



217

septiembre 2014

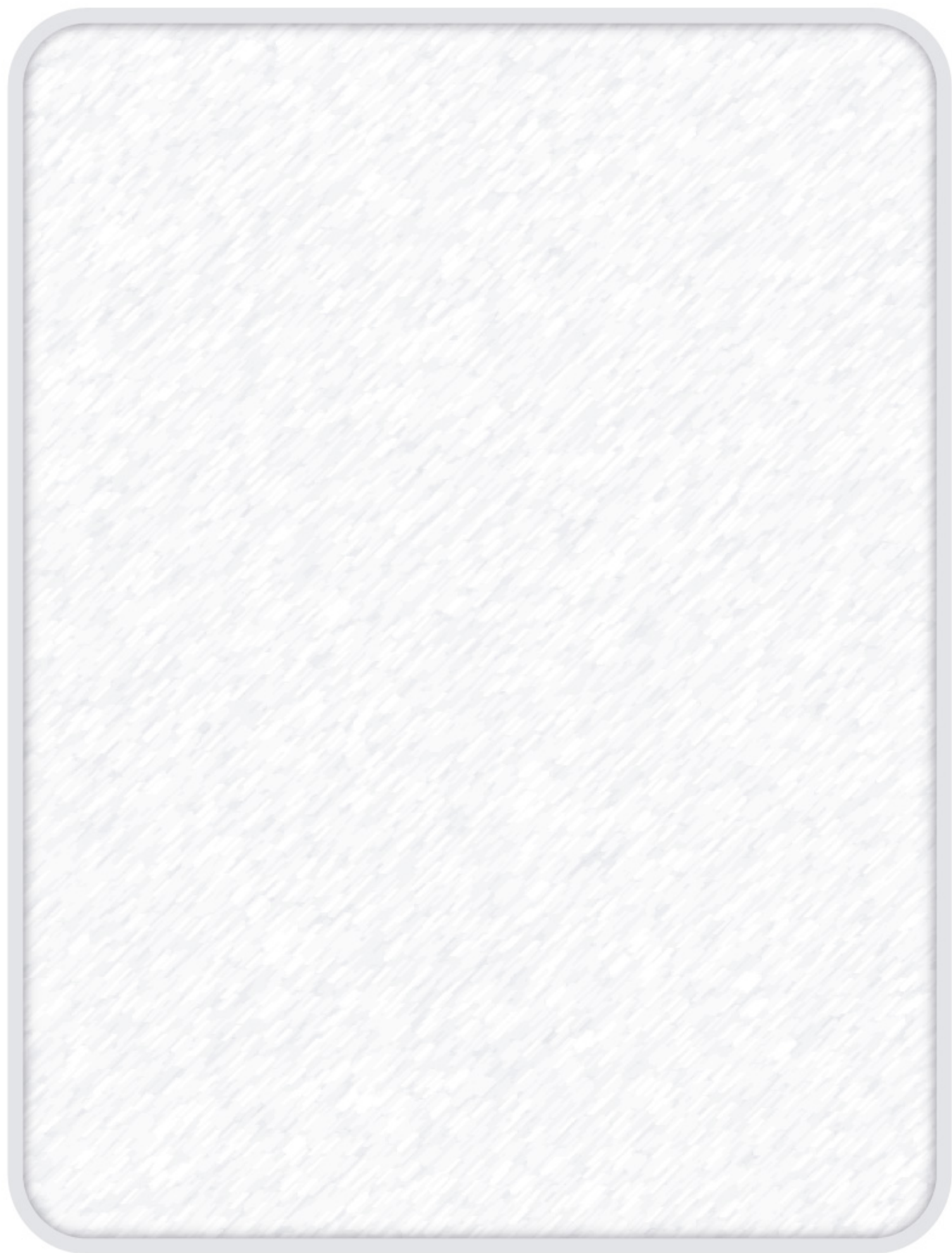
Carta Mensual  
**INTAL**

Publicación Electrónica Mensual



Banco Interamericano de Desarrollo







# Índice de contenidos

## Columna de Análisis

El transporte de cargas y la logística en Suramérica: avances en las políticas e instituciones .....	7
--	---

## Bloques de Integración

### Alianza del Pacífico

México se incorpora oficialmente al Mercado Integrado Latinoamericano (MILA) .....	15
--	----

### Caribe

Países del Caribe participan de la Cumbre de Pequeños Estados Insulares .....	17
CARICOM toma medidas para facilitar el accionar de las empresas .....	19

### Centroamérica

Entra en vigor en vigor TLC entre Costa Rica, Panamá y los países del EFTA .....	20
Nueva herramienta contra la roya del café .....	22
Normas regionales para la protección de la infraestructura carretera .....	23

### CAN

Ecuador y Honduras inician negociaciones para un acuerdo comercial .....	24
--	----

### Mercosur

MERCOSUR: integración física y energética con Bolivia .....	25
Comienza el dragado y balizamiento del Río Uruguay .....	28
Panel de la OMC falla contra Argentina por restricciones a las importaciones .....	29

### UNASUR

Financiamiento de Proyectos Prioritarios de Integración en COSIPLAN .....	30
Transporte e integración aérea de América del Sur en la agenda del COSIPLAN .....	32
Argentina y Chile avanzan en integración fronteriza .....	34

## Panorama Regional y Global

MERCOSUR-Alianza del Pacífico: Brasil busca acelerar el libre comercio con Colombia y Perú .....	37
--	----

## Evaluación de Impacto



Evaluación de Impacto y acceso a mercados externos: comentarios a dos trabajos .....	43
<b>Sector de Integración y Comercio</b>	
Revista Integración & Comercio N° 38: Apoyo a la integración fronteriza y a la facilitación comercial en frontera en ALC .....	47
Llamado a Proyectos de Investigación y Premios a Jóvenes Economistas BID/INTAL-Red Sur .....	48
El BID y su Comunidad de Infraestructura ConnectAmericas .....	49
<b>Otras Actividades del BID</b>	
Foro Latinoamericano de Competencia (LACF) .....	53
Octava Cumbre Empresarial China-América Latina y el Caribe .....	54
El Banco Interamericano de Desarrollo resalta el rol de las PYME lideradas por mujeres .....	55
Foro Latinoamericano y del Caribe del Carbono mostrará el camino a seguir en el financiamiento del Cambio Climático .....	56
El BID anuncia los finalistas de los premios Infraestructura 360° 2015 .....	57
<b>Centro de Documentación INTAL</b>	
<b>Reseñas Bibliográficas</b>	
Hoekman, Bernard. Supply Chains, Mega-Regionals and Multilateralism: A Road Map for the WTO. Londres: CEPR, Abril 2014 [80 p.] .....	61
<b>Alerta Bibliográfico</b>	
.....	63
<b>Bibliografía Destacada del Mes</b>	
*La Revista Completa. (2014). Integración y Comercio. 18(38). p. 1-164. ....	64
*Oyarzún Serrano, L. y Rojas de Galarreta, F. (2013). La Alianza del Pacífico en América Latina : ¿Contrapeso regional?. Cuadernos sobre Relaciones Internacionales, Regionalismo y Desarrollo, 8(16), p. 9-30. ....	66
*The New Frontier of Competitiveness in Developing Countries : Implementing Trade Facilitation. (2014). Geneva: UNCTAD. ....	67
*Crespi, G.; Tacsir, E. y Vargas, F. (2014). Innovation and Productivity in Services : Empirical Evidence from Latin America. Washington: BID. ....	69
<b>Redacción</b>	
.....	73





# Columna de Análisis





# El transporte de cargas y la logística en Suramérica: avances en las políticas e instituciones

El panorama tradicional del transporte de cargas fue virando en los últimos años hacia una visión de la logística, que abarca el movimiento de bienes en el espacio (transporte) y en el tiempo (almacenamiento, inventarios), así como otras tareas que aseguran el movimiento físico de los bienes en las cadenas de suministro, desde su producción hasta su consumo final (Barbero, 2010).

[1] El desempeño de la logística tiene impactos directos sobre la competitividad de los países, integra mercados nacionales e internacionales y permite explotar ventajas comparativas locales y economías de escala sectoriales.

El Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN), que constituye una instancia de discusión y coordinación para la integración de la infraestructura regional de los países miembros de la UNASUR,[2] se propuso en su Plan de Trabajo 2014 llevar a cabo un taller destinado al intercambio de experiencias de los países miembros, compartiendo los avances e iniciativas en lo referente al transporte de carga y la logística. El [taller](#), que se realizó en Lima los días 5 y 6 de agosto de 2014, procuró también definir líneas de trabajo conjunto y avances en un programa de capacitación de equipos nacionales en la materia, así como la generación y disseminación de información. Participaron funcionarios de los países y representantes de las agencias y organismos de gobierno vinculados con la planificación del transporte de carga y el desarrollo de servicios e infraestructura logística.


La organización del taller cubrió tres aspectos clave:

- El desarrollo de políticas nacionales de logística.
- La implementación del marco institucional
- La ejecución de proyectos.

Adicionalmente, precisó dos iniciativas en materia de Transporte de Carga y Logística en el marco del COSIPLAN y consideró el apoyo del BID a las iniciativas regionales. A continuación se resumen los principales contenidos y conclusiones de las distintas sesiones del taller.

## Fundamentos para las políticas públicas

En las exposiciones se definieron los fundamentos de una visión integral del transporte, la logística y la infraestructura, destacando el vínculo del desempeño logístico con el crecimiento del PIB y proponiendo avanzar en el marco de un paradigma de desarrollo sostenible. Se propuso adoptar una visión integral: (i) que contemple los servicios logísticos, la infraestructura de transporte y las cadenas productivas, (ii) que esa visión contenga también la dimensión territorial y que abarque el nivel sub-nacional, y (iii) que constituya la base para concertar las aspiraciones que se fijen los



países en materia logística. Estas pueden limitarse a reducir los costos logísticos, avanzar y extenderse hacia la constitución de *hubs* regionales, o incluso proponerse participar en los mercados globales de servicios logísticos. Se destacaron varios aspectos clave:

- La necesidad de reducir la brecha de infraestructura existente en América Latina, a través de nueva tecnología y mejores procesos. La reducción de la brecha requerirá altos niveles de inversión, que actualmente representa en torno a 3,5% del PIB, impulsada principalmente por las obras en ejecución en Brasil (sin ellas el promedio sería ligeramente inferior al 3%).
- La necesidad de adecuar las capacidades de los puertos debido al incremento de las dimensiones de los buques, la necesidad de mejor infraestructura en los aeropuertos para movilizar cargas, el poco uso de la navegación interior y los problemas en los pasos de frontera.
- El potencial de los modos de transporte poco utilizados, particularmente el ferrocarril, y el impacto que puede tener mejorar los procesos de facilitación comercial.
- Las formas en que se cuantifica el desempeño logístico y la diversas mediciones existentes, que brindan una descripción de la situación existente y suelen utilizarse como base para establecer metas e identificar áreas de actuación. Los indicadores existentes revelan que ALC viene estabilizando su desempeño en materia logística, pero en un umbral relativamente bajo, lo que indica una brecha sistémica con los países con mejor desempeño.

### Intercambio de experiencias nacionales

En el caso de [Chile](#) se destacó la importancia del costo logístico para la competitividad, particularmente ante la reducción de los aranceles, señalando la relevancia de los fletes terrestres y marítimos, y los desafíos que presentan los buques de mayores dimensiones para los puertos. Se mencionaron los importantes sobrecostos que hay en las cadenas logísticas debidos a esperas prolongadas, y el potencial de reducir costos operativos mediante mejoras técnicas que acrecientan la productividad de los vehículos de autotransporte.

