

## Texto

### ¿Qué significa para Brasil la apertura del mercado de etanol de EE.UU.?

A finales del año pasado, Brasil alcanzó una de sus metas más deseadas en el terreno de las políticas comerciales: la apertura del mercado del etanol de EE.UU. Sin embargo, una serie de reveses recientes en el área financiera y la desatención al cultivo de la caña de azúcar, entre otras cosas, indican que el país no está bien posicionado para sacar ventaja de esa situación tan favorable, según explica [Felipe Monteiro](#), profesor de Gestión de Wharton. Con el tiempo, sin embargo, Monteiro prevé que la nueva política será fundamental para revolucionar la industria del azúcar de Brasil, atrayendo inversiones de peso y abriendo el camino para que el etanol se convierta en una commodity de ámbito global.

El Congreso americano eliminó, a finales del año pasado, una serie de subsidios y tarifas sobre el etanol importado. Una de las medidas más importantes fue el fin de la tarifa de US\$0,54 sobre el galón del etanol importado, cobrada desde la década de 1980, así como la suspensión de un subsidio de US\$0,45 por galón de etanol mezclado con gasolina concedido a los productores americanos por un total de US\$6.000 millones al año. El respaldo al etanol nacional extraído del maíz ha decaído debido a los bajos niveles de eficiencia del producto. Los senadores Tom Coburn (republicano de Oklahoma) y Diane Feinstein (demócrata de California) hicieron campaña para la eliminación de los subsidios. En una carta que circuló entre sus compañeros del Senado en diciembre del año pasado, Coburn y Feinstein citaban datos de un estudio de la Comisión de Comercio Internacional de EE.UU. según los cuales "la eliminación de la tarifa proteccionista de importación sobre el etanol tendría como resultado beneficios económicos por valor de US\$1.500 millones, además de reducir la dependencia del petróleo extranjero, ya que igualaría el terreno de juego para la competición entre el petróleo importado de la OPEP, sobre el cual no hay tarifa alguna, y el etanol de la caña de azúcar -más eficiente- importado de Brasil, India y de otros países democráticos".

El final de los subsidios concedidos a los productores de maíz americanos debería aclarar el camino para el etanol de la caña de azúcar, cuya producción es menos costosa que la del etanol de maíz, pero cuya competitividad se había visto perjudicada debido a las tarifas impuestas sobre él. Producir etanol de maíz cuesta cerca de 40% más que producir etanol de caña de azúcar, según explica Jeffrey Goettemoeller, autor del libro "Etanol sostenible: biocombustibles, biorrefinerías, biomasa de celulosa, vehículos flex y agricultura sostenible para la independencia energética" [Sustainable Ethanol: Biofuels, Biorefineries, Cellulosic Biomass, Flex-fuel Vehicles, and Sustainable Farming of Energy Independence].

A pesar de los subsidios, EE.UU. es desde hace mucho tiempo el principal cliente del etanol brasileño, habiendo importado 664 millones de litros directamente en 2011. Además, buena parte de los 343 millones de litros que Brasil exporta al Caribe y América Central se deshidrata allí y, por último, se transporta a EE.UU., según datos del Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior. Japón, Nigeria, Corea del Sur y Suecia también importan etanol de Brasil, según datos oficiales.

A pesar de la importancia del mercado americano, la reacción al golpe político que marcó el final de las barreras tarifarias en Brasil fue fría. Eso se explica por el hecho de que la producción brasileña ha descendido, registrándose una caída de cerca de un 12% entre la cosecha de 2008-2009 y la de 2011-2012. Marcelo Junqueira, fundador de Agrop, proveedor de servicios agrícolas para la industria de azúcar de Orlandia, en el Estado de São Paulo, dice que tal vez sean necesarios hasta cinco años para que los cultivos se recuperen.

