



admundo.com

Edición Nº 21
Semana del 7 al 13 de marzo de 2007

Producido por la Agencia Digital de Noticias

www.admundo.com

Suscripciones: bio@admundo.com
Tel: +54 11 4777-0479

Newsletter semanal sobre Biocombustibles

Argentina: Proyectos e Inversiones

▪ Argentina necesita políticas a largo plazo para los biocombustibles

Claudio Molina, Director ejecutivo de la Asociación Argentina de Biocombustibles e Hidrógenos le comunicó a la Revista AM la posibilidad económica y productiva que representan los combustibles alternativos para Argentina.

Molina, remarcó la necesidad de aplicar políticas a largo plazo en Argentina y explicó que los aranceles para importar etanol en Estados Unidos son muy altos. Países como Brasil que tienen un gran potencial para ingresar en Estados Unidos su producción, se ven dificultados por leyes norteamericanas que bloquean el comercio directo y tiene que ingresar los productos vía América central.

En su opinión, la visita de George Bush a Brasil, podría ser una puerta a la apertura definitiva de este gran mercado. Sin embargo, consideró que "el acuerdo entre Lula y Bush no es fácil. Hay muchos aranceles y todos luchan en Latinoamérica por bajarlos. Pero, en Estados Unidos, hay temor de que caigan esos aranceles y así los productores pierdan competitividad, ya que Brasil produce más barato, por tener caña de azúcar".

Informó que en Argentina, la producción de caña de azúcar está salvaguardada porque la producción en Brasil es muy grande y vendía azúcar muy barata perjudicando al campo argentino, motivo por el cual, hay algunos impedimentos para que Argentina explote completamente los recursos bio que tiene. Agregó "ahora, lo más probable es que el país deba tomar una decisión para producir alcohol de cereales".

Mencionó además, que muchos empresarios ligados al biocombustibles toman como estandartes una frase dicha por el presidente brasileiro Lula Da Silva: "No necesitamos ser rehenes del petróleo".

Señaló que "si EE.UU. libera los aranceles a los productos bio, un acuerdo con ese país sería fundamental", ya que las ganancias de los productores y empresarios ligados a este sector serían muy importantes.

Asimismo indicó que las inversiones en biocombustibles no tienen respuesta inmediata, pero que a largo plazo es un buen negocio en Argentina. Aunque informó que la producción de biodiésel local es aun a pequeña escala y que todavía no existen plantas autorizadas por la Secretaría de Energía.

Molina mencionó que "hay muchos anuncios, pero en materia de biodiésel, los dos grandes proyectos en marcha son los de Vicentín-Glencore y de AGD-Bunge (este último podría incluir a una petrolera), ambos son para exportar".

Entre los anuncios están los realizados por la aceitera Dreyfus, Terminal Puerto Rosario, y Oil Fox, entre otros. Por otra parte, indicó que, en materia de etanol, hay un movimiento de ampliación de las destilerías de alcohol de caña el Noroeste Argentino, como la Compañía Azucarera Los Balcanes - que fue inaugurada en octubre pasado-y la de San Martín del Tabacal.

Molina recordó que el 18 de diciembre de 2006 se constituyó una Comisión Interamericana de Etanol en Miami, en un acto en el que participaron la Asociación Argentina de Productores en Siembra Directa (Aapresid) y la entidad que él representa. "La idea es crear una zona de libre comercio de etanol en toda América y eso abriría un potencial enorme para nuestro país", aseguró.

Agregó que la mayoría de los proyectos anunciados son pensados para la exportación y al parecer la reglamentación de la ley 26.093 que establece el corte obligatorio para el año 2010, no resultó lo suficientemente interesante a los inversores. "Todavía no hay señales concretas respecto de una grilla de interesados relevantes para formar la oferta del mercado interno destinada al corte obligatorio", aseveró Molina.

Por su parte, Daniel Miró, Analista de la consultora Nóvitas, consideró que los biocombustibles en la Argentina están "con el tren parado en la estación".

Desde su punto de vista, falta previsibilidad y seguridad jurídica lo que hace que no de certezas a los inversores. "El Estado se reservó mucho poder para regular ese negocio, eso se nota sobre todo en el tratamiento impositivo", enfatizó el analista y añadió que el mayor interés por producir para exportar tiene que ver con la dimensión de este nicho de mercado.

▪ **Entre Ríos tendrá el primer Polo Oleoquímico**

El candidato oficialista a la Gobernación de la provincia y titular de Cafesg (Comisión administradora para el Fondo Especial de Salto Grande), Sergio Daniel Urribarri presidió el acto de llamado a licitación para la construcción del primer Polo Oleoquímico de la provincia de Entre Ríos.

Urribarri destacó que "hoy es un día muy importante para Cafesg y ojala dentro de unos años pueda decirse que fue un día importante para toda la provincia", se esperanzó, ya que "comienza formalmente el proceso administrativo que permitirá que Entre Ríos pueda transformarse en una provincia agroenergética", enfatizó.

"Este proceso permitirá que Entre Ríos pueda ser la primera provincia del país en tener un programa ordenado de producción de un producto central para la economía nacional y mundial de los próximos 50 años: el biodiésel", afirmó.

"Un polo oleoquímico es un complejo industrial integrado por una planta de silos que acopia miles de toneladas de oleaginosas y una planta productora de aceite vegetal que alimenta una planta elaboradora de biodiésel", explicó el presidente de Cafesg.

También anticipó que "las oleaginosas que se emplearán son vegetales sembrados a contraestación. Es decir estamos hablando de tener un campo a full todo el año", remarcó.

La intención "es instalar 17 polos, uno por cada departamento. Ahora tenemos autorización para dos, y en este acto estamos llamando a licitación para el primero", comentó Urribarri, y enseguida informó que "este primer polo oleoquímico se instalará en el departamento Concordia".

▪ **Universidad Nacional de la Plata: investigan el biodiésel**

En la Universidad Nacional de La Plata (UNLP) existen varios grupos de investigación que están trabajando sobre las energías limpias como el biodiésel, el hidrogeno, la eólica y la solar.

Debido a una convocatoria de la Secretaría de Ciencia y Técnica de la casa de altos estudios, se realizó un encuentro de varios grupos de investigación.

El objetivo del encuentro, según Patricia Arnera, la Prosecretaria de Ciencia y Técnica de la UNLP, fue conocer el grado de desarrollo de las investigaciones en torno a las energías alternativas y además, ver de qué manera los equipos podrían comenzar a trabajar en forma interdisciplinaria.

