

ECO INTEGRACIÓN



Ideas de Integracion

Eco integración

- [Ideas de Integracion](#)
- n248

[Descargue Eco integración de América Latina completo aquí](#)

Tomando como guía la encíclica **Laudato Si'** del Papa Francisco, premios Nobel y expertos mundiales plantean opciones para avanzar en una Eco-integración regional donde la dimensión social y ambiental del desarrollo sean prioritarias.

La presentación del libro Eco integración de América Latina tuvo lugar el pasado 7 de abril en el auditorio del convento Santa Catalina de Buenos Aires donde Gustavo Beliz, Director del **INTAL-BID**, estuvo acompañado por Monseñor Marcelo Sánchez Sorondo, Canciller de la Pontificia Academia de las Ciencias, y por Patricia Espinosa, Secretaria Ejecutiva de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático.



En la apertura del evento, Beliz destacó la necesidad de alejarse de un paradigma tecnocrático para avanzar en una ciencia con valores, donde la innovación y los avances tecnológicos se pongan al servicio del cuidado ambiental y la inclusión social, evitando la contaminación mental de creer que todo tiene precio, pero nada tiene valor.

“Tenemos que seguir trabajando para que América Latina deje de ser la región más desigual del Planeta. La encíclica no es una apelación bucólica, sino un potente llamado a mantener una conversación que nos una a todos”, sostuvo el Director del **INTAL**.

A su turno, Sánchez Sorondo aseguró que la conversión ecológica engloba la justicia social, la responsabilidad espiritual y exige la acción inmediata. Además, remarcó que en **Laudato Si'** se amalgaman no solo fe y razón, sino también saberes filosóficos y saberes científicos.

“Está comprobado que los países pobres son los que más sufren el cambio climático y que el deterioro del ambiente dificulta aún más a las personas salir del estado de pobreza”, aseveró el Canciller de la Academia Vaticana.

En tanto Patricia Espinosa recordó que la encíclica papal tuvo una influencia extraordinaria y contribuyó a sellar el Acuerdo de París sobre cambio climático y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas. “Es fundamental que los intereses económicos queden sujetos a un imperativo moral. Todos y cada uno de nosotros tenemos que poner nuestro granito de arena para reducir la contaminación ambiental y asegurar un futuro a las próximas generaciones”, concluyó la diplomática mexicana.

De la presentación del libro también participaron Sergio Elguezabal, periodista especializado en medioambiente, Juan Carr, creador de Red Solidaria, Cristina Calvo, académica de la Universidad de Buenos Aires, y Antonio Brailovsky, experto en historia ambiental.



Los especialistas valoraron la iniciativa de **INTAL** de reunir voces autorizadas a nivel mundial como el Premio Nobel de Economía, Eric Maskin, el Premio Nobel de Química, Paul Crutzen, y Lord Nicholas Stern, autor del afamado informe Stern sobre cambio climático, quienes junto otros académicos de la región y el mundo, inspirados por el contenido ecológico de **Laudato Si'**, analizaron las consecuencias para la integración regional de la problemática ambiental.

Los temas abordados con el máximo rigor técnico son múltiples: la generación de una nueva gobernanza ambiental, el transporte verde, las cadenas globales de valor sostenibles, el equilibrio entre la regulación estatal y la creatividad empresarial, la diversificación productiva y exportadora sustentable, las fórmulas imaginativas para superar la pobreza, el impacto del calentamiento global en la producción primaria, las migraciones, la agricultura familiar, la infraestructura física inteligente, el fomento de energías renovables, las nuevas formas de esclavitud, la construcción de ciudades sostenibles, la promoción de empleos verdes, la extensión del derecho humano básico universal de acceso al agua, entre muchos otros temas que atañen al futuro de la región. El nuevo libro de **INTAL** brinda propuestas creativas, analiza los desafíos de gobernanza que ofrece el nuevo escenario, describe modelos sostenibles de comercio, examina el impacto del cambio climático y traza puentes para avanzar en una **ecología** integral donde el humanismo sea el motor de la civilización.

El libro presentado pone de manifiesto que los compromisos adoptados para mitigar el cambio climático en las cumbres de París y Marrakech requieren la cooperación de distintas naciones en una labor conjunta para contrarrestar con firmeza el calentamiento global. Se trata de elaborar un concepto de **ecología** integral, “poliédrica”, que construya puentes en sus relaciones con la política, la economía, la cultura y el sector social.

En las casi 400 páginas que conforman el volumen queda claro que la riqueza natural de América Latina, que concentra 40% de la biodiversidad del mundo, representa una enorme oportunidad junto a una gran responsabilidad, proteger el planeta y al mismo tiempo encontrar los caminos para reducir las inequidades que caracterizan a la región.

Solo para mencionar un ejemplo de los que abundan en el libro, un aumento de la temperatura de 3°C implicaría un incremento de 7 puntos en la pobreza, debido al impacto de las sequías y las inundaciones en la productividad agrícola.

El Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe (**INTAL**), del Departamento de Integración y Comercio del BID realiza con esta publicación un aporte para la construcción de una agenda regional que busque generar consensos que superen las barreras ideológicas y robustezcan la agenda de trabajo en común del bloque regional en pos de un desarrollo sustentable con equidad.



Gobernanza y medio ambiente

- [Ideas de Integración](#)
- [n248](#)

[Descargue Eco integración de América Latina completo aquí](#)

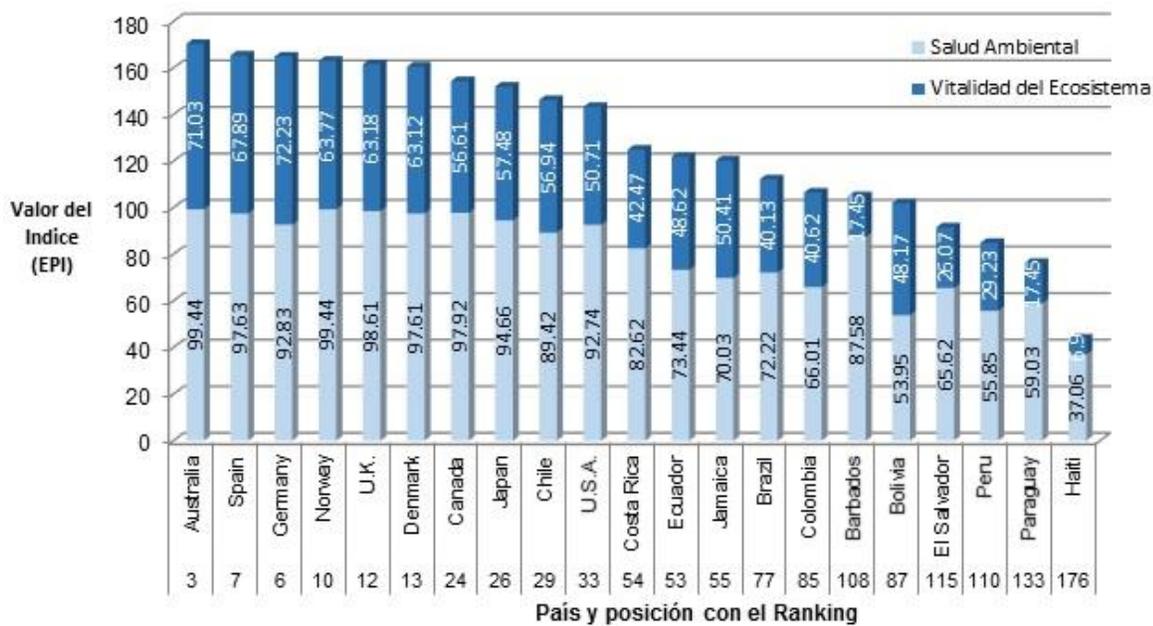
El trabajo de David Corderi Novoa, publicado en *Ecointegración de América Latina*, analiza los efectos en materia de competitividad, así como los beneficios que surgen de tener políticas generales de defensa ambiental; también presenta medidas del capital natural de la región y de su desempeño ambiental relativo. Prestigio empresarial, ahorro de agua y energía, menores costos operacionales, mejor condiciones financieras y posibilidad de acceder a nuevos mercados son solo algunos de las ventajas obtenidas de estrategias de desarrollo sustentable.

En contrapartida, el deterioro ambiental tiene un costo económico real para los países. Los “Estudios Ambientales de País” (CEAs por su sigla en inglés) realizados por Banco Mundial para Colombia, México y Perú hacen estimaciones conservadoras de los costos asociados a procesos de degradación ambiental que pueden prevenirse localmente, tales como los daños a la salud, la pérdida de productividad por erosión de suelos, y los costos de reparación de ciertos pasivos ambientales puntuales. Los resultados sitúan el costo económico de la degradación ambiental en torno del 3% del PIB (Banco Mundial 2006, 2007). Estos costos ambientales, que implican una ralentización para el crecimiento económico real, no son reflejados en la contabilidad nacional, lo que dificulta a los gobiernos priorizar decisiones de inversión pública al respecto. Pero, además de tener un efecto negativo en el crecimiento económico, el desempeño ambiental es un factor importante para la competitividad de los países. En este sentido, hay un número creciente de estudios que concluyen que la relación de las empresas, el medio ambiente y el capital natural puede suponer oportunidades para generar valor y para que éstas sean más competitivas (Porter y Linde 1995, Esty y Winston 2009). Se reportan, por ejemplo, beneficios en términos de reducción de costos operacionales debidos a ahorros en el uso de agua y energía (Berchicci y King 2007); en términos de mejorar el prestigio empresarial y acceso a mercados (TEEB 2012); y en términos de acceder a mejores condiciones de financiamiento (Hanson et al. 2008, TEEB 2010, Houdet et al. 2012). Dada la importancia que el medio ambiente tiene para el crecimiento económico y la competitividad de los países, es necesario entender el papel de la gobernanza ambiental como condición necesaria para mejorar el desempeño ambiental. Esty y Porter (2005) encuentran que el desempeño ambiental está directamente relacionado con el desarrollo del régimen regulatorio, la capacidad institucional y el contexto económico y social en el que operan. Similarmente, otros estudios resaltan la importancia de la gobernanza para una gestión ambiental efectiva en términos de desempeño (Larson et al. 2006, Mahon et al. 2011, Mazur 2011, Wever et al.

2012, Castro et al. 2015).

Una revisión del desempeño ambiental en ALC presenta evidencia empírica existente con respecto a los niveles de contaminación ambiental, y el estado de los recursos naturales y servicios ecosistémicos que conforman el capital natural de la región. ALC es rica en capital natural. A nivel global, la región acumula el 40% de la biodiversidad (Bovarnick et al. 2010), acoge 11 de los 14 biomas terrestres (Blackman et al. 2014), 6 de los 17 países mega diversos y 7 de los 25 hotspots de biodiversidad del mundo (PNUMA 2010a). Se estima que la región dispone de casi 9 millones de Km2 de bosques naturales, incluyendo una cuarta parte (37.000 Km2) de los manglares del mundo (FAO 2010, Siikamäki et al. 2012). Asimismo, más del 30% de agua dulce disponible y aproximadamente el 40% de los recursos hídricos se localizan en ALC (PNUMA 2010a). La región tiene 700 millones de hectáreas de tierra potencialmente cultivable, 570 millones de hectáreas de praderas y más de 800 millones de hectáreas de bosques nativos (Bovarnick et al. 2010).

Gráfico 1. Desempeño ambiental de los países



Fuente: Environmental Performance Index. 2014

Esta abundancia de capital natural de ALC contrasta con la realidad de un proceso de deterioro ambiental y amenazas crecientes a su sustentabilidad, consecuencia, en parte, del crecimiento demográfico y económico de la región que demanda una explotación cada vez mayor de sus recursos naturales. El Índice de Desempeño Ambiental (EPI, por su sigla en inglés) (Yale University 2014) permite ver que la posición de los países de ALC

es relativamente baja en relación a países considerados como referentes de buen desempeño. El Gráfico 1 compara algunos países seleccionados en términos de la salud ambiental y la vitalidad de los ecosistemas, mostrando claramente una brecha significativa entre la región y países que sirven como referencia. En general, existe una gran heterogeneidad de desempeño ambiental entre los países de ALC, similar a la dispersión que se registra en Asia, donde países como Singapur y Corea del Sur presentan valores de desempeño relativamente altos, mientras que países como la China, India y Vietnam se encuentran en el grupo inferior de desempeño.

El impacto ambiental de los tratados comerciales

- [Ideas de Integración](#)
- [n248](#)

[Descargue Eco integración de América Latina completo aquí](#)

Un artículo de Inmaculada Martínez-Zarzoso, publicado en [Ecointegración de América Latina](#), analiza las disposiciones medioambientales incluidas en los tratados de libre comercio, y en especial en aquellos firmados por países en el continente americano en las últimas décadas.

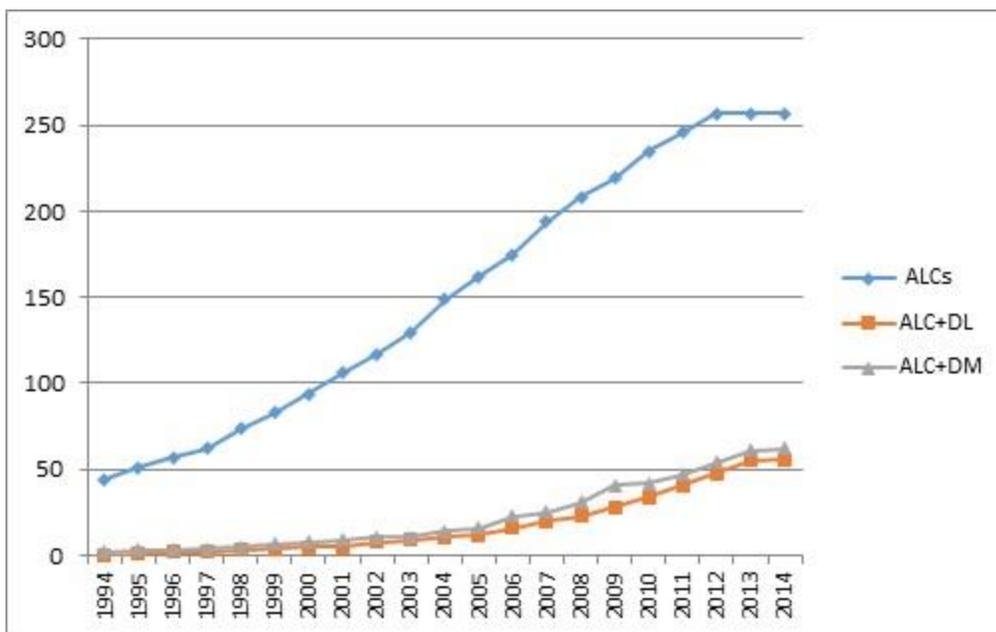
A partir de mediados de 1990 y principios de 2000, un número creciente de tratados de libre comercio (TLC) y acuerdos de integración económica (AIE) han incluido aspectos medioambientales en el texto del acuerdo o bien van acompañados de un acuerdo separado sobre el medioambiente, como en el caso del TLC de América del Norte (TLCAN). El principal objetivo de incluir disposiciones ambientales suele ser prevenir que el desmantelamiento de las barreras comerciales y el consecuente aumento del comercio no tengan un efecto negativo en la calidad ambiental de los países firmantes.

Desde principios de la década de los noventa, las interacciones entre comercio internacional y calidad medioambiental han sido ampliamente reconocidas en las áreas de estudio de economía internacional y relaciones internacionales y consideradas tanto en las negociaciones de tratados de comercio, como en las de integración económica, en un sentido amplio. En el acuerdo de Río+20 en 1992 ya se indicó que la protección medioambiental se consideraba necesaria para garantizar la sostenibilidad del crecimiento económico de los países. Asimismo, entre los países centroamericanos y EE.UU. existen acuerdos regionales de cooperación en medioambiente, no necesariamente vinculados al comercio, desde mediados de 1990.

Al mismo tiempo, el número de acuerdos comerciales que han entrado en vigor en las últimas dos décadas ha crecido de forma considerable, con más de 250 TLC en 2016, de los cuales un número creciente tiende a incluir disposiciones que se extienden a otras áreas, como el medioambiente y el ámbito de protección laboral. El Gráfico 1 muestra el número acumulado de TLC desde mediados de los noventa, como también la cifra correspondiente a los TLC que incluyen disposiciones medioambientales (DM) o acuerdos medioambientales paralelos. Las cifras acumuladas correspondientes al año 2014 indican que aproximadamente un 25% de los acuerdos incluyen DM. El gráfico también muestra el número de acuerdos que incluyen disposiciones laborales para comparar la importancia relativa de ambos tipos de contenido. Alrededor de un 21% de los TLC tratan aspectos de protección laboral o social. La cifra de acuerdos más inclusivos ha ido creciendo a lo largo del tiempo, sobre todo a partir del 2005. Desde 2007, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) ha venido realizando revisiones periódicas de cómo los aspectos medioambientales han sido tratados en los TLC (OECD, 2007) y compilando un inventario de TLC con disposiciones

medioambientales. En los estudios en curso, la OCDE está promoviendo los análisis econométricos para evaluar si la inclusión de las DM en los acuerdos reduce las emisiones de gases y mejora la calidad ambiental en los países firmantes.

Gráfico 1. Número acumulado de TLC por fecha de entrada en vigor



Nota: DL indica disposiciones laborales y DM, disposiciones medioambientales. Fuente: Organización Mundial de Comercio (RTA Gateway) y elaboración propia.

