

A photograph of a steam locomotive pulling a passenger train through a green landscape. The locomotive is emitting a large plume of white steam. The train is moving along a track that curves through the landscape. The foreground shows the side of the train, and the background is a lush green field with trees.

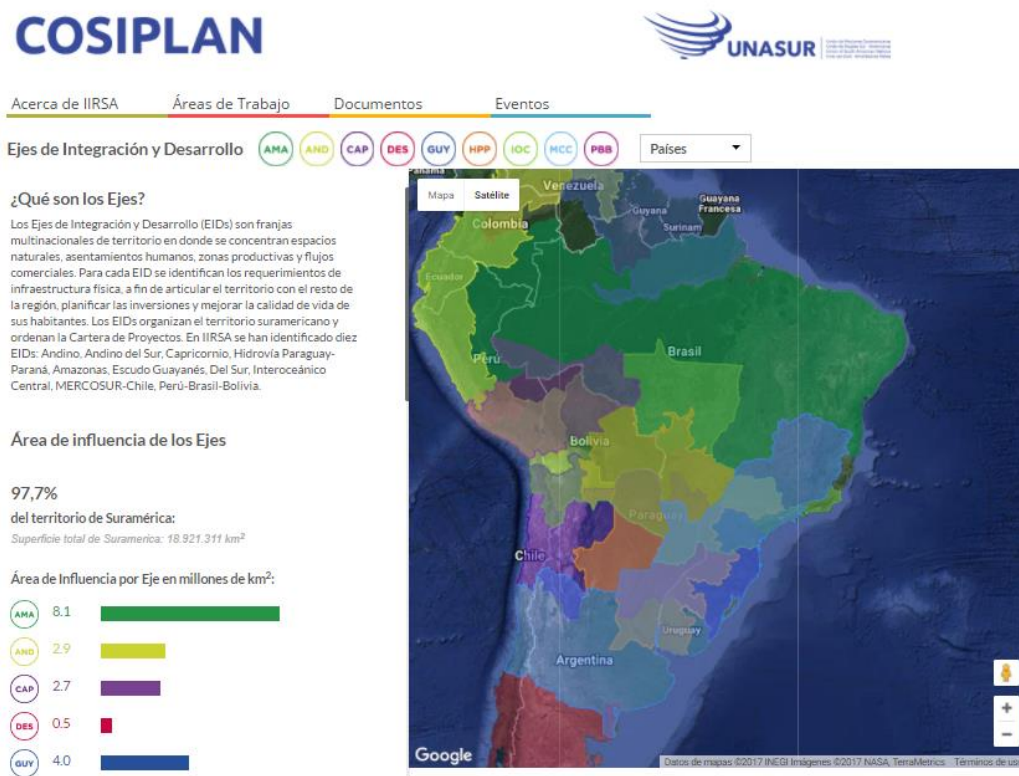
NUEVAS TECNOLOGÍAS APLICADAS A LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL

Ideas de Integración

Nuevas tecnologías aplicadas a la integración de la infraestructura regional

- Ideas de Integración
- n250

El COSIPLAN renovó su sitio de Ejes de Integración y Desarrollo para que los ciudadanos de todos los países de América del Sur puedan acceder fácilmente a información territorial y mapas interactivos de los 581 proyectos de infraestructura que integran hoy la Cartera de Proyectos. Este desarrollo estuvo coordinado por el INTAL en su rol de Secretaría del Comité de Coordinación Técnica.



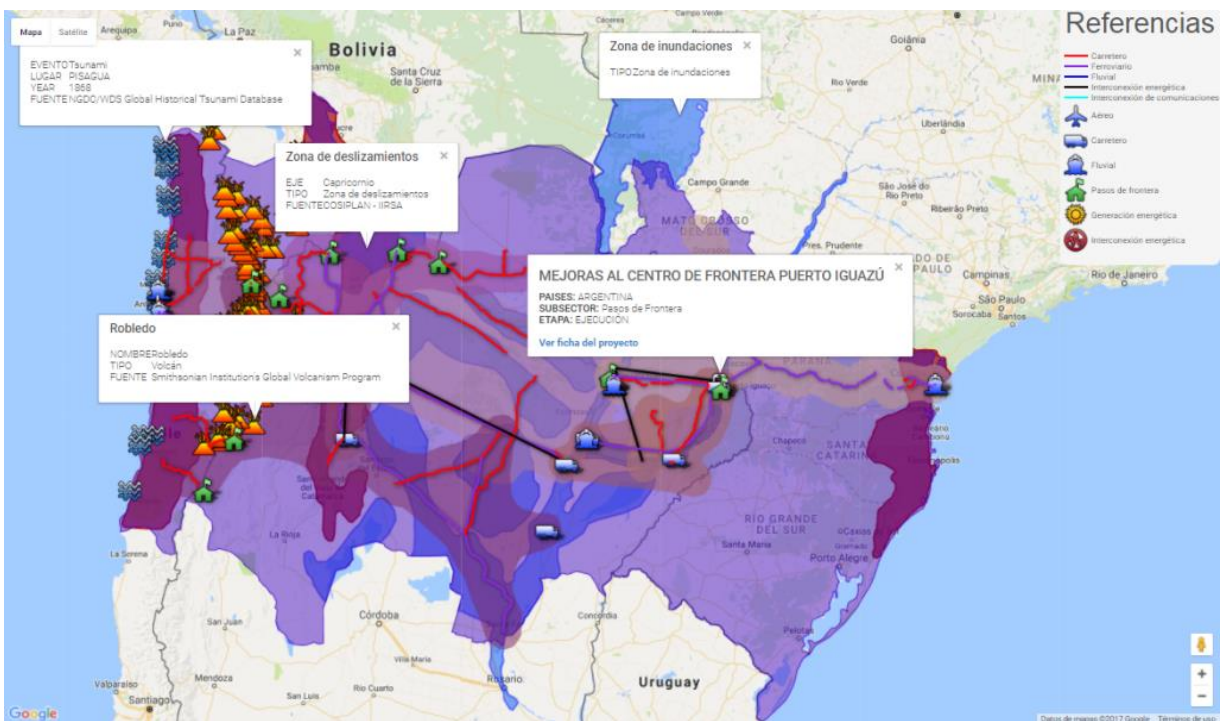
Fuente: Sitio Ejes de Integración y Desarrollo

El sitio [Ejes de Integración y Desarrollo](#), asume el desafío de brindar al usuario local, regional y mundial, mayor claridad para localizar las obras que involucran a uno, dos o más países de América del Sur. Asimismo,

busca articular los proyectos de integración física con sus territorios, a partir de los [estudios de caracterización económica, social y ambiental del área de influencia de los Ejes](#).

Entre las mejoras implementadas en el sitio, se destaca la creación de diez nuevas capas georreferenciadas en base Google Maps que pueden superponerse entre ellas, prendiendo y apagando de acuerdo al interés del usuario. Estas nuevas capas presentan las características de los Ejes en base a su territorio (áreas protegidas y amenazas sísmicas, volcánicas, tsunamis, inundaciones y deslizamientos), aspectos sociales (distribución de la población y comunidades originarias), actividad económica (PBI) e infraestructura (sistemas portuarios y aeroportuarios), con la posibilidad de visualizarlas en contraste con la ubicación de los proyectos activos de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN.

EJE DE CAPRICORNIO: PROYECTOS DE LA CARTERA Y AMENAZAS NATURALES



Fuente: Sitio Ejes de Integración y Desarrollo

A partir de estas nuevas funcionalidades es posible acceder cómodamente a todos los tipos de proyectos a través de iconografía intuitiva, observando líneas de colores en el caso de los proyectos lineales e íconos de Google para los puntuales. La búsqueda de proyectos será a partir de ahora más efectiva gracias a la renovación de los estilos.

Pero no se trata sólo de un diseño moderno y amigable, sino de la incorporación de un espacio interactivo y multimedia, donde los usuarios pueden conocer las obras físicas de sus países y de la región, localizadas en el

territorio. Para ello, la plataforma consulta el [Sistema de Información de Proyectos \(SIP\)](#) del COSIPLAN, dedicado a reunir toda la información de los 581 proyectos de la Cartera, sus características y estado de avance. El [Eje del Amazonas](#) incluye las regiones Amazónica y nordestina junto a los estados de Goias y Tocantins en Brasil; el área centro sur de Colombia; toda la superficie continental del Ecuador y la porción centro norte del Perú.

Este Eje es el más vasto de los Ejes de la cartera con un territorio equivalente al 45% de la superficie del continente Sudamericano, el 30% del cual tiene algún tipo de protección ambiental. Se destacan en Brasil los Estados de Pará y Amazonas con más de 1.400.000 Km² de territorio protegido, lo que constituye alrededor del 60% del área total protegida del Eje.

EJE DEL AMAZONAS: PROYECTOS DE LA CARTERA Y ÁREAS PROTEGIDAS



Fuente: [Sitio Ejes de Integración y Desarrollo](#)

Además, el Eje del Amazonas es el segundo con mayor cantidad de habitantes y el quinto por Producto Bruto Interno (PBI), con el 32% de la población (132.687.257 habitantes) y el 19% del PBI de Suramérica.

La infraestructura existente y la proyectada está signada en el caso de este Eje por la presencia de la Cordillera de Los Andes y de la inmensa Cuenca del Río Amazonas, la más grande del mundo. El sistema portuario del Eje se conforma por 40 puertos principales, de los cuales 9 movilizan más de 10 millones de toneladas de productos a granel por año. El transporte fluvial en la región se concentra en la cuenca del Río Amazonas y sus afluentes de gran importancia, como son los Ríos Negro, Putumayo, Ucayali, Madeira, Jurua, Purus y Madeira, entre otros. El [Eje Andino](#) abarca desde las costas del Mar Caribe en Venezuela y Colombia, hasta la frontera sur de Bolivia con Argentina, incluyendo la Cordillera de los Andes en Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia, la totalidad del territorio de Venezuela exceptuando el Estado de Amazonas, así como las costas del Pacífico de Colombia, Ecuador y Perú.

Este Eje comprende el 16% de la superficie de Suramérica (2.845.658 Km²) y el 28% de su población (111.195.797 habitantes), siendo el tercero más densamente poblado, después del Eje MERCOSUR-Chile y del Amazonas. Además, posee el 21% del PBI de la región y un 80% del total de las economías de los países involucrados.

La infraestructura del Eje está determinada por la presencia de la Cordillera de Los Andes, a partir de la cual se generan dos espacios territoriales diferenciados. En este Eje tanto la matriz de infraestructura de conectividad preexistente como la planificada, se concentra principalmente en el modo carretero y en menor medida en el ferroviario.