Brasil no es capaz siquiera de satisfacer sus necesidades de etanol, observa Junqueira. Varios años de inversiones reducidas acompañados de la explosión de la demanda interna han transformado a Brasil en importador neto de etanol, añade. La producción hasta el 1 de enero de este año, en comparación con el año anterior, cayó hasta 20.560 millones de litros en las principales regiones productoras de azúcar, una caída del 18,74% según datos oficiales de la Asociación de la Industria de Caña de Azúcar. Brasil importó cerca de 1.100 millones de litros de etanol de EE.UU., un récord histórico, muy por encima de los 74 millones de litros importados en 2010. El etanol también está perdiendo terreno frente a la gasolina. Un estudio hecho en enero por la Agencia Nacional de Petróleo de Brasil, constató que solamente en uno de los 26 Estados brasileños -Goiás, corazón del negocio agrario brasileño- era más barato llenar el depósito con etanol que con gasolina. El año pasado, los precios de la gasolina subieron 6,92% en comparación con el aumento del 15,75% del etanol.

Para Junqueira, son pocas las oportunidades de corto plazo para las exportaciones brasileñas. No sólo la industria de etanol ha sido paralizada debido a las restricciones impuestas a las importaciones, también la fragilidad del dólar americano hace que el etanol brasileño sea menos competitivo en el exterior, dice. Otra preocupación de Junqueira se debe a que la decisión de EE.UU. es menos importante de lo que parece. El Congreso "puede simplemente decidir reintroducir la tarifa cuando el dólar vuelva a revalorizarse y la oferta de etanol brasileño sea mayor", dice Junqueira.

Fonte: <http://www.americaeconomia.com/negocios-industrias/que-significa-para-brasil-la-apertura-del-mercado-de-etanol-de-eeuu>

## Tradução Livre

### ¿Qué significa para Brasil la apertura del mercado de etanol de EE.UU.?

O que significa para o Brasil a abertura do mercado de etanol nos EUA?

A finales del año pasado, Brasil alcanzó una de sus metas más deseadas en el terreno de las políticas comerciales: la apertura del mercado del etanol de EE.UU. Sin embargo, una serie de reveses recientes en el área financiera y la desatención al cultivo de la caña de azúcar, entre otras cosas, indican que el país no está bien posicionado para sacar ventaja de esa situación tan favorable, según explica [Felipe Monteiro](#), profesor de Gestión de Wharton. Con el tiempo, sin embargo, Monteiro prevé que la nueva política será fundamental para revolucionar la industria del azúcar de Brasil, atrayendo inversiones de peso y abriendo el camino para que el etanol se convierta en una commodity de ámbito global.

No final do ano passado, o Brasil alcançou uma de suas metas mais desejadas no terreno das políticas comerciais: a abertura do mercado de etanol nos EUA. Sem embargo\*, uma série de contratempores recentes na área financeira e a desatenção ao cultivo de cana-de-açúcar, entre outras coisas, indicam que o país não está bem posicionado para levar vantagem dessa situação tão favorável, segundo explica Felipe Monteiro, professor de Gestão de Wharton. Com o tempo, sem embargo, Monteiro prevê que a nova política será fundamental para revolucionar a indústria de açúcar do Brasil, atraindo investimentos de peso e abrindo o caminho para que o etanol converta-se em uma commodity (mercadoria) de âmbito global.

\*Sem embargo = não obstante

El Congreso americano eliminó, a finales del año pasado, una serie de subsidios y tarifas sobre el etanol importado. Una de las medidas más importantes fue el fin de la tarifa de US\$0,54 sobre el galón del etanol importado, cobrada desde la década de 1980, así como la suspensión de un subsidio de US\$0,45 por galón de etanol mezclado con gasolina concedido a los productores americanos por un total de US\$6.000 millones al año. El respaldo al etanol nacional extraído del maíz ha decaído debido a los bajos niveles de eficiencia del producto. Los senadores Tom Coburn (republicano de Oklahoma) y Diane Feinstein (demócrata de California) hicieron campaña para la eliminación de los subsidios. En una carta que circuló entre sus compañeros del Senado en diciembre del año pasado, Coburn y Feinstein citaban datos de un estudio de la Comisión de Comercio Internacional de EE.UU. según los cuales "la eliminación de la tarifa proteccionista de importación sobre el etanol tendría como resultado beneficios económicos por valor de US\$1.500 millones, además de reducir la dependencia del petróleo extranjero, ya que igualaría el terreno de juego para la competición entre el petróleo importado de la OPEP, sobre el cual no hay tarifa alguna, y el etanol de la caña de azúcar -más eficiente- importado de Brasil, India y de otros países democráticos".

