

Extrait du El Correo

<http://elcorreo.eu.org/La-oferta-de-gasoil-en-Argentina>

# La oferta de gasoil en Argentina

- Argentine - Économie - Hydrocarbures -

Date de mise en ligne : mardi 24 octobre 2006

---

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

---

**El problema que hoy vivimos no sobrevino rápidamente, sino que fue un proceso que comenzó a gestarse en los noventa. Hoy se ha convertido en un problema estructural y por tal motivo, el mismo se puede atenuar con soluciones coyunturales, pero solamente resolver, con medidas estructurales.**

**Por Claudio Molina\***

**M.O.R.E.N.O.** Boletín N° 173. Buenos Aires, 19 de Octubre de 2006.

Las refinerías de petróleo de Argentina están operando al máximo de su capacidad instalada, pero no dan abasto para atender la demanda de gasoil. Además, cada vez procesan petróleo más pesado, que proviene de la Cuenca Austral, el que genera menor porcentaje de gasoil. En el cortísimo plazo, no queda otra salida que importar gasoil en cantidades suficientes e incrementar los controles fronterizos para evitar el contrabando.

Hay que justipreciar las pérdidas que la operación de importación genera y autorizar un aumento en surtidor equivalente, de manera de compensarlas (porque de lo contrario, el problema se agravará, mal que nos pese y nos afecte el bolsillo, y aunque se amenace con aplicar la Ley de Abastecimiento ; en mi opinión son fuegos de artificios, encendidos sin conocer los fundamentos que reinan en el mercado). Esto llevaría a que todo el gasoil de la Argentina se pague \$ 0,045 por litro más, cifra que no es mayor a la generada por las imperfecciones vigentes en el mercado ; fíjese por ejemplo, que el gasoil se paga mucho más caro en Ensenada o Luján de Cuyo (al lado de las dos destilerías más importantes del país), que en Buenos Aires, algo injustificable considerando el peso relativo de los fletes. De esta manera, se importaría todo lo que haga falta, y desaparecería el negocio de los especuladores, actividad que hace pagar a los productores agropecuarios precios excesivamente altos para obtener el producto en momentos críticos. Y ni hablar del sobre costo generado por las colas en las estaciones de servicio para cargar gasoil, o la pérdida de tiempo generada por tener que recorrer distintas de ellas para lograr abastecer la cantidad necesaria, debido a los cupos auto impuestos por las bocas de expendio.

**Pero luego del remedio coyuntural, habría que establecer un conjunto de medidas estructurales :**

**a)** Construir una nueva refinería de petróleo con apoyo del Estado, ya que en las actuales condiciones de mercado, difícilmente las compañías petroleras que hoy operan el downstream , la construyan (tampoco habrá grandes inversiones para ampliar significativamente la producción). Esto serviría también para abrir un poco la enorme concentración que existe hoy en el downstream argentino, mucho más notoria desde la salida de la Convertibilidad hasta esta parte.

**b)** Fomentar la rápida construcción de plantas de biodiesel, de manera de lograr un adelantamiento de la entrada en vigencia del corte obligatorio establecido por ley 26.093.

**c)** Rebalancear los tributos específicos que gravan a los combustibles fósiles (Impuesto a los Combustibles Líquidos y el Gas, Impuesto al Gasoil y Tasa de Infraestructura Hídrica), de manera que el mismo se calcule por el poder calórico relativo de cada combustible. De esta manera, bajaría el gravamen de las naftas y subiría el del gasoil, sin afectar la recaudación ni transferir ingresos en contra de la población, en promedio. Así sería más atractivo en el futuro consumir naftas.

**d)** Prohibir la matriculación de nuevos automotores diesel para uso particular (al estilo Brasil).

**e)** Aumentar el Impuesto Automotor para los vehículos de carga más antiguos, que son más ineficientes en materia de consumo de combustibles, de manera de fomentar una mayor tasa de reposición del parque automotor. Esta política habría que apoyarla con un plan de fomento, con créditos blandos, principalmente para la compra de unidades nuevas, destinando lo recaudado por el Impuesto a bonificar tasas de interés de estas operaciones (apoyando a empresas unipersonales/pymes)

**f)** Invertir en ferrocarriles para que los mismos recuperen parte de su participación perdida en años en el transporte, considerando la enorme eficiencia energética relativa de las locomotoras versus los camiones.

