

Biodiésel ¿A quién beneficia?

Experto. La interrogante la planteó el brasileño Antonio Gregorio Goidanich, secretario general permanente Claec.

Domingo, 26 de Mayo, 2019



Quién se beneficia con el biodiésel?, ¿los productores, la empresa estatal, las estaciones de servicio, los consumidores? La interrogante es lanzada por el experto brasileño Antonio Gregorio Goidanich, secretario general permanente Comisión Latinoamericana de Empresarios de Combustible (CLAEC), quien indica que se deben tomar muchas medidas en torno a este tema porque alguien tiene que pagar por la experiencia. Otros expertos internacionales que visitaron nuestro país, recomiendan que Bolivia aprenda de los errores ajenos para no cometer los mismos, es decir que se tomen en cuenta las experiencias de los países que utilizan biocombustibles desde hace varios años. Por otro lado, los representantes de las estaciones de servicios de Latinoamérica que se reunieron en días pasados en Santa Cruz, en la versión 56 de la cumbre de la CLAEC, coinciden en que los gobiernos deben tomarlos en cuenta en las decisiones que se tomen y que involucren al sector, toda vez que a través de ellos es que el producto llega al consumidor final.

¿Quién gana qué?

Goidanich indicó que el biodiésel tiene que ser muy bien analizado, porque existen muchas complicaciones, por lo que no le ve como una solución. " El biodiésel no es la solución para nada, pero en algunos lugares fue utilizado. Económicamente puede ser bueno, no ser en otro, es modismo, como lo fue en su momento en Brasil. El biodiésel tiene atrás un discurso preparado. Este tema tiene que ser analizado porque tiene una serie de complicaciones, va a ser bueno para quién?, para el productor de soja?, va a tener un mercado adicional que no tenía antes?. Yo no puedo afirmar que no sea recomendable usar el biodiésel, yo dudo simplemente quién gana qué?, soja se puede vender fuera, tendrán que plantar qué?, todo lo que se planta se puede utilizar", cuestionó Goidanich, a tiempo de agregar que todo proyecto es posible, pero alguien va a pagar por la experiencia. "El uso de biodiésel mezclado con diésel tiene un montón de problemas técnicos el producto se transforma, el producto cría bacterias, de un tanque con biodiésel sacas que adentro un montón de algas que es impresionantes, tú dirías que debería ser tratado con bactericida posiblemente, pero no fue y quien paga ese producto?, que es el problema que ocurre y los gasolineros tienen un tanque lleno de porquería, se pagó tanto dólares por ese producto y después no sirve para nada , ¿Quién me va a reparar, todo ese es uno de los problemas que surgen. Yo llegué a la conclusión de que si el Gobierno se mete, alguien va a salir perdiendo y mucho", aseveró.

La experiencia en otros países

Carlos Federico Gold, de la Confederación de Entidades del Comercio de Hidrocarburos de Argentina (CECHA), explicó que en su país el uso de biocombustible data desde hace bastante tiempo, no solo a lo que se refiere a etanol sino a biodiésel; actualmente tienen corte de 12% en etanol y de 10% en biodiésel. "La sugerencia es que lo hagan con mucha cautela , con mucho cuidado, que hagan los análisis previos que lo discutan mucho con las autoridades, no es fácil el tema, sobre todo el biodiésel, puede traer consecuencias negativas entonces repito, mucha cautela en determinar el porcentaje de corte porque si no están los motores, los tanques preparados puede terminar siendo perjudicial", aseveró.

Por su parte, Renzo Lencari, de la Asociación de grifos y prestaciones de servicios de Perú (AGESP), dijo que uno de los puntos principales en torno al biodiésel, es que se tiene que informar de manera adecuada al consumidor para que obtenga confiabilidad en el producto. "Con el ingreso de los biocombustibles a Bolivia, hay que estudiar las experiencias de otros países que han transitado por esto, hay que aprender de los errores ajenos para no volverlos a cometer. Y una recomendación que les dejo es que comuniquen bien al consumidor de que es lo que se va a comercializar. En la medida de que el consumidor esté mejor informado va a estar más contento y seguro de lo que está adquiriendo", acotó.

