



El biodiésel apuesta a la sustentabilidad

Este año, la industria local va a producir entre 900 mil y un millón de toneladas de biodiésel que requieren de la utilización de un volumen de aceite similar y eso explica una molienda aproximada de 5,7 millones de toneladas de soja.

Para el año que viene, se prevé que la producción de biodiésel pueda alcanzar 1,8 millones de toneladas, que requerirán de una molienda de poroto de unos 10.3 millones de toneladas, alrededor del 22% de la producción nacional de soja.

Según Claudio Molina, director ejecutivo de la Asociación Argentina de Biocombustibles e Hidrógeno, la industria local es una de las más competitivas del mundo. Hay plantas de última generación, con altos volúmenes, un complejo aceitero muy importante que nos permite participar del mercado internacional.

El especialista indica que hasta ahora se han invertido unos 550 millones de dólares en la industria del biodiésel en la Argentina. Y las perspectivas de crecimiento son muy fuertes. Para el año 2010 hay que abastecer con 800 mil toneladas de biodiésel al mercado local. "A largo plazo, el monto de inversiones de hoy debería triplicarse y más", sostiene Molina.

Según Molina, las dificultades se presentan hacia adelante. Los riesgos están asociados a barreras paraarancelarias que se puedan establecer.

"En este momento se está estudiando en Europa una nueva normativa de energías renovables para el 2020, la que se debería aprobar a fines de este año o comienzos del próximo. Dentro de ella, hay un capítulo para biocombustibles que, de aprobarse como está, establecerá que hacia el 2020, el 20% del consumo de combustible para el transporte deberá provenir de biocombustibles.

Al mismo tiempo, pone requisitos de cumplimiento obligatorio vinculados a la sustentabilidad de toda la cadena de producción de biocombustibles, desde el cultivo hasta el consumo. Esto quiere decir, la obligación de desarrollar una agricultura "amigable" con el medio ambiente, que cumpla con todas las legislaciones ambientales y sociales, así como también, rigurosos requisitos en las siguientes etapas de producción.

"Cuando se exporte biocombustible a la Unión Europea será necesario acreditar que se cumplen con esos parámetros", detalló el especialista.

En este sentido, el biocombustible que se exporte a la UE deberá demostrar que reduce entre 35 y 50 % la emisión de gases con efecto invernadero.

Según Molina, demostrar el balance de emisiones será un requisito fundamental. "Dentro de esta legislación, en el Anexo VII se establecen diversos parámetros para la reducción de emisión de gases de distintos biocombustibles con relación a los combustibles fósiles. Allí no figura el biodiésel de soja.

Esto pasa a ser una barrera paraarancelaria. La UE aduce no tener información sobre soja. Si no se la incorpora, cada partida de biodiésel de soja que se exporte va a tener que ir acompañada de un certificado donde se indique que cada instancia del proceso cumplió con los parámetros de sustentabilidad. Algo complicado, que requiere además de auditorias de terceros", adelantó.

Trabajo en común

En este momento, la embajada argentina en Bruselas, con el apoyo de la Sagpya, el INTA, la Fundación Exportar, el IICA, la Cámara Argentina de Biocombustibles, Aapresid, Aacrea, Acsoja, Maizar y la Asociación Argentina de Biocombustibles e Hidrógeno, están trabajando en esto.

"De no lograrse un planteo de reducción de los gases con efecto invernadero para 2010, de modo de ajustarnos a la normativa, se agregará un problema significativo al comercio internacional", aseguró Molina.

Entonces, para la Argentina, lo más importante y urgente es lograr una agricultura "amigable" con el medioambiente y sincronizar todas las etapas siguientes de la cadena de valor, cumpliendo con este objetivo.

Si el planteo agrícola que genera la oleaginosa, que luego se transforma en aceite y más tarde en biodiésel, no cumple con los requisitos más exigentes en materia ambiental, el biodiésel argentino al 2010 no se va a poder exportar o sufrirá un descuento de precios.

Base de la cadena

La agricultura conservacionista certificada de la cual habla Aapresid es la base de toda la cadena. Para Molina, eso es necesario, pero no suficiente. También están las normas ambientales que tienen que seguirse en el resto de la cadena, el transporte, el acondicionamiento, el secado de granos, el almacenamiento y la transformación industrial.

La exigencia de la UE va a ser muy estricta en cuanto a la trazabilidad del producto.

La producción de biodiésel sigue creciendo significativamente. Por ahora, la industria demanda el aceite vegetal clásico que históricamente exportó la Argentina. Sin embargo, a futuro, el biodiésel nacional enfrenta varios desafíos.

Una de las principales cuestiones es el contenido de ácido linoleico de la soja. En EE.UU. se está trabajando aceleradamente en esta cuestión, ya que cuanto menos linoleico y más oleico tiene la soja, más apto es su aceite para la producción de biodiésel.

Sin embargo, todavía no hay una prima de precio por la diferenciación. Con el aceite crudo de soja calidad de exportación hoy se cumple con los requisitos de Argentina y EE.UU. Pero en Europa hay un problema. "El biodiésel de soja no cumple con el índice de yodo, una medida que permite establecer el grado de saturación de los grasos ácidos que componen el aceite.

En Europa, esta norma estableció un nivel de 120, mientras la soja llega a 135. En cambio, el aceite de palma y el de colza, que tienen más grasas saturadas, lo cumplen perfectamente", explicó Molina.

Según el especialista, justamente este parámetro se estableció para mejorar la competitividad de la colza. Se supone, aunque no está corroborado, que un índice de yodo muy elevado (la soja llega a 135, un lino quizá llega a 180) genera un biodiésel más inestable a la oxidación y se puede almacenar menos tiempo porque se altera.

Parámetros

El otro tema está relacionado con lo que se denomina el punto de obturación de filtros. "A diferencia del de soja, el aceite de colza es muy especial y cumple con todos los parámetros para la elaboración de biodiésel.

Esto hace que el mercado europeo (el más grande de biodiésel) aplique un descuento al biocombustible elaborado en base a soja, debido a que no cumple con el índice de yodo y tiene peor performance relativa en climas fríos. Para evitar obturaciones debe ser aditivado, lo cual supone un proceso costoso.

Para que el biodiésel de soja cumpla con el índice de yodo la solución es hidrogenarlo, es decir, convertirlo en una margarina, rompiendo las dobles y triples ligaduras de la estructura de los ácidos grasos. El problema es que así se asemejará más a un aceite de palma, con lo cual a temperatura ambiente tendría la consistencia de una margarina, que impide que cumpla con el punto de obturación de filtros y obliga a otro proceso de aditivación.

Hacia el futuro, lo ideal sería que el poroto de soja tenga menor contenido de linoleico, de modo de poder producir un aceite más apto para biodiésel.