

Analisi preliminare sulla possibilità di importare biodiesel dall'Argentina

- Introduzione generale:

Negli ultimi anni il biodiesel ha guadagnato importanza nella scena mondiale. La produzione si è incrementata enormemente grazie al rialzo dei prezzi dei combustibili fossili, allo sviluppo di politiche e incentivi ed all'aumento della preoccupazione per la sostenibilità ambientale.

Durante il 2008 l'industria del biodiesel ha sofferto un'importante frenata, tanto in Europa quanto in America e nel sud-est asiatico. La ragione principale si attribuisce alla relazione tra il prezzo del gasolio ed i prodotti agricoli.

Nei due anni passati i prezzi di grano, oleaginose, prodotti per l'alimentazione animale e tutti i prodotti agricoli in generale hanno avuto un aumento smisurato facendo sì che il prezzo di mercato del biodiesel risulti infine legato ai prezzi dei combustibili fossili.

Questo comportamento ciclico è comune in questo tipo di mercato. Il cambiamento che si evidenzia è che il mercato della bioenergia sta crescendo grazie all'appoggio delle politiche di incentivi, alla preoccupazione per l'ambiente ed all'aumento della domanda.

- Il settore del biodiesel in Argentina:

Per quanto riguarda l'Argentina l'industria del biodiesel ebbe inizio formale nel mese di aprile del 2006 grazie all'emanazione della Legge 26.093 sui Biocombustibili.

Nonostante ciò, prima dell'esistenza di un contesto legale, esistevano già imprese che sono state pioniere nella produzione di biodiesel.

Verso la fine del 2006 l'Argentina aveva ormai una capacità installata pari a 155.000 tonnellate (174 milioni di litri) di produzione di biodiesel.

Giova segnalare al riguardo che nel periodo summenzionato il 45% del totale della capacità produttiva risiedeva nella Provincia di Buenos Aires, anche se quest'ultima si presentava come la terza provincia in produzione di olii vegetali, dietro Santa Fé e Córdoba. Da quel momento in poi si è evidenziata una crescita molto considerevole dell'industria e la leadership è passata alla provincia di Santa Fé.

L'anno 2007 segna l'ingresso al mercato dei "giganti" del settore oleico grazie alla costruzione di stabilimenti di livello internazionale che utilizzano tecnologie europee: **Reonva S. A.**, joint venture tra Vicentin e Glencore, stabilita nella località di San Lorenzo, Santa Fé, ed **Ecofuel S. A.**, di Aceitera General Dehesa e Bunge, stabilita nella località di San Martín, Santa Fé.

È da mettere in evidenza comunque che Aceitera General Dehesa (AGD) e Bunge esportano non come Ecofuel S. A. bensì separatamente.

La capacità produttiva nazionale di biodiesel nel 2007 è passata quindi a 585.00 tonnellate (655 milioni di litri).

È da rilevare che all'epoca il resto del mondo aveva già iniziato ad installare capacità produttiva a ritmi molto veloci, la quale era stata assistita da una serie di sussidi governativi, incentivi fiscali molto allettanti e supporto da parte di banche di sviluppo.

Le economie mature sono grandi consumatrici di energia e hanno visto nel biodiesel un'alternativa pulita per il futuro ed un modo di ridurre la propria dipendenza dagli idrocarburi del Medio Oriente.

L'Europa Occidentale in generale ha cominciato quindi a costruire stabilimenti di biodiesel i quali utilizzavano preferentemente l'olio di colza come materia prima poiché il clima europeo è favorevole alla coltivazione di detta pianta.

Verso la fine dell'anno 2007 la Germania era leader mondiale con una produzione di quasi 2,9 milioni di tonnellate, anche se la sua capacità produttiva è molto superiore, seguita dagli USA con un 1,5 milioni di tonnellate e infine dalla Francia con 872.000 tonnellate. L'Argentina in quel momento si posizionava invece come sesto produttore del mondo con una produzione pari a 180.000 tonnellate¹ (vedere tabella qui di seguito riportata).

I primi 10 paesi produttori del mondo nel 2007

Paese	Produzione*
Germania	2.890
USA	1.521
Francia	872
Italia	363
Austria	267
Argentina	180¹
Portogallo	175
Spagna	168
Belgio	166
Regno Unito	150

* in migliaia di tonnellate

Nell'anno 2008 la capacità produttiva argentina è aumentata del 150% circa, mentre la capacità installata è stata approssimativamente pari a 1,4 milioni di tonnellate/anno (1600 milioni di litri).

