



AÑO XXXV – N° 1843 – VIERNES 19 DE ENERO DE 2018



**TRANSPORTE**

**¿Cómo vienen las obras de infraestructura del Gran Rosario?**

JULIO CALZADA – CARINA FRATINI – ALFREDO SESÉ

El presente informe da cuenta del estado de situación de las obras viales y ferroviarias de mayor importancia para el complejo industrial oleaginoso del Gran Rosario. La Bolsa de Comercio de Rosario, desde hace décadas, viene impulsando la realización de obras de infraestructura vial y ferroviaria en el Gran Rosario y la Hidrovía Paraná- Paraguay. Se analizan las obras que se ejecutarían en el nuevo sistema de participación público- privada (PPP) que implementado recientemente mediante Ley Nacional N° 27.328.

Página 2



**COMMODITIES**

**El trigo, con rindes récord. ¿Cómo impactó en la calidad?**

SOFÍA CORINA

La campaña 2017/2018 mostró rindes records y comenzó con excelentes resultados de calidad. Los granos pioneros en llegar al mercado son los provenientes del norte del país, caracterizados históricamente por los buenos niveles proteicos. Sin embargo, a medida que ingresaron los trigos más rendidores de la región núcleo, algunos parámetros de calidad se debilitaron. En términos netos, los atributos de calidad promedio de las muestras ingresadas al laboratorio de la Cámara Arbitral de Rosario han quedado por debajo de la obtenida para la misma altura del año pasado aunque aún satisface las exigencias de la demanda.

Página 8

**Quinta a fondo para la campaña comercial de trigo 2017/18**

EMILCE TERRÉ

Más de la mitad de la producción estimada del nuevo ciclo ya estaba en manos de los compradores finales del grano a principios de enero, las entregas pactadas de trigo al Gran Rosario entre Dic-17 y Feb-18 ya superan en 1 Mt a los compromisos del año pasado y se exportaría un 70% más que en el promedio de los últimos cinco años.

Página 10

**La Niña tiene en ascuas a la soja y al maíz**

FRANCO RAMSEYER – EMILCE TERRÉ

“La Niña” se intensificó y permanecerá en nuestro país por el resto de la campaña, aumentando las probabilidades de sequía y rindes más bajos para la soja y el maíz. Brasil también se encuentra comprometido, con más del 50% de ambos cultivos creciendo en condiciones secas.

Página 11



**FINANZAS**

**Argentina avanza en materia de Inclusión Financiera**

BLAS ROZADILLA

La inclusión financiera, un concepto multidimensional que hace referencia a la incorporación de los individuos que no participan del sistema financiero formal y a la extensión en el uso de los servicios que este brinda, tiene el potencial para generar crecimiento económico y reducir desigualdades. El desarrollo de una estrategia para el logro de la misma busca afianzar el compromiso de nuestro país respecto al tema.

Página 14

DESCARGA PDF

EDICIONES ANTERIORES

Estadísticas

PANEL DE CAPITALES

MONITOR DE COMMODITIES

TERMÓMETRO MACRO

DONDE ESTÁN





AÑO XXXV – N° 1843 – VIERNES 19 DE ENERO DE 2018



**TRANSPORTE**

**¿Cómo vienen las obras de infraestructura del Gran Rosario?**

JULIO CALZADA – CARINA FRATINI – ALFREDO SESÉ

El presente informe da cuenta del estado de situación de las obras viales y ferroviarias de mayor importancia para el complejo industrial oleaginoso del Gran Rosario. La Bolsa de Comercio de Rosario, desde hace décadas, viene impulsando la realización de obras de infraestructura vial y ferroviaria en el Gran Rosario y la Hidrovía Paraná-Paraguay. Se analizan las obras que se ejecutarían en el nuevo sistema de participación público-privada (PPP) que implementado recientemente mediante Ley Nacional N° 27.328.

La Bolsa de Comercio de Rosario, desde hace décadas, trabaja activamente apoyando la realización de obras de infraestructura vial y ferroviaria en el Gran Rosario y la Hidrovía Paraná-Paraguay. Impulsa mejoras en la infraestructura, servicios, equipos de transporte y marcos regulatorios para facilitar y asegurar la llegada de los granos a las terminales portuarias y fábricas aceiteras localizadas en el Gran Rosario. Se trata de un tema estratégico, ya que desde allí se despacha el 80% de las exportaciones de granos, harinas, aceites y biodiesel de la República Argentina.

El gran déficit de infraestructura que presenta el Gran Rosario afecta el crecimiento y desarrollo económico y social de toda la zona. Rutas sobrecargadas de vehículos pesados en una difícil convivencia con ciudadanos y vehículos particulares en los ejidos urbanos, menoscaban la seguridad vial y la calidad de vida de las personas, a la vez que vuelven más costosos los envíos de granos. Por ello, es fundamental la ejecución de obras de infraestructura vial, ferroviaria e hidroviarias que generen una mayor fluidez en el

transporte, menores tiempos de viaje, aumento en la seguridad, menores costos logísticos y un incremento en la competitividad del complejo industrial y portuario oleaginoso.

A continuación analizaremos el estado de situación a inicios del año 2018 de las obras viales y ferroviarias de mayor importancia para el complejo oleaginoso del Gran Rosario.

**Ruta Nacional A012// Nueva Ruta Nacional N°11// Autopista Rosario-Buenos Aires. El Nuevo corredor vial E del sistema de participación público-privada**

Está previsto que las obras viales que se citan en el título se ejecuten a través de un nuevo sistema de participación público-privada (PPP) que Argentina implementó recientemente mediante la sanción de la Ley Nacional N° 27.328. Los contratos de PPP pueden ser celebrados entre el sector público nacional (en

**Cuadro N° 1: Corredores viales a licitar por Sistema por Contratos PPP en Argentina**

Corredor PPP	Rutas nacionales comprendidas	Longitud KM	TMDA Año 2016
A	3 y 226	707	24.400
B	5	538	23.500
C	7 y 33	877	28.600
D	8,36,A005, 158, 188	911	27.500
E	9,11,34,193,A0008, A012	390	56.400
F	9 AU Rosario-Córdoba// 33	635	32.100
G	12,16	780	31.100
H	34,9,66, 1V66	887	19.100
I	19,34	664	26.700
Sur	AU Ricchieri, Av. Jorge Newbery, AU Ezeiza Cañuelas, 3, 205	247	231.900
BB	3,33,229,249,252,1V252, 1V3, 7,20 y 40	299	7.100
Cuyo	7,20,40	342	9.400
AU parque	AU Parque	82	42.000
Puente Paraná- Santa Fe	Idem	30	11.000
Puente Chaco Corrientes	Idem	34	7.000

Fuente: Elaboración propia en base a Ministerio de Transporte de la Nación





AÑO XXXV – N° 1843 – VIERNES 19 DE ENERO DE 2018

carácter de contratante) y sujetos del sector privado (en carácter de contratistas) con el objeto de desarrollar y ejecutar proyectos en diversos campos, tales como infraestructura, vivienda, actividades y servicios, inversión productiva, investigación aplicada y/o innovación tecnológica.

La PPP intenta alentar a la inversión privada para que participe en diversos proyectos impulsados por el Estado. Es una herramienta que busca una cooperación equilibrada, equitativa y previsible entre el sector privado y el público para ejecutar los proyectos. Busca brindar la seguridad jurídica requerida y necesaria para atraer estas inversiones. Está previsto que el diseño de los contratos tenga la flexibilidad necesaria para adaptar su estructura a las exigencias particulares de cada proyecto y a las de su financiamiento, de acuerdo a las mejores prácticas internacionales existentes en la materia.

Para implementar este sistema de PPP el Gobierno Nacional ha definido un conjunto de obras, las cuales han sido agrupadas en un total de 13 corredores viales con dos emprendimientos de mega puentes. Los contratos PPP serán licitados en los próximos meses. En el cuadro N°1 se detallan todos los corredores viales definidos en el sistema PPP y las rutas donde se ejecutarán diversas obras de ampliación de capacidad o refacción/mantenimiento.

Las obras viales de mayor interés para el complejo industrial oleaginoso del Gran Rosario están incorporadas en los corredores E y F. En el cuadro N°2 pueden observarse las rutas y tramos que integran dichos corredores.

**Cuadro N° 2: Descripción de obras principales del Corredor E y F**

Corredor	RN N°	PK Inicial	PK Final	Desde	Hasta	Long. Km
E	9	72,90	287,42	Campana	Empalme RN N° A-008	214,52
	9	297,00	314,11	Empalme RN N° A-008	Empalme RN N° A-012	17,11
	193	0,00	31,65	intersección RN N° 9	intersección RN N° 8	31,65
	34	0,00	13,95	Empalme RN N° A-008	Empalme RN N° A-012	13,95
	A-012	0,00	66,71	Alto Nivel RN N° 9	Empalme RN N° 11	66,71
	A-008	0,00	29,76	Río Paraná - Barrio La Florida Bulevar Stomba	Cruce Avda. Belgrano	29,76
				LDC SA Argentina acceso complejo industrial		15,71
	11	326,23	341,94	Empalme RN N° A-012		
<b>Longitud total (Km)</b>						<b>289,41</b>
F	33	534,61	791,07	Intersección RN N° 7 Rufino	Intersección RN N° A-008	256,46
	9 - AU Rosario Córdoba	314,11	660,16	Intersección RN N° A-012	Pilar	346,05
	9	752,00	784,48	Fin de la Concesión de la Red de Accesos a Córdoba (RAC)	Empalme RP N° 17 Acceso a Villa del Totoral	32,48
	<b>Longitud total (Km)</b>					

Fuente: Vialidad Nacional - Ministerio de Transporte de la Nación



3 / 21

VOLVER



**DIRECCIÓN  
DE INFORMACIONES  
Y ESTUDIOS ECONÓMICOS**

Propietario: Bolsa de Comercio de Rosario  
Director: Dr. Julio A. Calzada  
Córdoba 1402 · S2000AWV Rosario · ARG  
Tel: 54 341 525 8300 / 410 2600 Int. 1330  
iye@bcr.com.ar · www.bcr.com.ar  
@BCRmercados



AÑO XXXV – N° 1843 – VIERNES 19 DE ENERO DE 2018



Según destaca Vialidad Nacional, el corredor E posee dos características de suma importancia para el tránsito vial. En primer lugar, el tramo de la Ruta Nacional N° 9 incluido en este corredor, es el más transitado del país, conectando a las ciudades más pobladas de Argentina (Buenos Aires a Rosario). El volumen y tipo de tránsito que circula es importante tanto en vehículos pesados como livianos. La existencia de terminales automotrices, industria de acería, terminales portuarias, fábricas aceiteras, establecimiento agropecuarios/ganaderos y otros emprendimientos industriales, comerciales y de servicios; lo transforman en una arteria de trascendental importancia para la economía del país. Además, integran este corredor "E" la Nueva Ruta Nacional N° 11, la A-008, la A-012, fundamentales como vías de llegada al complejo industrial oleaginoso más importante del mundo ubicado en nuestra zona.

Por estas razones, el corredor E fue incluido por el Gobierno Nacional en la priorización de obras de la etapa I del cronograma general de licitación PPP, junto a otros cinco corredores viales denominados A, B, C, F y

SUR, todos ellos integrados por Rutas Nacionales de alto tránsito. El resto de los corredores forman parte de las etapas II y III del proyecto. Todos deberían estar licitados antes de enero 2019.

Según informa DNV, la etapa I (corredores E y F) se abrirá a presentación de ofertas en el mes de febrero próximo para la posterior toma de posesión en el mes de abril.