En [Paraguay](#) se está elaborando un Plan Nacional de Logística (PNL), que incluye el mapeo de los actores, la coordinación de varias entidades públicas y la realización de una encuesta nacional logística y un análisis de los costos logísticos (se estiman en el rango del 9% al 12% del PIB). Se han producido avances institucionales importantes, generándose un Observatorio y una comisión *ad hoc* para la logística.

[Perú](#) ha avanzado en el Plan de Desarrollo de los Servicios de Logística y Transporte, introduciendo un cambio en la perspectiva de análisis del tema respecto a planes anteriores, al considerar no solo la infraestructura sino también los servicios de transporte y los servicios logísticos. En el Plan se mapearon las principales cadenas logísticas, para así identificar proyectos de plataformas, nodos y corredores clave para la exportación y la competitividad; también se avanzó en el desarrollo de estudios y de proyectos concretos en nodos portuarios, centros logísticos, centros de camiones, TICs y otros.

[Uruguay](#) se concentró durante esta última década en la generación de un marco normativo específico, que permitió la creación del Instituto Nacional de Logística (INALOG). El INALOG institucionaliza la política logística y la articulación pública-privada; está orientado a las cargas en tránsito, basado en un régimen de zonas francas y en reformas portuarias (que se hicieron también



extensivas a los aeropuertos). Si bien funciona con fondos públicos, cuenta con una gobernanza mixta público-privada.

[Argentina](#), país con una partición modal volcada hacia el transporte carretero, exhibe avances en el desarrollo de un observatorio nacional de transporte, en la reciente creación de un instituto de planificación del transporte y en el proyecto de implementar un consejo federal de logística. Uno de los obstáculos que se encuentra es la dificultad para alinear los diversos organismos involucrados, particularmente en el nivel sub-nacional, y para orientar a los actores públicos hacia las necesidades de los usuarios. Otros obstáculos que se presentan son las dificultades en la coordinación e integración entre modos de transporte y la magnitud de los requerimientos para la rehabilitación ferroviaria.

[Brasil](#) ha elaborado un Plan Nacional de Logística y Transporte (PNLT), basado en una visión estratégica, apoyado en un modelo macroeconómico espacial que se vincula con modelos tradicionales de planificación del transporte. El PNLT no se limita a generar propuestas para mejorar la inserción internacional, sino que también contempla el desarrollo del mercado interno. Para desarrollar el PNLT se creó una empresa pública *ad hoc*, y se va avanzando en reformas en los ministerios. El plan actual concentra el 45% de las inversiones en ferrocarriles (más que en carreteras) que serán hechas siguiendo un modelo de separación vertical (ferrovía norte-sur) y Asociaciones Público-Privadas (APP), buscando facilitar la competencia y los servicios a pequeños cargadores.

[Colombia](#) ha virado una el enfoque visión de infraestructura de transporte hacia un enfoque de competitividad y crecimiento. Estableció un Comité Logístico (que cuenta con un brazo técnico) para articular relaciones público-público y público-privadas; creó un marco legal para APP (con iniciativa privada); apoyó el proceso de licencias ambientales; y generó un nuevo marco fiscal direccionando recursos de regalías para proyectos de transporte hacia entidades sub-nacionales, concesionando carreteras bajo un nuevo modelo de gestión (de cuarta generación) e impulsando la mejora de la navegabilidad fluvial a través de una APP.

## Desafíos para la región

El desarrollo del taller permitió identificar algunos temas clave en referencia a la logística de cargas en los países de Suramérica:

1. La relevancia creciente de la logística en la competitividad de las economías y en la calidad de vida de las personas, y la progresiva toma de conciencia por parte de las autoridades.
2. El desempeño relativamente débil de la región en la materia, que compromete su desarrollo.
3. La necesidad de adoptar un enfoque conceptual adecuado, integrador y sistémico, que resalte los vínculos de la logística de cargas con el desarrollo productivo. Se necesita generar glosarios y armonizar datos.
4. La importancia de establecer políticas públicas nacionales; el Estado tiene un rol central en promover un mejor desempeño logístico. Se trata de una agenda transversal, que abarca áreas de gobierno muy diversas y que incluye al sector privado como un actor clave en las operaciones.
5. Ello demanda una institucionalidad adecuada, con capacidades que permitan articular los actores públicos y privados, incluyendo los actores públicos sub-nacionales. La experiencia muestra que para que tenga éxito esa institucionalidad precisa apoyo de alto nivel, y que su desarrollo es gradual y progresivo.



## Las iniciativas en el marco de COSIPLAN

El taller también se abocó a precisar acciones en Transporte de Carga y Logística en el marco del COSIPLAN, fundamentalmente en dos iniciativas que fueron presentadas y debatidas:

1. Un [programa de capacitación](#) a funcionarios de las áreas del sector público en formulación y gestión de políticas sobre transporte de carga y logística. Los países expresaron su interés en avanzar hacia la elaboración de una propuesta de programa de capacitación, cuya implementación se incluya como parte del Plan de Trabajo 2015.
2. Una [metodología](#) que provea indicadores para medir los avances en la gestión de las políticas públicas sobre transportes de carga y logística que incluya: i) manejo de la información y cómo se puede recolectar, procesar y compartir considerando las experiencias existentes a nivel nacional y regional; ii) análisis y definición de indicadores válidos para los diferentes países, que permitan medir el desempeño logístico; y iii) elaboración de un glosario de términos comunes.

## El apoyo del BID a las iniciativas regionales

El Banco ha desarrollado una amplia experiencia en materia de diseño e implementación de cursos de capacitación. El BID tiene previsto contribuir con la formación de funcionarios públicos en la formulación y gestión de políticas sobre transporte de carga y logística con una visión sistémica de la infraestructura, el transporte y la logística, abordando estos aspectos en forma integrada a nivel nacional y regional.

Asimismo, el BID ratificó su interés en seguir apoyando estos procesos, poniendo a disposición de los países sus productos de conocimiento y facilidades para apoyo de operaciones en la materia, con el propósito de fortalecer su capacidad institucional para la planificación y el diseño de mejores proyectos. Dos herramientas que se encuentran actualmente disponibles son: i) el Anuario Estadístico de Transporte de Carga y Logística 2013 que presenta indicadores generales y por modo de transporte, incluyendo infraestructura y servicios; ii) el Observatorio Regional de Transporte de Carga y Logística que concentra datos elaborados por diversos Observatorios Nacionales y que permitirá desarrollar indicadores de desempeño, disponibilidad y calidad de infraestructura y servicios de transporte.



## Conclusiones del taller

El taller puso en evidencia que en la región hay un avance en la toma de conciencia acerca de la relevancia de la logística en la competitividad de las economías y en la calidad de vida de los habitantes. También resaltó el impacto que tienen las políticas de transporte y de desarrollo de infraestructura sobre el desempeño logístico; ello constituye un desafío para los gobiernos, que deben establecer estas políticas en un marco común e integrado. La agenda a desarrollar fue esbozada en la presentación inicial que llevó a cabo el Ing. Sergio Galilea, Viceministro de Obras Públicas de Chile y Presidente *Pro Tempore* de COSIPLAN, en la que destacó las numerosas dificultades que presenta la logística en América Latina, tales como la baja integración entre modos de transporte, el alto costo de movilizar carga (sobre todo en el transporte carretero) y los obstáculos que presentan los procesos documentales y de control. En este sentido, propuso avanzar en el desarrollo de la infraestructura, la promoción de las asociaciones público-privadas, los proyectos de integración, el mejor uso de las fuentes de financiamiento y el apoyo a transportistas. Asimismo, destacó el interés particular de COSIPLAN en el apoyo a la infraestructura, los controles fronterizos y la reducción de la huella de carbono.

## Bibliografía:

Barbero, J. A. 2010. [\*La logística de cargas en América Latina y El Caribe: una agenda para mejorar su desempeño\*](#). Nota Técnica IDB–TN-103. BID.

## Nota Relacionada:

- BID-INTAL. “[El Transporte de Carga y la Logística en la agenda del COSIPLAN](#)”, en: *Carta Mensual INTAL N° 216*, agosto de 2013.

[1] Esta nota fue preparada por el consultor José A. Barbero.

[2] El COSIPLAN fue creado en la ciudad de Quito 28 de enero de 2009. Para mayores detalles ver: <http://www.unasursg.org/inicio/organizacion/consejos/cosiplan>.







# Bloques de Integración









## Alianza del Pacífico

# México se incorpora oficialmente al Mercado Integrado Latinoamericano (MILA)

En el marco del V Encuentro de Supervisores del Mercado Latinoamericano (MILA), que tuvo lugar el 18 y 19 de agosto en la Ciudad de México, los países integrantes de la Alianza del Pacífico acordaron el ingreso del mercado bursátil mexicano a este mecanismo de integración financiera, hasta ahora integrado por Chile, Colombia y Perú. En el encuentro, auspiciado por el BID, los supervisores de los mercados financieros de los cuatro países firmaron un acuerdo de cooperación con los compromisos y la hoja de ruta para consolidar la incorporación de México. A partir de esta incorporación, la capitalización bursátil del MILA alcanzará un nivel similar al de la Bolsa de Valores de Brasil, que es el mayor de América Latina y el Caribe (US\$ 1,078 billones y US\$ 1,102 billones, respectivamente).[1]

Más información en el siguiente [enlace](#).

### Bibliografía:

Federación Iberoamericana de Bolsas (FIAB). 2014. “Informe estadístico mensual”. Julio.

### Notas relacionadas:

- BID-INTAL. “[Puesta en marcha de la integración bursátil de Chile, Colombia y Perú](#)”, en: *Carta Mensual INTAL N° 172*, diciembre de 2010.
- BID-INTAL. “[Alianza del Pacífico: Acuerdos para la integración comercial y financiera](#)”, en: *Carta Mensual INTAL N°205*, septiembre de 2013.

[1] Datos a julio de 2014, FIAB.




# Países del Caribe participan de la Cumbre de Pequeños Estados Insulares

Los países de la Comunidad el Caribe participaron entre el 1 y 4 de septiembre de la [Tercera Cumbre Internacional de Pequeños Estados Insulares](#) (SIDS, por sus siglas en inglés) en Samoa. El tema central del encuentro fue “*el desarrollo sostenible de los pequeños estados insulares mediante asociaciones durables y genuinas*”. Durante la misma, los países buscaron generar cooperación y apoyo internacional en áreas clave para su desarrollo como la adaptación y mitigación al cambio climático, la reducción de riesgo de desastres y el turismo sostenible. Los SIDS[1] fueron reconocidos por primera vez como tales durante la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente, más conocida como Cumbre de la Tierra, de 1992. Aquí los 192 países participantes aprobaron la Agenda 21 donde se reconoce que estas islas constituyen un caso especial por la pequeña escala de sus economías, su aislamiento geográfico, sus recursos limitados, su alta dependencia del comercio exterior, y su vulnerabilidad ante los efectos del cambio climático y el aumento del nivel del mar.

En 1994 se realizó la Primera Cumbre Internacional de SIDS en la que se aprobó el [Programa de Acción de Barbados](#) que identifica acciones prioritarias y medidas concretas para hacer frente a los problemas específicos que presentan los pequeños estados insulares. El documento identifica 14 áreas[2] principales en la cuales es necesario establecer medidas específicas a nivel nacional, regional e internacional para apoyar el desarrollo sostenible de estas islas. Este programa fue posteriormente revisado y renovado en la [Estrategia de Mauricio](#) durante la Segunda Conferencia Internacional de SIDS de 2005.





