
[Demanda fabricada: los impulsores de las políticas detrás del crecimiento implacable del aceite de palma](#)

En Indonesia - el mayor productor de aceite de palma del mundo - las plantaciones de palma aceitera se multiplicaron por diez entre 1985 y 2005/06, llegando a 6,4 millones de hectáreas, una superficie que desde entonces se ha duplicado alcanzando los 13,5 millones de hectáreas, y que crece medio millón de hectáreas por año. Mundialmente, las plantaciones de palma aceitera cubren ahora una superficie mayor que Nueva Zelanda [1]. El mayor crecimiento se da en los trópicos, abarcando Filipinas, Camerún, República Democrática del Congo, República del Congo, Perú, Colombia, Ecuador, Brasil, Honduras y Guatemala.

El aceite de palma es el aceite vegetal más barato a escala mundial [2], y esto ha hecho que la demanda de aceite de palma sea impermeable a los vaivenes de los precios. Pero no ocurre lo mismo con los pequeños productores de aceite de palma, cuyos medios de vida pueden ser destruidos cuando los precios bajan. Las empresas palmícolas y los comerciantes están seguros de que el consumo mundial del aceite de palma seguirá creciendo sin parar, y que no hay razones para dudar de ello. Sin embargo, la industria del aceite de palma no responde simplemente a la creciente demanda de sus productos: ha ayudado en primer lugar a fabricar el interminable aumento de la demanda, en estrecha colaboración con gobiernos y otros actores políticos.

La reciente tasa récord de expansión de la palma aceitera está estrechamente vinculada a la masiva expansión del uso de agrocombustibles en la Unión Europea. Las políticas de la Unión Europea en materia de agrocombustibles han sido responsabilizadas - con razón - de alimentar el destructivo auge del aceite de palma en los trópicos, pero los mecanismos por los cuales los agrocombustibles impulsan el crecimiento de las plantaciones de palma aceitera son complejos. Su impacto se complementa con el de las políticas nacionales en materia de agrocombustibles, especialmente en Indonesia, y de las continuas políticas de "libre comercio" y promotoras de los agronegocios, que destruyen la soberanía alimentaria en la India, China y en todos lados.

En primer lugar, echemos un vistazo al papel que cumplen las políticas de la Unión Europea en materia de agrocombustibles: durante mucho tiempo la Unión Europea fue líder mundial en la producción de agrodiesel, que se elabora principalmente a partir de aceites vegetales. En 1997 produjo alrededor de 475.000 toneladas de agrodiesel, la mayor parte procedente del aceite de colza producido en Alemania. En 2010 la producción de agrodiesel de la Unión Europea había aumentado a 9,5 millones de toneladas, y en 2016 a unos 13,7 millones de toneladas [3]. Este crecimiento puede atribuirse únicamente a las subvenciones, que incluyen metas específicas: la primera meta no vinculante en materia de agrocombustibles se estableció en 2003; en 2005 se adoptó un Plan de Acción sobre la Biomasa; y en 2009 la Unión Europea aprobó la Directiva sobre Energías Renovables, que estableció el propósito general de lograr que las fuentes de energía renovable representen para 2020 el 20 por ciento de la energía de la UE, y que el 10 por ciento de los combustibles usados para el transporte debe provenir de fuentes renovables. Hasta el momento se

logró que dos tercios del 20 por ciento de energía proveniente de fuentes renovables se cubran con bioenergía, que incluye la madera así como los agrocombustibles, tal como los obtenidos a partir del aceite de palma. De no existir objetivos obligatorios y subvenciones, el mercado de agrocombustibles de la Unión Europea se derrumbaría.

Las políticas de la Unión Europea en materia de agrocombustibles fueron el resultado de concertados esfuerzos de cabildeo de grupos de interés convergentes, desde grandes agricultores europeos hasta fabricantes de automóviles (que utilizaron los agrocombustibles como medio de evitar normas más estrictas sobre la eficiencia de los automóviles), las compañías petroleras que invierten en agrocombustibles y la agroindustria.

