



Biodiesel: Consideraciones para retomar el crecimiento de la industria

Claudio Molina (*)

EL PROBLEMA ESTRUCTURAL DEL MERCADO DE COMBUSTIBLES DE ARGENTINA

El mercado interno de combustibles demanda, en promedio, alrededor de 16 millones de metros cúbicos anuales de gasoil –incluyendo alrededor de 1,8 / 2,0 M m³ que se utilizan para la generación de energía eléctrica– y alrededor de 8 millones de metros cúbicos anuales de naftas.

El parque refinador de petróleo está operando muy cerca de su frontera de posibilidades para atender la creciente deman-

da, y en las refinerías de petróleo se carga petróleo cada vez más pesado, hecho que reduce la disponibilidad de destilados livianos –naftas, entre otros– y medios –gasoil, entre otros.

La producción de petróleo viene cayendo constantemente desde 1998 a la fecha. Las importaciones de gasoil para abastecer la demanda son crecientes y ya es necesario importar naftas de calidad para atender una demanda muy intensa, derivada del intenso crecimiento económico que se registró en los últimos años.

(*) Director Ejecutivo de la Asociación Argentina de Biocombustibles e Hidrógeno.

Con este panorama, la incorporación de biocombustibles a los combustibles minerales por mandato legal, que parecía una medida antipática, pasa a ser estratégica.

YPF analiza la posibilidad de construir una nueva refinería de petróleo, del orden de 180.000 / 200.000 barriles diarios, con una inversión de US\$ 7.000 millones –incluyendo los costos financieros derivados–; pero en las actuales circunstancias de mercado, dicho proyecto es de difícil concreción y plantea un problema importante de oportunidad en la asignación de recursos escasos.

Hay que tener en cuenta también los pasivos ambientales que genera la industria petrolera, los que son seculares y últimamente han tenido un importante espacio en la opinión pública, ante el mayor impacto que genera la explotación no convencional.

Esos pasivos ambientales –sin agregarse los costos derivados de los perjuicios sobre la salud pública–, si se justifican en términos de costos por litro de combustible mineral, producen un encarecimiento tal de este tipo de combustibles que los convierten en más onerosos para la sociedad que los biocombustibles. Por ello, esta cuestión no debe soslayarse en ningún análisis vinculado a la reformulación de las políticas públicas actuales en materia energética.

No es menos importante reconocer que, a pesar de contar Argentina con enormes recursos de petróleo y gas no convencionales, la puesta en valor de los mismos llevará más de cinco años, en el mejor de los casos, y que requerirán inversiones de más de US\$ 40.000 millones, asumiendo concomitantemente los importantes costos ambientales derivados de su explotación, por encima de la línea de base actual.

LA INDUSTRIA DE BIODIESEL EN NÚMEROS

La industria del biodiesel argentino nació en 2007. Desde ese momento, presentó un crecimiento constante hasta la actualidad.

Con inversiones del orden de los 1.200 millones de dólares en los últimos seis años, esta industria alcanzó durante el año 2012, 2.455 millones de toneladas de producción.

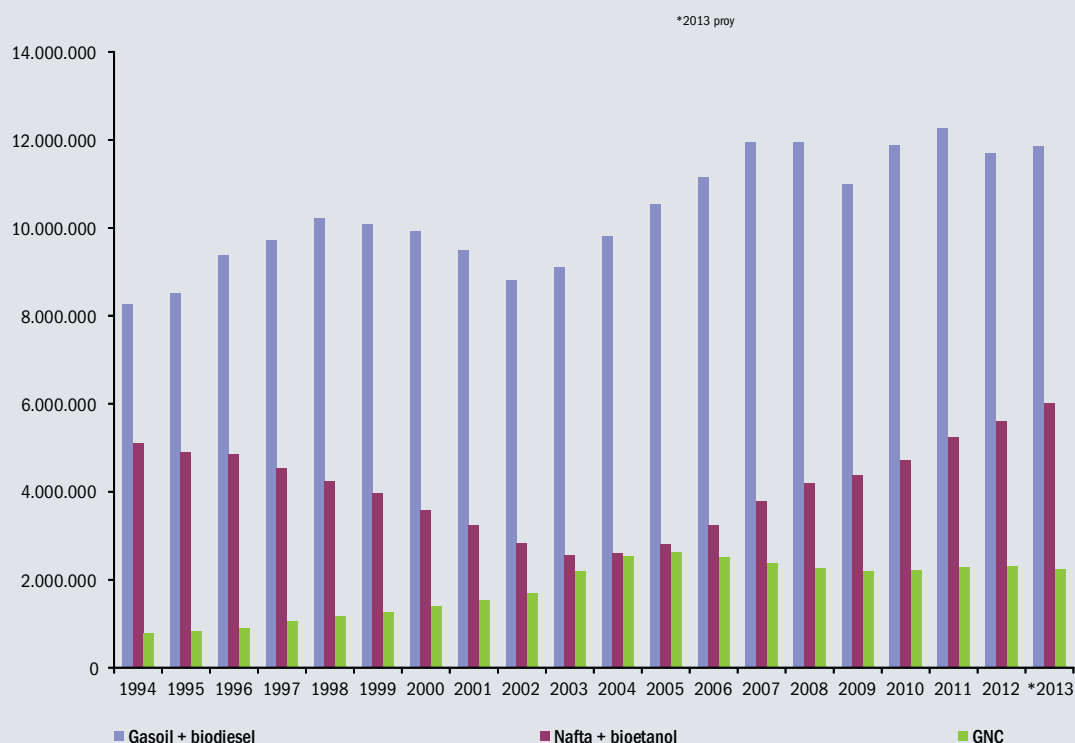
La mezcla obligatoria de gasoil con biodiesel se hizo efectiva con la implementación del Programa Nacional de Biocombustibles, en 2010, cuya Autoridad de Aplicación es el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación. Recordemos que el mandato de corte surge del artículo 7 de la Ley 26.093, reglamentada por Decreto 109/07.

