



Por Mario Alejandro Valencia / Cedetrabajo

Drummond se encuentra en el ojo del huracán por su presunta responsabilidad en el vertimiento de más de 500 toneladas de carbón en la costa de Santa Marta. Sin embargo, tristemente, esto no es lo peor que ha hecho Drummond en el país. Si algún texto de administración quisiera tener un estudio de caso sobre las cosas que no debe hacer una empresa, tendría que tomar el caso de la multinacional estadounidense.

Desde su llegada al país en 1988, no existe una sola actuación de Drummond que no haya estado acompañada de cuestionamientos: quejas de la comunidad, protestas laborales, hallazgos fiscales y hasta demandas penales por su presunta participación en la financiación de asesinatos a sindicalistas, conforman el enorme prontuario de la compañía del Estado de Alabama.

El contrato 078 de 1988, que le permite a la empresa operar en Colombia, sufrió 5 modificaciones para 1994, sin haber extraído un gramo de carbón. Entre otras cosas, dicho contrato le impide al Estado incidir sobre los costos de transporte del carbón desde la mina hasta el puerto, los cuales son descontados del pago de las regalías.

Este es quizás uno de los puntos más polémicos de la relación entre la empresa y la nación: en teoría, Colombia participa en un porcentaje de las ganancias de Drummond, pero ésta se encuentra atada al “costo presuntivo” del transporte que define la propia empresa. Para su cálculo se determinó un trazado inicial de 465 kilómetros, con 6 movimientos de cargue y descargue hasta Ciénaga, para lo cual se estimó un costo -hasta 6 millones de toneladas- de 13.305 dólares. Sin embargo, cuando Drummond entró en operación el trazado que realmente se realizó tenía una distancia de 193 kilómetros, con 4 movimientos de cargue y descargue, que inexplicablemente pasó a costar 17.508 dólares. Significa que la “ganancia presuntiva” de la empresa en el contrato quedó definida con una pérdida de 3,55 dólares por tonelada, aunque en realidad sus ganancias sean multimillonarias. Por esta situación, el Estado nunca ha participado de las ganancias.

Para colmo, el contrato establece que la concesión de la mina La Loma va hasta el año 2019 pero la concesión del tren va hasta el 2021, permitiéndole tener el control del transporte del carbón aun cuando el contrato haya vencido.

Otro aspecto de la relación contractual entre Drummond y la nación tiene que ver con lo ambiental: Drummond está obligada a restablecer “la tierra afectada por las operaciones mineras”. Quiere decir que su responsabilidad se limita solamente a “la tierra afectada”, no a su afectación sobre el subsuelo, las aguas superficiales y subterráneas, el aire, la vegetación, la fauna, la morfología paisajística y la estabilidad geotécnica.

Aún hay más: según la Contraloría General de la República, entre 1995 y 2007 Drummond recibió beneficios fiscales por 919.896 millones de pesos, representando el 76% de los 1.2 billones que el Estado recibió por regalías. También entre 2005 y 2010, el concepto jurídico de la DIAN de permitir deducir las regalías en el impuesto sobre la renta le significó a Drummond 657.591 millones de pesos de ganancias adicionales.

Por si fuera poco, la exención a los impuestos en la compra de gasolina en zonas de frontera, que benefició a Prodeco, Cerrejón y Drummond, le representaron a esta última 452.000

millones de pesos en ganancias, con los cuales se habrían podido tanquear 167.000 vehículos mensualmente por un año. Mientras esto ocurría, los colombianos pagamos una de las tarifas de gasolina más altas del mundo. Solo para el año 2010 el costo fiscal de los regalos del gobierno a Drummond costaron 218.694 millones de pesos. ¡Mejor imposible!

La respuesta de Drummond a semejantes cortesías por cuenta de los bolsillos colombianos, fue vender el 20% de su operación a la japonesa Itochu por 1.523 millones de dólares, la que según Colombia Punto Medio “se llevó a cabo en un paraíso fiscal”, por lo cual no tuvo que pagar un solo dólar en impuestos a Colombia. Como así le paga el diablo a quien bien le sirve, no contento con esto Drummond ha instaurado 36 demandas ante el Consejo de Estado contra instituciones estatales, todas relacionadas con temas económicos.

Solo falta que, ante la decisión de la Agencia Nacional de Licencias Ambientales, Drummond demande nuevamente al Estado por obstaculizar su actividad económica. Finalmente así es como funciona la Locomotora Minero-Energética de Santos. ¿A alguien le queda alguna duda de su propósito?

Cedetrabajo, Bogotá, 8 de febrero de 2013.