



 Commodities

Biodiesel argentino: la mayor producción europea abre interrogantes sobre la posibilidad de recuperar ese mercado

Patricia Bergero y Julio Calzada

La semana anterior, se dio conocer la información sobre la producción total de Biodiesel alcanzada por la Unión Europea en el año 2013. La prestigiosa firma Oil Word en su informe del 23/5/2014 (N°21 Vol.57) hizo referencia al aumento en la producción alcanzado por la totalidad de los países que integran la Unión Europea.

Vale la pena mencionar que el bloque es el principal productor de biodiesel a nivel mundial. Por otra parte, el biodiesel provee el 70% del biocombustible que utiliza el transporte en Europa, por lo que se constituye en el principal biocombustible de la zona.

En el cuadro N°1 de la presente nota hemos sintetizado dicha información para el período 2009-2013. Allí puede observarse que la producción de biodiesel de las 27 naciones miembro de la Unión Europea alcanzó un total de 10.180.000 toneladas en el año 2013, registrando un aumento –en valores absolutos– de 560.000 toneladas respecto de la producción del año anterior (2012). Recordemos que en el 2012 la producción había ascendido a 9.630.000 tn. Esto implica un crecimiento del 5,5% en la producción del bloque en el término de un año.





Biodiesel argentino: la mayor producción europea abre interrogantes sobre la posibilidad de recuperar ese mercado - 06 de Junio de 2014

Cuadro N°1. Terminales portuarias del Gran Rosario. Profundidades, eslora máxima de los buques, disponibilidades de muelles barcaceiros y ritmo de carga de mercadería. (Noviembre 2015)

Puerto. Localización	Elevador terminal	Con fábrica aceitera anexa	Muelle barcaceiro	Calado Usual (metros)	Eslora Máxima (metros)	Ritmo carga Granos (Tn/hora)	Ritmo carga Subproductos	Ritmo carga Aceites (Tn/hora)	Ritmo carga Biodiesel (Tn/hora)
Timbúes	Terminal Renova	si		10,36	275	4.000	3.000	1.000	200
Timbúes	Terminal Dreyfus Timbúes	si	si	10,00	275	1.800	1.400	800	
Timbúes	Puerto Noble Timbúes	si	si	14,60	275	1.600			
Gral. San Martín	Terminal 6 Muelle Norte	si		12,20	270	1.800	2.100	500	
Gral. San Martín	Terminal 6 Muelle Sur	si	si	12,20	270	1.800	1.800	1.000	500
Gral. San Martín	Alto Paraná- Resinfor			10,30	230				250
Gral. San Martín	Cargill Quebracho	si	si	12,50	297	1.000	750	700	
Gral. San Martín	Nidera (IMSA)	si		12,20	250	2.400	1.600	1.200	
Gral. San Martín	Teopfer- El Tránsito			7,80	230	2.000	800	600	
Gral. San Martín	Bunge Pampa	si		12,20	270	2.000	1.600		
Gral. San Martín	Bunge Dempa	si		12,20	235	2.000	1.200	600	
San Lorenzo	Puerto A.C.A. San Lorenzo		si	12,20	275	2.200		500	
San Lorenzo	AKZO Nobel (Opera Vicentín)			9,20	210			700	700
San Lorenzo	Vicentín	si	si	12,00	275	2.400	1.800	1.000	1.000
San Lorenzo	Molinos. Terminal San Benito	si		17,00	275	3.000	2.600	1.000	800
Rosario	TPR Terminal 1 (ex Guide)			9,75	246			850	
Rosario	Elevadores de granos VI y VII		si	10,60	245	2.000			
Villa Gdor. Galvez	Cargill Terminal APG. Villa Gdor Gálvez	si	si	10,00	282	1.600		1.100	
Punta Alvear	Cargill Punta Alvear	si	si	9,75	280	2.000	1.800		
General Lagos	Dreyfus. Complejo General.	si	si	12,00/20,00	275	2.800	2.000	1.000	1.000
Arroyo Seco	Toeffer. Terminal Arroyo Seco			13,70	230	2.400	1.200		
TOTALES						38.800	23.650	12.550	4.450

Fuente: Bolsa de Comercio de Rosario en base a relevamientos propios. Se consultaron diversas fuentes: J. J. Hinrichsen SA Anuario 2015, River Plate shipping guide año 2013, Anuario Portuario y Marítimo, Puertos Argentinos y del Mercosur Año 2015 de Globalports

Este dato –aparentemente de escasa relevancia- es importante evaluarlo de cara al futuro. Para pensar si, efectivamente, el biodiesel argentino podrá llegar o no a recuperar –en el corto y mediano plazo- el mercado europeo.

