



 Economía

Una potencial solución para el problema del biodiesel argentino

Julio Calzada y Florencia Matteo

La problemática en la industria nacional de los biocombustibles abre la puerta una vez más a la cuestión del corte obligatorio del gasoil.

En estos últimos días, novedades en el viejo continente volvieron a poner en alerta a los productores locales de biodiesel. El 2 de octubre, el European Biodiesel Board (EBB) emitió un comunicado de prensa que explica que la Unión Europea habría pronunciado una propuesta sobre los aranceles definitivos a aplicar a las importaciones de biodiesel desde Argentina e Indonesia por supuestas prácticas antidumping. Esto renovó las preocupaciones de las entidades del sector, entre ellas la Cámara Argentina de Biocombustibles (CARBIO), la cual nuclea a las principales empresas productoras de biodiesel del país, responsables de más del 90% de la producción y exportación de dicho producto.

En una edición anterior de este Informativo, se presentaron los detalles de las medidas llevadas a cabo por la Comisión Europea para debilitar la entrada de biocombustibles por parte de los países arriba nombrados, consistentes en dos denuncias: por un lado, un "procedimiento anti-subsidios", por la supuesta aplicación de subsidios a las exportaciones de biodiesel a través del establecimiento de derechos de exportación diferenciales, por parte tanto de Argentina como de Indonesia (esta demanda fue dejada sin efecto por el EBB el día 17/10/2013); por otro lado, una investigación para determinar si el comercio con las empresas exportadoras argentinas se hace en términos de competencia desleal, por la presunta venta del producto a un precio inferior a su costo (práctica conocida como "dumping").

Por lo anterior, en mayo, el bloque había determinado la aplicación de derechos antidumping provisionales, que consideraban a priori la existencia de daño y causalidad entre las importaciones y la producción doméstica europea. En ese momento, para Argentina los aranceles se fijaron en € 104,92 por tonelada y variaban entre 6,8% y 10,6%.

Como fuera previsible, lo anterior derivó inmediatamente en una importante contracción de las ventas externas a la Unión Europea, quien fuera el principal comprador del producto argentino. Según datos de Oil World, las exportaciones de biodiesel a ese destino habrían caído un 71% en los primeros siete meses de este año, en relación a igual período del 2012. En este sentido, CARBIO estima que con dicho arancel provisorio las ventas externas no podrán superar las 500.000 toneladas en 2013 (en los últimos tres años, las exportaciones totales a ese destino habían ascendido en promedio a 1,5 millones de toneladas anuales). Esto indica que el complejo oleaginoso estaría enfrentándose a un problema de excedentes de stocks de biodiesel y aceite de soja, que ponen en alerta a toda la cadena.

De hecho, según varios especialistas, en la actualidad, las fabricas productoras de biocombustibles - de las cuales el 80% se encuentra en el polo industrial conocido como Up-River Paraná, alrededor de la ciudad de Rosario- se encuentran trabajando en torno al 40% de su capacidad instalada. En el mediano plazo, esto podría implicar la reducción del agregado





Una potencial solución para el problema del biodiesel argentino - 18 de Octubre de 2013

de valor en origen y amenaza con "primarizar" las exportaciones del complejo oleaginoso, con el consecuente impacto económico.

Si bien aun no hay ninguna reglamentación oficial, dado que la decisión final deberá ser tomada en las próximas semanas, según el comunicado del EBB la Comisión Europea tendría intenciones de imponer aranceles definitivos en torno al 22-26% para el caso de Argentina, una suma que implicaría entre € 215-250 por tonelada de biodiesel.

El impacto de esta medida podría provocar no sólo una brusca caída de la actividad económica regional circunscripta a las plantas de biodiesel, sino que, además, el menor procesamiento del aceite de soja causaría una sobreoferta de este producto en el mercado internacional, con el consecuente derrumbe de los precios del aceite y del haba, que repercutirían en la recaudación fiscal, inversiones y empleo.

Es por eso que CARBIO emitió un comunicado de prensa en el que, además de dar a conocer su postura en referencia a las posibles medidas por parte de la UE, propone una solución al menos "parcial" a la difícil situación por la que atraviesa la industria de biocombustibles. A este respecto, plantea dos medidas:

- incrementar el consumo de biodiesel en el mercado local, elevando el corte obligatorio de gasoil, que en la actualidad está en un nivel de 8%.
- equiparar el tratamiento impositivo del biodiesel con el del gasoil importado (actualmente exento del 41% que gravan los combustibles fósiles en el mercado interno).

Ambos requerimientos actuarían positivamente sobre dos frentes, por un lado, facilitarían la colocación del biocombustible excedente en el mercado interno, reduciendo los abultados stocks; y, por el otro, contribuirían a descomprimir la actual matriz energética, la cual se está apoyando cada vez mas en importaciones de gas natural y gasoil para suplir la creciente demanda doméstica, con la consecuente salida de divisas.

En referencia a la primera petición, la demanda local de biodiesel podría ser incrementada por la pronta implementación de un corte generalizado al 10 %. Asimismo, resultaría factible la ejecución de programas de utilización diferenciada, en función de los distintos segmentos del mercado, como por ejemplo un corte del 20% para el combustible utilizado para la generación eléctrica, el transporte público de pasajeros, la maquinaria agrícola y hasta el transporte automotor de cargas, entre otros usos posibles. Con estas medidas, el experto Claudio Molina estima que en el corto plazo se podría incrementar la demanda interna de biodiesel en un millón de toneladas .

Al respecto de la segunda propuesta, en la actualidad y por Ley de Presupuesto Nacional, el gasoil comprado en el exterior está exento del 41% de impuestos que gravan a los combustibles fósiles en el mercado interno, pero el biodiesel tributa en surtidor tanto el Impuesto a los Combustibles Líquidos y el Gas (ex ITC), como el Impuesto a la Transferencia de Gasoil (igual tratamiento que los combustibles fósiles). Lo anterior pone en posición desventajosa al producto oleaginoso, por lo que sería deseable para la industria que se igualen las condiciones para ambos combustibles.

Estas medidas, en conjunto, además de aumentar el consumo de biocombustibles en el mercado local, alivianando los excedentes de aceite de soja y remplazando la importación de gasoil, implicarían mejoras en el medio ambiente por la utilización de un producto renovable de producción 100% nacional .





A los argumentos anteriores se suma el hecho de que durante este año, el biodiesel se encontró en promedio más de 100 dólares por tonelada por debajo del precio del gasoil importado, por lo que se presenta como una alternativa atractiva a la compra de combustibles fósiles al exterior.

Con todo, esto recién comienza y aun queda mucho por dilucidar en el terreno del biocombustible argentino; no obstante, a juzgar por el estado actual de las cosas, de no revertirse la situación con medidas proactivas de mediano y largo plazo, cabe esperar un escenario complejo para la industria oleaginosa local.

i Organización sin fines de lucro fundada en 1997. En la actualidad, posee casi 80 miembros, que representan cerca del 75% de la producción de biodiesel europea.

ii Véase "Europa genera interrogantes para el biodiesel argentino", publicado en el Informativo Semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario, N° 1618, del día 26/07/2013.

iii Director Ejecutivo de la Asociación Argentina de Biocombustibles e Hidrógeno.

iv En "Biodiesel: Consideraciones para retomar el crecimiento de la industria". Revista Institucional de la Bolsa de Comercio de Rosario N° 1520. 23 de septiembre de 2013. v Diversos estudios han determinado que el biodiesel reduce un 56% las emisiones de gases de efecto invernadero, en comparación con el gasoil.