Durante la Cumbre de Samoa, representantes de la CARICOM pidieron a la comunidad internacional colaboración para acciones de mitigación y adaptación al cambio climático y reclamaron por un compromiso jurídicamente vinculante de objetivos de emisión en 2015. Asimismo, señalaron que gran parte de su endeudamiento está relacionado con la alta volatilidad de los precios del petróleo así como con fenómenos extremos climáticos y abogaron por inversiones innovadoras en el área de la energía renovables. Al respecto, se anunció la creación de un [Centro Caribeño de Energía Renovable y de Eficiencia Energética](#) que apoyará a los países de la región en la creación de un entorno propicio para las inversiones en energía sostenible. El centro coordinará e implementará programas, proyectos y actividades para el desarrollo de políticas, capacidades, información y el intercambio de datos. Por último, se solicitó a la comunidad internacional la revisión de los términos bajos los cuales se concede la asistencia oficial hacia el desarrollo, incluyendo criterios respecto a la vulnerabilidad y necesidades especiales ante el cambio climático.

# CARICOM toma medidas para facilitar el accionar de las empresas

El pasado julio la Comunidad del Caribe (CARICOM) encargó a una consultora comenzar a trabajar en la creación de un [marco armonizado para las empresas](#) que operan dentro de su Mercado y Economía Único (CSME, por sus siglas en inglés). Se priorizará el establecimiento de regulaciones en cuatro áreas principales: la jurisdicción única, la regulación de la competencia, la protección de los consumidores, y los marcos regulatorios para la creación y el desarrollo de empresas. Las principales características de la [CSME](#) son la libre movilidad de bienes, servicios, trabajo y capital; el derecho de establecimiento de empresas de la CARICOM en cualquier estado miembro sin restricciones; la implementación de un arancel externo común; y la armonización de leyes y regulaciones monetarias y fiscales.

## Notas relacionadas:

- BID-INTAL. “[La CARICOM inauguró su Mercado Único](#)”, en: *Carta Mensual INTAL N° 114*, enero de 2006.
- BID-INTAL. “[Nuevo impulso a la integración del Caribe](#)”, en: *Carta Mensual INTAL N° 175*, marzo de 2011.



## Centroamérica

### Entra en vigor en vigor TLC entre Costa Rica, Panamá y los países del EFTA

El pasado 29 de agosto entró en vigor el Tratado de Libre Comercio entre Costa Rica, Panamá y los países del [Asociación Europea de Libre Comercio](#) (Islandia, Liechtenstein, Noruega y Suiza). Este comenzó a negociarse en febrero de 2012 de manera conjunta entre Costa Rica, Panamá, Guatemala y Honduras, si bien las negociaciones fueron avanzando a ritmo diferente. Mientras que Costa Rica y Panamá llegaron a la firma del acuerdo en julio de 2013, Guatemala y Honduras continúan sus negociaciones.

El [tratado](#) cuenta con disposiciones relativas al comercio de bienes, comercio de servicios, inversiones, competencia, protección de la propiedad intelectual, desarrollo sostenible, cooperación y contrataciones públicas. Además, prevé que otros estados miembro del Sistema de Integración Centroamericana (SIECA) puedan adherirse al TLC.

Cabe destacar, como se señala en la [Carta Mensual INTAL N° 203](#), que durante los últimos cuatro años, el comercio de mercancías entre la AELC y Costa Rica se ha incrementado en más de un 80%, alcanzando un valor de US\$ 265 millones en 2013, mientras que el comercio entre Panamá y la EFTA se ha incrementado en un 40% alcanzado un valor de US\$ 546 millones con Costa Rica.



#### Notas relacionadas:

- BID-INTAL. “[Centroamérica y Panamá inician conversaciones para negociar un tratado de libre comercio con EFTA](#)”, en: *Carta Mensual INTAL N° 176*, abril de 2011.
- BID-INTAL. “[Primera Ronda de negociación entre la Asociación Europea de Libre Comercio y Costa Rica, Guatemala, Honduras y Panamá](#)”, en: *Carta Mensual INTAL N° 187*, marzo de 2012.
- BID-INTAL. “[EFTA y Canadá en el foco de las negociaciones comerciales centroamericanas](#)”, en: *Carta Mensual INTAL N° 193*, septiembre de 2012.
- BID-INTAL. “[Costa Rica y Panamá firmaron un TLC con AELC](#)”, en: *Carta Mensual INTAL N° 203*, julio de 2013.

## Nueva herramienta contra la roya del café

Con la finalidad de responder a tiempo a los avances de la roya de café, la Organización de Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) lanzó una nueva herramienta, denominada SATCAFÉ, como parte de un sistema de alerta temprana del hongo de la roya del café. La iniciativa permite a los técnicos y productores del sector cafetalero acceder a información actualizada sobre la incidencia de la roya en los siete países centroamericanos. Además, el sistema permite obtener datos meteorológicos para el pronóstico de las condiciones que puedan favorecer el avance de la roya adelantándose así a nuevos brotes de la enfermedad.

Como se menciona en la [Carta Mensual INTAL N° 214](#), la región centroamericana sufrió recientemente la peor plaga de la roya del café de los últimos 30 años, provocando pérdidas de aproximadamente US\$ 600 millones, o sea alrededor de 20% del total de la cosecha.

### Notas relacionadas:

- BID-INTAL. “[Centroamérica prepara acciones regionales para proteger cafetales](#)”, en: *Carta Mensual INTAL N° 199*, marzo de 2013.
- BID-INTAL. “[La roya del café en Centroamérica: la región continúa sufriendo las consecuencias](#)”, en: *Carta Mensual INTAL N° 214*, junio de 2014.



## Normas regionales para la protección de la infraestructura carretera

El pasado 13 y 14 de agosto se llevó a cabo la [XXXIII Reunión del Consejo Sectorial de Ministros de Transporte de Centroamérica](#) (COMITRAN) en el marco del Sistema de Integración Centroamericana. Durante la misma, los Ministros de Transporte de la región aprobaron por unanimidad dos regulaciones regionales de transporte, de carácter obligatorias, para la regulación en materia de pesos y dimensiones de vehículos de carga y la estandarización de señales viales y uniformes. Estas medidas apuntan a mejorar el tránsito de vehículos particulares y de carga que transitan por la región así como proteger las inversiones que realizan los gobiernos en infraestructura carretera.





CAN

## Ecuador y Honduras inician negociaciones para un acuerdo comercial

Ecuador y Honduras han iniciado el pasado 14 de julio las negociaciones para un Acuerdo de Alcance Parcial de Complementación Económica. Para ello, se trabajará sobre una hoja de ruta que incluya temas arancelarios, de comercio, inversión y cooperación. En 2013, las exportaciones ecuatorianas a Honduras fueron de aproximadamente US\$ 105 millones de las cuales más del 75% estuvo concentrado en combustibles. Las importaciones desde Honduras fueron de aproximadamente US\$ 3,6 millones entre las que se destacan frutas y manufacturas de cemento.

# MERCOSUR: integración física y energética con Bolivia

Bolivia se encuentra en proceso de incorporación al MERCOSUR como miembro pleno.[1] El Protocolo de Adhesión se [firmó](#) en 2012 y desde entonces se han registrado diversos [avances](#) en materia institucional. En forma paralela, las economías del bloque están fortaleciendo el acercamiento con Bolivia mediante iniciativas bilaterales y plurilaterales, particularmente vinculadas a integración física y energética. Estos temas son de gran relevancia para la relación del MERCOSUR con el país andino. Por un lado, Bolivia es un actor fundamental en la provisión de energía al bloque a través de sus exportaciones de gas a Brasil y Argentina. Por otro, dada la condición de país mediterráneo de Bolivia, sus vecinos del MERCOSUR son clave para facilitar el acceso de las mercancías bolivianas a destinos de extrazona.

### Acuerdos Brasil-Bolivia sobre provisión de gas

El pasado 18 de agosto, a través de tres contratos entre Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobras) y Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos (YPFB), ambos países [acordaron](#) temas relacionados con la venta de gas de Bolivia a Brasil. Debe mencionarse que este hidrocarburo constituye 97,4% de las exportaciones bolivianas a Brasil, por un monto de casi US\$ 4.000 millones. Entre los temas convenidos cabe destacar:

- Firma de un contrato de exportación interrumpible de gas de Bolivia a Brasil por US\$ 496 millones, con un precio inicial de venta de US\$ 10,24 por millón de BTU y un sistema de premios que incrementa el precio del gas.
- Ampliación hasta el 31 de diciembre de 2016 de la exportación boliviana de 2,2 millones de metros cúbicos diarios de gas para la termoeléctrica Mario Cobas (Mato Grosso, Brasil).
- Conciliación por diferencias entre montos facturados y pagados y multas por fallas de suministro.

- Inclusión de un nuevo punto de entrega (San Matías) para exportación de gas boliviano a Brasil.
- Reducción del poder calorífico del gas natural comercializado, con el fin de que Bolivia pueda ampliar opciones de inversión para extracción de hidrocarburos licuables de sus ventas a Brasil.

### **Entendimiento para intercambio de energía eléctrica Argentina-Bolivia**

El 27 de agosto Argentina y Bolivia firmaron un [memorándum de entendimiento](#) para establecer las bases para el intercambio de energía eléctrica entre ambos países. Conformarán una comisión técnica binacional que evaluará las condiciones e infraestructura eléctrica necesarias e impulsará estudios y acciones requeridos para el comercio de energía eléctrica.

Esta iniciativa se estableció sobre la base del Acuerdo Marco de Integración Energética suscrito en 2007, cuyo objetivo es fomentar el acercamiento para el desarrollo energético y la atención de las necesidades de ambos países.

### **Integración física en la agenda de URUPABOL**

En el marco del mecanismo de coordinación y concertación entre Uruguay, Paraguay y Bolivia (URUPABOL), el 15 de agosto los representantes de los tres países [acordaron](#) diversos temas de relevancia para la integración. Entre los principales sobresalen:

- Creación de una Comisión Trilateral de Comercio, Cooperación e Inversiones Conjuntas.
- Decisión de optimizar los depósitos francos de Paraguay y Bolivia en puertos uruguayos. Uruguay considerará además el otorgamiento de facilidades portuarias para estos países mediterráneos.
- Cooperación para fortalecer la integración física, energética, de transportes y servicios logísticos en el ámbito de URUPABOL y concretar el intercambio de energía, coordinar posiciones y reunir esfuerzos en el marco del Consejo Energético de la Unión Sudamericana de Naciones (UNASUR).
- Con respecto a la Hidrovía Paraná – Paraguay, encomendaron a la Administración Nacional de Puertos de Uruguay que encargue una evaluación comparativa de los costos de las cadenas logísticas del tránsito por dicha vía, con los de rutas alternativas.
- Se firmará un Memorándum de Entendimiento entre Uruguay y Bolivia (similar al que existe con Paraguay) para promover la participación en el país andino en el futuro Puerto de Aguas Profundas de Rocha.



#### Notas relacionadas:

- BID-INTAL. “[Ampliación del MERCOSUR](#)”, en: *Carta Mensual INTAL N°196*, diciembre de 2012.
- BID-INTAL. “[MERCOSUR: Progresos en incorporación de Bolivia y en asuntos bilaterales entre socios](#)”, en: *Carta Mensual INTAL N°201*, mayo de 2013.
- BID-INTAL. “[Primera reunión del grupo de trabajo para la adhesión de Bolivia al MERCOSUR](#)”, en: *Carta Mensual INTAL N° 202*, junio de 2013.
- BID-INTAL. “[Avances y significado de la adhesión de Bolivia al MERCOSUR](#)”, en: *Carta Mensual INTAL N°215*, julio de 2014.

[1] Véase más sobre el proceso de incorporación de Bolivia al MERCOSUR y los flujos comerciales del bloque con este país en el [Informe MERCOSUR N° 18](#).