En una primera etapa (año 2018-2021) se estarían ejecutando las siguientes obras del corredor E, las cuales son importantes para el complejo oleaginoso del Gran Rosario:

- **RN N° 9:** Construcción de tercer Carril en la Autopista Buenos Aires-Rosario entre Zárate y Baradero.
- **RN N° 9:** Construcción de tercer Carril en la Autopista Buenos Aires-Rosario entre San Nicolás y Rosario.
- **Obra de Conexión de Acceso al Aeropuerto de Rosario:** Implica la construcción de dos calzadas de 3,65 m de ancho cada una con una longitud total de 16 km.
- **RN A012:** Construcción de Autopista entre la RN N° 9 y la RN N° 11. Consiste en la construcción de una nueva Calzada de 7,30 m de ancho (2 Carriles) con una longitud total de 68 Km. Plazo de obra: 3/4 años. Incluye los intercambiadores y puentes.
- **Nueva Ruta Nacional N° 11 (o variante de la RN N° 11) (1V11):** Nueva autopista por la traza del actual camino de la Cremería, la RP 10 y la Av. Estanislao López hasta Timbúes para conectar con la Ruta Nacional 11. Se busca llevar el flujo de camiones desde la A012 (oeste y sur de Rosario) y desde la RP 10 (noroeste) hacia los peines de acceso de las terminales de San Martín y Timbúes. Con esta obra se intenta no mezclar camiones con la actividad de residencia y urbana de estos municipios.

El proyecto y ejecución de la obra de la RN A 012 fue





**AÑO XXXV – N° 1843 – VIERNES 19 DE ENERO DE 2018**

dividido en 5 secciones, dos que están aprobados y tres en tramitación. Es una de las obras viales prioritarias para el Gobierno Nacional. Espera tener el proyecto ejecutivo para fines de año y comenzar la obra a principios de 2019, con un plazo de ejecución de entre 3 y 4 años. Los frentes de obra comenzarían en las cabeceras norte y sur de dicha ruta nacional.

Con relación a la construcción de una nueva autopista en la RN 34, entre Rosario y Sunchales cuya extensión será de 240Km, la misma se encuentra incluida en el corredor vial I de PPP. Actualmente se avanza con la construcción de la misma en el tramo que va desde la intersección de la RN 34 con la RN 19 hasta llegar a Sunchales. Este tramo pasa por las adyacencias de la ciudad de Rafaela.

### **Ruta Nacional N°33. El Nuevo corredor vial F del sistema de participación público-privada**



El corredor F, definido en el Plan Vial, comprende rutas de suma importancia como son la RN N° 33 (Rufino-Gran Rosario) y la Autopista Rosario-Córdoba. Entre el año 2018 y 2021 se avanzaría en la construcción de la autopista de la RN N° 33 desde Rufino a Rosario (161 km de longitud) y en la reparación de losas en la Autopista Rosario-Córdoba.

La nueva autopista de la Ruta Nacional N° 33 es una obra de suma importancia para el sector agroindustrial, dado que tiene un gran volumen de tránsito pesado en época de cosecha que se dirige al complejo portuario del Gran Rosario, sumado a la constante movilidad de las personas desde las ciudades del sur de la provincia de Santa Fe con destino a Rosario.

El ahorro de tiempos y costos de tránsito que significará la obra de la autopista Rufino-Rosario muestra la importancia de su ejecución. En este caso, se estima una reducción de costos del 46% para el tránsito liviano y del 20% para el transporte por camión, mientras se espera que el tiempo promedio de traslado a lo largo del tramo completo de autopista se reduzca en más de 2 horas para autos y 1 hora para camiones. El tramo San Eduardo – Rufino fue licitado por DNV y no se incluye en el esquema PPP.

Una ruta importante para el traslado de mercadería desde el norte del país al Gran Rosario es la Ruta Nacional N°11 en el tramo Resistencia-Santa Fe. Este tramo no está incluido en los corredores del nuevo programa de PPP. Sería importante priorizar su ejecución.

### **Pavimentación y ordenación de las calles de acceso a las terminales portuarias de Timbúes y San Martín (peines)**

Este proyecto está a cargo del Gobierno de la provincia de Santa Fe. Mediante Decreto N° 2202 del 27 de julio de 2017, el Poder Ejecutivo provincial aprobó la Licitación Pública del "Proyecto Ejecutivo de las obras de pavimentación





**AÑO XXXV – N° 1843 – VIERNES 19 DE ENERO DE 2018**

de caminos de acceso a las terminales industriales y portuarias situadas en las localidades de Puerto General San Martín y Timbúes". Dicho trabajo fue adjudicado al consorcio Cornero Venezia Consultores de Ingeniería S.A. e Ing. Totiscarelli y Asociados por un monto de aproximadamente \$ 3 millones. Este trabajo requiere de una ajustada coordinación con los proyectos de obras viales a cargo de los corredores viales (PPP) como con la futura ejecución de obras ferroviarias. La firma consultora se encuentra trabajando actualmente en este contrato.

## **OBRAS FERROVIARIAS EN EL GRAN ROSARIO**

### **Estudios de preinversión para la construcción de una playa ferroviaria, empalme y puente en la localidad de Oliveros, Provincia de Santa Fe**

La ADIF (Administración de Infraestructuras Ferroviarias) efectuó en el año 2017 el llamado a Licitación Pública Nacional N° LP21/2017 para la contratación de los servicios de consultoría para la recopilación de antecedentes de factibilidad, análisis socio-ambiental y económico y elaboración de proyecto ejecutivo para la construcción de una playa ferroviaria, empalme y puente en la localidad de Oliveros, Provincia de Santa Fe. Este contrato fue adjudicado a la firma Latinoconsult S.A. por 8,7 millones de pesos más IVA. La firma consultora se encuentra trabajando actualmente en estas tareas de asistencia técnica. Esta obra está incluida dentro del proyecto de accesos ferroviarios a las terminales portuarias de Timbúes, en el norte del Gran Rosario, el cual se expone seguidamente.

### **Acceso Ferroviario a las terminales portuarias de Timbúes en el Gran Rosario**

En el marco del plan de recuperación del Ferrocarril Belgrano Cargas para transportar cargas desde el Norte Argentino y hacia el Gran Rosario, el Gobierno Nacional se encuentra trabajando en un paquete de obras ferroviarias con el objetivo de mejorar los accesos a las terminales portuarias de la zona. Durante el 2017, se vienen formulando los proyectos ejecutivos para el nuevo acceso ferroviario a los puertos de Timbúes, en el norte del Gran Rosario. Como resultado de estos

estudios ya fue determinada la ubicación de la futura traza ferroviaria y los terrenos necesarios que deben ser expropiados para poder comenzar su construcción.

Las obras para el acceso a los puertos de Timbúes contemplan la construcción de 9 kilómetros de vía y un nuevo puente sobre el Río Carcarañá. Las nuevas vías confluirán en la futura playa ferroviaria que se construirá en las adyacencias de la localidad de Oliveros, la cual se citó en punto anterior. Esta conexión permitirá que la traza del Ferrocarril Belgrano Cargas que llega desde Joaquín V. Gonzalez (Salta) previo paso por Avia Terai (Chaco) se conecte con las terminales del norte del Gran Rosario.

Esta obra generará beneficios como la reducción de costos logísticos, la disminución de accidentes por descarrilo en zonas pobladas, menor contaminación y la reducción de pasos a nivel mejorando la trama social y urbana. Del mismo modo, se busca generar eficiencia en el acceso a los puertos para optimizar la capacidad de carga y descarga en las terminales. El proyecto es liderado por Trenes Argentinos Infraestructura y la Subsecretaría de Cargas y Logística de la Secretaría de Planificación del Ministerio de Transporte de la Nación.

Con el objetivo de iniciar las obras de construcción, el Estado Nacional elevará al Gobierno de la Provincia de Santa Fe el requerimiento formal de inicio del trámite legislativo para la declaración de interés público y ley de expropiación de los terrenos necesarios para las obras proyectadas.

### **Accesos ferroviarios a los puertos al norte del Área Metropolitana de Rosario, Provincia de Santa Fe**

El 9 de agosto del 2017 la ADIF hizo un llamado a Licitación Pública Nacional N° LP22/2017, para la contratación de servicios de consultoría para la recopilación de antecedentes de factibilidad, análisis socio-ambiental y económico y elaboración de proyecto ejecutivo para la construcción de mejoras en los accesos ferroviarios a los puertos al norte del Área Metropolitana de Rosario, Provincia de Santa Fe. El Plazo de Ejecución de este estudio de asistencia técnica es de 425 días corridos.





**AÑO XXXV – N° 1843 – VIERNES 19 DE ENERO DE 2018**

Los trabajos de consultoría requieren de una coordinación conjunta Nación-Provincia, debido a que la definición de una traza condiciona las otras obras, teniendo en cuenta las características propias de las obras ferroviarias y las necesidades, características y localización de los lugares de descarga de las terminales industriales y portuarias.

El Gobierno Nacional ha presentado el detalle de oferentes en esta licitación pero aún no se ha adjudicado este trabajo a ninguna firma consultora.

### **Accesos ferroviarios a los puertos del sur del Área Metropolitana de Rosario, Provincia de Santa Fe**

En el mes de agosto del 2017, ADIF (Administración de Infraestructuras Ferroviarias) publicó el detalle de los oferentes que participaron de la Licitación Pública Nacional N° LP20/2017, para la contratación de los servicios de consultoría para la recopilación de antecedentes de factibilidad, análisis socio-ambiental y económico y elaboración de proyecto ejecutivo para la construcción de mejoras en los accesos ferroviarios a los puertos al sur del Área Metropolitana de Rosario, Provincia de Santa Fe. El plazo de ejecución de este trabajo es de 180 días corridos. Al igual que en el caso anterior, el Gobierno Nacional ha presentado el detalle de oferentes en esta licitación pero aún no se ha adjudicado oficialmente a ninguna firma consultora.

### **Contratación de servicios de consultoría para la reestructuración del Sistema Ferroviario de Cargas de la República Argentina. El debate sobre el "Open Access"**

El Gobierno Nacional, a través de ADIF (Administración de Infraestructuras Ferroviarias), ha llevado a cabo la Licitación Pública Nacional N° LP27/2017, para la contratación de los servicios de consultoría para la reestructuración del Sistema Ferroviario de Cargas de la República Argentina. La adjudicación recayó sobre la firma Bain & Company Argentina SRL por un total de 9,2 millones de pesos. Esta empresa trabaja actualmente en el desarrollo de los términos de referencia del contrato.

La República Argentina inició un proceso de

transformación de los ferrocarriles, en particular los servicios de carga, mediante la sanción de la Ley Nacional N° 27.132, la cual no ha sido aún reglamentada. En dicha ley se establecen nuevas políticas donde: a) El Estado Nacional se hace cargo de la infraestructura nueva, para su actualización; b) Se incluyen bajo responsabilidad estatal los gastos de mantenimiento de la infraestructura existente; c) Se resalta la necesidad y se invita a participar al sector privado, que estaría a cargo de la operación del sistema y del equipamiento en material rodante e instalaciones complementarias, como talleres, zonas de transferencias de carga, entre otras, con su financiamiento.