Analicemos la situación actual. Argentina, hoy, tiene prácticamente cerrado el mercado europeo - principal destino de exportación del biodiesel argentino-, debido a la aplicación de medidas antidumping por parte de la Unión Europea el año pasado y la posterior decisión del Gobierno Español de excluir a las fábricas argentinas del listado de plantas autorizadas a vender a dicho país durante los años 2014 y 2015. La medida adoptada por la Unión Europea consistió en la aplicación de un sobre arancel promedio del 24,6% que se agrega al 6,5% adicional aplicado a nuestro país con motivo de la pérdida del beneficio del Sistema Generalizado de Preferencias europeo [i]. Este gravoso arancel le hizo perder a la industria argentina este importante mercado a partir de noviembre de 2013. Nuestro país elevó, oportunamente, su reclamo al Órgano de Solución de Diferencias de la Organización Mundial de Comercio (OMC) y al Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

En diversos ámbitos empresariales se especula con la posibilidad de reabrir el mercado europeo en el 2015 o 2016, si prosperara positivamente nuestro reclamo ante la Organización Mundial de Comercio y la Justicia Europea. Incluso se estima que las últimas decisiones del Gobierno Argentino de llegar a un acuerdo con el "Club de París" y con la firma REPSOL de España, en el que se consensuó la indemnización por la estatización de YPF, han sido elementos fundamentales que ayudan a lograr la apertura de este mercado.

A esta altura consideramos importante volver sobre el dato anterior y detenerse en ese punto. El aumento de la producción europea de biodiesel en el 2013 (estas 560.000 toneladas) representa cerca del 40% de lo que le vendía Argentina al mercado europeo en el año 2012 (aproximadamente 1.385.000 toneladas de biodiesel). Europa era nuestro





Biodiesel argentino: la mayor producción europea abre interrogantes sobre la posibilidad de recuperar ese mercado - 06 de Junio de 2014

principal destino de exportación en el 2012 con una participación cercana al 89% sobre el total nacional de despachos al exterior (aproximadamente 1.515.426 toneladas). La fuente de estos datos corresponde a la Asociación Argentina de Biocombustibles e Hidrógeno, a partir de información de Secretaría de Energía de la Nación, CAMMESA y otras fuentes.

La mayor producción europea del 2012 y 2013 abre interrogantes sobre la real necesidad de biodiesel argentino que pueda a llegar a tener Europa en el futuro. Incluso si se analiza el aumento en la producción de los últimos dos años, la actual UE-28 (considerando la incorporación de Croacia en julio del año pasado) produjo 1 millón de toneladas más en el 2013, frente al año 2011. Según especialistas del sector, el aumento en la producción europea en el 2013 y el que podría llegar a verse en el 2014, obedecería en parte a las menores importaciones de biodiesel argentino e indonesio, en un claro efecto sustitución con impacto favorable para el empleo y la actividad de la industria europea. También los expertos remarcan que los precios del biodiesel europeo para el mercado interno habrían aumentado, en perjuicio de los consumidores de estos países y en beneficio de la industria de la Unión Europea (UE).

Cuadro N°2. La excelente capacidad de carga de las terminales portuarias del Gran Rosario.

Rubro	Granos	Subproductos	Aceites	Biodiesel
Ritmo de carga máxima nominal de todas las terminales del Gran Rosario (en toneladas por hora)	38.800	23.650	12.550	4.450
Cantidad de días trabajados en el año (supuesto)	330	330	330	330
Cantidad máxima de horas por día que podrían utilizarse para cargar mercadería sobre los buques	10	10	10	10
POTENCIAL DE CARGA DE LAS TERMINALES PORTUARIAS DEL GRAN ROSARIO (toneladas en el PRODUCCION ARGENTINA CAMPAÑA 2014/2015 (en toneladas) (B)	128.040.000	78.045.000	41.415.000	14.685.000
CANTIDAD DE VECES QUE EL GRAN ROSARIO PUEDE CARGAR LA PRODUCCION ARGENTINA (A DIVIDIDO B)	1,1	2,5	4,7	5,7

Fuente: Estimación Bolsa de Comercio de Rosario con datos del USDA. En subproductos se contabiliza la producción argentina de harina de soja y girasol en la campaña 2014/2015. Lo mismo en el caso de los aceites.