# Comienza el dragado y balizamiento del Río Uruguay

En la [reunión](#) de la Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU) realizada en Paysandú, Uruguay, a fines de agosto se acordaron los detalles técnicos necesarios para el comienzo de los trabajos de dragado de profundidad y balizamiento del río Uruguay. La obra que tiene un costo estimado de casi US\$ 7 millones, será financiada en partes iguales por Argentina y Uruguay. El trabajo de dragado y balizamiento mejorará las condiciones de navegación y permitirá la llegada de buques de ultramar a los puertos de Fray Bentos (Uruguay) y Concepción del Uruguay (Argentina), lo cual impactará positivamente sobre los flujos comerciales de ambos países a través de la reducción de los costos de transporte.

## Notas relacionadas:

- BID-INTAL. “[MERCOSUR: Progresos en incorporación de Bolivia y en asuntos bilaterales entre socios](#)”, en: *Carta Mensual INTAL N°201*, mayo de 2013.
- BID-INTAL. “[Asuntos bilaterales de países del MERCOSUR](#)”, en: *Carta Mensual INTAL N°212*, abril de 2014.

# Panel de la OMC falla contra Argentina por restricciones a las importaciones

El 22 de agosto se dieron a conocer los [informes](#) del Grupo Especial conformado en la Organización Mundial del Comercio (OMC) para analizar diversas medidas relacionadas con las importaciones impuestas por Argentina, que fueron cuestionadas por la Unión Europea (UE) ([DS438](#)), Estados Unidos ([DS444](#)) y Japón ([DS445](#)).

El Grupo Especial concluyó que las prescripciones relacionadas con el comercio (PRC) y las Declaraciones Juradas Anticipadas de Importación (DJAI) (sin importar si esta última funciona o no como una licencia de importación) constituyen restricciones a las importaciones de mercancías y son incompatibles con el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT, por sus siglas en inglés). Asimismo, la prescripción de contenido nacional que se incluye en las PRC es contraria al principio de trato nacional (según el cual debe otorgarse a los productos extranjeros el mismo tratamiento que el concedido a los nacionales similares). Consiguientemente, el Grupo Especial recomendó al Órgano de Solución de Controversias (OSD) que solicite a Argentina la adecuación de su normativa a las obligaciones que surgen del GATT. El 26 de septiembre el país sudamericano presentó un anuncio de apelación.

Tal como se explicó en la [Carta Mensual INTAL N°197](#), será el Órgano Permanente de Apelación (OPA) quien confirme, modifique o revoque la recomendación. En caso que el OPA determine la incompatibilidad de las medidas argentinas con los compromisos ante la OMC, el país deberá adecuar las normas a las recomendaciones del OSD en un plazo prudencial y si no lo hace, deberá negociar con Estados Unidos, Japón y la UE el establecimiento de compensaciones mutuamente aceptables. En caso de no existir acuerdo, los reclamantes pueden pedir al OSD autorización para aplicar medidas de retorsión.

## Nota relacionada:

- BID-INTAL. “[Activa participación de ALC en el sistema de participación del sistema de solución de controversias de la OMC durante 2012](#)”, en: *Carta Mensual INTAL N°197*, enero de 2013.

## Financiamiento de Proyectos Prioritarios de Integración en COSIPLAN

El 9 de septiembre tuvo lugar en Río de Janeiro, Brasil, la IV Reunión del Grupo de Trabajo sobre Mecanismos de Financiamiento y Garantías, en el marco del Plan de Trabajo 2014 del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento ([COSIPLAN](#)) de la UNASUR. El objetivo principal del encuentro fue dialogar sobre alternativas para el financiamiento de los proyectos de la [Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración \(API\)](#).


En la reunión participaron representantes de Argentina, Brasil, Chile, y Paraguay y de la Secretaría General de UNASUR. También estuvieron representados el Banco del Sur, el Banco de Desarrollo de China, el Nuevo Banco de Desarrollo (BRICS), el Banco Nacional de Desarrollo de Brasil (BNDES), la Secretaría del Comité de Coordinación Técnica de IIRSA, el BID, la CAF y FONPLATA.

Primero, el representante de la Secretaría General de la UNASUR señaló que el [nuevo Secretario General de la UNASUR](#) Ernesto Samper Pizano en funciones desde el 1 de septiembre, está interesado en el avance de los proyectos prioritarios de integración y en impulsar instancias de diálogo entre los Consejos de Economía y Finanzas y del COSIPLAN de la UNASUR para mejorar su coordinación.

Segundo, el representante del [Banco de Desarrollo de China](#) (CDB, por sus siglas en inglés) señaló que el objetivo de la institución es apoyar la implementación de proyectos de infraestructura regional a fin de promover la sostenibilidad social y el desarrollo económico de los países de América del Sur. Asimismo, presentó las condiciones necesarias para el financiamiento de proyectos de infraestructura en América del Sur, entre ellas la de promover los vínculos comerciales entre China y el país impulsor del proyecto, la participación de China en las inversiones y en la provisión de servicios.

Tercero, se describió el estado de situación del Banco del Sur, su estrategia, estructura y gobernanza, destacando que es su vocación trabajar con los proyectos del COSIPLAN. Los países que firmaron el Convenio Constitutivo a la fecha son Argentina, Brasil, Bolivia, Ecuador, Paraguay, Uruguay y Venezuela.





Cuarto, se comentó que el objetivo del Nuevo Banco de Desarrollo (NDB, por sus siglas en inglés) creado por los países miembros de BRICS (Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica), es financiar proyectos de desarrollo sostenible y de infraestructura. Se describió su gobernanza y se señaló que los cinco países suscribieron el Acuerdo de creación del Banco, el cual se encuentra en proceso de ratificación.

Quinto, se presentaron los antecedentes de la creación del Consejo de Economía y Finanzas de la UNASUR, su estructura y principales temas de trabajo. Desde 2008 el Grupo de Trabajo sobre Integración Financiera (GTIF) funcionó como espacio de intercambio de opinión y debate entre los países de América del Sur. En 2010, con la creación del Consejo de Economía y Finanzas, el GTIF se incorpora al trabajo del Consejo como su brazo ejecutivo. El Consejo está conformado por los Ministros de Economía y los Presidentes de los Bancos Centrales de los países de UNASUR y a la fecha se reunió en cuatro oportunidades. Aborda temas como reservas internacionales, comercio, sistemas de pagos y recientemente, financiamiento de infraestructura.

Para concluir, por un lado se destacó el interés en avanzar hacia la ejecución de los proyectos de la [Cartera del COSIPLAN](#) y en especial de los proyectos de la API. En este sentido, se resaltó la necesidad de coordinar entre los Ministerios de Economía y de Planificación o Infraestructura al interior de cada país, a fin de lograr la priorización de esos proyectos para acceder al financiamiento. Por otro lado, se señaló la importancia de articular el trabajo de los Consejos de Economía y Finanzas y del COSIPLAN de la UNASUR.



# Transporte e integración aérea de América del Sur en la agenda del COSIPLAN

El transporte aéreo desempeña un papel fundamental en los países de América Latina y el Caribe (ALC) permitiendo la integración y el acceso a mercados locales y globales al facilitar el flujo eficiente de pasajeros y bienes.

A pesar de estar aún lejos de su máximo potencial, en ALC el número de pasajeros viene incrementándose más rápido que el promedio mundial. El transporte aéreo de carga ha aumentado su volumen de manera constante en los últimos años y se espera que el dinamismo de la actividad del sector en la región continúe en los próximos años. Asimismo, el sector ha visto un proceso de modernización en la última década, incrementando la seguridad y la rentabilidad del transporte aéreo.

Tanto el crecimiento como la modernización del sector son claves para el desarrollo de los países en la región, especialmente teniendo en cuenta su efecto multiplicador ya que el desarrollo del transporte aéreo apalanca la competitividad y el crecimiento de otros sectores como el de tecnología, turismo, el sector financiero y la actividad empresarial, entre otros.

No obstante, para que la región alcance su potencial y se cumplan pronósticos de crecimiento de manera competitiva, segura y sostenible, es necesario implementar políticas públicas para hacer frente a desafíos relacionados con los diferentes aspectos del sector: por un lado, política aérea y gobernanza; y por otro, integración, conectividad y regulación aérea.

## Taller sobre Integración Aérea de América del Sur

El 10 y 11 de septiembre tuvo lugar en Río de Janeiro, Brasil, el Taller sobre Integración Aérea de América del Sur, en el marco del Plan de Trabajo 2014 del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento ([COSIPLAN](#)) de la UNASUR. Participaron de la reunión autoridades del sector de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay y Surinam, de la Secretaría General de UNASUR, de la Secretaría del Comité de Coordinación Técnica de IIRSA, del BID, la CAF y FONPLATA.

Los principales objetivos del taller fueron analizar el sistema de red de aeropuertos (carga y pasajeros), evaluar la interconectividad aérea, las tendencias operativas para la integración sudamericana y sus fuentes de financiación, como también identificar las mejores prácticas en el transporte de carga y pasajeros a partir de la experiencia internacional.

Como parte de la agenda se discutieron los desafíos para promover la integración aérea de pasajeros, el papel del transporte aéreo en la integración de cadenas logísticas regionales y propuestas de proyectos piloto para la integración de aeropuertos subregionales y fronterizos. Asimismo, representantes de bancos nacionales y multilaterales de la región presentaron su experiencia y herramientas disponibles para el financiamiento de proyectos aeroportuarios.

## Estudios del BID

En el taller se presentó el avance de dos estudios encargados por el BID que se encuentran en proceso. El primero, **“Asistencia técnica para el estudio de integración del transporte aéreo en América Latina y el Caribe (ALC)”** a cargo del consultor Andy Ricover, presenta un análisis cualitativo y cuantitativo de integración. En el primer componente, se analiza cada uno de los documentos que definen la política entre cada par de países, convenios bilaterales o multilaterales, identificando oportunidades, aspectos restrictivos y desafíos para avanzar hacia una política de integración y colaboración binacional y/o regional. En el segundo componente, se realiza una medición de los niveles de integración efectivos, dados por la conectividad aérea en función de la capacidad ofrecida en servicios aéreos regulares entre pares de países. Esta revisión cuantitativa permite también definir las tendencias en los niveles de conectividad que surgen como consecuencia de la adopción de las políticas aéreas, de las restricciones regulatorias, y en los contextos operacionales que influyen en los servicios ofrecidos por los operadores aéreos. El segundo estudio, **“Estudios de caso de terminales de carga aérea en aeropuertos de países miembros de la UNASUR”** a cargo de los consultores Juan Pablo Antún y Rodrigo Alarcón, analiza las tendencias de la carga aérea, a nivel global y en los países miembros de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR). Asimismo, realiza un Estudio de Casos en los Terminales de Carga de Santiago de Chile, Lima, Manaus y Viracopos, y establece un conjunto de recomendaciones estratégicas para mejorar el desempeño y promover el desarrollo de centros logísticos de carga aérea en aeropuertos.

La agenda y los materiales del Taller se encuentran disponibles en el siguiente [enlace](#).

# Argentina y Chile avanzan en integración fronteriza

El 26 de agosto Argentina y Chile suscribieron una [Declaración de cooperación en materia de infraestructura para la integración binacional](#), a partir de la cual anunciaron 13 nuevos pasos fronterizos priorizados elevando a 26 el número total de pasos, que prevé inversiones de infraestructura vial a desarrollarse en el período 2014-2030, con el objetivo de favorecer el comercio y el turismo.