**g)** Fomentar el uso del transporte público, mejorando la calidad del servicio (no solo en materia del material rodante y frecuencias, sino también en materia de educación del personal que presta el servicio, los usuarios y haciendo más eficiente la actividad de contralor del Estado).

**h)** Fomentar el uso de biodiesel en proporciones mayores al 5 % en el transporte público de grandes ciudades, parque automotor del Estado y vías fluviales (esto fue previsto en la Ley 26.093)

Por otra parte, hay que atender en forma urgente la crítica situación de las redes de estaciones de servicio. Está ocurriendo con ellas algo similar a los efectos de una bomba neutrónica, cada vez más instalaciones abandonadas e incremento de la competencia directa de las compañías petroleras sobre las restantes. Esto es insostenible, hay que estudiar rápidamente la situación y promover soluciones efectivas, no nos podemos seguir dando el lujo de ver cómo siguen quebrando, con el consiguiente impacto negativo en el nivel de empleos y el aumento de la concentración. Basta tomar en cuenta que en algunas zonas no troncales, se produce un efecto de "desierto" ya que, por el cierre de muchas estaciones de servicio, transcurren tramos de gran cantidad de kilómetros sin aprovisionamiento posible, e incluso, sin servicio de celular disponible ni auxilios...

### **Argentina. Inversiones en plantas de biocombustibles**

El contexto mundial propone a nuestro país ocupar un lugar relevante en el comercio internacional. Sin lugar a dudas, los grandes exportadores de cereales, oleaginosas, aceites y subproductos, así lo han atendido y es por ello que vamos a asistir a un boom en materia de instalación de plantas de biocombustibles en Argentina. A las ya anunciadas inversiones de Vicentín-Glencore, AGD, Adeco Agra -Soros-, etc., se producirán otros anuncios de similar impacto en los próximos meses.

No todo es color de rosas ; los europeos están alerta de la importancia del futuro complejo argentino y presionan para lograr mayores protecciones. Y para ejemplos, vale el que estableció la Ley 26.093, que solo promociona a los biocombustibles producidos localmente, o sea, que si los europeos nos pagaran con la misma moneda, el biocombustible que ellos importen debería pagar los tributos que gravan a los combustibles fósiles. Esta es una prueba más de los errores de nuestra ley (en tal caso debimos haber establecido un régimen de reciprocidad tributaria con cada país y no un beneficio exclusivo a la industria local).

Vale la pena destacar que en materia de alcohol combustible, se destacó en los últimos días la inauguración de la ampliación de la destilería de alcohol de Compañía Azucarera Los Balcanes -contigua al Ingenio La Florida , en Tucumán- del empresario Jorge Rocchia Ferro. Este empresario es el mismo que desde muchos años atrás apostó a la producción de alcohol combustible en Argentina -a través de la firma COVEMAT- y que ahora cuenta con la destilería más grande del país. Sinceramente es una apuesta a futuro admirable.

En general, todas estas inversiones quedarán fuera del régimen de promoción fiscal de la Ley 26.093 -la que es de esperar, sea reglamentada durante el presente mes de octubre-, ya que están orientadas para exportar y por

régimen general, el hecho imponible de cada tributo (IVA, Impuesto a los Combustibles Líquidos y el Gas, Impuesto al Gasoil, Tasa de Infraestructura Hídrica, Impuesto a los Ingresos Brutos) considera exentas a estas operaciones. La Ley 26.093 alcanzará a estos proyectos en materia de habilitación de plantas (cumplimiento de normas de calidad, seguridad y medio ambiente) pero además, impedirá que proyectos destinados a la exportación, puedan ser parte del negocio interno (hecho que no comparto, por cierto y que es un elemento perturbador más de los muchos que tiene la Ley 26.093). Inclusive, aquellos proyectos quedan afuera de la Ley 26.093 en materia de promoción fiscal, porque su estructura accionaria no contempla la mayoría de productores agropecuarios.