O congresso americano eliminou, no final do ano passado, uma série de subsídios e tarifas sobre o etanol importado. Uma das medidas mais importantes foi o fim da tarifa de 54 centavos de dólar sobre o galão de etanol importado, cobrada desde a década de 1980, assim como a suspensão de um subsídio de 45 centavos de dólar por galão de etanol mesclado com gasolina concedido aos produtores americano num total de 6.000 milhões de dólares ao ano. O respaldo ao etanol nacional extraído do milho há caído devido aos baixos níveis de eficiência do produto. Os senadores Tom Coburn (republicano de Oklahoma) e Diane Feinstein (democrata da Califórnia) fizeram campanha para a eliminação dos subsídios. Em uma carta que circulou entre seus companheiros do Senado em

dezembro do ano passado, Coburn e Feinstein citavam dados de um estudo da Comissão de Comércio Internacional dos EUA segundo os quais “a eliminação da tarifa protecionista de importação sobre o etanol teria como resultado benefícios econômicos no valor 1.500 milhões de dólares, ademais de reduzir a dependência do petróleo estrangeiro, e que igualaria o terreno de jogo para a competição entre o petróleo importado da OPEP, sobre o qual não há tarifa alguma, e o etanol de cana-de-açúcar – mais eficiente – importado do Brasil, Índia e de outros países democráticos”.

El final de los subsidios concedidos a los productores de maíz americanos debería aclarar el camino para el etanol de la caña de azúcar, cuya producción es menos costosa que la del etanol de maíz, pero cuya competitividad se había visto perjudicada debido a las tarifas impuestas sobre él. Producir etanol de maíz cuesta cerca de 40% más que producir etanol de caña de azúcar, según explica Jeffrey Goettemoeller, autor del libro "Etanol sostenible: biocombustibles, biorrefinerías, biomasa de celulosa, vehículos flex y agricultura sostenible para la independencia energética" [Sustainable Ethanol: Biofuels, Biorefineries, Cellulosic Biomass, Flex-fuel Vehicles, and Sustainable Farming of Energy Independence].

O final dos subsídios concedidos aos produtores de milho americanos deveria aclarar o caminho para o etanol de cana-de-açúcar, cuja produção é menos custosa que a do etanol de milho, porém cuja competitividade se havia visto prejudicada devido as tarifas impostas sobre ele. Produzir etanol de milho custa cerca de 40% mais do que produzir etanol de cana-de-açúcar, segundo explica Jeffrey Goettemoeller, autor do livro “Etanol Sustentável: biocombustíveis, biorrefinarias, biomassa de celulosa, veículos flex e agricultura sustentável para a independência energética” [Sustainable Ethanol: Biofuels, Biorefineries, Cellulosic Biomass, Flex-fuel Vehicles, and Sustainable Farming of Energy Independence].

A pesar de los subsidios, EE.UU. es desde hace mucho tiempo el principal cliente del etanol brasileño, habiendo importado 664 millones de litros directamente en 2011. Además, buena parte de los 343 millones de litros que Brasil exporta al Caribe y América Central se deshidrata allí y, por último, se transporta a EE.UU., según datos del Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior. Japón, Nigeria, Corea del Sur y Suecia también importan etanol de Brasil, según datos oficiales.

Apesar dos subsídios, os EUA são desde muito tempo o principal cliente do etanol brasileiro, havendo importado 664 milhões de litros diretamente em 2011. Ademais, boa parte dos 343 milhões de litros que o Brasil exporta para o Caribe e América Central desidrata-se ali e, por último, transporta-se aos EUA, segundo dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Japão, Nigéria, Coréia do Sul e Suécia também importam etanol do Brasil, segundo dados oficiais.