L'85% dell'incremento della capacità produttiva di biodiesel durante il 2008 è stato originato dai 4 seguenti stabilimenti produttivi con sede nella provincia di Santa Fè:

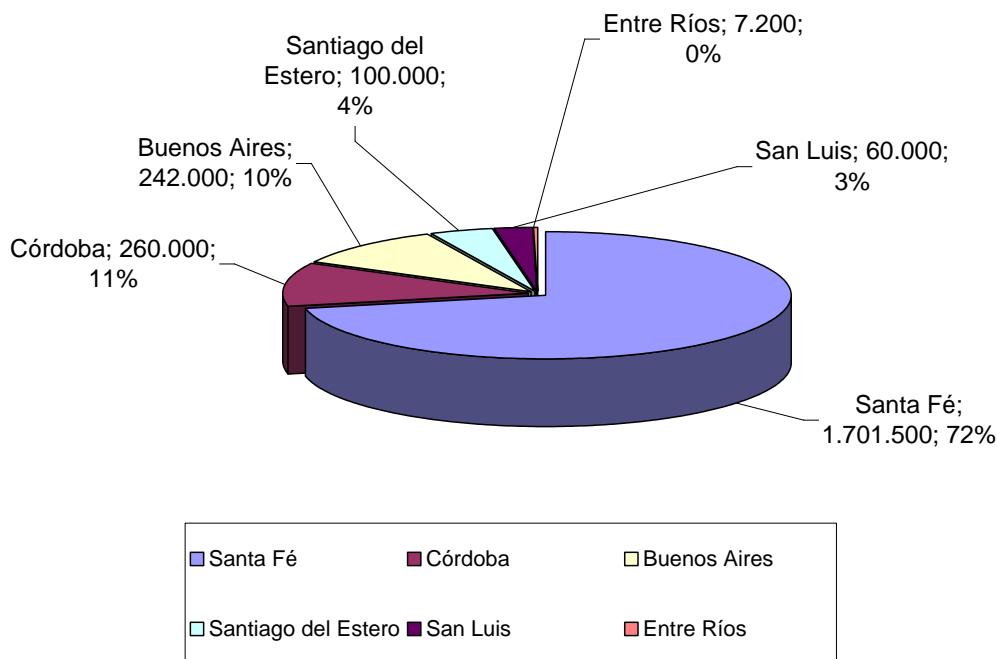
- LCD Argentina S. A. (località General Lagos): capacità pari 300.000 ton. annue;
- Unitec Bio S. A. (località Puerto San Martín): capacità pari a 200.00 ton. annue;
- Explora S. A. (località Puerto San Martín): capacità pari a 120.000 ton. annue;
- Molinos Río de la Plata S. A. (località Rosario): capacità pari a 100.000 ton. annue.

D'altra parte è da mettere in evidenza che nel periodo gennaio-settembre 2008 i produttori locali di biodiesel hanno esportato approssimativamente 750.000 ton. di cui più del 90% ha avuto come destino formale gli USA.

- Previsioni per il 2009:

Secondo le previsioni effettuate dalla “Cámara Argentina de Energías Renovables”, quest’anno la provincia di Córdoba (secondo produttore di olio di soia del paese) si aggiungerà alla lista di produttori argentini di biodiesel grazie alla messa in funzionamento di 11 stabilimenti di piccole e medie dimensioni i quali garantiranno una capacità di produzione equivalente a 260.000 ton.

- Capacità produttiva di biodiesel per provincia, anno 2009



Per l’anno in corso è prevista la costruzione di 15 nuovi stabilimenti includendo la duplicazione della capacità produttiva di **Renova S. A.** la quale raggiungerà le 400.00 tonnellate totali. In aggiunta è da tenere in conto la conclusione della tappa di costruzione dello stabilimento **Patagonia Bioenergía S. A.** (Santa Fé), con 250.000 tonnellate e lo stabilimento **Viluco S. A.** (Santiago del Estero) con 100.000 tonnellate.

Alla luce di quanto sopra giova segnalare che, anche se l’industria è nata grazie alla messa in funzionamento di aziende di piccole e medie dimensioni, attualmente c’è una forte tendenza verso l’installazione di stabilimenti produttivi sempre più grandi originata grazie alla partecipazione del settore oleico e degli investitori stranieri i quali hanno preferenza per grandi volumi di produzione.