En función del esquema previsto en la Ley 26.093, la formación de la oferta interna de biocombustible ocurrirá durante el año 2007, a través de la presentación de los distintos proyectos que se concreten ante la Autoridad de Aplicación (que será la Secretaría de Energía). Esperemos que se genere una oferta atomizada y de buena tecnología, que proteja los intereses del consumidor y facilite el desarrollo del plan. Por otra parte, se destaca que en varias provincias se tratan legislaciones que promueven la adhesión de la jurisdicción respectiva a la Ley 26.093 y otorgan algún tipo de exención a los biocombustibles en los impuestos locales.

En el ambiente empresario hay una enorme preocupación por la posibilidad que en un futuro, ante la falta de gasoil, el Gobierno Nacional exija a los exportadores de biocombustibles a proveer al mercado interno, desconociendo los compromisos en curso y afectando seriamente el comercio internacional. Sería muy importante que un buen puñado de asesores relevantes del Gobierno Nacional tomen debida cuenta de esto y generen, por vía sanos consejos, un escenario más previsible, favoreciendo la implementación de políticas más previsibles -y mejor comunicadas a la opinión pública- lo que alentará las necesarias inversiones en el sector energético en general y en biocombustibles en particular.

### **La cuestión tecnológica. La necesidad de diversificar las fuentes de materias primas. La ayuda propuesta por brasil.**

Llegó la hora de la verdad. Durante mucho tiempo se escucharon comentarios sobre la performance de determinada maquinaria y equipo para la producción de biodiesel, pero ninguna planta del país está habilitada, solo muy poquitas habían presentado la documentación para tramitar la habilitación en la Secretaría de Energía.

Ahora, quien quiera producir biodiesel, sea para la venta o para el autoconsumo (y por lo tanto gozar de los beneficios de la Ley 26.093, evitando ser clausurado), deberá presentar su proyecto a la Autoridad de Aplicación, la que tendrá que expedirse sobre las cuestiones de calidad, seguridad y medio ambiente. Sin lugar a dudas, comenzará a depurarse el mercado y, necesariamente, las licuadoras pasarán a la clandestinidad (espacio que siempre ocuparon, pero que ante la falta de controles y por ende, de sanciones, fue soslayado). Es necesario que en todo este proceso triunfe el sentido común y que los intereses de los consumidores, sean privilegiados como corresponde. Para muchos emprendedores serios, las barreras a superar obran como un gran desafío, el que terminará favoreciendo la optimización de las tecnologías y por ende, el reconocimiento del consumidor.

En materia de cultivos energéticos, es mucho también lo que se ha hablado, pero desde el punto de vista práctico, la experiencia científica en nuestro país es muy pobre. Se torna en una imperiosa necesidad que las instituciones competentes (INTA, Estación Experimental Agroindustrial Obispo Colombes, etc.) y el sector privado (a través de empresas de semillas, entidades de cadena, etc.), coordinen acciones para activar ensayos de distintos materiales y en diversas zonas, a los efectos de lograr conclusiones contundentes en el próximo quinquenio. El INTA comenzará a trabajar el tema próximamente, esto es loable, aunque desde el punto de vista práctico, el presupuesto asignado, es muy pobre y en mi opinión, atentará contra un óptimo desarrollo (ojala esto sea revisado rápidamente).

Hay que tomar en cuenta también que a largo plazo se viene la segunda generación de biocombustibles, a través de técnicas como la gasificación de la biomasa. Y por ello, la investigación científica debe ocupar un espacio

preponderante. No hay que soslayar esto en el desarrollo de políticas públicas, las cuales nos tienen acostumbrados a privilegiar el corto plazo.

\* Presidente de la Asociación Argentina de Biocombustibles.