Entre 2000 y 2006 las importaciones de aceite de palma de la Unión Europea se duplicaron por dos razones: la primera y principal fue que la Unión Europea quemaba tantos volúmenes de aceite de colza como agrodiesel, que pasó de exportador neto a importador neto de ese aceite vegetal. Como resultado, la industria alimentaria sustituyó el aceite de colza con el de palma. En 2006, el aceite de palma representaba un insignificante 1 por ciento del agrodiesel de la Unión Europea [5]. A pesar de ser más barato que otros aceites vegetales, no era una materia prima de agrodiesel popular porque el aceite de palma y el agrodiesel fabricado a partir de él se solidifican con las temperaturas invernales de Europa, lo que perjudica los motores de los automóviles. En segundo lugar, el aceite de palma se estaba convirtiendo en una fuente popular de calor y energía “renovables”. En 2007 Alemania quemó el 57 por ciento de sus importaciones de aceite de palma, casi un millón de toneladas, en centrales combinadas de calor y electricidad [6], y en las centrales eléctricas holandesas, el aceite de palma fue uno de los dos combustibles utilizados en combustión conjunta (cocombustión). Tras el repunte de los precios del aceite de palma en 2008 así como de las campañas de ONGs y activistas que lograron introducir reformas a las subvenciones, este particular mercado del aceite de palma se derrumbó en ambos países.

En 2015 todavía se quemaban unas 650.000 toneladas de aceite de palma en centrales térmicas [7], la mayoría de ellas probablemente en Italia, pero mucho más se utiliza como agrocombustible para el transporte. En el mismo año se utilizaron 3,35 millones de toneladas de aceite de palma para automóviles, y el 54 por ciento (4 millones de toneladas) del total de las importaciones de aceite de palma de la Unión Europea se destinó para su uso como agrocombustible, lo que incluye los destinos para calefacción y electricidad. Estas cifras son pruebas concluyentes de que los estándares de sostenibilidad de los agrocombustibles de la Unión Europea no han tenido efecto alguno ni en cuanto a las fuentes de aprovisionamiento de los agrocombustibles ni en cuanto a la deforestación provocada por el consumo de aceite de palma: casi todo proviene del sudeste asiático, donde el aceite de palma ha sido la principal causa de la destrucción acelerada de la selva tropical y de las emisiones derivadas de las turberas drenadas e incendiadas, especialmente en Indonesia. Al mismo tiempo, como lo demuestran las tendencias anteriores, no hace ninguna diferencia evidente si la Unión Europea quema aceite de palma o aceite de colza en los automóviles: ambos causan igualmente la expansión de la palma aceitera, directa o indirectamente.

Una razón fundamental de la creciente popularidad del aceite de palma entre los productores de agrocombustible de la Unión Europea es el “avance tecnológico”. En 2007, la petrolera finlandesa Neste Oil abrió la primera refinería del mundo que produjo un nuevo tipo de agrocombustible fabricado a partir de las mismas materias primas que el agrodiesel: el Aceite Vegetal Hidrotratado (HVO, por su sigla en inglés). El HVO se refina en las refinerías de petróleo y el diesel HVO es intercambiable con el diesel de combustibles fósiles. Resuelve el problema de la congelación del aceite de palma en invierno. En 2011, Neste Oil había abierto tres grandes refinerías de HVO, utilizando principalmente aceite de palma. Desde entonces afirma haber cambiado la mayor parte de

su producción de HVO, pasando del aceite de palma crudo a “deshechos y residuos” como materia prima. Pero una parte no divulgada de sus “residuos” se elabora directamente con el aceite de palma crudo, que varios países, entre ellos Suecia y Alemania, clasifican con toda razón como aceite de palma virgen [8]. Como mínimo, otras tres compañías petroleras europeas - Eni, Repsol y Total - están aumentando la producción de aceite de palma. Galp Energia, dueña de plantaciones de palma aceitera en Brasil, también está desarrollando la capacidad de refinar HVO. Es motivo de preocupación que el HVO sea la única tecnología comercialmente viable para los agrocombustibles de la aviación [9]. El impulso actual de la industria de la aviación y del organismo especializado de la ONU para los agrocombustibles de la aviación, podría crear otro mercado para el aceite de palma, aunque hasta ahora las aerolíneas han tenido cuidado de evitar el aceite de palma por temor a dar una mala imagen.