“Queremos estar al tanto de trabajo que vienen desarrollando los grupos y saber cómo avanzan en sus proyectos. Más adelante, redactaremos un documento general”, comunicó la funcionaria y agregó que en caso de que el biodiésel se produzca de forma masiva, podría convertirse en un sustituto del gasoil.

Daniel Jorajuría, Investigador de la Facultad de Ciencias Agrarias y Forestales de la UNLP y especialista en el tema, señaló que uno de los inconvenientes es que Argentina no está en condiciones de producir la cantidad necesaria de aceite vegetal para reemplazar al gasoil. Sin embargo, opinó que una alternativa para acelerar la producción del biodiésel sería la de bajar su precio, y para ello se podría incrementar la utilización de la glicerina que se obtiene en el proceso de producción del biodiésel. “Actualmente se la usa bastante poco, como en medicamentos o jabones”, indicó Jorajuría.

El investigador recalcó que si se buscara una alternativa para el uso de la glicerina, “el precio obtenido podría subsidiar al biodiésel, haciendo que sea más barato. Igualmente, hoy por hoy tiene casi el mismo precio que el gasoil, pero a su vez el biodiésel es un producto que tiene mucho menos efluentes contaminantes que los combustibles fósiles. Es decir, estratégicamente su utilización masiva significará que el país vaya cambiando su matriz energética, siendo un combustible que puede producirse a nivel local”, concluyó.

▪ Los biocombustibles disparan el precio de los campos

Pablo Bercetche, de la Consignataria Alzaga Unzué indicó que “la hectárea en la zona núcleo -por ejemplo en Pergamino (provincia de Buenos Aires)- ronda los 10000 y 11000 dólares”.

En el año 2002, la hectárea de tierra productiva rondaba los 3.000 dólares, en 2004 saltó a 5.300 y en 2007 superó los 10.000. Si bien hay varias razones, los analistas, opinan que se debe a una razón en fundamental: la gran demanda mundial de granos para alimentos y biocombustibles.

“El auge de los biocombustibles es una realidad, pero hay muchas otras razones para explicar el fenómeno. En primer lugar hay mucha gente que está líquida (que tiene dinero para invertir) y quiere resguardar el capital en un negocio seguro. Esto es posible, por otra parte, porque la agricultura ha tenido excelentes cosechas y precios muy buenos”, añadió Bercetche.

Según el ingeniero Enrique Cortelletti, especialista en valuación de campos, “el incremento remite a que la agricultura es un excelente negocio por la demanda de granos para los biocombustibles y alimentos. Pese a la suba de los campos la rentabilidad sigue siendo buena: entre un 4% y 5%. Si tomamos los últimos cinco años, es una rentabilidad muy buena. El año pasado estuvo en el 3,5% y 3,75%. Pero hay que tener en cuenta que es una inversión de muy bajo riesgo”, aseveró.

Asimismo señaló que los alquileres de los campos también aumentaron. La hectárea para agricultura llegó a los 250 dólares, un 20% más que en la campaña de soja anterior, y dijo que todavía hay negociaciones por los precios para la nueva campaña, pero que la tendencia sigue en alza. El año pasado, los alquileres estaban entre los 15 y 17 quintales de soja por hectárea y ahora podrían llegar a los 20 y 22, indicó.

Cortelletti, ex presidente de UPAV (Unión Panamericana de Asociaciones de Valuación), prevé que con el auge de los biocombustibles es de esperar que los precios de los granos sigan en alza y el de los campos también. “Además hay poca oferta de tierras y una gran demanda”, subrayó.

Desde su punto de vista, un factor clave en el incremento de los precios se debe a que los grandes capitales y “pools” pagan fortunas cada una hectárea porque el negocio parece no tener techo. Sin

embargo, Bercetche manifestó que la situación de los pequeños productores es totalmente opuesta. "Aparecen contratistas cada vez más fuertes y los pequeños productores quedan sin protección".

Según Bercetche la Unión Europea y los Estados Unidos necesitarán granos para la producción de biocombustibles y China e India "empezaron" a comer y la Argentina los está alimentando: la batalla por los alimentos comenzó ya".

Pero la pregunta que se hace es "¿hasta cuándo podrá sostenerse este escenario que podría derivar en un aumento explosivo de los precios de los granos?" y su respuesta es que la Argentina debería reinvertir el excedente para inyectar valor agregado a los bienes, sortear el estigma de granero del mundo y dar así un verdadero salto cualitativo.

▪ **Expo Transportes: disertan sobre biocombustibles**

Los economistas Miguel Almada y Andrés Leone, directivos del Programa Nacional de Biocombustibles disertaron durante Expo Transportes sobre el abandono paulatino del petróleo como fuente de energía en todo el mundo, y su reemplazo por los biocombustibles.

Desde el punto de vista de ambos, Argentina presenta enormes oportunidades en dicho campo, ya que el país cuenta con una enorme capacidad de producción de cereales y oleaginosas, la materia prima esencial para elaborar los combustibles alternativos.

Estas fueron algunas de las conclusiones, en el ciclo de conferencias que se llevaron a cabo en la exposición internacional Expo Transporte 2007, que tuvo lugar en el predio de La Rural de Palermo, entre los días 8 y 11 de este mes.

Aseveró Almada, en referencia a la progresiva sustitución que se está produciendo de las naftas por el bioetanol, y del gasoil por el biodiésel "el abandono paulatino del petróleo ha comenzado. Se calcula, según un estudio de la Food and Agriculture Organization (FAO), que dentro de unos 15 años la bioenergía cubrirá el 25% de las necesidades mundiales de combustibles".

En su opinión, el incremento en el uso de los biocombustibles se vio acelerado por el aumento de precios de los combustibles fósiles, sumado a los compromisos internacionales que las naciones comienzan a asumir cada vez en mayor medida hacia acuerdos de protección del medio ambiente, como afirma el tratado de Kyoto.

En cuanto al bioetanol, recalcó que los Estados Unidos y Brasil suman en conjunto el 70% de la producción mundial -con un 35% cada uno-, mientras que en Europa predomina el biodiésel, liderados por Alemania.

Especificó que dicho continente tiene problemas debido a que no posee suficientes áreas para sembrar para la producción de biocombustibles sin resentir la elaboración de los alimentos.

Destacó Almada "la Unión Europea apunta a llegar a 2010 con un consumo de biocombustibles del 5,75% del total que utiliza hoy. De acuerdo al consumo actual, van a necesitar unas 19 millones de tn de biocombustibles y eso ocuparía un 20% del área sembrable que poseen".