Nuestra entidad promueve e impulsa que en el proceso de reglamentación de la Ley N° 27.132 contemple y propicie los siguientes cursos de acción:

- La modalidad de acceso abierto a la red ferroviaria nacional para la operación de los servicios de transporte de cargas, conocido por su nombre en inglés como "open access".
- Que en la organización del sistema exista la separación vertical, es decir que haya separación de niveles funcionales tanto en la infraestructura de vías como en la operación de trenes. Por ejemplo, que ADIF (Estado Nacional) administre por sí o a través de terceros la infraestructura y la circulación ferroviaria. Y que todas aquellas empresas que quieran realizar la actividad de transporte ferroviario de cargas pasen a ser operadores, con un tratamiento equitativo a fin de que haya igualdad en el trato comercial con cada una de estas firmas.
- Que haya un plazo de transición, para que tanto los concesionarios privados como las empresas estatales actualmente participantes, se transformen en operadores.
- Que haya competencia leal y equitativa para el acceso al material rodante existente por parte de todos los operadores, sin desmedro de la incorporación de nuevo material. Por otra parte sería importante que exista participación de los operadores en la definición de los programas de mantenimiento e inversiones.
- Que la determinación de cánones de circulación de trenes no afecten la competencia intra e intermodal y que haya un control cruzado de los valores del



AÑO XXXV – N° 1843 – VIERNES 19 DE ENERO DE 2018



América latina y el Tesoro Nacional.

Este proyecto fue analizado en una nota del Informativo Semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario N° 1825 de fecha 15 de setiembre de 2017. La nota titulada "Renovación de la infraestructura de vías del Ferrocarril Belgrano Cargas" está disponible en nuestra página WEB.

canon que se establezcan, por parte de la autoridad de la aplicación.

El Gobierno Nacional, con los servicios de la firma consultora citada, definirá el futuro esquema de funcionamiento del Sistema Ferroviario de Cargas de la República Argentina.

### La renovación de la infraestructura de vías del Ferrocarril Belgrano Cargas desde el Norte Argentino y hasta el Gran Rosario

El gobierno nacional está llevando a cabo un amplio plan de mejoras en la línea Belgrano del Sistema Ferroviario de Cargas desde Joaquín V. Gonzalez- Avia Terai hasta llegar al Gran Rosario. Dicho plan prevé la renovación de vías y la incorporación de nuevas locomotoras y vagones. Todas estas acciones tienen por objetivo revertir un largo proceso de deterioro de esta importante línea ferroviaria que, con su tendido, cubre provincias del norte y noroeste de nuestro país.

Se está trabajando actualmente en la renovación de 1.593 kilómetros de vías de la Línea Belgrano del Sistema Ferroviario de Cargas, en un plazo de 38 meses y con una inversión estimada en U\$S 2.900 millones. Para ello, se prevé contar con financiamiento proveniente de tres partes: CMEC (China Machinery Engineering Corporation), CAF-Banco de Desarrollo de



### COMMODITIES

### El trigo, con rindes récord. ¿Cómo impactó en la calidad?

SOFÍA CORINA

La campaña 2017/2018 mostró rindes records y comenzó con excelentes resultados de calidad. Los granos pioneros en llegar al mercado son los provenientes del norte del país, caracterizados históricamente por los buenos niveles proteicos. Sin embargo, a medida que ingresaron los trigos más rendidores de la región núcleo, algunos parámetros de calidad se debilitaron. En términos netos, los atributos de calidad promedio de las muestras ingresadas al laboratorio de la Cámara Arbitral de Rosario han quedado por debajo de la obtenida para la misma altura del año pasado aunque aún satisface las exigencias de la demanda.

Casi finalizada la cosecha de trigo 2017/2018, la misma tuvo un rinde record alcanzando el promedio nacional las 33,4 quintales por hectárea. De esta forma, se consolidaron los 17,5 millones de toneladas con una superficie cultivada de 5,34 M de ha.

En materia de calidad, la proteína del grano de trigo es uno de los factores con mayor incidencia en el precio a la hora de comercializarlo. Sin embargo, son muchos los factores e interacciones que definen el contenido de proteína: el nitrógeno disponible, la fecha de siembra, el



**AÑO XXXV – N° 1843 – VIERNES 19 DE ENERO DE 2018**

momento de la aplicación del fertilizante, el genotipo, la sanidad, el nivel de otros nutrientes, las condiciones ambientales y tipo de suelo. Algunos son ajenos al manejo agronómico mientras que otros sí se pueden controlar.

Durante esta campaña productiva 2017/18, el productor apostó fuertemente al paquete tecnológico, principalmente en la dosis de nitrógeno aplicado y de fungicidas. Sin embargo, no sólo la cantidad de nitrógeno es importante para definir la calidad del grano, sino también el estadio fenológico en el que se realiza esta práctica. Una de los caminos posibles para conseguir un mayor contenido proteico es la aplicación del fertilizante nitrogenado cerca del periodo de floración; momento en que se encuentran definidos algunos componentes del rendimiento. De esta manera el nitrógeno se dirigiría a producir más proteína y no más número de granos, ya que éstos estarían prácticamente definidos con anterioridad. A esta práctica se la conoce como fertilización tardía. Sin embargo, como se menciona al inicio, son numerosos los factores que definen la cantidad de proteína en el grano.

Una de las causas de los altos rindes obtenidos en la región posiblemente fue la buena fertilización al inicio del ciclo del cultivo que se dirigió a producir más número de granos. En este sentido, hay una fuerte correlación negativa entre el rendimiento y el tenor de proteína. Esto es así porque el nitrógeno se diluye en un mayor número de granos (más rinde). En consecuencia, los rendimientos excepcionales que se obtuvieron en la zona de influencia a la Cámara Arbitral de Rosario posiblemente no presenten buenos niveles proteicos.

Sumado a los buenos kilos obtenidos, las temperaturas templadas junto a la poca luminosidad prolongó el llenado del grano. En esta etapa predomina el proceso de acumulación de hidratos de carbono (almidón) por sobre la de proteínas (capa vitrea). Como

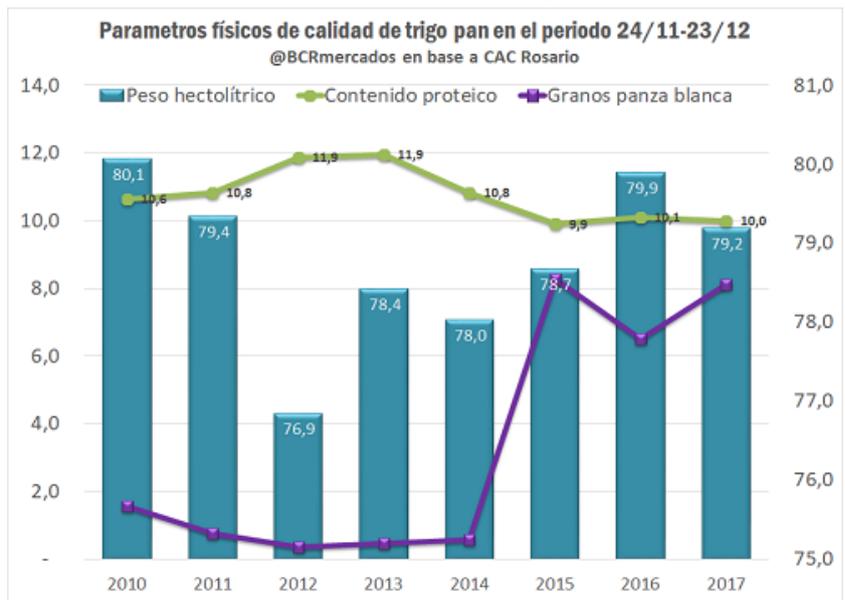
consecuencia, aparecieron los granos panza blanca con esa típica coloración amarillenta.

La Cámara Arbitral de Cereales de Rosario da cuenta de esto al emitir los resultados obtenidos en aproximadamente 645.000 toneladas de trigo pan ingresadas al laboratorio en el periodo comprendido desde el 24/11/2017 al 23/12/2017. La mercadería proviene de la zona influyente a esta cámara que es el norte del país y la región centro; esta última caracterizada por sus rindes records.

Como puede observarse en el siguiente gráfico, el contenido proteico en el 2017 (datos de las primeras muestras) se encuentra en el 10,0% marcando una leve caída respecto del 10,1% evidenciado el año anterior. El promedio de los últimos 8 años asciende a 10,8%, lo cual muestra que en el 2017 –por el momento- nos encontramos por debajo de dicha cifra.

Los granos panza blanca alcanzaron en las primeras muestras del 2017 el 8,1%, valor cercano al record del año 2015 de 8,3%. Tengamos presente que estamos analizando los últimos 8 años.

Por último, el peso hectolítrico (PH) en el 2017 con 79,2 kg/hl está superando al promedio histórico de los últimos 8 años que había registrado un 78,8 kg/hl.





**AÑO XXXV – N° 1843 – VIERNES 19 DE ENERO DE 2018**

Aunque respecto de la última campaña este parámetro presenta una caída de 0,7 kg/hl en el valor absoluto del registro (Año 2016 el PH fue de 79,9 kg/hl).

Es menester mencionar que estos son resultados preliminares y aún queda mucho camino por recorrer. La campaña triguera en términos generales es muy buena en cuanto a precios, nivel comercializado y aceptable calidad, incluso a luego de haber visto rindes que sorprendieron gratamente con el avance de las cosechadoras.

### Trigo 2017/18: Indicadores comerciales

Al 10/01/2018	2017/18	Prom.5	M Tm 2016/17
Producción	17,29	11,99	18,17
<b>Compras totales</b>	<b>8,86</b>	<b>4,38</b>	<b>6,48</b>
	51%	37%	36%
Precios por fijar	1,39	0,68	0,97
	8%	6%	5%
Precios en firme	7,47	11,62	5,51
	43%	97%	30%
<b>Falta vender (*)</b>	<b>7,0</b>	<b>6,2</b>	<b>10,3</b>
<b>Falta poner precio (*)</b>	<b>9,8</b>	<b>0,4</b>	<b>12,7</b>

*Sobre datos DiyEE/BCR y MinAgro.*



### COMMODITIES

#### Quinta a fondo para la campaña comercial de trigo 2017/18

EMILCE TERRÉ

Más de la mitad de la producción estimada del nuevo ciclo ya estaba en manos de los compradores finales del grano a principios de enero, las entregas pactadas de trigo al Gran Rosario entre Dic-17 y Feb-18 ya superan en 1 Mt a los compromisos del año pasado y se exportaría un 70% más que en el promedio de los últimos cinco años. La campaña de trigo argentina 2017/18 avanza a toda máquina.

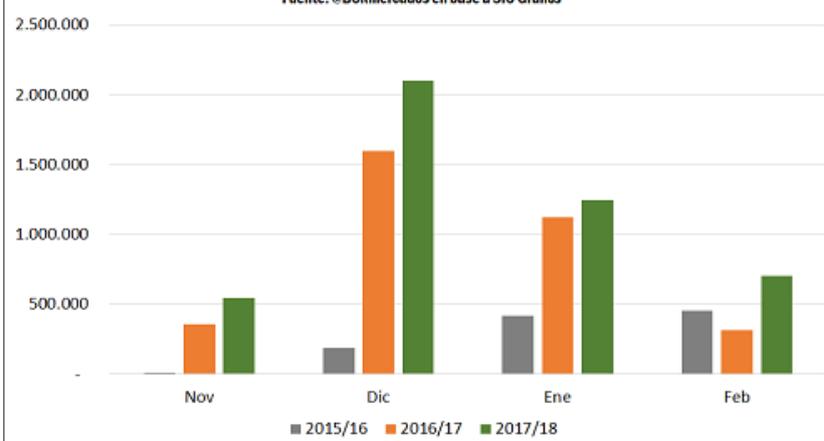
La rápida comercialización del trigo en la temporada actual continua siendo tangible en el mercado. Las 7,4 millones de toneladas que ya compró el sector exportador y los 1,5 millones de toneladas que se aseguró el sector industrial constituyen en ambos casos el segundo mayor registro de la historia, sólo por detrás del volumen de la campaña 2007/08. Además, mientras que a la industria aún le resta fijar el precio para el 40% del volumen que ya compró, para la exportación tal ratio es de apenas el 11%.

