

# Biocarburantes y disponibilidad de materia prima para alimentación



**Jorge de Saja.**

Director General de Confederación Española de Fabricantes de Alimentos Compuestos para Animales (Cesfac).

Haciéndose eco del Protocolo de Kyoto, la UE ha establecido la adición de un 5,75% de biocombustibles a los carburantes tradicionales en el año 2010. Esta política ha supuesto la aparición en el mercado de un nuevo consumidor de materias primas agroalimentarias destinadas ahora a la fabricación de biocarburantes, que está encareciendo los precios de cereales y oleaginosas.

**F**ue en una reunión del G8, celebrada en Japón, donde surgió el conocido "Protocolo de Kyoto". En él se dejaron claras, por parte de los Gobiernos firmantes, entre otras cuestiones, que un objetivo a alcanzar era el de generar una independencia energética de las zonas geopolíticamente inestables y que, paralelamente, el mundo debía tomar conciencia de la problemática planteada por el cambio climático.

En base a esta realidad, se instaba a todos los Gobiernos a tomar, a nivel

global, una serie de importantes medidas, para hacer frente a la compleja y grave, problemática que plantea el fenómeno del "calentamiento global de la Tierra". Entre estas medidas estaba el lograr una reducción significativa de las emisiones de CO<sub>2</sub>.

Este fue el punto de partida que dio un impulso ciertamente importante a los actualmente denominados "biocombustibles" o "biocarburantes", para diferenciarlos de los carburantes tradicionales (si bien, estos últimos, también tiene un origen biológico, aunque fósil).

Los Estados miembros (EE.MM.) de la Unión Europea, como no podía ser de otra manera, se hicieron eco de las conclusiones del mencionado protocolo y establecieron, entre otras medidas, el objetivo de que, para el año 2010, el porcentaje de adición de biocombustibles, a nuestros carburantes tradicionales, deberá ser de un 5,75% y para el año 2020, este porcentaje deberá ascender al 20% (lo que significa, entre otras cuestiones, que se hará necesario adaptar las motorizaciones de nuestros vehículos

# *Cargill*<sup>®</sup>

*Expertos en Nutrición Animal*

**Más de 100 años desarrollando Tecnología  
para el Éxito de nuestros Clientes**

*Colaborar > Crear > Triunfar*

Cargill España S.A.  
Avda. Andalucía km 10,500  
28021 Madrid  
Tel. 91 710 03 60  
Email: [nutricion\\_animal@cargill.com](mailto:nutricion_animal@cargill.com)

Además de en España, la división de nutrición animal de Cargill está presente en Argentina, Australia, Bolivia, Brasil, Bulgaria, Canada, China, Dinamarca, Egipto, Francia, Alemania, India, Indonesia, Italia, Japón, Marruecos, Portugal, Rusia, Sudáfrica, Tailandia, Reino Unido, Estados Unidos, Vietnam, Zimbabwe y en otros 45 países de todo el mundo.



## A corto plazo aumentarán entre un 10 y un 20% los precios de los piensos compuestos, cuya formulación deberá afrontar además importantes cambios

a los nuevos “carburantes mezcla” resultantes).

Pero, para nosotros, en el ámbito pecuario y más concretamente, en el de la producción animal, la primera consecuencia directa de las mencionadas políticas de promoción de los biocarburantes es la aparición en el mercado de un nuevo (y, en algunas zonas, como por ejemplo Estados Unidos además de nuevo, muy potente) consumidor de materias primas agroalimentarias (especialmente, de cereales, pero también de oleaginosas).

En el curso de los últimos meses y a nivel mundial, la aparición de este nuevo consumidor ya se ha empezado a notar en lo que se refiere a la situación de los mercados de algunas de las mencionadas materias primas agroalimentarias, a pesar de que la actual producción de los biocombustibles (básicamente bioetanol y biodiésel), a nivel mundial, todavía se puede clasificar como de relativamente discreta, pero significativamente creciente.

El mencionado efecto se percibe en dos direcciones; por una parte, hay una demanda directa de materias primas por parte de la industria productora de biocombustibles (por ejemplo, de maíz, soja y grasa animal, en los Estados Unidos o de trigo, maíz, cebada, colza, soja, palma y girasol, en la Unión Europea); por otra, las industrias ligadas a la alimentación (humana y animal) empiezan a demandar, ante el progresivo encarecimiento de las materias afectadas directamente por la producción de biocombustibles, cantidades crecientes de materias primas de sustitución. Un número importante de estas materias primas habían tenido, históricamente y en términos generales, un protagonismo discreto en las mencionadas industrias

### Cambios en el mercado de materias primas

Esta situación desembocará, con toda probabilidad, a corto-medio plazo, en

una menor disponibilidad global de las mencionadas materias primas y, consecuentemente, en la aparición de una importante cadena generadora de un aumento de los precios de la mayoría de las mismas, con todo lo que ello puede significar y significará, para los costes de producción de la ganadería (e, incluso, tal vez, para sus propios sistemas de producción), especialmente, para la ganadería de naturaleza intensiva, que es, cuantitativamente, la mayoritaria en nuestro país.