- L’Argentina nel mondo:

Secondo il report World Ethanol and Biofuels effettuato dall’agenzia di consulenza tedesca F. O. Licht, l’industria del biodiesel registrerà, a livello mondiale, una crescita del 12% circa nei prossimi anni, anche se l’anno scorso si è verificata una contrazione considerevole.

D’altra parte la “Cámara Argentina de Energías Renovables”, afferma che nel 2008 sono state prodotte nel mondo 10 milioni di ton. di biodiesel; più della metà del totale è stata prodotta nell’Unione Europea, principalmente in Germania, un 15% negli USA ed un **12% in Argentina.** Il

Brasile, con quasi 1 milione di ton. di produzione, ha avuto una partecipazione di mercato del 9% sul totale mondiale.

Al riguardo detta Istituzione segnala che la produzione argentina nel 2008 ha registrato valori oscillanti tra l'1,1 e l'1,3 milioni di ton. il che significa che in un periodo estremamente breve l'Argentina passerà da avere 6 piccoli progetti di biocombustibili ad avere 18 stabilimenti che produrranno non meno del 10% del biodiesel mondiale.

Tutto ciò ha fatto sì che l'Argentina si posizioni come il terzo produttore di biodiesel al mondo, dietro la Germania e gli USA, superando la Francia e l'Italia (vedere tabella qui di seguito riportata).

Produzione mondiale di biodiesel – anno 2008

Zona geografica/Paese	Produzione*
Europa	5.500
USA	1.500
Argentina	1.200
Brasile	900
Resto del mondo	900

Totale	10.000

* in migliaia di tonnellate

Quanto sopra indicato non è altro che un traguardo importante che fa intravedere la capacità innovativa, commerciale e tecnologica di un gruppo di imprenditori argentini che stanno lavorando in mezzo ad una situazione politica complessa, senza incentivi da parte del governo, né sussidi ed accesso a linee di finanziamento locale.

Detta realtà domestica si presenta proprio in un periodo (anno 2008) in cui l'industria globale di biocombustibili attraversa la sua prima crisi. Nel primo semestre dell'anno scorso si è verificato difatti una tendenza "anti-bio" portata avanti da gruppi contrari ai biocombustibili e da molte istituzioni legate all'industria in generale. Ciò ha originato il dibattito "cibo versus energia" supportato da argomenti molto semplici quali quello di essere "a favore dell'umanità e del cibo" e quello di essere contro le energie rinnovabili.

Analizzare solo una parte della problematica, che tra l'altro è vera ed esiste, non deve però non considerare l'urgenza di trovare sostituti efficienti per i combustibili fossili la cui opzione migliore in questo momento sono senza dubbio i biocombustibili.

Ad ogni modo mentre detta tendenza anti-bio sembrerebbe essere ormai conclusa, attualmente l'industria dei biocombustibili continua a crescere facendo sì che il futuro delle bioenergie in generale sia molto promettente e consentendo, a su volta, che l'Argentina cominci a raggiungere una leadership sempre più notevole nello sviluppo mondiale del biodiesel.

D'altra parte è da rilevare che la capacità di produzione dell'Europa e degli USA è molto superiore a quella locale: in entrambi i casi le loro industrie stanno producendo quantità pari alla metà della capacità di produzione reale. Ciò è dovuto ad una serie di cause generate negli ultimi tempi quali l'incremento accelerato del costo delle materie prime (olio di soia), l'eliminazione dei

sussidi all'industria e la concorrenza degli USA sotto lo schema di sussidi comunemente denominato "splash & dash".

Il "splash & dash" non è altro che una legge di incentivi stabilita dal potere legislativo americano la quale offre un rimborso equivalente ai USD 300 per ogni tonnellata prodotta di biodiesel. A partire dalla messa in atto di detta normativa, i traders americani cominciarono ad aggiungere al biodiesel importato l'1% adizionale di diesel fossile facendo sì che l'imbarco venga considerato come prodotto locale al fine di poter beneficiare del rimborso di USD 300/ton. Ciò non fa altro che ridurre significativamente il costo del prodotto garantendo a sua volta un margine sufficiente per la riesportazione dello stesso in Europa.

