

Enfoque: Estados Unidos ¿Final del boom del etanol a la vista o reordenamiento del mercado?

El boom del etanol de los últimos años, que desencadenó en una historia de construcciones de refinerías, récords en las cotizaciones del maíz, aumento de los precios de los alimentos y esperanzas de un nuevo futuro para América rural puede estar “*fading*” (enflaqueciendo), informó The New York Times¹. El año pasado, los agricultores de la región del Estado americano de Iowa hablaban de una carrera al oro de biocombustibles y se regocijaban con los precios del etanol y del maíz usado para la producción alcanzando cifras récords.

Pero las empresas y cooperativas agrícolas construyeron tantas refinerías tan rápidamente que el mercado del etanol acaba siendo perjudicado por la oferta excesiva del producto, en parte porque los medios de distribución no acompañaron ese ritmo. El precio medio del etanol en el mercado spot de Estados Unidos descendió un 30% desde mayo, declive que se acentuó fuertemente en las últimas semanas.

“*The end of the ethanol boom is possibly in sight and may already be here*” (El final del boom del etanol posiblemente está a la vista), dijo Neil Y. Harl, profesor de economía en la Universidad de Iowa, que habla en conferencias sobre etanol y presta consultoría a los productores. “*Esta es una época peligrosa para los inversores*”.

La financiación para las nuevas fábricas de etanol está quedándose escasa en muchas áreas, y los planes de construcción están siendo aplazados o cancelados en la región Medio-Oeste, porque cada vez más inversores concluyen que solamente las fábricas más eficientes valen la pena. Algunas empresas de etanol están “*under deathwatch*” (por la hora de la muerte), dice Chris Groobey, socio del área de financiación de proyectos de la firma de abogados Backer & McKenzie, que trabajó con bancos y fondos de inversión ligados al etanol².

Puede ir todo bien para las grandes y eficientes participantes del mercado, como Archer-Daniels-Midland Co, una de las mayores productoras de alcohol combustible de Estados Unidos. ADM y otras grandes empresas del sector probablemente consigan soportar la tempestad, aunque tengan que reducir su producción. Empresas de menor tamaño pueden no salir tan bien, y acabar siendo compradas por “*bigger survivors*” (supervivientes mayores). La situación expone la dependencia que la industria americana del alcohol tiene con el apoyo político de Washington. Aunque el apoyo generoso del gobierno deba mantener la producción del combustible en base al etanol creciendo, la expansión exagerada y apenas planeada del sector coloca dudas en cuanto a la capacidad de atender a las expectativas del presidente Bush y otros legisladores, de servir como un “*serious antidote*” a la fuerte dependencia del país del petróleo extranjero.

La situación “*va probablemente a empeorar, para después mejorar*”, dijo Brian Bolster, vicepresidente de la división del banco de inversiones de Goldman Sachs Group, que invirtió por lo menos en una fábrica de etanol. Sin embargo, continúa optimista en relación al sector en el largo plazo, a causa de las expectativas del apoyo gubernamental, las mejoras en la infraestructura y otros factores. El número de fábricas de etanol creció a 119, ante 56 en 2001. Y hay 86 más en construcción.

¹ The New York Times, “*Ethanol's Boom Stalling as Glut Depresses Price*”, (30/9)

² The Wall Street Journal, “*Ethanol Boom Is Running Out of Gas*”, (1/10)

Si la situación del etanol empeora, los candidatos a la presidencia podrán verse forzados a prometer un mayor apoyo federal para el sector, particularmente para la región de Iowa, donde en enero será realizado el “caucus”, la primera convención para el nombramiento de los candidatos a la presidencia. Para muchos especialistas del sector, los problemas peores son temporales y fueron intensificados por las dificultades con el transporte de etanol de “heartland” (la región central) del país a las áreas costeras, donde el producto es más necesario. Y aún si algunos agricultores que invirtieron en refinerías que pierden dinero, muchos de ellos están ganando mucho con los altos precios del maíz y otras commodities, que deben continuar elevados por algún tiempo.

Aún así, las empresas están archivando los planes de expansión y cancelando la construcción de nuevas unidades. Si los precios cayeran más, como prevén muchos analistas, probablemente ocurrirá una consolidación generalizada en el sector y algunas empresas de menor porte deben cerrar las puertas. Los precios en caída del etanol contrastan fuertemente con el aumento de la cotización del petróleo crudo, pero ayudan a reducir los precios de la gasolina “at the pump”. Pero donde el etanol está disponible, es cuando constituye sólo un 10% o menos de la mezcla, el impacto para el consumidor es marginal.



