

La fiebre del etanol en Estados Unidos*

Marta Pahissa

Tradicionalmente las subidas en el precio de los alimentos han estado relacionadas con la meteorología y se trataba de situaciones pasajeras. Pero el escenario actual es diferente. En Estados Unidos, a medida que se construyen más destilerías de etanol, el precio del maíz se está incrementando hacia su «valor equivalente» de petróleo. El mercado del alimento y el de la energía, históricamente separados, se están entremezclando. En esta nueva economía, si el valor económico del combustible extraído del maíz excede su valor económico como nutriente, se verá desplazado como materia prima hacia el mercado de la energía. Y a medida que aumente el precio del petróleo, también lo hará el precio de los alimentos basados en maíz estadounidense.

La cantidad de grano usado en Estados Unidos para producir combustible está despuntando rápidamente: la inversión en la producción de agrocombustibles —que una vez fueron dependientes de los subsidios de gobierno estadounidense—, está ahora impulsada por el continuo aumento de los precios del petróleo desde finales del 2005. Con el actual precio del etanol a cerca del doble de su coste de producción (Zeman, 2007), la conversión de productos

agrícolas en combustible para automóviles es enormemente rentable. En Estados Unidos, esto significa que la inversión en destilerías de etanol está actualmente controlada por el mercado y no por el gobierno, y repartida entre los llamados *agribusiness giants*. A finales del 2006 el *stock* mundial de maíz había descendido a 57 días de consumo, el nivel más bajo en 34 años. La cosecha estadounidense del año 2006 de 1.967 millones de toneladas se quedó corta para la previsión de consumo estimada de 2.040 millones de toneladas.

Los actuales subsidios aplicados a la conversión del maíz en etanol han generado enormes beneficios económicos, que han traído consigo una explosión de inauguraciones de destilerías de etanol en territorio estadounidense. Washington se consume en la « fiebre del etanol».¹ Para tratar de apuntalar la seguridad energética del país, el presidente George W. Bush, en su discurso de *State of the Union* del 2006 fijó una meta de producción para 2017 de algo más de 130.000 millones de litros de combustibles alternativos al petróleo, incluyendo el etanol basado en maíz y el celulósico, y el carbón licuificado. Dadas las dificultades para producir etanol celulósico aún a un coste competitivo, y la oposición pública al carbón licuificado —mucho más intensivo en carbono que la propia gasolina—, la mayor parte del combustible para satisfacer esta meta deberá provenir del maíz. De cumplirla, significaría destilar la mayor parte de la cosecha de grano de Estados Unidos, dejando un escaso volumen de maíz para satisfacer las necesidades nacionales, y olvidar los cerca de cien países que actualmente importan maíz estadounidense.

* Artículo elaborado exclusivamente a partir de informes publicados por Earth Policy Institute entre 2005 y 2007. Todas las cifras y datos provienen de Dr. Lester R. Brown (www.earth-policy.org) a no ser que se indique lo contrario.

¹ Sólo hace falta visitar las páginas web de American Coalition for Ethanol (<http://www.ethanol.org>) o de Renewable Fuels Association (<http://www.ethanolrfa.org>).

A principios del 2007 el Departamento de Agricultura calculó que las destilerías de etanol de Estados Unidos requerirían 60 millones de toneladas de maíz de la cosecha del 2008. Pero el Earth Policy Institute estima que dada la capacidad y el número de destilerías que se están construyendo en territorio estadounidense, finalmente se requerirán 139 millones de toneladas.² Éstas producirían casi 56.800 millones de litros de etanol, satisfaciendo el 6% de las necesidades de combustible para los coches estadounidenses. Aproximadamente un 16% de la cosecha de maíz estadounidense del 2006 fue utilizada para producir etanol. Con alrededor de 80 destilerías de etanol en construcción a principios del 2007, suficientes para más que doblar la capacidad de producción de etanol existente, se calcula que casi 1/3 de la cosecha de maíz del 2008 se destinará a la producción de etanol. La cosecha de maíz de Estados Unidos contabiliza el 40% de la cosecha mundial y provee el 70% de las exportaciones de maíz del mundo. Puesto que este país es el principal exportador mundial de grano —mayor que Canadá, Australia y Argentina juntos—, parece lógico pensar que lo que suceda con la cosecha de maíz estadounidense afectará en gran medida a la cadena de alimentación global.

Países importadores de maíz como Japón, Egipto y México notarán la más que probable reducción en las exportaciones estadounidenses de maíz, ya que afectará a sus industrias de ganado y de aves de corral. El intento de solucionar un problema —la creciente dependencia de Estados Unidos del petróleo importado—, está creando otro problema mucho más serio. El precio del maíz se ha doblado desde el año pasado, los futuros del trigo se están negociando a su nivel más alto desde hace diez años, y los precios del arroz también se están incrementando. Al aumentar el precio del maíz en el mundo, también lo harán los precios del trigo y del arroz, debido a la sustitución que hará el consumidor entre tipos de grano y por la competencia de las cosechas por la tierra.