En teoría, la demanda europea de aceite vegetal virgen para los agrocombustibles debería estabilizarse o incluso reducirse: en 2015 la Unión Europea acordó limitar la contribución de los agrocombustibles terrestres al 7 por ciento del total de combustibles para el transporte. Esto sigue siendo considerablemente mayor que el uso actual de agrocombustibles, pero la Comisión Europea ha propuesto reducir gradualmente el tope hasta el 3,5 por ciento para el año 2030, aunque las compañías de agrocombustibles, y sin duda la industria del aceite de palma, presionarán fuertemente en contra de esto. [10]

En 2016, la UE fue superada por primera vez por Indonesia como el mayor consumidor mundial de agrocombustible a partir del aceite de palma. Gracias a una subvención al agrodiesel aprobada en 2015, Indonesia utilizó 6,3 millones de toneladas de aceite de palma en automóviles [12]. Indonesia y la Unión Europea, por lo tanto, queman anualmente alrededor de 10,2 millones de toneladas de aceite de palma convertido en agrocombustibles, y otros países, como Malasia [13], han empezado a utilizar cantidades mucho más pequeñas. En total, alrededor del 15 por ciento de la producción anual de aceite de palma del mundo - 71,44 millones de toneladas - se quema como combustible [14].

Las plantaciones de palma aceitera rara vez se establecen para un sólo uso final determinado [15]. Resultan atractivas para los grandes inversores, ya que ofrecen numerosos mercados y usos intercambiables, tanto del propio aceite de palma (utilizado para alimentos, jabón, productos oleoquímicos y cosméticos, y como combustible) como de sus subproductos (utilizados como combustible o ración para animales).

La creciente demanda de aceite vegetal en todo el mundo es atribuible a los agrocombustibles [16], pero aún así, gran parte del aceite vegetal - incluido el aceite de palma - continúa teniendo como destino los mercados alimenticios, siendo que India, China y Pakistán absorben un tercio de la producción mundial de aceite de palma. En India, las importaciones de aceite vegetal aumentaron de 100.000 toneladas anuales a mediados de la década de 1990, a 15 millones de toneladas en la actualidad, de las cuales dos tercios son de aceite de palma [17]. Esto fue resultado directo de la adhesión de la India a la OMC y la “liberalización” de su mercado de aceite comestible a mediados de los años 90, así como de los acuerdos de libre comercio, especialmente el acuerdo ASEAN-India que entró en vigor en 2003. Bajo la presión, primero del Banco Mundial y luego de los países de la ASEAN, con fuertes grupos de poder vinculados al aceite de palma, la India abolió todas las protecciones que tenía para los millones de pequeños agricultores cuyo sustento dependía de cultivar una variedad de cultivos de aceite vegetal de uso doméstico. Al mismo tiempo, los comerciantes de palma y soja estaban preparados y prontos para inundar el mercado de la India con aceites baratos [18]. También es posible rastrear las importaciones de aceite de palma por parte de China al momento en que el país se unió a la OMC y cuando posteriormente firmó un acuerdo de

libre comercio con la ASEAN. La Junta de Aceite de Palma, de Malasia, atribuyó el aumento del 34 por ciento de las importaciones de aceite de palma del país entre 2005 y 2010 al acuerdo con la ASEAN, y acreditó la duplicación de las importaciones paquistaníes de aceite de palma entre 2007 y 2010 al acuerdo de libre comercio entre Pakistán y Malasia [19]. Situaciones similares ocurren en otros países del Sur, también, donde la soberanía alimentaria, en especial sobre los aceites comestibles, es sistemáticamente destruida a través de políticas comerciales que favorecen los intereses de los agronegocios, entre ellos los de la industria del aceite de palma.

Hasta ahora no se ha realizado un estudio exhaustivo del papel de la industria del aceite de palma en cuanto a las presiones que dan lugar y forma a las variadas y numerosas políticas en todo el mundo, las cuales han facilitado el crecimiento vasto y aparentemente interminable del aceite de palma. Es un análisis que sin duda resultaría muy útil.