En suma, considerando que a inicios del mes de enero más del 50% de la producción estimada de trigo 2017/18 ya se encuentra en manos de los compradores finales de grano, sean industriales o exportadores, nos encontramos frente a un escenario muy distinto al planteado tanto en la campaña pasada como en el promedio de los últimos cinco años, cuando tal ratio ascendía al 36% y 37%, respectivamente.

Pese a ello, desde noviembre y hasta los contratos ya pactados para entrega en febrero inclusive, los volúmenes de trigo comprometidos para ser entregados en las terminales portuarias del Gran

#### Entregas de trigo en Rosario Norte y Rosario Sur según contratos registrados al 15-Ene de cada año

Fuente: @BCRmercados en base a SIO Granos





AÑO XXXV – N° 1843 – VIERNES 19 DE ENERO DE 2018



Rosario están superando con creces la comercialización de los últimos dos años.

El gráfico que sigue muestra la cantidad comprada de cereal para entregarse en Rosario Norte y Rosario Sur desde el mes de noviembre y hasta lo pactado al 15 de enero para entregarse en febrero, según surge de los datos oficiales. En total, en esta temporada 2017/18 se compraron bajo estas condiciones 1,2 millones de toneladas más de trigo que a fines del 2016 y principios del 2017.

En relación a las cotizaciones, el ajustado balance de oferta y demanda de la nueva temporada le dio sostén a los valores negociados en la semana que pasó, y en el Mercado a Término de Buenos Aires los futuros más cercanos para entrega en Rosario mostraron una tendencia alcista que lo acerca cada vez más a sus valores más altos en lo que va del 2018, de US\$ 168/t.

El comportamiento de los precios locales en general exhibe muy disímil al que vienen evidenciando los negociados en otros mercados externos de referencia. El futuro de trigo duro del Mercado de Kansas, por ejemplo, ha caído un 23% desde mediados del año pasado, en tanto que el precio de la Cámara Arbitral rosarina subió un 12% en pesos o un 2% en dólares durante el mismo período.

La principal causa de ello ha sido que la salida al mundo

del trigo argentino, entre otros orígenes, ha minado la competitividad de las exportaciones estadounidenses hundiéndose sus precios. El último de los gráficos muestra las exportaciones proyectadas para la campaña 2017/18 por el Departamento de Agricultura estadounidense (USDA) en relación a los despachos promedio de los últimos cinco años para algunos países seleccionados. Puede verse que si bien el caso ruso es el más paradigmático, llamado a exportar en la nueva campaña 14 millones más de trigo que en los últimos 5 años, Argentina también destaca con 5 millones de toneladas más que tendrán como destino el mercado internacional en relación a los envíos promedio del último lustro.



## COMMODITIES

### La Niña tiene en ascuas a la soja y al maíz

FRANCO RAMSEYER – EMILCE TERRÉ

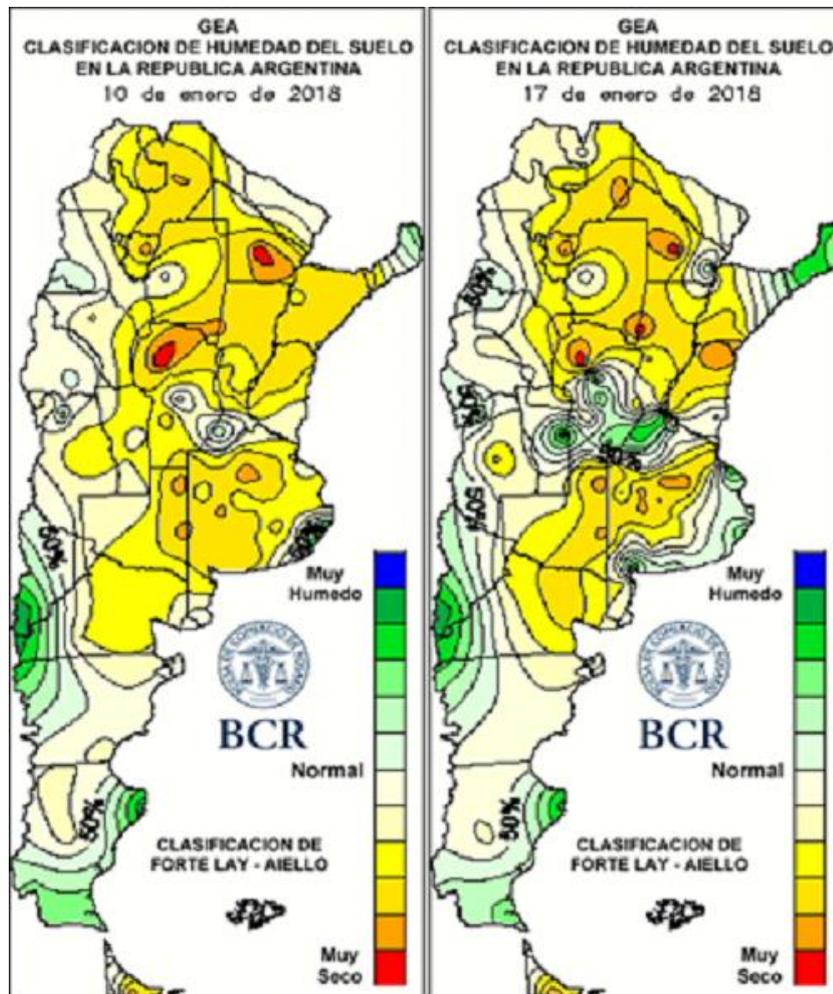
**“La Niña” se intensificó y permanecerá en nuestro país por el resto de la campaña, aumentando las probabilidades de sequía y rindes más bajos para la soja y el maíz. Brasil también se encuentra comprometido, con más del 50% de ambos cultivos creciendo en condiciones secas. Los precios de Chicago reaccionaron con subas en la semana, aunque la competencia de las exportaciones brasileñas para los despachos norteamericanos limita la ganancia.**

En la entrevista que le realizó GEA, el Dr. José Luis Aiello advertía el día miércoles que el fenómeno de “La Niña” –que viene asociado a una escasez de lluvias en nuestro país– se intensificó y desgraciadamente nos acompañará durante el resto de la campaña comercial.

Este hecho es muy preocupante tanto para los cultivos de soja como para los de maíz. En primer lugar, se espera un febrero muy seco, y este es precisamente el mes del año donde se definen los rindes de la soja en gran parte de Argentina, ya que es cuando la planta produce sus vainas (fructificación) y posteriormente



AÑO XXXV – N° 1843 – VIERNES 19 DE ENERO DE 2018



comienza con el “llenado de granos”. El llenado de granos es el período crítico, puesto que durante el mismo la deficiencia hídrica puede tener consecuencias irreversibles. En el caso del maíz la etapa crítica es la floración, y el maíz de siembra temprana ya tuvo el infortunio de atravesarla en condiciones secas. Ahora, las expectativas están puestas en el cereal de siembra tardía, cuya floración comienza precisamente en febrero, con lo cual podría sufrir el mismo destino, con graves consecuencias en los rendimientos.

En el siguiente mapa, confeccionado por la Guía Estratégica para el Agro de nuestra institución, puede verse la evolución de la humedad del suelo al comparar la situación del 10 de enero con la del 17 de enero. Si

bien hubo zonas puntuales que mejoraron su situación, como el sur de nuestra provincia y algunas partes de Córdoba, éstas eran justamente las áreas que en general y en términos relativos, menos acuciantemente necesitaban el agua. Es decir, en el resto de la región núcleo –principalmente en el norte de la provincia de Buenos Aires– el suelo estaba muy seco la semana pasada y lamentablemente continúa igual: los cultivos la están pasando mal.

#### Análisis de situación en Brasil

Como es sabido, nuestro país vecino ha visto aumentar su producción y exportación de soja y maíz en los últimos años, hasta disputarle el primer puesto a Estados Unidos para el caso de la oleaginosa. Por ello, lo que ocurra con la producción brasileña tendrá un notable efecto en los precios internacionales y, por ende, en los valores de estos granos en Argentina.

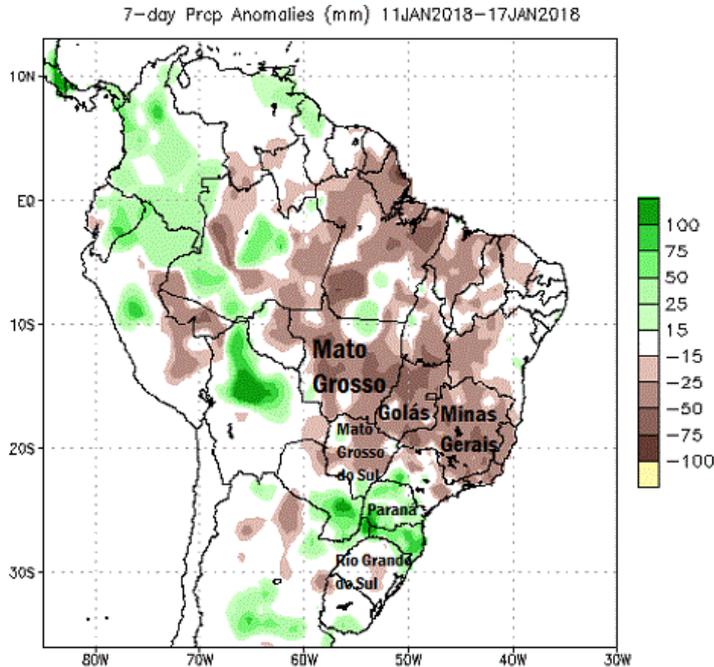
A la fecha Brasil también experimentó lluvias inferiores a las normales en la mayor parte su territorio, como puede verse en el siguiente gráfico

confeccionado por el Centro de Predicción Climática (CPC) de la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica (NOAA) de Estados Unidos. Se observa que gran parte del país del norte experimentó déficits pluviales de entre 15 y 50 milímetros, dependiendo de la región.

Para hacer un análisis más detallado, la tabla adjunta muestra la participación de cada estado brasileño a la producción nacional de soja y maíz lo cual permite hacer una evaluación de daños más precisa. Concretamente, los estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul y Goiás arrojan una deuda de agua de aproximadamente 50 mm, y en estos se produce en conjunto el 62% de la soja carioca. En el caso del cereal,



AÑO XXXV – N° 1843 – VIERNES 19 DE ENERO DE 2018



Data Source: CPC Unified (gauge-based & 0.5x0.5 deg resolution) Precipitation Analysis Climatology (1981–2010)

si a los anteriores les sumamos el estado de Minas Gerais (otro estado muy seco) se obtiene que en total aportan el 53% del maíz de este país, con lo cual este cultivo tampoco se estaría salvando de la sequía. Es decir, **más de la mitad de la producción de soja y maíz brasileña se ve amenazada por la sequía**. La buena noticia es que Paraná, donde se produce el 17% de la soja y el 23% del maíz, tuvo precipitaciones entre 15 y 75 mm superiores a las normales, lo cual es beneficioso para ambos cultivos. A su vez, Río Grande do Sul, donde se genera el 10% de la producción brasileña de la oleaginosa, tuvo en general un nivel normal de lluvias.