Entre tanto Alejandro Bruno Gugulari, de la Asociación de propietarios y operadores de Estaciones de servicios y Afines (APESA paraguay), dijo que en su país el proceso inicial de los biocombustibles, fue muy desgastantes porque no había experiencia, no hubo un proyecto, directamente hubo una imposición y a través de ella se cometieron una cantidad de errores que terminaron perjudicando muy fuerte al consumidor final y le perjudicaron a los operadores por el tipo de mezcla.

Por todas estas experiencias vividas en torno a los biocombustibles, los representantes de las estaciones de servicios que componen la CLAEC, plasmaron en un documento final, que los empresarios deben intervenir en los procesos regulatorios y/o procesos de modificaciones en el negocio de los combustibles en los distintos países. "El Estado debe marcar reglas claras y concretas, con normas técnicas exigentes adaptadas a la realidad, tomando en consideración su parque automotor así como la implementación gradual, de tal manera que antes de la implementación de las mezclas con (biocombustibles) se hayan alcanzado las condiciones técnicas e institucionales requeridas para una recepción exitosa de estos combustibles", indica el documento.

Agroindustrias deben conocer las condiciones del proyecto de biodiésel

Jorge Alberto Amantegui, gerente general de la Cámara Nacional de Industrias Oleaginosas de Bolivia (CANIOB), indicó que las agroindustrias aún no saben si producir biodiésel será un buen negocio porque no se conocen las normativas sobre el proyecto, y por eso todavía no está definido si serán las industrias o el mismo YPFB quienes se dediquen a producirlo en el país, dependerá de quiénes están dispuestos a producir el biocombustibles y conocer las condiciones para producirlo. Otra opción que puede darse si la industria no ingresa a la producción de biodiésel, podría otorgar la materia que es el aceite crudo de soja para hacer posible el proyecto. "El proyecto biodiésel depende de varias cosas, primero quien quiere entrar al negocio, estableciendo una empresa, una industria. Pueden ser las industrias o puede ser Yacimientos, eso no está definido si es un buen negocio para que la industria diga que a parte de hacer harina, aceite, me dedique a hacer biodiésel. La industria lo que tiene es la materia prima para hacer biodiésel que es el aceite crudo y en eso se lleva un proceso largo de negociación, supongamos que sea yacimientos quien produzca biodiésel, va a tener que comprarle a las industrias el aceite crudo y ahí hay que ver un tema de precios, porque la industria está exportando ese aceite al exterior y tiene un precio x, entonces para que le convenga, para que sea negocio, le tienen que pagar más o menos el mismo precio porque si o no va a ser negocio", explicó Amantegui, quien agregó que las agroindustrias no saben si producir el combustible sea negocio porque no están claras las condiciones del Gobierno para que se hagan las inversiones respectivas.

"Para que nosotros y cualquier empresa pueda dedicarse producir biodiésel tiene que haber una normativa clara del Gobierno. No creemos que esto pueda hacerse este año, tampoco el 2020. Las inversiones de una Planta normal se necesita hacer inversiones de 20 millones de dólares y montar una Planta lleva un año y medio, entonces estamos hablando de un negocio a mediano y largo plazo", señaló el gerente de CANIOB.

Las agroindustrias exportan el aceite crudo a los países de la Comunidad Andina, como ser Colombia, Ecuador y Perú.

La clave para llevar a cabo el proyecto es el precio.

Edilberto Osinaga, gerente general de la Cámara Agropecuaria del Oriente (CAO), dijo que la puesta en marcha del proyecto de producción de biodiésel en el país, depende de un acuerdo entre las agroindustrias y el Gobierno por el precio del biocombustible, tal y como se hizo con el etanol. "En el tema de etanol, se logró avanzar cuando se concretó un precio que pagaría YPFB a los ingenios, y por eso creo que para dar inicio al proyecto de biodiésel pasa por una reunión entre el Gobierno y las Agroindustrias aceiteras para establecer un precio", explicó.