También alimenta este interrogante sobre el futuro argentino cuando se relaciona la producción del biodiesel del año 2013 de la Unión Europea con la capacidad teórica de producción de todas las fábricas localizadas en los diversos países que integran la UE. Como puede observarse en el cuadro N°2, actualmente la capacidad teórica anual de producción de biodiesel en Europa asciende a 23.538.000 toneladas. Al ser la producción del año 2013 de 10,2 millones de toneladas, la capacidad de producción efectivamente utilizada el año pasado fue de apenas el 43,2%.

Claramente puede verse que existe una capacidad ociosa importante en la industria europea del biodiesel, con muchas plantas ociosas desde hace varios años y otras que no estuvieron funcionando en momento alguno durante los años 2012 y 2013. Se estima que hay aproximadamente 120 plantas industriales en la UE, situadas principalmente en Alemania, Italia, Francia y España.

Desconocemos la cantidad de plantas que se encuentran inactivas. Se conoce por numerosos informes que el sector está muy diversificado. Según EU Biofuels Annual 2013, del FAS/USDA, las plantas van desde una capacidad anual de 2.000 toneladas, donde los propietarios son productores, hasta una capacidad de 600.000 tn, perteneciente a una transnacional.

Existen diferencias entre los países, ya que, por ejemplo, Alemania ostenta una ostensible menor capacidad ociosa que otras naciones, como España. Pero Alemania, al igual que Francia, tiene implementadas políticas con generosos





Biodiesel argentino: la mayor producción europea abre interrogantes sobre la posibilidad de recuperar ese mercado - 06 de Junio de 2014

incentivos fiscales. España es otro caso.

La Asociación de Productores de Energías Renovables -APPA- entidad con sede en España que agrupa a cerca de quinientas empresas que operan en el sector de las energías renovables, en uno de sus informes señala que las importaciones de biodiesel han sido responsables de la alta capacidad ociosa de la industria española en el año 2012. Afirmaron, oportunamente, que de cincuenta plantas de biodiesel en España, unas cuarenta estuvieron sin actividad, produciéndose apenas un 10% (500.000 toneladas) de la capacidad instalada (4,9 millones de toneladas). Según la asociación, las importaciones durante el año 2012 cubrieron el 76% del mercado español de biodiesel. Exponemos este párrafo, no para emitir un juicio de valor sobre lo expuesto por la Asociación, sino para evidenciar la alta capacidad ociosa que tendría la industria en España. Tampoco emitimos juicio de valor sobre la eficiencia de la industria europea y los costos con los cuales opera, tema que ha sido de polémica constante en su comparación con la eficiencia de las fábricas argentinas.

Cuadro N°3. Terminales portuarias del Gran Rosario. Capacidad de las playas de camiones y accesos ferroviarios (Noviembre 2015)

Puerto. Localización	Elevador terminal	Planta Industrial con puerto	Playa camiones	Acceso FFCC	Trocha
Timbúes	Terminal Renova	si	600		
Timbúes	Terminal Dreyfus Timbúes	si	620		
Timbúes	Puerto Noble Timbúes	si	400		
Gral. San Martín	Terminal 6 Muelle Norte	si			
Gral. San Martín	Terminal 6 Muelle Sur	si	1.500	si	Mixta
Gral. San Martín	Alto Paraná- Resinfor				
Gral. San Martín	Cargill Quebracho	si	750		
Gral. San Martín	Nidera (IMSA)	si	750	si	Mixta
Gral. San Martín	Toepfer- El Tránsito		400		
Gral. San Martín	Bunge Pampa	si		si	Ancha
Gral. San Martín	Bunge Dempa	si	1.100	si	Ancha
San Lorenzo	Puerto A.C.A. San Lorenzo		500	si	Ancha
San Lorenzo	AKZO Nobel (Opera Vicentín)				
San Lorenzo	Vicentín	si	1.300	si	Angosta
San Lorenzo	Molinos. Terminal San Benito	si	1.350	si	Angosta
Rosario	TPR Terminal 1 (ex Guide)			si	Mixta
Rosario	Elevadores de granos VI y VII		650	si	Mixta
Villa Gdor. Galvez	Cargill Terminal APG. Villa Gdor Gálvez	si	80		
Punta Alvear	Cargill Punta Alvear	si	1.200	si	Ancha
General Lagos	Dreyfus. Complejo General.	si	1.100	si	Ancha
Arroyo Seco	Toepfer. Terminal Arroyo Seco		700		
TOTALES			13.000		