### La reacción de los precios en los mercados de referencia

El temor a una merma de producción sudamericana como consecuencia de una temporada seca facilitó una recuperación del precio de la soja y el maíz en el mercado de Chicago, aunque

sin alcanzar los valores a los que se negoció hacia finales del año pasado. Sucede que las ganancias se ven limitadas por la fuerte competencia que Brasil le está presentando a EE.UU. como abastecedor de granos al mundo en lo que va de la campaña comercial de granos gruesos 2017/18 para Estados Unidos (y que comenzó el 1ro de septiembre).

Hasta diciembre inclusive, Brasil exportó 6,5 millones de toneladas de soja, el doble que en el mismo período del año anterior, mientras que los despachos de Estados Unidos sumaron 30 millones de toneladas, un 15% por debajo del período septiembre-diciembre del año previo. Lo más grave es que este cuatrimestre coincide con la época de cosecha norteamericana, por lo que normalmente es cuando se registra el mayor volumen de exportaciones en términos relativos.

En el caso del maíz, la participación brasileña en el mercado internacional también fue muy fuerte hacia fines del año pasado. Las exportaciones de 18,5 Mt entre septiembre y diciembre de 2017 triplicaron las del mismo período del año anterior, aunque quedaron un 8% por debajo de las de 2015 en el mismo lapso. De cualquier modo, las exportaciones en el año calendario 2017 de maíz desde Brasil alcanzaron un récord histórico de 27,3 Mt. En tanto, Estados Unidos exportó entre septiembre y diciembre de 2017 un total de 11,5 millones de toneladas de maíz, un 30% menos que en el mismo cuatrimestre del 2016.

Soja: Producción de Brasil por Estado	
Estado	Contribución
Mato Grosso	33%
Paraná	17%
Goiás	12%
Río Grande do Sul	10%
Mato Grosso do Sul	7%
Todos los demás	21%
<b>Total</b>	<b>100%</b>

Fuente: Servicio Extranjero de Agricultura (FAS)

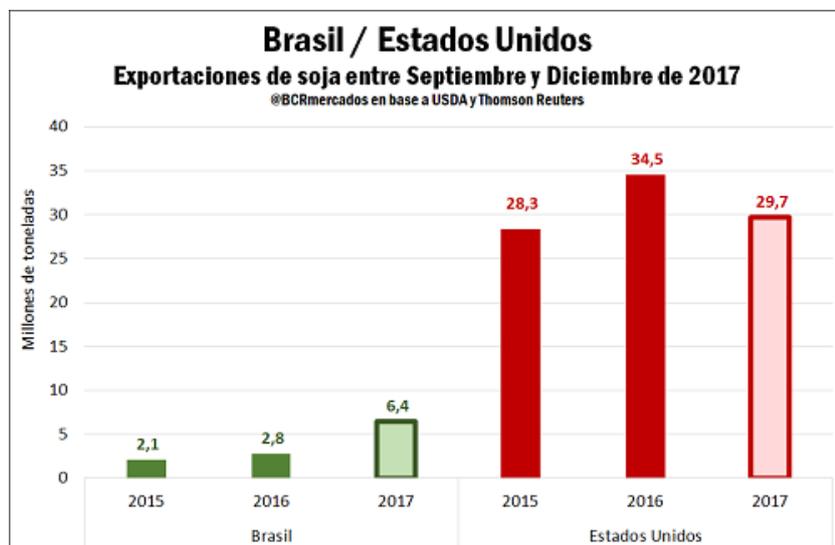
Maíz: Producción de Brasil por Estado	
Estado	Contribución
Paraná	23%
Mato Grosso	21%
Goiás	12%
Minas Gerais	11%
Mato Grosso do Sul	9%
Todos los demás	24%
<b>Total</b>	<b>100%</b>

Fuente: Servicio Extranjero de Agricultura (FAS)





AÑO XXXV – N° 1843 – VIERNES 19 DE ENERO DE 2018



En el mercado local, por su parte, los precios replicaron las ganancias externas y al cierre de la semana los valores de referencia propuestos por la Cámara Arbitral de Cereales alcanzaron los \$ 5.060/t para la soja y \$ 2.840/t en el caso del maíz, superando en ambos casos el promedio de la semana pasada, que había sido de \$ 4.977/t y \$ 2.830/t, respectivamente. Para las próximas semanas, se espera que los eslabones de la cadena agrícola estén más atentos al cielo que a las pantallas, ya que lo que suceda con el clima en el próximo mes determinará la suerte de la campaña sudamericana de granos gruesos 2017/18.



**FINANZAS**

**Argentina avanza en materia de Inclusión Financiera**

BLAS ROZADILLA

La inclusión financiera, un concepto multidimensional que hace referencia a la incorporación de los individuos que no participan del sistema financiero formal y a la extensión en el uso de los servicios que este brinda, tiene el potencial para generar crecimiento económico y reducir desigualdades. El desarrollo de una estrategia para el logro de la misma busca afianzar el compromiso de nuestro país respecto al tema.

En los últimos años, y principalmente luego de la crisis

de 2008, la inclusión financiera pasó a tener un lugar preponderante en la agenda política de los gobiernos, al mismo tiempo que comenzó a ser promovida desde diversos organismos internacionales. La inclusión financiera está emergiendo como una prioridad para los legisladores y reguladores en el desarrollo del sector financiero, con un número creciente de países que introducen medidas integrales para mejorar el acceso y el uso de servicios financieros personalizados. Más de 60 países han iniciado reformas de inclusión financiera en los últimos años. Nuestro país no es la excepción, desde comienzos de la década se están realizando avances en este tema y, desde el arribo de la nueva gestión tanto en el Banco Central de la República Argentina (BCRA) como en el Ministerio de Finanzas, la inclusión financiera ha sido planteada como un objetivo prioritario.

La inclusión financiera es un eje fundamental para lograr un crecimiento inclusivo, la falta de acceso a los servicios financieros afecta principalmente a los sectores más desfavorecidos. Las personas de escasos recursos que quieren realizar un proyecto productivo, invertir en educación o necesitan hacer frente a algún accidente o siniestro, dependen de sus ahorros o de otras fuentes informales de recursos, las cuales resultan más costosas, insuficientes e inseguras. Esto no solo tiene impactos en términos de equidad social sino también en la economía global. A nivel macroeconómico, la inclusión financiera aumenta el ahorro, promueve la inversión y la expansión del mercado interno y, en última instancia, favorece el crecimiento y desarrollo de la economía (Beckerman y Chiesa, 2017).

Se pueden identificar dos efectos importantes del acceso a los servicios financieros que contribuyen a reducir la vulnerabilidad de los segmentos más pobres de la población: se reduce la variabilidad del consumo, utilizando mecanismos que permiten enfrentar de manera más eficiente los choques adversos y logrando un mayor bienestar, y se incrementa el valor de los activos, ya sea capital humano o físico productivo (de





**AÑO XXXV – N° 1843 – VIERNES 19 DE ENERO DE 2018**

Ollolqui et al., 2015).

La inclusión financiera se puede definir como el proceso por el cual se maximiza el acceso y el uso de los servicios financieros formales a la vez que se minimizan las barreras involuntarias percibidas por aquellos individuos que no participan del sistema financiero formal (Carballo, 2016). El BCRA, en la definición de sus políticas financieras, entiende a la inclusión financiera como el acceso y el uso de una oferta amplia de servicios financieros, provistos de una manera sostenible y responsable.

En el pasado mes de julio, se creó bajo la órbita del Ministerio de Finanzas, el Consejo de Coordinación de la Inclusión Financiera, que tiene como principal objetivo la elaboración e implementación de una estrategia de inclusión financiera para el desarrollo de políticas de acceso universal a servicios bancarios y financieros. Además, se menciona en la resolución que dio origen al organismo, las funciones de articular los procesos participativos entre los diferentes actores públicos y privados e integrar acciones para favorecer la inclusión financiera en la planificación de los diferentes sectores y/o sistemas; proponer la ejecución de programas y planes específicos que desarrollen el impulso al crédito y al microcrédito, y la educación financiera; elaborar un proyecto de marco regulatorio que facilite la implementación de los programas y planes en todo el país; y asesorar al Poder Ejecutivo Nacional en todo lo relativo a la implementación de políticas públicas vinculadas a la inclusión financiera.

En noviembre pasado, se presentó en Cámara de Diputados un proyecto de ley que planteaba la necesidad de desarrollar una Estrategia Nacional de Inclusión Financiera (ENIF). Según el Banco Mundial, las estrategias de inclusión financiera se pueden definir como hojas de ruta de acciones, acordadas y definidas a nivel nacional o subnacional, que los agentes involucrados siguen para alcanzar los objetivos de inclusión financiera. Las estrategias exitosas coordinan los esfuerzos con los principales interesados, definen las responsabilidades entre ellos y establecen una planificación clara de los recursos, por ejemplo, priorizando los objetivos. Una estrategia puede promover un proceso más efectivo y eficiente para

lograr mejoras significativas en la inclusión financiera, y está idealmente preparada con el sector privado para establecer y alcanzar metas compartidas y alcanzables para la inclusión financiera.

Desde el año 2010, más de 55 países han firmado compromisos relacionados con la inclusión financiera y más de 30 países han implementado o se encuentran elaborando una Estrategia Nacional sobre Inclusión Financiera, demostrando el amplio consenso sobre la importancia de este tema. Estudios del Banco Mundial señalan que el ritmo y el impacto de las reformas aumentan cuando un país adopta una ENIF. En América Latina a octubre del 2015, distintos países ya habían implementado estos compromisos. Entre ellos destacan México (2007), Brasil (2011), Colombia (2014), Ecuador (2013), Haití (2014), Paraguay (2014) y Perú (2015).

El mencionado proyecto fue incluido en el correspondiente a la Ley de Financiamiento Productivo, que busca desarrollar el mercado de capitales y ya cuenta con media sanción de la Cámara de Diputados. Los principales objetivos de esta ley se centran en generar las bases para dar un fuerte respaldo al financiamiento PYME; potenciar federalmente al mercado de capitales; incrementar la protección al inversor; potenciar las ofertas públicas de acciones; favorecer el desarrollo del mercado de hipotecas y la inclusión financiera; sentar las bases para la promoción del ahorro a largo plazo; robustecer la infraestructura de los mercados de capitales; y mejorar la independencia y capacidad de supervisión de la CNV.

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID), una de las principales fuentes de financiamiento a largo plazo para el desarrollo económico, social e institucional de América Latina y el Caribe, y que también realiza proyectos de investigación y ofrece asesoría sobre políticas, asistencia técnica y capacitación a clientes públicos y privados en toda la región; ha contribuido en la preparación y el diseño de la Estrategia y financiará su puesta en marcha con un crédito de US\$20 millones a 25 años.

El programa desarrollado en conjunto con el BID, mediante el cual se originó el financiamiento, establece como objetivo contribuir a incrementar el acceso y uso





**AÑO XXXV – N° 1843 – VIERNES 19 DE ENERO DE 2018**

de servicios financieros para hogares y empresas a través de: el fortalecimiento de las capacidades técnicas y operativas de los oferentes de servicios y de la capacidad institucional del gobierno para desarrollar políticas de inclusión financiera, y de incrementar el acceso al crédito de micro y pequeñas empresas.