Para definir precio del biodiésel deben reunirse el Ministerio de Hidrocarburos, Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos YPFB y agroindustrias. Manifestó que de llegarse a un acuerdo en el precio la producción de biodiésel en Bolivia podría concretarse este año, tomando en cuenta que existe suficiente soja para el mercado interno. Expresó "No hay la necesidad de aumentar la superficie de soja, porque para producir biodiésel solo se necesitará una pequeña parte del aceite crudo de soja que exportan las industrias. Incluso si se aprueban los eventos tecnológicos que hemos presentado la productividad de soja aumentará en un 20% con lo cual habría suficiente grano para producir el biocombustible", manifestó que solo el 30% de la soja procesada es para el consumo interno y el 70% es para mercados externos, principalmente a países de la comunidad Andina.

Transporte pesado pide estudios técnicos y de calidad.

Marcelo Cruz, representante de la Asociación de Transporte pesado Internacional (Asociatrin), afirmó que se tiene que hacer un trabajo estructural en torno al biodiésel. Dijo que como transportistas están de acuerdo que haya la mejora en cuanto a tecnología, como lo hacen otros países, sin embargo piden que se trabaje gente que conoce sobre tema. "Tenemos que ver los beneficios que plantea la producción masiva del biodiésel y ver principalmente la calidad con la que sea producido. Lamentablemente ahora lo que vemos es un manejo y anuncios políticos que en cierto modo no están enfocados a una realidad que se está viviendo.

Hay que ver principalmente la parte técnica y la calidad para que nosotros confiemos, porque hemos visto que incluso el combustible importado el año pasado, tenía una mezcla con agua y en un tiempo de dos semanas ha dañado motores, que ha sido un perjuicio. No podemos perder por un mal producto", aseveró Cruz.

En Bolivia el parque automotor es de alrededor de 1.8 millones de vehículos, según datos del Instituto Nacional de Estadísticas (INE), los mismos que consumen una gran cantidad de combustibles fósiles que son dañinos al medio ambiente. A pesar de que existe un consenso de que el cambio climático es una realidad, no hay intenciones serias de cambiar el estilo de vida que lo causa, y en lugar de ello, se buscan soluciones tecnológicas que permitan mantener las ganancias algunos sectores que se benefician de este modelo. En este contexto, en los últimos años se ha empezado a promocionar los biocombustibles como una alternativa al calentamiento global. En nuestro país la era de los biocombustibles se puso en marcha el 2018 con la puesta a la venta del etanol, ahora el Gobierno de Evo Morales, dio viabilidad para el uso de nuevos eventos de semillas mejoradas en soja, que serán para aumentar la producción del grano destinado para la producción de biodiésel.

Acercas del autor: Regina Ortiz Flores e-mail: rortiz@eldia.com.bo

Notas Relacionadas

- ¿A quién beneficia el mar?
¿A quién beneficia la revolución?
Advierten peligros por el biodiesel
Santa Cruz y el MAS ¿quién seduce a quién?
Antelo pregunta quién copia a quién

Síguenos en: [Facebook icon] [Twitter icon] [Google+ icon]

Buscar [Google icon] [El día icon]

0 Me gusta [Facebook icon] [Twitter icon]

Notas más Vistas
Víctima de violación relata que joven que intentó defenderla fue lanzado del piso 12
Alcalde de Warnes patea un parlante al escuchar la canción de Oriente
Categorizan a la Nueva Santa Cruz
Luis Almagro llegó a Palacio y un activista le gritó 'Bolivia Dijo No'
Abandonados por el Estado, vecinos de Achacachi hacen autogestión

Creado para momentos en vivo



Toda una gama de smartphones para que todos encuentren el suyo

