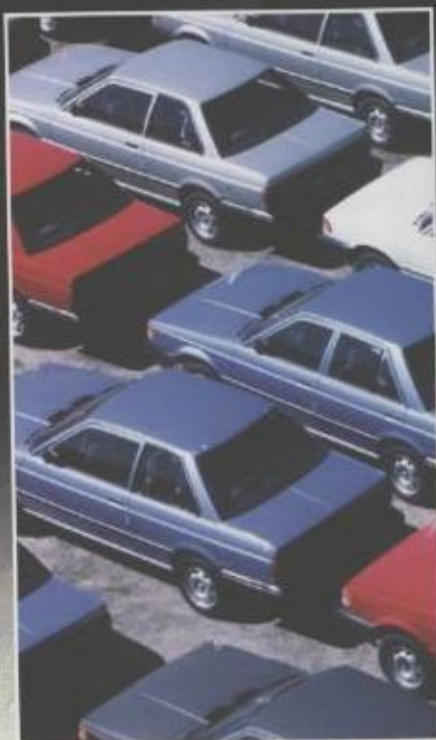


Naftas y Gas oil

¿a quién beneficia esta situación?

Por Hugo Cámara



Con \$ 30 podemos viajar a Mar del Plata en un gasolero. ¿Por qué habré de seguir insistiendo con un coche a nafta?

Este tipo de planteo, cada vez más verdade-



Hugo Cámara

ro y caótico para el país, pareciera no tener solución. Resultan inútiles las varias presentaciones que la industria ha realizado. Cada año la situación es más grave y también su solución más dramática por el impacto que habrá de producir. El consumidor está recibiendo un mensaje de transformar su consumo de nafta a gas

oil. Queremos señalar una vez más las ya grandes dificultades que atraviesa el sector de refinación para ajustar su producción relativa de naftas y gas oil para dar cumplimiento a la distorsión que año a año se produce por el incentivo que se otorga al consumidor de gas oil, cualquiera que sea su destino final.

De proseguir esta tendencia, en diez años tendremos que ubicar las naftas argentinas como un producto de museo que en el pasado se usaba en

El sector de refinación atraviesa grandes dificultades para ajustar su producción relativa de naftas y gas oil para dar cumplimiento a la distorsión que año a año se produce por el incentivo que se otorga al consumidor de gas oil, cualquiera que sea su destino final.

De proseguir esta tendencia, en diez años las naftas argentinas serán un producto de museo que en el pasado se usaba en nuestro país para el transporte de automotores y toda su producción será exportada a otros mercados. En este aspecto ¿a quién beneficia esta situación?

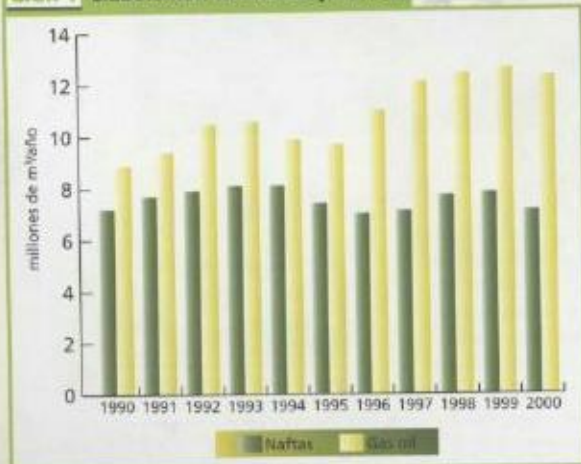
nuestro país para el transporte de automotores y toda su producción será utilizada para ser exportada a otros mercados. Cabe aquí la pregunta: ¿a quién beneficia esta situación?

- 1) No al fisco, puesto que año a año se ve decrecer su ingreso por el impuesto único de combustibles, puesto que el gas oil tributa menos de la cuarta parte que las naftas y hay un progresivo pase de automotores a consumo de gas oil.
- 2) Al consumidor de gas oil que lo destina al transporte público o actividades agrarias tampoco, pues el día que todos hayamos optado por el consumo de gas oil para cualquier tipo de transporte se encontrarán todas las partes interesadas en la peor de las situaciones. Menos ingresos del fisco y mayores costos de producción.

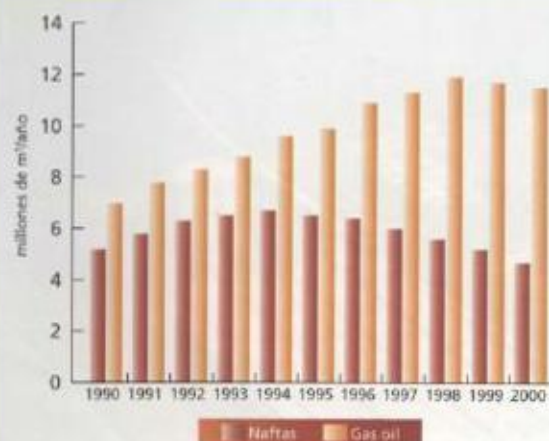
En el excelente trabajo del Ing. José Orlando Manitta (*Petrotecnia* agosto de 2000, pág. 52) se señalan con gran profesionalidad los graves inconvenientes de esta situación y adhiero plenamente a las conclusiones a las que arriba.