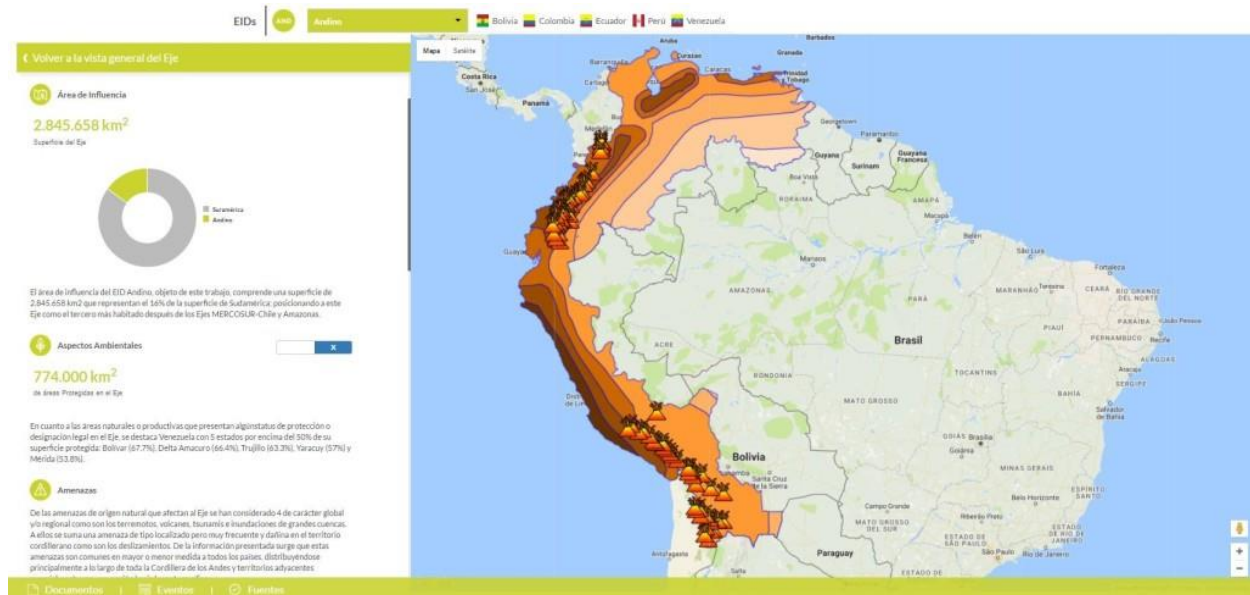
EJE ANDINO: PROYECTOS DE LA CARTERA



Fuente: [Sitio Ejes de Integración y Desarrollo](#)

De las amenazas de origen natural que afectan al Eje se han considerado cuatro de carácter global y/o regional como son los terremotos, volcanes, tsunamis e inundaciones de grandes cuencas. A ellos se suma una amenaza de tipo localizado pero muy frecuente y dañina en el territorio cordillerano como son los deslizamientos.

EJE ANDINO: AMENAZA SÍSMICA Y VOLCÁNICA

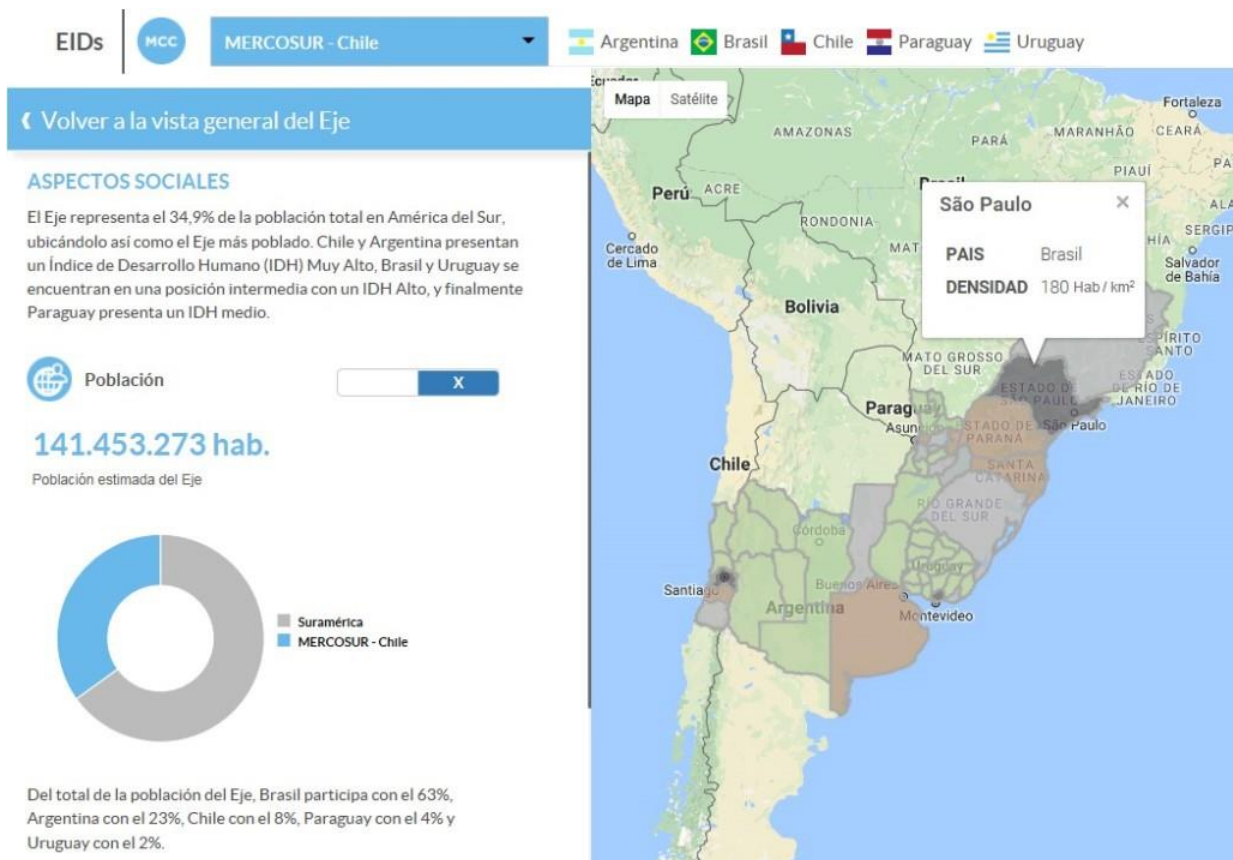


Fuente: Sitio Ejes de Integración y Desarrollo

El **Eje MERCOSUR-Chile** integra una porción importante de Argentina, Brasil y Paraguay, la totalidad de Uruguay y la zona central de Chile. Su área de influencia corresponde al 18% de la superficie del continente suramericano.

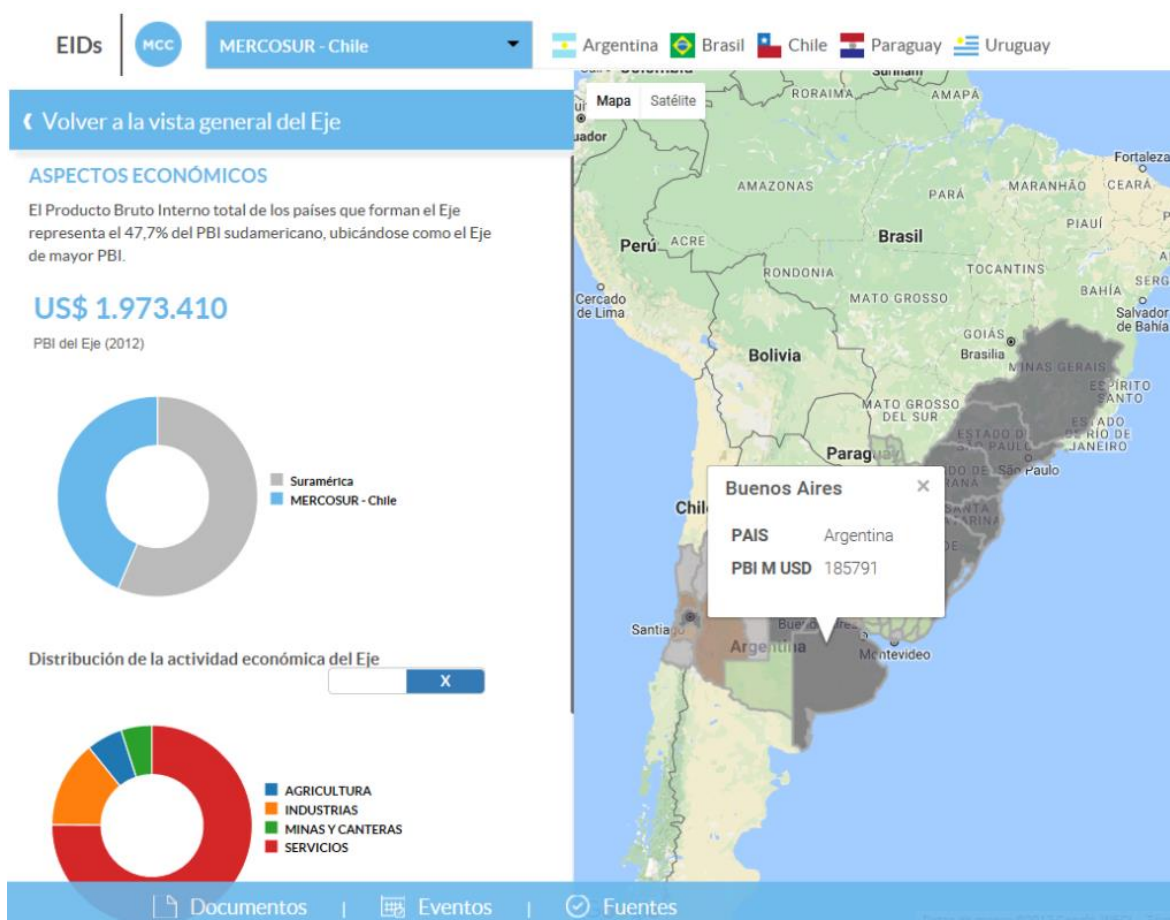
Este Eje es el más poblado con el 35% de la población (141.453.273 habitantes), y el que cuenta con el mayor porcentaje del PBI de Suramérica (48%).

EJE MERCOSUR CHILE: DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN



Fuente: Sitio Ejes de Integración y Desarrollo

EJE MERCOSUR CHILE: PBI POR UNIDAD ADMINISTRATIVA

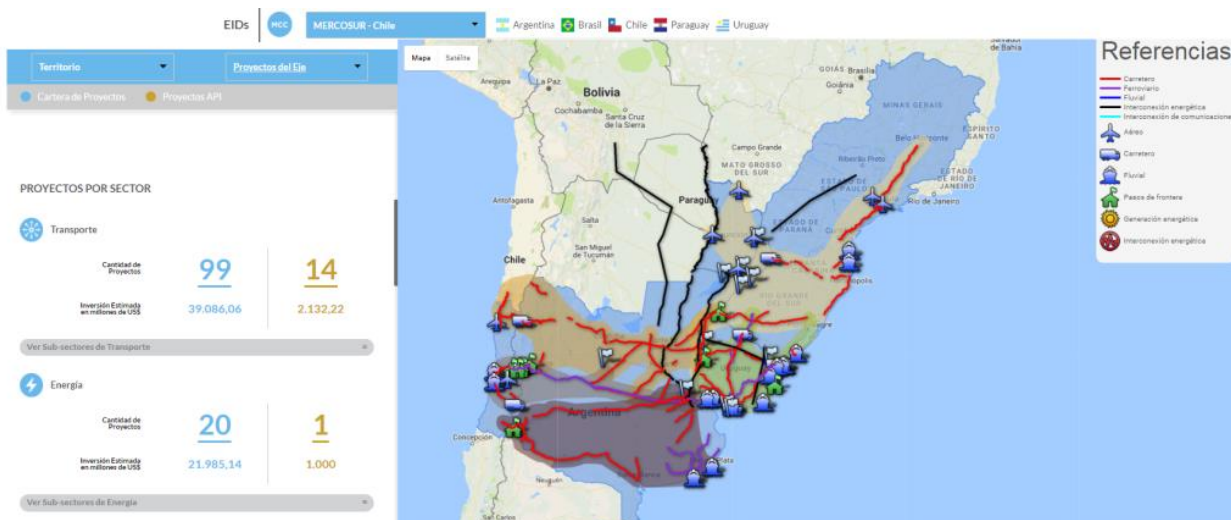


Fuente: Sitio Ejes de Integración y Desarrollo

El Eje MERCOSUR-Chile posee una malla compleja y densa de infraestructura, situada sobre la Cuenca del Río de La Plata y los Estados Brasileños que participan en él. Sin considerar las obras proyectadas, la red vial de los países que conforman el Eje alcanza una longitud total de 1.973.802 Km, de los cuales sólo un 6%, se encuentran pavimentados. La red ferroviaria de los países que conforman el Eje alcanza los 61.424 km, de los cuales aproximadamente un 87% se encuentra en condiciones de operar.