El 29 de agosto tuvieron lugar en Buenos Aires, Argentina, la VI Reunión Binacional de Ministros de la Argentina y Chile, la IV Reunión de Gobernadores e Intendentes de la Frontera Común y la XVIII Comisión Parlamentaria Conjunta Argentino-Chilena, donde se abordaron, entre otros temas, la conectividad, integración física y facilitación fronteriza. Además de resaltar los progresos de los proyectos “Túnel Internacional Paso de Agua Negra” y “Túnel de Baja Altura – Ferrocarril Trasandino Central”, los Ministros de Relaciones Exteriores destacaron la relevancia del Plan Maestro de Pasos de Frontera y del Estudio de Alternativas de Conectividad del eje sur entre ambos países. Los funcionarios acordaron el establecimiento del control integrado de frontera en el Paso Cardenal Samoré (bajo la modalidad de doble cabecera) y en el Paso Internacional Pircas Negras (bajo la modalidad de cabecera única), y suscribieron un Memorándum de Entendimiento para el formato electrónico de la Tarjeta Única Migratoria.

Los acuerdos alcanzados se encuentran disponibles en el siguiente [enlace](#).

## Integración fronteriza en COSIPLAN

Es importante señalar que en la perspectiva regional, varios de estos proyectos forman parte de la [Cartera de Proyectos del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento \(COSIPLAN\)](#) y de la [Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración \(API\)](#). En este marco, se encuentra previsto como parte del Plan de Trabajo 2014 de COSIPLAN, la realización de una reunión del Grupo Técnico Ejecutivo (GTE) sobre Integración y Facilitación Fronteriza los días 16 y 17 de octubre en Buenos Aires, Argentina. El objetivo de la reunión será identificar los elementos necesarios para la integración y la facilitación fronteriza y elaborar líneas de trabajo a desarrollar en el marco del COSIPLAN. La agenda de la reunión incorporará experiencias binacionales, gestión integrada de fronteras, facilitación de tránsito fronterizo y estándares e indicadores de gestión, entre otros temas. El GTE se encuentra coordinado por Argentina y Chile.





# Panorama Regional y Global





# MERCOSUR-Alianza del Pacífico: Brasil busca acelerar el libre comercio con Colombia y Perú

Con el objetivo de promover el acercamiento entre el MERCOSUR y la Alianza del Pacífico, Brasil propuso a [Colombia](#) y [Perú](#) acelerar la desgravación del comercio respecto de lo pactado en los acuerdos existentes, así como ampliar su alcance, especialmente en inversiones y servicios. En la actualidad, el comercio de Brasil con estos países se rige por el Acuerdo de Complementación Económica (ACE) N°59 firmado en 2004 entre el MERCOSUR y Colombia, Ecuador y Venezuela (por entonces miembro de la Comunidad Andina) y el ACE N°58, suscrito en 2005 por el bloque y Perú. Ambos tratados tienen como objetivo crear un espacio económico ampliado, a fin de facilitar la libre circulación de bienes y servicios y la plena utilización de los factores productivos. De acuerdo con los cronogramas de desgravación establecidos, la liberalización del comercio debería concretarse en un período de 15 años, aunque la apertura del mercado colombiano y peruano a los productos brasileños sería más lenta. Es decir, Brasil incluyó en sus listas una mayor proporción de mercancías en las fases tempranas de reducción de aranceles. Además, los países del MERCOSUR cuentan con otros acuerdos con los países de la Alianza del Pacífico. Por un lado, el ACE N°35 establece las bases del comercio con Chile. Por otro, existen dos acuerdos con México: el ACE N°54, que constituye un marco para la negociación de un tratado de libre comercio (TLC), y el ACE N°55 donde se estipula un régimen de administración del comercio para el sector automotor. El único país del MERCOSUR que ha suscrito un TLC con México es Uruguay (ACE N°60).

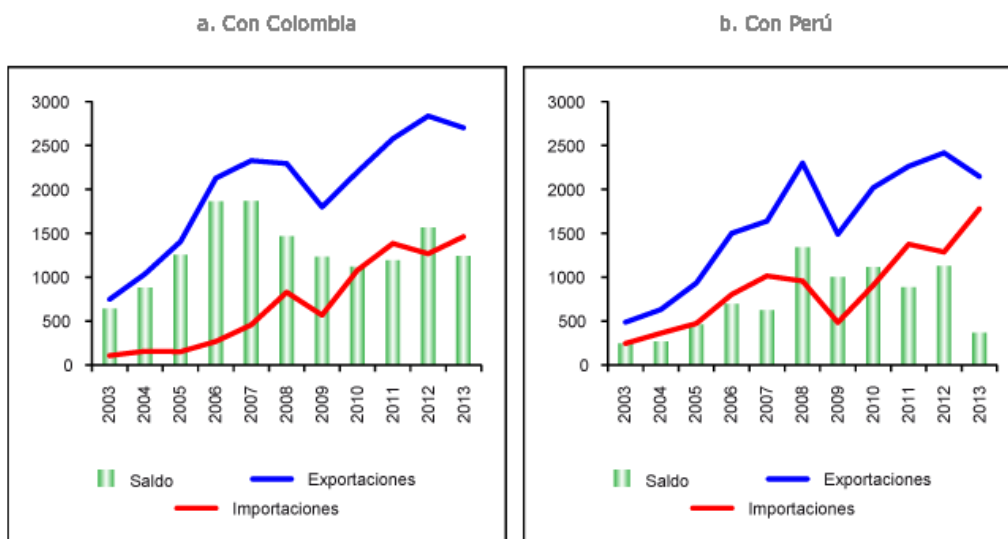
## Evolución y composición del comercio de Brasil con Colombia y Perú

Durante la última década, el comercio de Brasil con Colombia y Perú ha sido superavitario, aunque las importaciones desde los países andinos crecieron a mayor ritmo que los envíos a esos destinos (Gráficos 1a y 1b).

Las exportaciones de Brasil a estos mercados se encuentran diversificadas, destacándose bienes tales como hidrocarburos, maíz, productos de la industria automotriz, cables, topadoras, etc. Las compras a Colombia y Perú, en cambio, están concentradas en una menor cantidad de productos, sobresaliendo combustibles, metales y sus derivados y plásticos (Cuadro 1).

## Gráfico 1. Evolución del comercio de mercancías de Brasil

En millones de US\$



Fuente: Elaboración propia con datos de DataINTAL.



## Cuadro 1. Composición del comercio de mercancías de Brasil con Colombia y Perú

En porcentaje del total. Según partidas del Sistema Armonizado. Datos de 2013

Fuente: Elaboración propia con datos de DataINTAL.

Exportaciones			Importaciones	
COLOMBIA				
Maíz	6,8%		Hullas, briquetas...	20,8%
Cables	6,4%		Polímeros de cloruro de vinilo en forma primaria	17,7%
Hidrocarburos acíclicos	4,7%		Coques y semicoques de hulla...	14,0%
Automóviles para turismo	3,5%		Polímeros de etileno en forma primaria	4,2%
Chasis de vehículos	3,3%		Neumáticos	4,1%
Resto	75,3%		Resto	39,2%
Total	100,0%		Total	100,0%
PERÚ				
Topadoras, palas mecánicas...	8,1%		Aceite de petróleo	23,0%
Vehículos para transporte de mercancías	7,3%		Cobre refinado y aleaciones	22,2%
Insumos de hierro y acero sin alear	4,8%		Mineral de cobre y sus concentrados	13,8%
Petróleo crudo	3,8%		Mineral de zinc y sus concentrados	8,2%
Chasis de vehículos	3,5%		Fosfato de calcio	7,1%
Resto	72,5%		Resto	25,7%
Total	100,0%		Total	100,0%



## Algunas reflexiones

Como se señaló en la [Carta Mensual INTAL N°215](#), el acercamiento entre la Alianza del Pacífico y el MERCOSUR puede fortalecer el diálogo y la cooperación entre los bloques más importantes de la región en términos económicos y comerciales.

En este sentido, la iniciativa de Brasil podría contribuir positivamente al estrechamiento de los vínculos entre ambos procesos de integración en diversas áreas con potencial para la cooperación, tales como facilitación del comercio, inversiones recíprocas, integración física, innovación tecnológica, movimientos de personas, entre otras.

## Notas relacionadas:

- BID-INTAL. “[Alianza del Pacífico y MERCOSUR: sus perfiles de comercio](#)”, en: *Carta Mensual INTAL N°215*, julio de 2014.



# Evaluación de Impacto





# Evaluación de Impacto y acceso a mercados externos: comentarios a dos trabajos

El objetivo de estas notas es difundir y comentar dos trabajos de evaluación de impacto relativos al acceso a mercados externos. Para tener una visión general del tema, puede consultarse la nota publicada en la [Carta Mensual INTAL N° 216](#). Los estudios reseñados son de Cruz (2014), sobre la promoción de exportaciones, y el de Volpe y Blyde (2013) acerca de infraestructura de transporte y flujos comerciales.

## El impacto de la promoción de exportaciones


Cruz (2014) analiza si las agencias de promoción de exportaciones impactan sobre la probabilidad que las empresas que no participan en el mercado internacional se conviertan en exportadoras. La literatura de comercio internacional sostiene en general que las empresas más eficientes se autoseleccionan para participar en los mercados de exportación, pero que a la vez la exportación puede impulsar a las empresas a incrementar su productividad. Este trabajo evalúa el impacto de la Agencia Brasileña de Promoción de Exportaciones e Inversiones (Apex Brasil) sobre la propensión a exportar, a partir de datos de 300.000 empresas del sector industrial durante el período 2005-2010.

El principal problema que surge es que no se sabe cuál hubiera sido el desempeño de las firmas si no hubieran participado del programa (contrafáctico). Además, puede ocurrir que las empresas con más probabilidad de volverse exportadoras se hayan autoseleccionado en el programa. Por ello, el autor recurre a una metodología que combina el enfoque de *propensity score matching* con el de diferencias-en-diferencias y encuentra evidencia del impacto positivo del programa sobre la probabilidad de promover nuevos exportadores. Esto quiere decir que, en el caso analizado, una empresa que no vende en mercados externos es más probable que se vuelva exportadora después de participar del programa respecto de otras no participantes con características similares. El efecto del programa es heterogéneo según el tamaño de las firmas -es más efectivo en pequeñas y medianas-, y tiene efectos derrame positivos sobre las empresas que no participan del mismo pero que comparten región y sector con las participantes.

## El impacto de la infraestructura sobre las exportaciones

Volpe y Blyde (2013) usan el terremoto ocurrido en Chile en febrero de 2010 como un experimento natural para estimar el impacto de la infraestructura interna del país sobre las exportaciones. La estrategia de identificación debe resolver el potencial problema de endogeneidad entre el comercio y la infraestructura: las mejoras en las rutas pueden incrementar las exportaciones de algunas regiones de un país, pero a la vez puede ocurrir que las mayores ventas externas impulsen inversiones para reducir los costos de transporte en dichas regiones.





El trabajo utiliza datos de exportaciones a nivel de las empresas georreferenciadas y toma el terremoto ocurrido en Chile como una fuente de variación exógena de la infraestructura. Los autores contrastan las empresas afectadas con las no afectadas, controlando por los efectos derivados de otros factores, para estimar el impacto del cambio en la infraestructura de transporte sobre sus exportaciones. Utilizan la metodología de diferencias-en-diferencias, comparando el cambio en las exportaciones un año antes y un año después del terremoto.

El trabajo encuentra que la destrucción de la infraestructura de transporte por el terremoto tuvo un fuerte impacto negativo sobre el valor y las cantidades exportadas por las empresas. En particular, el efecto fue mayor sobre las firmas más grandes que venden productos no diferenciados (bebidas, preparaciones de carne y de vegetales, artículos de madera y de papel).