Quisiera adicionalmente, a la vez que actualizar alguna información estadística dada por los gráficos que se muestran en este trabajo, remarcar que el ajuste que las re-

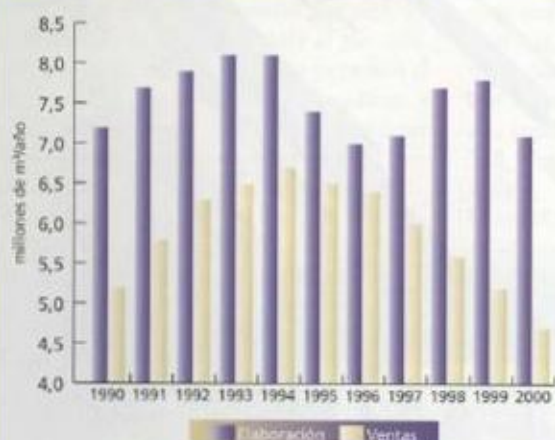
Graf. 1 Elaboración de Naftas y Gas oil



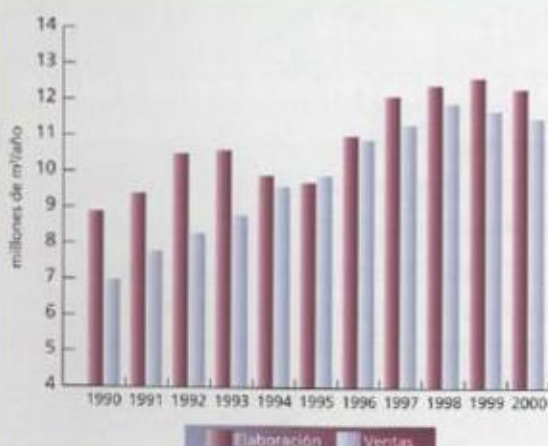
Graf. 2 Ventas de Naftas y Gas oil



Graf. 3 Elaboración vs. Ventas / Naftas



Graf. 4 Elaboración vs. Ventas / Gas oil



gentina sino en la región, se debe importar y refinar una cantidad adicional de petróleo crudo con alto rendimiento en destilados medios, debiéndose exportar cantidades cada vez mayores de naftas excedentes muchas veces a mercados lejanos. De esta forma, los argentinos estamos "paseando" hidrocarburos.

Los mencionados petróleos crudos que deben ser livianos y con bajo azufre y por ello de más alto precio se traen generalmente del hemisferio norte y llevamos buena parte de esos hidrocarburos en forma de naftas nuevamente hacia los mercados del norte.

Esta operación se realiza en momentos en que el panorama de fletes ha alcanzado valores pocas veces vistos en el mercado internacional por lo elevado de los mismos.

Solamente en concepto de fletes, este movimiento de ida y vuelta de hidrocarburos representa costos superiores a los 100 millones de U\$S/año.

Pero, adicionalmente, sobrecarga los sistemas portuarios y de transvase de hidrocarburos, con el consiguiente riesgo operacional incluido, además de continuas demoras debido a la falta de transporte en el momento que es requerido.

Finalmente una política impositiva distorsionante de los hechos económicos impide una planificación adecuada de las necesidades de inversión técnicamente requeridas.

Toda empresa conoce y está consciente de los riesgos que asume en materia comercial.



Le resulta mucho más difícil predecir distorsiones de estos hechos provocados por circunstancias aleatorias que en general castigan los estudios de inversión por la necesidad de adoptar políticas que incluyen aspectos de incertidumbre.

Por ejemplo, si en este momento se tuviera la certidumbre que las naftas desaparecerán como consumo para automotor habría que encarar la remodelación de todo el parque de refinación, la construcción de mayores facilidades portuarias, la instalación de un importante centro de recepción de gas oil de importación en un puerto de aguas profundas y una terminal para la exportación de naftas.

Asimismo, deberíamos contar con un mayor número de buques alijadores y disponer de mayor transporte marítimo.

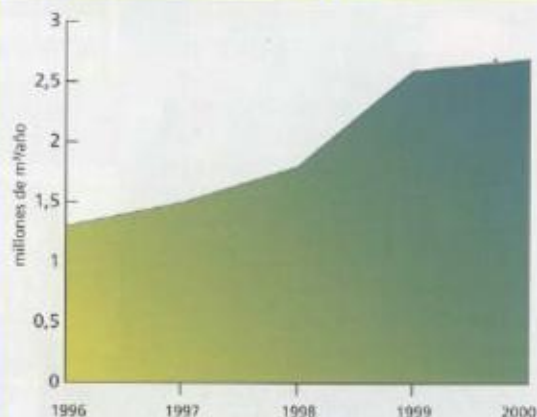
Entonces, la pregunta que permanece para ser contestada es ¿Quién pagará por toda esta inversión innecesaria?

Bibliografía

SIPG (Sistema de Información de Petróleo y Gas) IAPG.

Hugo Cámara es Doctor en Química egresado de la Universidad Nacional de La Plata. Es Consultor en comercialización de petróleo, Asesor Comercial del IAPG y Profesor de Economía Petrolera del Instituto Tecnológico de Buenos Aires (ITBA).

Graf. 5 Exportaciones de Naftas



finerías argentinas se ven necesitadas de realizar para acomodar su producción de naftas y gas oil con las ventas respectivas desde el punto de vista del transporte no es un hecho gratuito para el país.

Para dar cumplimiento a la demanda de gas oil, producto deficitario no sólo en la Ar-