El sistema portuario marítimo y fluvial del Eje MERCOSUR-Chile se constituye por 46 puertos principales, ubicados mayormente sobre las costas del Océano Atlántico, el Río de la Plata y los Ríos Paraná, Paraguay y Uruguay, a los cuales se suman los puertos chilenos del litoral pacífico. El transporte fluvial en la región se concentra principalmente en los ríos Paraná y Paraguay y en menor medida en el Río Uruguay. Existen además rutas de cabotaje marítimo consolidadas entre Brasil y Argentina, orientadas principalmente al comercio de vehículos y autopartes.

EJE MERCOSUR CHILE: PROYECTOS DE LA CARTERA



Fuente: Sitio Ejes de Integración y Desarrollo

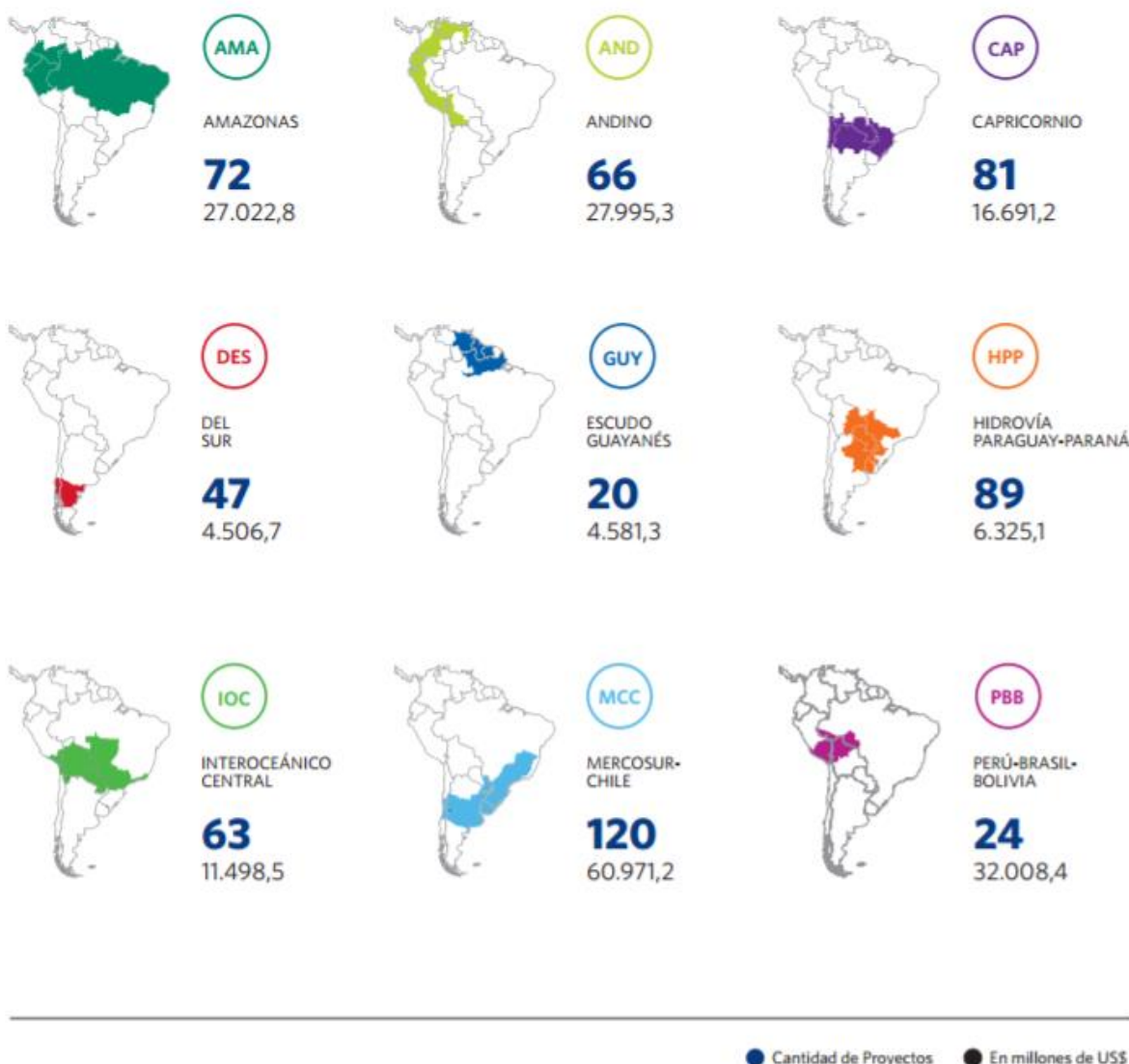
Los Ejes de Integración y Desarrollo

La planificación territorial en COSIPLAN se organiza alrededor del concepto de Ejes de Integración y Desarrollo. Un Eje es una franja multinacional de territorio que incluye una cierta dotación de recursos naturales, asentamientos humanos, áreas productivas y servicios logísticos.

A partir de la configuración del territorio suramericano en Ejes de Integración y Desarrollo, los países han logrado identificar y consensuar proyectos de infraestructura de integración bajo una visión común. Estos son los Ejes del Amazonas, Andino, Andino del Sur, Capricornio, del Sur, del Escudo Guayanés, de la Hidrovía Paraguay-Paraná, Interoceánico Central, MERCOSUR-Chile, y Perú-Brasil-Bolivia.

EJES DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO: CANTIDAD DE PROYECTOS E INVERSIÓN ESTIMADA

Proyectos por Eje



Fuente: [Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2016](#)

El [Eje del Amazonas](#) está compuesto por 72 proyectos organizados en 8 grupos de proyectos con una inversión estimada de US\$ 27.023 millones. La cartera activa del Eje cuenta con 50 proyectos, por una inversión estimada de US\$ 20.129 millones. Se estima que a fines de 2019 se habrá ejecutado el 33% del monto estimado de inversión para la cartera del Eje. Los proyectos concluidos del Eje son 22 por un total de US\$ 6.894 millones de inversión ejecutada, equivalentes a casi el 25% del total de la cartera.

El [Eje Andino](#) está compuesto por 66 proyectos organizados en 9 grupos de proyectos con una inversión estimada de casi US\$ 28.000 millones. La cartera activa del Eje cuenta con 46 proyectos por una inversión estimada de US\$ 27.002 millones. De ellos, 13 concluirán en los próximos 4 años (2016-2019), ejecutándose el

18% del monto de inversión estimado para la cartera del Eje. Los proyectos concluidos del Eje son 20 por US\$ 994 millones ejecutados.

El [Eje de Capricornio](#) está compuesto por 81 proyectos organizados en 5 grupos de proyectos con una inversión estimada de US\$ 16.691 millones. La cartera activa del Eje cuenta con 67 proyectos por una inversión estimada de US\$ 14.095 millones. Se estima que a fines de 2019 se habrá ejecutado el 26% del monto estimado de inversión para la cartera del Eje. Los proyectos concluidos del Eje son 14 por un total de US\$ 2.632 millones de inversión ejecutada, equivalentes al 16% del total de inversión prevista.

El [Eje del Sur](#) está compuesto por 47 proyectos organizados en 2 grupos con una inversión estimada de US\$ 4.507 millones. La cartera activa del Eje cuenta con 42 proyectos por una inversión estimada de US\$ 4.064 millones. Si se consideran los 14 proyectos que se encuentran en ejecución, se estima que, una vez concluidos, se habrá ejecutado el 41% del monto de inversión estimada para la cartera del Eje. Los proyectos concluidos del Eje son 5 por un total de US\$ 443 millones: 2 de ellos son interconexiones eléctricas que explican el 95% de las inversiones.

El [Eje del Escudo Guayanés](#) está compuesto por 20 proyectos organizados en 4 grupos de proyectos con una inversión estimada de US\$ 4.581 millones. La cartera activa del Eje cuenta con 14 proyectos por una inversión estimada de US\$ 4.495 millones. De ellos, 2 concluirán en los próximos 4 años (2016-2019), ejecutándose el 17% del monto de inversión estimado para la cartera del Eje. Los proyectos concluidos del Eje son 6 por un total de US\$ 87 millones de inversión ejecutada, equivalentes a casi el 2% del total de la cartera.

El [Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná](#) está compuesto por 89 proyectos organizados en 5 grupos de proyectos con una inversión estimada de US\$ 6.325 millones. La cartera activa del Eje cuenta con 74 proyectos por una inversión estimada de US\$ 4.679 millones. De ellos, 16 concluirán en los próximos 4 años (2016-2019), ejecutándose más del 50% del monto de inversión estimado para la cartera del Eje. Los proyectos concluidos del Eje son 15 por un total de US\$ 1.646 millones de inversión ejecutada.

El [Eje Interoceánico Central](#) está compuesto por 63 proyectos organizados en 5 grupos de proyectos con una inversión estimada de casi US\$ 11.500 millones. La cartera activa del Eje cuenta con 46 proyectos por una inversión estimada de US\$ 10.835 millones. De ellos, 10 concluirán en los próximos 4 años (2016-2019), ejecutándose el 23% del monto de inversión estimado para la cartera del Eje. Los proyectos concluidos del Eje son 17 por un total de US\$ 663 millones de inversión ejecutada.

El [Eje MERCOSUR-Chile](#) está compuesto por 120 proyectos organizados en 6 grupos con una inversión US\$ 60.971 millones. La cartera activa del Eje cuenta con 96 proyectos por una inversión estimada de US\$ 52.181 millones. De ellos, 13 concluirán en los próximos 4 años (2016-2019), ejecutándose cerca del 15% del monto de inversión estimado para la cartera del Eje. Los proyectos concluidos del Eje son 24 por US\$ 8.790 millones.

El [Eje Perú-Brasil-Bolivia](#) está compuesto por 24 proyectos organizados en 3 grupos con una inversión estimada de US\$ 32.008 millones. La cartera activa del Eje cuenta con 19 proyectos por una inversión estimada de US\$

26.028 millones. Si se consideran los 7 proyectos que se encuentran en ejecución, se estima que, una vez concluidos, se habrá ejecutado cerca del 78% de la inversión estimada para la cartera del Eje. Los proyectos concluidos del Eje son 5 por un total de US\$ 5.980 millones.

La conectividad física como pilar de la integración

- [Ideas de Integración](#)
- [n250](#)

En línea con el cronograma planteado en ocasión de la [XXX Reunión del Foro Técnico IIRSA](#), el trabajo regional sobre la infraestructura para la integración sigue su marcha, reconfirmando en cada instancia de encuentro el profundo compromiso de los países de la región para el desarrollo conjunto, coordinado e integrado de Sudamérica.

Este año el trabajo se centra en la revisión quinquenal de la [Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración \(API\)](#). La API es un conjunto de 103 proyectos que fueron definidos por los países de Sudamérica en 2011, y que conforman 31 conectividades (llamadas proyectos estructurados) consideradas prioritarias para la integración de la región. Las conectividades pueden ser obras puntuales, como el desarrollo de pasos de fronteras clave para las relaciones fluidas entre países, tramos ferroviarios faltantes de una red ya existente, o corredores bioceánicos muy extensos y que involucran a varios países. Sus proyectos fueron seleccionados entre los que ya se encontraban en la [Cartera de Proyectos del COSIPLAN](#), que reúne las obras más importantes para los países en términos de integración.

La Presidencia Pro Tempore de UNASUR-COSIPLAN ejercida por Argentina, en conjunto con el Comité de Coordinación Técnica, realizaron una propuesta de reordenamiento de los proyectos de la API en ocasión de la [Jornada especial sobre revisión de la API](#) realizada el 19 de abril en Buenos Aires. Los países aceptaron trabajar sobre la base de esta nueva configuración, que consiste en conformar dos conjuntos de proyectos dentro de la Agenda:

- El primero conformado por los proyectos con firme compromiso de finalización para 2022: API 2022
- 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.



Luego de haber sentado las bases para la revisión de la API en abril, los países iniciaron una serie de videoconferencias por cada Eje de Integración y Desarrollo que empezaron el 16 de mayo y terminaron el 29 de junio. Los Ejes analizados fueron el [Interoceánico Central](#), [Perú-Brasil-Bolivia](#), [MERCOSUR-Chile](#), [de la Hidrovía Paraguay-Paraná](#), [de Capricornio](#) y [del Sur](#). Al cierre de esta edición están pendientes la realización de las reuniones de los Ejes del Amazonas, Andino y del Escudo Guayanés.