En este contexto y en lo que a los cereales se refiere, nos parece oportuno mencionar que, por ejemplo, entre los años 2001 y 2006, en lo que al trigo se refiere (materia prima en la que la Unión Europea es un abastecedor mundial), la demanda ha pasado de 585 millones de toneladas anuales a 815 millones; paralelamente, los *stocks* finales se han reducido, en el mismo periodo de tiempo, de 203 millones de toneladas a apenas 10 millones de toneladas. En lo que atañe al maíz, a pesar de que la producción mundial, en el intervalo de tiempo considerado, ha crecido en unos 100 millones de toneladas anuales, los *stocks*, a causa del incremento de la demanda se han reducido casi en un 45%.

La situación actual es un poco diferente en lo que a las oleaginosas se refiere. Así, por ejemplo, si considera-

mos las habas de soja (donde cuatro países: Estados Unidos, Brasil, Argentina y China producen el 90% de la soja del mundo), sus precios futuros vendrán fundamentalmente marcados no por la industria de los biocombustibles (aunque ésta también tendrá su protagonismo directo e indirecto) sino, básicamente, por la capacidad de importación de los países asiáticos (fundamentalmente, China e India) y por la dimensión y la calidad productiva de las superficies que se dediquen a su siembra. En este sentido no se puede olvidar ni minusvalorar, el hecho de que la creciente demanda mundial de cereales puede originar cambios muy significativos en el mapa mundial de las áreas de cultivo; la UE (que es el líder mundial en la producción de biodiésel con una producción de 3,5 millones de toneladas anuales) puede constituir aquí un buen ejemplo dado que pretende pasar de la actual producción anual de 15 millones de toneladas de colza a una producción de 20 millones de toneladas en el año 2010 (para esta fecha, la previsión de consumo de biodiésel, en la

UE, será de unos 13 millones de toneladas anuales).

### La importancia de la tecnología en este nuevo escenario

El escenario con que nos podemos encontrar en el año 2010, con la aplicación de la mencionada Directiva del 5,75%, podría estar tartarizado por un déficit importante de cereales (déficit de unos 30 millones de toneladas), una disponibilidad de unos 10 millones de toneladas de DDGS (que se podrían incorporar, globalmente, hasta un 7% en los piensos) y una disponibilidad de 5 millones de harina de colza. Bajo estas premisas no habrá más remedio que encontrar alternativas al tema de la energía para uso animal.

Por otra parte, se registrará, a nivel global, un mayor consumo de aceite vegetal (luego, una menor disponibilidad de aceites y de grasas vegetales), la existencia de la alternativa del glicerol (subproducto de la fabricación del biodiésel) y, teóricamente (dependerá de la demanda de China y de la India) una mayor disponibilidad de harinas proteicas.

En definitiva, estimamos que, por una parte, los piensos compuestos subirán sus precios, a corto plazo y según especie, entre un 10 y un 20%; que la falta de almidón generará importantes tensiones en los mercados agroalimentarios (la alimentación animal, hoy en día, está fundamentada en la energía), y que la formulación de nuestros piensos tendrá que afrontar cambios importantes (más proteína versus menos energía, mayor disponibilidad de los DDGS, etc.).

Sin duda alguna, en lo que a las materias primas destinadas a la alimentación animal se refiere, el futuro, a corto-medio plazo, se presenta tan complejo como interesante y, en él, en nuestra opinión, tendrán mucho que decir tanto la política agrícola como la política energética.

Lamentablemente, en este futuro que hemos descrito, que es el que, en este momento se vislumbra, los ganaderos serán, básicamente, actores pasivos y víctimas, de la comentada "nueva competencia" generada por los biocombustibles. ●

Levucell SC,  
la vía natural que aumenta los resultados.



#### 4 razones para elegir Levucell SC:

- la levadura específica para ruminantes\*
- menor riesgo de acidosis
- aumento de la producción de leche
- la solución natural para el animal y el medio ambiente



**Levucell<sup>®</sup> SC**  
Levadura Específica Ruminantes\*

