad de almacenaje estimada en Silos Bolsas	40.000.000	45.000.000
TOTAL DE CAPACIDAD DE ALMACENAJE DE GRANOS Y SUBPRODUCTOS EN ARGENTINA	109.592.336	122.367.850
Producción de granos según BCR Ciclo 2018/2019		141.000.000
Porcentaje cobertura Almacenaje/producción anual de granos		87%

Fuente: Estimaciones Bolsa de Comercio de Rosario utilizando datos de Secretaría de Agroindustria y Fundación Producir Conservando

El último informe disponible de la Secretaría de Agroindustria del mes de mayo de 2016 indica que la capacidad de almacenaje comercial en la República Argentina asciende a 61.367.850 toneladas. Allí se ha sumado la capacidad de silos o estructuras fijas de todas las plantas de acopio, industrias y depósitos portuarios a lo largo de todo el país. También se han adicionado los depósitos transitorios anexas a dichas plantas. La capacidad de almacenaje comercial estimada por el MINAGRI está expresada en toneladas y calculada en base Trigo Pan de Peso Hectolítrico 80.





En dicha cifra no se incluye la capacidad de almacenaje en estructuras fijas de los productores agropecuarios que se estima en 16 millones de toneladas. Se estima, además, que la capacidad de almacenaje en silos bolsas ascendería anualmente a 45 millones de toneladas ([Ver informativo N° 1879](#)). En consecuencia, la República Argentina contaría con una capacidad de almacenaje total de granos y subproductos (fija y móvil) de 122 millones de toneladas. En esta cifra está computado el almacenaje con silos bolsas. Es prácticamente equivalente a la producción anual de granos de la República Argentina.

Si la capacidad de almacenaje comercial de República Argentina en silos y estructuras fijas asciende a 61.367.850 toneladas y la de las terminales portuarias que se encuentran ubicadas en el Gran Rosario es de 8.787.500 (suma de granos y subproductos), el Gran Rosario participa –entonces- con el 14% del total nacional. Por otra parte, la capacidad de almacenaje de las terminales portuarias del Gran Rosario equivale al 7% de la capacidad de almacenaje total de nuestro país, computando en esta última la de silos bolsas, estructuras fijas comerciales y las fijas de los productores agropecuarios. Todas estas cifras resaltan la importancia y significación de esta zona para una actividad que es generadora de la mayor fuente de divisas para nuestro país.



Cuadro N°3. Capacidad de almacenaje de granos y subproductos del Gran Rosario (silos fijos comerciales) Tn

Argentina. Capacidad de almacenaje comercial en silos fijos (incluye acopios, industrias y depósitos portuarios)	61.367.850
Capacidad de almacenaje comercial de granos y subproductos Departamento Rosario y San Lorenzo según agroindustria	14.000.222
Capacidad de almacenaje Puertos y Fábricas aceiteras del Gran Rosario (granos, harinas y pellets)	8.767.500
Producción de granos según BCR Ciclo 2018/2019	141.000.000
% capacidad Puertos y Fábricas del Gran Rosario vs capacidad de almacenaje Argentina	14%
% capacidad Puertos y Fábricas del Gran Rosario vs producción anual de granos Argentina	6%
Argentina. Total de Establecimientos de acopio	4.149

Fuente: Estimaciones Bolsa de Comercio de Rosario utilizando datos de Ministerio de Agroindustria





**BOLSA
DE COMERCIO
DE ROSARIO**

Informativo semanal

Mercados

ISSN 2796-7824

AÑO XXXVII - N° Edición 1916 - 02 de Agosto de 2019

¹Los muelles de Pampa y Dempa gestionados por Bunge se consideran una sola terminal portuaria (los datos de almacenaje se encuentren agrupados). Las terminales de Arauco Argentina y AKZO Nobel ofrecen servicios para el embarque de aceite y biodiesel de terminales aledañas, por lo tanto entran en nuestra nómina. Para el puerto de Rosario se individualizan dos terminales que embarcan granos y/o subproductos.

Pág 23

**Dirección de
Informaciones y
Estudios Económicos**



**BOLSA
DE COMERCIO
DE ROSARIO**

PROPIETARIO: **Bolsa de Comercio de Rosario**

DIRECTOR: **Dr. Julio A. Calzada**

Córdoba 1402 | S2000AWV Rosario | ARG

Tel: (54 341) 5258300 / 4102600 Int. 1330

iyee@bcr.com.ar | www.bcr.com.ar

@BCRmercados



Las compras de trigo nuevo ya son las segundas más altas en al menos 18 años

Bautista Gaggiotti - Desiré Sigaudó

Los productores ya aseguraron ventas de 3,1 Mt de trigo 2019/20. De cara al final del año comercial en Argentina, con poca mercadería disponible, los exportadores presentan menor necesidad de compra que la industria. En CBOT, el precio del trigo retrocede.

