

LOS INTERESES CREADOS

Amylkar D. Acosta M¹

“La verdad se corrompe con la mentira o con el silencio”
Cicerón

Con ocasión de los insistentes reparos de la Unión Europea (UE) a las normas vigentes en Colombia en materia de biocombustibles, los detractores de estos han vuelto a la carga, no propiamente en defensa de los intereses nacionales. Este ha sido uno de los obstáculos que se han interpuesto en el camino de la ratificación del TLC suscrito entre Colombia y la UE y hay quienes con su postura le están haciendo el juego a los mezquinos intereses de ciertas y determinadas marcas de vehículos que se resisten a innovar para que sus motores sean más eficientes y amigables con el medio ambiente. Es bien sabido que Colombia después de Brasil es uno de los países que está a la vanguardia en el uso de las mezclas del etanol con la gasolina y del aceite con el ACPM, en proporciones por ahora del 8% y el 10% respectivamente. Pero, pensando con un criterio futurista y no sin antes realizar las pruebas de rigor se apresta a aumentar el porcentaje de dichas mezclas hasta el 15% en el caso de la biogasolina y del 20% en el del biodiesel.

Mediante el Decreto 1135 de 2009, modificatorio del Decreto 2629 de 2009 se estableció un cronograma para la introducción *de manera gradual* de los vehículos dotados con sistema Flex – Fuel E – 85, esto es, que puedan funcionar normalmente utilizando indistintamente gasolinas básicas o mezclas, compuestas por gasolina básica de origen fósil con al menos 85% de alcohol carburante”². Con tal fin se estableció un cronograma que va desde el 60% en 2012 hasta el 100% en 2016 de la provisión anual de vehículos por parte de cada una de las marcas. Ahora se pretende su derogatoria. Tan pronto fue expedido Juergen Deforth, Gerente general de Audi para la región, se vino lanza en ristre contra el mismo y sin pestañear siquiera afirmó contra toda evidencia que “no hay la tecnología para hacer funcionar un automóvil con 85% de etanol”³. O está atrás de noticia o en su aseveración hay mala fe, una de dos. Resulta pertinente recordar que el primer vehículo comercial de combustible flexible vendido en el mundo fue el Ford T, producido desde 1908 hasta 1927, así como el motor inventado por Rudolf Diesel empezó consumiendo aceite de maní y no ACPM. El motor del Ford T contaba con una carburador de inyección ajustable, que permitía el uso de gasolina, etanol *o una combinación de ambos*.

Los hechos son tozudos: en el 2008 circularon en el mundo más de 14 millones de vehículos dotados de motor flexible, principalmente en Estados Unidos, Brasil, Canadá y

¹ Directivo de la Federación Nacional de Biocombustibles

² Amylkar D. Acosta M. Falsa alarma. Mayo, 13 de 2009

³ El Tiempo. Abril, 24 de 2009

en la propia UE, encabezada por Suecia. De modo que nos parece traído de los cabellos el argumento esgrimido por José Clopatofsky, Director de la revista Motor de El Tiempo, al afirmar desatentadamente, asumiendo la vocería de fabricantes, importadores y ensambladores renuentes, que tal disposición dizque se sitúa “por encima de la técnica mundial de los combustibles”⁴. En auxilio de su aseveración aduce que “conversando con Gordon Excel, vicepresidente de Cummins, uno de los mayores fabricantes del mundo de motores diesel, nos reafirmó que una mezcla de bio superior al siete por ciento *no es compatible con las máquinas actuales*”⁵. Cabe advertir que la expedición del Decreto 1135 no es arbitraria o caprichosa como se sugiere; el Gobierno está en capacidad de tomar las provisiones necesarias tendientes a asegurar la calidad de sus exportaciones e importaciones, la protección de la salud y la vida de las personas, así como la protección del medio ambiente. Se fundamenta para ello en la Ley 170 de 1994, mediante la cual el país se adhirió al Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos de la Organización Mundial de la Comercio (OMC), así como también en la decisión 419 de la Comisión de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) de 1997.

Lo que está en juego es mucho más que una insensata “terquedad”, como se quiere hacer ver. En efecto, lo que está en juego no es un asunto de poca monta; se trata nada menos de la suerte que habrá de correr la industria de los biocombustibles, la cual genera actualmente 23.854 empleos directos a lo largo de toda la cadena y un estimado de 48.000 indirectos, que equivale a decir que 286 mil personas derivan su sustento de esta agroindustria⁶. Es más, según las proyecciones de la Federación Nacional de Biocombustibles, “al sembrarse 3.45 millones de hectáreas más, ello representaría sólo el 9.4% de las tierras ganaderas subutilizadas. Esos nuevos cultivos agregarían a las cifras anteriores otros 493 mil empleos directos”⁷. La producción actual de 2.4 millones de litros diarios de etanol y biodiesel mueve \$1.84 billones en números redondos al año, cifra esta que no es despreciable, la cual se irriga en gran medida en el campo colombiano. Ceder ante las presiones de la UE sería una pésima señal, puesto que ello significaría ponerle el freno de mano al avance de este importante renglón de la producción a la espera de su aquiescencia para poder escalar en mayor medida esta floreciente aunque incipiente industria, lo cual sería un despropósito.