The Wall Street Journal

El Congreso americano, al bajar la legislación para expandir el sector, exigió mucho más etanol en la mezcla con la gasolina, un “kick-start” (impulso inicial) que más tarde fue estimulado por la proliferación de prohibiciones de uso de un aditivo de combustible concurrente usado para reducir la polución del aire.

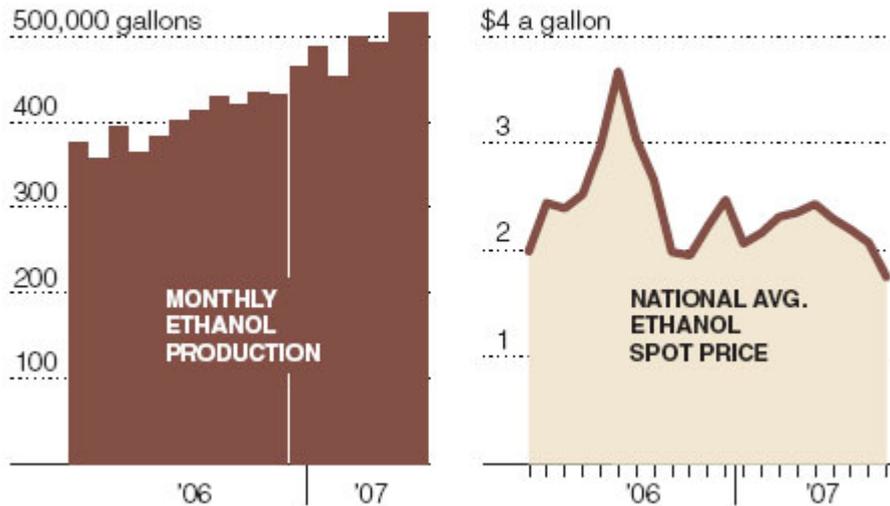
La industria del etanol, sin embargo, que es tan fuertemente subvencionado por los incentivos fiscales federales, rápidamente creó incontables unidades y se apropió de una parte cada vez mayor de la cosecha de maíz. Muchas fábricas entraron en operación los últimos meses y otras deben ser abiertas a finales de 2008. El stock en “oversupply” (exceso) está afectando el mercado. Al norte de Iowa, agricultores más prudentes y ejecutivos están

imaginando cómo reducir los costos y pensando en alternativas en caso que la situación empeore.

Pero el etanol es víctima de su propio éxito. El precio del alcohol en Estados Unidos se cayó a cerca de 1,50 dólares el litro, ante los 2,50 de finales del año pasado, de acuerdo con el Oil Price Information Service. Eso acontece principalmente porque hay mucho etanol siendo producido. Parte del problema parece ser que las petroleras no están consiguiendo mezclar el etanol con la gasolina en el mismo ritmo en que el alcohol está siendo producido. Hasta el año próximo, la capacidad americana de etanol debe alcanzar los 45 mil millones de litros, de acuerdo con Eitan Bernstein, un analista de energía de la Friedman, Billings, Ramsey Group Inc. Actualmente, la demanda está abajo de los 26,5 mil millones de litros.

A Glut of Ethanol

Ethanol production has increased sharply over the last 18 months, outstripping demand and leading to a drop in prices.



Sources: Renewable Fuels Association; Friedman, Billings, Ramsey

“No sabemos cual será, en última instancia, la cotización del mercado para el etanol”, dijo Rick Brehm, presidente y director ejecutivo de la refinería Lincolnway Energy. “El precios puede caer más”³. Desde que la refinería de Lincolnway comenzó a ser construida, en 2005, el precio del etanol en el mercado local cayó de 2 dólares el galón a 1,55, según Brehm. En el mismo periodo, el precio del maíz de 27 kilos, representando un 70% de los costos de producción, subió de 1,60 dólares a 3,27. ““We’re trapped between two commodities,” (Estamos presos entres dos commodities), afirmó.

Los precios del etanol en Estados Unidos continuarán siendo débiles en los próximos seis meses debido a una gran cantidad de nueva capacidad de producción que se está poniendo en marcha, pero mejorarán en el primer trimestre del 2008, de acuerdo a una

³ Reuters UK, “ANALYSIS-Ethanol price weakness hits US producer margins”, (28/9)

encuesta divulgada por Citigroup. Citigroup pronostica la capacidad estadounidense de etanol en 8.500 millones de galones en el 2007, un incremento frente a los 5.400 millones de galones el año pasado. La capacidad alcanzará los 12.700 millones para el 2008 y los 13.400 millones para el 2009.