Los autores señalan algunas limitaciones del análisis, destacando que solo se está captando el efecto de corto plazo de la infraestructura sobre las exportaciones. También presentan distintas especificaciones y truncan la muestra con el fin de controlar distintas variables. Por ejemplo, el efectos del terremoto sobre la producción, o de la existencia de determinados puertos; al eliminar esos efectos, siguen encontrando el mismo resultado del estudio. Además, logran precisar que no había tendencias divergentes entre las empresas afectadas y no afectadas previamente al terremoto. El estudio concluye destacando que la falta de infraestructura interna de transporte condiciona la operación de las empresas en mercados internacionales.

Estos trabajo arriban, utilizando una metodología rigurosa, a conclusiones relevantes de política para la internacionalización de empresas en la región: por un lado, dan cuenta del impacto significativo de la promoción de exportaciones cuando el programa está bien implementado y por otro, de la importancia de la infraestructura de transporte al interior de los países para el acceso a mercados de exportación.

### **Bibliografía:**

Cruz, M. 2014. *Do Export Promotion Agencies Promote New Exporters?* Policy Research Working Paper 7004. World Bank Group.

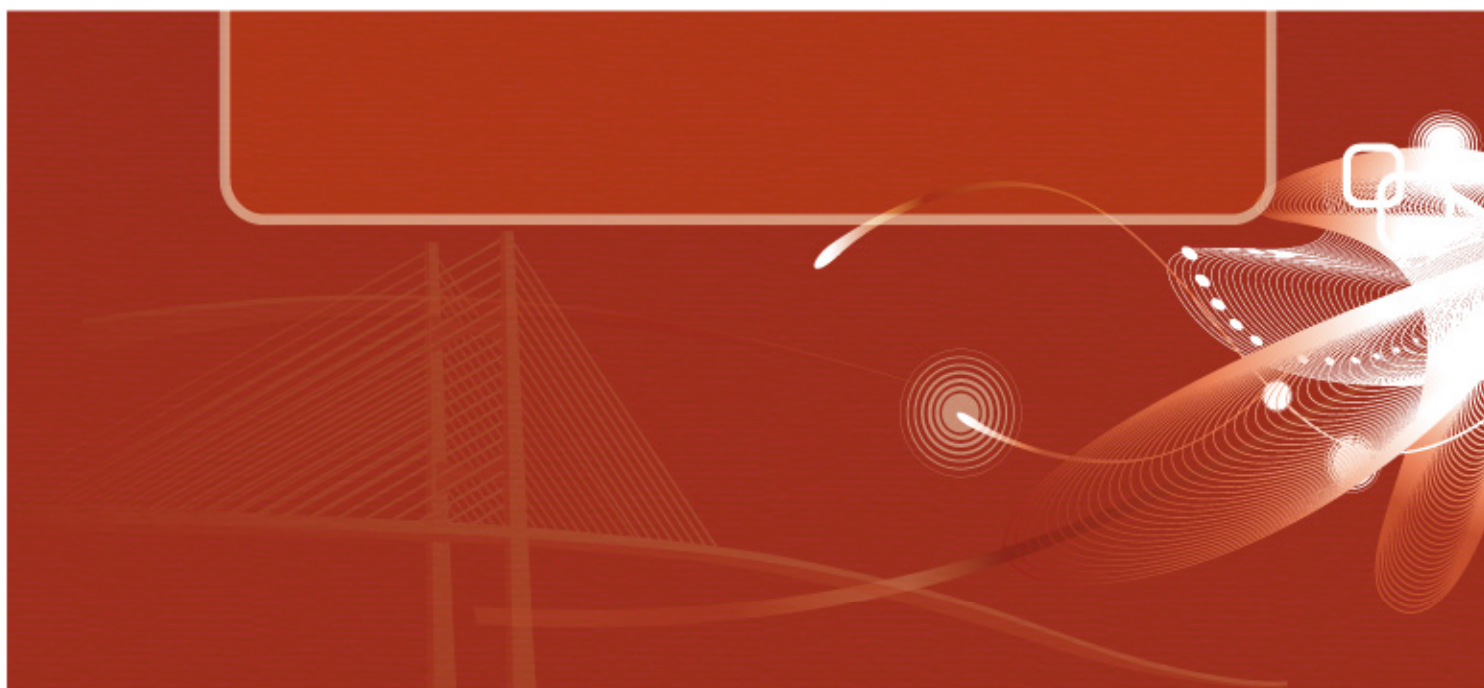
Volpe, C. y Blyde, J. S. 2013. “Shaky Roads and Trembling Exports: Assessing the Trade Impacts of Transport Costs Using a Natural Experiment”, en: *Journal of International Economics*, 90(1): 148–161.

### **Nota relacionada:**

- BID-INTAL. “[Evaluación de impacto en integración y comercio internacional](#)”, en: *Carta Mensual INTAL N°216*, agosto de 2014.



# Sector de Integración y Comercio







## Revista Integración & Comercio N° 38: Apoyo a la integración fronteriza y a la facilitación comercial en frontera en ALC

### El doble desafío de las fronteras: seguridad y facilitación

El Banco Interamericano de Desarrollo, en el marco de su mandato de integración en la región, viene apoyando y trabajando en acciones que propicien el desarrollo de las áreas de frontera así como la cooperación e integración transfronteriza mediante el logro de acuerdos binacionales y regionales. Este número de la *Revista Integración & Comercio* procura reflejar diversas experiencias en este ámbito e incluye una serie de contribuciones que exploran los desafíos y oportunidades de mejora en materia de facilitación, seguridad, integración y desarrollo en las áreas de frontera en las diferentes subregiones de ALC.

Acceda al número completo de la *Revista Integración & Comercio 38*, en el siguiente [enlace](#).  
(Versión en inglés disponible [aquí](#)).

# Llamado a Proyectos de Investigación y Premios a Jóvenes Economistas BID/INTAL-Red Sur

## Llamado a Proyectos de Investigación BID/INTAL - Red Sur

El **BID-INTAL**, del Sector de Integración y Comercio, y la **Red Sudamericana de Economía Aplicada/Red Sur**, promueven un llamado conjunto a proyectos de investigación de investigadores / centros de investigación de América Latina y el Caribe.

Se seleccionarán cuatro estudios, uno para cada área temática, y se asignará un financiamiento de **USD15.000** a cada uno.

Enviar las propuestas y documentación, en simultáneo, a: [intal@iadb.org](mailto:intal@iadb.org) y [coordinacion@redmercosur.org](mailto:coordinacion@redmercosur.org), a más tardar el **3 de noviembre de 2014 a las 17:00 hs. (Montevideo, Uruguay)**, indicando en el asunto: **LLAMADO A PROYECTOS BID INTAL – RED SUDAMERICANA DE ECONOMÍA APLICADA**.

Para más información, acceda a [Bases de la Convocatoria](#).

## Premio para: Jóvenes Economistas BID/INTAL - Red Sur

El **BID-INTAL**, en el marco del Sector de Integración y Comercio, y la **Red Sudamericana de Economía Aplicada/Red Sur**, convocan a una nueva edición del Premio para Jóvenes Economistas, con el fin de promover la inserción de los jóvenes en el campo de la investigación económica y la generación de conocimiento en temas de interés de la integración regional y global.

Los premios consisten en una beca para llevar adelante la investigación presentada y el apoyo de un/a investigador/a de la Red Sudamericana de Economía Aplicada/Red Sur, como tutor del proyecto.

### PREMIOS:

- 1º Premio: Una beca de **USD7.000**
- 2º Premio: Una beca de **USD5.500**
- 3º Premio: Una beca de **USD4.000**

Enviar las propuestas y documentación, en simultáneo, a: [intal@iadb.org](mailto:intal@iadb.org) y [coordinacion@redmercosur.org](mailto:coordinacion@redmercosur.org), a más tardar el **3 de noviembre de 2014 a las 17:00 hs. (Montevideo, Uruguay)**, indicando en el asunto: **APLICACIÓN PREMIO JÓVENES ECONOMISTAS**.  
Para más información, acceda a [Bases de la Convocatoria](#).





## El BID y su Comunidad de Infraestructura ConnectAmericas

Los gobiernos de América Latina y el Caribe están literalmente allanando el camino para atraer más inversión privada en infraestructura. Se espera que la región invierta por lo menos US\$1.5 billones en proyectos de infraestructura en la próxima década. [Lea más...](#)





## Otras Actividades del BID







# Foro Latinoamericano de Competencia (LACF)

Le damos la más cordial bienvenida a la página web del XII Foro Latinoamericano de Competencia (LACF), que se realizó en la ciudad de Montevideo (Uruguay) los días 16 y 17 de setiembre del 2014. ([Enlace](#))






## Octava Cumbre Empresarial China-América Latina y el Caribe

La Octava Cumbre Empresarial China-América Latina y el Caribe, organizada por el Banco Interamericano de Desarrollo junto con el Consejo Chino para la Promoción del Comercio Internacional, el Banco Popular de China, y el Gobierno de la Provincia de Hunan, reunirá el próximo 12 y 13 de septiembre a líderes empresariales y funcionarios del alto gobierno de las dos costas del pacífico para intercambiar ideas y experiencias en temas estratégicos para la identificación de oportunidades de negocios entre las regiones. Adicionalmente, el equipo del BID estará facilitando reuniones de negocios uno a uno entre las empresas de ambas regiones. ([Enlace](#))



## El Banco Interamericano de Desarrollo resalta el rol de las PYME lideradas por mujeres

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y su Fondo Multilateral de Inversiones (FOMIN) serán anfitriones de la Cumbre Anual de la Alianza Global de Bancos para la Mujer (AGB) en su sede de Washington, DC. El evento de tres días, que se llevará a cabo entre los días 17 y 19 de septiembre, reúne a representantes del sector bancario, gobiernos y la comunidad del desarrollo, para intercambiar mejores prácticas y discutir modelos de negocio que ayuden a construir el patrimonio de las mujeres a nivel mundial. ([Enlace](#))



## Foro Latinoamericano y del Caribe del Carbono mostrará el camino a seguir en el financiamiento del Cambio Climático

Del 3 al 5 de septiembre el Centro de Convenciones de Compensar en Bogotá será la sede del VIII Foro Latinoamericano y del Caribe del Carbono (FLACC). En esta edición se presentarán los últimos avances sobre adaptación al cambio climático y las oportunidades de mitigación que se han producido a nivel internacional, regional y en cada país. ([Enlace](#))