Agregó que Argentina cuenta actualmente con una ley nacional que incentiva la producción de cereales y oleaginosas destinada a elaborar biocombustibles, y que estipula que a partir de enero de 2010 será obligatorio que un 5% de los combustibles tenga biocombustible.

Según Leone, Argentina "posee condiciones agroecológicas adecuadas para producir bioenergía", ya que "dispone de materia prima inmediata para cumplir con la ley. Desde el punto de vista económico y social, la bioenergía va a crear nuevas industrias, y generará unos 25.000 puestos de trabajo para el momento en que se vuelva obligatorio cumplir con el 5% que fija la ley desde enero de 2010".

Señaló que los biocombustibles "se producen a partir de materias primas agropecuarias, por lo tanto son commodities que se utilizan en grandes volúmenes y agregan una fuerte demanda a la producción de cereales y oleaginosas", y remarcó "frente a esto puede preverse que los granos van a subir y que se va a sentir presión sobre las áreas sembradas actuales para que obtengan más rindes".

Actualidad de América Latina

▪ Petrobrás firmó un acuerdo con un banco japonés para generar proyectos de biocombustibles

El ente estatal brasileño Petrobras firmó un memorándum de entendimiento con el Japan Bank for International Cooperation (JBIC), con miras a evaluar conjuntamente las posibilidades de financiación de proyectos en el campo de biocombustibles en asociación con empresas niponas.

Según el Presidente de Petrobras, José Sergio Gabrielli, los programas en estudio incluyen la producción y comercialización del etanol y del biodiésel, el desarrollo de combustibles derivados de la celulosa y proyectos de generación de electricidad utilizando el bagazo de la caña de azúcar.

"El mundo tiene una conciencia creciente de los problemas vinculados a la expansión global, pero también en relación a la importancia del Protocolo de Kyoto (de reducción de emisiones de gases contaminantes) y a la necesidad de encontrar fuentes alternativas para producir energía", afirmó.

A su vez, el director del JBIC, Hiroshi Saito, sostuvo que el acuerdo firmado en Río de Janeiro busca "construir una relación muy amplia con miras a la exportación, comercialización y venta de biocombustibles al mercado japonés".

"Petrobrás es el socio mejor y más grande para empresas de biocombustibles, ya que domina la tecnología para etanol, biodiésel y dispone de una gigantesca estructura de transporte", agregó.

El memorándum de entendimiento firmado con el JBIC forma parte del contrato entre Petrobrás y la empresa japonesa Mitsui, que el año pasado se unieron para crear la "joint venture" Nippon Alcohol Hanbai, que explotará el mercado de etanol en el país asiático.

El contrato prevé que, a partir de 2011, Petrobrás exportará a Japón más de 3.000 millones de litros anuales de etanol, que serán utilizados en vehículos automotores mezclados con la gasolina en una proporción del 3% por litro (frente al 23% vigente en Brasil).

Según Gabrielli, Petrobrás espera que el JBIC ayude a financiar las inversiones necesarias para viabilizar esas exportaciones, que dependen de un aumento de producción y de creación de una nueva logística de transportes para centralizar el almacenamiento del etanol producido en varias partes del país.

El acuerdo con Mitsui significa una gran ampliación de las exportaciones de etanol de Petrobrás, que el año pasado sumaron 600 millones de litros.

Según el director de Abastecimiento de Petrobrás, Paulo Roberto Costa, si las negociaciones resultan en un aumento de las perspectivas de exportación de etanol, la empresa tendrá que revisar su plan de inversiones en ese campo.

"Si las conversaciones con Estados Unidos evolucionan, tendremos que ampliar el proyecto", afirmó Costa, en declaraciones que publicó el diario "O Estado de Sao Paulo".

Actualmente, el plan estratégico de Petrobrás para el etanol contempla inversiones por US\$2.400 millones hasta 2012, que serán destinados a la construcción de una red de transporte del etanol producido en las regiones Sureste, Centro-Oeste y Sur a la terminal de Paulínia, en el Estado de Sao Paulo.

Además, Petrobrás pretende adquirir una participación accionaria en hasta 40 nuevas plantas de producción de etanol y construir terminales de almacenamiento del producto en Japón.

▪ **El diesel salido de las plantas despierta grandes negocios en Brasil**

En al menos 15 de los 27 estados de Brasil hay proyectos para sembrar oleaginosas y construir molinos y refinerías de aceite vegetal para fabricar "biodiésel" para el mercado nacional y la exportación.

Silas Rondeau, Ministro de Minas y Energía de Brasil, estimó la demanda interna de biodiésel en 840 millones de litros actualmente, en 1.000 millones para el próximo año, y en 2.400 millones para 2013.

En el primer semestre de este año se completarán trece proyectos que permitirán duplicar la producción actual de 640 millones de litros hasta 1.300 millones de litros anuales, con inversiones de al menos 600 millones de dólares.

Brasil cuenta hoy en día con once plantas de producción y, según consultores del sector, hay otras 95 en diferente fase de desarrollo, con una inversión de varios centenares de millones de dólares directas e indirectas.

La principal apuesta de Brasil es ahora el "piñón manso" o "piñón botija" (*Jatropha curcas*), un arbusto conocido en toda América Latina con el que ya hicieron pruebas en Argentina, México, India y varios otros países.

Según especialistas, Brasil cuenta con 120 especies oleaginosas, pero el piñón surge como una de las mejores alternativas para el programa de biodiésel lanzado en 2004 por el gobierno de Luiz Inácio Lula da Silva, en un esfuerzo por reducir las importaciones de diesel mineral.

Nelson Furtado, Coordinador del Programa de Biodiésel del estado de Río de Janeiro expresó "la nueva estrella es el piñón manso, es el más beneficioso y no tiene defectos".

La ley del Biodiésel hará obligatorio a partir de 2008 añadir 2% del combustible vegetal a los vehículos diesel del país. A partir de 2013 la proporción será del 5%.

El gobierno de Lula fijó dichas metas "conservadoras" para crear un mercado interno sólido para el combustible y darle tiempo a las empresas para que siembren oleaginosas y construyeran refinerías.

La Agencia Nacional de Petróleo (ANP) organizó subastas públicas para garantizar a las empresas, los precios y un mercado anticipado para su producción, lo que los ayudará a que obtengan financiación.

El diesel del petróleo es el combustible más consumido en Brasil, con 44% del mercado y unos 40.000 millones de litros anuales (unos 689.315 barriles por día). De ese total son importados el 5%, o unos 2.000 millones de litros anuales (unos 12.580 barriles por día).

Los cultivos de piñón manso y tártago se concentran actualmente en los estados del noreste, donde programas sociales benefician a familias pobres en un esquema combinado entre el gobierno y empresas privadas.