Detto prodotto viene conosciuto nel mercato mondiale come B99 dovuto alla mescolanza del 99,9% di biodiesel con lo 0,1% di diesel minerale aggiunto dagli operatori statunitensi.

Il principale problema che affrontano attualmente i produttori europei è difatti l'importazione del B99, in quanto l'aggiustamento dei prezzi determinato da questa situazione fa sì che i produttori europei abbiano difficoltà a mantenersi operativi e ad avere un guadagno. Di conseguenza la Commissione Europea ha deliberato una ricerca per determinare l'impatto e la legittimità dei sussidi americani i cui risultati verranno resi noti nei prossimi mesi.

- Produttori argentini di biodiesel:

La maggior parte dei produttori locali di biodiesel appartiene alla "Cámara Argentina de Biocomustibles" - (www.carbio.com.ar); si riporta qui di seguito l'elenco degli stessi con i relativi recapiti in modo da poter essere contattati direttamente dall'azienda italiana:

AGD (Aceitera General Deheza)
Av. E. Madero 1020 – piso 16
C1106ACX – BUENOS AIRES
Tel.: +54-11 43101845
Fax: +54-11 43101847
E-mail: droduiguez@agd.com.ar
Web: www.agd.com.ar
Contatto: Dr. Diego RODRIGUEZ – Direttore Commerciale

BUNGE
25 de Mayo 501
C1002ABK – BUENOS AIRES
Tel./Fax: +54-11 51693200
E-mail: lennart.andersen@bunge.com
Web: www.bungeargentina.com
Contatto: Dr. Lennart ANDERSEN – Trader – Dipartimento Commerciale

EXPLORA
Av. del Libertador 5478 – 2°
C1426BXP – BUENOS AIRES
Tel./Fax: +54-11 47805544
E-mail: axel.boerr@explora.com.ar
Web: www.explora.com.ar

Contatto: Dr. Axel Boerr – Direttore Commerciale

LCD ARGENTINA S. A. (Louis Dreyfus Commodities)

Olga Cossettini 240 – pisos 1 & 2

C1107CCF – BUENOS AIRES

Tel.: +54-11 43246900

Fax: +54-11 43246943

E-mail: rodolfo.deluca@ldcommodities.com

Web: www.lcd.com.ar

Contatto: Ing. Rodolfo De Luca – Direttore

MOLINOS RIO DE LA PLATA

Uruguay 4075

1644 – SAN FERNANDO (Prov. di Bs. As.)

Tel./Fax: +54-11 47468600

E-mail: omar.mazany@molinos.com.ar

Web: www.molinosagro.com.ar

Contatto: Sig. Omar MAZANY – Dipartimento Acquisti

PATAGONIA BIOENERGIA

Av. Cabildo 2677 – 4° “B”

C1428AAU – BUENOS AIRES

Tel.: +54-11 55550255

Fax: +54-11 55550250

E-mail: jvarela@patagoniabioenergia.com.ar

Web: www.patagoniabioenergia.com.ar

Contatto: Sig. Joaquín VARELA – Direttore Commerciale

RENOVA (Glencore & Vicentin)

Monseñor Magliano 3071

B1642GLA – SAN ISIDRO (Prov. di Bs. As.)

Tel./Fax: +54-11 47355000

E-mail: dmejuto@glencore.com.ar

Web: www.renova.com.ar

Contatto: Dr. Diego MEJUTO – Direttore Generale

UNITEC BIO

Bonpland 1745

C1414CMU – BUENOS AIRES

Tel./Fax: +54-11 48525976

E-mail: fpelaez@unitecbio.com.ar

Web: www.unitecagro.com.ar

Contatto: Ing. Fernando PELAEZ – CEO

VICENTIN S.A.I.C.

Calle 14 n° 495

3561 – AVELLANEDA (Prov. de Santa Fé)

Tel.: +54-11 +54 3482 480953/481149

Fax: +54-11 3482 481295

E-mail: sergio.nardelli@vicentin.com.ar

Web: www.vicentin.com.ar

Contacto: Dr. Sergio NARDELLI – Direttore

Giova segnalare che tutte le aziende sopra riportate sono esportatrici.

- Costi di vendita a potenziali distributori:

Per quanto riguarda invece il costo di vendita del prodotto a potenziali distributori si suggerisce di prendere contatto direttamente con ogni singola impresa al fine di avere una quotazione più precisa e personalizzata. Ad ogni modo attualmente il biodiesel locale a base di soia ha un valore medio che oscilla tra i USD 700,00 e i USD 750,00/ton. (1 tonnellata = 1126 litri).