El programa cuenta con dos componentes:

**Componente N°1:**

- a) Apoyo a la implementación de la ENIF financiando actividades de asistencia técnica a entidades financieras para promover servicios dirigidos a la inclusión financiera y la digitalización de pagos,
- b) Monitoreo y evaluación de la ENIF y financiamiento de estudios que promuevan reformas normativas e institucionales, y gastos administrativos para su ejecución;

**Componente N°2:**

Este componente ayudará a superar el limitado acceso a crédito de micro y pequeñas empresas (por US\$6,5 millones), a través del financiamiento a las mismas mediante FONCAP, organización dedicada al desarrollo de las microfinanzas, y del fortalecimiento del mercado crediticio enfocado a este segmento mediante préstamos de inversión a las instituciones de microfinanzas e incentivos para que amplíen su cobertura regional.

El Banco Mundial, una de las principales entidades que se encarga de promover la inclusión financiera y que brinda apoyo técnico a los países en el desarrollo de ENIF, plantea en diversos artículos destinados a los hacedores de políticas cuales son los seis pilares en los que debe apoyarse el diseño y la ejecución de la estrategia para lograr la efectividad.

- **Datos y diagnóstico:** permite tanto a políticos como a los demás agentes intervinientes tener una mejor comprensión de la situación de la que se parte respecto al acceso y uso de servicios financieros y las barreras a la inclusión financiera, y como abordar estos temas con los recursos disponibles.
- **Metas y objetivos:** sobre la base de los datos de inclusión financiera disponibles, se pueden establecer objetivos concretos, mensurables y verificables, generando indicadores a partir de los

cuales los reguladores pueden monitorear el progreso en la consecución de los mismos. Es importante que el sector privado participe en la definición de estos objetivos ya que tiene una participación clave para su logro.

- **Liderazgo y coordinación:** los esfuerzos de coordinación interna son necesarios tanto durante la formulación como en la implementación del ENIF. Estos esfuerzos pueden cristalizarse a través del establecimiento de una estructura de gobernanza, con un mandato claro y recursos dedicados (como el Consejo de Coordinación de la Inclusión Financiera para el caso de nuestro país).
- **Formulación de la estrategia:** el bosquejo de la ENIF se puede hacer sobre una base consultiva, para asegurar el compromiso entre el gobierno y el sector privado, permitiendo e incentivando las acciones de este último.
- **Implementación de la estrategia:** las acciones y reformas establecidas en la estrategia se benefician de una clara priorización y un ordenamiento secuencial, con claridad también sobre los roles y las responsabilidades de cada institución interviniente.
- **Monitoreo y evaluación:** es esencial para garantizar que la implementación de la estrategia esté en buen camino y para ajustar las políticas y demás medidas en tiempo real.

### El punto de partida

Según Global Findex, la base de datos del Banco Mundial sobre temas de inclusión financiera, para el año 2014 (último para el cual se cuentan con datos) el 49,8% de los argentinos no posee una cuenta bancaria, dato que es utilizado como uno de los principales indicadores en lo que refiere al tema, principalmente al uso de los servicios financieros. Esta cifra es menor tanto al promedio mundial (61,51%) como al promedio de América Latina y el Caribe (51,4%), donde Brasil (68,12%) y Chile (63,3%) tienen un desempeño mucho mejor, y se encuentra muy lejos de lo observado para el grupo de países de la OCDE (94,01%), organización a la que Argentina pretende pertenecer. Esta proporción disminuye si el análisis se realiza para los sectores más desfavorecidos, dado que dentro del 40% de la población de menores ingresos, el porcentaje sin cuenta bancaria asciende a 55,6%.





**AÑO XXXV – N° 1843 – VIERNES 19 DE ENERO DE 2018**

Pero el sólo hecho de poseer una cuenta bancaria no implica que un individuo se encuentre “incluido” financieramente, la inclusión financiera es una categoría multidimensional que refiere al acceso, al uso y a la calidad de los instrumentos financieros, es decir, que viene determinada tanto del lado de la oferta como de la demanda.

Si se tiene en cuenta la frecuencia de uso, las estadísticas elaboradas por el Banco Mundial nos muestran que, dentro del grupo de aquellos que sí tienen una cuenta bancaria, la gran mayoría sólo se realizaron entre una y dos entradas y salidas de dinero por mes (92,3% y 71,3%, respectivamente). Y, separado por ingresos, sólo el 6% del primer quintil de ingresos realiza más de dos retiros de dinero.

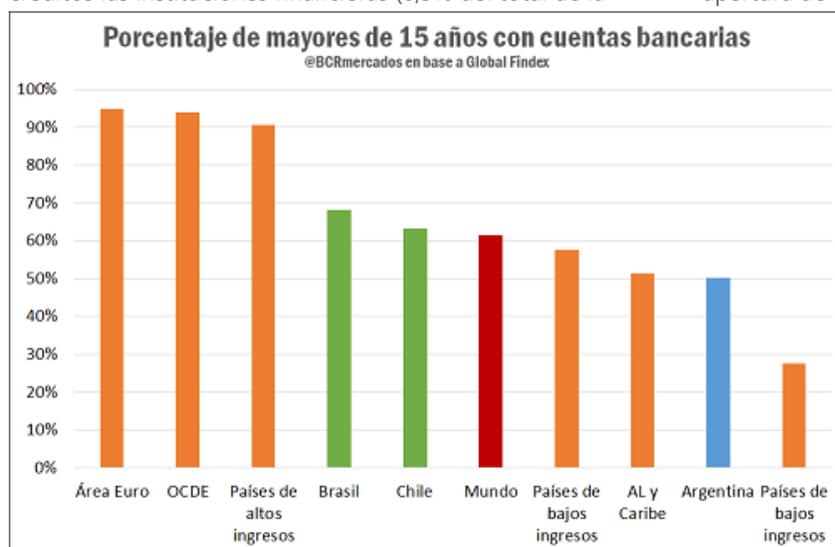
Ampliando la información, sólo el 26,6% de los argentinos cuenta con una tarjeta de crédito y el 44% con una tarjeta de débito, siendo sólo el 25,4% los que realizaron algún pago con la misma. Dentro de los datos de Global Findex se incluye también información acerca de los ahorros y los créditos. En base a encuestas, se estima que el 21,5% de los argentinos realizó ahorros, pero sólo el 4,9% de los mismos lo hicieron en una institución financiera formal y el 1,5% usando un club de ahorro informal. A su vez, el 19,1% realizó préstamos, siendo las fuentes principales de esos créditos las instituciones financieras (8,3% del total de la

población), las tiendas y la familia o amigos, en ese orden. Comparando estos datos con otros países de la región, se puede ver como en Brasil, el 12,3% de los mayores de 15 años realizaron ahorros y el 11,9% tomó créditos de una institución financiera formal. En Chile el 15% y el 15,6% respectivamente, en Perú el 12,3% y el 11,2%, en Uruguay el 12% y el 21%, en Colombia el 12,3% y el 15,6% y en México, el 14,5% y el 10,4%. Esto muestra que, si bien el uso en la región es limitado, la Argentina se encuentra rezagada.

A pesar del subdesarrollo existente en el país respecto a la inclusión financiera, en los últimos años se observaron importantes avances en el tema. Por ejemplo, en el año 2015 se puso en marcha el Plan Nacional de Bancarización Inclusiva, que contempló diversas medidas orientadas a extender la bancarización a amplios sectores de la población que estaba excluida. Conjuntamente y durante el año 2016 nuevos avances se han realizado en la normativa que fomenta la inclusión financiera: se estableció la gratuidad de las cajas de ahorro y el otorgamiento de tarjetas de débito, se realizó una ampliación en las prestaciones admitidas para las cajas de ahorro originadas para el pago de planes o programas de ayuda social, se habilitó una Plataforma de Pagos Móviles (PPM) para que las entidades financieras ofrezcan servicios de transferencias inmediatas de fondos y/o pago de bienes y servicios a cuentas de terceros adheridos al PPM, apertura de cajas de ahorro a través de medios

electrónicos y flexibilización de requisitos, cajas de ahorro para menores de edad, creación del “ALIAS” asociado al CBU para realizar transferencias y pagos, entre otras.

En los decretos recientes que se publicaron el 11 de enero del 2018, en el marco de un proceso de simplificación del Estado que tiene objetivo reducir la burocracia, se incluyen medidas que buscan mejorar el funcionamiento del sistema financiero, incentivando la inclusión. Se habilitan nuevos métodos para la celebración a distancia de contratos de tarjeta de crédito, cheque, letra de cambio y





**AÑO XXXV – N° 1843 – VIERNES 19 DE ENERO DE 2018**

pagaré, buscando la seguridad de las partes involucradas; esto permitirá, por ejemplo, la emisión de cheques electrónicos. Se incorpora al saldo de boleto de compraventa como uno de los instrumentos de financiación que podrán celebrarse en UVA o en UVI, permitiendo a desarrolladores inmobiliarios otorgar préstamos desde el pozo a una cuota menor y actualizable, permitiendo el acceso a estos créditos a una enorme porción de la población. Se estableció la posibilidad de embargar la cuenta sueldo de un individuo hasta determinado monto, lo que permite mejorar la calidad crediticia de los ahorristas que únicamente poseen una cuenta sueldo, que antes se veían perjudicados en su acceso al crédito. Finalmente, se decidió eliminar el tope de tasa que existía para que los depósitos de ahorristas tengan cobertura del sistema de Seguros de Depósitos (Sedesa), fomentando la competencia entre los bancos en cajas de ahorro y cuentas corrientes, y buscando aumentar el tamaño del sistema financiero a través de una mejor remuneración a sus depositantes.

Sin embargo, la mayor parte de las personas tienen una relación renuente con las instituciones financieras y no tienen una plena noción de los beneficios asociados con la apertura de una cuenta o el uso de otros instrumentos financieros. El alto nivel de desconfianza que tienen los individuos hacia el sistema financiero es una de las principales barreras que obstaculizan la inclusión financiera (Tuesta et al., 2015).

Para poder acortar el distanciamiento, tanto real como percibido, que existe entre el sistema financiero y la población resulta necesario promover la educación de los individuos respecto a cuestiones financieras. La educación financiera es un elemento clave para la inclusión financiera ya que permite facilitar el uso eficaz de los productos financieros, puede ayudar a las personas a desarrollar las habilidades para seleccionar y adquirir los instrumentos que mejor se adecúen a sus necesidades, y, además, las empodera para ejercer sus derechos y responsabilidades como agentes dentro del sistema financiero. Según el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), las políticas de educación financiera se están consolidando como soluciones oportunas y relevantes, en la medida en que están dirigidas a satisfacer las necesidades tanto de la

creciente clase media como de los sectores más pobres, mientras que impactan positivamente sobre la participación de los individuos y hogares en los mercados financieros y, en general, en el desarrollo económico. Estas políticas deben aprovechar las múltiples vías existentes para informar y educar a los potenciales inversionistas, que van desde las escuelas hasta los medios masivos de comunicación, al mismo tiempo que los participantes de la industria pueden cumplir un rol dentro de este proceso. En 2016 el BCRA tomó la iniciativa en este aspecto firmando un acuerdo institucional con el Ministerio de Educación para fomentar la educación financiera.

Otra cuestión importante es que exista una oferta de productos y servicios financieros que aporten valor a los usuarios. Los potenciales clientes que se encuentran excluidos del sector financiero formal no recurrirán a él a menos que los instrumentos sean fáciles de entender, utilizar y acceder, y contengan una propuesta de valor relevante.

La promoción y la búsqueda de la inclusión financiera tienen el potencial de ser una herramienta clave para fomentar el desarrollo equitativo y la igualdad de oportunidades para todos los individuos de la sociedad, permitiendo, también, avanzar sobre objetivos como la reducción de la pobreza, la creación de empleo, la formalización de la actividad económica y la igualdad de género. Es por ello que la inclusión financiera ha sido incluida como medio facilitador para la consecución de algunos de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas.

