

# Aún se puede salvar la industria del etanol

Si el Gobierno Nacional no toma las medidas correctivas de inmediato, con certeza en menos de un año, no existirán las siete destiladoras del país ni los miles de empleos que genera esta industria en la cadena agroindustrial.

Iván Darío Arroyave



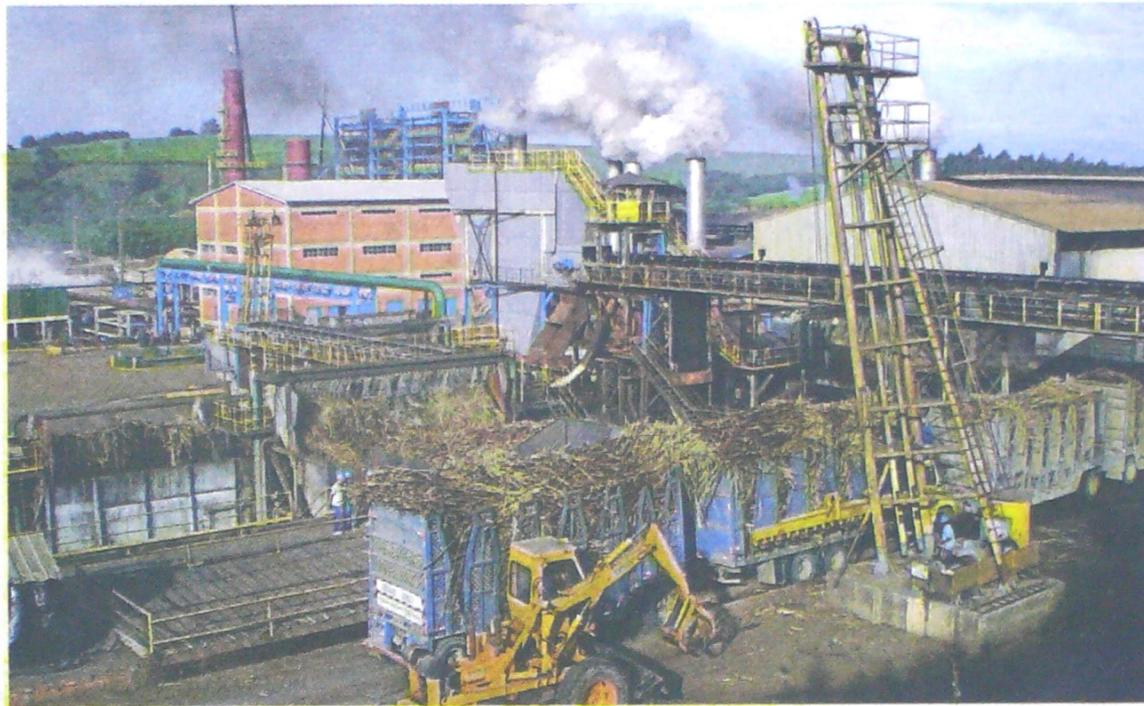
En este espacio, hace cerca de un año advertí la alta probabilidad de colapsar a que estaba expuesta la industria nacional del etanol, a raíz de la liberación de importaciones ocurrida a partir de mayo de 2017. Los hechos han evidenciado que esa trágica tendencia se ha acentuado, y si el Gobierno Nacional no toma las medidas correctivas de inmediato, con certeza en menos de un año, no existirán las siete destiladoras del país ni los miles de empleos que genera esta industria en la cadena agroindustrial. Así mismo, se disminuirá sensiblemente la actividad de los 2.750 productores de caña que proveen las plantas de etanol en los departamentos de Cauca, Valle del Cauca, Risaralda y Meta.

El crecimiento vertiginoso de las importaciones propiciado por su liberación, ha desplazado al 40% de la producción local y se proyecta que en cuestión de semanas superará el 50%.

Es sano tener la posibilidad de importar en aras de garantizar el suministro del etanol, sin embargo, la apertura a esas importaciones se hizo ligeramente, sin calcular las nefastas consecuencias en una industria estratégica para la seguridad energética del país, como lo es lo que representa la industria del etanol.

Se ignoró que en esta estructura de mercado regulado no se podía abrir el espacio a unos importadores no regulados que tienen la posibilidad de traer etanol de maíz desde Estados Unidos a precios avasalladoramente bajos; en los que se reflejan los generosos subsidios otorgados a los productores americanos.

De hecho, el Ministerio de Industria y Comercio, a través de una investigación, reconoció la existencia real de subsidios y valoró el respectivo daño. En este proceso Fedebi-combustibles aportó eviden-



Están en riesgo los 2.750 productores de caña que proveen las plantas de etanol en Cauca, Valle, Risaralda y Meta. Archivo

Si el propósito es salvar la industria nacional de biocombustibles, se requiere fijar medidas compensatorias que respondan a la magnitud de la vulnerabilidad económica del sector".

cia de que los productores de alcohol de maíz de Estados Unidos reciben por año subsidios en su cadena agroindustrial por un monto aproximado a US\$6,4 mil millones, lo cual les significa un subsidio equivalente al 22,58% del precio.