Como una muestra del compromiso de los países con esta agenda de trabajo y la profundidad técnica de los debates abordados, presentamos el caso de dos proyectos de la API que fueron analizados en el marco de estas actividades.

El [Corredor Ferroviario Bioceánico Central](#) (CBFC) es un proyecto ferroviario priorizado por el gobierno de Bolivia, cuyo objetivo es unir el puerto de Santos en Brasil, en el Océano Atlántico, con el puerto de Ilo en Perú, en el Océano Pacífico. Esta conectividad se constituye en la alternativa más favorable para movilizar la producción boliviana de materia prima mineral, agrícola y forestal, de gran volumen y peso, hacia los mercados internacionales.

El Programa de Pre-inversión en Proyectos Estratégicos ejecutado por el Viceministerio de Transportes de Bolivia y financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), cuyos estudios permitieron determinar la viabilidad de esta interconexión, analizó también la posibilidad de utilizar el corredor para la movilización de pasajeros en territorio boliviano.



En la actualidad el Sistema Ferroviario Boliviano está constituido por la Red Andina y la Red Oriental, las cuales históricamente nunca tuvieron conexión entre ellas. Ambas redes mantienen la trocha métrica y se conectan con Brasil y Argentina, en la parte oriental y con Perú, Chile y Argentina en la parte occidental.

Como parte de la revisión de los proyectos del Eje Interoceánico Central, la delegación de Bolivia presentó los avances realizados en el marco del diálogo multinacional en torno a este proyecto de integración. Se definieron cuatro mesas de trabajo (marco financiero, marco normativo, especificaciones técnicas y estrategia) con la participación de funcionarios de Brasil, Perú y Paraguay, y el compromiso de los países de dar continuidad a las acciones definidas.



Las inversiones necesarias en Bolivia para conectar ambas redes y hacer operativo el corredor dentro de ese país fueron estimadas en 7.000 millones de dólares, considerando la infraestructura y material rodante. Se informó que se encuentra en construcción el tramo Montero-Bulo Bulo, de aproximadamente 150 Km, que se incluye en el tramo central. En una segunda etapa, se espera avanzar con el tramo que une Bulo Bulo con Villa Tunari, para el cual se está gestionando la pre-inversión. También se encuentran en esa gestión los tramos definidos para conectar Villa Tunari con la ciudad de Oruro. Estas acciones consisten en dimensionar los costos de la pre-inversión e identificar las fuentes de financiamiento para llevar adelante esos trabajos. Finalmente, la delegación de Bolivia comentó el reciente interés presentado por el gobierno de Paraguay en conectarse con el corredor, posiblemente desde la localidad de Roboré hasta Puerto Carmelo Peralta, para lo cual estará realizando los estudios correspondientes.

La delegación de Brasil confirmó su interés en este corredor, destacando la necesidad de impulsar la conexión ferroviaria entre Puerto Suárez (Bolivia) y Corumbá (Brasil). En términos de infraestructura, para completar esta conectividad entre ambos países se requiere la construcción de un pequeño tramo entre las dos mallas férreas ya existentes en cercanías a la frontera. Adicionalmente se comentó la importancia que reviste trabajar en el marco legal y operativo del corredor, considerando que la red ferroviaria brasileña que llega hasta el límite se encuentra concesionada. Por lo tanto, para lograr una efectiva integración se está considerando la implementación de los

llamados contratos operacionales, que se realizan con el sector privado. Sumado a esto se necesita avanzar en un entendimiento entre los dos gobiernos para facilitar el movimiento de las cargas en frontera, siendo este el primer paso para definir los temas adicionales necesarios para la plena integración de los servicios ferroviarios. Finalmente, se informó sobre la intención del gobierno brasileño en el desarrollo de una plataforma logística en Campo Grande y sobre la posibilidad, a mediano plazo, del transporte de gas de Bolivia a Brasil.

La delegación de Perú comentó que se está elaborando un estudio que permitirá definir técnicamente la mejor alternativa para conectar al corredor ferroviario con el Océano Pacífico, atravesando el territorio de ese país. Los tres trazados bajo análisis son: i) desde Hito IV hasta el Puerto de Ilo; ii) desde Desaguadero hasta el Puerto de Ilo; y iii) desde Desaguadero hasta el Puerto de Matarani. Se prevé la conclusión del estudio para el mes de julio del presente año.

El [Sistema Paso de Frontera Cristo Redentor](#) está situado en la cordillera de Los Andes, conecta la Región de Valparaíso en Chile con la provincia de Mendoza en Argentina. Tiene alta prioridad pues es la principal conexión terrestre bilateral entre Argentina y Chile, y uno de los principales pasos de frontera de Suramérica. Por él transita el intenso intercambio comercial entre los países del MERCOSUR y Chile, y a través de este país hacia los mercados de ultramar en el Pacífico, haciendo uso de los puertos de Valparaíso, San Antonio y Quinteros.

La optimización de este sistema se basa en un Estudio Binacional, financiado por medio de una Cooperación Técnica del BID, que permitió evaluar las alternativas tanto de la infraestructura como de la operación del Paso, y definir las soluciones para implementar un mejor sistema de control fronterizo, mediante un plan de desarrollo por etapas.



Este proyecto estructurado de la API está compuesto por cinco iniciativas de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, las cuales buscan alcanzar la optimización de este complejo sistema. Las delegaciones de Argentina y Chile destacaron la prioridad asignada por ambos países a la mejora continua de esta conexión.

Respecto a los proyectos puntuales, se destacó en primera instancia, los avances realizados en la [Readecuación del Túnel Cristo Redentor y del Túnel Caracoles](#). La delegación de Argentina informó que se están realizando estudios para este proyecto, con fondos no reembolsable del BID. Estas obras buscan transformar la conectividad en un sistema integrado de túneles, conforme las pautas actuales de diseño internacional en la materia, haciéndose hincapié en su capacidad de tránsito y seguridad vial. La refuncionalización del Túnel Caracoles implica transformar esa antigua conexión férrea en una vía carretera adicional, dotándolo de un gálibo mayor al existente, y conectándolo a través de galerías de ventilación al Túnel Cristo Redentor, para la evacuación en caso de siniestros. Se trata de obras consecutivas por lo cual se incluirán en un mismo contrato. Adicionalmente se comentó que en el mes de julio se iniciará la construcción de la Variante Palmira de la Ruta Nacional 7, en la provincia de Mendoza, cuyo objetivo es facilitar el acceso desde esa ruta hacia el paso evitando la circulación de los vehículos por esa ciudad. Estas obras serán también financiadas por el BID.



El [Centro Único de Control de Cargas de Uspallata en Argentina](#) se encuentra en etapa de pre-ejecución por un monto de US\$ 90 millones. El objetivo es reducir los tiempos medios de los procesos de control, los tiempos para los despachos de tránsito y para los camiones vacíos; mejorar la calidad de servicios a transportistas; contar con mayor previsibilidad para el planeamiento logístico; e incrementar la competitividad de las exportaciones por reducción de costos generalizados de transporte. Este Área de Control Integrado incluirá en el predio la presencia de la AFIP (Administración Federal de Ingresos Públicos), el acceso mediante rotonda a nivel, y las obras de la EGUS (Estación de Gestión Uspallata), de la EGTP (Estación de Gestión de Tránsito Pesado), y la EGCM (Estación de Gestión).

El [Centro de Control de Pasajeros de Los Horcones en Argentina](#) es un proyecto en pre-ejecución por un monto estimado en US\$ 80 millones. Su objetivo es reducir los tiempos medios por adecuación de los controles y por disposición de la infraestructura de control, con capacidad para absorber los flujos de demanda sin generar largas esperas. Las obras que se prevén realizar son: consolidación y perfeccionamiento de área de trabajo para automóviles particulares; creación de una nueva área para ómnibus; construcción de un nuevo edificio para alojamiento de personal de 150 plazas; construcción de un nuevo edificio para salón comedor y áreas de descanso y esparcimiento para funcionarios de las instituciones de ambos países; y construcción de un nuevo edificio para breve descanso o pausa de viaje de los pasajeros.

El [Nuevo Complejo Fronterizo Los Libertadores en Chile](#), se encuentra en ejecución y considera una inversión cercana a los 88 millones de dólares bajo la modalidad de concesiones. El contrato se encuentra en fase de elaboración de proyectos de ingeniería definitiva y se espera la puesta en servicio en agosto de 2019.

El nuevo complejo se ubicará a 300 metros al noroeste del actual. Se proyecta un complejo con áreas para las distintas reparticiones distribuidas en una superficie de 28 mil m² que albergarán una zona de control e inspección de vehículos, sector de alojamiento para funcionarios, un nuevo cuartel de Carabineros, áreas de servicios comerciales, entre otros. Además, las obras consideran la construcción de caminos de acceso, salida a la Ruta 60-CH, caminos de circulación interior y estacionamientos.

El [Sistema Binacional de Control de Gestión del Paso Cristo Redentor](#), financiado por medio de una Cooperación Técnica No Reembolsable del BID, se encuentra actualmente en la fase de definición y se podría aplicar a todo este corredor de integración. Asimismo, se informó que se está encarando la adecuación de la infraestructura y un proceso de sensibilización del personal para la coordinación de los sistemas informáticos de las carteras de Migraciones, SENASA y Aduana.

Para saber más sobre la actualización de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN y la API

Este ejercicio de actualización es una actividad que han venido realizando anualmente los países suramericanos desde el año 2009 y permite que la Cartera refleje las prioridades de inversión de los gobiernos en términos de las obras de integración con sus países vecinos. La información específica intercambiada sobre cada proyecto API y de la Cartera analizado en estas reuniones, se encuentra disponible en los informes de las videoconferencias por [Ejes de Integración y Desarrollo](#), que son publicados en el [calendario de eventos](#) del [Sitio Web del COSIPLAN](#).

Estos encuentros cuentan con la presencia de los equipos técnicos de las áreas de gobierno involucradas en las distintas etapas del desarrollo de los proyectos, que aportan información valiosa y detallada sobre las obras. El trabajo es coordinado por [INTAL](#) como Secretaría del Comité de Coordinación Técnica, y acompañado por la [Secretaría General de UNASUR](#).

Como parte de este ejercicio, los funcionarios presentes intercambian información técnica sobre el estado de los proyectos. En el caso de aquellos en la etapa de ejecución, detallan el porcentaje de avance físico de las obras, el cumplimiento de los cronogramas previstos o las demoras ocurridas. Para los proyectos en etapas tempranas de su ciclo de vida, se informa sobre el nivel de estudios alcanzados y las inversiones requeridas para viabilizar la implementación de esas obras.

Para finalizar el trabajo de actualización e iniciar la elaboración de los informes anuales de la Cartera y de la API, los funcionarios designados deberán completar toda la información en el [Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN](#). Esta herramienta tecnológica facilita la tarea de poner a disposición del público, de manera transparente, toda la información de la obra pública de integración de la región. Contiene fichas con

datos técnicos, grado de avance y estado del financiamiento de cada uno de los casi 600 proyectos de infraestructura definidos por los países de Suramérica para estar mejor conectados y más integrados.

Las exportaciones latinoamericanas frente a la recuperación de las economías avanzadas

- [Ideas de Integración](#)
- [n250](#)

Las exportaciones de América Latina y el Caribe (ALC) han iniciado el año con un fuerte impulso positivo que revirtió la tendencia que se venía observando en los últimos cuatro años. Según las [Estimaciones de las Tendencias Comerciales](#) publicadas por el BID en mayo pasado, las ventas externas de la región se expandieron un notable 17% interanual en el primer trimestre del año. Sin embargo, casi la totalidad del estímulo fue vía precios –en especial de productos básicos–, mientras que los volúmenes exportados continúan expandiéndose a tasas bajas. Conforme ha avanzado 2017, estos impulsos han perdido algo de fuerza sobre todo de la mano de la volatilidad y poca firmeza de las tendencias de algunos precios, en especial del petróleo.