"Los precios del etanol en relación a los precios mayoristas de la gasolina han caído recientemente bajo presión conducidos por la abundancia de nueva capacidad que entra en funcionamiento y por los cuellos de botella resultantes dentro del sistema de distribución de etanol a los productores mayoristas de gasolina," escribió el analista David Driscoll.

A nivel más global, el ímpetu de los biocombustibles podría estar perdiendo fuerza debido a los crecientes costos de las materias primas como el trigo y el aceite de palma, que llevó a los productores a abandonar proyectos de construcción de plantas y reducir los volúmenes de producción en sus instalaciones existentes. "Hay muchos planes (de nuevas plantas) ahora pero simplemente no sabemos si se van a concretar," dijo en una conferencia Robert Vierhout, secretario general de la Asociación Europea del Combustible Bioetanol. "En las circunstancias actuales de altos precios de materias primas es comprensible que algunos productores digan, 'bien, me parece que debemos aguardar un par de años hasta que las cosas se estabilicen,'" agregó.

Malasia tomó la delantera en el desarrollo de la industria de biocombustible de Asia pero se esperaba que en el 2008 produjera menos de 100.000 toneladas de biocombustible basado en aceite de palma debido a que la mayoría de los productores retrasan los planes a causa de los precios crecientes de las materias primas. La Unión Europea liderada por Alemania ha surgido como la región productora clave de biodiésel mientras que Estados Unidos y Brasil son los principales productores del sustituto de la gasolina etanol. Grandes incentivos fiscales alimentaron la expansión de Alemania pero estos han sido recortados en los últimos meses, lo que redujo la demanda y provocó que muchas plantas operaran por debajo de su capacidad.

"Si no tenemos un cambio en nuestra regulación en Alemania es muy claro que en los próximos dos años aproximadamente un 50 por ciento de la capacidad en Alemania desaparecerá," dijo esta semana Karl Giersberg, director financiero de EOP Biodiésel.

El Banco Mundial defiende el fin de las barreras al etanol

Los países ricos destinan casi mil millones de dólares en subsidios a la producción de etanol por mes, distorsionando el mercado internacional, según datos de Global Subsidies Initiative. Para el Banco Mundial es la hora de discutir el fin de las barreras tarifarias para el comercio del etanol. Según el banco, esa será la mejor forma de combatir el cambio climático, promover los biocombustibles, generar desarrollo y también evitar que las distorsiones en el mercado con los altos subsidios sean perpetuas⁴.

⁴ Estado de San Pablo, "Bird defende fim das barreiras ao etanol", (28/9)

Global Subsidies Initiative publicó en los últimos días los primeros cálculos sobre el valor de los subsidios dados por los países ricos por año al etanol. El valor alcanza 11 mil millones de dólares en sólo 12 meses e incluye los recursos distribuidos a los productores de maíz en Estados Unidos y a demasiados productos en Europa, Australia y Canadá. Según el estudio, ese valor tiene todo para aumentar en los próximos años. “*El problema fue que nadie estaba realmente monitorizando la situación* (de los subsidios a los biocombustibles)”, afirmó David Runnalls, presidente del Instituto Internacional para el Desarrollo Sustentable. “*La cuestión que necesita ser preguntada es como esos gobiernos justifican gastar tanto dinero público cuando los beneficios* (de la producción en los países ricos) *son tan cuestionadas?*”.

Para algunos especialistas, Brasil es hoy uno de los más afectados por los subsidios. Ese país es el mayor exportador de etanol a Europa, enfrentando tarifas de hasta un 70% para entrar en el mercado europeo, sin contar con los perjuicios provocados por los subsidios. En Estados Unidos, el recargo, aliada a los subsidios locales, perjudican de forma importante a la competitividad del producto brasileño. Itamaraty viene debatiendo el asunto con Estados Unidos, pero ya recibió indicaciones de Washington de que una reducción de las tarifas sería prácticamente imposible antes de 2009.

Encima en los últimos días, la influyente comisión del Senado americano aprobó la extensión por dos años más de la principal barrera comercial impuesta por Estados Unidos a la importación de etanol producido en Brasil, “*en un movimiento que refleja el empeño de los políticos americanos en la defensa de la industria local y la desconfianza con lo que ellos ven como avance de Brasil en esa área*”, dijo el brasileño Valor⁵. La propuesta fue aprobada por 17 votos a 4 por la Comisión de Finanzas del Senado, como parte de un paquete de medidas cuyo objetivo es generar billones de dólares para financiar los subsidios agrícolas americanos los próximos años. El paquete aún necesita ser examinado por otras comisiones y votado en el plenario. El año pasado, Estados Unidos importaron 1,6 mil millones de litros de etanol de Brasil, el equivalente a un décimo de la producción brasileña.