Campaña tras campaña se afianza la comercialización temprana de los cereales en el mercado local. En el caso del trigo, la venta anticipada de la cosecha 2019/20 ya asciende a 3,1 millones de toneladas, el segundo mayor volumen en al menos 18 años. Las toneladas ya comprometidas del cereal nuevo equivalen al 13% de la oferta esperada para la próxima campaña, por debajo del 21% logrado en año anterior pero en línea con el promedio de los últimos 3 años. De esta forma, los productores revelan su preferencia por cubrir costos a cosecha asegurándose un precio conveniente y reduciendo riesgos futuros atados al valor del cereal.





Actualmente, los negocios de trigo *forward* en el recinto de la Bolsa de Comercio de Rosario perdieron valor respecto de la semana pasada. Al cierre de esta semana se ofrecieron US\$ 165/t por el cereal con entrega en diciembre y enero (por debajo de los US\$ 170/t abiertos la semana pasada) y US\$ 168/t por el trigo con descarga en febrero (cuando la oferta pasada era de US\$ 172/t febrero y US\$ 175/t marzo). Los valores vigentes están US\$ 2/t por debajo de los precios listados en MATba-ROFEX para las posiciones de Diciembre (US\$ 167,1/t) y Enero (US\$ 170/t). Si bien los precios vigentes a cosecha la campaña anterior se ubicaban en torno a los US\$ 211/t, la oferta prefiere cerrar algunos negocios a precio hoy y de esta forma asegurarse la cobertura de costos.

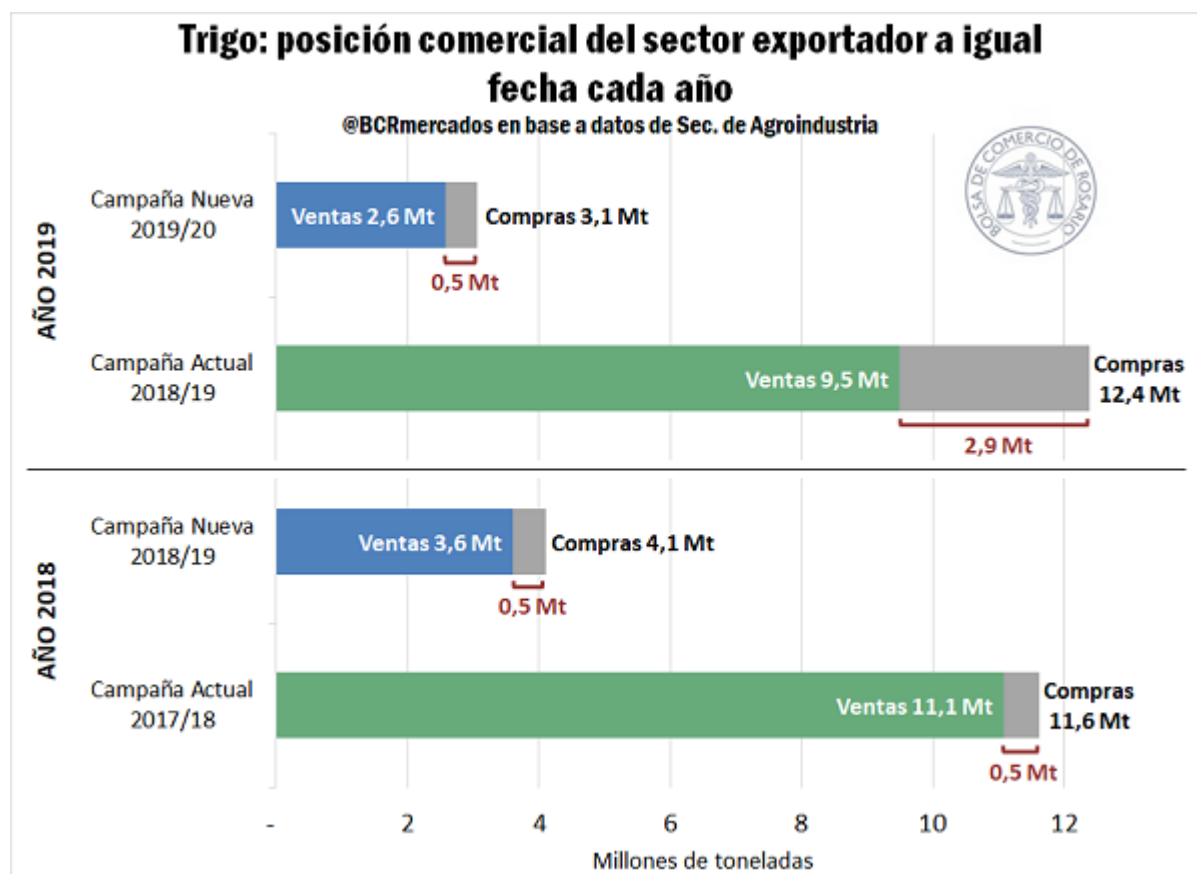
Diferenciando estas operaciones según destino, la industria lleva compradas a la última semana de julio 44.200 toneladas de trigo 2019/20, que equivalen al 40% de las compras nuevas anotadas a igual fecha en 2018. En contraste, las adquisiciones de la exportación, si bien son también inferiores a las anotadas el año pasado, representan el 75% de las compras en 2018.