En el último año se ha registrado cierta aceleración del crecimiento en algunas economías avanzadas, destacándose Estados Unidos y la Unión Europea. Las proyecciones también indican que serán los países más avanzados los que actúen como principal fuente de expansión del PIB mundial en los próximos años.^[1] Ante este panorama resulta relevante analizar cómo podría impactar una mayor demanda de estos países sobre las exportaciones de ALC, considerando por un lado su composición y, por otro, la dinámica que ha seguido en los últimos años.

Este tema será abordado con mayor profundidad en el *Monitor de Comercio e Integración 2017*,^[2] un informe anual que analiza el estado de la integración de América Latina y el Caribe en el sistema comercial mundial, a publicarse durante el segundo semestre del año.

Los desafíos para ganar espacio en los mercados de los principales países desarrollados

ALC es un importante proveedor de Estados Unidos: en 2015, 18% de las importaciones totales, medidas a precios corrientes, se originaban en la región. Este dato esconde dos aspectos: el primero, es el peso de México, que explica 13 puntos porcentuales (p.p.) de esa proporción; y el segundo es que la relativa estabilidad de esa cuota de mercado de los últimos años es, en realidad, resultado de un incremento del peso de México (+2 p.p.) compensado por la pérdida de importancia del resto de las economías (-2 p.p. entre 2007 y 2015).

Visto desde ALC, Estados Unidos resulta ser el principal socio de la región: 42% de las exportaciones de 2015 se destinaron a este país, aunque es claro que esa proporción está fuertemente sesgada por México, el mayor exportador de la región,^[3] el cual destina tres cuartos de sus ventas externas a este socio. Las restantes economías latinoamericanas exportan 19% del total a Estados Unidos. De cualquier manera, vale subrayar que la importancia del mercado de Estados Unidos se ha reducido ya que la mencionada proporción en 2015 fue 12 p.p. inferior a la que se registraba en 2000.

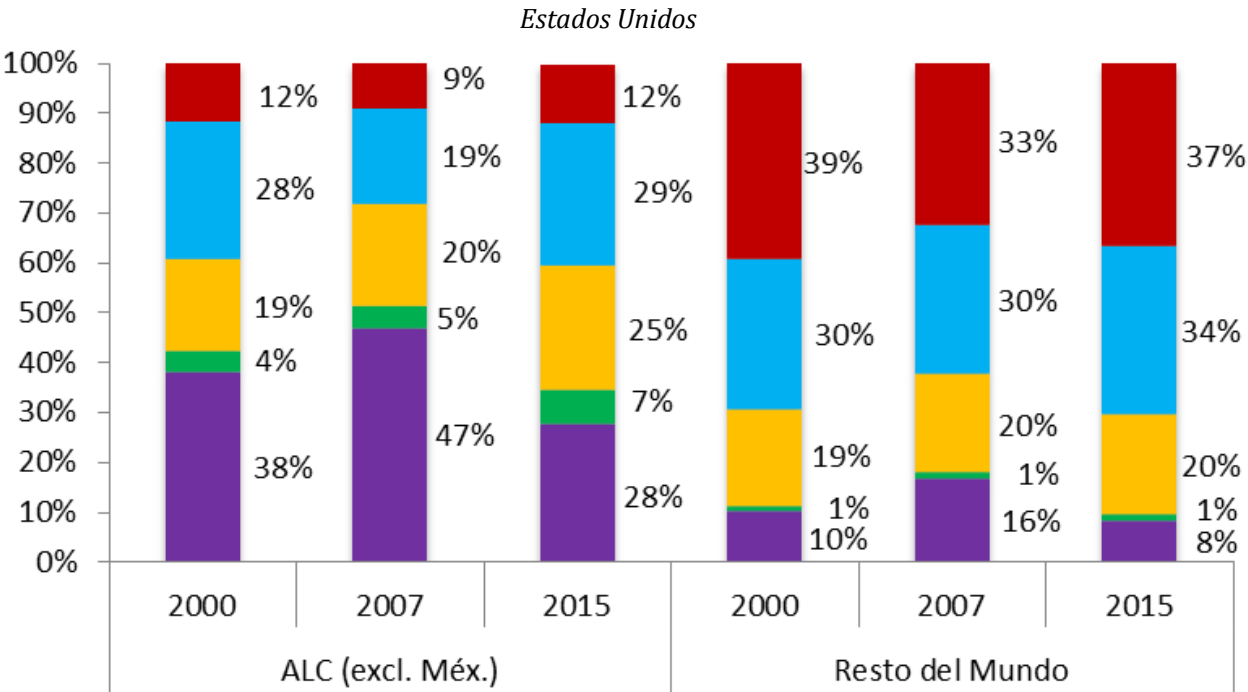
Por otro lado, la Unión Europea representa 12% de las ventas externas totales de la región, proporción que se ha mantenido relativamente estable desde 2000. Sin embargo, a diferencia de Estados Unidos, ALC no tiene un peso significativo en las compras totales de la Unión Europea, que se ubica en alrededor de 2%,^[4] sin que se hayan verificado variaciones sustantivas en años recientes.

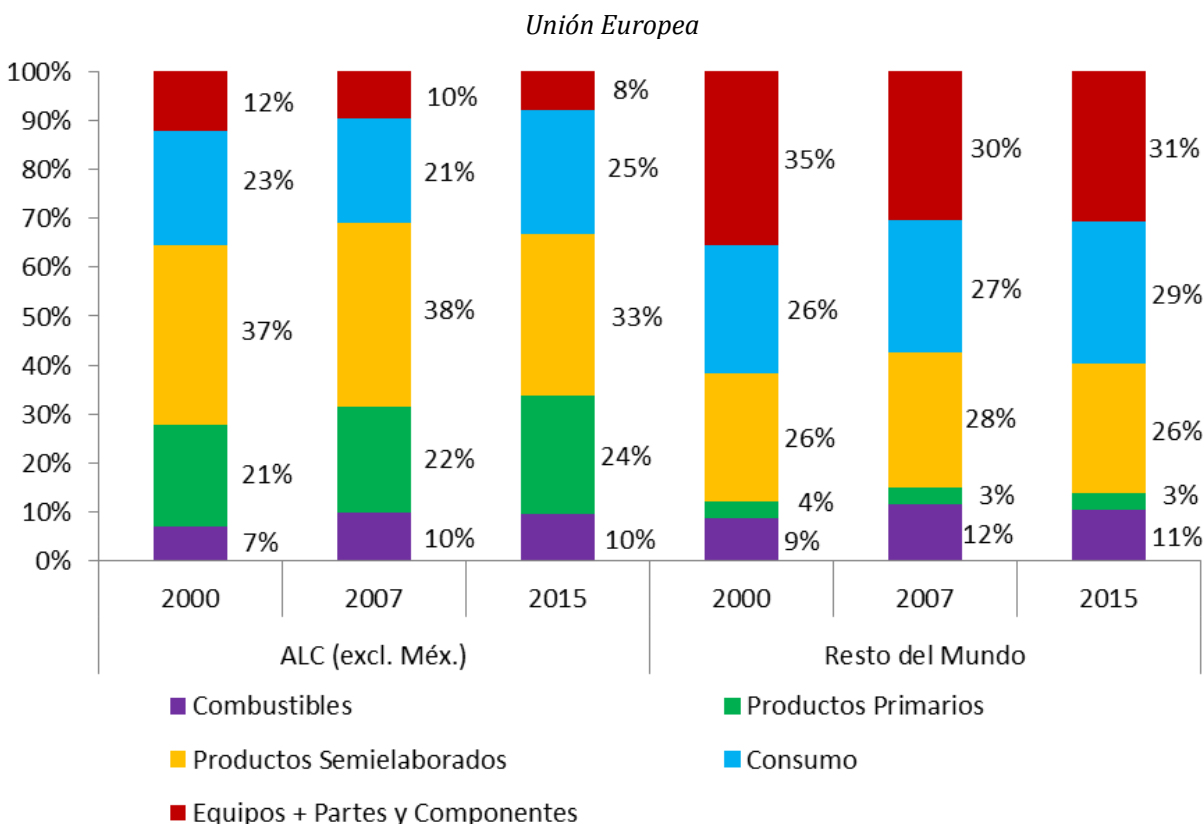
Cabe señalar entonces que, con relación a los mercados de las principales economías avanzadas y en una visión agregada y de mediano plazo, la inserción exportadora de ALC muestra rasgos poco dinámicos. Respecto al mercado europeo, no se han registrado variaciones, mientras que en el de Estados Unidos, solo México ha elevado su cuota de mercado.

La estructura de las importaciones de Estados Unidos y la Unión Europea desde la región difiere de la del resto del mundo

Los Combustibles, los Productos Primarios y Productos Semielaborados^[5] conforman la mayor parte de la canasta que ALC (excluyendo a México)^[6] exporta a estos destinos; mientras que en las importaciones totales de Estados Unidos y la Unión Europea, los Equipos + Partes y Componentes (E+PyC) y los de Bienes de Consumo son los rubros de importación más relevantes (Gráfico 1).

Gráfico 1. Composición de las importaciones desde ALC y totales de Estados Unidos y la Unión Europea, según rubros





Fuente: BID INTAL con datos de BACI (CEPII)

La principal diferencia entre la composición de las compras que Estados Unidos y la Unión Europea le hacen a la región y las que realizan al resto del mundo se encuentra en la baja participación de los E+PyC. En las importaciones desde ALC rondan 10% mientras que en el total representan cerca de un tercio. Esto expresa la escasa participación de la región en las cadenas manufactureras de valor, un hecho vinculado con su dotación de factores y las capacidades de innovación acumuladas por las economías.

Además, en el caso de la demanda de Estados Unidos desde ALC se destaca la alta proporción que ocupan los Combustibles que en 2007 llegaron a explicar casi la mitad de las importaciones estadounidenses desde la región. Aunque en 2015 esa participación se había reducido sustancialmente, el rubro aún sigue teniendo un peso notable. En el año 2000, la proporción de estas compras alcanzaba 38% del total, mientras que en 2015 se redujo a 28%. Esos 10 puntos porcentuales (p.p.) fueron compensados por aumentos en la importancia de Productos Semielaborados (+6 p.p.), Productos Primarios (+3 p.p.) y Bienes de Consumo (+1 p.p.).

La pérdida de importancia de los productos energéticos en la demanda externa de Estados Unidos está explicada por el crecimiento de su capacidad de abastecimiento interno, derivada de la aplicación de tecnologías no convencionales, lo cual ha inclinado a ese país hacia un escenario de autosuficiencia energética, quedando afectados todos los proveedores de petróleo, incluyendo los de ALC.^[7] La ganancia en la participación lograda por los otros rubros indicados sugiere un crecimiento de las compras de bienes de origen primario, aunque con

un mayor grado de elaboración que las meras materias primas (Semielaborados), así como de ciertos artículos de consumo. Por tanto, la pérdida de importancia del petróleo en el vínculo comercial con Estados Unidos se ha compensado con un mayor peso de bienes que presentan un mayor grado de elaboración, mientras que el reemplazo de estas ventas por otros primarios, si bien se produce, es de menor entidad.

La situación de las importaciones de la Unión Europea desde ALC (excluyendo a México) es muy distinta. En primer lugar, no se dan modificaciones tan intensas como las observadas en el rubro energético en las compras de Estados Unidos. Los cambios más importantes, sin embargo, van en la dirección de una reducción de la importancia relativa de los bienes más elaborados. El rubro de E+PyC representaba 12% en el año 2000, una proporción que cayó a 8% en 2015; los Semielaborados también se achican, de 37% a 33%. La pérdida total de ambos rubros de 8 p.p. fue compensada por crecimientos en la importancia relativa de los Combustibles (+3 p.p.), Bienes Primarios (+3 p.p.) y de Bienes de Consumo (+2 p.p.).