## El BID anuncia los finalistas de los premios Infraestructura 360° 2015

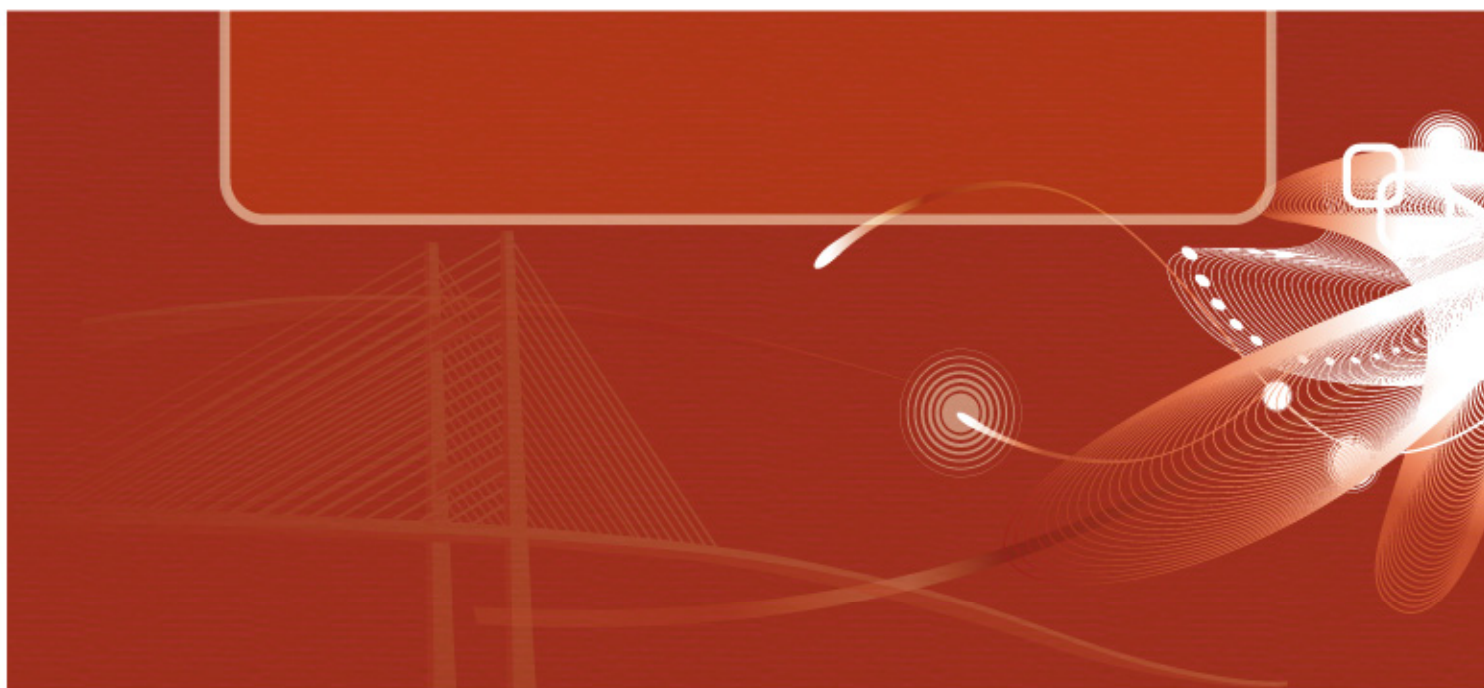
El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) ha anunciado los doce finalistas de la edición 2015 de los premios BID Infraestructura 360°. ([Enlace](#))







# Centro de Documentación INTAL







## Reseñas Bibliográficas


### **Hoekman, Bernard. Supply Chains, Mega-Regionals and Multilateralism: A Road Map for the WTO. Londres: CEPR, Abril 2014 [80 p.]**

Este libro de Bernard Hoekman propone una hoja de ruta para el avance de la agenda de la Organización Mundial del Comercio (OMC), teniendo en cuenta los principales cambios ocurridos en el comercio internacional desde su creación hasta la actualidad. En particular, realiza sugerencias para la conclusión de la Ronda de Doha y para aprovechar mejor a la OMC como foro de deliberación.

Por un lado, el autor valora positivamente los resultados concretos alcanzados en la Conferencia Ministerial de Bali en diciembre de 2013: entre ellos, el Acuerdo de Facilitación del Comercio y el compromiso de desarrollar un plan de trabajo hacia fines de 2014 para la liberalización del comercio en el ámbito multilateral.

Sin embargo, sostiene que las dificultades para la conclusión de la Ronda de Doha en parte se explican por los cambios en la estructura y organización del comercio mundial. Entre ellos, la modificación principal es el rol fundamental de las cadenas globales de valor (CGV), que implica que las diferentes partes del proceso productivo se encuentran localizadas en países distintos, en función de su ventaja comparativa. Otros cambios relevantes son la inversión extranjera directa como impulsora del crecimiento del comercio, el aumento del intercambio de servicios, etc.

En contraste, muestra el avance de las negociaciones por fuera del ámbito multilateral, a través de acuerdos regionales de comercio e inversión, tales como los mega acuerdos (ver BID-INTAL, 2013). El autor propone evitar un enfoque fragmentado en el que las distintas áreas de negociación se discutan aisladamente, de modo de entender los vínculos entre ellas. Así, sugiere focalizarse en el impacto negativo de las distintas políticas sobre la operación de las cadenas globales de valor (CGV). En especial, destaca cómo las diferencias entre las regulaciones internas en bienes y servicios y las políticas de inversión afectan la operación de las cadenas de suministro. Al poner énfasis en esto, debería reavivarse el interés tanto de los países exportadores involucrados en las cadenas de valor de bienes agrícolas como las de productos manufacturados.



Por otro lado, el autor plantea la creación de una plataforma de conocimiento en el marco de la OMC, como mecanismo de intercambio de información y consulta entre los países miembros para promover la transparencia de las políticas aplicadas. Además, sugiere la necesidad de que el sector privado exprese su visión y aporte datos para poder medir el impacto de las políticas comerciales y de inversiones. Con esta retroalimentación se tendría un instrumento para reducir los impactos negativos de las políticas regulatorias.

El documento concluye que el creciente rol de los países en desarrollo y las CGV han modificado el escenario respecto de la creación de la OMC y el lanzamiento de la Ronda de Doha. En este sentido, muchas de las áreas de política relevantes (incluyendo inversiones, algunos subsidios, medioambiente, compras públicas, protección de datos y privacidad) no están en la mesa de negociación de esta Ronda, sino que forman parte de los acuerdos regionales. El desafío para el autor consiste en continuar utilizando la OMC tanto para las áreas que no pueden ser desarrolladas en el marco de los acuerdos regionales, como para las que son tratadas en ese ámbito.

La publicación es oportuna a partir de la falta de consenso para la aprobación del Consejo General de la OMC del Protocolo relativo al Acuerdo sobre Facilitación del Comercio que venció el 31 de julio. En ese sentido, las sugerencias y propuestas de este libro pueden aportar a que los países redoblen los esfuerzos para alcanzar un acuerdo. Además, a pesar de la dificultad para el avance de la agenda, la OMC continúa siendo el ámbito de negociación en el cual los países en desarrollo pueden influir en los resultados, a diferencia de los acuerdos regionales en los que son más evidentes las asimetrías.

*Hoekman, Bernard. (2014). Supply Chains, Mega-Regionals and Multilateralism: A Road Map for the WTO. London: CEPR. April. [Enlace](#).*

#### **Nota relacionada:**

- BID-INTAL. “[Negociaciones de mega acuerdos: ¿Cómo influirán en América Latina?](#)”, en: *Carta Mensual INTAL N° 204*, agosto de 2013.



## Alerta Bibliográfico

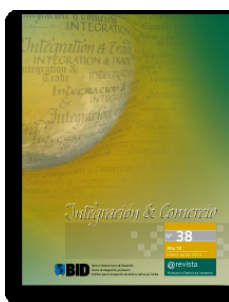
Este Alerta difunde información sobre los documentos registrados en las bases de datos del Centro de Documentación del INTAL (CDI), destacando algunas publicaciones, y brindando enlaces a boletines y revistas de acceso abierto aparecidos en el período citado. Click [aquí](#).





## Bibliografía Destacada del Mes

\*La Revista Completa. (2014). Integración y Comercio. 18(38). p. 1-164.



**Título:**La Revista Completa

**Otros responsables:**Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe, INTAL

**Serie:**Integración y Comercio (2014) ; 18 (38) : p. 1-164

**Temas:**<ACCESO A LA INFORMACION><ACUERDOS SOBRE MEDIDAS SANITARIAS Y FITOSANITARIAS, MSF><ADUANAS><ARMONIZACION DE POLITICAS><ASPECTOS SOCIALES><BARRERAS COMERCIALES><COHESION SOCIAL><COMERCIO BILATERAL><COMERCIO INTERNACIONAL><COMPETITIVIDAD><COOPERACION POLITICA><COOPERACION REGIONAL><ECONOMIAS REGIONALES><EMPRESAS><ESTADISTICAS><ESTUDIOS DE CASOS><EXPORTACIONES><FACILITACION DEL COMERCIO><INFRAESTRUCTURA><INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE><INTEGRACION FISICA><INTEGRACION FRONTERIZA><LEGISLACION ADUANERA><NARCOTRAFICO><PASOS DE FRONTERA><POLITICA COMERCIAL><POLITICA DE DESARROLLO><POLITICA FISCAL><POLITICA REGIONAL><POLITICAS PUBLICAS EN GENERAL><REGIONALISMO><SECTOR PUBLICO><SEGURIDAD INTERNACIONAL><TECNOLOGIAS DE LA INFORMACION><TERRORISMO><TRANSPORTE DE CARGA><TRANSPORTE POR CARRETERA><TURISMO>

**JEL:**A13; C1; E62; F; F1; F13; F15; F2; F5; F52; H1; H54; L9; L91; L92; O1; O18; O4; O54; R1; R11; Y3; Y10

**Geográficos:**<AMERICA

LATINA><CARIBE><ARGENTINA><BOLIVIA><CHILE><COLOMBIA><COSTA RICA><ECUADOR><ESTADOS UNIDOS><MEXICO>



**Resumen:** Las barreras arancelarias han disminuido sustancialmente en las últimas décadas como consecuencia de las negociaciones comerciales multilaterales y los acuerdos regionales de libre comercio. En este contexto, otros obstáculos al comercio han adquirido mayor importancia relativa. Tal es el caso de los costos de transporte domésticos e internacionales (ver, por ejemplo, Mesquita Moreira et al., 2008; y Mesquita Moreira, 2013). Dichos obstáculos no se limitan a aquellos asociados a la infraestructura física y las regulaciones correspondientes, sino que comprenden los derivados de intervenciones públicas diferentes a los aranceles y las medidas para-arancelarias de efecto equivalente. En este sentido, se destacan las acciones gubernamentales de control sobre las transacciones comerciales internacionales. Dichas acciones pueden redundar en un aumento de los tiempos de envíos de mercancías y, en consecuencia, de los costos respectivos. Estudios recientes sugieren que los costos de los pasos fronterizos pueden representar hasta el 15 por ciento del valor de los bienes comercializados, y que el 75 por ciento de las demoras observadas en los cruces por fronteras pueden atribuirse a procesos ineficientes (United Nations Economic Commission for Europe - UNECE, 2013). Dichos costos pueden afectar significativamente los niveles y los patrones del comercio. La evidencia disponible indica que cada día adicional de retraso puede reducir el comercio en más de un 1 por ciento y, en el caso de los productos sensibles al tiempo -especialmente aquellos sometidos a controles cuarentenarios-, dicho impacto puede ascender hasta el 7 por ciento (ver, por ejemplo, Djankov et al., 2010; Hummels y Schaur, 2013; Volpe Martincus et al., 2014). Los costos antes mencionados cobran una relevancia singular debido al proceso de fragmentación espacial de la producción que se ha verificado en los últimos decenios y la generalización de prácticas tales como la producción "justo a tiempo" ("just-in-time manufacturing") y venta minorista racionalizada ("lean retailing") ...

**Accesos al documento:**

**H INTEG.COM. [2014] 18, 38 : p. 1-164**

Documento Electrónico

[texto completo](#). Si no pudo acceder haga click [aquí](#)

\*Oyarzún Serrano, L. y Rojas de Galarreta, F. (2013). La Alianza del Pacífico en América Latina : ¿Contrapeso regional?. Cuadernos sobre Relaciones Internacionales, Regionalismo y Desarrollo, 8(16), p. 9-30.