A propósito de las compras del sector exportador, resulta interesante observar cuales son los compromisos de embarque que tienen los exportadores en los meses que comenzará a entrar la cosecha 2019/20. El programa de despachos de trigo argentino en el período Diciembre/Abril alcanza 2,6 Mt, medio millón de toneladas por debajo de las compras





totales del sector. Si bien estos volúmenes están por debajo a los del año pasado (en 1 millón de toneladas, todos), las compras sin despacho programado son de similar cuantía.



El panorama comercial de la campaña en curso para este año y el anterior sí es sustancialmente diferente. En la actual campaña se combinan un mayor volumen de compras por parte de la exportación que a su vez tiene una menor proporción de ellas ya colocadas. Por lo tanto, los stocks son muy superiores a los del año pasado, dándole un mayor margen de maniobra al sector. Con un inventario de 2,9 Mt, puede preverse que de momento no existe urgencia por presionar para originar mercadería a costa de convalidar precios significativamente superiores.

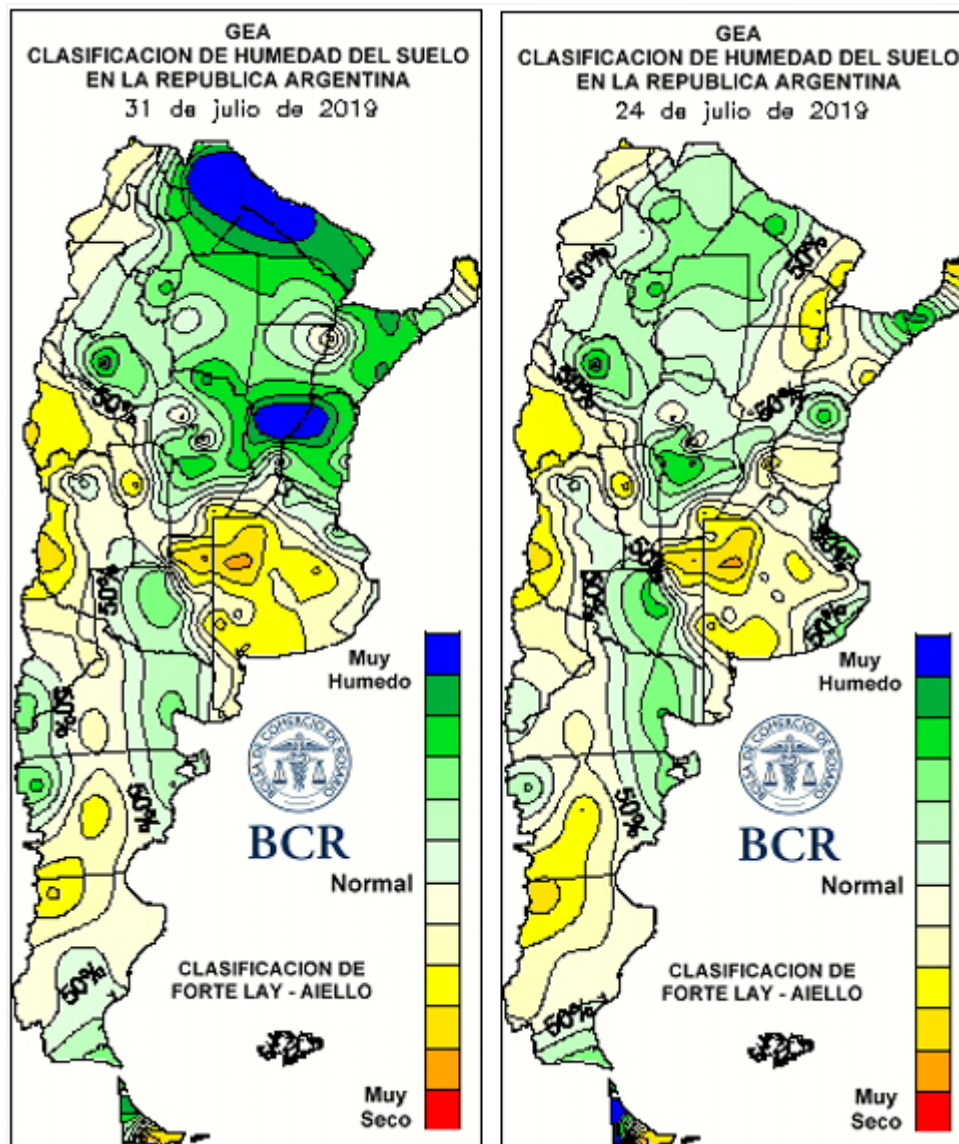
La situación de la industria, no obstante, sí es más ajustada. Actualmente ha comprado 3,7 Mt cuando se espera que consuma un total de 5,6 Mt. Los molinos argentinos, entonces estarán obligados a hacerse de casi 2 Mt en los próximos meses en un mercado que lleva comercializado más del 80% de su oferta inicial, restando asignar solamente unas 3 Mt.