Es decir, a diferencia de Estados Unidos, en este caso la estructura de demanda apunta a una mayor importancia de bienes de baja elaboración. En el caso de E+PyC, la reducción de la demanda europea puede estar relacionada a las posibilidades de abastecimiento de estos productos de manera competitiva dentro de la propia región (sobre todo en países de reciente incorporación) y, sin duda, a productos provenientes de China y otras economías con flujos importantes de manufacturas intensivas en trabajo.

Cabe notar que, para ambos socios, los Productos Semielaborados son relativamente más importantes en la canasta importadora desde ALC que desde el resto del mundo. En el caso de la Unión Europea es el rubro más importante, representando un tercio del total en 2015, que sumado a los Productos Primarios representan la mitad de las compras totales desde ALC. Se destaca, sin embargo, que en el caso del bloque europeo la oferta de ambos rubros está concentrada en solo cuatro sectores: soja (porotos y torta), cobre (minerales, concentrados y cátodos), café y pasta química de madera. Las importaciones de Productos Semielaborados de Estados Unidos desde ALC también presentan un peso relevante en las compras totales a la región, y además se ha incrementado en los últimos años hasta alcanzar un cuarto del total. La oferta a esta economía en el rubro de Semielaborados se encuentra relativamente más diversificada en términos de productos que la destinada a la Unión Europea, incorporando mercancías tales como derivados de metales y productos químicos obtenidos en las primeras fases de las respectivas cadenas de elaboración.

Finalmente, llama la atención la alta participación relativa de los Bienes de Consumo tanto en las importaciones de Estados Unidos como de la Unión Europea desde ALC. Las compras europeas en esta categoría son mayormente productos tales como frutas (bananas, ananás, uvas y paltas); mariscos, pescados y carnes bovinas; y jugos de frutas y vinos. Las adquisiciones de Estados Unidos, en cambio, no solo se encuentran más diversificadas en término de cantidad de productos dentro del rubro, sino que también comprenden algunos bienes típicos de las cadenas de valor manufactureras, como prendas de vestir. Este rubro ha ganado 10 p.p. en las compras que la economía norteamericana le realiza a la región.

¿Cuáles son las implicancias de estas tendencias para América Latina y el Caribe?

En el escenario actual, el comportamiento de la demanda de Estados Unidos y la Unión Europea a la región puede tener un impacto importante. Si bien, en general, es una buena noticia para el sector externo latinoamericano que estas economías desarrolladas puedan impulsar el crecimiento del producto global, las implicancias en términos de diversificación son distintas para cada socio. Por un lado, en el caso de Estados Unidos se presenta el desafío de, primero, mantener las condiciones de acceso a ese mercado –en especial para los productos manufacturados-, y segundo, de reemplazar la cuota de mercado que se va liberando debido a las menores importaciones de petróleo, por mercancías de mayor valor agregado. Por su parte, en la UE los retos parecen más desafiantes: la participación de la región como proveedora es baja y prácticamente no se ha modificado en los últimos 15 años, a pesar de la bonanza de los productos básicos. Ante este panorama se plantea la necesidad de no solo flexibilizar los requerimientos de ingreso a ese mercado, sino también superar los factores que determinan la alta concentración de las compras en pocos bienes de baja complejidad.

Anexo Clasificación

La clasificación de los productos se realizó utilizando la base BACI del *Centre d'études prospectives et d'informations internationales* (CEPII) a 6 dígitos del Sistema Armonizado y convirtiéndola a Clasificación Uniforme para el Comercio Internacional (CUCI) a 3 dígitos, para luego reclasificarla siguiendo los grupos creados por Lemoine y Ünal (2017). A esta clasificación se realizó una adaptación, con el fin de analizar la canasta petrolera separadamente (todos los productos a 6 dígitos del capítulo 27 del Sistema Armonizado fueron clasificados dentro del rubro Combustibles), y se unieron los rubros de Equipos y Partes y Componentes. Los *Productos Primarios* contienen las categorías CUCI 111 “Alimentos y bebidas. Productos básicos. Principalmente destinados a la industria” y 21 “Productos industriales no designados en otra parte. Productos básicos”; el rubro *Equipos + Partes y Componentes* (E+PyC) está compuesto por las categorías CUCI 41 y 42 que incluyen “Bienes de equipamiento (excluyendo material de transporte) y sus partes, repuestos y accesorios”, 53 y 521 que corresponden a “Material de transporte y sus partes, repuestos y accesorios. Partes, repuestos y accesorios”. Los *Bienes de Consumo* son las categorías 51 y 522 de CUCI “Material de transporte y sus partes, repuestos y accesorios”, “Automóviles para el transporte de personas” y “Otro material de transporte. No destinado a la industria”, respectivamente; 61, 62 y 63 “Bienes de consumo no designados en otra parte. Durables”, “Semidurables” y “No Durables”, respectivamente; 112 “Alimentos y bebidas. Productos básicos. Principalmente destinados al consumo de los hogares.”, y 122 “Alimentos y bebidas. Productos que sufren una transformación. Principalmente destinados al consumo de los hogares”. Los *Productos Semielaborados* se componen de las categorías CUCI 2 “Productos industriales no designados en otra parte. Productos que sufren una transformación” y 121 “Alimentos y bebidas. Productos que sufren una transformación. Principalmente destinados a la industria”.

Bibliografía

- FMI, 2017. “[Perspectivas de la economía mundial: ¿Está cobrando impulso?](#)”, abril. Washington, DC.
- Giordano, P. (coord.), 2014. “[Vientos Adversos Políticas para relanzar el comercio en la post-crisis](#)”. Monitor de Comercio e Integración 2014. Washington, DC: Banco Interamericano de Desarrollo.
- Giordano, P. (coord.), 2016. “[Cambio de Marcha América Latina y el Caribe en la nueva normalidad del comercio global](#)”. Monitor de Comercio e Integración 2016. Washington, DC: Banco Interamericano de Desarrollo.
- Lemoine, F. & D. Ünal, 2017. “[Le décollage du marché des biens de consommation en Chine et son impact sur le commerce mondial](#)”. Data 2017- 01 , March 2017 , CEPIL.

[1] FMI (2017).

[2] Véase Giordano (coord.), 2016. Versiones anteriores de este documento pueden encontrarse en <http://www.iadb.org/es/temas/comercio/publicaciones,6302.html>

[3] En 2015, el 42% de las exportaciones de ALC se originaron en México.

[4] El total de las importaciones de la Unión Europea incluye los flujos intrarregionales.

[5] El análisis se realizó siguiendo la clasificación de Lemoine y Ünal (2017), adaptándola para analizar los combustibles como una categoría separada (véase anexo para más detalles).

[6] El análisis a partir de acá se realiza para la demanda de Estados Unidos y la Unión Europea a América Latina y el Caribe excluyendo a México.

[7] Véase Giordano (coord.), 2014, p.30. y Giordano (coord.), 2016.

El Túnel Binacional Agua Negra es un hecho

- [Actividades que Inspiran](#)
- [n250](#)

En mayo de este año, se avanzó con la recepción final de antecedentes de las empresas interesadas en realizar el diseño y construcción del Túnel Agua Negra, que unirá a la región de Coquimbo y la provincia de San Juan. En total se presentaron 10 consorcios internacionales, integrados por 29 empresas de países como China, Italia, España, Argentina y Chile.

El Ente Binacional Túnel de Agua Negra (EBITAN) informó que presentaron antecedentes:

- Consorcio CRS, compuesto por el consorcio China Railway Tunnel Group Co, Ltd, Benito Roggio e hijos S.A, Ingeniería y Construcción Sigdo Koppers S.A.
- Consorcio Astaldi SPA, FCC Construcción S.A y Rivas S.A.
- Consorcio China Railway Construcción CO y Panedile S.A.
- Consorcio Power China LTDA y Sacde S.A.
- Consorcio CCCC y JCR S.A
- Consorcio Dragados S.A, Technit S.A y Besalco S.A.
- Empresa Salini Impregilo S.A.
- Consorcio OHL S.A, Condotte S.A y Rovella S.A.
- Consorcio Strabag, JCC S.A y Obras Subterráneas S.A Agencia Chile.
- Consorcio SCCM Túnel Agua Negra, compuesto por Sacyr Construcción S.A, SK Engineering and Construction Co LTD, CMC e ICM S.A.



Aquellas empresas que superen esta etapa, se las convocará durante 2017 a presentar las propuestas del proyecto y la construcción, abriéndose dichas ofertas en el mes de mayo de 2018. En consecuencia, se presume que la fecha de adjudicación de la oferta ganadora será en noviembre de 2018, para proceder en diciembre del mismo año a la firma del contrato. La empresa ganadora de la licitación realizará el diseño del proyecto ejecutivo, que insumirá aproximadamente un año de trabajo.

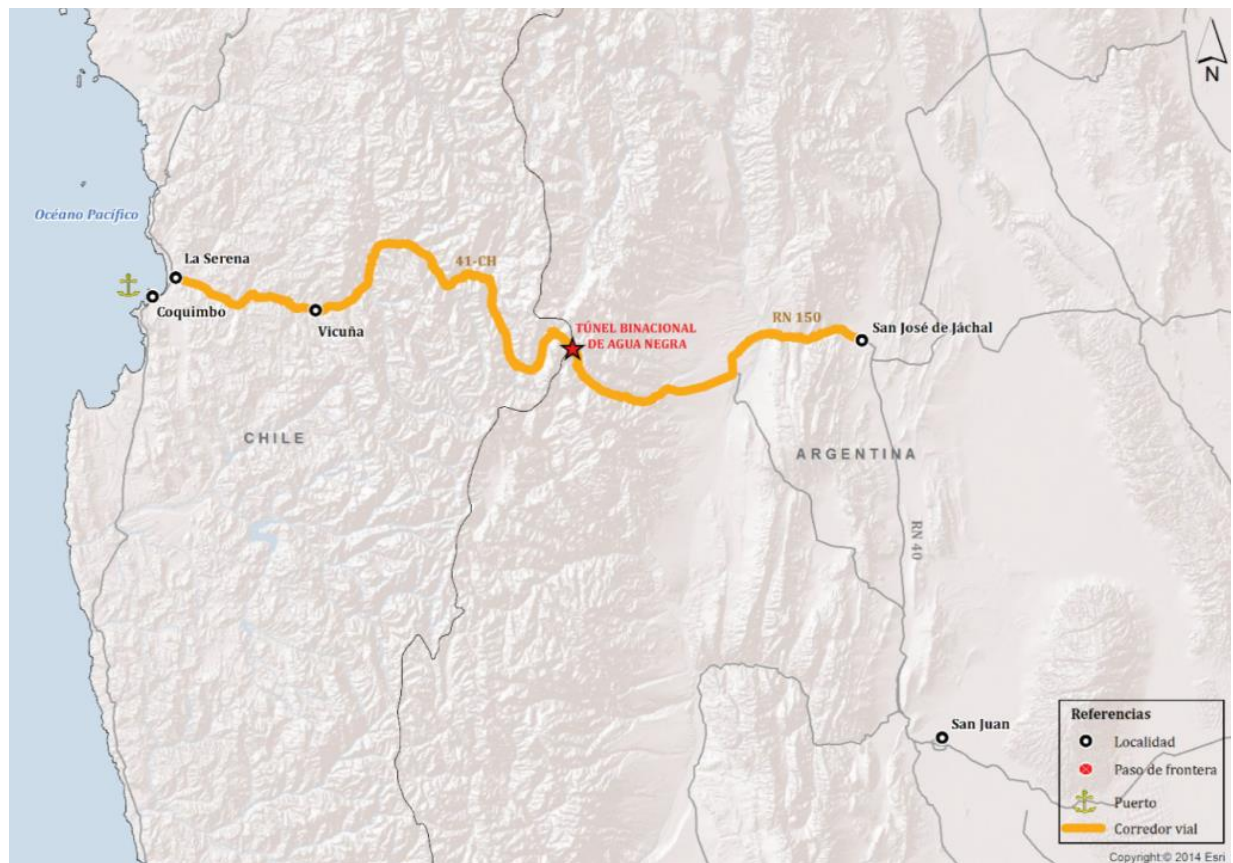
Finalmente, se estima que la obra requerirá una inversión de US\$1.600 millones, financiamiento comprometido por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), con un préstamo que corresponde en un 72% a la República Argentina y un 28% a la República de Chile, proporcionalmente al territorio que comprende la obra en ambos países a través de la Cordillera de Los Andes.