Cabe destacar que hasta la fecha son muy pocos los estudios cuantitativos que han tratado de evaluar *ex post* la efectividad de dichas DM. En el ámbito académico, dos estudios empíricos basados en modelos econométricos se han realizado sobre el tema (Ghosh y Yamarik, 2006; Baghdadi, Martinez-Zarzoso y Zitouna, 2013), de los cuales solo el segundo distingue entre TLC con y sin DM, mientras que el primero evalúa los efectos sobre el medioambiente de los TLC en general y utiliza datos de emisiones en 1990. Los principales resultados de Ghosh y Yamarik (2006) muestran que la adhesión a los TLC reduce la contaminación, pero el efecto es indirecto y se deriva del efecto positivo que el aumento del comercio tiene sobre el ingreso per cápita, y este a su vez sobre la calidad del medioambiente. En cambio, no se encuentra evidencia de la existencia de un efecto directo. Baghdadi *et al.* (2013) sí distinguen entre acuerdos con y sin DM durante el período 1980-2008 y obtienen evidencia de la existencia de un efecto directo de la adhesión a los TLC sobre la reducción de emisiones de CO₂, pero solo para aquellos TLC con DM y no para los que no incluyen aspectos medioambientales.^[4]

El estudio está basado en una metodología generalmente aceptada en economía para identificar que el efecto sea causal y que no indique simplemente una correlación positiva sin identificar la causalidad. Se utilizan variables instrumentales y el estimador de efectos fijos (datos de panel). En una primera etapa, se estima el comercio a partir de una ecuación gravitacional en la que el comercio bilateral es explicado con determinantes geográficos, y un modelo de crecimiento es utilizado para estimar la variable “renta per cápita”, siguiendo a Baghdadi *et al.* (2013). En una segunda etapa, se estima la ecuación de los determinantes de las emisiones de gases con datos de panel y efectos fijos, y se incorporan las predicciones obtenidas en la primera etapa para comercio y renta per cápita. Este uso combinado de técnicas y variables instrumentales facilita la identificación del efecto causal.[2]

[1] Una versión preliminar de este trabajo fue presentada con el título “Is the road to regional integration paved with pollution convergence?” en la x conferencia anual sobre comercio e integración (ELSNIT), que contó con el apoyo del BID. <http://events.iadb.org/calendar/eventDetail.aspx?lang=en&id=3735>. En este trabajo se analizaban exclusivamente los efectos de los TLC con DM sobre la convergencia de emisiones de CO₂ (y no el efecto sobre los niveles de emisiones por país), excluyendo otros gases contaminantes y cubriendo el período 1980-2008.

[2] El uso metodológico de estas técnicas en detalle puede verse en Baghdadi *et al.* (2013).

Cadenas globales de valor sostenibles

- [Ideas de Integración](#)
- [n248](#)

[Descargue Eco integración de América Latina completo aquí](#)

El artículo de Arancha González, Directora Ejecutiva del *Centro de Comercio Internacional*, fue publicado en [Eco integración de América Latina](#) y tiene como objetivo específico explorar el papel de los incentivos positivos y negativos para las buenas prácticas ambientales.

Se estima que, hacia el año 2030, la población mundial alcanzará los 8.300 millones de habitantes (Bruinsma, 2003: 4). La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas (ONU),^[1] adoptada en septiembre de 2015,^[2] desarrolla un programa de acción mundial para garantizar que ninguna de estas personas —que residen mayoritariamente en países en desarrollo— tenga que vivir sometida al flagelo de la pobreza extrema. Mientras el cambio climático continúe avanzando sin freno, será imposible terminar con la pobreza. Por ello, el Acuerdo de París, alcanzado en diciembre de 2015, establece un marco de acción para que los países reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero.

La promoción del crecimiento inclusivo y sostenible como medio para erradicar la pobreza es el tema central de la Agenda 2030. Comprometer a los gobiernos y a los pueblos del mundo con la ambiciosa meta de terminar con la pobreza de aquí a 2030 constituye una señal inequívoca de tolerancia cero a este flagelo.

El comercio, en tanto motor del crecimiento económico inclusivo y sostenible, es clave para alcanzar este objetivo. Es precisamente por esto que se lo ha reconocido como un “medio de implementación” clave de la Agenda 2030. Como veremos más adelante, el comercio también puede desempeñar un papel importante en pos de reducir las emisiones y generar incentivos económicos para la conservación del medioambiente.

La historia demuestra que todos aquellos países que han logrado sostener tasas de crecimiento altas durante una o más generaciones —ese tipo de crecimiento rápido y sostenido que supera los ciclos de los precios de los productos básicos y reduce la pobreza de un modo significativo— explotaron al máximo las oportunidades económicas propiciadas por la globalización, y se valieron de esta como fuente de demanda, ideas y tecnología (Banco Mundial, 2008). El *Informe sobre Desarrollo Humano 2013* de las Naciones Unidas reflejó que prácticamente todos los países que habían logrado avances importantes en cuanto al valor del índice de desarrollo humano entre 1990 y 2012 también habían mostrado desempeños comerciales relativamente fuertes, medidos en términos de la relación comercio/producción (alta o creciente), y de la cantidad de socios comerciales (numerosa). De hecho, muchos de los países más rezagados en el índice de desarrollo humano sufrieron asimismo un deterioro de su integración comercial (PNUD, 2013).

Por consiguiente, no podría ser más acertado que el objetivo de desarrollo sostenible (ODS) 17 (alianza mundial para el desarrollo sostenible) mencione explícitamente al comercio. Por otra parte, incrementar la participación en el comercio mundial de bienes y servicios con valor agregado será una herramienta fundamental para alcanzar otros ODS, como igualdad de género (objetivo 5), trabajo decente y crecimiento económico (objetivo 8), producción y consumo responsables (objetivo 12), y acción por el clima (objetivo 13), así como para aprovechar las sinergias entre estos objetivos tan diversos. En otras palabras, el comercio puede actuar como palanca para lograr objetivos sociales y económicos de mayor alcance.

Los acuerdos comerciales se han desplazado “detrás de la frontera” desde hace décadas, por medio de parámetros diseñados para garantizar que una amplia gama de medidas tradicionalmente internas, que van desde las normas sanitarias y de seguridad hasta los requisitos técnicos para los productos, no se utilicen como pretextos para ejercer un proteccionismo discriminatorio.

En la esfera del comercio, ha ido ganando espacio una mayor conciencia de la importancia de la sostenibilidad. Ya en 1989, en la Declaración de Grand Anse, en la cual los líderes de la Comunidad del Caribe se comprometieron a conformar un mercado común regional, se reconocía la amenaza que la fragilidad del medioambiente planteaba para la economía.[3] “La preservación del medioambiente” figura entre los objetivos primordiales del Tratado de Asunción, mediante el cual se fundó el MERCOSUR en 1991. Asimismo, el preámbulo del Acuerdo de Marrakech de 1994, que dio lugar a la Organización Mundial del Comercio (OMC), no limita su foco de atención meramente a las importaciones y las exportaciones, sino que coloca al desarrollo sostenible entre los objetivos centrales de la flamante institución.[4]

Los ODS reflejan un llamado a promover un sistema de comercio multilateral fuerte y una amplia apertura comercial. Pero lo que es aún más importante es que generan un espacio para una nueva generación de acuerdos comerciales tendientes a consolidar más eficazmente al comercio como un medio para alcanzar un desarrollo sostenible e inclusivo, con crecimiento económico y creación de empleo. En otras palabras, construir y conectar mejor las cadenas internacionales de valor, incrementar la participación de las pequeñas y medianas empresas (pymes) en el comercio internacional, difundir en mayor medida las tecnologías respetuosas del medioambiente, fomentar el empoderamiento económico de las mujeres, aumentar el empleo de los jóvenes y promover la protección de la biodiversidad.

Comercio y medioambiente

La relación entre el comercio y las preocupaciones ambientales es multifacética. El típico marco de análisis del impacto de la apertura comercial sobre el medioambiente divide los efectos en tres categorías: escala, composición y técnica. El efecto en la “escala” se refiere a la noción de que, si todos los demás factores permanecen iguales, la apertura del comercio impulsará un mayor crecimiento y esto dará lugar a un mayor consumo de recursos y uso de la energía. Las otras dos categorías toman en cuenta el hecho de que los demás

factores rara vez son iguales. El efecto en la “composición” se refiere a la reasignación de recursos —inducida por la liberalización— dentro de la economía de un país hacia los sectores en los que tiene una ventaja comparativa. Las consecuencias varían: por ejemplo, si los sectores en expansión son menos intensivos en energía, las emisiones del país podrían caer; aunque si son más intensivos, las emisiones podrían aumentar, a menos que se apliquen políticas internas compensatorias. Por último, el efecto en la “técnica” se refiere a cómo la apertura de los mercados puede reducir el costo de las tecnologías ecológicamente eficientes, y allanar así el camino para una utilización más eficiente de los recursos y para disminuir los niveles de contaminación.[5]

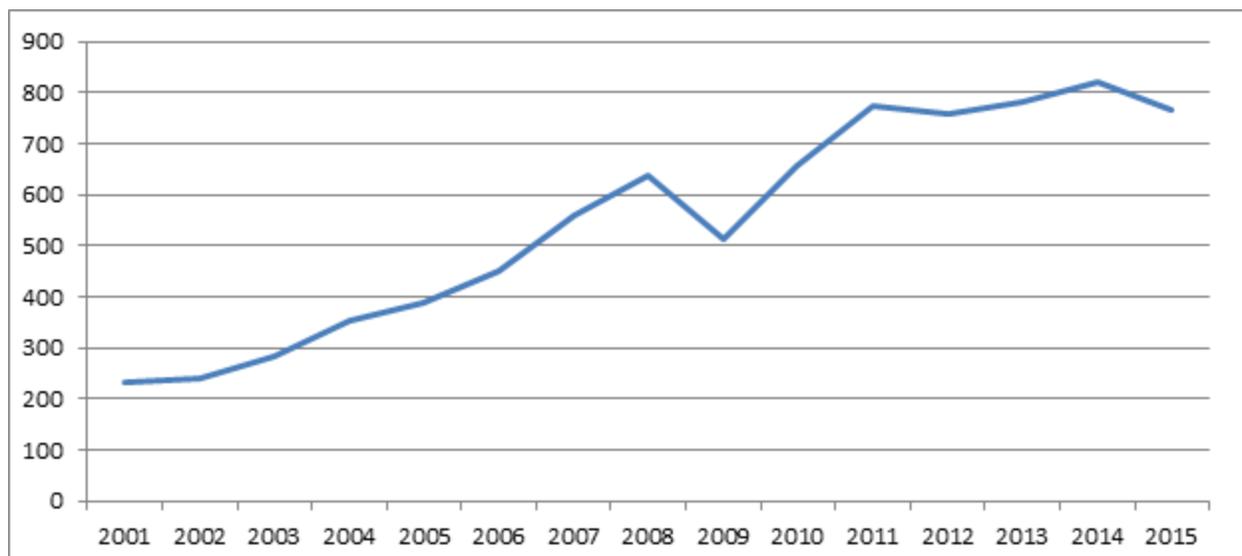
La política comercial se ha centrado fundamentalmente en el lado de la demanda de estos efectos en la “técnica”, pero las acciones del lado de la oferta para promover prácticas sostenibles en toda la cadena de valor también están cobrando mayor importancia.

El comercio de bienes y servicios ambientales

En términos generales, se define a los bienes y servicios ambientales como aquellos que miden, previenen, limitan, reducen o corrigen los daños al agua, aire o suelo, así como los problemas relacionados con los residuos, el ruido y los ecosistemas (OCDE, 2014: 88). Si la política comercial reduce el costo de los bienes y servicios ambientales, puede ayudar a cumplir los compromisos asumidos por los gobiernos y los agentes privados para proteger el medioambiente, como las promesas que plasmaron los países signatarios del Acuerdo de París. Por ejemplo, la reducción de los aranceles y otras barreras comerciales que afectan al intercambio de paneles solares alentaría la difusión de su uso.

Se estima que el mercado mundial de bienes y servicios ambientales alcanzó los US\$ 866.000 millones en 2011 y se espera que llegue a US\$ 1,9 billones en 2020.[6] Como puede apreciarse en el Gráfico 1, extraído del Mapa del Comercio del Centro de Comercio Internacional (ITC), las exportaciones mundiales de bienes ambientales han crecido en los últimos años —a pesar de la breve caída de 2008-2009, durante la crisis financiera mundial— (ITC, 2014). El mercado de estos bienes y servicios ofrece oportunidades enormes para los países en desarrollo como proveedores y, como consumidores, les posibilita saltarse las tecnologías contaminantes y pasar directamente a actividades menos nocivas para el medioambiente.

Gráfico 1: Las exportaciones mundiales de bienes ambientales están aumentando (millones de US\$)



Fuente: Mapa del Comercio del ITC 2016, sobre la base de la clasificación de los bienes ambientales de la OCDE.

Por ejemplo, en Barbados, un pequeño Estado insular en desarrollo (PEID), la difusión del uso de los calentadores de agua solares no solo ha logrado abordar las preocupaciones ambientales de la isla y su fuerte dependencia de los combustibles fósiles, sino que también ha hecho prosperar una nueva industria. Barbados ha sabido aprovechar sus más de 3.000 horas de sol al año, y ya está logrando que sus habitantes ahorren anualmente más de 100.000 MWh de energía, gracias a más de 50.000 instalaciones de calentadores solares de agua (Bugler, 2012). Como muestra el caso de Barbados, el comercio de bienes y servicios ambientales puede mitigar el impacto del cambio climático y crear, al mismo tiempo, oportunidades de crecimiento económico.

Abordar también las barreras no arancelarias

El impacto de las políticas comerciales en favor del medioambiente puede amplificarse si se modifican las medidas no arancelarias (MNA) innecesarias que obstaculizan el comercio de bienes y servicios ambientales. Estas incluyen la duplicación de los requisitos de pruebas y certificaciones de los productos y los impuestos, cargas y controles cuantitativos innecesarios (ITC, 2013b).

La evidencia también demuestra que superar las MNA en los mercados de exportación puede tener un impacto significativo. Por ejemplo, los exportadores peruanos esperan que sus ventas anuales de aceite de *sacha inchi* — una planta tradicional rica en proteínas— a los Estados Unidos aumenten de US\$ 500.000 a US\$ 2,5 millones en 2015, ya que el país importador la incluyó en la lista GRAS (Generalmente Reconocido Como Seguro), que constituye una aprobación de seguridad alimentaria clave en ese país porque permite su uso como ingrediente

en cualquier otro producto, desde las barras de granola hasta la mayonesa (ITC, 2013b: 51 y ss.). El incremento de las exportaciones de productos de la biodiversidad, como el *sacha inchi*, que es cultivado y cosechado en la región amazónica de Perú, les brinda a las comunidades del lugar tanto ganancias en términos de ingresos como incentivos para conservar y proteger sus frágiles ecosistemas.

El tratamiento de las MNA suele tener una fuerte dimensión regional. Las encuestas empresariales realizadas por el ITC a los exportadores de los países de ALC revelan que la mayoría de las MNA que obstaculizan sus operaciones comerciales se originan ya sea en casa, es decir, en sus países de origen, o dentro de la región (ITC, 2013c). Los datos del ITC confirman que las pymes exportadoras de los países de ALC se ven particularmente afectadas por las variadas exigencias de los compradores en materia de calidad. A muchas de estas pymes les falta información acerca de los estándares exigidos y los requisitos relacionados con su cumplimiento, y los procesos de certificación les resultan inaccesibles (ITC, 2013a). El Programa de Comercio y Medio Ambiente del ITC les ha proporcionado a las pymes latinoamericanas asistencia técnica adaptada a sus necesidades para superar las medidas gubernamentales no arancelarias (como la aprobación GRAS), acceder a información sobre el mercado y cumplir con estándares privados voluntarios, como los de productos orgánicos y comercio justo.

[1] Véase *Agenda 2030: Los Objetivos de Desarrollo Sostenible*, United Nations Global Compact <https://www.unglobalcompact.org/what-is-gc/our-work/sustainable-development/sdgs>.

[2] Véase *Objetivos de Desarrollo Sostenible*, Organización de las Naciones Unidas (ONU), <http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>.

[3] CARICOM. 1989. “Grand Anse Declaration and Work Programme for the Advancement of The Integration Movement”.

[4] Acuerdo OMC: Acuerdo de Marrakech por el que se establece la Organización Mundial del Comercio, OMC, https://www.wto.org/spanish/docs_s/legal_s/04-wto_s.htm.

[5] “El impacto de la apertura del comercio en el cambio climático”, OMC, https://www.wto.org/spanish/tratop_s/envir_s/climate_impact_s.htm.

[6] Véase ITC (2014) en referencia a EBI (2012) y Blazejczak, Braun y Edler (2009).

Argentina asume la Presidencia Pro Tempore del COSIPLAN con un fuerte compromiso para profundizar la integración regional

- [Actividades que Inspiran](#)
- [n248](#)

En el espacio de INTAL-LAB, entre el 18 y el 20 de abril se desarrollaron tres jornadas de intenso trabajo para el COSIPLAN, en ocasión de la [XXX Reunión del Foro Técnico IIRSA](#) y la [XV Reunión del Comité Coordinador](#). Las actividades contaron con la participación de representantes de todos los países de América del Sur, demostrando el interés y apoyo que brindan los gobiernos a este trabajo ininterrumpido de 17 años.

La apertura de los trabajos estuvo a cargo de altas autoridades del gobierno argentino, tanto del Ministro del Interior, Obras Públicas y Vivienda, que lidera el trabajo técnico, como del Ministerio de Relaciones Exteriores que asume la Presidencia Pro Tempore de UNASUR.

El Ministro Frigerio destacó la importancia que le brinda su gobierno a la planificación de la inversión pública, siendo esta una condición necesaria pero no suficiente para promover el desarrollo y profundizar el proceso de integración. Adicionalmente, comentó sobre la situación compleja que están atravesando once provincias de Argentina con motivo del impacto de graves inundaciones. Esto es un fiel reflejo del aumento de los desastres naturales como consecuencia del cambio climático, y demuestra la importancia de la planificación de obras de infraestructura resilientes a los efectos de estos eventos.

Subrayó el fuerte compromiso de la Argentina con la priorización de proyectos de integración que contribuyan verdaderamente a la conectividad de los suramericanos, y la enorme responsabilidad de difundir y transparentar la información de esas obras. Resaltó el esfuerzo de los organismos multinacionales para apoyar el trabajo del Consejo y el financiamiento de los proyectos, destacando también la necesidad de sumar al sector privado aportando reglas claras y procedimientos transparentes para estimular su participación.







