

Comentario Económico del día

Director: Sergio Clavijo
Con la colaboración de Manuel Pinilla

Diciembre 1 de 2011

Biocombustibles, subsidios y ventajas arancelarias

A pesar de la prolongada crisis internacional (2007-2011), los precios de los energéticos han permanecido en niveles elevados. Por ejemplo, el petróleo estará promediando cerca de US\$100/barril en el mercado WTI y el carbón térmico unos US\$90/tonelada. Esto pone de relieve la importancia de continuar monitoreando los precios de energías alternativas, como la de los biocombustibles.

Cabe recordar que, en 2003-2008, se le dio gran impulso a dichos biocombustibles, precisamente cuando el petróleo llegó a cotizarse en niveles de US\$110-120/barril. En el caso particular de Colombia, primero se apoyó a la industria naciente del etanol asegurándole una demanda fija a los productores, vía Ley 693 de septiembre de 2001. Posteriormente se otorgaron incentivos tributarios a través de la ley 788 de 2002, cuyos artículos 31 y 88 señalan que el alcohol carburante destinado a mezclarse con combustibles estará exento de: i) IVA; ii) sobretasa; iii) impuesto global. De igual forma, el precio del etanol se estableció con base en su “costo de oportunidad”; es decir, el productor de caña escogerá su destino entre combustible o azúcar, a su conveniencia.

El resultado ha sido incrementar la producción de etanol en Colombia a niveles de los 1.25 millones de litros/día, generando cerca de 340.000 empleos y permitiendo una penetración en el consumo de gasolina de un 10% en el suroccidente del país y un 8% en el resto. Sin embargo, su significancia todavía es muy baja a nivel internacional (0.4% de la producción mundial). En términos de productividad, el rendimiento de caña de azúcar alcanza unos 9.000 litros-día/hectárea, duplicando el referente promedio internacional, y manteniendo costos bajos (US\$0.24/litro vs. US\$0.37/litro a nivel internacional), ver *Comentario Económico* del Día 5 de agosto de 2010.

No obstante, si la producción de una industria naciente descansa excesivamente sobre apoyos y subsidios estatales, pues ella nunca madurará para volverse competitiva a nivel internacional. *The Economist* (25 de junio de 2011) mencionaba que la industria del etanol en los Estados Unidos ha venido evolucionando favorablemente al estarse desprendiendo de dichos apoyos presupuestales (incluyendo elevada protección arancelaria). A pesar de ese “destete presupuestal”, su producción se ha multiplicado por cuatro en los últimos 6 años, alcanzando una producción de 49.000 millones de litros anuales y una penetración diferencial entre estados entre el 10% y el 15% sobre el consumo nacional de gasolina.

Ahora que se avecina la reglamentación del TLC de Colombia con los Estados Unidos, nos ha llegado la hora de ver cuán preparados estamos para aprovechar la ventaja que ello nos otorga frente al Brasil,

Continúa

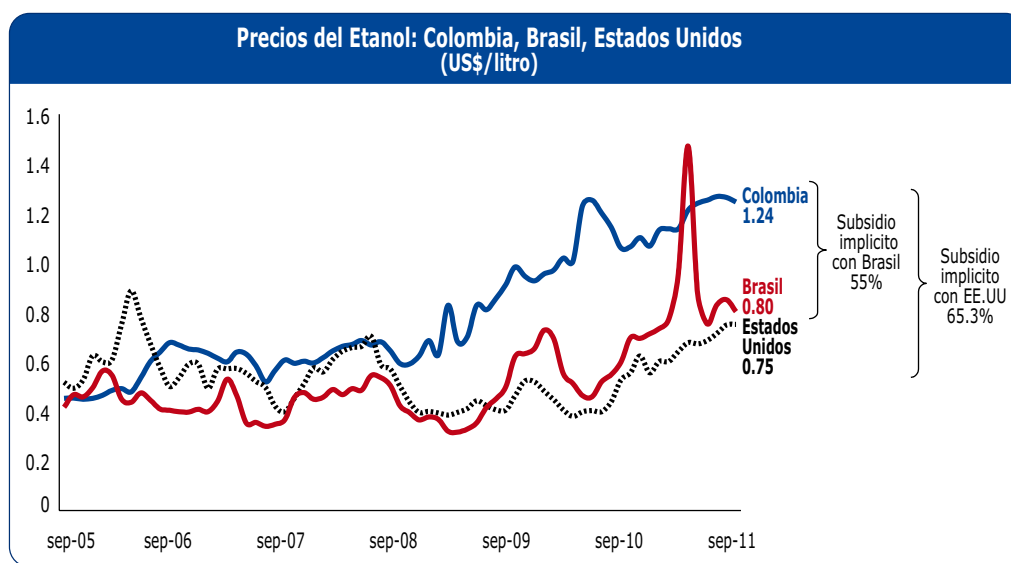
Director: Sergio Clavijo
Con la colaboración de Manuel Pinilla

donde se produce un 40% de la producción mundial. Mientras nuestro etanol podrá ingresar sin arancel a Estados Unidos, el de Brasil pagara US\$0.14/litro (+20% del precio nacional).

El gráfico adjunto nos indica que, en términos de evolución de precios, el correspondiente al del etanol nacional ha superado ampliamente al del etanol internacional. Lo cual se ha traducido en un subsidio implícito a los productores nacionales. Este diferencial ha llegado a ser hasta del 216% más, frente al precio de referencia de Estados Unidos, en junio de 2010. Adicionalmente, la comparación con nuestro gran competidor, Brasil, lleva a un sobre costo de hasta 177% más. A pesar de esta ventaja, nuestra producción nacional de etanol, contrario a lo sucedido con Estados Unidos, se ha mantenido constante en unos 275 millones de litros anuales durante 2006-2011. Parte de la explicación podría venir de la parálisis laboral que afectó el sector cañicultor durante 2008-2009, pero deben existir otras explicaciones que lleven a los colombianos a pagar estos grandes excesos. De igualarse los precios nacionales del etanol, con los internacionales, la gasolina corriente en Colombia podría disminuir no menos de \$300 en cada galón.

A nivel internacional existe un gran recelo sobre la forma en que se generan subsidios locales para intentar penetrar el mercado internacional. Recientemente, la Unión Europea impuso aranceles anti-dumping y anti-subsidios frente a biocombustibles provenientes de los Estados Unidos. El Comité Europeo de Biocombustibles encontró que los productores norteamericanos no sólo recibían subsidios presupuestales en su país, sino que accedían a apoyos fiscales ofrecidos por los gobiernos europeos al utilizar biocombustibles (ver *Comentario Económico* del Día 12 de marzo de 2009).

Como lo hemos explicado en otras ocasiones, no necesariamente los biocombustibles ayudan a “salvar” el planeta, pues algunas relaciones producción/insumo resultan inclusive más costosas que el uso tradicional de petróleo-carbón, como ha sido el caso del maíz en los Estados Unidos. Es claro que la solución debe encaminarse hacia la sostenibilidad fiscal y bioenergética, donde la caña de azúcar parece ser una de las más promisorias. Sin embargo, el auge reciente de los precios del azúcar está desviando cantidades importantes de dicho insumo hacia esa producción de consumo, lo cual no debería llevar a clamar por más subsidios, sino por la extensión de dichos cultivos en zonas con mayor productividad (menores costos de la tierra), tales como las de los llanos orientales de Colombia.



Fuentes: Ministerio de Minas y Energía de Colombia, CEPEA, Agricultural Marketing Resource Center.