PRUEBAS AL CANTO

El mismo Clopatofsky cuando el país se disponía a poner en marcha el programa de la mezcla del etanol con la gasolina vaticinó su fracaso⁸, porque según él “se sabe que es altamente corrosivo y en poco tiempo derrite carburadores, empaques, mangueras,

⁴ El Tiempo. Motor. La terquedad de los biocombustibles. Abril, 27 de 2011

⁵ Idem

⁶ El Tiempo. Jorge Bendeck Olivella, Presidente Ejecutivo de la Federación Nacional de Biocombustibles. Marzo, 31 de 2011

⁷ Idem

⁸ Amylkar D. Acosta M. Entre legos y leguleyos. Noviembre, 13 de 2004

inyectores y otras piezas si se exceden los porcentajes...⁹. Pues nada de ello ha sucedido aquí en Colombia, como tampoco en Brasil en donde el porcentaje de la mezcla obligatoria va hasta el 24% ni en los EEUU, en donde la Agencia de Protección Ambiental (EPA) autorizó el 15% recientemente¹⁰. Pruebas de larga duración realizadas por la Universidad Tecnológica de Pereira y validadas por el Instituto Colombiano de Petróleo (ICP) de la mezcla E – 15 y por parte de la Universidad de Antioquia del B – 20¹¹, exitosas todas ellas, constituyen el respaldo técnico de este paso que pretende dar el país. Estas son las pruebas que Colombia estaría dispuesta y en condiciones de compartir con otros países entre ellos los de la UE para su homologación, sin encontrar eco hasta el momento ni entre sus voceros ni entre sus concesionarios en Colombia. No estamos, entonces, dando palos de ciego ni implementando esta política “a punta de decretos que van contra la tecnología aceptada en el resto del mundo” como sostiene el Director de la revista Motor. Nadie la ha querido “imponer, a la brava”¹² esta política, como él lo afirma sibilantemente y esta nunca ha estado “movida por intereses diferentes a los técnicos”¹³ sino consultando los más altos intereses del país.

Se dice que el Decreto 1135 pretende “elevar el etanol a un 85% en la gasolina...para el consumo masivo *en todos los vehículos del país*”¹⁴, para concluir que “no existe *a corto plazo* la forma de implementarla”¹⁵. Es claro que *no son todos los vehículos que circulan en Colombia los que estarían sujetos al mismo*, sino los que se importen o ensamblen en el futuro y es obvio de toda obviedad que su aplicación no puede ser inmediata. Cómo es de fácil construir un muñeco de paja para después solazarse destruyéndolo a manotazos! Se nos dice que los fabricantes que cuestionan esta norma “no hacen esos planteamientos caprichosamente o por defender unas ventas que, si bien son importantes en sus balances mundiales, son de muy poco porcentual (**sic!**) en la totalidad de las operaciones”¹⁶; pero qué otra motivación pueden tener distinta a salvaguardar sus intereses frente al de sus competidores?

EL MOTOR DE LA LOCOMOTORA AGRÍCOLA

Bien ha dicho el Ministro de Comercio, Desarrollo y Turismo Sergio Díaz-granados que este nuevo cluster, el de los combustibles es “un importante motor de la locomotora agrícola” y no le falta razón, pues imperceptiblemente se ha constituido en la base primordial de la reconversión del descaecido sector agrícola. Adicionalmente, va en la

⁹ El Tiempo. Motor. Editorial. José Clopatofsky. Septiembre, 8 de 2004

¹⁰ Amylkar D. Acosta M. El avance no se detiene. Noviembre, 18 de 2010

¹¹ Amylkar D. Acosta M. El reto de los biocombustibles. Abril, 6 de 2011

¹² Tiempo. Revista Motor. La terquedad de los biocombustibles. Abril, 27 de 2011

¹³ Idem

¹⁴ El Tiempo. Motor. Editorial. José Clopatfsky. Las diferencias del fondo y la forma. Mayo, 11 de 2011

¹⁵ Idem

¹⁶ Idem

dirección correcta de reducir la dependencia con respecto a los combustibles de origen fósil, cada vez más escasos y costosos, amén de la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). Así se entiende la formulación contenida en el Plan Nacional de Desarrollo 2010 – 2014 que acaba de aprobar el Congreso de la República, en el sentido de “fomentar y fortalecer la estructuración agrícola e industrial de *nuevos proyectos de biocombustibles, en zonas promisorias en todo el territorio nacional*”¹⁷. El Presidente Santos en respuesta a las presiones tendientes a desmontar o a obstruir el desarrollo de esta agroindustria ha dicho categóricamente que “no vamos a renunciar a los biocombustibles”, aunque dejó entreabierta la puerta al anunciar a renglón seguido “pero vamos a revisar el tema”. Y es allí en donde está el riesgo, de que el Gobierno en aras de obtener la ratificación del TLC con la UE termine sacrificándola, como ya lo hizo la administración Uribe con el sector lácteo por el prurito de cerrar a cualquier precio la negociación del mismo¹⁸. Como en la célebre obra de Jacinto Benavente, los intereses creados siempre tratan de imponerse recurriendo a toda suerte de ardides; este es el caso, ojalá esta vez, para fortuna del país, no se salgan con la suya.

Bogotá, mayo 15 de 2011
www.amylkaracosta.net

¹⁷ Plan Nacional de Desarrollo 2010 – 2014. Prosperidad para todos

¹⁸ Amylkar D. Acosta M. Se repite la historia. Marzo, 6 de 2010