El trabajo técnico no detiene su marcha

Como plantea el [Plan de Acción Estratégico 2012-2022 \(PAE\)\[1\]](#) del COSIPLAN, cada 5 años se evalúan y revisan los proyectos prioritarios de integración que conforman la Agenda API. El primer ejercicio de revisión formó parte de las reuniones para el [XXX Foro Técnico de IIRSA](#).



La Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) fue creada en el 2011 por los países de UNASUR en el marco del COSIPLAN, a partir de la Cartera de Proyectos de infraestructura, y con el objetivo de impulsar las conexiones con mayor prioridad para los países de la región, con un plan de acción para la siguiente década (2012-2022).

La API cuenta con 31 proyectos estructurados, conformados por 103 proyectos individuales y tiene una inversión estimada de US\$ 20.148,6 millones. Como fue definido en el PAE, esta agenda prioritaria debe ser evaluada y revisada cada 5 años.

Al cabo de 5 años, las configuraciones sociopolíticas de la región y del mundo suelen sufrir ajustes. En ese período la región asistió a un gran número de desastres naturales, a cambios desfavorables en el comercio mundial y a la reestructuración de alianzas en pos de profundizar el proceso de integración, entre otras cuestiones. Todo esto tiene consecuencias en los gobiernos de la región a la hora de definir sus planes y prioridades; entre esas, están las inversiones en infraestructura, tanto internas como las necesarias para integrarse con sus países vecinos.



La revisión de la API por lo tanto es más que necesaria, para validar, analizar y adecuar estas prioridades a la dinámica política y económica actual, con el propósito de planificar e implementar aquellas obras que son más eficientes en el uso de los recursos y producen los mayores beneficios para los ciudadanos suramericanos.

Esta acción se desarrollará a lo largo del 2017, habiéndose definido un cronograma que consta de varias instancias de trabajo. El INTAL, como Secretaría del CCT de COSIPLAN, realizó desde enero a la fecha, un **diagnóstico** como primer paso del ejercicio de revisión, utilizando varias fuentes de información.^[2]

Para este objetivo, una vez recolectada toda la información, se sistematizó en una matriz para analizar el avance de los proyectos estructurados, considerando la proyección de finalización de los proyectos individuales que los componen. El siguiente paso fue una comunicación con las Coordinaciones Nacionales para recoger información faltante y validar otra, de manera que se obtuviera un diagnóstico completo y actualizado sobre cada proyecto de la API para ser presentado en la reunión de abril.

En términos agregados, el diagnóstico identificó **3 conjuntos de proyectos**:

- En primer lugar, un grupo conformado por Proyectos sin dificultades, con avances importantes y que se terminarán antes de 2022;
- En segundo lugar, un conjunto que incluye Proyectos con dificultades, pero con prioridad y factibilidad, que estarían necesitando un plazo mayor para concretar las obras;

- Por último, Proyectos con muchas dificultades, sin prioridad en los planes de inversión de gobierno, por lo que difícilmente se podrán implementar, al menos de la forma en que están estructurados en la API.

En base a dicho resultado, la Presidencia Pro Tempore elaboró, con el apoyo de la Secretaría del CCT, la siguiente **propuesta**:

- Configurar dos conjuntos de proyectos dentro de la API:
 - El primero conformado por los proyectos con firme compromiso de finalización para 2022: **API 2022**
 - Y el segundo, con proyectos con fecha prevista de conclusión para 2027: **API 2027**
- Los proyectos estructurados que no pueden incluirse en ninguna de estas dos categorías, dejan de ser prioritarios y podrán volver a ser analizados en la revisión de la API en 2022. Los proyectos individuales que componen esos proyectos API, se mantienen en la Cartera, salvo que los países propongan lo contrario. En el informe de la API 2017 se reportarán los motivos que dificultan la implementación de esos proyectos estructurados.

Los proyectos individuales que se mantienen en el grupo **API 2022** o **API 2027** deberán cumplir con los siguientes requisitos:

- Ningún proyecto puede estar en etapa de **Perfil**^[3]
- Los proyectos en etapa de **Pre-Ejecución** no pueden continuar en la misma subetapa que cuando ingresaron a la API (2011)
- Los proyectos en etapa de **Pre-Ejecución** no pueden contar con estudios anteriores a 2013
- Debe completarse el **Sistema de Monitoreo Permanente** obligatoriamente para todos los proyectos

Los nuevos proyectos API que los países propongan incorporar deberán cumplir con los 4 criterios definidos por los países durante la creación de la API en 2011:

- CRITERIO 1: El proyecto debe pertenecer a la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, ser prioridad en la acción de gobierno y contar con compromiso de realización.
- CRITERIO 2: El proyecto dispone de estudios de factibilidad, o el país tiene asignados los recursos en el presupuesto para iniciar la ejecución de los mismos.
- CRITERIO 3: El proyecto consolida redes de conectividad con alcance regional; existen sinergias transfronterizas.
- CRITERIO 4: Existe oportunidad o necesidad de desarrollo de un programa de acciones complementarias para la prestación efectiva de servicios y el desarrollo sostenible del territorio, según las características y modalidades de cada proyecto.

La propuesta de revisión fue validada por todas las delegaciones presentes en la reunión. Luego de esto, se realizó una primera ronda de evaluación de los 31 proyectos estructurados de la API, momento en el cual se plantearon las dificultades, las consultas y la información faltante para la evaluación exhaustiva de los proyectos.



La siguiente instancia del ejercicio de revisión será entre mayo y junio, en ocasión de las Videoconferencias por Eje, cuyo objetivo es ser un espacio de diálogo para la actualización de los proyectos de la Cartera del COSIPLAN. En estos encuentros, con la activa participación de los funcionarios técnicos involucrados en los proyectos de la API, los países continuarán las discusiones y definirán la ubicación de los proyectos en las tres categorías definidas.

En la próxima reunión de revisión de la API, a realizarse el 11 de julio en Montevideo, se presentará formalmente el resultado de todo el ejercicio de revisión. La versión ajustada de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración será presentada a los Ministros del COSIPLAN para aprobación en la reunión de diciembre en la ciudad de Buenos Aires.

ENERO-MARZO	ABRIL (ACTIVIDAD PRESENCIAL)	MAYO - JUNIO (VIDEOCONFERENCIAS POR EJES)	JULIO (ACTIVIDAD PRESENCIAL)	DICIEMBRE (MINISTROS COSIPLAN)
Análisis y diagnóstico de los proyectos	<ul style="list-style-type: none"> ü Presentación de la propuesta de revisión ü Repaso de los 31 proyectos con los países 	<ul style="list-style-type: none"> ü Revisión de los proyectos por Eje y configuración de API 2022 y API 2027 ü Configuración y justificación técnica de 	<ul style="list-style-type: none"> ü Presentación de la API luego de las reuniones por Eje ü Consenso sobre la configuración de la API 2022 y API 2027 	<ul style="list-style-type: none"> ü Aprobación de la API 2022 y API 2027

	<p>Propuesta de nuevos proyectos API</p>	<p>los nuevos proyectos API</p>	<p>Contenido de la Declaración de Ministros de Buenos Aires sobre la revisión de la API 2017</p>	
--	------------------------------------------	---------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------	--

En conclusión, el ejercicio de evaluación y revisión de medio término de la API es sumamente relevante. Los países están analizando y planificando las prioridades de Suramérica en materia de infraestructura de integración, con la mirada puesta en el futuro. Este trabajo renueva el compromiso por una América del Sur mejor conectada, más competitiva y con el firme propósito de mejorar el desarrollo económico y social de los pueblos de la región.

[1] El funcionamiento del COSIPLAN se basa en la articulación de sus diversas instancias en torno a un Plan de Trabajo Anual aprobado por los Ministros del Consejo. El Plan de Trabajo Anual es elaborado a partir de la colaboración entre el Comité Coordinador, los Grupos de Trabajo y el Foro Técnico IIRSA. Su propósito es dar cumplimiento a los objetivos planteados en el Plan de Acción Estratégico (PAE) previsto para el decenio 2012-2022.

[2] El [Sistema de Información de Proyectos](#); los [informes de la API entre 2011 y 2016](#); comunicaciones con las Coordinaciones Nacionales; el diagnóstico de la API realizado por los países en 2015 sobre las dificultades para la implementación de cada proyecto; el informe final del consultor Bernardo Figueiredo sobre los proyectos multinacionales de la API; e información disponible en internet sobre aquellos proyectos API cuya información estaba desactualizada.

[3] Para el ciclo de vida de los proyectos de COSIPLAN se definieron cuatro etapas: Perfil, Pre-Ejecución, Ejecución y Concluido. Para mayor información se recomienda revisar la versión disponible en la red del [Capítulo 4 del Informe de Cartera de Proyectos 2016](#).

México: ¿Oportunidades para el sector agropecuario latinoamericano?

- [Ideas de Integración](#)
- [n248](#)

El protagonismo de México en el ámbito de las negociaciones comerciales se ha incrementado en los últimos meses. A la vez que se ha abierto la posibilidad de una renegociación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), México ha avanzado con propuestas negociadoras en Sudamérica, en especial con Argentina y Brasil. El comercio agropecuario resalta como uno de los ámbitos de interés.

México cuenta con veinte acuerdos comerciales vigentes con 52 países, de los cuales trece son bilaterales (Cuadro 1).^[1] La mayor economía de América Latina tiene tratados vigentes con casi todos los países de la región; la excepción son los caribeños, incluyendo a Belice, Guyana y Surinam. Acuerdos bilaterales previos con Chile, Colombia y Perú han sido complementados con las disposiciones acordadas dentro de la Alianza del Pacífico; con las economías centroamericanas se reemplazaron tratados preexistentes por un documento único que rige las relaciones comerciales entre México y los países del istmo en conjunto. Con el MERCOSUR, México tiene un acuerdo marco que prevé futuras negociaciones para la creación de un área de libre comercio; hasta tanto eso ocurra, el intercambio se regula a través de acuerdos bilaterales de escaso alcance. Solo Uruguay ha logrado un acceso más amplio a través de un tratado de libre comercio (TLC) con la economía mexicana. Bolivia y Panamá también cuentan con TLC con México; finalmente con Cuba y Ecuador están vigentes acuerdos de alcance parcial.

Por otra parte, el acuerdo más relevante para México se encuentra en el ámbito extra-regional: el histórico Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) con Canadá y Estados Unidos está vigente desde 1994. México también cuenta con TLC con Israel, Japón y casi todos los países europeos. En los casos de Japón y la Unión Europea, los tratados incluyen cuestiones que van más allá del ámbito comercial, y por eso se denominan acuerdos de asociación.

Cuadro 1. Acuerdos comerciales vigentes de México

Países / Bloques	Alcance y tipo de acuerdo	Fecha de entrada en vigor
Con países de América Latina y el Caribe		
Alianza del Pacífico (Chile, Colombia y Perú) - *	Regional - Protocolo Adicional al Acuerdo Marco de establecimiento de una Zona de Libre Comercio	mayo 2016
Chile	Bilateral - AAP.CE N°41 Tratado de Libre Comercio	agosto 1999
Colombia	Bilateral - AAP.CE N° 33 Octavo Protocolo Adicional Tratado de Libre Comercio	agosto 2011
Perú	Bilateral - AAP.CE N°67 Acuerdo de Integración Comercial	febrero 2012
Centroamérica (Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua) **	Regional - Tratado de Libre Comercio	septiembre 2012 (NIC y SLV); enero 2013 (HND); julio 2013 (CRD); septiembre 2013 (GTM).
MERCOSUR (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay)	Regional - AAP.CE N°54 Acuerdo Marco	enero 2006
MERCOSUR	Regional - AAP.CE N°55 - Acuerdo sobre el sector automotor	enero 2003
Argentina	Bilateral - AAP.CE N°6	enero 2007
Brasil	Bilateral - AAP.CE N°53	mayo 2003
Paraguay	Bilateral - AAP.R N°38	julio 1994
Uruguay	Bilateral - AAP.CE N°60 Tratado de Libre Comercio	julio 2004
Bolivia	Bilateral - AAP.CE N°66 Tratado de Libre Comercio	junio 2010
Cuba	Bilateral - AAP.CE N°51	junio 2001
Ecuador	Bilateral - AAP.R N°29	agosto 1987
Panamá	Bilateral - Tratado de Libre Comercio	julio 2015
Con países de fuera de América Latina y el Caribe		
Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) (Canadá - Estados Unidos)	Regional - Tratado de Libre Comercio	enero 1994
Unión Europea	Regional - Acuerdo de Asociación Económica, Concertación Política y Cooperación	octubre 2000
Asociación Europea de Libre Comercio (AELC) (Islandia, Liechtenstein, Noruega y Suiza)	Regional - Tratado de Libre Comercio	julio 2001
Israel	Bilateral - Tratado de Libre Comercio	julio 2001
Japón	Bilateral - Acuerdo para el Fortalecimiento de la Asociación Económica	abril 2005

Notas: AAP.CE: Acuerdo de Alcance Parcial de Complementación Económica; AAP.R Acuerdo de Alcance Parcial de Renegociación; es usual abreviar estos acuerdos como "ACE". * Los acuerdos bilaterales entre las partes se mantienen vigentes en lo que no es modificado por el Protocolo de la Alianza del Pacífico. **

Resultado de la convergencia de los tratados bilaterales que México tenía con Costa Rica, Nicaragua y los países del Triángulo Norte. Fuente: BID INTAL con datos de INTradeBID, SICE-OAS y ALADI.

A pesar de los numerosos tratados, los flujos comerciales internacionales de México se encuentran fuertemente concentrados: entre 2014 y 2016, 81% de las exportaciones y 48% de las importaciones provinieron de Estados Unidos (Gráfico 1). China es el segundo proveedor más relevante (17% del total), pero es destino de solo 1% de las ventas externas mexicanas. Apenas 3% de las importaciones son originarias de América Latina y el Caribe, mientras que 5% de las exportaciones se destinan a la región.

Gráfico 1. Flujos comerciales de México, según principales socios

En porcentaje del total, promedio 2014-2016



Fuente: BID-INTAL con datos de DataINTAL.

En este contexto, posibles modificaciones en la estructura del vínculo preferencial entre México y Estados Unidos podrían generar oportunidades para algunos sectores de la región. Los productos agropecuarios se destacan como los de mayor potencial por la competitividad de las exportaciones de varios países latinoamericanos en este sector. Entre 2014 y 2016, 6% de las importaciones de México fueron productos agropecuarios.[2] En ese período, se afianzó como un mercado de aproximadamente US\$ 25.000 millones anuales, equivalente a cerca de 15% del total que exporta el sector agropecuario de América Latina y el Caribe (excluyendo a México).

Los cereales, las carnes y las semillas y frutos oleaginosos representan casi la mitad de las compras mexicanas de productos agropecuarios (Cuadro 2). Dentro de los cereales, los más importantes son el maíz, el trigo y el arroz; las importaciones de carnes se encuentran relativamente equilibradas entre aquellas de origen porcino,

avícola y bovino; y las compras de semillas y frutos oleaginosos están concentradas, principalmente, en porotos de soja (más de la mitad de este rubro) y, en menor medida, en semillas de nabo y semillas de hortalizas para siembra.

Cuadro 2. Importaciones de productos agropecuarios de México

En porcentajes del total de importaciones agropecuarias, promedio 2014-2016

Capítulos SA		Participación en total importaciones 2014-2016
10	Cereales	17%
2	Carne y despojos comestibles	16%
12	Semillas y frutos oleaginosos	13%
4	Leche y productos lácteos; huevos de ave; miel natural	7%
23	Residuos y desperdicios de las industrias alimentarias	7%
21	Preparaciones alimenticias diversas	5%
15	Grasas y aceites animales o vegetales	5%
22	Bebidas, líquidos alcohólicos y vinagre	4%
8	Frutas y frutos comestibles	4%
17	Azúcares y artículos de confitería	3%
20	Preparaciones de hortalizas, frutas	3%
3	Pescados y crustáceos, moluscos y demás	3%
<i>Resto</i>		13%
Total		100%

Nota: Clasificados por capítulos del Sistema Armonizado (SA); las denominaciones están abreviadas.

Fuente: BID-INTAL con datos de DataINTAL.

Estados Unidos es el principal abastecedor del mercado de mexicano de productos agropecuarios: entre 2014 y 2016, 72% de las compras en este rubro se efectuaron de ese país (Cuadro 3). El otro socio del TLCAN, Canadá, es responsable de 7% de las importaciones. Entre los primeros 16 proveedores, solo siete son latinoamericanos que, en conjunto, representan apenas 7% del total de las compras.

Chile es el país de la región que más participa en las compras mexicanas de productos agropecuarios (2%): le exporta principalmente carnes de pescado y de aves, frutas en conserva, uvas y vinos. El salmón, principal variedad de exportación, se encuentra libre de aranceles; otros tipos de pescados tienen un cronograma de desgravación que los eliminará en 2020. Las frutas en conserva no están sujetas a tarifas, como tampoco los vinos. Las compras de uvas están sujetas a un calendario de desgravación entre 2014 y 2025, que establece reducciones diferentes para cuatro periodos del año.[3]

Desde **Argentina**, México importa aceites vegetales, vinos, extracto de malta y maíz; en ninguno de estos casos México otorga trato preferencial por lo que están sujetos al arancel de nación más favorecida. Las importaciones

mexicanas desde **Brasil** están compuestas, principalmente, por carne de ave, café, porotos de soja, maíz y pimienta; solo la pimienta tiene un arancel preferencial.

En **Costa Rica** y **Guatemala**, México compra aceite de palma y aceite de coco; en ambos casos libre de arancel; en **Paraguay**, porotos de soja, importaciones sujetas a arancel; y en **Uruguay**, arroz, quesos, preparaciones alimenticias y porotos de soja. Aunque Uruguay accede al mercado mexicano con alto grado de liberalización, uno de sus principales productos, el poroto de soja, aún paga tarifas.