Este esquema permite a los inversionistas un descuento fiscal equivalente a unos 7 centavos de dólar por litro, capaz de generar una diferencia en la rentabilidad de un proyecto.

Además hay analistas que sostienen que el plan de biodiésel necesita fundamentarse en cultivos de escala industrial, como la soja, de la que Brasil es uno de los tres mayores productores mundiales.

Sin embargo, Univaldo Vedana, Director de la firma Biodiésel Brasil sentenció que son un riesgo las inversiones afincadas en el aceite de un producto volátil en los mercados mundiales. Añadió "si todas

esas plantas produjeran lo que tienen proyectado con soja vamos a tener un problema de materia prima y precios. Por eso defendemos la producción de oleaginosas específicas para el biocombustible".

Según Vedana el auge del biodiésel en Brasil será mayor que el del etanol debido a que el potencial del mercado es más grande y el cultivo de oleaginosas involucra a toda la cadena agrícola, tiene ventajas fiscales y es factible en pequeñas propiedades, lo que no ocurre con la caña de azúcar.

La rentabilidad del biodiésel, su costo de producción y la competitividad frente al diesel del petróleo depende en parte de la oleaginosa que se usan para la elaboración. El piñón manso arroja 1.500 litros de aceite por hectárea, contra 500 de la soja, 600 del girasol y 5.000 de la palma africana, especificó Vedana y agregó "nadie hace biodiésel porque es ecologista, todo el mundo lo piensa como una forma de ganar dinero".

Varios de los proyectos tienen como objetivo el mercado de exportación, como el de la Unión Europea, que según especialistas tendrá capacidad para producir 10.000 millones de litros de biodiésel en el 2010 frente a una demanda proyectada en 13.300 millones de litros.

▪ **Presidente México discutió asistencia brasilera en biocombustibles**

Felipe Calderón señaló que Brasil podría prestarle a su país, asistencia técnica a en proyectos para la generación de combustibles como el biodiésel y el etanol.

La creciente demanda mundial de combustibles alternativos afectó al gobierno de Calderón luego de que un alza de la producción de etanol derivado de maíz en Estados Unidos disparó el precio del cereal, básico en la alimentación de los mexicanos.

"El Presidente Lula se manifestó muy dispuesto a apoyar a México con asistencia técnica, en proyectos vinculados a la generación de biodiésel y etanol," expresó Calderón en una conferencia de prensa en Guyana, según un comunicado difundido por la presidencia mexicana.

El mandatario habló en el marco de la cumbre del Grupo Río que se celebró el fin de semana pasado en Georgetown, Guyana.

▪ **Colombia anuncia su intención de reforzar la producción de biocombustibles para reducir las emisiones de CO2**

Juan Lozano Ramírez, Ministro de Medio Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial de Colombia, anunció la intención de su Gobierno de reforzar la producción de biodiésel y la incorporación de más gas a la matriz energética, con el fin de reducir sus emisiones contaminantes.

Según Lozano, Colombia "ya está realizando verdaderos esfuerzos para mejorar la calidad del diesel", uno de los combustibles más usados en el transporte público con el fin de reducir las partículas contaminantes que contiene.

Además agregó, "durante el primer período presidencial de Álvaro Uribe, Colombia vio cómo era posible tener plantas de etanol y lograr que el sector azucarero en el Valle del Cauca utilizara ese potencial para producir etanol".

Para el nuevo período del Presidente, "ya han comenzado los esfuerzos para producir biodiésel a partir de palma y otros combustibles a partir de yuca y otros productos". Los biocombustibles "han contribuido a disminuir la cantidad de gases en la medida en que son más limpios, y en que las mezclas del 10% que se están aplicando se está llevando a cabo ya en todo el territorio nacional", añadió Lozano.

El Ministro también se refirió a la importancia de analizar experiencias como la de Malasia, "un ejemplo de la idea errónea que se tiene en algunas regiones de reemplazar parte de la selva o

bosque natural por cultivos de palma, donde el efecto ambiental neto puede ser contrarrestado y los resultados todo lo contrario a lo esperado”.

En Colombia “no podemos incentivar plantaciones a gran escala para generar biocombustible a costa de nuestras selvas y bosques; lo haremos en zonas en donde se había perdido la posibilidad de tener la selva y el bosque y en donde puedan utilizarse estas especies como una alternativa de combustibles limpios”, subrayó Lozano.

Con esta iniciativa, Colombia es según el Ministro: “ejemplo para países como Bolivia, Perú y Ecuador que aún no llevan a cabo estos procesos”, mientras que los resultados en las metodologías de medición de los gases de efecto invernadero y la evaluación del estado de los ecosistemas servirá como base para reconocer la dimensión del problema a nivel global.

Expresó a su vez, que el Gobierno nacional tiene como objetivo el análisis de políticas y proyectos para la reducción de emisión de gases contaminantes, así como la desertificación, el estado de los recursos hídricos, enfermedades producidas por el cambio climático o el tratamiento de suelos agrícolas, entre otros.

▪ **Barco busca promover el uso de energías renovables**

En busca de promover el uso de combustible renovable para lanchas y maquinarias que utilizan diesel regular y así disminuir los efectos contaminantes, el barco Earthrace visitó Puerto Rico.

El barco Earthrace atrajo mucho público por su novedoso diseño aerodinámico. Sin embargo, el mayor valor de la embarcación tipo “trimarán”, un catamarán de tres pontones, es que resulta amigable al ambiente porque utiliza biodiésel.

José Martí, Ejecutivo de Biodiésel and Fuels de Puerto Rico, mencionó que el biodiésel, al no contener azufre, si se llegará a ocasionar un derrame en el agua, es menos riesgoso, porque el 80% es biodegradable y el 20% restante se descompone en siete horas, convirtiéndose en alimento para peces.

Los propietarios de embarcaciones o maquinarias que utilicen diesel y quieran hacer la transición a este tipo de combustible tendrán que cambiar las mangas que conectan del tanque al motor y realizar además otros pequeños ajustes. Con el cambio podrán ahorrar dinero ya que un galón de diesel regular cuesta 4.50 dólares y el de biodiésel 2.80.

Según Martí, este producto reduce en 88% los hidrocarburos aromáticos y la emisión de dióxido de carbono (CO₂) en otro 80%, por lo que contribuye a disminuir las emisiones que causan el efecto invernadero y consecuentemente el calentamiento global.

A fin de promover el uso de combustible renovable, el barco Earthrace tiene previsto dar la vuelta al mundo en 65 días. Partió con esa misión el 6 de marzo, desde Barbados.