El referido mandato de corte y el crecimiento de la participación de biodiesel constituyen una tendencia que se lleva a cabo en los principales países del mundo, resultando fundamental para la programación de la producción y la demanda de combustibles, asentando de esta forma el mercado.

Durante el año 2012, la producción y ventas de biodiesel eran superiores a las registradas en 2011 hasta el mes de julio. Entre agosto y setiembre, por el doble efecto generado por el cambio de reglas de juego en el país y la debilidad del mercado interno, la situación cambió significativamente. Esto generó un fuerte aumento de la capacidad ociosa de la industria, que está afectando significativamente su rentabilidad.

En la actualidad, hay 32 plantas de biodiesel que participan del convenio de abastecimiento al mercado interno argentino.

EVOLUCION DEL CONSUMO INTERNO DE NAFTAS, GASOIL Y GNC (tep)



no, la mayoría de las plantas se ubican en Santa Fe, cercanas a Rosario. Pero también hay presencia de la industria en otras seis provincias.

La capacidad instalada es del orden de 4,39 mill. tons. anuales y se están construyendo cuatro fábricas más, que agregarán 0,35 mill. tons. anuales.

Las plantas de mayor tamaño se ubican en la provincia de Santa Fe, cercanas a Rosario, donde se encuentra unos de los mayores polos sojeros del mundo. Pero destacamos también que existe una planta de gran porte en la localidad de Frías, Provincia de Santiago del Estero.

Del total, once plantas corresponden a empresas pymes, nucleadas en CEPREB (entre ellas, una empresa tiene dos plantas). Estas empresas abastecen el mercado interno. Hay otras diez plantas que son miembros de CARBIO y por su escala y tecnología, pueden abastecer el mercado interno y el externo, cumpliendo los estándares de calidad, seguridad y medio ambiente más exigentes.

Las empresas de CARBIO son responsables de casi el 100% de las exportaciones del país de biodiesel y también abastecen al mercado interno. La capacidad promedio de éstas plantas es de 329.500 tons/año, 140 % más que el promedio de la industria total y superior al promedio de las industrias de otros países competidores como Brasil, EEUU e Indonesia.

La ocupación de la capacidad instalada en el presente año no supera en promedio el 40 %, existiendo varias plantas cerradas transitoriamente.

La demanda local de biodiesel podrá ser incrementada por la pronta implementación de un corte generalizado al 10 % -en lugar del 8 % actual-. Pero además, en función de los nuevos segmentos de mercado que se desarrollen y el porcentaje de mezcla que se utilice, a saber:

- Generación eléctrica con corte de 20%: 354.000 tns/a. Desde hace bastante tiempo, en Argentina se utilizó con buenos resultados biodiesel en las turbinas de ciclo combinado, en mezclas con gasoil, y se hicieron algunas pruebas con resultados alentadores con relación a la utilización en las turbinas de vapor, en mezclas con fuel oil. Se requiere una decisión política para profundizar el programa.
- Transporte público de pasajeros con corte de 20% (Diesel base de B10): 106.000 tns/a.
- Maquinaria Agrícola con corte de 20% (Diesel base de B10): 292.000 tns/a.
- Demanda incremental anual de biodiesel en el mercado interno posible de desarrollar a corto plazo: 1.000.000 de toneladas.

Destacamos también la aptitud del biodiesel para ser usado en cortes al 20 % con gasoil en transporte automotor de cargas. Un reciente estudio llevado adelante por CARBIO, en los talleres de Oreste Berta, con la coordinación del Ing. Al-

berto Garibaldi, demuestra que es viable este uso. Del mismo modo, destacamos que este año la firma Shell en Australia comenzó a despachar B20 de manera voluntaria.