Cuadro 3. Importaciones de productos agropecuarios de México, según principales proveedores

En porcentaje del total de importaciones agropecuarias, promedio 2014-2016

Socio	Participación en las importaciones agropecuarias 2014-2016
Estados Unidos	72%
Canadá	7%
Chile	2%
China	2%
España	1%
Brasil	1%
Guatemala	1%
Francia	1%
Nueva Zelanda	1%
Gran Bretaña	1%
Países Bajos	1%
Vietnam	1%
Argentina	1%
Uruguay	1%
Costa Rica	1%
Paraguay	1%
Resto	7%
Total	100%

Fuente: BID-INTAL con datos de DataINTAL.

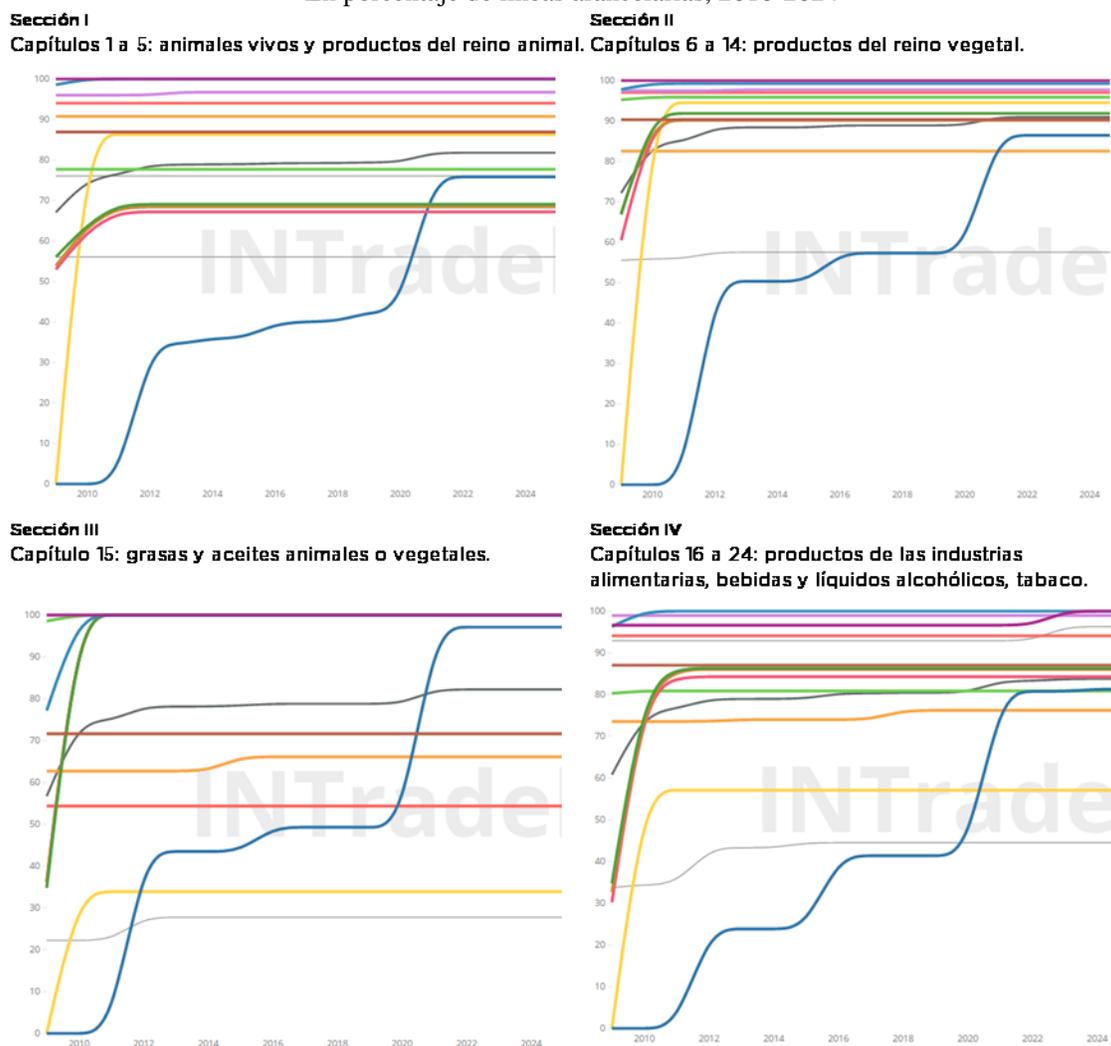
Por lo tanto, los niveles de protección del sector agropecuario mexicano son parte de la explicación de su estructura de abastecimiento: mientras que para la mayoría de los latinoamericanos existe aún un porcentaje significativo de líneas que pagan arancel, casi la totalidad de los productos agropecuarios de Canadá y Estados Unidos acceden al mercado libre de aranceles. Las excepciones se encuentran, para Canadá, en la Sección I del Sistema Armonizado (animales vivos y productos del reino animal), donde 25% de las líneas arancelarias aún

tienen aranceles y, para Estados Unidos, en la Sección IV (productos de las industrias alimentarias, bebidas y líquidos alcohólicos, tabaco), donde 4% de las líneas están gravadas.

El grado de liberalización del comercio agropecuario de México respecto a otros países latinoamericanos tiene un amplio rango de variación. De los países que cuentan con acuerdos significativos, solo Chile, Colombia y Nicaragua tienen un porcentaje de líneas liberalizadas por encima del 90% en las secciones respectivas del Sistema Armonizado (Gráfico 2). La Sección II del Sistema Armonizado (productos del reino vegetal) es la que mayor proporción de líneas libres de arancel presenta para el conjunto de los acuerdos; en el otro extremo se encuentra la Sección III (grasas y aceites animales o vegetales), que muestra los menores niveles de liberalización en términos de porcentaje de líneas con arancel cero.

Gráfico 2. Cronograma de desgravación arancelaria de productos agropecuarios otorgada por México, acuerdos seleccionados

En porcentaje de líneas arancelarias, 2010-2024

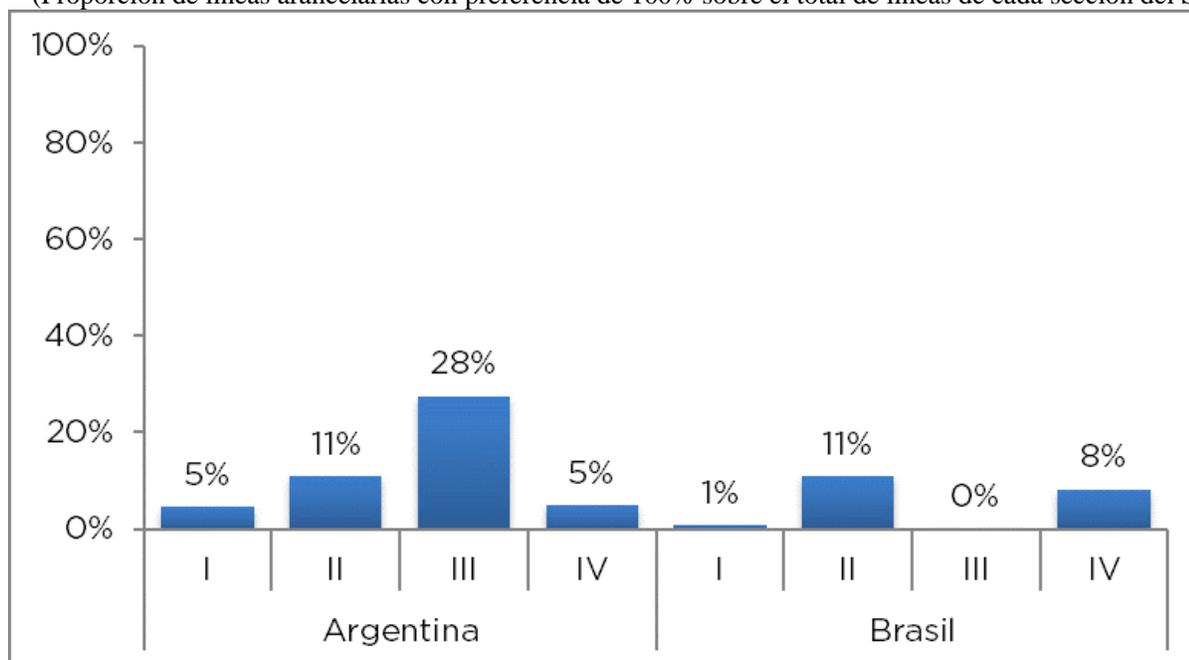


Fuente: INTradeBID

Por otra parte, en el caso de Argentina y Brasil, con quienes México no tiene acuerdos significativos, un análisis detallado de los instrumentos vigentes muestra que el grado de liberalización del comercio agropecuario es especialmente bajo (Gráfico 3).

Gráfico 3: Grado de liberalización del comercio agropecuario de México con Argentina y Brasil

(Proporción de líneas arancelarias con preferencia de 100% sobre el total de líneas de cada sección del SA)



Nota: Corresponde a los AAP-CE N°6 (México-Argentina) y AAP-CE N°53 (México-Brasil). Fuente: BID-INTAL con datos de ALADI.

Para el comercio agropecuario, los acuerdos de México con Argentina y Brasil vigentes son poco profundos. El indicador más alto lo tiene la sección III (grasas y aceites vegetales y animales) en **Argentina**, con apenas 28% de las líneas desgravadas. La sección IV (productos de las industrias alimentarias), con bienes de mayor elaboración, tiene apenas 5% de las líneas desgravadas en Argentina, y 8% en Brasil. En el acuerdo México-Argentina, el calendario de desgravación finalizó en 2010, mientras que en el de México-Brasil las preferencias fueron otorgadas en 2003. Desde entonces, el proceso de liberalización en este sector está detenido. Este bache es relevante en la medida en que ambas economías sudamericanas tienen sectores agropecuarios globalmente competitivos y además buscan diversificar mercados y productos en estas actividades.

En una exploración más específica, es claro que los principales bienes agropecuarios que México importa ingresan sin arancel desde sus socios del TLCAN, mientras que estos productos pagan tarifas cuando son de origen latinoamericano. El maíz, por ejemplo, solo está liberalizado para Bolivia y Paraguay; el resto de las economías de la región deben enfrentar un sustantivo arancel promedio de 20%. Para el trigo es de 15% y para el arroz entre 9% y 20%, salvo para Argentina, Chile, Colombia y Uruguay que tienen una preferencia de 100% en algunas variedades. En cuanto a las carnes, tanto la porcina como la bovina están sujetas a aranceles promedio de 20% y en el caso de la avícola las tarifas se ubican entre 80% y 100%. Solo Bolivia, Chile y Uruguay han obtenido acceso preferencial para algunos tipos de carnes porcinas y avícolas. Dentro de las semillas y frutos oleaginosos, el poroto de soja (principal producto dentro de este rubro) tiene un arancel promedio de 15%. A estas restricciones presumiblemente deben sumarse altos costos relativos de transporte de estos productos desde el hemisferio sur.

Ante el panorama de alta concentración -en términos de socios- de las importaciones agropecuarias de México, las negociaciones con los países latinoamericanos, en especial en los casos de Argentina y Brasil, abriría oportunidades a ambas partes: por un lado, disminuiría los riesgos de la dependencia de la economía mexicana del sector agropecuario estadounidense, y, por otro, ampliaría los mercados de destino para los países de la región, altamente concentrados en Asia. Contribuiría, además, a cerrar un eslabón significativo del proceso de integración de América Latina.

Los datos muestran que en algunos productos los aranceles están en niveles significativamente altos –como es el caso de la carne avícola- y son también relevantes en otros productos donde la región participa como proveedor y presenta ventajas comparativas (maíz, trigo, soja, etc.). La ampliación de los acuerdos existentes mediante la incorporación de nuevos productos a las listas de preferencias, así como compromisos de disminución adicional de aranceles, sería un paso para la renegociación de los acuerdos existentes. Además, se deberían considerar otros aspectos de la integración, tales como el aprovechamiento de los beneficios que un acuerdo comercial genera en términos de facilitación aduanera, reducción de obstáculos técnicos al comercio, normalización de medidas y controles sanitarios, y plataformas electrónicas de intercambio, entre otros.

[1] Algunos de los acuerdos regionales incluyen países con los que México también tiene tratados bilaterales.

[2] Definidos como los productos comprendidos dentro de los capítulos 1 al 24 del Sistema Armonizado.

[3] Se otorgó una desgravación inmediata para las exportaciones efectuadas en los periodos 1 de octubre-14 de abril y 1 de junio-30 de junio; de 10 años para el periodo 1 de julio-30 de septiembre; y de 12 años para el periodo 14 de abril-31 de mayo. La vendimia del hemisferio sur se realiza entre febrero y abril.

Con foco en la innovación y el comercio, el MERCOSUR instala plataforma permanente de coordinación

- [Actividades que Inspiran](#)
- [n248](#)

[Descargue Futuros del MERCOSUR completo aquí](#)

Con la Primera Reunión del Consejo de Ministros de Industria, Comercio y Servicios, el pasado 5 de abril, el MERCOSUR puso en marcha un nuevo mecanismo de coordinación. La iniciativa tiene varios aspectos novedosos. En primer lugar, se trata de un espacio permanente; la próxima reunión se efectuará en junio, antes de la Cumbre de Presidentes, en Buenos Aires. En segundo lugar, el trabajo del Consejo combina objetivos vinculados al mejoramiento de los flujos comerciales, el desarrollo productivo, la generación de empleo, la inversión y la internacionalización de pequeñas y medianas empresas. En materia comercial, se busca mejorar la coherencia regulatoria del bloque y reducir barreras técnicas. El Consejo se hizo eco del éxito de las negociaciones del Protocolo de Cooperación y Facilitación de Inversiones Intra-MERCOSUR, suscripto dos días después por los Cancilleres del bloque. Este instrumento estimulará el crecimiento y la generación de empleo. De acuerdo con el comunicado de esta reunión, el MERCOSUR es una plataforma para la competitividad global y un espacio para “desarrollar la industria 4.0, el comercio electrónico y la internacionalización de las PYMES”, según declaró el Ministro de la Producción argentino, Francisco Cabrera.

Esta mirada, con foco en la competitividad global y el desarrollo productivo, valida plenamente los grandes temas de una reciente publicación del INTAL, [Los Futuros del MERCOSUR](#), presentada por el Director del Instituto, Gustavo Beliz, en el curso de las sesiones del nuevo Consejo Ministerial. Este trabajo incorpora 13 estudios llevados a cabo por especialistas en integración, concebidos en el marco de las actuales difíciles condiciones por las que atraviesa el comercio mundial, y en los cuales se dan lineamientos para una agenda positiva del MERCOSUR, plasmada en varios planos del comercio, la inversión y la cooperación funcional. La focalización en la innovación y el desarrollo productivo a lo largo de una gama de sectores y tipos de empresas comienza a ser parte de los objetivos estratégicos del bloque, concebido como herramienta para acoplarse al vertiginoso ritmo de cambio tecnológico que exhibe la economía mundial.

La presentación de Beliz fue acompañada por la intervención de Félix Peña, connotado especialista en el MERCOSUR, quien describió, en primer lugar, algunas de las tendencias al cuestionamiento de las reglas multilaterales del comercio y de las iniciativas “mega-regionales”. Según Peña, si bien esta incertidumbre respecto a la gobernanza del comercio global puede fortalecer la integración de la región, es necesario rediseñar métodos de trabajo que permitan darle más eficiencia a los procesos negociadores. Deben desarrollarse hojas de ruta concretas y elevar la frecuencia de las tratativas. En esta línea, puso en consideración la conveniencia de

emplear en el frente de la integración regional, la figura de los “sherpas”, utilizada con eficacia en la preparación de las reuniones del G20.

Políticas con viento a favor

- Ideas de Integración
- n248

El desarrollo y adopción de las energías limpias, en particular de las fuentes renovables, ha crecido como una estrategia para mitigar la emisión de gases de efecto invernadero. La energía eólica, en este contexto, ha sido uno de los recursos que los países de la región han encontrado para diversificar su matriz energética y lograr una mayor sustentabilidad en la provisión de electricidad. Según los últimos datos del Consejo Global de Energía Eólica (GWEC), en 2015 el sector de energías limpias tuvo inversiones por US\$ 329.000 millones a nivel mundial, con una suba del 4% respecto del período anterior. Para finales de ese año, la nueva capacidad mundial de energía eólica era de 432,9 gigavatios (GW), con un crecimiento acumulado superior al 17% que fue motorizado principalmente por las nuevas instalaciones de China.

Para América Latina y el Caribe, las perspectivas del GWEC son optimistas. Luego del acuerdo de París en la Conferencia Internacional por el Cambio Climático (COP 21), “la demanda de energías limpias, alentadas por la preocupación respecto de la seguridad energética y la diversificación del abastecimiento, promoverá el crecimiento de la energía eólica”, consigna un informe del GWEC. Según este documento, la región alcanzará 30 GW de nueva energía eólica en 2020. En 2015 y por cuarto año consecutivo, el mercado latinoamericano instaló alrededor de 1 GW de nueva capacidad.

Lo cierto es que la región está diversificando su matriz energética con la incorporación de fuentes renovables, como la solar, la eólica y biomasa. Uruguay comenzó ese proceso en 2005. Por entonces, “teníamos un retraso de 15 años sin inversiones en infraestructura del sector eléctrico y vulnerabilidad por la fuerte dependencia de la energía hídrica y la elevada importación de petróleo”, recuerda Olga Otegui, Directora Nacional de Energía del Ministerio de Industria, Energía y Minería de Uruguay. Para revertir esa situación, se trabajó en varios frentes: se exploró el desarrollo energético con recursos propios y renovables; se ajustó el marco normativo local para incorporar las nuevas fuentes de energía renovables a la matriz de electricidad; se estudiaron las regulaciones ambientales que sustentan las energías renovables; se estimuló el financiamiento de las inversiones a esta nueva actividad brindando información a los bancos y se desarrollaron diferentes instrumentos para promover la eficiencia energética. Desde el Estado, “se tomó la decisión de realizar licitaciones anuales para la generación de energía, con el compromiso de asegurar un precio de compra de energía y con contratos a veinte años. También, se apuntó a que haya sinergia con proveedores de insumos y componentes locales”, expresa Otegui. A poco más de diez años de haber adoptado esta política, en 2016, sorprendentemente, el 22% de la generación de energía eléctrica del país proviene del viento. Para finales de este año, se estima tener una potencia instalada de 1.500 MW y más de veinte parques eólicos en operación. “Logramos también bajar las importaciones de

petróleo: antes, las compras de petróleo representaban el 60% de la energía y actualmente son del 37%”, señala la funcionaria.