En consecuencia, en el Ministerio de Industria y Comercio se ha iniciado un trámite contemplado por la OMC en el que los productores de etanol pueden ejercer su derecho a la

aplicación de medidas compensatorias, las cuales debe definir el gobierno antes de finalizar octubre. Este es un mecanismo que Estados Unidos aplica a otros países y que también regularmente están aplicando distintas naciones a Estados Unidos.

En medio de la puja de los intereses de los productores e importadores, existe el riesgo de que las medidas compensatorias no sean las que salven a la industria nacional, pues estas decisiones ministeriales podrían eventualmente quedar cortas frente a la actual fragilidad económica de los productores del etanol.

Un caso cercano al nuestro es el peruano, que aplicó tibiamente un derecho compensatorio de solo el 7,5%, lo cual ha implicado que las importaciones de alcohol subsidiado en 2019 actualmente representan el 92% del consumo interno de ese país, destruyendo completamente la producción nacional. En contraste, la Unión Europea impuso derechos *antidumping* de 24% al etanol importado de EE. UU.; China incrementó el arancel de 5% a 30% e impuso derechos *antidumping* de hasta 90%, Brasil, restableció su

arancel de 20% e impuso una cuota de importación equivalente al 2% de su mercado.

Adicional a los factores de comercio exterior que analiza el Gobierno para definir las medidas compensatorias, es fundamental que se considere comparativamente los impactos ambientales de los dos tipos de etanol e igualmente se evalúe la posible transferencia de los menores costos del etanol importado a los precios de la gasolina.

En el aspecto ambiental, no hay duda científica de que el impacto favorable del etanol nacional es muy superior al del etanol procedente de EE. UU. En lo relacionado con la huella de carbono, se ha constatado que el alcohol de maíz norteamericano reduce en algo más del 20% la emisión de gases de efecto invernadero comparado con la gasolina, mientras que el bioetanol de caña de azúcar colombiano reduce esta emisión en 74%.

En lo relacionado con el impacto en los precios de la gasolina, es importante tener claro que un etanol importado más barato que el nacional no se traduce en menores precios para el usuario final, es decir los me-

El Ministerio de Industria y Comercio debe ponderar rigurosamente a las implicaciones ambientales y económicas de las medidas compensatorias que le otorguen a la industria del etanol".

nores costos no son transferidos a los precios.

Al revisarse el precio en estaciones de servicio frente al precio por galón regulado por el Ministerio de Minas y Energía, se observa que en Barranquilla fue \$106 inferior en 2017 y \$157 inferior en 2018.

Estas diferencias, contrario a lo que arguyen los importadores de que obedecen al menor precio del alcohol subsidiado importado, se deben,

como ocurre en el resto del país, a estrategias y factores que determinan los precios en las estaciones de gasolina, tales como, la tasa de cambio, la competencia entre distribuidores mayoristas y entre minoristas, las estrategias de integración vertical, las variaciones del precio del combustible fósil y del precio regulado del alcohol y el diferencial de fletes de transporte terrestre del alcohol carburante.

Este último rubro, el del transporte, tuvo un ajuste regulatorio que entró en vigor en 2018 y en la Costa Caribe significó una reducción de más de \$1.100 por galón de etanol, que para el público se tradujo en un descuento de más de \$110 por galón, para la mezcla del 10% con las gasolinas 6 E10.

Adicionalmente, si se realiza la misma comparación de precios para la ciudad de Cartagena, se observa justamente lo contrario a lo sucedido en Barranquilla: el precio en las estaciones de servicio minorista fue superior al precio regulado por el Ministerio de Minas y Energía en \$6 y \$28 por galón para 2017 y 2018. Justo en esta ciudad por donde entró el 60% de las importaciones subsidiadas de EE. UU., fue donde el precio de venta tuvo un mayor frente al regulado.

Es decir, la evidencia no muestra que la reducción de los precios de la gasolina en estaciones es consecuencia de las importaciones de etanol subsidiado.

En conclusión, el Ministerio de Industria y Comercio debe ponderar rigurosamente las implicaciones ambientales y económicas de las medidas compensatorias que le otorguen a la industria del etanol, y así mismo debe tener presente que si el propósito es salvar la industria nacional, se requiere fijar las medidas compensatorias que respondan a la magnitud de la vulnerabilidad económica del sector, porque regular a medias tintas sería decretar su desaparición y con ello se produciría un monumental retroceso en la matriz energética nacional y en la respectiva seguridad energética del país.