



FOTOGRAFÍA: NICOLÁS BELLO

MARCEL VALCÁRCEL

Profesor de sociología del
Departamento de Ciencias Sociales
de la PUCP

PETRÓLEO, BIOCOMBUSTIBLES Y SEGURIDAD ALIMENTARIA

En los últimos tiempos, se han puesto en debate dos temas gravitantes y vinculados entre sí, los cuales vienen implicando fuertes controversias y definiciones de políticas públicas. A saber, el alza de los precios de los comestibles y la inseguridad energética y alimentaria.¹

Desde inicios del 2007, los precios de los alimentos fueron aumentando en el mundo. Este proceso se aceleró en el 2008, en particular, para el trigo, el maíz, el arroz y la soya. El precio del trigo se duplicó. Paralelamente, las reservas de cereales en el mundo cayeron a su nivel más bajo en los últimos veinticinco años. Ello, debido a una combinación de factores: a) sequía en algunos de los principales países productores; b) mayor consumo por parte de China, India y otros países; c) demanda de maíz para la elaboración de biocombustibles; d) paulatino agotamiento de tierras y recursos hídricos; así como e) especulación de grandes inversionistas transnacionales.

¹ La soberanía alimentaria es un concepto político proteccionista introducido en 1996 por Vía Campesina en Roma, con motivo de la Cumbre Mundial de la Alimentación de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO, por su sigla en inglés). Entendemos por este concepto la facultad de cada Estado para definir sus propias políticas agrarias y alimentarias de acuerdo con objetivos de desarrollo sostenible y seguridad alimentaria. Ello implica la protección del mercado doméstico contra los productos excedentarios que se venden más baratos en el mercado internacional, y contra la práctica del *dumping*.

Al respecto, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) informa que el alza de los precios de los alimentos ha significado que 100 millones de personas cayeron en la pobreza y que a nivel mundial hay no menos de 1.000 millones de personas en riesgo alimentario. En el Perú, donde uno de cada tres habitantes padece de algún grado de insuficiencia alimentaria, el incremento en el precio de los alimentos afecta sus economías y bienestar.

Asimismo, la vertiginosa subida del precio del petróleo en los últimos años, en particular en el 2008, habiéndose colocado en su momento más alto por encima de los 140 dólares el barril, trastocó y encareció los procesos de producción agropecuarios dado que, en buena medida, los insumos utilizados son derivados de este hidrocarburo. De la misma forma, el alza del petróleo y del precio de la gasolina, repercutieron en los costos del transporte aumentando el precio de los alimentos en los mercados.

Este artículo expone de manera resumida un panorama general de la problemática actual del petróleo, los biocombustibles y la seguridad alimentaria en el Perú.

PETRÓLEO Y BIOCOMBUSTIBLES EN EL PERÚ

Si se sumaran la hidroenergía, el petróleo y el gas disponibles, el Perú tendría hoy un superávit en fuentes de

energía. Empero si solamente consideramos el petróleo, el balance resulta otro; así en el 2006 el Perú exportó 1.253 miles de toneladas de petróleo crudo.

CUADRO 1
PERÚ: EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES DE PETRÓLEO
EN EL PERÍODO 2001-2006
MILES DE TONELADAS (PETRÓLEO CRUDO)

Año	Valor
2006	1.253,47
2005	730,22
2004	687,61
2003	1.563,28
2002	1.166,07
2001	908,81

A su vez importó 5.219 miles de toneladas, siendo su saldo negativo. Perú tiene entonces un doble rol de importador y exportador de petróleo, pues vende productos refinados por 400 millones de dólares y compra crudo por 850 millones de dólares. Las compras peruanas se realizan a Ecuador e Irán, y las ventas a países de América Central. La empresa estatal Petroperú cubre la mitad del mercado local de refinación y busca aumentar el abastecimiento de 62.000 a 90.000 barriles por día.

El Perú produce alrededor de 76.000 barriles de petróleo por día (ocupando el sexto lugar en Sudamérica) y demanda 160.000 barriles diarios. Es, pues, un país importador neto de petróleo y confronta un creciente déficit en su balanza comercial que puede ser revertido con el aumento de su producción interna mediante el descubrimiento de nuevas reservas de hidrocarburos y su puesta en explotación. Frente al déficit energético e inestabilidad de los precios del petróleo, desde el Estado y la empresa privada se viene apostando por otras dos salidas no excluyentes.

Una primera, ampliar el uso de gas natural como sustituto del oro negro, lo que ya ocurre desde que se descubrieron e iniciaron la explotación de los ricos yacimientos gasíferos en la sureña localidad de Camisea. Así, hoy se vende gas licuado para su consumo tanto en los hogares peruanos como para el funcionamiento de automóviles. Una segunda salida resulta ser la puesta en marcha de proyectos de producción de biocombustibles de origen vegetal, como es el caso de la caña de azúcar y uno de sus derivados, el etanol.²

2 Combustible vegetal que se obtiene tanto de la caña de azúcar como del maíz y la madera.

En tiempos recientes, algunas empresas agroindustriales están comprando tierras para el cultivo de caña con el fin de producir etanol para automóviles. Es el caso del Grupo Gloria que ha adquirido tierras en Cieneguillo Piura. Es el caso también de MAPLE Energy, empresa norteamericana que compró 13.000 hectáreas de tierras al Proyecto estatal Chira Piura,³ y también es el caso de la empresa Caña Brava del Grupo Romero, hoy transnacionalizado, que ha adquirido 4.000 hectáreas en la margen izquierda del río Chira Piura, y las ha sembrado con caña de azúcar para la fabricación de etanol.