Ahora, los desafíos pasan por mantener y optimizar lo realizado. Uno de los ejes es la generación de otro tipo de demanda para las fuentes renovables, como es el transporte, con flotas de taxis y colectivos eléctricos. “Estamos realizando una prueba piloto con una flota de siete taxis eléctricos -ejemplifica Otegui-. Hoy ya tenemos una buena oferta de energías renovables, por lo que hay que asegurar la demanda.”

En el caso de México, la energía eólica representa el 4,5% de la capacidad instalada y un 3,05% de la generación de energía eléctrica. De acuerdo con la secretaría de Energía mexicana, el país se trazó como meta que en 2018 el 20% de la generación eléctrica provenga de energías limpias, con un crecimiento al 30% para 2012 y al 35% en 2024. Durante la primera mitad de 2016, además, entraron en operación más de 432 MW provenientes de centrales eólicas, “lo que representa un incremento del 15,68%”, sostiene un informe de la Secretaría.

A finales 2012 México inició la reforma de su sector energético que permitió la participación de inversiones privadas en la fase de generación de energía eléctrica y desarrolló diversos incentivos y exigencias de consumo de energías limpias a los grandes usuarios. “Con la Reforma, el compromiso del Gobierno es hacer subastas de energía todos los años, con lo cual hay certidumbre y previsibilidad para atraer inversiones a este sector”, afirma Héctor Treviño, Director Ejecutivo de la Asociación Mexicana de Energía Eólica (Amdee). Las proyecciones, según el ejecutivo, son “prometedoras”. El sector de energía eólica cerró el año pasado con 3.500 MW que son generados en parques localizados en diez estados del país, “mientras que en 2018 prevemos llegar a 6.000 MW en centrales de ubicadas en 14 estados”, apunta Treviño. La proyección a 2020 es alcanzar los 12.000 MW, con 50 parques de distinta capacidad distribuidos en 17 estados de México”, señala. Según Treviño, “estos 12.000 MW van a generar 45.000 empleos directos e indirectos”.

En la Argentina, por otra parte, la ley 27.191 de energías limpias también establece metas a la demanda: para finales de este año, el 8% del consumo de energía eléctrica debe provenir de fuentes renovables. “La matriz energética eléctrica argentina se compone en un 63,3% de energía térmica, seguida de la energía hidráulica que representa un tercio de la matriz -consigna un informe de la Dirección Nacional de Políticas Sectoriales-. El peso actual que tienen las energías alternativas en la matriz no logra aún niveles elevados, pero comienza a cobrar mayor relevancia, representando la generación de energía nuclear el 4,8% y las energías eólicas y solar el 0,4% del total. Respecto al consumo, las energías renovables aportan el 1,9% del total.”

En este marco, el Programa Renovar ya realizó dos licitaciones. “Este programa adjudica contratos de abastecimiento para la generación de energía eléctrica de fuentes renovables y, en sus dos rondas, otorgó 1472,9 MW de potencia eólica y 916,2 MW de potencia solar fotovoltaica -continúa el informe oficial-. El total de ofertas adjudicadas se compone de 22 proyectos eólicos y 24 proyectos solares distribuidos a lo largo de todo el país.”

Según Rubén Fabrizio, Director Ejecutivo del Clúster Eólico de la Argentina, que integra a la cadena de valor de la industria eólica (como fabricantes locales de componentes, torres, generadores y palas), “la actividad estaba postergada, a pesar del potencial que tiene el país; prácticamente, no había actividad”. El ejecutivo dice que “se están empezando a realizar las compras de la primera de las dos subastas”.

“La Argentina podría exportar la tecnología propia a los países de América Latina -agrega Fabrizio-. Pero será en el mediano plazo, una vez que haya una demanda interna sostenida. Así, la industria fabricante puede generar escala, desarrollarse y mejorar sus técnicas de producción. Luego, se podría exportar: por ejemplo, podemos vender equipamiento, como las torres o el propio generador, y aspiramos poder instalar un parque eólico llave en mano. La oportunidad está, porque ahora hay un marco normativo que prevé crecimiento sostenido a diez años en la demanda de energías alternativas.”

El Wind Power Database indica que la Argentina tiene 24 parques eólicos en operación. El más importante es Parque Arauco, situado en la provincia de La Rioja, que fue inaugurado en 2011. Actualmente tiene una capacidad cercana a 100 MW y prevé incrementarla a 400 MW.

Impacto en el empleo

Los entrevistados coinciden en que la energía eólica genera mayor volumen de empleo en la fase de construcción de los Parques. “Esta industria es mano de obra intensiva, tiene empleos de mayor calificación y paga sueldos por encima del promedio, como cualquier otra actividad que produce bienes de capital”, señala Fabrizio, del Clúster Eólico de la Argentina. “Las estadísticas europeas indican que se generan entre 14 y 18 puestos de trabajo en la industria por cada megavatio instalado”, afirma.

La funcionaria uruguaya tiene una visión similar. “Se genera mayor trabajo en la fase de construcción, que suele durar entre un año y un año medio -dice-. Un parque de 50 MW equivale a 900 o 1.000 empleos, tanto directos como indirectos. Pero la operación de un Parque suele demandar unas veinte personas en toda la vida útil del contrato.”

Treviño, de Amdee, apuesta a desarrollar en su país un clúster de proveedores de energía, integrado por fabricantes internacionales y empresas mexicanas. Según el directivo, por cada 100 megavatios se generan 40 empleos directos y 300 indirectos. “Las subastas de energía dan previsibilidad al sector -afirma-. Estamos trabajando con la Secretaría de Economía y ProMéxico para generar una cadena de valor local, desarrollando empresas y capacitando a las personas.”

Junto con la creación de empleos y la capacidad de abastecer el crecimiento económico, los esfuerzos por adoptar las energías limpias pueden tener un impacto positivo en la matriz productiva de la región.

¿Cómo mejorar la eficacia de la integración de América Latina en el nuevo contexto global?

- [Actividades que Inspiran](#)
- [n248](#)

¿Qué lecciones y mejores prácticas pueden extraerse de los Acuerdos Regionales de Comercio en las áreas de servicios, comercio digital, cadenas de valor, agricultura, inversión, manufactura y política industrial? ¿Cuáles son las principales cuestiones a mejorar mediante las negociaciones en estas áreas para América Latina? ¿En el nuevo contexto global, qué mecanismos y enfoques se están ensayando en las políticas nacionales y regionales? ¿Cómo podrían estas iniciativas aportar al desarrollo constructivo de los acuerdos regionales a nivel latinoamericano y global?

Estas son algunas de las preguntas abordadas en un Diálogo de Alto Nivel llevado a cabo en [INTAL-LAB](#) el pasado 4 de abril. Un destacado grupo de funcionarios gubernamentales, del sector privado y la academia se reunieron como parte del trabajo que viene realizando el [Sector de Integración y Comercio del Banco Interamericano de Desarrollo \(BID\)](#) y el [Centro Internacional para el Comercio y el Desarrollo Sustentable \(ICTSD\)](#) en el marco de [RTA Exchange](#), un proyecto compartido en la [Iniciativa E15](#). Esta plataforma busca ser un espacio para compartir ideas y experiencias, reuniendo las innovaciones que se registran en materia de acuerdos regionales y potenciando lecciones aprendidas con el fin de contribuir a un sistema de comercio global que sea un vector del desarrollo sustentable y socialmente inclusivo.

Fortalecer la red de reflexión sobre los desafíos del regionalismo en el marco del desafiante contexto global actual es una tarea imprescindible a la luz de la próxima Conferencia Ministerial de la OMC en diciembre de este año y de la Cumbre del G20 de 2018, ambas a realizarse en Buenos Aires, Argentina.

La apertura del Diálogo estuvo a cargo de **Gustavo Beliz**, Director del INTAL, quien ofició de moderador del encuentro. **Miguel Braun**, Secretario de Comercio de Argentina, acompañado por el Subsecretario de Comercio Exterior, **Shunko Rojas**, efectuó las primeras reflexiones de la jornada. Destacó la importancia que tienen la próxima Reunión Ministerial de la OMC y la Cumbre del G-20. Se hace necesario en el contexto global articular una agenda positiva y fructífera. Esto ocurre en un momento en el cual Argentina debe acercarse más al mundo, considerando que los países con los que tiene acuerdos comerciales representan apenas 10% del PIB global.



En este sentido, la estrategia de acercamiento que se han propuesto las autoridades comprende una ambiciosa agenda de nuevos acuerdos, donde sobresalen las negociaciones entre el MERCOSUR y la Unión Europea, y la profundización de los vigentes, y dentro de las cuales es necesario implementar distintas medidas para que ganen en eficiencia; por ejemplo, la reciente firma del Acuerdo sobre Inversiones del MERCOSUR. Para Argentina, la estrategia regional no se agota en el MERCOSUR, ya que apoya los esfuerzos de convergencia con la Alianza del Pacífico; en el plano extra-regional se llevan adelante negociaciones con Japón, Corea, Canadá y con países emergentes tanto de Asia como de África.

El Secretario Braun resaltó los avances en materia de facilitación del comercio a partir de la implementación de las Ventanillas Únicas de Comercio Exterior (VUCEs), un proyecto que cuenta con el apoyo del BID, la modificación de la normativa de seguridad eléctrica^[1] y el proyecto sobre seguros de caución.

Ricardo Meléndez Ortiz, Director Ejecutivo del ICTSD, se refirió a la iniciativa E-15 que reúne a numerosos expertos mundiales e instituciones dedicadas a analizar y formular recomendaciones para los gobiernos, empresas y la sociedad civil, orientadas a proyectar el sistema de comercio y de inversión en un sendero de sustentabilidad de largo plazo. En colaboración con el Sector de Integración y Comercio del BID, esa iniciativa creó la plataforma [RTA Exchange](#), una base de datos global de Acuerdos regionales comerciales que funciona

como espacio para desarrollar diálogos que promuevan un desarrollo sostenible, inclusivo y que responda a los desafíos globales.



Según Meléndez Ortiz, en el ámbito de la OMC, existe consenso sobre la importancia de lo no multilateral como parte de un sistema integrado de comercio e inversión a nivel mundial. Aunque subrayó los problemas de articulación de los acuerdos bilaterales con el sistema multilateral, indicó que en los últimos diez años muchos de estos han ido mucho más allá de lo multilateral, ampliando su cobertura hacia temas tales como inversión, comercio digital, reglas de competencia y otros aspectos de la integración, esenciales en la economía global. Destacó que la Conferencia Ministerial de la OMC y la Cumbre del G-20, al ser las dos instancias de gobernabilidad sobre comercio e inversiones más importantes a nivel global, ofrecen a Argentina, en particular, y a la región, en general, la posibilidad única de plantear su visión y avanzar en una agenda estratégica hacia adelante.

La incertidumbre respecto a la política comercial por parte de la nueva administración de EE.UU. mantiene perplejos a los observadores; por el momento, esto hace difícil proyectar qué deparará el futuro. Sin embargo, el

analista considera plausible que no se estaría ante un reverdecimiento de formas arcaicas de proteccionismo por parte de ese país, sino más bien de una nueva agenda comercial ofensiva cuyo objetivo es abrir mercados a través de caminos no tradicionales. Esto comienza por el uso de acuerdos bilaterales en ciertos mercados y prosigue con un uso al límite de mecanismos de defensa comercial como antidumping y salvaguardias. Todo este movimiento debería ser tomado como una oportunidad.

Con relación al Brexit, resaltó la declaración de la Primera Ministra británica, Teresa May, en enero de 2017, en la Cumbre de Davos. El mensaje sustantivo es que Gran Bretaña profundizará su tradición vinculada al libre comercio y buscará promover una mayor integración.

Entonces, como resultado del Brexit y de la renuncia de EE.UU. a participar en el TTP se observará un escalamiento de las negociaciones bilaterales y plurilaterales. Sin duda, el tiempo de redefinición de los acuerdos comerciales es algo que afectará en cierta forma a América Latina; por ejemplo, en sus negociaciones con Europa. De esta forma, el contexto global obliga a generar nuevas alianzas y otras configuraciones de integración. Se espera, entonces, una mayor actividad negociadora bilateral y regional.

En cuanto al G-20, Meléndez Ortiz sostuvo que, entre 2008 y 2015, esta instancia se ocupó del comercio de una manera reactiva, dado que el foco de atención estaba puesto en la coordinación macroeconómica; el análisis de la cuestión comercial era marginal. Prevalcían el monitoreo y la vigilancia de las medidas proteccionistas adoptadas como reacción a la crisis. Este panorama cambió a partir de 2015, cuando China asume la presidencia del G-20 y se decide vincular y analizar en forma agregada las cuestiones de comercio e inversión, creándose a tal efecto un Grupo de Trabajo sobre esas temáticas; también se formulan los principios de inversión para el desarrollo sostenible.

Un punto remarcado fue el efecto del reciente desacuerdo entre los Ministros de Finanzas del G20 en la reunión de Baden-Baden, en marzo. Esto podría instalar la necesidad de revisar dos cuestiones en los próximos foros internacionales de comercio: ¿Qué es y qué no es proteccionismo? ¿Qué es justo y qué no lo es en las reglas de comercio?

En Nairobi se acordó que no hay consenso sobre la terminación de la última Ronda de Doha. Sin embargo, se trata de un “acuerdo del desacuerdo” que sencillamente pone de manifiesto las dificultades de avanzar para los miembros de la OMC; esto quizás es un estímulo para moverse hacia adelante en negociaciones plurilaterales.

Según el analista, hacia la Conferencia Ministerial de Buenos Aires se deberá buscar dar impulso a algunos temas importantes para el sistema multilateral, como la actualización del paquete de facilitación de comercio, que a su vez requiere de acuerdos en materia de servicios, comercio electrónico, inversiones, contenido de bienes agrícolas, etc. Otros temas en agenda son la actualización de subsidios a la pesca y acordar procedimientos que lancen el trabajo en la OMC sobre economía digital.

Por último, remarcó que comienzan a verse señales de crecimiento en la economía y el comercio global, como ciertos indicadores en EE.UU. y la estabilización de los precios de los productos básicos. En opinión de

MeléndeZ Ortiz, la relación entre el empleo del futuro y el cambio tecnológico es el tema hacia adelante; y esto es aun más cierto en América Latina, con economías de ingreso medio, que pueden verse amenazadas tanto por las estrategias y las economías de bajo costo laboral, como por las que avanzan en el aumento de su productividad a través del cambio tecnológico.

Felix Peña planteó tres preguntas para explorar respuestas que tengan incidencia en la realidad. ¿Qué ideas y propuestas puede aportar América Latina a las dos Cumbres que se desarrollarán en Buenos Aires? ¿Cómo el entorno global puede contribuir a un rediseño inteligente en la región? ¿Qué función pueden cumplir Argentina y la región como puentes para la integración? De ahora en más, América Latina y el Caribe va a necesitar tener una visión compleja de lo global y lo regional, multidimensional, multinivel y, al mismo tiempo, una perspectiva dinámica. La respuesta a estas preguntas puede informar una agenda apropiada para los mencionados eventos.

Víctor do Prado sostuvo que las claves para Argentina y la región de cara a la Conferencia Ministerial de la OMC y la Reunión del G-20 pasan por tener en cuenta la situación que atraviesa el mundo y lo que suceda en el ámbito de la OMC en una coyuntura que se han producido enormes modificaciones respecto de un pasado no tan lejano. Así, para tener una conferencia exitosa, “se debe olvidar lo que la mayoría ya olvidó”. Con esto quiso decir que una mayoría de los miembros del organismo no quiere ya más rondas, ni paquete único (*single undertaking*); también el “trato especial y diferenciado” es un tema que está casi en el margen.

Hacia adelante se debe procurar desarrollar una Ministerial donde se “planten nuevas semillas”, como lo fue la Ministerial de Singapur, que plantó la semilla de la facilitación del comercio, cosechada recientemente. En este sentido, su opinión es que, en Buenos Aires, debe producirse, en primer lugar, una declaración política que reafirme principios que valen para todo el mundo; en segundo lugar, esa declaración debe ser acompañada por otros temas relevantes en este momento, como comercio electrónico, pesca, facilitación de inversiones y servicios y PyMES; de esta forma lo que se haría es “plantar nuevos mandatos” para el futuro. Adicionalmente, destacó que la región tiene que proyectar dos de sus rasgos fundamentales, que a veces permanecen invisibles en los propios países: es una región caracterizada por el multiculturalismo y es una región donde hay paz.

Do Prado hizo notar que el tratamiento de temas vinculados al comercio digital está retrasado en el ámbito de la OMC; no obstante, indicó que se está trabajando mucho para avanzar al respecto con 11 propuestas que acercaron diferentes miembros. Destacó también como algo novedoso, desde su punto de vista, que en Argentina se hable más de economía digital que en muchos otros países. Adicionalmente, se mostró sorprendido porque, en ámbitos privados, el enfoque acerca de las negociaciones agrícolas parece estar desplazándose desde el punto de vista tradicional, que apunta hacia las subvenciones y el *trade off* agro-industria, hacia otra visión, donde se enfatiza la sostenibilidad y el impacto ambiental de esta actividad.

Por último, sostuvo que en la OMC se habla del desafío de articular los acuerdos plurilaterales con los bilaterales.