La ruta cubrirá 24 millas náuticas y, de cumplir con el plan trazado el Earthrace batirá el récord establecido por el barco británico Cable and Wireless, en 1998, que lo hizo en 75 días.

El viaje que comenzará en Barbados, atravesará el canal de Panamá y llegará a Acapulco a través del océano Pacífico, para continuar el itinerario por San Diego, Maui, Majuro, Koror, Singapur, Cochin, Salalah, el canal Suez, el canal de Malta, las islas Canarias y de vuelta a Barbados.

Anthony Distefano, Ingeniero y ambientalista miembro de la tripulación del Earthrace, manifestó que no sólo las embarcaciones pueden optar por utilizar biodiésel, sino también los autos y maquinarias que utilizan las industrias como la farmacéutica, por ejemplo.

El Earthrace fue construido en Nueva Zelanda, a un costo de tres millones de dólares y tiene la capacidad de sumergirse hasta veinticinco pies debajo del agua para atravesar las olas durante seis segundos, lo que le garantiza mayor rapidez.

En mares de olas de 9 a 12 metros, su velocidad es de 25 a 28 nudos, en comparación con un bote normal que tendría que bajar su velocidad a ocho o nueve nudos.

▪ **Alemanes interesados en biodiésel en Paraguay**

Horst Köhler, Presidente de Alemania, arribó a Paraguay en la que será la primera visita de un mandatario alemán desde que ambos países establecieron relaciones diplomáticas.

El mandatario germano llegó acompañado por empresarios interesados en la producción de biocombustibles (etanol y biodiésel) y la construcción de un nuevo ferrocarril, anunció el Vicepresidente Luis Castiglioni, luego del primer encuentro.

"Las expectativas son inmensas, están llegando empresarios con quienes hemos hablado en nuestra visita a Alemania (en octubre pasado), de compañías muy grandes que están interesadas en invertir en la creación de un nuevo sistema ferrocarrilero en Paraguay y al mismo tiempo están muy interesados en todo lo que se llaman combustibles alternativos, ya sea etanol o biodiésel, por citar dos aéreas solamente", expresó el Vicepresidente.

Agregó Castiglioni "creemos que esta visita es muy importante para que se concreten algunas de estas posibles inversiones, que van cambiar radicalmente la situación en Paraguay".

Köhler, ex Director Gerente del Fondo Monetario Internacional, tiene un amplio conocimiento de la realidad de la región, por lo que en su visita aprovecharán además para tratar temas relacionados al desarrollo económico y social, entre otros.

Rubén Ramírez Lezcano, Canciller de Paraguay y Georg Boomgaarden, Secretario de Estado y Vicecanciller del Ministerio Federal de Relaciones Exteriores de Alemania, firmaron dos importantes convenios de cooperación en el área del manejo sustentable de los recursos naturales.

▪ **Empresa española construye planta en Costa Rica para producir biodiésel**

La empresa española BIDA (Biodiesel de Andalucía) inaugurará en diciembre de 2007 una planta en Costa Rica, en la provincia de Limón, para producir biodiésel, informó Cristóbal García, Presidente de BIDA.

García indicó en un comunicado, que para la producción de biodiésel se utilizará materia prima como grasas vegetales, animales y aceites vegetales como el girasol y palma, aunque se investigarán otras fuentes.

Según el empresario, los biocombustibles tienen ventajas como disminuir las emisiones contaminantes, mejorar el rendimiento de los motores de diesel convencionales, y una toxicidad inferior a la de la sal común y más biodegradable que el azúcar.

Agregó que este biocombustible es de alto valor ecológico y económico, ya que produce un 80% menos de contaminantes que el diesel de origen fósil y cualquier motor de diesel puede utilizarlo "sin necesidad de modificar el motor del vehículo" manifestó.

García dio una charla sobre dicho asunto en el Centro Científico Tropical (CCT), una organización conservacionista privada. Enrique Ramírez-Guier, Director Ejecutivo del CCT, dijo que el centro está realizando una investigación sobre la producción de alcohol de madera, llamado "metanol", a partir de desechos forestales y biomasa vegetal, con el cual se podría producir biodiésel.

La producción de biocombustibles en Costa Rica es aún incipiente, aunque el gobierno mantiene un proyecto para que en el 2010 las gasolinas contengan un 10% de etanol, que en su mayoría sería importado.

Actualidad global

▪ Mali: Foro sobre biocombustibles

En un foro realizado en Mali sobre los biocombustibles, la Delegada de la Confederación de Campesinos del Perú sentenció: "los biocombustibles están desplazando la producción de alimentos."

Silvia Ribeiro, del grupo ETC (Grupo canadiense-mexicano de Acción sobre Erosión, Tecnología y Concentración), explicó que esta ola productiva de biocombustibles está asociada a grandes gigantes económicos: las industrias del petróleo, automotriz, de producción de semillas, de producción y comercialización de cereales. "Están unidas en el tema de biocombustibles para hacer de eso una nueva industria que va a desplazar más tierras y va a sacar más campesinos", concluyó.

Afirmó que la nueva industria va a desplazar a más campesinos de sus tierras, va a estimular la siembra de monocultivos, el uso de fertilizantes elaborados con base en el petróleo y va a propiciar una mayor deforestación.

Por su parte, Eric Holt-Giménez, Director Ejecutivo de Food First, un instituto especializado en temas rurales establecido en California, Estados Unidos, denunció cómo la British Petroleum donó a la Universidad de California y a la Illinois 500 mil millones de dólares para realizar investigaciones sobre bioenergéticos.

Joao Pedro Stedile, uno de los principales dirigentes del Movimiento de Trabajadores Rurales Sin Tierra de Brasil (MST) y un referente de la lucha campesina a nivel internacional, matizó esta posición. Según él, hay que analizar la problemática de los nuevos combustibles cuidadosamente, y no puede ser vista al margen de un cambio en la matriz energética mundial. "El capital quiere sacar los alimentos de los pueblos para ponerlos en las burguesías del norte. Tenemos que luchar contra esto desde la raíz. El mundo tiene que cambiar su matriz energética de transporte. Debemos oponernos al transporte individual y luchar por el transporte colectivo", indicó.

Su organización, los Sin Tierra, se opone a la siembra de grandes extensiones de monocultivos propios de las grandes plantaciones que abastecen las plantas que fabrican el biocombustible, pero están de acuerdo con producirlo en pequeñas explotaciones para abaratar el costo de los carburantes con los que funciona los tractores y la maquinaria agrícola.