Almuth Ernsting, [almuthbernstinguk\[at\]yahoo.co.uk](mailto:almuthbernstinguk[at]yahoo.co.uk)

Biofuel Watch UK, <http://www.biofuelwatch.org.uk/>

[1] Se estima que es de 27 millones de hectáreas. Véase el informe “Green Gold Biodiesel” de Watch Indonesia! <http://www.biofuelwatch.org.uk/2007/green-gold-biodiesel-players-in-indonesia/> y el informe “Sustainable Disaster”

<http://www.burness.com/wp-content/uploads/2016/04/Indonesia-Palm-Oil-Brief.pdf>

[2] El precio del aceite de palma se vio debilitado en breves ocasiones por el del aceite de soja estadounidense, pero no por el aceite de soja en general:

<https://apps.fas.usda.gov/psdonline/circulars/oilseeds.pdf>

[3] Ver el informe “A Foreseeable Disaster”, <http://tni.org/files/download/hotl-agrofuels.pdf> y un informe de GAIN de 2016 sobre la UE,

<https://www.tni.org/en/search?search=files%20downloadgain%20fas%20usda%20gov%20Recent%20GAIN%20Publications%20Biofuels%20Annual%20Hague%20EU%2028%206%2029%202016%20pdf%20hotl%20agrofuels%20pdf> - Hay que tener en cuenta que las cifras de 2013 y 2016 también incluyen al HVO.

[4] Worst EU Lobby awards, v3.eph.org/spip.php?article3251

[5] FAO, 2006, “Biofuels and Commodity Markets – Palm Oil Focus” s3.amazonaws.com/zanran_storage/www.rlc.fao.org/ContentPages/15778750.pdf

[6] Rettet den Regenwald e.V., “EEG Motor der Regenwaldzerstörung”, regenwald.org/files/de/PM-RdR-Palmoel-BHKW-21-1-10.pdf

[7] Transport and Environment, 2016, “Europe keeps burning more palm oil in its diesel cars and trucks”.

transportenvironment.org/sites/te/files/2016_11_Briefing_Palm_oil_use_continues_to_grow.pdf

[8] Ver el informe “Palm Fatty Acid Distillate in biofuels”,

blogg.zero.no/wp-content/uploads/2016/03/Palm-Fatty-Acid-Distillate-in-biofuels.-ZERO-and-Rainforest-Foundation-Norway.pdf (Noruega ha adoptado desde entonces la definición de Suecia).

[9] Véase “The high-flown fantasy of aviation biofuels”, thebiomassmonitor.org/2016/09/05/opinion-the-high-flown-fantasy-of-aviation-biofuels/

[10] Política y legislación sobre biocarburantes biofuelstp.eu/biofuels-legislation.html y Legislación de la UE eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=consil:ST_15120_2016_INIT

[11] Informe HLPE, “Price volatility and food security”
fao.org/fileadmin/user_upload/hlpe/hlpe_documents/HLPE-price-volatility-and-food-security-report-July-2011.pdf

[12] Reuters, “Palm oil demand from Indonesia biodiesel sector to surge by 2020”, 2016, reuters.com/article/palmoil-outlook-biodiesel-idUSL4N1DQ1DI

[13] Véase un informe de GAIN de 2016 sobre Malasia, gain.fas.usda.gov/Recent%20GAIN%20Publications/Biofuels%20Annual%20Kuala%20Lumpur%20Malaysia_7-27-2016.pdf

[14] USDA, “World Markets and Trade”, apps.fas.usda.gov/psdonline/circulars/oilseeds.pdf - Hay que tener en cuenta que esta cifra 2016/17 incluye el aceite de palma crudo y el aceite de semilla de palma.

[15] Véase el informe “A Foreseeable Disaster”, tni.org/files/download/hotl-agrofuels.pdf

[16] “Markets and Markets”, 2017, “Global Vegetable Oil Market”, <http://www.marketsandmarkets.com/PressReleases/oil.asp>

[17] Index Mundi indexmundi.com/agriculture/?commodity=palm-oil&graph=imports, y Líneas de Negocios, 2017, Las importaciones de aceite vegetal proyectadas a 150 lakh toneladas en 2016-17, thehindubusinessline.com/economy/agri-business/oil/article9349762.ece

[18] Véase el impacto de la liberalización comercial en el sector del aceite comestible de la India siccfm.blogspot.co.uk/2012/01/trade-liberalization-and-impact-on.html

[19] GRAIN, “Cheap Oil”, grain.org/article/entries/5040-cheap-oil