Pedro Less Andrade, Director de Asuntos Gubernamentales y Políticas Públicas de Google para Latinoamérica, sostuvo que se debe regionalizar el comercio electrónico para maximizar los beneficios de los

diferentes actores. Una *start up* exitosa en un país no puede crecer lo suficiente solo en el país donde nace, sino que su naturaleza es exceder sus fronteras de origen y volverse un éxito regional. Manifestó que, desde las políticas públicas, las mayores dificultades que enfrentan las empresas de internet, sobre todo las *start ups*, tienen que ver con lograr adaptarse a los distintos marcos regulatorios de cada país. Los ejes claves para el sector pasan por la privacidad, el rol de los intermediarios, las plataformas, los medios de pago y los temas fiscales. Por último, recalcó que el comercio electrónico es una oportunidad de generar sinergia entre lo internacional y lo local.

Gonzalo Navarro, Director Ejecutivo de la Asociación Latinoamericana de Internet (ALAI), sostuvo que es necesario entender la naturaleza de internet, cómo funciona y cómo son los modelos de negocios que se prestan a través de esta plataforma; no es lo mismo comerciar electrónicamente que de las formas tradicionales; pueden ser similares en cuanto a sus fines (la entrega de un servicio o un bien), pero no tienen la misma lógica: temas transfronterizos y técnicos están involucrados y es muy importante entenderlos, para poder saber si hay que regular esta materia y dónde hacerlo.

Pablo García, Presidente del Banco de Inversión y Comercio Exterior (BICE) manifestó que las posibilidades de alcanzar resultados positivos en la Conferencia Ministerial dependerán del surgimiento de un fuerte liderazgo político (*rule makers*) a nivel global y regional, que actualmente está ausente. Asimismo, se mostró escéptico frente a la posibilidad de avances en las negociaciones multilaterales. Por eso, destacó la necesidad de avanzar en forma pragmática hasta la reunión de fin de año a partir de temas concretos como pueden ser el comercio de servicios y la facilitación del comercio, generando flexibilidades que permitan convivir a lo bilateral, con lo regional y lo multilateral.

El Diálogo de Alto Nivel proporcionó un espacio no solo para iniciar un intercambio de ideas estratégicas hacia los mencionados eventos, sino de interacción entre representantes del sector privado, la academia y funcionarios gubernamentales. La presencia de analistas internacionales también contribuyó a centrar los objetivos que deberán presidir esos momentos de negociación.

[1] El 20 de marzo fue publicada la Resolución E 207/2017 mediante la cual la Secretaría de Comercio de Argentina introdujo importantes cambios sobre la reglamentación técnica referida al equipamiento eléctrico de baja tensión que se comercializa en el país y, específicamente, en las pautas para la certificación que acrediten el cumplimiento de los requisitos esenciales de seguridad (<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/verNorma.do?id=272858>).

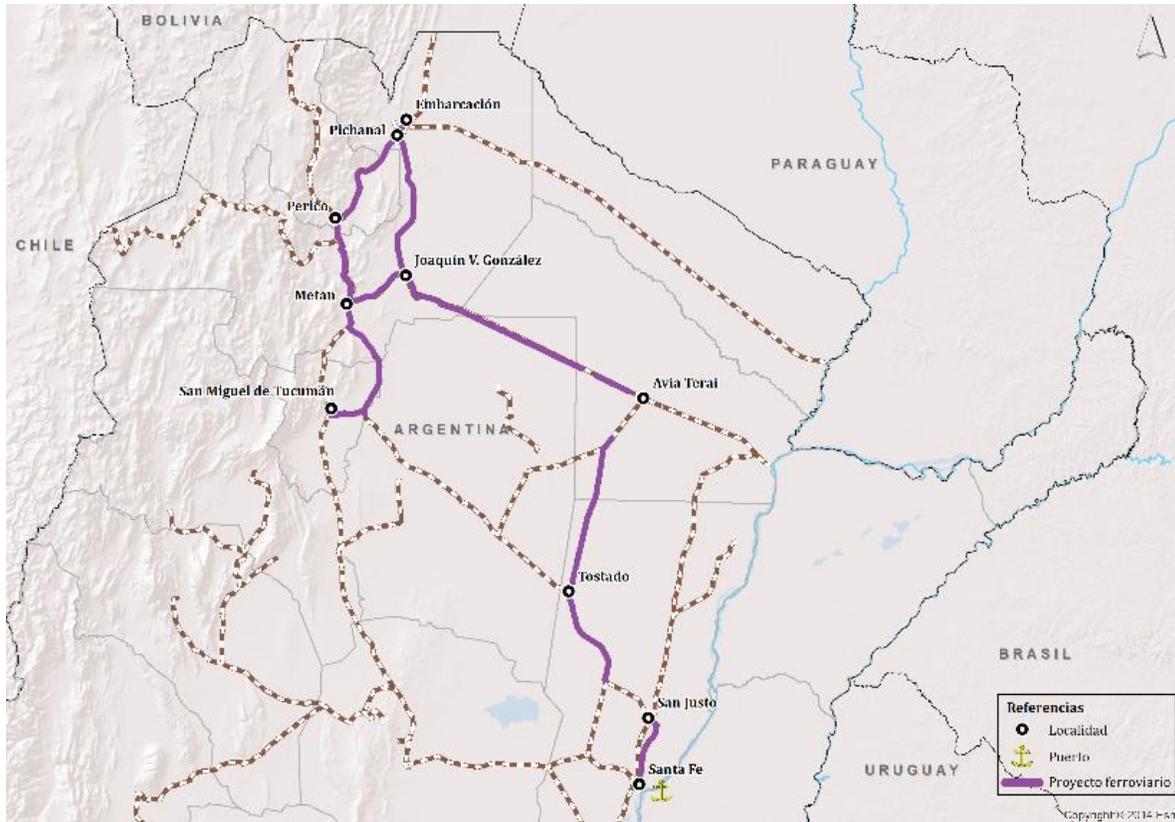
El Belgrano Cargas reducirá costos logísticos en el norte argentino

- [Actividades que Inspiran](#)
- [n248](#)

La red del Ferrocarril Belgrano Cargas se extiende desde la estación cabecera en el barrio de Retiro en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires para recorrer un total de 14 provincias argentinas: Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, San Luis, Mendoza, San Juan, La Rioja, Catamarca, Tucumán, Santiago del Estero, Chaco, Formosa, Salta y Jujuy.



Esta red ferroviaria alcanza a dos países limítrofes. Uno de sus ramales se conecta con Chile en el Paso Socompa (Salta) alcanzando el Puerto de Antofagasta en el Océano Pacífico. En el caso de la conexión con Bolivia ofrece dos alternativas que no se encuentran operativas. La primera a través de La Quiaca en la provincia de Jujuy, y la segunda, a través de Salvador Mazza en la provincia de Salta.



La rehabilitación operativa prevista implica la renovación de 1.593 Km de vías en los próximos 4 años, y la incorporación de 1.000 vagones y 30 locomotoras. Estas obras se ejecutan en el marco del Plan Belgrano que impulsa el gobierno argentino. Se trata de un conjunto de políticas públicas en transporte, infraestructura, producción, salud, empleo, vivienda y educación, para las provincias del norte argentino que poseen menor desarrollo relativo.

Las obras de renovación de vías se realizarán en tres etapas, encontrándose varios de estos proyectos incluidos en la Cartera del COSIPLAN-IIRSA, que tiene al INTAL como secretaria técnica.

La inversión prevista es de US\$ 2.470 millones y será financiada principalmente por la República de China mediante el Banco de Desarrollo de China (BDC) y la compañía China Machinery Engineering Corporation (CMEC).

El reto va más allá de renovar la infraestructura ferroviaria, incorporar material rodante y alcanzar niveles óptimos de operación. Este cambio en la matriz modal del movimiento de cargas requiere ser acompañado por políticas e inversiones acordes en los otros modos, enmarcados en la modernización de la logística de carga en el país. El objetivo de equilibrar la participación del tren en la matriz modal busca revertir la pérdida de competitividad y el mayor consumo de energía que implica el uso del transporte automotor, en las distancias y tipo de productos transportados.

En la década del '80, esta línea llegó a desplazar 4,5 millones de toneladas por año. En 2015, ya en proceso de renovación de varios tramos, el movimiento de cargas apenas superó las 800 mil toneladas. Actualmente

transporta productos como petróleo, contenedores, granos y oleaginosas, maderas, manufacturas, material de vía, minerales y materiales de construcción y cargas generales.

Las obras de la primera etapa tienen una extensión de 535 Km, de los cuales 160 Km ya se encuentran en ejecución y el resto de las licitaciones ya fueron realizadas. Los tramos involucrados son Santurce-Tostado-Chorotis-Las Breñas; Pampa del Infierno-Los Frentones; y Los Pirpintos-Los Tigres-Taco Pozo, en las provincias de Santa Fe, Chaco y Santiago del Estero.

La segunda etapa tiene una extensión de 500 KJm, y su licitación ya fue lanzada en setiembre de 2016. Incluye los tramos Coronda-Santo Tomé y Laguna Paiva-Naré, ambos en la provincia de Santa Fe, y Talavera-Pichanal-Embarcación-Chalicán, entre Salta y Jujuy.

La licitación de la última etapa se encuentra prevista para el primer trimestre de 2017, con una longitud de 558 Km. En ella se prevé renovar los tramos Tucumán-Metán-Joaquín V. González y Metán-Chalicán, en las provincias de Tucumán, Salta y Jujuy. La totalidad de las obras de las tres etapas estarán finalizadas para 2019. Se estima que estas obras generarán unos 23.000 puestos de trabajo, entre empleos directos e indirectos. Asimismo, el proyecto generará importantes movimientos logísticos, incluyendo el transporte de más de 2 millones de durmientes, 170 mil toneladas de rieles y 5 millones de piedra balasto.

Acuerdos para la ampliación del comercio de manufacturas de Colombia con Argentina y Brasil

- [Actividades que Inspiran](#)
- [n248](#)

El 7 de abril, se firmaron [dos acuerdos de entendimiento](#) que permiten la ampliación del comercio de un grupo de manufacturas entre [Colombia](#), [Argentina](#) y Brasil. El éxito alcanzado por las negociaciones hace parte del renovado activismo negociador entre miembros del MERCOSUR y de la Alianza del Pacífico. Los acuerdos son especialmente importantes porque estimulan la actividad de sectores diversificados de las exportaciones de productos básicos, que conforman buena parte de la oferta exportadora de estos países.

Los acuerdos prevén esencialmente el establecimiento de cuotas de exportación sin aranceles para bienes manufactureros entre los que destacan, en primer lugar, productos de la industria automotriz de los tres países. Por ejemplo, Argentina y Colombia acordaron el comercio sin arancel de un cupo que irá aumentando gradualmente hasta llegar a un total de [42.000 vehículos](#) en un horizonte de cuatro años desde su entrada en vigor. En el caso de Brasil, el entendimiento de Colombia ratifica un acuerdo de octubre de 2015 que impulsa el comercio bilateral de vehículos. Más allá del sector automotor, el entendimiento Argentina-Colombia establece cuotas para otros productos, tales como agroquímicos y plásticos.

Cabe señalar que por el momento el marco general para el comercio preferencial entre estos países se remite al Acuerdo de Complementación Económica (ACE) N° 59, suscripto en 2004 y vigente desde el año siguiente, y que vincula a las economías del MERCOSUR y de la Comunidad Andina. El objetivo original del ACE 59 era conformar un área de libre comercio a través de un Programa de Liberación Comercial, consistente en desgravaciones arancelarias bilaterales, progresivas y automáticas en un horizonte de hasta 15 años, a cumplirse el 1 de enero de 2018, lo que implicaba que, para ese entonces, alrededor del 87% de los bienes se encontrarán totalmente desgravados.

El comercio automotor de Argentina y Colombia

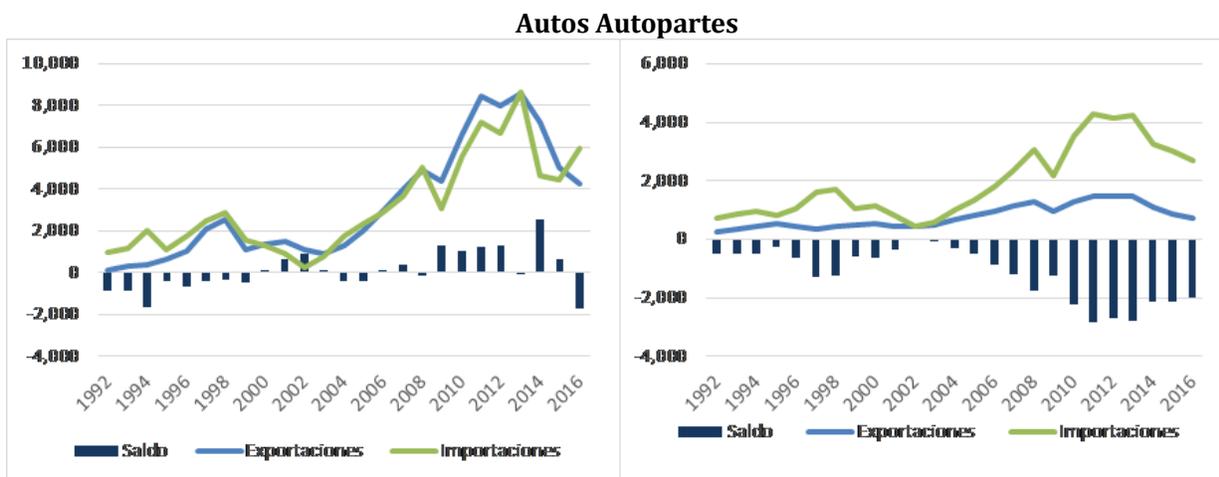
El contexto que van dando estos acuerdos hace interesante tener una idea de la dimensión de los flujos comerciales en el importante sector automotor entre los países involucrados (Gráficos 1 y 2).

La industria automotriz de Colombia es netamente deficitaria y depende principalmente de sus importaciones, tanto de vehículos como de sus partes y accesorios, para abastecer su mercado local. Por su parte, Argentina registra un saldo generalmente superavitario en vehículos automóviles -no es el caso de 2016, en el que tuvo un importante déficit, superior a US\$ 1.700, especialmente por los efectos de la crisis brasileña- y un sostenido resultado comercial negativo en autopartes.

Entre 2012 y 2016, Argentina registró un promedio anual de exportaciones de vehículos automóviles superior a US\$ 6.600 millones. La difícil situación del mercado brasileño se refleja, sin embargo, en una caída por tres años consecutivos del valor de sus ventas externas; este aspecto de la coyuntura hace muy atractivo el acuerdo con Colombia, ya que permite alcanzar un nuevo mercado dentro de la región. En el mismo período, las exportaciones colombianas sumaron un promedio anual cercano a US\$ 500 millones. Existe, pues una gran diferencia de escala entre los flujos de exportación entre ambos países. Argentina se ha mantenido como un proveedor relevante del gran mercado brasileño y además cuenta con un mercado interno relativamente importante.

Gráfico 1

Evolución del comercio total de autos y autopartes de Argentina. Millones de US\$

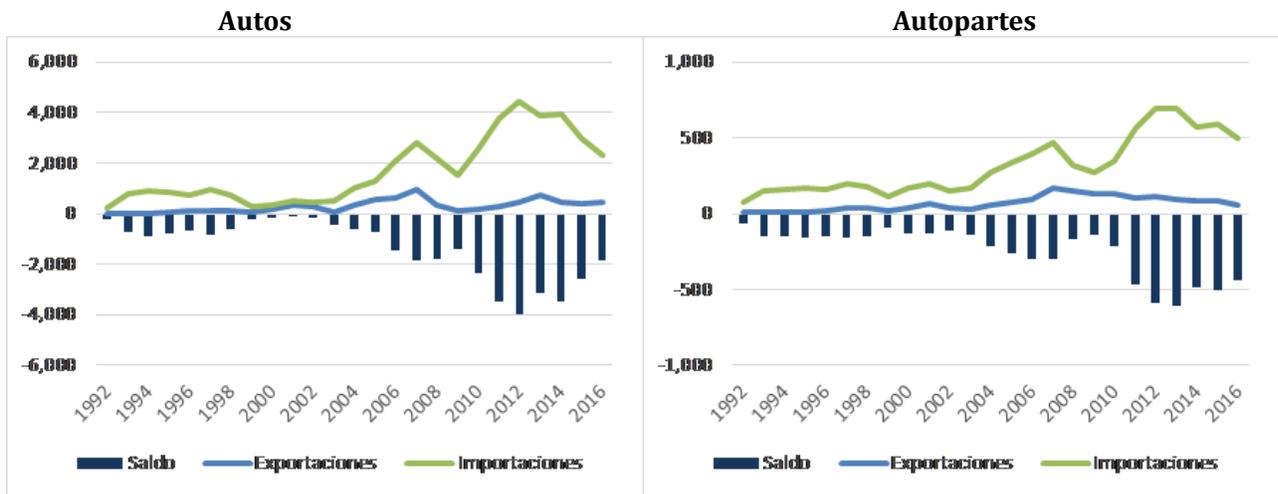


Nota: Autos comprende las partidas 8702, 8703, 8704 y 8705 del Sistema Armonizado; autopartes se conforma de las partidas 8706, 8708 y 8708. Fuente: INTRADE

Por el lado de las importaciones, la diferencia es mucho menor entre ambas industrias. Entre 2012 y 2016, las importaciones argentinas de vehículos automóviles promediaron US\$ 6.000 millones, mientras las colombianas totalizaron US\$ 3.500 millones, una relación de 1,8 a 1, favorable a Argentina. Las compras externas de autopartes sumaron, en el mismo período, cerca de US\$ 3.500 millones en el caso de Argentina y US\$ 609 millones en el de Colombia.