Esta semana el precio pizarra del trigo tocó un valor máximo en pesos desde comienzos del mes de junio, llegando a \$ 9.160/t el martes. Sin embargo, hacia el fin de la semana el precio de referencia perdió terreno ubicándose en \$ 9.050/t el jueves. En dólares, el valor pizarra perdió US\$ 2,5/t respecto del viernes pasado.





En lo productivo, la Sec. de Agroindustria esta semana informó siembra completa para las principales zonas trigueras del país, lográndose un 98% de siembra culminada a nivel nacional. En la región núcleo, GEA (Guía Estratégica para el Agro, BCR) informa un incremento del 9% en el área sembrada con el cereal esta campaña. Esta mayor apuesta por el trigo por parte de los productores recibió además el guiño climático en las semanas posteriores a la siembra. En las últimas jornadas, la zona recibió entre 10 y 30 mm que ayudan a mantener excelentes reservas de humedad. Tras las lluvias, gran parte de los cultivos se encuentra en condiciones muy buenas a excelentes, y el más del 90% del trigo de la región está macollando.





Tal como lo muestra la imagen, los territorios de las provincias del litoral como así también Córdoba y Santiago del Estero cargaron sus suelos de humedad favorable para el desarrollo del cereal de invierno.

Panorama internacional

Los contratos de trigo en el mercado de referencia de Chicago acumularon pérdidas durante la semana de operaciones, siendo varios los factores que indujeron a la caída de los contratos del cereal.

En primer lugar, cabe señalar que el segmento del trigo opera bajo la presión estacional del avance de cosecha del cereal de invierno en Estados Unidos. La semana pasada, las tareas de cosecha se encontraban finalizadas en un porcentaje del 75%, representando un avance de 6 p.p. con respecto a la semana anterior.

Sin embargo, la presión estacional derivada del ingreso del grano nuevo en Estados Unidos se ve limitada por la prevalencia del clima seco en las áreas productivas aledañas al Mar Negro y también a Australia, lo cual hace suponer una menor oferta exportable mundial y un potencial aumento de la demanda internacional por el cereal americano.

Para cerrar, el trigo quedó exento de la caída que desencadenó el anuncio del presidente estadounidense Donald Trump en todos los productos agrícolas. El presidente estadounidense definió una tarifa adicional del 10% a las importaciones provenientes de China. Esta medida resultó ser inesperada para el mercado, ya que todo indicaba que luego de meses de tensiones entre las potencias, se avecinaba un acuerdo comercial. A pesar de que el mercado chino no resulta tan preponderante para el trigo como lo es para la soja, los precios del cereal cayeron casi US\$ 5/t en las posiciones de septiembre y diciembre correspondientes a la variedad blanda invernal.





Commodities

Las exportaciones de maíz marchan viento en popa, y podrían aportar US\$ 5.700 millones en la campaña 2018/19

Federico Di Yenno - Emilce Terré

Se revisa al alza la proyección de exportaciones de maíz a 34 Mt, acortando la brecha con el volumen previsto para el complejo soja de 37,2 Mt. Trump sumó presión al poroto en CBOT al gravar con un arancel del 10% importaciones chinas previamente exentas.

Las exportaciones de maíz habrían alcanzado un récord histórico mensual de 4,3 Mt en el mes de julio, según estimaciones preliminares del Departamento de Estudios Económicos de la BCR en base a datos de NABSA. La competitividad del cereal argentino en la plaza externa sustenta una revisión al alza de la proyección de ventas externas para la campaña 2018/19 a 34 Mt, un millón de toneladas por encima de lo estimado anteriormente y un 50% superior a los despachos de la campaña anterior. En base a una proyección de precios basada en los valores FOB oficial para embarques actuales y futuros, la exportación de maíz en granos podría dejar un ingreso de divisas por un total de US\$ 5.700 millones en la campaña actual, 40% más que el año anterior y un 150% por encima del promedio de los últimos cinco años.