Proyecto Túnel Binacional Agua Negra

El impulso inicial de este proyecto data de 1996 y su concreción implica un fuerte impulso para el proyecto del corredor bioceánico, que busca conectar el centro de Argentina, con el puerto del Océano Pacífico en la ciudad de Coquimbo, Chile, y el puerto de la ciudad de Porto Alegre, Brasil, en el Océano Atlántico.

El Paso Internacional Agua Negra es uno de los 26 pasos fronterizos binacionales incluidos en el programa prioritario de inversiones conjuntas acordado en el marco del Tratado de Maipú de Integración y Cooperación ratificado en 2014. Este paso se halla ubicado en la frontera argentino-chilena a 4.765 msnm, sirviendo de

vínculo entre las ciudades de San José de Jáchal, en la Provincia de San Juan, Argentina, y Vicuña, en la Región de Coquimbo, Chile.



Considerando que el camino actual no es apto para el transporte de carga, y sólo es transitable entre los meses de noviembre y comienzos de abril para el transporte de pasajeros, el Paso Internacional permanece cerrado durante siete meses por año. Para resolver esta dificultad, es que se proyecta la construcción de un Túnel Binacional.

El túnel bajaría la altura máxima del cruce a una cota de 3.620 msnm en el portal chileno y a 4.085 msnm en el portal argentino. La solución técnica, diseñada por profesionales con amplia experiencia en estudios y obras de túneles de gran longitud en el mundo, comprende dos túneles principales que albergan las calzadas para el tránsito vehicular unidireccional, y con ellos se reduce en 44 Km la conectividad. Ambos túneles discurren semi-paralelos con una longitud aproximada de 13,9 Km y con un sistema de ventilación capaz de mantener las condiciones de higiene ambiental durante la operación y manejo de humos en caso de incendio.

El objetivo del proyecto es mejorar la conectividad física entre ambos países, aportando una solución complementaria al Paso Sistema Cristo Redentor, especialmente en momentos de congestión o cierre temporario por tormentas invernales. Adicionalmente, contribuiría a fomentar el intercambio comercial, el desarrollo de proyectos binacionales mineros y el desarrollo turístico.



Este túnel forma parte del Grupo de Proyectos 4 del Eje MERCOSUR-Chile de la [Cartera del COSIPLAN](#). En el año 2011, se incluyó en la [Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración \(API\)](#) del Consejo dado que se trata de una obra que consolida una red de conectividad física con alcance regional. En 2014, Argentina y Chile solicitaron apoyo al CCT del COSIPLAN para formular un [Programa Territorial de Integración \(PTI\)](#) asociado a este proyecto. Este proceso se inició ese mismo año y finalizó en diciembre de 2015. Actualmente ambos países se encuentran trabajando en la implementación de las acciones priorizadas para potenciar los beneficios del túnel y mitigar sus impactos negativos.

Los nuevos desafíos para el sector público

- [Actividades que Inspiran](#)
- [n250](#)

En el marco del ciclo de charlas “Inspira”, que organiza el Ministerio de Modernización junto con el INTAL-BID, el 22 de mayo tuvo lugar el seminario “Desafíos de la gobernanza pública y capacidades del siglo XXI. Nuevas habilidades para funcionarios”, durante el cual disertaron los especialistas internacionales Brenton Caffin, director del Global Innovation Partnerships de la fundación Nesta, y Emil Bolongaita, director Ejecutivo de la Universidad Carnegie Mellon en Australia.

El evento -que fue presentado por Rudi Borrmann, subsecretario de Innovación Pública; Roi Benítez, directora de Desarrollo de Capacidades del Ministerio de Modernización, y Alejandro Ramos, economista Senior del INTAL- tuvo por objetivo capacitar a funcionarios y empleados sobre aspectos vinculados con la innovación y el desafío de las nuevas tecnologías en el ámbito del Estado.

Desde la fundación Nesta, que basada en Inglaterra desarrolla iniciativas de innovación en áreas como salud, educación, Gobierno, cultura y economía creativa, Caffin se refirió a las cualidades críticas que debe tener el personal para llevar adelante procesos de innovación en el Estado. “En los últimos diez años realizamos mucha investigación sobre las capacidades y competencias que son necesarias para innovar en el sector público”, señaló el especialista, quien ha trabajado con varios gobiernos tales como el de Australia.

Caffin describió cuál es el marco de referencia que propone Nesta para llevar adelante proyectos en este sentido. “Es una suerte de fotografía de ciertas habilidades que necesitamos desarrollar en el sector público para hacer que la innovación florezca, se difunda y crezca. La gran pregunta es: ¿cómo las generamos y creamos? Nuestra sugerencia es asociarnos con las escuelas de administración pública y gobiernos para brindar entrenamiento”, sostuvo.

A lo largo de su exposición, Caffin distinguió entre las habilidades -pueden ser enseñadas mediante capacitación- y las actitudes -pueden ser incorporadas a través del reclutamiento- que deben tener los recursos humanos y funcionarios del Estado. “Al más alto nivel, vemos la combinación de tres tipos de habilidades: para acelerar nuestro aprendizaje, para trabajar en equipo más efectivamente y, muy importantes en el sector público, para liderar el cambio, lo que implica movilizar recursos y legitimidad para hacer que las cosas ocurran”, explicó.

Bajo ese modelo, Caffin detalló cuáles son las actitudes más relevantes y necesarias para resolver los problemas del sector público. “Una de las actitudes *core* de este marco de trabajo son la empatía, la orientación a la acción, la curiosidad, el coraje, la orientación a resultados, la agilidad, la resiliencia y la imaginación. Estas actitudes son críticas para el tipo de gente que queremos involucrar en los proyectos y equipos de innovación. Es importante tenerlas en cuenta a la hora de reclutar personal y desarrollar los equipos correctos”, destacó Caffin.

En cuanto a las habilidades vinculadas con el aprendizaje acelerado, el especialista destacó “la orientación y la capacidad de identificar las tendencias del futuro usando metodologías de *forecasting*; las herramientas de prototipado, que se usan en diseño para probar y hacer que las ideas sean tangibles; el uso de datos y evidencia, y la capacitación en tecnología, que brinda posibilidades para desarrollar innovación”.

En cuanto a las habilidades para mejorar el trabajo en equipo en el sector público, destacó el compromiso con ciudadanos y *stakeholders*; la capacidad de generar diálogo genuino; alentar a que la gente pueda expresar sus ideas, balanceando las diferentes voces, y la capacidad de construir puentes entre sectores diferentes que generalmente no están en contacto o dialogan entre ellos

Por último, las habilidades vinculadas con el liderazgo del cambio implican la capacidad de persuadir a la gente para “involucrarse en proyectos de mejora e innovación, y cómo se les da la oportunidad, los recursos y el espacio de probar cosas nuevas”, dijo el directivo de Nesta. Al respecto, enfatizó la necesidad de desarrollar las habilidades financieras y de elaboración de presupuestos para que las ideas escalen, “ya que muchas buenas ideas no se llegan a implementar porque los funcionarios no saben cómo expresarse en términos financieros para demostrar el valor y el caso de negocios que justifiquen invertir en ellas”, detalló. Otra habilidad clave es “movilizar recursos, más allá del dinero, como saber lograr las aprobaciones, encontrar a las personas indicadas y persuadirlas para que se involucren en tu proyecto”. Caffin también mencionó la habilidad de demostrar y argumentar por qué vale la pena implementar un proyecto “no sólo desde punto el punto de vista del valor económico sino desde lo emotivo y emocional”.

Posteriormente, el director de Carnegie Mellon Australia focalizó su exposición en las transformaciones que la Cuarta Revolución Industrial está produciendo y la inserción de la Argentina en este escenario. “La Cuarta Revolución Industrial, que recién está comenzando, está motorizada por los descubrimientos en inteligencia artificial, robótica, nanotecnología, impresión 3D, Internet de las Cosas y los vehículos autónomos conectados”, afirmó. “Estas tecnologías estarán cada vez más embebidas en la sociedad y en los cuerpos de los seres humanos. Pero muchos países tienen instituciones económicas y políticas cuyas prácticas no han cambiado desde la Segunda Revolución Industrial. A pesar de que el mundo hizo un significativo avance tecnológico, hoy se enfrenta a los mismos enemigos, como la pobreza, la exclusión, el terrorismo, la corrupción, la ignorancia, intolerancia y prejuicios; estos problemas crecen más rápido de lo que las políticas y las instituciones pueden afrontarlos”, reflexionó.

Según el especialista, la universidad actualmente está invirtiendo en I+D en las principales tecnologías de la Cuarta Revolución Industrial, “que están transformando varios sectores, como salud y educación”, aclaró. “También, capacitamos en cómo usar estas tecnologías a través de las políticas públicas”, agregó. Los currícula de la Escuela de Políticas Públicas de Carnegie Mellon “reflexiona sobre las habilidades y el conocimiento que deben tener los funcionarios para que puedan identificar las oportunidades y afrontar los desafíos que presentan estas disrupciones”. En ese marco, a los funcionarios se les enseña estadística, análisis de datos, análisis

económicos, finanzas públicas, gestión y toma de decisiones. “Esta combinación de habilidades y conocimiento es vital para la nueva economía del conocimiento”, sostuvo. Actualmente, además, se concentran en enseñar *data mining*, transformación digital y gestión de sistemas de información. “Desde mi punto de vista, la combinación de las habilidades *hard* y *soft* son cruciales para que los funcionarios sean capaces de conducir a sus gobiernos en el cambio hacia la Cuarta Revolución.”

En este contexto, de acuerdo con Bolongaita, la Argentina hoy experimenta “un momento de optimismo y oportunidades, después de algunas décadas de desafíos que le han impedido capitalizar las oportunidades”. También agregó que: “La Argentina está en riesgo de transformarse en un país de ingresos medios por mucho tiempo, y debe escapar de esa trampa”.

“El desafío de los funcionarios en la Argentina es muy grande -concluyó-. El Gobierno debe invertir en recursos de capacitación, en las habilidades y el conocimiento de sus funcionarios actuales; pero también debe invertir en el reclutamiento de nuevos funcionarios, en gente que traiga el tipo de competencias que puedan transformar las instituciones. La innovación requiere que el Estado invierta en recursos.”



Corredor vial entre el Atlántico y el Pacífico

- [Actividades que Inspiran](#)
- [n250](#)

Los Presidentes de Argentina, Brasil, Chile y Paraguay, en el marco del Consejo del Mercado Común en diciembre de 2015, decidieron conformar un Grupo de Trabajo para concretar el corredor carretero Campo Grande – Puerto Murtinho (Brasil) – Carmelo Peralta – Mariscal Estigarribia – Pozo Hondo (Paraguay) – Misión La Paz – Tartagal – Jujuy – Salta (Argentina) – Sico – Jama – Puertos de Antofagasta – Mejillones – Iquique (Chile). Esta iniciativa se sustenta en el compromiso de los presidentes con el proceso de integración regional que se lleva a cabo a través de las actividades de [COSIPLAN-IIRSA](#) (Declaración de Asunción, 2015)

La conexión regional prevista por el corredor vial reafirma el compromiso de los Presidentes con la integración regional, el desarrollo económico y social, y la competitividad de los productos de la región, incluyendo la participación del sector privado, la academia y las poblaciones locales.



El objetivo del corredor es mejorar sustancialmente la infraestructura física, facilitar el tránsito transfronterizo y agilizar los procedimientos aduaneros, con el fin de hacer más expedita la circulación de personas y bienes y lograr una alta eficiencia logística, mayor competitividad económica y una integración regional más efectiva. Esta conexión bioceánica es una expresión más de la voluntad de acercamiento físico entre los países de la Alianza del Pacífico y del MERCOSUR para trabajar en emprendimientos económicos conjuntos, que permitan mejorar la competitividad de los productos de la región en los mercados de Asia Pacífico y Europa (Declaración de Asunción, 2015).