È da rilevare al riguardo che tendenzialmente il prezzo fornito dall'esportatore è FOB e che di conseguenza il trasporto e l'assicurazione vengono normalmente contrattati dal compratore, una volta definite le condizioni della consegna.

Attualmente la capacità di produzione di biodiesel in Argentina è di circa 1.900.000 ton/anno per cui sarebbe garantita l'offerta locale dei volumi richiesti da parte dell'azienda italiana.

- Compatibilità del prodotto argentino rispetto a quello distribuito in Italia ed in Europa:

Il prodotto argentino è conforme alla normativa EN 14214 che è quella che viene utilizzata nel mercato europeo salvo nel caso dell'indice iodio poiché in Europa (tranne in Spagna), sempre per beneficiare la colza, esso è stato fissato in 120 mentre la soia non raggiunge un indice minore ai 135.

D'altra parte il biodiesel di soia ha un punto di otturazione di filtri (Cold Filter Plugging Point – CFPP) di -5°C mentre quello della colza è pari a -12°C. In tal senso il biodiesel di soia (Soybean Metil Ester – SME) è meno ricercato durante l'inverno europeo poiché ha, di per sé, una performance peggiore in climi freddi rispetto al biodiesel di colza.

- Vettori di trasporto e relativi costi:

Si segnalano qui di seguito i preventivi richiesti da quest'Istituzione a due aziende nostre associate Speed Transport Argentina e Newport Cargo S. A. per l'invio di biodiesel in Italia.

a) Quotazione Speed Transport Argentina (www.speedargentina.com.ar) per una quantità di 1.000 mc/anno, percorso Buenos Aires/Genova/Livorno:

- trasporto marittimo Buenos Aires/Genova/Livorno in container da 20': USD 1.300 per container;
- tassa DTHC (Destiny Terminal Charges): € 185 per container;
- spese locali varie: USD 700 per container;
- durata del viaggio di trasporto: 20 giorni circa.

Percorso Buenos Aires/Palermo

- trasporto marittimo Buenos Aires/Palermo in container da 20': USD 1.700 per container;

- tassa DTHC (Destiny Terminal Charges): € 185 per container;
- spese locali varie: USD 700 per container;
- durata del viaggio di trasporto: 21 giorni circa.

Per quanto riguarda invece l'affitto del "flexitank" da 23.000 litri – 21/21.5 ton - (recipiente in cui viene trasportato il biodiesel dentro del container) l'azienda sopra riportata ci ha fatto avere una quotazione promozionale pari a USD 1500 per ogni flexitank (IVA inclusa) per un minimo di carica di 5 containers per imbarco.

In detto importo vengono inclusi le spese relative ai seguenti servizi: ispezioni del container nel terminal portuario, consegna del flexitank nella località di San Fernando, consolidamento e supervisione del carico nello stabilimento dell'imbarco.

Al riguardo è da precisare che per una quantità di 1.000 mc/anno devono calcolarsi circa 45/50 contenitori da 20' in totale.

I valori sopra elencati sono approssimativi e discutibili e hanno validità fino al 30 aprile 2009; di conseguenza questa Camera suggerisce, in caso di interesse, prendere contatto direttamente con la Speed Transport Argentina, i cui dati si segnalano qui di seguito, al fine di avere ulteriori precisazioni in merito:

SPEED TRANSPORT ARGENTINA S.A.

Esmeralda 740 – 4° piso, of. 413-414

C1007ABH – BUENOS AIRES

Tel.: +54-11 43285676

Fax; +54-11 43285676

E-mail: gerencia@speedargentina.com.ar

Web: www.speedargentina.com.ar

Contatto: Dr.ssa Azucena SIVERINO - Responsabile

Nota: l'azienda è la filiale in Argentina dell'impresa italiana Speed Transport SRL (www.speedtransport.it), con sede a Milano.

b) Quotazione Newport Cargo S. A. (www.newportcargo.com.ar) per quantitativi pari a 1.000 mc, 5.000 mc e 10.000 mc:

- il prodotto viene imbarcato in "tanktainers" da 23.000 litri ciascuno = 24. ton.;
- il valore approssimativo del trasporto Buenos Aires/Genova di queste unità è pari a USD 2.600 + spese locali di agenzia + spese di terminal portuario + assicurazione per unità equivalente a USD 35.000,00.