▪ Anuncian el lanzamiento del Foro Internacional de Biocombustibles

La semana pasada, EEUU y Brasil, los mayores productores de biocombustibles, anunciaron la creación de un foro internacional para promover la expansión del mercado de estos productos como recurso energético alternativo al petróleo.

El lanzamiento del Foro Internacional de Biocombustibles, al que también se han sumado otros países como China, India, Sudáfrica y la Comisión Europea, tuvo lugar en la sede de la ONU en Nueva York.

El embajador de Brasil en Estados Unidos, Antonio Patriota, señaló en rueda de prensa que el objetivo es crear una plataforma para el diálogo y de intercambio de experiencias entre los productores y consumidores de biocombustibles.

Del mismo modo, se pretende evaluar los beneficios económicos y sociales que pueden representar la diversificación de los recursos energéticos, en particular para los países en desarrollo, además de reducir los riesgos del calentamiento global.

"Para los países en desarrollo, permitirá reducir la dependencia a las importaciones de petróleo, así como ahorrar recursos que pueden invertirse en salud, educación y otros aspectos sociales", indicó Patriota.

La utilización de biocombustibles, agregó, también generará beneficios a las naciones industrializadas, ya que podrán reducir los gases contaminantes que producen el efecto invernadero, así como ofrecer una seguridad energética ante un mayor incremento de los precios del petróleo.

Las actividades del foro, que tendrá una duración de un año, se dividirán en dos grupos de trabajo. Uno se dedicará al intercambio de información y experiencias, mientras que el otro a la elaboración de estándares y códigos internacionales.

"La idea es preparar el terreno para una Conferencia Internacional sobre Biocombustibles que podría celebrarse en Brasil en el 2008", declaró el diplomático brasileño.

Por su parte, el secretario de Estado adjunto de EEUU para Asuntos del Hemisferio Occidental, Thomas Shannon, indicó que la creación de este foro es un "gran acontecimiento" y que está en línea con la política que Bush delineó en el pasado discurso sobre el estado de la nación.

"Esta política está encaminada a diversificar las fuentes de energía y reducir la dependencia de los hidrocarburos y también de las emisiones contaminantes", explicó. "Hemos experimentado ya un tremendo crecimiento de esta industria de los biocombustibles en EEUU y ahora la intención es expandir los mercados alrededor del mundo", agregó.

Según Shannon, para las naciones en desarrollo es esencial tener acceso a una energía asequible, y la producción de biocombustibles puede ser un paso para abordar problemas económicos, sociales y medioambientales.

"Puede ayudar a los países que tienen un potencial importante en el sector de la agricultura a convertirse en grandes proveedores con la consecuente generación de ingresos", puntualizó.

El embajador adjunto de China ante la ONU, Liu Zehennin, aplaudió la iniciativa y reafirmó el compromiso de su país -el mayor contaminante del mundo- a participar activamente en el foro, con la intención de obtener aportaciones sostenibles a corto y largo plazo.

Indicó que en treinta provincias chinas ya se han empezado a usar los biocombustibles, pero que se requiere de tecnologías y recursos para impulsar la utilización de estos productos que sustituyen a los combustibles fósiles.

Para la representante del Departamento de Energía y Minería de Sudáfrica, Elsa du Toit, la producción y comercialización de biocombustibles forma parte de la política de crecimiento económico de su gobierno.

"La producción de energías renovables como los biocombustibles fomenta la creación de empleos especialmente para la población desfavorecida en las áreas rurales, que será la que más se beneficiará de esta iniciativa", expresó.

Los patrocinadores del foro coincidieron en que la participación del sector privado es crucial para la expansión del mercado de los biocombustibles, aunque consideraron que también deben contar con el apoyo del gobierno para que ofrezca incentivos a las empresas que empiezan a producir y comerciar estos productos.

▪ **Alemania: proyecto etanol**

Tres grupos alemanes anunciaron la construcción de una planta de 130 millones de euros para producir 200,000 metros cúbicos de bioetanol por año.

La planta consumirá alrededor de 600,000 tn de trigo por año, y cuando entre en operación durante el primer semestre de 2009, deberá proporcionar alrededor de un tercio de los requerimientos estimados de bioetanol de Alemania.

Los socios son Epuron, una subsidiaria de la firma de energía renovable alemana Conergy, la cooperativa agrícola alemana Agravis Raiffeisen y MAN Ferrostaal, parte del grupo de ingeniería alemán MAN.

Los socios esperan que el uso de bioetanol aumente con la intensificación del calentamiento global. "Tenemos un mercado que está asegurado por la ley", subrayaron.

▪ **La demanda europea de aceites creció debido a la producción de biocombustibles**

La creciente demanda de aceites vegetales como fuente de energía renovable transformó a la Unión Europea (UE) en el principal importador mundial de soja, colza, girasol y palma en el 2006, según publicó la revista Oil World.

Las importaciones europeas de las cuatro variedades de aceites alcanzaron los 7,8 millones de tn, superando los 7,1 millones de tn de China y los 4,9 millones de tn de India.

"De hecho, Europa se transformó en el comprador más importante de aceite de soja y de colza, mientras que las importaciones de las variedades de girasol y de palma se incrementaron significativamente a nuevos niveles récord," indicó Oil World.

Las importaciones totales de las cuatro variedades de aceites se incrementaron en un 35% en el 2006 con respecto al año anterior debido al uso cada vez más común de los aceites para la producción de biodiésel y generación de electricidad en la UE.

A su vez, las compras de aceite de soja, cuyo origen es mayormente brasileño y argentino, se triplicó a 928.000 tn en el 2006. En tanto, las importaciones de aceite de girasol treparon a 1,35 millones de tn, desde las 940.000 tn del 2005.

▪ **El Gobierno español obligará a las petroleras a comercializar biocombustibles**

El Ayuntamiento de Vitoria recibió en Madrid el premio "Bioenergía 2007" por la apuesta municipal en el uso de biocombustibles.

La Concejala de Medio Ambiente, Idoia Garmendia, tomó el galardón en plena gira de reconocimientos. La distinción llegó tan sólo un día después de que Vitoria fuese reconocida en Barcelona como "ciudad más sostenible" por la Fundación Forum Ambiental.

En Vitoria se realizó la primera experiencia del Estado, financiada por la Unión Europea, para la utilización de biocombustibles en el año 1997.

Actualmente Tuvisa - Transportes Urbanos de Vitoria S.A.- está empleando un biodiésel B12 en el 30% de su flota y además piensa extender el biocombustible B5 a todas sus unidades.