Una de las críticas a estos proyectos es que la caña de azúcar requiere de grandes volúmenes de agua, recurso escaso y con proyecciones de serlo cada vez más por los efectos del cambio climático. La caña de azúcar competirá con los cultivos locales, en su mayoría de pequeños y medianos productores. Respecto al biodiesel, el cultivo con mejores condiciones para su fabricación es la palma aceitera de origen africano, instalada ya hace varios lustros atrás en la Selva central del Perú. Los proyectos anunciados de palma aceitera para biodiesel superan las 180.000 hectáreas, actualmente hay 10.000 hectáreas de palma en producción. Se sabe que la empresa Palmas del Espino cuenta con una nueva planta de biodiesel, la cual fue inaugurada en noviembre de 2008 y tiene una capacidad de producción de 50.000 toneladas al año. Si se lleva la operación al 100%, lo que equivale a 45.000 galones por día, se podría cubrir el 75% del mercado nacional, cuya demanda se estima en 60.000 galones diarios.

La actual y futura oferta de biocombustibles ha sido reglamentada en cuanto a la proporción en su consumo combinado de gasolina y diesel. Así, la ley de Promoción del mercado de biocombustibles y sus reglamentos han establecido metas obligatorias de biodiesel con 2% de diesel a partir del 2009 y 5% a partir del 2011, y de 7,8% de etanol con gasolina a partir del 2010.⁴

3 Las tierras del Proyecto Chira Piura se convertirán en la zona donde, por primera vez en el país, se sembrará caña de azúcar para la producción a gran escala de etanol. El proyecto, con una inversión de 100 millones de dólares por parte de Maple Etanol S. R. L., comprende el cultivo de caña de azúcar en 10.684 hectáreas, una planta que producirá 120 millones de litros al año así como diversas instalaciones para el embarque de etanol en el puerto de Paita. Adicionalmente, Maple Etanol invertirá 3.500 dólares en cada hectárea en tuberías, salarios y maquinarias. Se crearían 4.000 puestos de trabajo. Véase La República, en línea, del 15 de octubre de 2008.

4 Véase Coello, Javier. «¿Biodiesel sí? ¿Etanol no?». Bajo la Lupa. Revista de análisis y preguntas, n.º 9, 2008, p. 10.

IMPACTOS DE LOS BIOCOMBUSTIBLES

Afirman los especialistas que el etanol, si bien reduce la contaminación ambiental, genera la disminución de tierras dedicadas al cultivo de alimentos de primera necesidad, sobre todo en lugares donde existe hambruna en el mundo. Asimismo, que los campos de maíz, caña y soya, hoy en manos de grandes consorcios, son destinados a suministrar energía a los países ricos y no tanto a satisfacer las necesidades internas.

Cabe indicar que muchos países, especialmente del sureste asiático, están destruyendo sus espacios naturales, incluyendo selvas y bosques, para crear plantaciones para biocombustibles. La consecuencia de ello es justamente lo contrario de lo que se desea.

Si bien el uso de biocombustibles de origen vegetal produce menos emisiones nocivas de azufre por unidad de energía que el empleo de productos derivados del petróleo, debido a la utilización de fertilizantes nitrogenados, en determinadas condiciones puede producir más emisiones de óxidos de nitrógeno que el uso de derivados del petróleo.

SEGURIDAD ALIMENTARIA

Es definida como el derecho de las personas a tener acceso oportuno y permanente a los productos alimenticios para satisfacer sus necesidades nutricionales y llevar una vida sana y activa. Hay que enfocarla como un problema integral y no solo de producción agrícola o abastecimiento de alimentos.

En el Perú, la seguridad alimentaria constituye un problema sobre todo de los grupos de bajos ingresos, es decir, de la mitad de la población. Por consiguiente, una política que priorice la seguridad alimentaria debe ser una política orientada a superar la pobreza y sus consecuencias. De lo que se trata es de asegurar una producción nacional que satisfaga, en lo fundamental, las necesidades nutricionales de ese sector de bajos ingresos. ¿Por qué nacional? Eguren señala tres razones:

La primera, porque el incremento de los precios de los alimentos no parece ser un fenómeno coyuntural. Revistas especializadas como la inglesa *The Economist*, estiman que la tendencia al alza de los precios podría durar una década. En segundo lugar, porque una alta proporción de los pobres rurales (3/4 de la población rural total) son precisamente los productores de alimentos y, aunque parezca contradictorio, representan una parte importante de la oferta total de alimentos de origen agrario que abas-



FOTOGRAFÍA: ARCHIVO CISEPA

tecn a las ciudades. Políticas orientadas a que este amplio sector de pequeños productores mejore sus condiciones de producción, cumplirían al menos dos objetivos importantes, aumentar la oferta de alimentos para el mercado nacional, mejorar los niveles de ingreso de esos productores. En tercer lugar, porque ello dinamizaría las economías regionales, contribuyendo al deseado —aunque poco logrado— desarrollo descentralizado del país.⁵

La balanza comercial agraria, en el periodo 2000-2006, tuvo dos fases: una negativa entre los años 2000-2002 y otra positiva entre los años 2003-2006. Esta última se caracterizó por su tendencia ascendente, superando en el 2006 la barrera de los 1.500 millones de dólares debido al mayor dinamismo de las exportaciones de café, frutas, hortalizas y colorantes.