A pesar de la importancia del mercado americano, la reacción al golpe político que marcó el final de las barreras tarifarias en Brasil fue fría. Eso se explica por el hecho de que la producción brasileña ha descendido, registrándose una caída de cerca de un 12% entre la cosecha de 2008-2009 y la de 2011-2012. Marcelo Junqueira, fundador de Agrop, proveedor de servicios agrícolas para la industria de azúcar de Orlândia, en el Estado de São Paulo, dice que tal vez sean necesarios hasta cinco años para que los cultivos se recuperen.

Apesar da importância do mercado americano, a reação ao golpe político que marcou o final das barreiras tarifárias no Brasil foi fria. Isso se explica pelo fato de que a produção brasileira há caído, registrando-se uma queda de cerca de 12% entre a colheita de 2008-2009 e a de 2011-2012. Marcelo Junqueira, fundador da Agrop, provedor de serviços agrícolas para a indústria de açúcar de Orlândia, no Estado de São Paulo, disse que talvez sejam necessários até cinco anos para que os cultivos recuperem-se.

Brasil no es capaz siquiera de satisfacer sus necesidades de etanol, observa Junqueira. Varios años de inversiones reducidas acompañados de la explosión de la demanda interna han transformado a Brasil en importador neto de etanol, añade. La producción hasta el 1 de enero de este año, en comparación con el año anterior, cayó hasta 20.560 millones de litros en las principales regiones productoras de azúcar, una caída del 18,74% según datos oficiales de la Asociación de la Industria de Caña de Azúcar. Brasil importó cerca de 1.100 millones de litros de etanol de EE.UU., un récord histórico, muy por encima de los 74 millones de litros importados en 2010. El etanol también está perdiendo terreno

frente a la gasolina. Un estudio hecho en enero por la Agencia Nacional de Petróleo de Brasil, constató que solamente en uno de los 26 Estados brasileños -Goiás, corazón del negocio agrario brasileño- era más barato llenar el depósito con etanol que con gasolina. El año pasado, los precios de la gasolina subieron 6,92% en comparación con el aumento del 15,75% del etanol.

O Brasil não é capaz sequer de satisfazer suas necessidades de etanol, observa Junqueira. Vários anos de investimentos reduzidos acompanhados da explosão da demanda interna não transformado o Brasil em importador líquido de etanol, acrescenta. A produção até primeiro de janeiro deste ano, em comparação com o ano anterior, caiu até 20.560 milhões de litros nas principais regiões produtoras de açúcar, uma queda de 18,74% segundo dados oficiais da Associação da Indústria de Cana-de-Açúcar. O Brasil importou quase 1.100 milhões de litros de etano dos EUA, um recorde histórico, muito acima dos 74 milhões de litros importados em 2010. O etanol também está perdendo terreno frente a gasolina. Um estudo feito em janeiro pela Agência Nacional de Petróleo do Brasil, constatou que somente em um dos 26 estados brasileiros – Goiás, coração do negócio agrário brasileiro – era mais barato encher o tanque com etanol do que com gasolina. No ano passado, os preços da gasolina subiram 6,92% em comparação com o aumento de 15,75% do etanol.

Para Junqueira, son pocas las oportunidades de corto plazo para las exportaciones brasileñas. No sólo la industria de etanol ha sido paralizada debido a las restricciones impuestas a las importaciones, también la fragilidad del dólar americano hace que el etanol brasileño sea menos competitivo en el exterior, dice. Otra preocupación de Junqueira se debe a que la decisión de EE.UU. es menos importante de lo que parece. El Congreso "puede simplemente decidir reintroducir la tarifa cuando el dólar vuelva a revalorizarse y la oferta de etanol brasileño sea mayor", dice Junqueira.

Para Junqueira, são poucas as oportunidades de curto prazo para as exportações brasileiras. Não somente a indústria de etanol há sido paralisada devido às restrições impostas para as importações, também a fragilidade do dólar americano faz que o etanol brasileiro seja menos competitivo no exterior, disse. Outra preocupação de Junqueira deve-se a que a decisão dos EUA é menos importante do que parece. O Congresso "pode simplesmente decidir reintroduzir a tarifa quando o dólar voltar a revalorizar-se e a oferta de etanol brasileiro seja maior", disse Junqueira.