#### **Fuentes utilizadas:**

- Beckerman, M. y Chiara, A. (2017, 29 de enero). *La inclusión financiera es un factor clave para el crecimiento económico y las mejoras sociales*. La Nación, página web.
- Carballo, I. E. (2016, 15 de septiembre). *Las claves para lograr una mejor inclusión financiera*. El Economista, página web.
- De Olloqui, F., Andrade, G. y Herrera, D. (2015). *Inclusión financiera en América Latina y el Caribe. Coyuntura actual y desafíos para los próximos años (Documento para Discusión No. IDB-DP-385, Banco Interamericano de Desarrollo)*.
- Tuesta, D., Sorensen, G., Haring, A. y Cámara, N. (2015). *Inclusión financiera y sus determinantes: el caso argentino*. BBVA Research.





AÑO XXXV – N° 1843 – VIERNES 19 DE ENERO DE 2018

**PANEL DE MERCADO DE CAPITALES**

**Panel del mercado de capitales**

**Mercado de Capitales Regional**

Plazo	Tasa promedio		Monto Liquidado		Cant. Cheques	
	Semana Actual	Semana Anterior	Semana Actual	Semana Anterior	Semana Actual	Semana Anterior
<b>MAV: CHEQUES DE PAGO DIFERIDO (S/ DISTINCIÓN DE SEGMENTO)</b>						
0-30 días	31,03	30,58	16.412.494	19.773.340	134	171
31-60 días	28,67	29,04	43.210.093	47.181.471	375	355
61-90 días	27,70	27,23	48.720.411	55.429.001	412	384
91-120 días	27,79	27,39	66.996.981	49.129.005	333	339
121-180 días	28,12	26,99	110.997.843	92.251.536	595	565
181-365 días	27,14	26,68	139.049.505	118.053.586	917	817
<b>Total</b>			<b>425.387.327</b>	<b>381.817.940</b>	<b>2.766</b>	<b>2.631</b>

**MAV: CAUCIONES**

Plazo	Tasa promedio		Monto contado		N° Operaciones	
	Semana Actual	Semana Anterior	Semana Actual	Semana Anterior	Semana Actual	Semana Anterior
Hasta 7 días	26,17	26,40	341.166.701	336.815.534	1.599	1.711
Hasta 14 días	25,80	25,47	6.750.463	12.233.913	99	143
Hasta 21 días	25,22	26,00	497.800	19.187	6	3
Hasta 28 días		27,00	0	343.505	0	7
> 28 días	27,55	24,65	2.223.837	3.857.518	16	14
<b>Total</b>			<b>350.638.801</b>	<b>353.269.657</b>	<b>1.720</b>	<b>1.878</b>

**Mercado de Capitales Argentino**

18/01/18

**Acciones del Panel Principal**

Variable	Valor al cierre	Retorno		Beta		PER		VolProm diario (5 días)	
		Semanal	Interanual	Año a la fecha	Emp. Sector	Emp. Sector	Emp. Sector		
<b>MERVAL</b>	34.064,34	6,19	80,52	13,30					
<b>MERVAL ARG</b>	33.867,31	6,62	97,52	13,47					
<b>en porcentaje</b>									
Pampa Energia	\$ 54,40	3,42	99,27	9,22	1,04	0,31	24,31	20,86	1.693.460
Grupo Galicia	\$ 138,70	7,35	174,91	12,13	0,91	1,00	23,97	19,88	476.167
YPF	\$ 483,50	4,43	47,36	14,52	0,97	0,82	91,75	19,05	128.776
Petrobras Brasil	\$ 114,00	6,72	28,92	19,68	1,39	0,82	31,76	19,05	291.260
Banco Macro	\$ 221,40	3,72	92,03	2,05	1,06	1,00	17,75	19,88	128.551
Central Puerto	\$ 44,40	12,64	89,03	40,09	0,82	0,83	28,01	28,60	2.080.831
Com. del Plata	\$ 5,20	9,32	89,37	9,32	0,78	0,31	-	20,86	2.313.124
Transener	\$ 61,00	2,09	246,59	24,62	1,12	1,12	14,36	14,36	796.542
Siderar	\$ 16,40	13,54	67,89	13,54	0,99	0,95	12,88	11,06	3.796.956
Tenaris	\$ 328,25	2,73	14,75	11,44	0,86	0,95	-	11,06	58.702
Banco Francés	\$ 168,45	5,83	79,60	9,03	1,17	0,31	31,20	20,86	82.783
Phoenix GR	\$ 9,97	-0,60	124,89	3,54	-0,17	0,66	-	19,88	739.695
T. Gas del Norte	\$ 78,75	1,87	395,91	5,41	1,06	1,02	-	15,64	484.644
Cresud	\$ 39,70	1,91	55,83	-1,84	0,83	0,69	-	45,37	900.449
T. Gas del Sur	\$ 90,50	5,99	180,72	8,67	0,98	1,02	31,28	15,64	404.435
ByM Argentinos	\$ 336,00	5,44	0,00	-1,03	0,00	1,02	-	15,64	191.428
Aluar	\$ 16,90	9,74	81,92	11,92	0,99	0,95	20,30	11,06	1.097.875
Telecom Arg	\$ 150,00	1,63	145,24	9,54	0,90	0,88	20,00	11,20	84.232
Mirgor	\$ 606,00	1,39	80,24	17,68	0,49	0,49	14,72	14,72	21.820
Edenor	\$ 55,45	11,49	124,34	20,87	1,02	0,20	37,36	46,25	674.196
Agrometal	\$ 24,40	4,97	42,49	3,40	0,89	0,85	20,54	10,27	247.382
Dist. Gas Cuyana	\$ 62,50	6,21	278,48	39,24	0,64	0,82	36,84	31,14	373.170
Boldt	\$ 10,45	0,48	193,80	4,60	0,66	0,66	17,25	17,25	695.480
Supervielle	\$ 125,60	8,42	174,86	11,74	0,00	0,66	22,80	17,25	101.523
Holcim	\$ 98,00	6,67	183,13	26,95	0,63	0,75	37,00	10,65	101.333
Consultatio	\$ 67,75	10,53	71,28	18,36	0,51	0,75	10,10	10,65	138.551
Central Cost.	\$ 24,30	35,75	89,84	52,35	1,13	0,83	173,51	28,60	1.243.793
San Miguel	\$ 132,50	1,29	24,41	12,21	0,86	0,91	65,96	18,99	60.545
Autop. del Sol	\$ 120,50	8,25	107,45	12,62	0,46	0,47	29,51	24,27	38.610
Bco. Hipotecario	\$ 15,95	10,00	149,61	17,28	1,10	0,47	18,65	24,27	381.630
Cons. Del Oeste	\$ 39,30	12,23	85,52	11,75	0,48	0,47	19,03	24,27	219.630

**Títulos Públicos del Gobierno Nacional**

18/01/18

Variable	Valor al cierre	Var. Semanal (%)	TIR	Duration	Cupón	Próximo pago cupón
<b>EN DÓLARES</b>						
Bonar 18 (AN18)	2.010,00	0,25	2,97%	0,82	9,00%	29/05/2018
Bono Rep. Arg. AA19	1.950,00	0,00	4,95%	1,18	6,25%	22/04/2018
Bonar 20 (AO20)	2.125,00	1,19	4,05%	2,40	8,00%	08/04/2018
Bono Rep. Arg. AA21	2.052,00	0,00	4,62%	2,87	6,88%	22/04/2018
Bono Rep. Arg. A2E2	2.020,00	0,50	4,53%	3,48	0,00%	26/01/2018
Bonar 24 (AY24)	2.193,00	1,20	4,60%	3,22	8,75%	07/05/2018
Bonar 2025	2.010,00	0,50	4,89%	5,15	5,75%	18/04/2018
Bono Rep. Arg. AA26	2.158,00	0,56	5,69%	6,15	7,50%	22/04/2018
Bono Rep. Arg. A2E7	2.100,00	1,06	5,84%	6,55	0,00%	26/01/2018
Discount u\$s L. Arg. (DICA)	3.083,00	0,59	6,35%	7,44	8,28%	30/06/2018
Discount u\$s L. NY (DICY)	3.110,00	1,47	6,23%	7,47	8,28%	30/06/2018
Bonar 2037	2.147,00	0,66	6,63%	10,06	7,63%	18/04/2018
Par u\$s L. Arg. (PARA)	1.360,00	1,49	7,00%	10,84	1,33%	31/03/2018
Par u\$s L. NY (PARY)	1.380,00	1,47	6,87%	11,02	1,33%	31/03/2018
Bono Rep. Arg. AA46	2.110,00	0,57	6,95%	12,00	7,63%	22/04/2018
Bono Rep. Arg. AC17	1.914,10	1,22	7,19%	14,08	6,88%	28/06/2018
<b>DOLLAR-LINKED</b>						
Bonad 18 (AM18)	1880,00	0,53	11,92%	0,15	2,40%	18/03/2018
<b>EN PESOS + CER</b>						
Bogar 18 (NF18)	9,870	1,23	-28,48%	0,04	2,00%	04/02/2018
Boncer 20 (TC20)	125,400	1,05	3,64%	2,14	2,25%	28/04/2018
Boncer 21 (TC21)*	134,500	0,37	3,02%	3,32	2,50%	22/01/2018
Bocon 24 (PR13)	412,000	1,23	3,79%	2,94	2,00%	15/02/2018
Discount \$ Ley Arg. (DICP)	824,000	1,35	4,50%	8,27	5,83%	30/06/2018
Par \$ Ley Arg. (PARP)	395,000	2,60	4,78%	13,27	1,18%	31/03/2018
Cuasipar \$ Ley Arg. (CUAP)	619,000	4,03	5,08%	14,74	3,31%	30/06/2018
<b>EN PESOS A TASA FIJA</b>						
Bono Marzo 2018 (TM18)	110,000	1,76	11,40%	0,11	22,75%	05/03/2018
Bono Setiembre 2018 (TS18)	106,500	1,00	23,56%	0,55	7,50%	19/03/2018
Bono Octubre 2021 (TO21)	108,000	0,47	17,95%	2,50	18,20%	03/04/2018
Bono Octubre 2023 (TO23)	102,500	0,49	17,13%	3,49	16,00%	17/04/2018
Bono Octubre 2026 (TO26)	104,500	0,00	15,98%	4,52	15,50%	17/04/2018
<b>EN PESOS A TASA VARIABLE</b>						
Bonar 2018 (Badlar + 2,75%)	103,500	0,00	30,04%	0,10		01/03/2018
Bonar 2019 (Badlar + 2,5%)	105,900	0,38	24,53%	0,94		11/03/2018
Bonar 2020 (Badlar + 3,25%)	109,000	0,00	25,21%	1,54		01/03/2018
Bonar 2022 (Badlar + 2%)	106,750	0,95	25,11%	2,56		03/04/2018
<b>* Corte de Cupón durante la semana.</b>						
<b>Mercado Accionario Internacional</b>						
18/01/18						
Variable	Valor al cierre	Retorno		Año a la fecha	Máximo	
		Semanal	Interanual			
<b>ÍNDICES EE.UU.</b>						
Dow Jones Industrial	26.038,00	1,80%	31,46%	5,32%	26.130,45	
S&P 500	2.801,29	1,22%	23,30%	4,78%	2.807,54	
Nasdaq 100	6.817,54	1,63%	34,84%	6,58%	6.835,79	
<b>ÍNDICES EUROPA</b>						
FTSE 100 (Londres)	7.700,96	-0,80%	6,26%	0,17%	7.792,56	
DAX (Frankfurt)	13.281,43	0,59%	14,50%	2,82%	13.525,56	
IBEX 35 (Madrid)	10.432,70	-0,02%	11,15%	3,87%	16.040,40	
CAC 40 (París)	5.494,83	0,11%	13,22%	3,43%	6.944,77	
<b>OTROS ÍNDICES</b>						
Bovespa	80.962,65	1,89%	26,06%	5,85%	81.189,47	
Shanghai Shenzhen Composite	\$ 3.475,91	0,01	0,12	0,05	6124,04	