Las importaciones agrícolas en el mencionado periodo también se incrementaron en 30% pasando de 335 a 507 millones de dólares, estando compuestas principalmente por cereales, trigo, maíz amarillo duro y arroz. Asimismo, el gasto en nuestro país de importaciones de alimentos se ha incrementado en más del 50% comparando el 2007 con el 2008, hasta alcanzar los 1.284 millones de dólares, reflejando los mayores precios internacionales y nuestra enorme dependencia de importaciones. Tenemos entonces una situación alimentaria insegura y riesgosa. Somos importadores netos de alimentos. En un balance general, estamos importando el equivalente al 87% de lo que produce el país.

5 Eguren, Fernando. «Los biocombustibles: preguntas incómodas». Bajo la Lupa. Revista de análisis y preguntas, n.o 9, 2008, p. 7.

CUADRO 2

PERÚ: VALOR DE LAS IMPORTACIONES DE ALIMENTOS
VALOR CIF ENERO-MAYO (EN MILLONES DE DÓLARES)

	2007	2008	Variación %
Trigo	25,0	169,0	587
Aceite de soya en bruto	81,0	148,0	82
Maíz amarillo duro	124,0	144,0	16
Tortas de soya	76,0	104,0	36
Arroz	10,0	50,0	397
Aceite de palma	5,5	8,8	60
Extracto de lúpulo (para cerveza)	1,1	5,5	383
Avena	0,8	4,5	446
Maíz de siembra	1,4	4,0	190
Subtotal	325,0	638,0	96
Otros	525,0	646,0	23
Total	849,0	1.284,0	51

Fuente: Agronoticias, n.o 333, 2008.
Elaboración: Ministerio de Agricultura

Como apreciamos en el Cuadro 2, los gastos mayores en la importación de alimentos corresponden; en primer lugar, al trigo; en segundo lugar, al aceite de soya y; en tercer lugar, al maíz amarillo duro, empleado básicamente en la industria avícola productora de pollos (producto importante en la dieta de la población).

CONCLUSIÓN

En el Perú, la temática de los biocombustibles se está abordando en un contexto de carestía, de inestabilidad y caída –en los últimos meses– del precio del petróleo, de impactos del calentamiento global derivados de las emanaciones de los combustibles convencionales, lo cual ha llevado a la búsqueda de sustitutos.

Así, empresas nacionales y extranjeras han adquirido tierras con fines de producción de etanol y biodiesel, cuyos efectos los podremos ver claramente en los próximos años.

Por otro lado, si Europa considera que los productos agrícolas base de los biocombustibles constituyen una

oportunidad para los pequeños agricultores, exigirá que no se talle ni un solo árbol para cultivarlo, ni que se usen tierras destinadas a productos alimenticios, y que se apliquen sistemas de riego modernos y eficientes para evitar conflictos por el empleo del agua. En este sentido, existe el reto de diseñar e implementar mecanismos que permitan cumplir estas condiciones y enfrentar otros temas sensibles, tales como la escasez de suelos agrícolas y los riesgos de conflictos sociales por la concentración de la tierra y el agua, la dependencia externa y los efectos en la seguridad alimentaria y el empleo rural.

Existen otras alternativas que no se restringen a las grandes inversiones capitalistas en biocombustible. La Universidad Nacional Agraria La Molina y la organización no gubernamental Intermediate Technology Development Group (ITDG), en un esfuerzo conjunto de investigación, han estudiado dos alternativas para la producción y uso de biodiesel: a) la elaboración artesanal y a pequeña escala en comunidades amazónicas aisladas, a partir de aceites de especies vegetales abundantes en las zonas respectivas; y, b) la producción de aceites vegetales usados en zonas urbanas como aditivo del diesel. Probablemente no resulte muy atractivo para los inversionistas, pero va en beneficio de poblaciones pobres y de los ciudadanos de a pie.

Una respuesta a la situación de inseguridad alimentaria tiene que ser la implementación de un plan nacional de alimentos para el mercado interno –concertado con los productores– procurando; por un lado, reducir nuestra dependencia de importaciones y; por otro lado, aumentar la oferta nacional ofreciendo al consumidor acceso a alimentos a precios razonables y al agricultor local un mercado para sus productos.

A nivel internacional, se debe seguir presionando en la Organización Mundial del Comercio y otras instancias a fin de que los países industrializados dejen de subsidiar a sus agricultores, siendo razonable pedirles que sean coherentes con su discurso de libre mercado. ■