**Autor:**Oyarzún Serrano, Lorena; Rojas de Galarreta, Federico  
**Título:**La Alianza del Pacífico en América Latina : Contrapeso regional?  
**Serie:**Cuadernos sobre Relaciones Internacionales, Regionalismo y Desarrollo (2013) ; 8 (16) : p. 9-30  
**Temas:**<REGIONALISMO><GLOBALIZACION><ARCO DEL PACIFICO><LIBERALIZACION DEL COMERCIO>

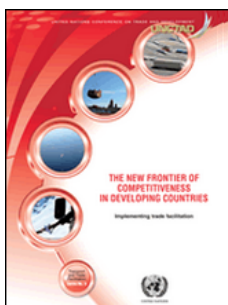
**Resumen:**La Alianza del Pacífico ha provocado un mayor debate sobre el regionalismo latinoamericano. A partir de ello, este artículo aborda su creación en un contexto de globalización y nuevo regionalismo. Asimismo, explica su emergencia a partir del concepto de contrapeso regional entre los ejes Atlántico-Pacífico, incorporando al análisis los intereses e incentivos de tipo pragmático-ideológico de los Estados miembro. Con tal objetivo, el trabajo se divide en cuatro secciones. En la primera, se mencionan los principales elementos teóricos del regionalismo en un contexto de globalización. En una segunda sección, se identifica la naturaleza y objetivos de la alianza. En la tercera sección, en tanto, se analizan los incentivos de los países miembros y finalmente se estudia su potencial relacionamiento con otros actores regionales, en términos de competencia y complementariedad.

**Accesos al documento:**

H CUAD.REL.INT.REG.DES. [2013] 8, 16 : p. 9-30  
Documento Electrónico

[texto completo](#). Si no pudo acceder haga click [aquí](#)

## \*The New Frontier of Competitiveness in Developing Countries : Implementing Trade Facilitation. (2014). Geneva: UNCTAD.



**Título:**The New Frontier of Competitiveness in Developing Countries : Implementing Trade Facilitation

**Edición:**Geneva: UNCTAD, august 2014 [62 p.]

**Temas:**<FACILITACION DEL COMERCIO><COMPETITIVIDAD><POLITICA COMERCIAL><PAISES EN DESARROLLO><PAISES DESARROLLADOS>

**Resumen:**Since the First Ministerial Conference in 1964, UNCTAD has aimed to "promote, within the United Nations family, arrangements for: (c) Inter-governmental action for research into improved marketing techniques, the organization of trade fairs, the dissemination of market intelligence and the simplification of formalities relating to Customs procedure, commercial travel, etc." UNCTAD's role in Trade facilitation is well detailed. The following report consolidates results from 26 national implementation plans (comprise of LDCs, middle income developing economies, landlocked countries, and small island economies in Africa, Asia, the Caribbean, and Latin America.) to help assess the progress thus far achieved in the implementation of the trade facilitation agreement (TFA) as negotiated at the WTO. The challenges remaining will be examined and addressed. The report is intended to serve as a guidance tool for trade facilitation policy makers at the national, regional, and multilateral levels in both developed and developing countries ...

### **Nota de contenido:**

#### **Introduction** [p. 7]

A: Trade facilitation in UNCTAD [p. 7]

B: Goals and methodology [p. 8]

C: Scope and content [p. 10]

#### **Chapter I:** Moving ahead at a variable speed: Level of implementation of trade facilitation in developing countries [p. 11]

A: Linking the implementation and a country's level of development [p. 11]

B: Identifying the major non-implemented areas [p. 13]

C: Identifying the main reasons for non-implementation [p. 20]

D: Conclusions chapter I [p. 24]

#### **Chapter II:** Getting ready to move forward: Implementation priorities and time and financial requirements [p. 25]

A: Identifying the trade facilitation implementation priorities [p. 25]

B: Estimating implementation times [p. 27]

C: Assessing the implementation costs [p. 33]

**D:** Conclusions chapter II [p. 37]

**Chapter III:** Getting the right assistance: Expressed needs for special and differential treatment [p. 39]

**A:** Measures expected to be included in requests for special and differential treatment [p. 39]

**B:** Needs and priorities in terms of technical assistance and capacity-building [p. 42]

**C:** Conclusions chapter III [p. 45]

**Chapter IV:** Use of specific implementation tools: Customs automations systems and national trade facilitation committees [p. 47]

**A:** Trade facilitation and customs automation systems [p. 47]

**B:** The role and impact of the national trade facilitation committees [p. 51]

**C:** Conclusions chapter IV [p. 54]

**Conclusions** [p. 55]

**References** [p. 57]

**Annex 1:** List of trade facilitation measures covered in the report [p. 59]

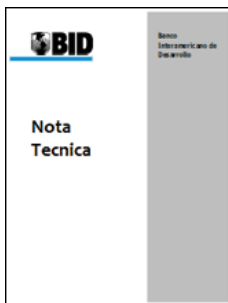
**Annex 2:** List of countries covered in the report [p. 61]

**Accesos al documento:** 339.54 / UNCTAD-NEW / 2014

Documento Electrónico

texto completo. Si no pudo acceder haga click [aquí](#)

**\*Crespi, G.; Tacsir, E. y Vargas, F. (2014). Innovation and Productivity in Services : Empirical Evidence from Latin America. Washington: BID.**



**Autor:** Crespi, Gustavo; Tacsir, Ezequiel; Vargas, Fernando  
**Título:** Innovation and Productivity in Services : Empirical Evidence from Latin America  
**Edición:** Washington: BID, august 2014 [34 p.]  
**Serie:** Technical Notes; 690  
**Temas:** <PRODUCTIVIDAD><INNOVACIONES TECNOLOGICAS><SECTOR SERVICIOS><EMPRESAS><ESTUDIOS COMPARATIVOS>  
**JEL:** O12; O14; O31; O33; O4; O54  
**Geográficos:** <AMERICA LATINA>

**Resumen:** This paper analyzes and compares the determinants of innovation in the service industry and its impact on labor productivity at the firm level in three countries of Latin America (Chile, Colombia, and Uruguay). The main findings show that, similar to what is observed in manufacturing industry, service firms that invest the most in innovation activities are more likely to introduce changes or improvements in their production process and/or product mix, and those firms that innovate have higher labor productivity than non-innovative firms. Size was found to be a less relevant determinant of innovation in services than in manufacturing, suggesting that the need for infrastructure and associated sunk costs are lower in services. Conversely, cooperation was found to be far more important for innovation in services than in manufacturing, in line with the more interactive nature of innovation in services. Yet, large differences in statistical significance and size of the coefficients of explanatory variables among the countries studied suggest that the framework conditions where a firm operates have an important role in innovation decisions.

**Accesos al documento:** HM BID-TN 690 [2014]  
Documento Electrónico

[texto completo](#). Si no pudo acceder haga click [aquí](#)





# Redacción





Esta Carta Mensual se publica en formato pdf para ser consultada en forma gratuita en la página de Internet del BID-INTAL.

**Comité de Dirección:**

*Antoni Esteve de Oda*

*Gustavo Beliz*

**Coordinación:**

*Alejandro Ramos Martínez*

**Equipo de Redacción:**

*Rosario Campos* (Alianza del Pacífico, UNASUR, Evaluación de Impacto, Reseñas bibliográficas)

*Romina Gayá* (MERCOSUR, Panorama Regional y Global)

*Gala Gómez Minujín* (Caribe, Centroamérica, CAN)

**Asistencia compilación material:**

*Andrea Benítez*

*Eugenia Piasentini*

**Edición y difusión:**

*Susana Filippa*

*Julietta Tarquini*

**Edición web:**

*Federico Mazzella*

*Pedro Grondona*

R.P.I.: 5170740

ISSN: 1027-1899



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.

Las opiniones expresadas en esta publicación son exclusivamente 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.

Se prohíbe el uso comercial no autorizado de los documentos del Banco, y tal podría castigarse de conformidad con las políticas del Banco y/o las legislaciones aplicables.

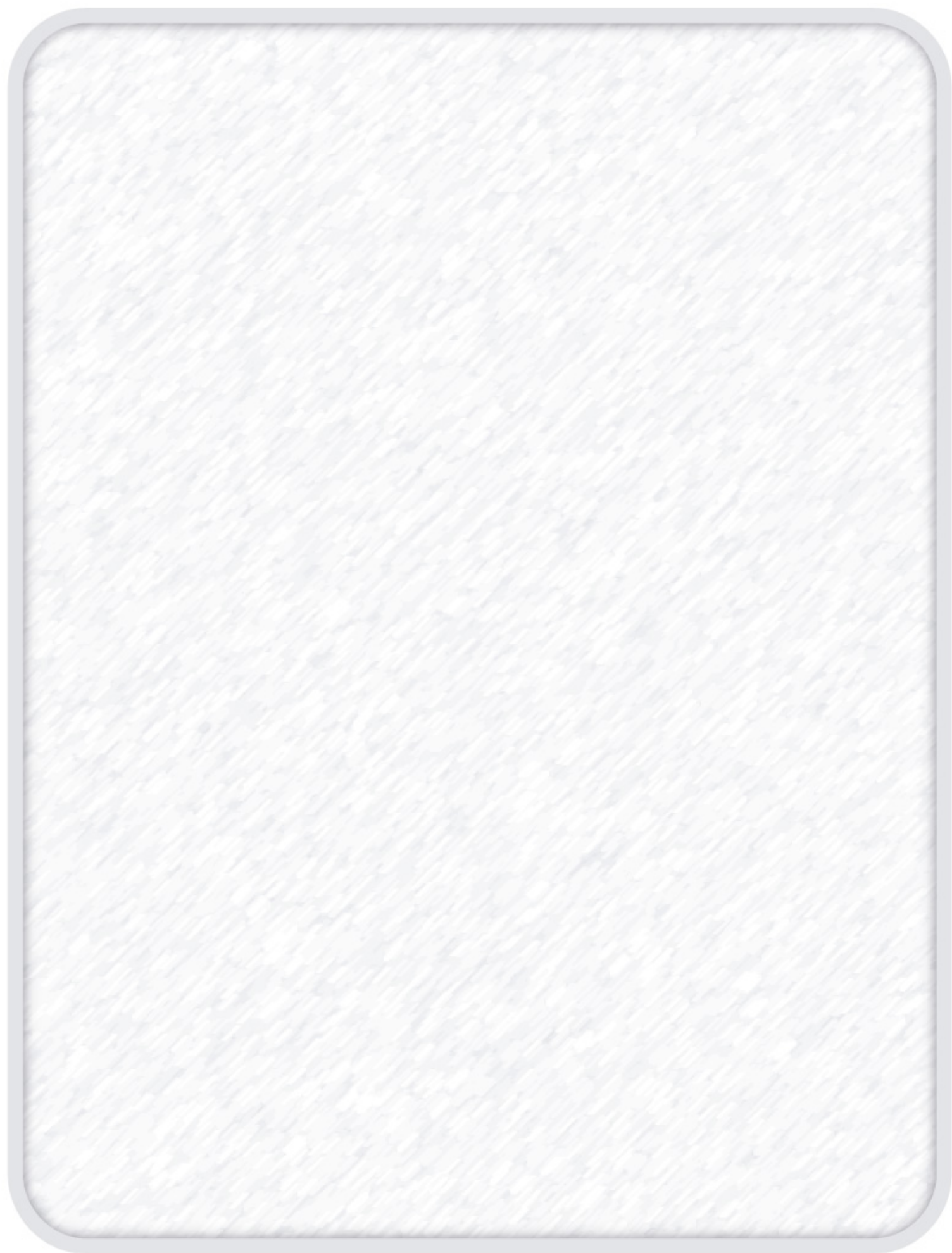
Copyright © [1996] Banco Interamericano de Desarrollo. Todos los derechos reservados; este documento puede reproducirse libremente para fines no comerciales.

BID-INTAL | Esmeralda 130, pisos 11 y 16 | (C1035ABD) Buenos Aires, Argentina

**Enlaces a fuentes originales de información utilizadas en este número:**

- Argentina - Medidas que afectan a la importación de mercancías : Informes del Grupo Especial. (2014). Ginebra: OMC. [Enlace](#).
- Tratado de Libre Comercio entre los Estados AELC y los Estados Centroamericanos. (2013). Trondheim: AELC. [Enlace](#).





**INTAL**

Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe



**BID**

Banco Interamericano de Desarrollo