AÑO XXXV – N° 1843 – VIERNES 19 DE ENERO DE 2018

**MONITOR DE COMMODITIES GRANOS**

**Monitor de Commodities Granos**

**Mercado Físico de Granos de Rosario 18/01/18**

Plaza/Producto	Entrega	18/1/18	11/1/18	18/1/17	Var. Sem.	Var. Año
<b>PRECIOS SPOT, CACR</b>						
\$/t						
Trigo	Disp.	3.070	3.025	2.584	↑ 1,5%	↑ 18,8%
Maíz	Disp.	2.840	2.810	2.700	↑ 1,1%	↑ 5,2%
Girasol	Disp.	5.750	5.600	4.740	↑ 2,7%	↑ 21,3%
Soja	Disp.	5.060	4.950	4.600	↑ 2,2%	↑ 10,0%
Sorgo	Disp.	2.450	2.300	2.300	↑ 6,5%	↑ 6,5%
<b>FORWARD O FUTUROS</b>						
US\$/t						
Trigo	Ene	171,5	169,0	163,0	↑ 1,5%	↑ 5,2%
Maíz	Mar/May	152,0	150,6	152,9	↓ 0,9%	↓ -0,6%
Soja	Abr/May	264,4	259,4	276,5	↓ 1,9%	↓ -4,4%

\* Precios pizarra o estimados por Cámara Arbitral de Cereales de Rosario para mercadería con entrega enseguida, pago contado, puesto sobre camión y/o vagón en zona Rosario. \*\* Valores conocidos en la plaza para descarga diferida y pago contra entrega en condiciones Cámara.

**Futuros de commodities agrícolas EE.UU., CBOT/CME 18/01/18**

Producto	Posición	18/1/18	11/1/18	18/1/17	Var. Sem.	Var. Año
<b>ENTREGA CERCANA</b>						
US\$/t						
Trigo SRW	Disp.	156,3	159,2	158,4	↓ -1,8%	↓ -1,3%
Trigo HRW	Disp.	157,8	161,8	166,2	↓ -2,4%	↓ -5,0%
Maíz	Disp.	138,4	137,3	143,7	↑ 0,8%	↓ -3,7%
Soja	Disp.	357,5	345,6	395,0	↑ 3,5%	↓ -9,5%
Harina de soja	Disp.	362,0	341,3	387,0	↑ 6,1%	↓ -6,5%
Aceite de soja	Disp.	710,5	726,9	784,4	↓ -2,2%	↓ -9,4%
<b>ENTREGA A COSECHA</b>						
US\$/t						
Trigo SRW	Mar	156,3	190,7	155,0	↓ -18,1%	↑ 0,8%
Trigo HRW	Mar	157,8	194,9	149,2	↓ -19,0%	↑ 5,8%
Maíz	Mar	138,4	149,7	150,3	↓ -7,6%	↓ -7,9%
Soja	Ene	346,9	360,6	315,6	↓ -3,8%	↑ 9,9%
Harina de soja	Ene	341,5	344,4	306,2	↓ -0,8%	↑ 11,5%
Aceite de soja	Ene	726,0	816,8	690,0	↓ -11,1%	↑ 5,2%
<b>RELACIONES DE PRECIOS</b>						
Soja/maíz	Disp.	2,58	2,52	2,75	↑ 2,6%	↓ -6,0%
Soja/maíz	En/Mar	2,51	2,41	2,10	↑ 4,0%	↑ 19,4%
Trigo blando/maíz	Disp.	1,13	1,16	1,10	↓ -2,6%	↑ 2,5%
Harina soja/soja	Disp.	1,01	0,99	0,98	↑ 2,5%	↑ 3,3%
Harina soja/maíz	Disp.	2,62	2,49	2,69	↑ 5,2%	↓ -2,9%
Cont. aceite en crushing	Disp.	0,31	0,33	0,32	↓ -5,4%	↓ -2,2%

**Precios de exportación de granos. FOB varios orígenes 18/01/18**

Origen / Producto	Entrega	18/1/18	12/1/18	20/1/17	Var. Sem.	Var. Año
<b>TRIGO</b>						
US\$/t						
ARG 12,0% - Up River	Cerc.	178,5	178,0	174,0	↑ 0,3%	↑ 2,6%
EE.UU. HRW - Golfo	Cerc.	247,8	244,8	212,5	↑ 1,2%	↑ 16,6%
EE.UU. SRW - Golfo	Cerc.	181,9	180,2	183,1	↑ 0,9%	↓ -0,6%
FRA Soft - Rouen	Cerc.	186,4	189,7	209,9	↓ -1,8%	↓ -11,2%
RUS 12,5% - Mar Negro prof.	Cerc.	190,0	191,0	183,0	↓ -0,5%	↑ 3,8%
RUS 12,5% - Mar Azov	Cerc.	168,0	168,0	154,0	0,0%	↑ 9,1%
UCR Feed - Mar Negro	Cerc.	184,0	181,5	173,0	↑ 1,4%	↑ 6,4%
<b>MAIZ</b>						
ARG - Up River	Cerc.	166,3	163,5	191,4	↑ 1,7%	↓ -13,1%
BRA - Paranaguá	Cerc.	157,1				
EE.UU. - Golfo	Cerc.	163,3	161,1	175,1	↑ 1,4%	↓ -6,7%
UCR - Mar Negro	Cerc.	170,5	164,5	170,0	↑ 3,6%	↑ 0,3%
<b>SORGO</b>						
ARG - Up River	Cerc.	144,0	143,0	169,0	↑ 0,7%	↓ -14,8%
EE.UU. - Golfo	Cerc.	177,7	176,2	153,1	↑ 0,9%	↑ 16,1%
<b>SOJA</b>						
ARG - Up River	Cerc.	367,4	367,8	399,7	↓ -0,1%	↓ -8,1%
BRA - Paranaguá	Cerc.	383,5	379,7	410,5	↑ 1,0%	↓ -6,6%
EE.UU. - Golfo	Cerc.	377,4	373,6	409,8	↑ 1,0%	↓ -7,9%





AÑO XXXV – N° 1843 – VIERNES 19 DE ENERO DE 2018

**TERMÓMETRO MACRO**

**TERMÓMETRO MACRO**

**Variables macroeconómicas de Argentina**

18/01/18

Variable	Hoy	Semana pasada	Mes pasado	Año pasado	Var anual (%)
<b>TIPO DE CAMBIO</b>					
USD Com. "A" 3.500 BCRA	\$ 18,853	\$ 18,715	\$ 17,781	\$ 15,978	17,99%
USD comprador BNA	\$ 18,600	\$ 18,450	\$ 17,550	\$ 15,700	18,47%
USD Bolsa MEP	\$ 17,084	\$ 18,729	\$ 17,777	\$ 15,930	7,25%
USD Rofex 3 meses	\$ 20,010				
USD Rofex 9 meses	\$ 21,855				
Real (BRL)	\$ 5,89	\$ 5,83	\$ 5,38	\$ 4,98	18,30%
EUR	\$ 23,13	\$ 22,74	\$ 21,05	\$ 16,95	36,43%

**MONETARIOS (en millones) - Datos semana anterior**

Reservas internacionales (USD)	55.459	55.055	55.163	39.802	39,34%
Base monetaria	1.039.731	1.001.113	947.103	840.119	23,76%
Reservas Internacionales Netas /1 (USD)	30.383	30.687	28.108	11.601	161,90%
Títulos públicos en cartera BCRA	1.301.609	1.305.944	1.205.212	1.086.759	19,77%
Billetes y Mon. en poder del público	686.413	699.096	659.129	514.911	33,31%
Depósitos del Sector Privado en ARS	1.385.562	1.404.472	1.408.424	1.097.197	26,28%
Depósitos del Sector Privado en USD	25.773	25.819	25.822	22.633	13,87%
Préstamos al Sector Privado en ARS	1.325.921	1.327.220	1.294.131	909.603	45,77%
Préstamos al Sector Privado en USD	15.128	14.985	14.746	9.306	62,56%
M <sub>2</sub> /2	1.010.245	1.026.787	1.076.941	790.655	27,77%

**TASAS**

BADLAR bancos privados	22,00%	22,44%	23,38%	19,31%	2,69%
Call money en \$ (comprador)	26,00%	28,00%	26,50%	23,25%	2,75%
Cauciones en \$ (hasta 7 días)	26,17%	28,20%	30,30%	23,40%	2,77%
LEBAC a un mes	27,24%	28,75%	28,75%	23,50%	3,74%
TNA implícita DLR Rofex (Pos. Cercana)	26,05%	24,03%	28,72%	13,46%	12,59%

**COMMODITIES (u\$s)**

Petróleo (WTI, NYMEX)	\$ 63,45	\$ 64,30	\$ 58,09	\$ 51,37	23,52%
Oro (Londres, UK)	\$ 1.335,80	\$ 1.326,80	\$ 1.264,55	\$ 1.196,05	11,68%
Plata	\$ 17,03	\$ 17,25	\$ 16,17	\$ 17,01	0,12%

/1 FIIN = Reservas Internacionales - Cuentas Corrientes en otras monedas - Otros Pasivos.

/2 M<sub>2</sub> = Billetes y monedas en poder del público + cheques cancelatorios en pesos + depósitos a la vista

**Indicadores macroeconómicos de Argentina (INDEC)**

18/01/18

Indicador	Período	Ultimo Dato	Dato Anterior	Año anterior	Var. a/a
<b>NIVEL DE ACTIVIDAD</b>					
Producto Bruto Interno (var. % a/a)	III Trimestre	4,2	4,2	-3,7	
EMAE /1 (var. % a/a)	oct-17	5,2	5,2	-4,4	
EMI /2 (var. % a/a)	nov-17	1,9	1,8	-4,9	

**ÍNDICES DE PRECIOS**

IPC Nacional (var. % m/m)	dic-17	3,1	1,4		
Básicos al Productor (var. % m/m)	dic-17	1,8	1,4	0,8	
Costo de la Construcción (var. % m/m)	dic-17	1,4	0,6	0,8	24,0

**MERCADO DE TRABAJO**

Tasa de actividad (%)	III Trimestre	46,3	45,4	46,0	0,3
Tasa de empleo (%)	III Trimestre	42,4	41,5	42,1	0,3
Tasa de desempleo (%)	III Trimestre	8,3	8,7	8,5	-0,2
Tasa de subocupación (%)	III Trimestre	10,8	11,0	10,2	0,6

**COMERCIO EXTERIOR**

Exportaciones (MM u\$s)	nov-17	4.610	5.241	4.836	-4,7%
Importaciones (MM u\$s)	nov-17	6.151	6.196	4.721	30,3%
Saldo Balanza Comercial (MM u\$s)	nov-17	-1.541	-955	115	-1441,2%

/1 EMAE = Estimator Mensual de Actividad Económica.