La Asociación Técnica para la Gestión de Residuos, Aseo Urbano y Medio Ambiente es el organismo que homenajeó al Ayuntamiento de la capital alavesa en Madrid.

La Corporación está preparando un nuevo concurso para el suministro de combustible biodiésel a todos los vehículos del parque móvil municipal, como los de bomberos, policías locales, mantenimiento, parques y jardines e inspección.

Desde hace ocho meses, 51 vehículos correspondientes al servicio de limpieza ya utilizan biodiésel B5. Además, existe una recogida generalizada en la ciudad de aceite vegetal usado a través de dos camiones verdes móviles, que recorren los diferentes barrios, y un servicio puerta a puerta para el sector de la hostelería de la capital.

▪ Ginebra: Salón Internacional del Automóvil

Los fabricantes de automóviles presentes en la edición número 77 del Salón Internacional del Automóvil de Ginebra, entre los días 8 y 18 de este mes, apostaron por la protección del medio ambiente, con la presentación de modelos que cuentan con menores emisiones de gases y que utilizan diferentes energías alternativas.

Todas las marcas presentes dejaron en claro su postura en relación al compromiso con el medio ambiente en las presentaciones de la jornada de prensa, la mayoría de las cuales estuvieron basadas en la exhibición de sus nuevas tecnologías orientadas a mejorar la eficiencia en el consumo de combustible de los vehículos o en la puesta en marcha de nuevas iniciativas como los coches que utilizan biocombustibles, los que son impulsados con pila de combustible, o con motores eléctricos.

Sin embargo, también existe una cierta indignación en la industria, que el año pasado lanzó la propuesta de intensificar la producción de coches aptos para consumir biocombustibles casi puros, a la que la mayoría de los gobiernos europeos, con excepción de los escandinavos y de Alemania, hizo oídos sordos.

Mientras que la industria propone utilizar el E85 -85% es bioetanol y el 15% gasolina- y tiene ya preparados motores capaces de funcionar con esta mezcla, los gobiernos se inclinan por utilizar compuestos E10 o E15 como máximo -en España ya están consumiendo un 2% de bioetanol en la gasolina- que pueden ser empleadas sin grandes problemas por todos los coches.

Además, esta fórmula evita un cambio de la fiscalidad de los carburantes (el E85 paga menos impuestos en todos los países en los que se vende). Es decir, aunque utilizaran ese porcentaje de biocombustible, seguirían pagando los mismos impuestos.

A pesar de ello, John Fleming, Presidente de la empresa Ford en Europa, explicó que la gama de vehículos de la compañía con motorizaciones que utilicen una mezcla de gasolina y etanol pasará a estar formada por cinco modelos, en lugar de los dos que existen actualmente.

Ford ampliará su actual gama de vehículos "flexifuel", compuesta por el Focus y C-Max, con la incorporación el próximo año del nuevo Mondeo, el S-Max y el Ford Galaxy.

"La tecnología "flexifuel" nos ofrece una oportunidad real de hacer la movilidad personal más sostenible", apuntó Fleming, quien recalcó que este sistema de alimentación del vehículo es una forma de reducir el impacto sobre el medio ambiente que tienen las emisiones de dióxido de carbono.

A su vez, la marca estadounidense presentó su nuevo "buque insignia", el Mondeo, que llegará al mercado español entre fines de mayo y principios de junio, y que aspira a convertirse en "líder del mercado", según José Manuel Machado, Presidente de Ford en España,

Machado manifestó que en los últimos tiempos el segmento en el que se enmarca el modelo Mondeo "ha estado un poco flojo", aunque opinó que este vehículo se situará en las primeras posiciones de ventas desde el inicio de su comercialización en el mercado nacional el próximo verano.

Añadió que su objetivo de ventas es alcanzar entre 30.000 y 35.000 unidades con sus modelos S-Max, C-Max y Mondeo en un año completo. Asimismo, dijo que confía en que durante este año aumente la cuota de mercado de Ford en España, aunque no precisó qué porcentaje estima.

Porsche AG, también dio un paso importante para reducir las emisiones de CO2 de sus vehículos en un margen significativo. La compañía anunció durante el evento en Ginebra que todos los modelos Porsche cumplirán desde comienzos de 2008 con la normativa EU5 sobre emisiones contaminantes, aplicable a partir de septiembre de 2009, y que incluso, estarán por debajo de los límites definidos actualmente en la directiva EU6, que no tiene previsto entrar en vigor hasta septiembre de 2014.

Todos los motores Porsche ya están listos para funcionar con un aditivo de etanol en el combustible. Esto incluye también a los vehículos deportivos de Porsche, diseñados para admitir un 10% de etanol, como para el todo terreno Cayenne, que puede utilizar una mezcla de carburante con un 25 % de etanol.

Al estar considerado el etanol como un biocombustible que se extrae de la materia prima regenerada, su utilización mejora el balance general de emisión de CO2 en todo el proceso de producción y consumo de combustible, en unas cifras que se corresponden con el 10% o el 25%, respectivamente, según el modelo.

El Centro de Desarrollo de Porsche también se encuentra trabajando en los Flexi Fuel Vehicle (FFV), que son capaces de moverse solamente con gasolina, o con una mezcla de hasta el 85% de etanol.

En sus esfuerzos para minimizar el consumo de combustible y las emisiones contaminantes, Porsche está dando la máxima prioridad al lanzamiento de un motor híbrido que la compañía desarrolla de forma conjunta con el Grupo Volkswagen y que prevén que llegará al mercado en una nueva variante del Cayenne, antes del 2010. Este concepto de conducción alternativa reducirá el consumo de carburante en otro 30%, con lo que el Cayenne logrará un consumo inferior a los nueve litros por cada 100 kilómetros.

Rick Wagoner, Presidente del estadounidense General Motors (GM) auguró que la emergencia del automóvil ecológicamente "limpio" abrirá la vía a nuevas fusiones en el sector.

"Estamos en el umbral de un cambio sustancial en este ámbito, de ello no me cabe la menor duda", dijo Wagoner, presente también en el Salón del Automóvil de Ginebra.

GM sufre la competencia de vehículos más limpios y de menor consumo producidos por la competencia asiática, motivo por el cual registró el año pasado una pérdida récord de 10.600 millones de dólares.

Wagoner le comunicó a la prensa que la recuperación del gigante estadounidense dependerá de las tecnologías verdes "uno de los elementos cruciales de nuestra estrategia es la búsqueda de una posición dominante en materia ecológica y tecnológica", subrayó.

"Todo lo que puedo decir es que esto va a ser muy caro. Será necesario que los constructores cooperen de una forma u otra", aseveró Wagoner.