EL IMPACTO DE LA INCORPORACIÓN DE BIODIESEL AL GASOIL COMERCIALIZADO EN EL PAÍS

Esta incorporación de combustible renovable y Premium a la oferta de gasoil ha permitido reducir significativamente el déficit de oferta de combustible diesel que se registró en el país.

Hay que destacar que por la utilización de aceite vegetal para la producción de biodiesel, ha cambiado la curva de demanda de esta commodity y así sus históricos fundamentos.

En el caso particular del uso de aceite de soja para su transformación en biodiesel, es importante destacar que aquél representa un subproducto de la soja y, además, su uso alimentario no está arraigado en Argentina.

En Argentina se podrían utilizar alrededor de 1,451 millones de toneladas de aceite crudo de soja, si se generalizara para todos los segmentos del mercado de gasoil, un corte con un 10 % de biodiesel. Dicho uso podría elevarse a 2,041 millones de toneladas de aceite crudo de soja, si se implementaran los programas de uso diferenciado antes referidos, más un corte general del 10 %. El referido uso impacta directamente sobre la oferta mundial de este aceite vegetal, reduciéndola, hecho que a su vez, presiona positivamente sobre los ingresos del complejo soja en su conjunto y en los ingresos fiscales, por vía de mayores retenciones.

Al mismo tiempo, el funcionamiento de la industria de biodiesel en el país, ha generado alrededor de 2.000 nuevos puestos de trabajos directos y no menos de 4.000 nuevos puestos indirectos, cuyos ingresos multiplican la actividad económica de otros sectores de la economía argentina.

REGLA DE PRECIOS. FALTA DE CERTIDUMBRE EN LAS OPERACIONES DE COMPRAVENTA DE BIODIESEL EN EL MERCADO INTERNO.

La fórmula de precios creada por Resolución N° 7/10 de la Secretaría de Energía, luego modificada por Resolución N° 56/12 del mismo organismo, hacía más previsible la actividad en el mercado interno, ya que partía del precio interno del aceite vegetal, que es la principal materia prima en la producción de biodiesel.

El precio resultante de dicha fórmula estaba desacoplado del precio internacional, como ocurre con los precios de la energía y combustibles en general. Dicha fórmula era perfectible, haciéndola más compatible con los planteos productivos más eficientes.

Todos los oferentes del mercado, deben comprometerse para aumentar su productividad, evitando la distensión que surge de la permanencia de precios rentables y desacoplados de los internacionales.



A partir de agosto pasado, con la discontinuación en la aplicación de la referida norma de precio, no hay una regla que genere certeza en las operaciones. Además, los precios internos no son publicados con una periodicidad determinada, sino de manera errática. Y para peor, la segmentación de precios en el mercado interno en relación al tamaño de la industria, no tiene correlato en una norma ad hoc que defina los criterios que utilizó la Unidad Ejecutiva Interdisciplinaria de Monitoreo para su implementación.

Por otra parte, el Decreto 1719/12 estableció una fórmula para fijar derechos de exportación móviles. En dicha fórmula se hace mención a un precio de referencia de exportación, que en la práctica es fijado por la citada Unidad Ejecutiva sin un criterio conocido, y por lo general es más alto que el precio FOB real de exportación, generando mayor incertidumbre al momento de liquidar los derechos de exportación respectivos.

PLAZO DE PERMISOS DE EMBARQUE DE LAS EXPORTACIONES DE BIODIESEL. PAGO ANTICIPADO DE LOS DERECHOS DE EXPORTACIÓN.

Casi la totalidad de las exportaciones relevantes de biodiesel se llevan a cabo con contratos a plazo. Actualmente, el plazo de los referidos permisos de embarque es de treinta días. Dicho plazo resulta incompatible con la dinámica de los negocios y sería conveniente llevarlos a ciento ochenta días.

De igual forma, sería conveniente contar con una normativa que permita efectuar el pago anticipado de los derechos de exportación, congelándolos. Resulta muy difícil trabajar en el mercado spot y también operar a plazo sin poder congelar la alícuota de derechos de exportación respectiva.

CRITERIOS DE ASIGNACIÓN DE CUPOS PARA OPERAR EN EL MERCADO INTERNO

En el contexto actual de mercado, estos criterios deben ser exteriorizados en una norma clara y equitativa. Más aún cuando que hay fábricas a punto de ponerse en marcha que solicitarán su inclusión en el programa del mercado interno, mientras sigue creciendo la capacidad ociosa de la industria.