Gráfico 2

Evolución del comercio total de autos y autopartes de Colombia. Millones de US\$



Nota: Autos comprende las partidas 8702, 8703, 8704 y 8705 del Sistema Armonizado; autopartes se conforma de las partidas 8706, 8708 y 8708. Se excluyeron aquellas importaciones que registran como origen a la misma Colombia (en 2016, US\$ 336 millones de vehículos automóviles y US\$175 millones de autopartes). Fuente: INTRADE

En la medida en que los acuerdos favorecen la apertura parcial de los mercados de países del MERCOSUR, podrían estar anunciando la eventual conformación de un gran mercado sudamericano para esta industria.

Como se destacó previamente, Brasil ha sido el principal mercado para la industria automotriz argentina: casi 7 de cada 10 vehículos automóviles exportados por Argentina tienen como destino ese mercado y cerca de 8 de cada 10 autos importados proceden de ese origen. A una escala menor, otro socio destacado ha sido México, que tiene su industria automotriz orientada al mercado de Estados Unidos.

Con esta configuración, no es extraño que hasta ahora la participación de Colombia en las exportaciones de vehículos argentinos haya sido baja, con apenas US\$ 102 millones en 2016 (2% del total); su incidencia como proveedor de vehículos ha sido prácticamente nula (Gráfico 3).

Gráfico 3

Intercambio comercial de Argentina de vehículos automotores. Año 2016

Exportaciones Importaciones

País de destino	Millones de US\$	Part. %	País de origen	Millones de US\$	Part. %
	4,266	100		5,986	100
BRASIL	2,951	69	BRASIL	4,717	79
MÉXICO	242	6	MÉXICO	572	10
ESTADOS UNIDOS	197	5	BÉLGICA	149	2
CHILE	158	4	ALEMANIA	131	2
AUSTRALIA	122	3	REPÚBLICA DE COREA	91	2
COLOMBIA	102	2	ESTADOS UNIDOS	73	1
PERÚ	100	2	CHINA	49	1
PARAGUAY	75	2	URUGUAY	48	1
SUDÁFRICA	74	2	INDIA	47	1
ALEMANIA	66	2	ESPAÑA	21	0.4
OTROS	180	4	OTROS	88	1

Nota: Autos comprende las partidas 8702, 8703, 8704 y 8705 del Sistema Armonizado. Fuente:

Elaboración propia en base a INTRADE

El flujo comercial de automóviles de Colombia se encuentra más diversificado (Gráfico 4), aunque México es destino de la mitad de sus exportaciones y origen de 3 de cada 10 unidades importadas. Otros socios destacados son Ecuador como destino de las ventas y Japón, Estados Unidos y la República de Corea como origen de las compras.

Gráfico 4

Intercambio comercial de Colombia de vehículos automotores. Año 2016

Exportaciones			Importaciones		
País de destino	Millones de US\$	Part. %	País de origen	Millones de US\$	Part. %
	477	100		2,314	100
MÉXICO	239	50	MÉXICO	711	31
ECUADOR	135	28	JAPÓN	258	11
CHILE	35	7	ESTADOS UNIDOS	224	10
PERÚ	29	6	REPÚBLICA DE COREA	221	10
PANAMÁ	19	4	BRASIL	184	8
ZONA FRANCA	10	2	ALEMANIA	135	6
ESTADOS UNIDOS	3	1	CHINA	120	5
COSTA RICA	1	0.3	ARGENTINA	104	4
GUATEMALA	1	0.3	ESPAÑA	76	3
EMIRATOS ÁRABES UNIDOS	1	0.2	REINO UNIDO	46	2
OTROS	3	1	OTROS	236	10

Nota: Autos comprende las partidas 8702, 8703, 8704 y 8705 del Sistema Armonizado. Se excluyeron aquellas importaciones que registran como origen a la misma Colombia (US\$ 336 millones de vehículos automóviles en 2016). Fuente: Elaboración propia en base a INTRADE

En 2016, se vendieron más de 250.000 unidades en el mercado colombiano. Casi 36% de esas ventas correspondió a autos producidos localmente.^[1] Como se mencionó, entre los vehículos automóviles de origen importado predominaron los de origen mexicano, con una participación cercana al 20%, y en menor medida, aquellos procedentes de Corea (14%). Argentina apenas alcanzó a cubrir una cuota de mercado de 1,3%, poco más de 3.300 unidades. Estas cifras dan cuenta del espacio que, como resultado de la implementación del acuerdo reciente, tienen para crecer las exportaciones argentinas a Colombia, a la vez que este último podrá colocar vehículos en el mercado de las economías de mayor dimensión del MERCOSUR.

[1] Asociación Colombiana de Vehículos Automotores.

Actividades que Inspiran

Argentina y México buscan profundizar sus acuerdos vigentes

- [Actividades que Inspiran](#)
- [n248](#)

En el marco de la segunda ronda de negociaciones del Acuerdo de Complementación Económica entre Argentina y México, ACE 6, el 18 de abril se realizó en Buenos Aires una reunión organizada por la Cámara de Comercio Argentina Mexicana (CCAM) que contó con una exposición del Subsecretario de Comercio Exterior de México, Juan Carlos Baker Pineda, quien estuvo acompañado de su equipo de trabajo. La primera ronda de negociaciones tuvo lugar en noviembre de 2016, en la Ciudad de México.

El funcionario mexicano destacó la necesidad de ampliar y profundizar el ACE 6, que se encuentra vigente desde 1987, para así contar con un acuerdo de última generación que permita consolidar la relación comercial. Según refirió, apenas 38% del comercio bilateral actual se realiza bajo los esquemas del ACE 6.

Resaltó también el gran impulso que en los últimos doce meses le vienen dando a las relaciones bilaterales las diversas visitas de funcionarios de alto rango, con la certeza de que “Argentina y México tienen que estar más cerca”.

Otro acuerdo que involucra a ambos países es el ACE 55 que regula el comercio automotor entre el MERCOSUR y México. Al respecto, Baker Pineda señaló que la expectativa de México es regresar al libre comercio en el sector automotor, dejando de lado los cupos vigentes.

¿Qué quiere decir la profundización del acuerdo?

En primer lugar, comprende los aspectos arancelarios, donde algunas de las preferencias aún son parciales, ya que no alcanzan el 100%. Con relación a la renegociación de las preferencias sostuvo que primero se debe identificar lo que se está comerciando y en qué niveles de preferencia, para luego ir más allá y profundizar los vínculos comerciales.

Adicionalmente, la profundización involucra la inclusión de productos que no están incorporados en el acuerdo. Cabe notar que, además del comercio bilateral que actualmente no está cubierto por ninguno de los dos acuerdos, México pretende incorporar el universo automotor a este paquete de negociación.

La profundización pasa también por incluir otras disciplinas. Si se quiere modernizar el acuerdo de forma tal que refleje la ambición y la capacidad exportadora de ambos países, entonces se deben incorporar disciplinas que acompañen los acuerdos arancelarios: Aranceles + Disciplinas.

¿Cuáles son esas disciplinas? Plataformas electrónicas, obstáculos técnicos al comercio (OTC), medidas sanitarias y fitosanitarias, y propiedad intelectual.

Baker Pineda comentó que los objetivos que se plantearon las autoridades argentinas y mexicanas para esta segunda ronda de negociaciones son, en primer lugar, “identificar en cada tema dónde estamos, cuáles son las expectativas que tiene cada parte y llegar a textos consolidados que lo reflejen”. En segundo lugar, empezar a “definir los parámetros” sobre los que se abordará la negociación de los productos, por ejemplo, cuáles son los plazos, los sectores incluidos y los excluidos, y cuáles son las preferencias.

Mencionó que México tiene abiertos varios frentes de negociación: Argentina, Brasil, Unión Europea y Asia; en particular destacó las negociaciones con Japón para profundizar el acuerdo bilateral vigente desde 2005.

Se refirió también a las relaciones con Estados Unidos. En ese sentido, sostuvo que México está convencido que el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) ha beneficiado a todos los países, a partir del nivel de comercio que se generó gracias a la eliminación de las barreras arancelarias. Sin duda, México está dispuesto a discutir cómo hacer frente a prácticas de comercio desleal que otros países realizan, cómo incorporar plataformas digitales al TLCAN, o incorporar disposiciones sobre las empresas del estado, entre otros aspectos que puedan aportar a una agenda de discusión positiva que construya sobre lo ya logrado.

El TLCAN se ha convertido en un bien nacional y en una fuente que brinda certidumbre, previsibilidad y preparación, en el sentido que permite a todos los productores y empresarios mexicanos conocer cuáles son las condiciones de acceso al mercado con el cual México tiene un acuerdo.

Reconoció que parte del atractivo de México es ser una plataforma abierta al comercio internacional, que data de hace más de tres décadas, por lo que el camino a recorrer será continuar en ese mismo sentido. Al respecto, señaló que están buscando más plataformas donde poder integrarse, más fuentes donde poder colocar sus productos, pero también de donde puedan conseguir parte de lo que necesitan. De ahí, la racionalidad de volver a encontrar oportunidades, como las existentes con Argentina.

El comercio entre Argentina y México es relativamente bajo (US\$ 2.300 millones) y viene descendiendo. Sin embargo, existen grandes oportunidades para ambos países. El propósito es terminar todo el proceso de negociaciones hacia fines de 2017 o principios de 2018. ¿Hasta dónde se llegará? “De eso dependerá la negociación, pero la ambición de avanzar está en ambas partes”. Indicó que el nivel de ambición de las disciplinas debe ser semejante al arancelario.

Destacó la participación de lo que usualmente se denomina el “cuarto de al lado”, en referencia a los empresarios que acompañan en las negociaciones que lleva adelante México. Las consultas técnicas al sector privado

permiten conocer con mayor detalle las necesidades propias de cada sector y enriquecen el proceso negociador que llevan adelante los funcionarios públicos.

Por último, sostuvo que Argentina y México, desde sus respectivos lugares geográficos, tienen la gran oportunidad de ejercer un liderazgo considerando los espacios y oportunidades que se están presentando en distintas partes del mundo. Destacó la activa agenda que tiene Argentina por delante y el entusiasmo que esta genera en México.

Voces que Conectan

Hacia una ecología integral

- [n248](#)
- [Voces que Conectan](#)

Monseñor Marcelo Sanchez Sorondo, Canciller de la Pontificia Academia de las Ciencias, comenta las claves de Laudato Si', entrevistado por Conexión INTAL.

Entrevista de Conexión INTAL a Patricia Espinosa, Secretaria Ejecutiva de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático, explica los desafíos de la gobernanza en materia de cambio climático.

Nueva hoja de ruta en convergencia MERCOSUR-Alianza del Pacífico

- [America Latina y el Caribe](#)
- [Integración en Movimiento](#)
- [n248](#)
- [Panorama Regional](#)

El día 7 de abril, Cancilleres y Ministros del **MERCOSUR** y de la **Alianza del Pacífico** celebraron una **reunión de trabajo** en Buenos Aires en la que acordaron seguir avanzando en el proceso de convergencia para la **integración** de ambos bloques, concretando de este modo el deseo que habían expresado **en diciembre pasado los presidentes Mauricio Macri y Michelle Bachelet**, en calidad de Presidentes Pro Témporte. Analizaron también la coyuntura económica internacional y coincidieron en la importancia de contribuir a favor del **libre comercio** y de la **integración económica regional**.

Al respecto, establecieron una “hoja de ruta” para las reuniones del Grupo de Alto Nivel de la AP y del Grupo Mercado Común del MERCOSUR sobre temas ya identificados por ambos mecanismos de integración.

Esta hoja incluye seis capítulos: facilitación del comercio y ventanillas únicas de comercio exterior, cadenas regionales de valor y acumulación de origen, cooperación aduanera, promoción comercial y PyMES, barreras no arancelarias y facilitación del comercio de servicios. En varios de estos aspectos ya existe trabajo conjunto precedente. Se informó que a fines del primer semestre de 2017 se realizará el Seminario “MERCOSUR – Alianza Pacífico: Una agenda positiva para la integración”. Se destacaron los objetivos de apertura comercial y promoción del desarrollo económico y social de la región, promovidos por la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), de la que todos los países del MERCOSUR y de la Alianza del Pacífico son miembros. El Comunicado Conjunto reafirma la importancia de un sistema multilateral de comercio abierto, previsible, transparente, inclusivo y basado en reglas internacionales. Se asumió el compromiso de trabajar para la XI Conferencia Ministerial de la Organización Mundial del Comercio (Buenos Aires, 11-14 de diciembre 2017) y fortalecer el rol de la OMC. Esta reunión se da en el contexto de iniciativas bilaterales entre miembros de ambos bloques. Véase en esta Conexión INTAL: “Acuerdos para la ampliación del comercio de manufacturas de Colombia con Argentina y Brasil”, “México: ¿Oportunidades para el sector agropecuario latinoamericano?” y “Argentina y México buscan profundizar sus acuerdos vigentes”.

México actualiza su Tratado de Libre Comercio con la Unión Europea

- [Centroamerica y Mexico](#)
- [Integracion en Movimiento](#)
- [n248](#)
- [Panorama Regional](#)

Los equipos negociadores de ambas partes se reunieron en Bruselas, Bélgica, para celebrar esta ronda cuyo objetivo consistió en acelerar el proceso de modernización del **Tratado de Libre Comercio entre México y la Unión Europea (TLCUEM)**.

Así lo [informó](#) la Secretaria de Comercio mexicana en un anuncio oficial.

Como resultado de la ronda, se avanzó en los temas cubiertos: acceso a **mercados de bienes**, reglas de origen, facilitación del comercio, competencia, obstáculos técnicos al comercio, medidas sanitarias y fitosanitarias, propiedad intelectual, contratación pública, comercio de servicios (incluyendo telecomunicaciones, comercio electrónico), inversión, mejora regulatoria, comercio y desarrollo sustentable, energía y materias primas, cooperación sobre pequeñas y medianas empresas, así como mejoras en el proceso de diferencias **comerciales**. La cuarta ronda tendrá lugar en la Ciudad de México del 26 al 30 de junio próximo.

Se firmó el protocolo de cooperación y facilitación de inversiones intra MERCOSUR

- [Cono Sur](#)
- [Integración en Movimiento](#)
- [n248](#)
- [Panorama Regional](#)

En el marco del *Foro Económico Mundial*, que sesionó en Buenos Aires, los Cancilleres de los países que integran el MERCOSUR [firmaron](#) el *Protocolo de Cooperación y Facilitación de inversiones Intra-Mercosur*.

En un comunicado oficial, emitido en los primeros días del mes de abril, se destaca que el instrumento se encontraba en [negociación](#) desde marzo de 2016 y que “es el resultado de los esfuerzos realizados por los Estados Partes en sucesivas negociaciones dirigidas a desarrollar y a adoptar un instrumento que permita fomentar un ambiente transparente, ágil y favorable para la inversión en los Estados Partes.”

Y agrega que el Protocolo reconoce “el papel fundamental de la inversión en la promoción del desarrollo sustentable, en el crecimiento económico, en la reducción de la pobreza, en la creación de empleo, en la expansión de la capacidad productiva y en el desarrollo humano”. Por ello, “tiene la importancia de constituir un instrumento jurídico capaz de estimular las inversiones intra-MERCOSUR.”

Se argumenta que el acuerdo permitirá “abrir nuevas iniciativas de integración entre los Estados Partes, al tiempo que procura establecer una asociación estratégica entre éstos en materia de inversiones que pueda aportar amplios y mutuos beneficios”.

Este logro salda una deuda pendiente del bloque ya que un mecanismo que reduzca la incertidumbre de las inversiones dentro del espacio regional es, sin duda, un requisito para la ampliación de los flujos comerciales y el aprovechamiento de las ventajas de una mayor escala económica, creada por el acuerdo.

China aumenta sus importaciones desde Brasil, EE.UU. y Canadá

- [Escenario Internacional](#)
- [Integración en Movimiento](#)
- [n248](#)

China [necesita aumentar](#) sus **importaciones** de crudo desde la “nueva frontera”: una región extensa que parte en el Golfo de México y que comparten Estados Unidos, Canadá y naciones latinoamericanas, a fin de satisfacer su creciente demanda.

[Sinopec](#), el mayor comprador de crudo de China, tiene previsto recibir más cargamentos desde Brasil, Estados Unidos y Canadá, a fin de ayudar a estabilizar los suministros de petróleo en momentos en que Oriente Medio eleva su capacidad de refinación y África sufre interrupciones de producción.

Los cargamentos desde [América](#) alcanzaron un máximo histórico en marzo, lo que elevó la participación de la región en el mercado chino en 1,1 puntos porcentuales durante el primer trimestre a cerca de 14%.

Para mayor detalle sobre la dinámica del **mercado de petróleo** y su impacto sobre los precios América Latina, véase el artículo: [¿De qué depende la recuperación de los precios de los productos básicos?](#)

Una visión de largo plazo de la evolución del comercio de petróleo y sus tendencias se encuentra en el capítulo 4 del [Monitor de Comercio e Integración 2016](#).

La OMC debate acerca de Acuerdos Comerciales Regionales

- [Escenario Internacional](#)
- [Integración en Movimiento](#)
- [n248](#)

Delegados de la Unión Europea, el Japón y Australia compararon sus Acuerdos Comerciales Regionales, ACR (en vigor y futuros) con las disposiciones del [Acuerdo sobre Facilitación del Comercio](#) de la OMC. El ejercicio busca mostrar la influencia recíproca de los programas de **comercio bilaterales**, regionales y **multilaterales** en esta esfera.

En el [debate](#) exploró en qué medida determinados ACR de esos miembros se correspondían con las disposiciones del AFC o se apartaban de ellas. Además, se discutió la evolución reciente de las disposiciones relativas a la **facilitación del comercio** incluidas en los ACR y se interrogó sobre el modo en que el AFC podría constituir la base de los capítulos sobre aduanas y facilitación del comercio de futuros ACR.

La edición de 2014 del [Monitor de Comercio e Integración](#) incluye un ejercicio de comparación entre las disposiciones del AFC y un grupo seleccionado de acuerdos regionales de América Latina y el Caribe.

La próxima reunión del Comité de **Acuerdos Comerciales Regionales** (CACR) se ha fijado provisionalmente para los días 29 y 30 de junio de 2017.