GM, que presentará en Ginebra algunos de sus modelos "limpios", ya trabaja en proyectos de motores híbridos con sus competidores alemanes DaimlerChrysler y BMW, informó Agence France-Presse (AFP).

El Salón internacional del automóvil de Ginebra se inició en plena reestructuración del sector a nivel mundial, con los grupos estadounidenses en graves dificultades y los europeos cada vez más inquietos, mientras los asiáticos siguen conquistando mercados.

Ginebra, uno de los cinco mayores salones del mundo con Detroit, París, Francfort y Tokio, estimó unos 700.000 visitantes para esta edición, en un contexto en que varios grandes constructores anuncian planes de reestructuración para superar sus pérdidas financieras.

Con 250 expositores y 80 vehículos presentados en riguroso estreno mundial o europeo, pondrá su énfasis en los autos "limpios" y en las nuevas tecnologías, mientras el sector automotor está confrontado a una gasolina cada vez más cara y a los riesgos del recalentamiento climático.

▪ **Canadá otorga menos apoyos a los agricultores para los biocombustibles**

El gobierno de Canadá reconoció que los agricultores son esenciales en la producción y comercialización de biocombustibles

Chuck Strahl, Ministro de Agricultura, anunció la adjudicación de 10 millones de dólares suplementarios a la Iniciativa de los Mercados de Biocombustibles para los Productores (IMBP).

John Baird, Ministro de Medio Ambiente, señaló que "el anuncio reconoce que los agricultores son esenciales en el éxito del desarrollo y la comercialización de combustibles que beneficiarán a la población y al medio ambiente". Explicó que la iniciativa permitirá que se beneficien los agricultores participando en la producción de biocarburantes; y a su vez, ayudará a lograr el objetivo de aumentar el contenido renovable en todos los combustibles hasta un 5% para el 2010.

En julio de 2006, el Gobierno de Canadá había adjudicado una financiación de 10 millones de dólares al IMBP. Mediante una solicitud de los productores de participación en este programa, se concedieron otros 10 millones de dólares suplementarios, con lo que se duplicó la financiación total, alcanzando un total de 20 millones de dólares en dos años.

El IMBP ayuda a los productores agrícolas a preparar propuestas de proyectos de empresas sólidas, y a realizar estudios de viabilidad y otros análisis a fin de apoyar la creación y la ampliación de la capacidad de producción de biocombustibles.

Además de esta iniciativa, el Gobierno del Canadá estableció en 2006 programas para la utilización de los combustibles, dotados con un presupuesto de 500 millones de dólares para ayudar a los agricultores y a las colectividades rurales a entender las nuevas salidas del sector de los bioproductos agrícolas.

▪ **Cargill cargó contra los subsidios a la industria del biocombustible**

Gregory Page, Presidente y CEO en Estados Unidos de Cargill, el principal trader de granos del mundo, indicó que en Argentina su empresa es el segundo exportador, y que Cargill teme que se generen distorsiones en los precios relativos que terminen por encarecer el precio de los alimentos y complicando a los países más pobres.

En la conferencia sobre combustibles renovables organizada por el USDA (Departamento de Agricultura de Estados Unidos, por sus siglas en inglés), Page levantó varios interrogantes sobre los efectos positivos de las políticas de impulso al desarrollo de los biocombustibles.

Se manifestó contra los subsidios a la industria del etanol porque desde su punto de vista, se distorsiona los precios relativos. También desaprobó los aranceles específicos, ya que según su visión, si se continúa avanzando en esa línea va a haber un aumento en el precio de los alimentos que impedirá a las poblaciones de los países más pobres alimentarse correctamente.

Aseguró que Cargill ya invirtió cerca de 1000 millones de dólares en el desarrollo de la industria del biocombustible y que ahora están construyendo plantas de etanol y de otros biocombustibles en Estados Unidos y Europa.

Agregó que acordaron un “joint-venture” en Brasil para la producción de etanol, motivo por el cual definió a Cargill como “una empresa agropecuaria-alimenticia con componentes de biocombustible”.

Page prevé que aumenten los precios de los alimentos, a causa de las presiones por abastecimiento y demanda, ya que la ONU estima que para la mitad del siglo se deberá aumentar al doble la producción de alimentos para atender la demanda mundial, y a medida que se deriva cada vez más producción agropecuaria a los biocombustibles resultará más difícil, y generará precios cada vez más altos que impactarán en los países menos desarrollados.

Expresó que es fundamental hacer preguntas del tipo “¿Qué precios de alimentos estamos preparados para hacerles afrontar a los países más pobres? Como sociedad desarrollada tendremos la capacidad de producir comida y biocombustibles, ¿pero cuál será el costo para quienes no puedan afrontarlo?”. Concluyó que los políticos deberán pensar en el impacto que la promoción de los biocombustibles va a tener en los alimentos.

Informó que en Cargill hay un equilibrio entre el negocio alimenticio-agropecuario con el de los biocombustibles para no generar problemas en la alimentación de los pueblos. Opinó que eso se logra a través de políticas guiadas por el mercado, como acuerdos libres de complementación.

Sostuvo que las fuerzas del mercado son la mejor solución para generar un balance en las políticas de biocombustibles y que la posibilidad de hacer crecer una industria del biocombustible está siendo impulsada por los gobiernos con promociones fiscales, ventajas aduaneras y subsidios; creando ineficiencias y presiones innecesarias en el precio de los alimentos.

Sentenció Page “cuanto más estén influenciadas las políticas de promoción en el espíritu del libre mercado, mejor” y añadió que cuando se acuerden incentivos gubernamentales, deben ser lo más flexibles posibles, para dejar actuar a los mercados libremente, ya que sin esas distorsiones, “los inversores en biocombustibles actuarán de manera más racional y dotarán al sector de herramientas para generar una industria basada en los fundamentos del libre mercado”.

El Newsletter Semanal de Biocombustibles se distribuye a quienes se han suscripto al mismo. La suscripción mensual es de \$ 300 (Descuentos por suscripción de seis meses o más tiempo).

Si Usted tiene interés en recibirlo por e-mail a modo de demostración durante un período de prueba de cuatro semanas, por favor envíenos sus datos a bio@adnmundo.com

Para mayor información, comentarios, sugerencias, notas o informaciones para publicar por favor contáctenos a través de bio@adnmundo.com o al + 54 11 4777-0479.

Lea nuestras secciones sobre **economía y finanzas**, **energía** o **medio ambiente** en www.adnmundo.com

Agencia Digital de Noticias

 adnmundo.com