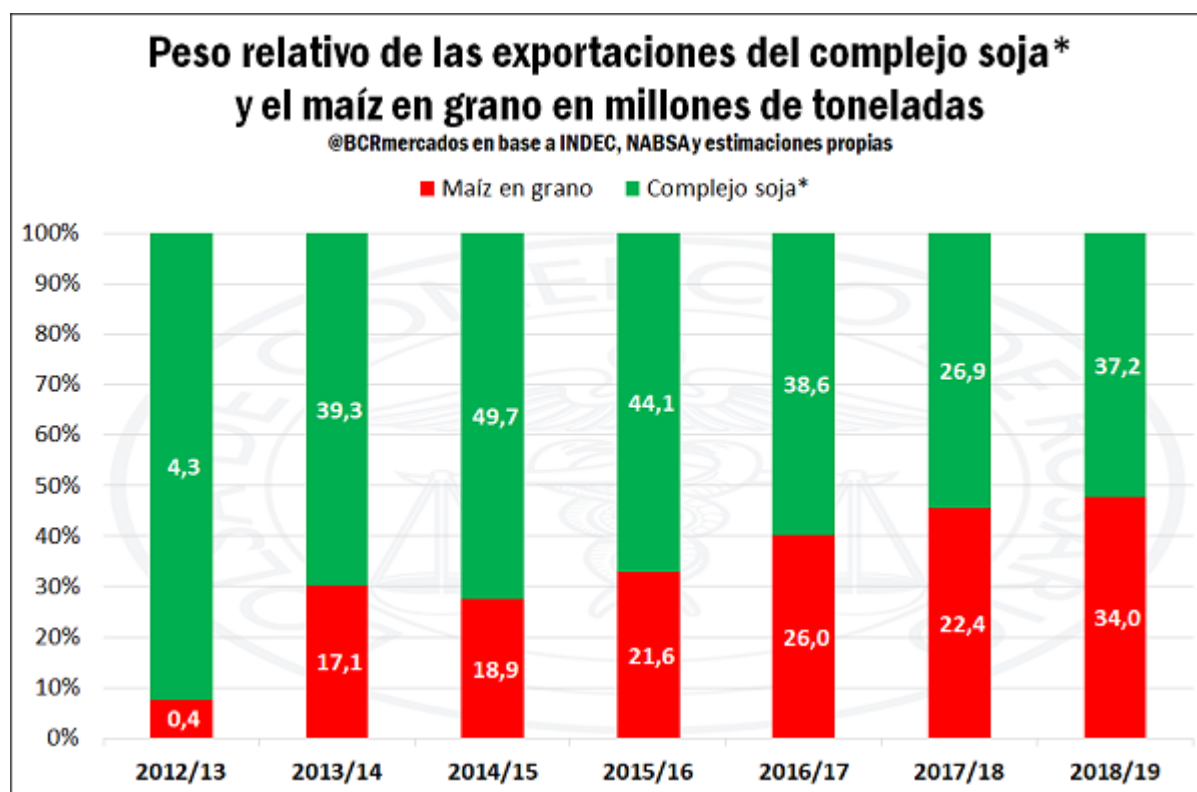
Del lado del complejo sojero* (tomando exclusivamente exportaciones netas de poroto de soja, harina y aceite) se prevén para la campaña 2018/19 despachos por 37,2 Mt, un 38% por encima del año anterior. Siguiendo la misma metodología para la proyección de precios de exportación, ello podría reportar un ingreso de divisas al país de US\$ 13.400 millones, un 22% por encima del valor de lo exportado el año anterior.





El aumento que registraron los embarques de maíz en el último lustro ha sido extraordinario. En los cinco años que van desde la campaña 2013/14 a la 2018/19 éstos se han duplicado, lo cual los acerca a igualar el peso de las exportaciones de los principales productos del complejo sojero en términos de volumen, tal como se muestra en el gráfico adjunto.