Comunidad caribeña suma esfuerzos contra el cambio climático

- [Caribe](#)
- [Integración en Movimiento](#)
- [n248](#)
- [Panorama Regional](#)

Los días 9 y 10 de marzo, en La Habana, se llevó a cabo la [XXII Reunión Ordinaria del Consejo de Ministros de la Asociación de Estados del Caribe \(AEC\)](#), que convocó Cancilleres y Ministros de los países miembros de la [AEC](#), Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, México, Venezuela y Colombia.

Enfocada en los [ejes temáticos prioritarios](#) –**turismo, transporte, medio ambiente, comercio y desastres naturales**– las actividades de la reunión consistieron en evaluar el estado de implementación de los programas de **cooperación** que se desarrollan en la Asociación, gestionar recursos para los proyectos que están en ejecución y plantear nuevas propuestas.

El Ministro de Relaciones Exteriores de Cuba, Bruno Rodríguez Parrila, insistió en que es fundamental pensar en conjunto una política adecuada para hacer frente al **cambio climático**. Por su parte, la secretaria general de la AEC, June Soomer, [expresó](#) que “tenemos que luchar por nuestro **acercamiento comercial**, debemos reagruparnos para desarrollar estrategias juntos. Debemos enfrentarlo todo juntos, como estados”. También resaltó la importancia del compromiso de las **mujeres** con la **integración**.

Diálogo de Alto Nivel reunió a países de Asia y de la Alianza del Pacífico

- [America Latina y el Caribe](#)
- [Integración en Movimiento](#)
- [n248](#)
- [Panorama Regional](#)

Ministros de Relaciones Exteriores y de Comercio de la **Alianza del Pacífico** (AP) compartieron con pares de Australia, Brunei Darussalam, Canadá, **China**, Japón, Corea del Sur, Estados Unidos, Malasia, Nueva Zelandia, Singapur y Vietnam, el “**Diálogo de Alto Nivel en iniciativas de integración en Asia Pacífico: desafíos y oportunidades**”, en la ciudad de Viña del Mar, Chile.

Los funcionarios intercambiaron visiones sobre las condiciones actuales del **comercio internacional** e identificaron posibles áreas de trabajo entre la AP y los demás países participantes, tendientes a fortalecer la **integración económica** y el **libre comercio**. Al respecto, los Presidentes de los miembros de la AP ya se habían comprometido, en una **reunión virtual** que mantuvieron el día 9 de marzo, a “favorecer la apertura de los mercados (...) con miras a desarrollar cadenas de valor entre los cuatro países y con terceros mercados, particularmente con el Asia Pacífico”.

“Creemos que esta es una señal muy significativa cuando hay incertidumbre y es una manera de avanzar hacia la **integración regional**. Oportunamente tomaremos contacto con los socios para conversar concretamente esas iniciativas de **libre comercio**, que una vez que se completen, implicará que cada país que logre acuerdos de libre comercio con la AP, será considerado ‘país asociado’”, **puntualizó** el Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, Heraldo Muñoz, en la conferencia de prensa conjunta al término del **encuentro**. De este modo, existirán tres categorías en el bloque: miembro pleno, miembro asociado y país observador.

Al respecto, el Canciller de México, Luis Videgaray, **indicó** que la AP está predispuesta a negociar con otros países del Asia Pacífico siempre que se respeten ciertos parámetros: “El criterio es tener altísimos estándares **comerciales** incorporando las disciplinas modernas como protección al **medio ambiente**, respeto a los derechos laborales y a las **inversiones**.”

Integración en Movimiento

Cómo conquistar el mercado asiático

- [Espacio PYME](#)
- [Integración en Movimiento](#)
- [n248](#)

En una producción del equipo de ConnectAmericas del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Eduardo Cárdenas, Fundador y CEO de ASC Co. Ltd. presenta las lecciones aprendidas debido a su experiencia comercial con el mercado asiático.

Aprende en este webinar cuáles son las oportunidades que tiene nuestra región en el fascinante continente asiático.

Evaluación de Impacto.

El rol de los recursos naturales en el desarrollo

- [Evaluación de Impacto.](#)
- [n248](#)

La aparición en 1987 del documento de las Naciones Unidas, Our Common Future, definió el Desarrollo Sostenible (DS) como aquel que “satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus necesidades”. Luego, la Cumbre sobre Desarrollo Sostenible de 2015 estableció un conjunto de 17 objetivos y 169 sub-objetivos de la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible. El trabajo de José María Fanelli, de Red Sur, [Desarrollo, sostenibilidad y recursos naturales en América del Sur](#) marcó conceptual y agenda de investigación, aporta al análisis de lo que implican estas metas para América del Sur, con el propósito inicial de identificar un conjunto de tópicos y preguntas que actúen como puntapié inicial para futuras indagaciones.

La hipótesis que sigue Fanelli es que, para comprender el rol de los RN en el DS en un contexto de este tipo, es necesario, primero, poner el acento en la cuestión de la sostenibilidad y, segundo, abordar la sostenibilidad desde una perspectiva multidimensional, que abarque desde el capital natural hasta la macroeconomía, y donde la interacción entre la asignación inter-temporal de la dotación de RN, y otros factores que inciden en el DS, es el eje que estructura el análisis.

De enfoque analítico y siguiendo un objetivo central que es el de identificar temas y estudios teóricos y aplicados existentes que puedan resultar útiles para estructurar una agenda de investigación sobre el vínculo entre RN, desarrollo y sostenibilidad, el documento concibe a esta última como una condición que estipula no sólo el uso racional del capital natural sino, también, que el proceso de desarrollo avance sin obstáculos.

De esta forma, se exploran los vínculos entre desarrollo sostenible y recursos naturales (RN) para el caso de economías ricas en esos recursos y de nivel de ingreso medio, como es el caso de varios países de América del Sur. Fanelli, José María. [Desarrollo, sostenibilidad y recursos naturales en América del Sur. Marco conceptual y agenda de investigación](#). Red Sur, 2017.

Integración comercial en América Latina y el Caribe

- [Lecturas de Integración](#)
- [n248](#)
- [Reseñas Bibliográficas](#)

Basándose en un conjunto de 12 estudios de análisis, la recopilación a cargo del Fondo Monetario Internacional: [Trade Integration in Latin America and the Caribbean](#), examina los determinantes del **comercio**, explora el potencial para mejorar la **integración comercial** de **América Latina y el Caribe** y evalúa aspectos económicos y sociales.

La característica novedosa e interesante es que, para profundizar la comprensión de las políticas de la región y las estrategias **comerciales**, el informe también incorpora las opiniones de las autoridades de los países de ALC, lo cual proporciona una oportunidad para examinar la alineación entre recomendaciones basadas en los hallazgos analíticos sobre las prácticas **comerciales** y las prioridades políticas. Vale aclarar que las encuestas se llevaron a cabo entre mediados y finales de 2016, antes de los acontecimientos más recientes en el panorama del **comercio** mundial.

Hallazgos

El informe encuentra que América Latina podría obtener importantes beneficios de crecimiento a través de la **integración**. Con un nivel de **integración comercial** por debajo de la de otras regiones, hay margen para aumentar el comercio como motor del crecimiento y ayudar a contrarrestar las perspectivas económicas poco positivas, contribuyendo a reducir la **desigualdad**.

El reporte distingue entre **integración** inter e intra regional, argumentando que, si bien existe la posibilidad de mejorar la **integración comercial** en ambos niveles, el actual impulso político en apoyo de una mayor apertura **comercial** podría dar un impulso en particular la **integración comercial intrarregional**.

En este contexto, el comercio podría ser promovido a través de un acuerdo **comercial** regional, normas **comerciales** y reglamentarias, y otras medidas orientadas a apoyar la facilitación del comercio.

Por otra parte, las estrategias para reforzar la **integración interregional** podrían centrarse en liberalización unilateral como complemento de los esfuerzos existentes para ampliar la red de acuerdos **comerciales**.

También se hace hincapié en la importancia de las políticas complementarias, que continuado los esfuerzos para fortalecer la infraestructura y el capital humano serían de una amplia estrategia de crecimiento. Estas políticas también pueden mejorar la **integración** comercial, facilitar la participación en las cadenas mundiales de valor, ofrecer nuevas transferencias de tecnología y resultan esenciales para diversificar y mejorar la complejidad de las exportaciones de ALC.

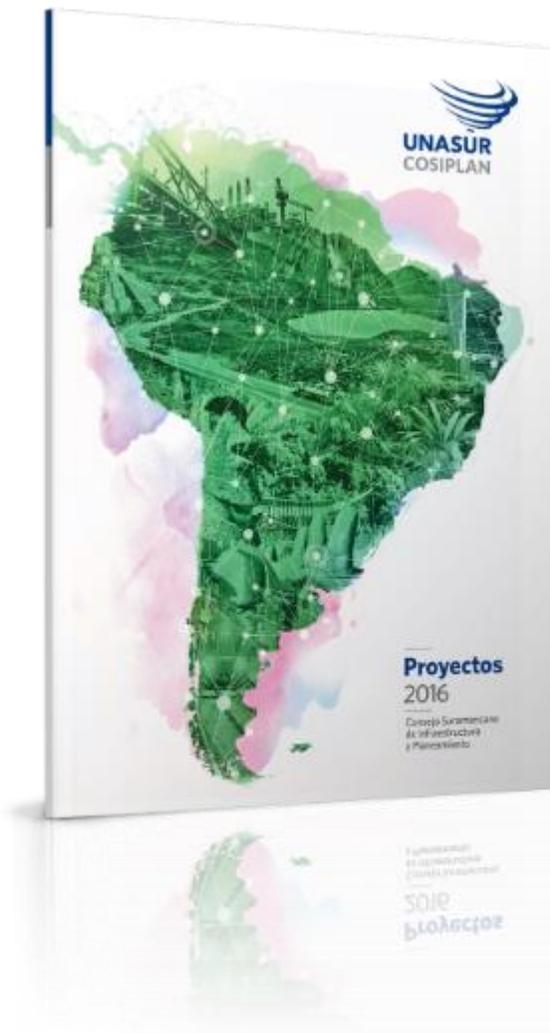
Por último, el reporte plantea que un fortalecimiento de las redes de seguridad social puede ayudar a reducir los costos de ajuste vinculados a una mayor **integración** y promover una distribución equitativa de los beneficios del **comercio**.

[Trade Integration in Latin America and the Caribbean](#). IMF, 2017.

581 proyectos de integración en infografías

- [Lecturas de Integración](#)
- [n248](#)
- [Publicaciones destacadas](#)

Este trabajo contiene información relevante sobre la Cartera de Proyectos del COSIPLAN y de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API), organizada por cada uno de los nueve Ejes de Integración y Desarrollo y los doce países de América del Sur.

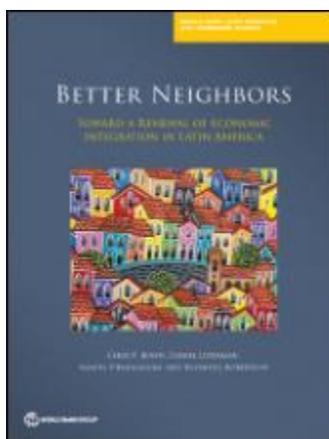


El trabajo presenta datos sobre cantidad de proyectos, inversión estimada, tipo de financiamiento, sectores y subsectores de los proyectos y etapas del ciclo de vida, así como un resumen de las características socio-económicas y ambientales de los Ejes de Integración y Desarrollo.

Lecturas de Integración

INTAL LIB recomienda qué leer

- [Lecturas de Integración](#)
- [n248](#)
- [Publicaciones destacadas](#)
- [Version para imprimir](#)



[Mejores vecinos : hacia una renovación de la integración económica en América Latina](#)

Resumen: Este estudio revisa el concepto de regionalismo abierto (RA) y presenta evidencia que apoya la idea de que una estrategia de RA revitalizada puede contribuir al crecimiento combinado con equidad mediante la explotación de las complementariedades entre la integración económica global y regional. En concreto, este estudio plantea una estrategia basada en cinco pilares: (i) reducir los aranceles (externos) de nación más favorecida (NMF), (ii) profundizar la integración entre América del Sur, América Central y América del Norte, (iii) armonizar las normas y procedimientos que regulan el intercambio de bienes, servicios y factores de producción, (iv) incrementar los esfuerzos para que los elevados costos del comercio se reduzcan en LAC e (v) integrar los mercados de trabajo y capitales en las Américas.



[Los futuros del MERCOSUR: nuevos rumbos de la integración regional](#)

Resumen: Este informe se pregunta cuál es el futuro del MERCOSUR tras cumplir sus primeros 25 años y qué debemos hacer para adaptarnos a la nueva era. “Los futuros del MERCOSUR” realiza un diagnóstico preciso de la situación del bloque regional y presenta ideas creativas para avanzar en un sendero de desarrollo sustentable que brinde opciones para fortalecer la integración en el presente escenario, en una convocatoria conjunta entre el Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe (INTAL), del Sector de Integración y Comercio (INT) del BID, y la Red Sudamericana de Economía Aplicada.



[Eco integración de América Latina: Ideas inspiradas por la encíclica Laudato Si'](#)

Resumen: Inspirados por la encíclica Laudato Si' del Papa Francisco, premios Nobel y expertos mundiales plantean opciones concretas para avanzar en una eco-integración regional donde la dimensión social y ambiental del desarrollo sean prioritarias. Los compromisos adoptados para mitigar el cambio climático en las cumbres de París y Marrakech requieren la cooperación de distintas naciones en una labor conjunta para contrarrestar con firmeza el calentamiento global. América Latina tiene una enorme riqueza natural que representa una oportunidad, pero también una gran responsabilidad: proteger el planeta y al mismo tiempo encontrar los caminos para reducir las inequidades que caracterizan a la región. La nueva edición de la revista Integración &

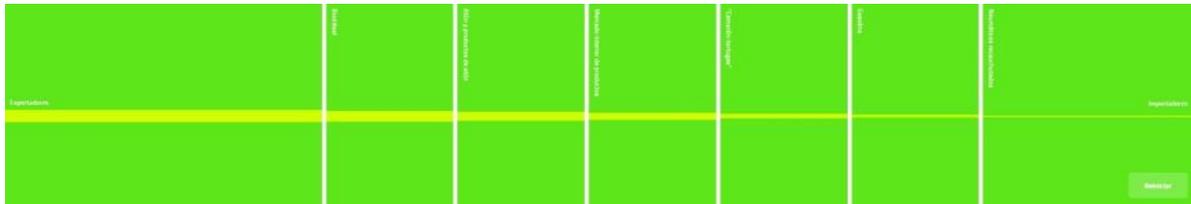
Comercio, del BID-INTAL, brinda propuestas creativas, analiza los desafíos de gobernanza que ofrece el actual escenario, describe modelos sostenibles de comercio, examina el impacto del cambio climático y traza puentes para avanzar en una ecología integral donde el humanismo sea el motor de la civilización.

Termometro de Comercio

Barreras verdes

- [n248](#)
- [Termometro de Comercio](#)

En las últimas décadas, la tendencia creciente a la utilización del argumento medioambiental para la restricción del comercio (“proteccionismo verde”) ha sido advertida por parte de expertos en comercio en diversos foros internacionales de discusión. Si bien la protección del medio ambiente es un objetivo legítimo y deseable para la comunidad internacional, los países de América Latina y el Caribe deben estar alertas de que éstas medidas no sean utilizadas por sus socios para justificar medidas proteccionistas dotadas de un mayor grado de legitimidad social, que atenten contra sus ventas externas. La solución a la tensión entre comercio y medio ambiente no parece estar en la reducción de las normas ambientales, sino en asegurar el correcto uso de las mismas para cuidado de los recursos naturales y no para distorsionar el comercio.



Redaccion

Redacción

- [n248](#)
- [Redaccion](#)

Esta es una publicación mensual propiedad del Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe, Banco Interamericano de Desarrollo (BID-INTAL). Todos los derechos reservados.

Fuentes de información: Comunicados de Prensa y Hojas de Novedades de: AEC; ALADI; BID; CARICOM; Comunidad Andina; Euro-Lat; Grupo de Río; MERCOSUR; PARLATINO; SELA; SG-SICA; SIECA.

Organismos oficiales e internacionales. Archivos de Prensa del INTAL.

Comité de dirección:

Antoni Estevadeordal

Gustavo Beliz

Coordinación:

Alejandro Ramos Martínez

Equipo de redacción:

Andrea Benítez

Mariana Betoño

Santiago Chelala

Carlos D'Elía

Ignacio Estévez

Alejandra Radl

Eugenia Piasentini

Edición y difusión:

Ana Inés Basco

Santiago Chelala

Mariana Pernas

Maria Soledad Codoni

Alejandra Wulff

Edición web:

Ignacio Mansilla Derqui

Federico Mazzella

Alejandra Wulff

R.P.I.: 5234651

ISSN: 1027-1899

Copyright © 2017 Banco Interamericano de Desarrollo. Esta obra se encuentra sujeta a una licencia Creative Commons IGO 3.0 Reconocimiento-NoComercial-SinObrasDerivadas (CC-IGO 3.0 BY-NC-ND)

(<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/igo/legalcode>) y puede ser reproducida para cualquier uso no-comercial otorgando el reconocimiento respectivo al BID. No se permiten obras derivadas.

Cualquier disputa relacionada con el uso de las obras del BID que no pueda resolverse amistosamente se someterá a arbitraje de conformidad con las reglas de la CNUDMI (UNCITRAL). El uso del nombre del BID para cualquier fin distinto al reconocimiento respectivo y el uso del logotipo del BID, no están autorizados por esta licencia CC-IGO y requieren de un acuerdo de licencia adicional.

Note que el enlace URL incluye términos y condiciones adicionales de esta licencia.

Las opiniones expresadas en esta publicación son de los autores y no necesariamente reflejan el punto de vista del Banco Interamericano de Desarrollo, de su Directorio Ejecutivo ni de los países que representa.