La demanda automotora actual de combustible parece insaciable. El maíz que se necesita para llenar una sola vez un depósito de 95 litros de etanol abastecería a una persona durante un año entero. Convertir la cosecha entera de

maíz estadounidense a etanol no satisfaría las necesidades de combustible para automóviles del país. Y aunque en Estados Unidos el maíz goza de amplio soporte gubernamental como producto agrícola, es una de las fuentes menos eficientes de etanol.³ Resulta también fundamental la cantidad de energía usada para producir el etanol: cultivando, transportando y destilando maíz para producir un litro de etanol es necesaria casi tanta —o más—, energía que la que contiene el etanol sí mismo.

Aunque parezca que el escenario actual pueda asentarse en la competencia directa por el maíz entre los 800 millones de personas que poseen automóviles, y los 2.000 millones de personas más pobres del mundo, hay alternativas a este panorama. Una subida de los estándares de la eficacia en el uso del combustible en los coches de un 20%, por ejemplo realizada por fases durante la próxima década, ahorraría tanto petróleo como convertir la cosecha entera de grano de Estados Unidos en etanol. Otra opción es cambiar a coches híbridos «enchufables». La adición de una segunda batería de almacenaje a un coche híbrido gasolina-eléctrico junto con un dispositivo «enchufable» para poder recargar las baterías durante la noche, permitiría que la mayor parte de desplazamientos cotidianos de corta distancia se realizaran con electricidad. Si este cambio fuera acompañado por una inversión en miles de campos de generadores eólicos que pudieran alimentar de electricidad barata la red eléctrica, los coches podrían funcionar en gran parte con electricidad a un coste equivalente de 1 US\$ el galón de gasolina.⁴

² Esta estimación no incluye ninguna de las plantas de destilación de etanol que inició su construcción después del 30 de junio del 2007, que, terminadas a tiempo, también recurrirán a la cosecha de maíz del 2008.

³ La remolacha es una fuente de energía más valiosa, produciendo casi dos unidades de energía por cada unidad empleada en la producción, -aunque actualmente la caña de azúcar resulta la más eficiente de las materias primas para producir el etanol.

⁴ Actualmente el precio del galón de gasolina en EEUU está alrededor de los 3 US\$, lo que equivaldría a cerca de 60 centavos de euro el litro de gasolina, en la Unión Europea se cerró el año 2006 con el litro de gasolina a alrededor de 1,23 euros.

El etanol no es una solución si se piensa detenidamente en términos de política energética de futuro. Para Washington, es hora de decidir si continuar con la actual política de subvencionar más y más destilerías para generar combustible del maíz, o promover un cambio a coches más eficientes en combustible y hacia una nueva economía centrada en la energía del viento y los coches híbridos «enchufables». La elección está entre un futuro con los precios del alimento creciendo en todo el mundo, extendiendo el hambre y una cada vez mayor inestabilidad política, o un futuro con los

precios del alimento estables, con una drástica reducción de la dependencia del petróleo y emisiones mucho más bajas de carbono.

REFERENCIAS

ZEMAN, N. (2007), « At the Corner of Jackson & LaSalle », Ethanol Producer Magazine, edición agosto. <http://ethanolproducer.com>.



UN FUTURO JUSTO Recursos limitados y justicia global

WOLFGANG SACHS, TILMAN SANTARIUS (dirs.)

Editado por el Instituto Wuppertal para el Clima, el Medio Ambiente y la Energía

En el mundo hay suficiente para cubrir las necesidades de todos los hombres, pero no para satisfacer su codicia

MAHATMA GHANDI

Encuentro Icaria Intermón Oxfam

Isbn 978-84-7426-951-2

Págs. 336

Pvp 20

Crisis del petróleo, conflictos por el agua, merma de la seguridad alimentaria: los mensajes sobre recursos escasos se acumulan. Paralelamente, sigue aumentando la población mundial y cada vez más naciones, como India o China, reivindican su innegable derecho al desarrollo.

A la vista de una biosfera a la que ya hoy se le exige demasiado, la lucha en torno a una naturaleza escasa influirá en las crisis del siglo XXI.

Este libro, obra de expertos del prestigioso Instituto Wuppertal, ofrece al lector un análisis de las situaciones de conflicto, plantea perspectivas para una política equitativa en la distribución de los recursos y esboza los elementos sustanciales de una política medioambiental y económica global igualmente comprometida con la naturaleza y el hombre.

Los autores son un equipo de expertos del Instituto Wuppertal —científicos, economistas, juristas y filósofos— dirigidos por el Dr. Wolfgang Sachs y Tilman Santarius.