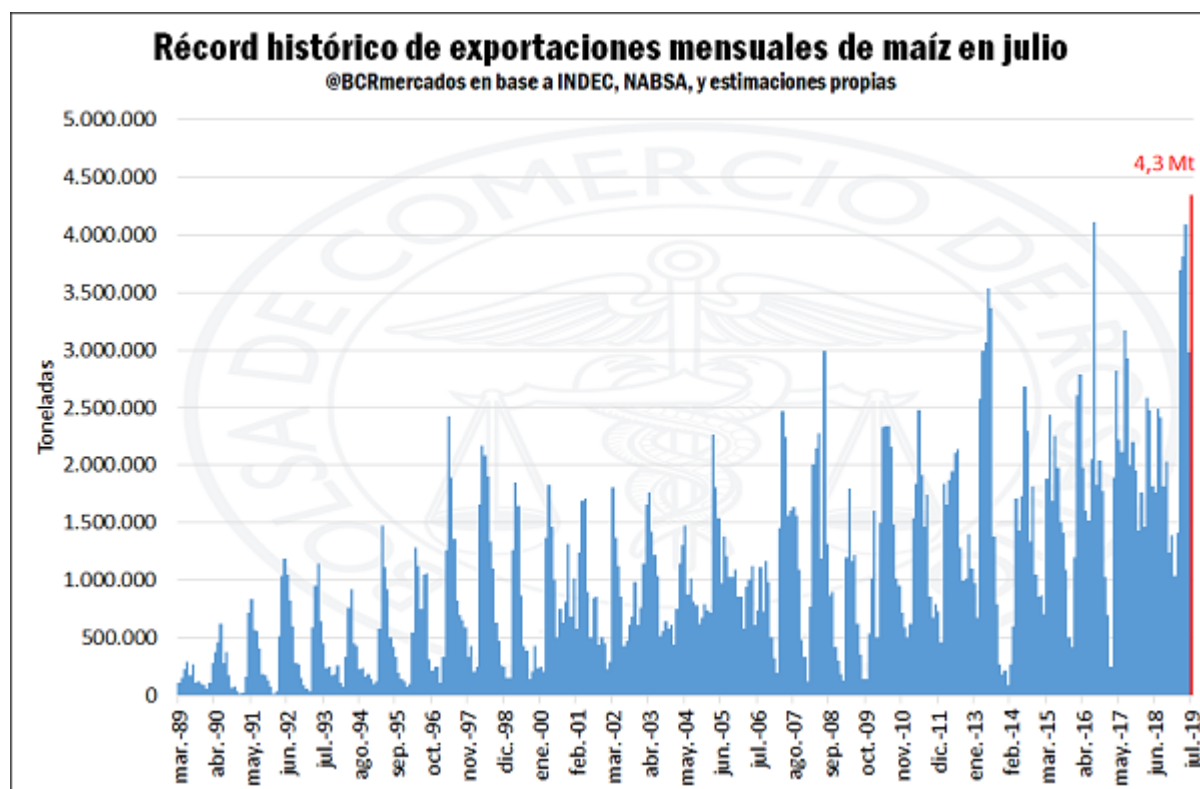
Discriminando los principales productos que componen el complejo soja en Argentina, resalta el hecho que el rubro que más explica el comportamiento del sector es el poroto de soja sin procesar. Las exportaciones subirían de 3,8 Mt en la 2017/18 a 8,0 Mt en la campaña actual, según estimaciones propias, facilitando un ingreso de divisas adicional de US\$ 1.100 millones. Simultáneamente, caen las importaciones desde el récord histórico del año pasado, signado por la sequía, de 7,3 Mt a 4 Mt este año. De este modo, el valor de las exportaciones netas de poroto de soja en Argentina pasa de un egreso de divisas por US\$ 1.256 millones en la 2017/18 a un ingreso neto de US\$ 1.323 millones en la 2018/19. El valor de las exportaciones de aceite y harina, en tanto, se mantiene sin grandes variaciones ya que los aumentos en volumen del 6% y 10%, respectivamente, se compensan con la caída de los precios del último año.

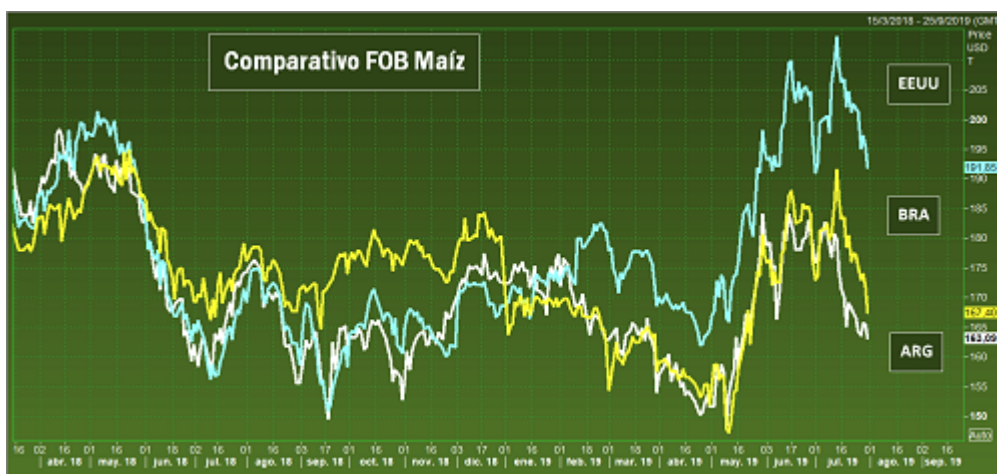
Cabe notar que si bien el tonelaje exportado de maíz y del complejo oleaginoso han tendido a converger en las últimas campañas, en término de valor de las exportaciones la diferencia continúa siendo muy amplia gracias a que la cadena sojera ha logrado a lo largo de los últimos 30 años aumentar notablemente la participación de los subproductos con mayor valor agregado en los despachos. En efecto, mientras que para la campaña 2016/17 (evitamos tomar en cuenta la 2017/18 por la extraordinaria sequía que afectó la producción) las exportaciones de maíz en grano representaron el 99% del valor de las exportaciones del complejo maíz y el 96% del volumen, las exportaciones netas de poroto de soja equivalían a apenas el 10% del valor de las exportaciones del complejo soja y al 11% del volumen. En otras palabras, al propiciarse el agregado de valor dentro de las fronteras del país no sólo se apuntala la actividad económica y el empleo, sino también el flujo de ingreso de divisas derivado de las exportaciones.