Por otra parte, en atención a que hasta el momento no se ha podido cumplir con todos los requisitos establecidos por la Ley 26.093 y su Decreto Reglamentario 109/07 para calificar, y por ende no se distribuyeron los cupos fiscales en el sentido legal sino por vía de un convenio de abastecimiento, es importante analizar la reforma de la ley, según lo descrito más adelante.

TRIBUTACIÓN DEL BIODIESEL

Por una interpretación de la Dirección de Análisis de Fiscalización Especializada de la AFIP que el organismo tomó como válida, el biodiesel que integra la mezcla con gasoil mineral, en cumplimiento del mandato de corte establecido por la Ley 26.093, tributa el 41% de impuestos específicos que gravan al gasoil. También el B100 que se usa en la generación de energía eléctrica, lo tributa.

Esa interpretación es incorrecta a la luz de la legislación vigente y está generando la paradoja de que el gasoil importado no tributa el 41% de impuestos específicos (por aplicación de lo establecido en el artículo 55 de la Ley 26.784), y sí lo tributa el biodiesel, producto renovable producido en Argentina.

Si ése es el objetivo de las políticas públicas del gobierno nacional, es conveniente entonces que se modifique rápidamente la Ley 23.966 T.O. y la Ley 26.093. En el “mientras tanto”, estamos ante una situación arbitraria, la que por supuesto genera beneficios a las arcas del Estado, por la respectiva recaudación derivada. Una posibilidad interesante sería dar al biodiesel que se usa para generación eléctrica el mismo tratamiento que se otorga al gasoil importado por artículo 55 de la Ley 26.784 –Presupuesto Nacional 2013–, antes comentado.

Por otra parte, desde diciembre de 2012 y en forma retroactiva, se modifican los derechos de exportación del biodiesel por una simple acta de la Unidad Ejecutiva Interdisciplinaria de Monitoreo –ya no por ley ni por decreto ni por resolución–; y encima, las referidas actas no se publican en el Boletín Oficial. Esto es disparatado y no merece más comentarios.

Además de regularizarse en lo formal, deberían bajar las retenciones desde el nivel vigente en mayo del presente año, de 20,47% al 14%, nivel vigente hasta julio de 2012, antes de la creación de la Unidad Ejecutiva Interdisciplinaria de Monitoreo.

MODIFICACIÓN DE LA LEY 26.093 (DE PRODUCCIÓN, COMERCIALIZACIÓN Y USO SUSTENTABLE DE BIOCOMBUSTIBLES)

Atento al rápido crecimiento de la industria argentina de biocombustibles, la experiencia que dejó el tiempo transcurrido desde la implementación de esta ley y de sus programas derivados, como así también el avance de la ciencia y tecnología en la materia, que trae nuevos procesos y productos, mientras la economía del país muestra una situación distinta a la que existía al momento de presentación del proyecto de ley respectivo –año 2004–, es aconsejable llevar adelante una revisión integral de esta normativa, generando una amplia convocatoria de profesionales reconocidos en la materia, sobre la base de consolidar esta política de Estado concebida en el Gobierno de Néstor Kirchner.

CONSIDERACIONES FINALES

Frente a la aplicación de derechos compensatorios antidumping que la Comunidad Europea dispuso sobre el biodiesel importado desde Indonesia y de Argentina, a los perjuicios que genera otra investigación abierta por anti-subsidios, a la debilidad de la demanda de biodiesel en Europa y a la presión que ejerce sobre la oferta el biodiesel de palma –producto que es mucho más barato que el biodiesel de soja–, resulta fundamental retrotraer por un plazo de seis meses, como mínimo, al esquema de derechos de exportación vigente para el biodiesel antes del cambio producido en julio de 2012, esto es al 14 %. Sólo así la industria exportadora de biodiesel podrá sostener el ritmo de embarques que venía realizando hasta agosto pasado y mantener su posicionamiento como líder del comercio internacional.

Del mismo modo, resulta prioritario encontrar una rápida y eficiente solución de todos y cada uno de los problemas que sufre la industria hoy, considerando la significativa influencia que ejerce la capacidad ociosa actual en todas las empresas de la industria, temas planteados en esta columna de opinión, abriendo paso así a un mercado más grande, con mayor participación de biodiesel.

El sueño de contar con biodiesel en Argentina está vinculado también a la necesidad de “industrializar la ruralidad”, agregando un nuevo e importante uso a la demanda del complejo oleaginoso, sosteniendo así sus precios en el largo plazo, de manera de aumentar el ingreso total del mismo y, consecuentemente, los ingresos fiscales. Decirles “no” a los biocombustibles implica orientar las políticas públicas en el sentido de primarizar nuestra exportaciones, hecho equivalente a presionar con más oferta sobre consumos ya satisfechos, con la consiguiente implicancia negativa en precios e ingresos fiscales.