En el Banco Mundial, la percepción de los economistas es que esa realidad tendrá que cambiar. “*Defendemos una eliminación de las tarifas*”, afirmó Richard Newfarmer, representante del Banco Mundial en la ONU. El próximo mes, en su informe anual, el BM dedicará un capítulo entero para el impacto que los biocombustibles pueden tener sobre la agricultura mundial. “*Las barreras no son buenas ni para el clima ni para el comercio*”, afirmó. El tema está debate en la Organización Mundial del Comercio (OMC). Por la Ronda Doha, que aún no fue concluida, una lista de bienes ambientales sería creada y los productos de esa clasificación se quedarían exentos de barreras en el mercado internacional. Brasil quiere la inclusión del etanol en esa lista. En el Parlamento Europeo, una moción fue aprobada pidiendo que la Comisión Europea elimine tarifas de importación en el sector de bienes y servicios ambientales. Pero tanto americanos como europeos rechazan incluir el etanol en la clasificación. El argumento de los países ricos es que la lista debe incluir sólo productos industriales.

En relación a este tema, Brasil hizo una nueva ofensiva. La propuesta brasileña ocurre en el final de una reunión organizada por Estados Unidos con otros 15 gran contaminadores globales, en Washington. En ella, el gobierno americano insistió que las tarifas de importación deberían ser removidas por las nuevas tecnologías necesarias para combatir el cambio del clima⁶.

El argumento de Brasil en la OMC fue que los bienes ambientales deben ser también productos agrícolas y no sólo productos industriales. La inclusión del etanol en una lista de bienes ambientales es central para el país. La Organización para Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE) recientemente admitió que el etanol brasileño a la base de

⁵ Valor, “*Comissão do Senado americano aprova prorrogação de tarifa sobre o etanol*”, (5/10)

⁶ Valor, “*País quer etanol e orgânicos em lista ambiental*”, (3/10)

caña reduce las emisiones de gases en hasta un 90% comparado con gasolina y diesel. La novedad ahora es la introducción de productos de la agricultura orgánica, apoyada por varios países en desarrollo. Brasil argumenta que eso ayuda pequeños agricultores, beneficia el medio ambiente y aumenta la confianza de los consumidores en certificaciones.

Coincidiendo con la propuesta brasileña, el Congressional Research Service (CRS), órgano independiente que prepara estudios para los congresistas y comités del congreso americano, completó un estudio sobre la potencial cooperación entre Brasil y los Estados Unidos en el área del etanol. Los dos países suscribieron acuerdo en marzo con la llamada "*diplomacia del etanol*" que era vista, inclusive, como una manera de frenar la influencia de Hugo Chávez en América Latina. El estudio muestra que los obstáculos, sin embargo, son grandes para la cooperación brasileño-americana, inclusive a causa de las tarifas contra el etanol brasileño.

Otra dificultad es propagar la producción de etanol en terceros países. Primero porque los gobiernos no tienen recursos o no tienen voluntad política para hacer enormes inversiones para desarrollar sus industrias de etanol. Segundo, algunos países no tienen tierra suficiente.

Análisis de la incertidumbre del mercado brasileño de biodiesel

Mientras más se aproxima el inicio de la adición obligatoria del 2% de biodiesel en el diesel vendido en Brasil, lo que acontecerá a partir del año que viene, mayor es la preocupación en cuanto al futuro del abastecimiento del producto. Para las empresas del segmento, el problema es el exceso de capacidad instalada que comienza a formarse, que reduce los precios; para el gobierno brasileño, el temor deriva de los débiles resultados de las subastas oficiales que buscan garantizar la oferta y el bajo nivel efectivo de recepción del combustible.