Como se mencionó al comienzo, las exportaciones de maíz del mes de julio habrían logrado alcanzar un récord histórico en torno a los 4,3 Mt, sobrepasando el máximo anterior de 4,1 Mt del mes de agosto de 2016.





No obstante el dinamismo de las ventas externas, el pulso seco de los últimos días permitió generalizar las labores para lo que resta de la cosecha propiciando una caída estacional en los precios. Con una producción estimada en 50,5 millones de toneladas, se asume que la disponibilidad de cereal será suficiente para cumplir con las proyecciones de exportación. Sin embargo, se tiene por un lado que el sector exportador llevaba comprado hacia fines de julio un total de 26 millones de toneladas cuando las ventas comprometidas con el exterior ya ascienden a 27,2 Mt, sugiriendo la necesidad de acudir tarde o temprano a hacerse de más mercadería. Sin embargo, por otro lado, se tiene que el valor de referencia del cereal en la plaza local ronda los US\$ 142/t hacia el cierre de la semana, cuando el FAS teórico (o capacidad de pago teórica) no supera los US\$ 139/t, sugiriendo que de convalidar estos valores se estaría trabajando a contra-margen.

En el caso de la soja, Argentina también resulta competitiva en lo que hace a embarques de poroto en relación a los principales competidores. La capacidad de pago de la exportación e industria de soja ronda hoy los US\$ 232/t, por debajo también del valor que se paga por el grano en la plaza local. En este escenario, la presión bajista de los precios en la semana lucía difícil de eludir.

En el mercado externo, en tanto, la noticia de la semana fue la decisión del gobierno estadounidense de gravar con un arancel del 10% a importaciones provenientes de china de productos que hasta la fecha habían quedado exentos. Esta canasta de bienes suma un valor de US\$ 300.000 millones, aunque se aclaró que los productos ya gravados con anterioridad a una alícuota del 25% permanecen sin cambios.

El precio del maíz y la soja ya venían cayendo en Chicago ante la mejora en las condiciones climáticas que propician un buen desarrollo del cultivo. Aun así, conocida la noticia, la caída en el precio de los granos gruesos se acentuó. El día jueves el precio de los soja negociada en Chicago cerró en un poco más de US\$ 311/t cayendo 13 dólares respecto a la semana anterior. Similar caída se replicó en el precio del maíz que cayó un poco más de 10 dólares la tonelada cerrando el día a US\$ 154,6 /t.





Exportaciones: Cuando los mercados llaman

ROSGAN

Cuando los mercados llaman...alguien debe acudir. En este caso es China quien está llamando desesperadamente al mundo para intentar calmar la intempestiva crisis proteica que sufre y deberá enfrentar aún durante los próximos años.

Este desesperado llamado se vio reflejado en los números de exportación que la región ha registrado durante el primer semestre del año. Desde el Mercosur – considerando Brasil, Uruguay, Paraguay y Argentina hemos exportado durante los primeros seis meses un total de 1.426 mil toneladas de carne vacuna. En términos de crecimiento interanual, esta cifra se traduce en un aumento del 20% respecto de lo exportado durante el primer semestre de 2018. El punto es que el 32% de los embarques totales de carne vacuna que partieron desde el Mercosur han tenido por destino China. El volumen total exportado a este país durante el período enero-junio 2019 ascendió a 455 mil toneladas peso producto, superando en un 45% el volumen exportado en igual período de 2018. Más aún, si de participación se trata, cabe recordar que Paraguay aún no cuenta con habilitación para exportar a este destino por lo que, ajustando la participación China al volumen efectivamente exportador por Argentina, Brasil y Uruguay, el porcentaje real asciende al 35%, desde el 30% alcanzado durante el primer semestre de 2018.