Detto preventivo è indicativo ed è valido fino al 6 aprile c.m..

Per ogni eventuale precisazione in merito si suggerisce di prendere contatto con la Newport Cargo S. A. ai seguenti estremi:

NEWPORT CARGO S. A.

Cerrito 1050 – 2° piso

C1010AAV – BUENOS AIRES

Tel.: +54-11 48157880

Fax: +54-11 48132491

E-mail: eamadio@newportcargo.com.ar
Web: www.newportcargo.com.ar
Contatto: Prof. Eduardo AMADIO

- Aspetti fiscali sia in Argentina che in Italia:

Secondo quanto anticipato attraverso la nostra comunicazione del 27 marzo u.s. il biodiesel puro 100% di origine vegetale e/o animale viene classificato localmente con una voce doganale diversa da quella italiana.

Detto prodotto secondo gli accertamenti effettuati con la dogana locale viene classificato in Argentina con la voce doganale 3824.90.29.100 P e prevede una tassa di esportazione pari al 20% sul valore FOB ed un rimborso equivalente al 2,5%.

In Italia tale prodotto, secondo quanto confermato dall'azienda italiana Speed Transport SRL (www.speedtransport.it), casa madre della nostra associata Speed Transport Argentina, risulta invece classificato con la voce 27101941 20 e prevede, per il semplice fatto di rientrare nel sistema delle preferenze tariffarie, un dazio di importazione dello 0% ed un IVA pari al 20%. Si segnala altresì che in detta voce vengono compresi il biodiesel puro - di origine vegetale e/o animale - e non (miscela) e che la descrizione esatta della stessa risulta come segue:

"gasolio paraffinico ottenuto mediante sintesi e/o idrotrattamento di origine non fossile in forma pura (comunemente noto "biodiesel"); miscele contenenti in peso oltre il 20% di esteri monoalchilici di acidi grassi e/o gasolio paraffinico ottenuti mediante sintesi e/o idrotrattamento di origine non fossile (comunemente noto come "biodiesel")."

D'altra parte si fa presente che in Argentina la voce doganale italiana (27101941 20) viene trattata come "miscela con una quantità di combustibili fossili maggiore o uguale al 70% in peso; il 30% rimanente è composto da biodiesel puro.

A tale utile fine questa Camera suggerisce di voler accertare attraverso uno spedizioniere di vostra fiducia se quanto sopra indicato è corretto o meno.

- Considerazioni finali:

Negli ultimi due anni sono stati realizzati in Argentina importanti investimenti che han fatto sì che il paese venga considerato mondialmente come uno dei grandi offerenti di biodiesel.

Gli USA e l'U. E. costituiscono i principali mercati per il collocamento di questo tipo di combustibile rinnovabile. All'interno dell'U. E. la Germania, come precedentemente indicato, è la nazione che sin dall'inizio ha assunto la leadership in materia.

Nonostante ciò la recessione mondiale ha ridotto la domanda di diesel e nel contempo, il calo del prezzo del petrolio ed i suoi derivati, ha tolto concorrenza al biodiesel.

D'altra parte è molto significativo il problema che genera il mantenimento del sussidio alle esportazioni di biodiesel americano (vedi sopra "splash & dash"). Detto prodotto è conosciuto in

tutto il mondo come B99 (mix del 99,9% di biodiesel con uno 0,1% di diesel minerale) e arriva in Europa a prezzi molto bassi.

In questo momento la U. E. sta analizzando la possibilità di stabilire un dazio straordinario alle importazioni di biodiesel provenienti dagli USA (B99).

È da rilevare altresì che attualmente nell'U. E. si sta trattando un progetto denominato "direttiva di energie rinnovabili per il 2020" che tra i suoi obiettivi prevede che al meno il 10% del combustibile utilizzato dal trasporto sia, per quella data, di origine rinnovabile.

Il testo di detta direttiva tratta inoltre la questione relativa alla sostenibilità del biodiesel. Nell'Allegato VII dello stesso viene stabilita per difetto una percentuale di riduzione teorica dei gas effetto serra dei diversi tipi di biocombustibili provenienti da differenti materie prime, tra cui il biodiesel di soia, con relazione al rispettivo combustibile fossile che sostituisce.