Fuente: Bolsa de Comercio de Rosario en base a relevamientos propios. Se consultaron diversas fuentes: J. J. Hinrichsen SA Anuario 2015, River Plate shipping guide año 2013, Anuario Portuario y Marítimo, Puertos Argentinos y del Mercosur Año 2015 de Globalports





Otro tema que puede incidir en la producción futura de Europa y las necesidades de biodiesel argentino (ver cuadro N°3) es el siguiente: el biodiesel en Europa está basado principalmente en la industrialización de aceite de colza y palma, a diferencia de Argentina que utiliza soja. Habrá que ver como juega en el futuro, en Europa, la disponibilidad anual de estas materias primas para asegurar mayores producciones locales de biocombustibles.

Cuadro N° 4. Evolución histórica de la Capacidad teórica de Producción de Biodiesel de la UE-27. Período 2003-2012

Año	Capacidad 000 Tn	Variación anual (%)
2012	23.538	6,0%
2011	22.117	1,0%
2010	21.904	4,5%
2009	20.909	23,5%
2008	16.000	35,7%
2007	10.289	41,0%
2006	6.069	30,3%
2005	4.228	46,9%
2004	2.246	8,8%
2003	2.048	

Fuente: European Biodiesel Board.

Miremos, también, la evolución histórica de la capacidad teórica de producción de la industria del biodiesel europeo (Cuadro N°4) desde el año 2003 en adelante. Allí vemos como dato preocupante para Argentina que en el año 2012 se produjo un aumento del 6% en la capacidad teórica de producción de la UE. Si bien no llega a ser una cifra elevada como en el 2005 y 2007, hay que tener presente que se trata de una industria consolidada, que parecería ya haber registrado sus nuevas inversiones desde el 2005 en adelante, tal como aconteció en la República Argentina. En estas condiciones, el aumento del 6% luce como una cifra importante.

No olvidemos que el rápido crecimiento de esta industria se basó, en un primer momento, en la fuerte suba de los precios del petróleo y, luego, en el resultado derivado de la aplicación de las cláusulas sobre producción de oleaginosas en el programa de reserva de superficie de la PAC y el Acuerdo de Blair House. Además de generosos incentivos fiscales en algunos países, el bloque de la UE empezó a delinear objetivos "deseados" para el uso de biocombustibles con su directiva del 2003 y, finalmente, implementó objetivos obligatorios con sus directivas del 2009. Es decir, las políticas de mezcla y uso obligatorio y de reducción de gases de efecto invernadero, y las fiscales, determinaron en gran medida la producción y el consumo europeo. Otros objetivos pueden impulsar medidas o políticas que determinen un rumbo distinto. Es un tema siempre presente en la Comisión Europea el incentivar el uso de biocombustibles de segunda generación, reduciendo la porción de los de primera generación que se utilizan para satisfacer los objetivos compulsivos.

Fuera de estas consideraciones sobre las políticas de incentivación, como conclusión final podemos expresar lo siguiente: los indicadores anteriores abren interrogantes sobre la posibilidad de recuperar este mercado, al margen de que hay que esperar la resolución de la OMC y/o el Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Juega a favor de la industria argentina su gran eficiencia y los bajos costos de producción en dólares en términos comparativos con el resto de las fábricas a nivel mundial. Ante esta incertidumbre, emergen como positivas las medidas impulsadas por el Gobierno





Biodiesel argentino: la mayor producción europea abre interrogantes sobre la posibilidad de recuperar ese mercado - 06 de Junio de 2014

Argentino de eximir impuestos al sector del biodiesel mientras se mantengan las trabas a su entrada a la UE. También ayuda la reducción del derecho de exportación del biodiesel, del 21,75% al 11%.

[i] Agradecemos la colaboración del Dr. Nelson Illescas, de la Fundación INAI, quien proporcionó el régimen arancelario aplicado actualmente a la Industria argentina del Biodiesel.