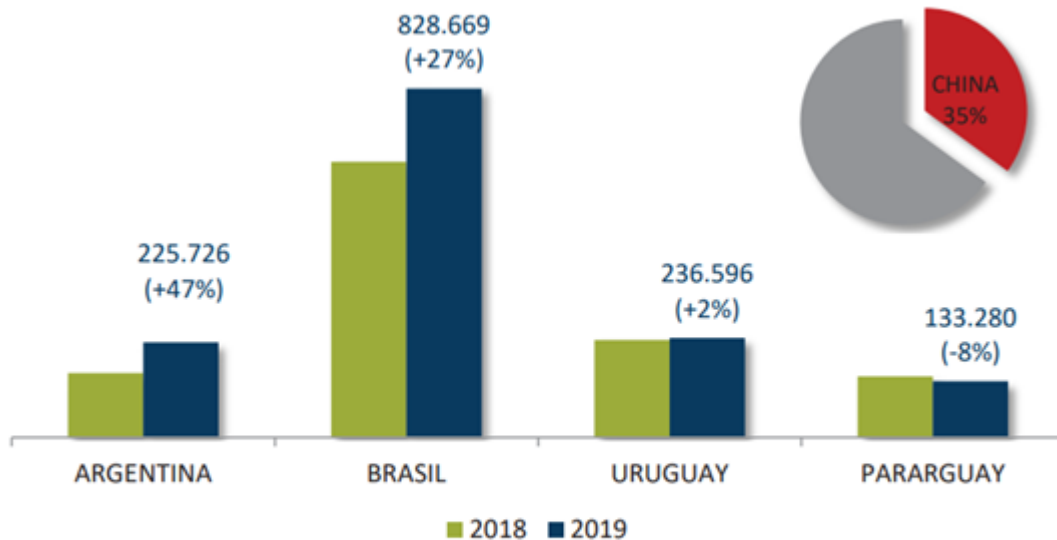


Gráfico: Exportaciones de carne vacuna por país (toneladas peso producto) correspondientes al primer semestre de 2019 y 2018.

Pero no todos hemos acudido a este llamado con el mismo grado de premura. En el caso de nuestro país, las exportaciones a China durante el primer semestre del año totalizaron 163,3 mil toneladas, marcando un incremento interanual del 108% respecto de las 78,4 mil toneladas exportadas en 2018. En tanto Brasil y Uruguay, si bien también registraron incrementos respecto de 2018, sus tasas fueron más moderadas. De enero a junio de este año, Uruguay exportó a China 145,2 toneladas de carne registrando un crecimiento interanual del 30% mientras que Brasil incrementó su volumen exportado en un 19%, totalizando 146,6 toneladas embarcadas a ese destino.

Sin embargo, el peso relativo de los embarques desde Brasil no ha tenido el mismo impacto como sí en Argentina y Uruguay, países cuyas ventas con destino a China durante el primer semestre del año llegaron a representar el 72% y 61% de sus exportaciones totales, respectivamente.

Claramente este 'salvataje' es una solución de las que suelen llamarse de 'frazada corta' y, en este sentido, alguien tuvo que ceder. En términos de volumen exportado, en el caso de Argentina, las exportaciones totales se vieron incrementadas en 72.563 toneladas mientras que China llevó durante el período 84.919 toneladas más que en 2018. En Uruguay, el desfase es aún mayor; mientras que sus exportaciones totales aumentaron sólo 5.042 toneladas de un período a otro, China compró 33.583 toneladas más, que sin dudas debieron restringirse a otros destinos.

En el caso de Uruguay, entre los mercados tradicionales que mayor impacto sufrieron a causa este aluvión de compras chinas se encuentra Rusia (-95,3%), Israel (-61%) y Chile (-34,6%) en tanto que para Argentina, tenemos nuevamente Rusia (-62,6%), Hong Kong (-62,4%) y en menor medida Chile (-1,6%).



En general, los destinos citados han logrado compensar estas bajas dentro del mismo bloque. Tal es el caso de Rusia que, tras la flexibilizar la restricción sanitaria impuesta a Brasil, logra cerrar embarques desde este origen por 31.456 toneladas luego de haber estado prácticamente vedado durante todo el año pasado. En el caso de Israel, uno de los grandes ganadores ha sido Paraguay, quien supo explotar esta oportunidad duplicando sus envíos a este destino con ventas por 10.649 toneladas durante el primer semestre de este año lo que lo ubica cerca de Brasil y Argentina, como uno de los principales proveedores de este mercado.

Finalmente Chile, es otro de los mercados que Paraguay ha sabido capitalizar (+20%), ganando participación tras el ajuste que debió realizar principalmente Uruguay y en menor medida Argentina.

Concretamente para el caso argentino, hasta el momento este reemplazo tuvo una razón y fue que, además de volumen, China ofreció un diferencial por esta urgencia. El valor promedio de la tonelada exportada de carne vacuna a China este año alcanzó USD 4.394, levemente superior (+1,1%) respecto del promedio pagado en igual período del año pasado. Pero ¿cuánto más podrá sostener China este nivel de compras? ¿Cuál es el punto de equilibrio a partir del cual la desatención de otros mercados comenzará a costar más que el ingreso marginal que hoy estamos obteniendo por China?

Argentina ha estado haciendo un enorme trabajo en cuanto a apertura de mercados, desde aquellos más masivos como China hasta nichos de alto valor como es el caso de Japón. Cuando los mercados llaman, alguien debe acudir. Sucede que algunos llamados son más silenciosos que otros y ante la urgencia, en ocasiones, no se consigue sopesar debidamente su valor.