Tale prodotto (biodiesel di soia) è stato di recente incluso nell'Allegato VII con una riduzione di gas effetto serra pari, per difetto, al 31%, quando in realtà la riduzione minima di gas effetto serra che stabilisce detta normativa per far sì che un biocombustibile rispetti gli obiettivi previsti è del 35%. È da precisare al riguardo che il biodiesel di soia prodotto in paesi come l'Argentina dove l'agricoltura è sostenibile riduce gas effetto serra superiori al 31% per cui potrebbe rientrare nei parametri legali fissati dalla direttiva in questione.

In tal senso, qualora detta legislazione fosse approvata, il biodiesel di soia potrebbe essere considerato non sostenibile e di conseguenza verrebbe escluso dagli obiettivi fissati, salvo che per ogni partita esportata si dimostri, attraverso certificazioni indipendenti, che è per davvero sostenibile.

La fonte consultata dalla Comunità Europea per stabilire le percentuali di riduzione di gas effetto serra relative al biodiesel di soia durante la sua catena di valore, è la Joint Research Centre. Essa difatti afferma che detti valori sono stati calcolati in base all'informazione offerta dagli USA e dal Brasile. Sarebbe quindi opportuno che la Joint Research Centre analizzi nuovamente le percentuali stabilite incorporando informazione proveniente dall'Argentina, paese molto importante nel mercato mondiale della soia ed i suoi derivati industriali.

Se detta revisione non viene effettuata saremmo quindi di fronte ad una vera e propria barriera extra doganale che non farebbe altro che beneficiare la produzione di biodiesel a base di colza, quello più comunemente presente in Europa.

Se invece le percentuali pre fissate venissero modificate dovrebbe migliorare significativamente il prezzo del biodiesel in Europa restituendo la redditività persa dall'industria argentina al momento di esportare.

Nel contempo sarebbe tra l'altro di fondamentale importanza che a breve il governo argentino eliminasse la risoluzione 126/08 emanata dal "Ministerio de Economia" attraverso la quale la tassa all'esportazione di biodiesel è passata dal 5% al 20%.

Nonostante quanto sopra indicato è da rilevare che l'Argentina, come precedentemente accennato, si presenta attualmente come uno dei fornitori di biodiesel a base di soia più importanti del mondo e che è in condizioni di far sì che detta attività cresca di anno in anno.

L'Europa in generale è di per sé uno dei mercati a cui vengono maggiormente destinate le esportazioni argentine di biodiesel in quanto il prodotto locale, come già affermato in precedenza, è conforme alla normativa europea EN 14214.

Le imprese argentine produttrici di biodiesel elencate in precedenza, nonostante gli ostacoli summenzionati, stanno esportando nel mercato europeo in generale, il che testimonia che sia fattibile anche la possibilità di esportare nel mercato italiano.

- Associazioni argentine di categoria:

* CAMARA ARGENTINA DE ENERGIAS RENOVABLES

Viamonte 524 – suite 102

C1053ABL – BUENOS AIRES

Tel./Fax: +54-11 45150517

E-mail: info@argentinebiofuels.org

Web: www.argentinarenovables.org

* CAMARA ARGENTINA DE BIOCOMBUSTIBLES

Bonpland 1745

C1414CMU – BUENOS AIRES

Tel./Fax: +54-11 48526545

E-mail: info@carbio.com.ar

Web: www.carbio.com.ar

* ASOCIACION ARGENTINA DE BIOCOMBUSTIBLES E HIDROGENOS

25 de Mayo 538 – 2° piso

C1002ABF – BUENOS AIRES

Tel./Fax: +54-11 43110891/0904

E-mail: claudiomolina@fibertel.com.ar

- Fonti consultate per la redazione dell'indagine:

- “Panorama de la industria argentina de biocombustibles” – a carico de la Cámara Argentina de Energías Renovables”;
- “Il biodiesel nel mondo” – a carico della rivista italiana Bioenergy International, ed. febbraio 2009;
- “Una nueva barrera para el biodiesel” - articolo pubblicato in data 20 dicembre 2008 sul quotidiano nazionale “Clarín” a carico del Dr. Claudio Molina, Direttore dell’”Asociación Argentina de Biocombustibles e Hidrógeno”;

Al riguardo si fa presente che quest'Istituzione ha preso contatto diretto con il Dr. Claudio Molina, Direttore dell’”Asociación Argentina de Biocombustibles e Hidrógeno” per l’ottenimento di informazioni specifiche.