Tomando en cuenta los aportes en curso, que deben superar los 4 mil millones de reales, la capacidad instalada ya se aproxima a los 2 mil millones de litros anuales, ante una demanda prevista de 840 millones en 2008. Con eso, quien ya invirtió o tiene proyectos en marcha teme que la situación presione los precios, en un momento en que la tonelada de óleo de soja –materia prima de la mayor parte de las fábricas en operación en Brasil- llegó a 850 millones de dólares en el mercado internacional, casi el doble que hace un año. Según la Agência Nacional do Petróleo, Biocombustíveis e Gás Natural (ANP), ya son 41 fábricas de biodiesel las autorizadas en ese país, capaces de producir 1,854 mil millones de litros por año. Además de superar en más de dos veces la demanda de 2008 con la llamada B2 (un 2% de la mezcla), hay otros 40 proyectos en análisis. Si son aprobadas, las nuevas unidades elevarán la capacidad a 3,8 mil millones de litros por año, un 80% más que lo necesario aún

si un 5% del biodiesel fuera añadido al diesel. B5 está previsto para 2013, pero podría ser anticipado para 2010 debido a este escenario.



Fuente Diario económico Valor

| “Con la sobrecapacidad, los precios pueden caer más y mucha gente que invirtió va a quedarse fuera del mercado”, afirma Marcos Boff, director financiero de Oleoplan, de Veranópolis (RS). Concuere da que en la subasta de compraventa realizada en julio de 2006, Petrobras fijó el precio de apertura en 1,92 reales por litro, pero que, con la disputa, la media fue de 1,76 reales por año, la empresa invirtió 21.5 millones de reales en el complejo que entró en funcionamiento en junio. Hoy, dice Boff, considerándose el precio del óleo de soja, el biodiesel tendría que ser vendido entre R\$ 2,20 y R\$ 2,30, mientras el diesel común está en R\$ 1,80. Esta semana, representantes de la União Brasileira do Biodiesel (Ubrabio) se reunieron con el presidente Lula para cobrar estímulos a la producción de otras materias-primas para el combustible. Para Boff, las próximas subastas también deberían valer para periodos inferiores a un año, para un mejor ajuste entre precios y costes.

El problema, según Erasmo Battistella, director comercial de BSBios, de Passo Fundo (RS), es que tampoco se sabe si habrá subastas en 2008 o si la comercialización será hecha directamente entre fábricas y distribuidoras. Según fuentes del áreas, en reuniones recientes entre productores y la ministra-jefe de la Casa Civil, Dilma Rousseff, el gobierno se comprometió a realizar una nueva subasta, posiblemente en noviembre, para garantizar una "entrada segura" del programa del biodiesel en los tres primeros meses de 2008. Ahí está el otro problema. Hasta julio, de los 890 millones de litros negociados en subastas de Petrobras entre 2005 y 2006 para abastecimiento del mercado hasta el inicio de 2008, sólo 217,1 millones fueron producidos por las fábricas, a pesar de la amplia capacidad. Los datos son de la ANP. Ricardo Dornelles, director de Combustibles Renovables del Ministerio de Minas y Energía, estima que, en el acumulado de este año, las entregas no

llegarán a la mitad del volumen rematado. “*El volumen será mucho menor al que estaba previsto inicialmente. Y hay volúmenes que ni serán entregados*”.

Dornelles pondera que muchas fábricas tardaron a obtener las licencias ambientales para operar o llevaron más tiempo para concluir las obras, lo que comprometió el calendario de entrega del producto a las distribuidoras. Battistella, de la BSBios, dice que, aunque haya enfrentado atrasos en la recepción de los equipos importados, las distribuidoras también retardaron retiradas porque no tenían sus bases completamente adaptadas para recibir el biodiesel. Afirmó que llegó a encarar la carencia de camiones-tanque.

BSBios invirtió R\$ 40 millones en la planta de Passo Fundo y vendió 62 millones de litros en las subastas de 2006, pero hasta ahora entregó sólo un 25% del volumen. “*Estamos en un periodo de transición*”, comenta Battistella. Oleoplan entregó 3 millones de los 10 millones de litros que comercializó debido a “*problemas logísticos*” y está reprogramando el restante con Petrobras, informa Boff - como también hizo Brasil Ecodiesel, mayor empresa del mercado. Para él, las próximas subastas deberían prever cuotas mensuales de liberación a las distribuidoras. En este caso, si alguna fábrica atrasa la entrega, el volumen sería repasado para otra empresa.

Aún con los actuales precios altos del petróleo, el diesel fósil es más barato que el biodiesel y la capacidad actual exceden en mucho la demanda.

EnerDossier ofrece servicios de consultoría y asesoramiento sobre sectores estratégicos de la economía global a empresas privadas, organismos públicos y ONGs. Quienes leen semanalmente los informes de *EnerDossier* conocen los enfoques high-quality sobre temas del sector energético.

Si desea mayor información escribir a hernan.pacheco@enerdossier.com