En 2016, el Grupo de Trabajo se reunió en tres oportunidades y está conformado por representantes de los cuatro países, tanto del nivel nacional como sub nacional, de organismos y agencias de gobierno vinculados con los objetivos del corredor.

En el mes de mayo en Santiago de Chile, entre otras iniciativas, el Grupo de Trabajo encargó a la Universidad Católica del Norte de Chile la tarea de elaborar una página web específica para el corredor que consolide la información que actualmente se encuentra dispersa en sitios nacionales.

En el mes de julio, en la ciudad de Campo Grande, Brasil, se realizó la segunda reunión del Grupo de Trabajo. En esa ocasión se acordó la creación de una red universitaria con el fin de involucrar a esas entidades académicas de la región en el análisis del impacto económico y social del corredor, incluyendo a las comunidades locales. En relación a la infraestructura del corredor se realizaron presentaciones sobre: proyectos para el desarrollo de centros logísticos y parques industriales en Salta y Jujuy; capacidad y calidad de los puertos de Antofagasta y Mejillones; el nuevo puente entre Brasil y Paraguay (Puerto Murtiño-Carmelo Peralta); y el Plan Belgrano en el Norte argentino. También se abordaron aspectos técnicos del tránsito aduanero, acuerdos de libre comercio, cadenas globales de valor y encadenamientos productivos.

El tercer encuentro tuvo lugar en el mes de octubre en San Salvador de Jujuy, Argentina. La actividad se organizó en cuatro mesas de trabajo:

Gestión coordinada de fronteras

El trabajo se centró en el acceso integrado y anticipado a la información. Entre otros temas se promovió la implementación de: el sistema SINTIA; imágenes espectrográficas de la carga (escaneos); un formulario único digital; un sistema de precinto electrónico; un canal de atención preferencial para carga; un procedimiento migratorio y aduanero único y unificado; y la homogeneización de estándares de seguridad vial.

Infraestructura y servicios

Se recomendó el establecimiento de un plan y cronograma de las infraestructuras que se definan necesarias para articular el corredor, teniendo como meta la conclusión de las obras al año 2021 y se conformó un grupo multilateral para dar seguimiento al avance de esos proyectos. Adicionalmente, se acordó trabajar sobre la complementación de los modos de transporte y desarrollo de centros logísticos, cadenas de valor y proyectos de integración productiva.

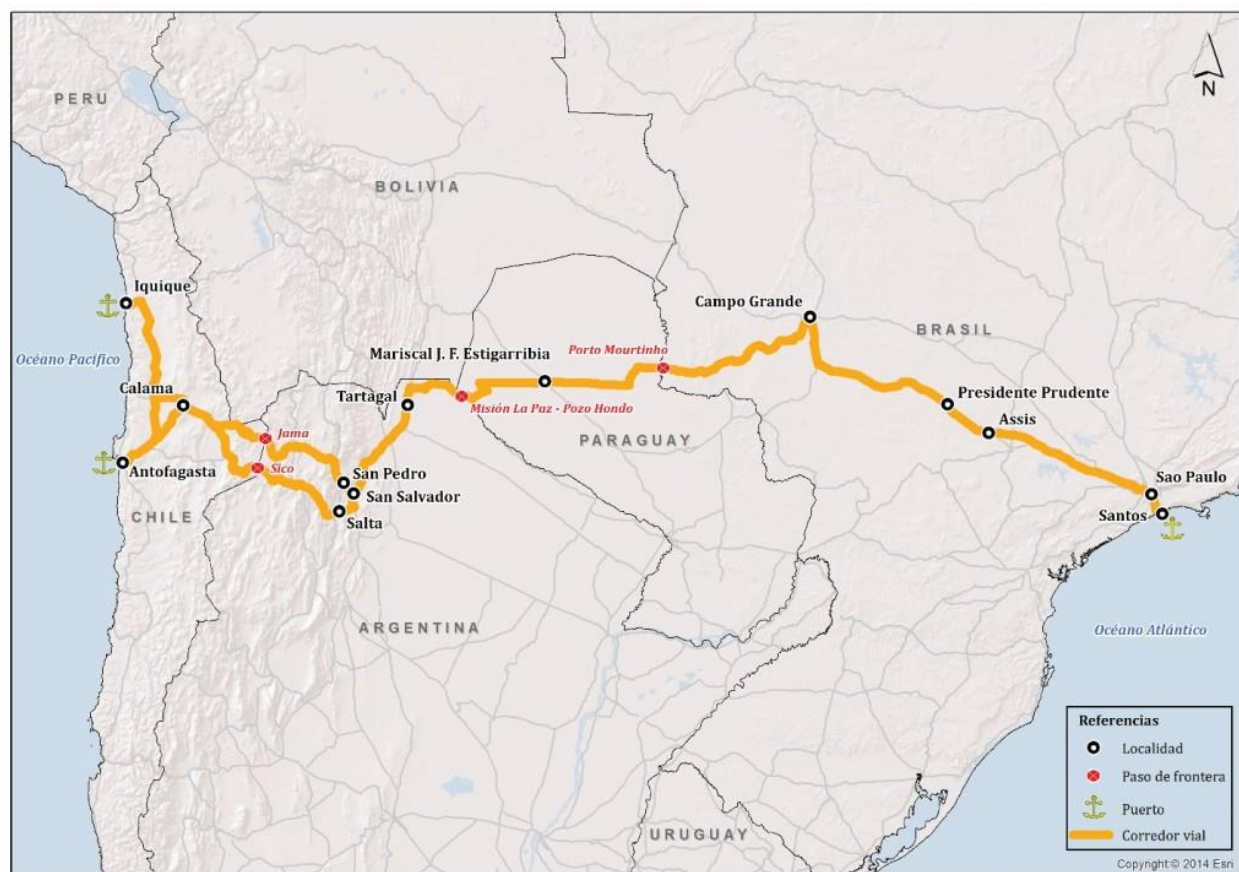
Desarrollo productivo

Se acordó elaborar un “Mapa de Actores Productivos para la Integración del Corredor Bioceánico” y articular las acciones necesarias para dar origen a la “Red de Integración Productiva del Corredor Bioceánico” que involucre a todos los actores institucionales, públicos y privados.

Universidades

La red universitaria iniciada en Campo Grande se propone relevar información sobre las problemáticas sociales, económicas, políticas, y de servicios; crear una base de datos para sistematizar dicha información; y publicar la misma en la página web del corredor. La red está conformada por la Universidad Estadual de Matto Grosso do Sul (Brasil), la Universidad Católica del Norte de Antofagasta (Chile) y la Universidad Nacional de Jujuy (Argentina). Se invita a otras universidades de la región a incorporarse y a los Ministerios de Educación a participar en carácter de colaboradores.

LOS PROYECTOS DEL CORREDOR



En Brasil

El corredor se inicia en el Puerto de Santos, Brasil, sobre el Océano Atlántico. Entorno a esta infraestructura se están realizando dos intervenciones. En primer lugar, las avenidas perimetrales al puerto que permitirán una

mejor circulación y acceso vehicular. En segundo lugar, operaciones de dragado para llevar la profundidad de 13 a 15 metros, para facilitar los accesos marítimos al puerto. El proyecto forma parte de la [Cartera del COSIPLAN](#) y su inversión estimada es de US\$ 344,4 millones. La finalización de las tareas de dragado está prevista para fines del presente año y el último tramo de la avenida perimetral, para julio de 2019.

La conectividad continua hacia el oeste por rutas de Brasil que se encuentran operativas hasta Campo Grande. En esa ciudad se está avanzando en la circunvalación vial que se espera completar durante diciembre de 2016. Esta obra forma parte del proyecto de la API [“Mejoramiento de la Conectividad Vial en el Eje Interoceánico Central”](#) y tiene una inversión de US\$ 12 millones.

Desde Campo Grande la conexión vial sigue hacia la localidad de Porto Murtinho en la frontera con Paraguay, delimitada por el Río Paraguay. Allí, se prevé la construcción de un puente internacional y el paso de frontera entre Porto Murtinho (Brasil) y Capitán Carmelo Peralta (Paraguay). Este proyecto forma parte de la Cartera del COSIPLAN, y ambos países acordaron que la obra será cofinanciada en partes iguales. En septiembre de este año se realizó una reunión donde equipos técnicos de Brasil y Paraguay seleccionaron la alternativa más apropiada para la ubicación de la infraestructura.

En Paraguay

En Paraguay el corredor continúa con dos proyectos viales que también forman parte de la Cartera del COSIPLAN. El primero es el [mejoramiento de la ruta que une Capitán Carmelo Peralta con Loma Plata](#), con una longitud de 277 Km y una inversión estimada de US\$ 313 millones. Hacia fines de octubre de 2016 se realizó la apertura de ofertas para el diseño y construcción de las obras, con un plazo de ejecución de 24 meses. El otro proyecto es la pavimentación del [tramo Cruce Centinela – Mariscal Estigarribia – Pozo Hondo](#), con 354,8 Km de longitud y un costo aproximado de US\$ 401 millones. En 2016 se inició el estudio de factibilidad con un plazo de 240 días y se espera realizar el llamado a licitación de la obra en 2017.

Entre Pozo Hondo, en Paraguay, y Misión La Paz, en Argentina, se prevé avanzar en la implementación de un Centro de Frontera de doble cabecera a la vera del puente existente sobre el Río Pilcomayo. Este proyecto que también forma parte de la Cartera del COSIPLAN, contará con instalaciones para controles de aduana, migratorios y fito y zoosanitarios, y áreas de estacionamiento de vehículos, con el propósito de facilitar el flujo de cargas y el intercambio comercial.

En Argentina

En territorio argentino el corredor continúa sobre la Ruta Provincial N°54 con la pavimentación del [tramo Misión La Paz – Tartagal](#) con una inversión estimada de US\$ 150 millones. Desde Tartagal hasta la ciudad de Salta, se encuentra en licitación la [duplicación de calzada](#) de la Ruta Nacional N° 34 entre Libertador General San Martín y el empalme con la Ruta Nacional N°9. Ambos proyectos se encuentran en la Cartera del COSIPLAN.

En el límite entre las provincias de Salta y Jujuy el corredor se divide en dos secciones. La primera al norte, hacia el Paso de Jama en Jujuy, y la segunda al sur hacia el Paso de Sico en Salta, ambos en la frontera con Chile. En el primer caso se encuentran en operación el acceso al Paso de Jama a través de la Ruta Nacional N° 52, y el Control Integrado de Única Cabecera en Paso de Jama. En el segundo caso, se está ejecutando la pavimentación de la Ruta Nacional N° 51 entre Campo Quijano y el Paso de Sico, con una inversión estimada de US\$ 180 millones y previsión de finalización en mayo de 2018. Los tres proyectos forman parte de la Cartera del COSIPLAN.

En Chile

En territorio chileno, la ruta 27-CH que conecta el Paso de Jama con San Pedro de Atacama se encuentra pavimentada con una longitud de 157 Km. En lo que respecta a la conexión a través del Paso de Sico, se encuentra en la Cartera del COSIPLAN la pavimentación del [tramo Sico – Cass – San Pedro de Atacama](#), sobre la ruta 23-CH, con una inversión estimada de US\$ 30 millones.

El proyecto de [concesión Ruta del Loa](#) de la Cartera del COSIPLAN, busca dotar de una infraestructura vial acorde a los crecimientos del tránsito de cargas, principalmente de la industria del cobre, a la Región de Antofagasta. Estas intervenciones serán realizadas en las rutas 1, 5, 24 y 25; en los accesos a Mejillones; y en la circunvalación oriente y poniente a la ciudad de Calama. Actualmente se está trabajando en las bases de la licitación que se espera realizar en 2016 y tiene una inversión estimada de US\$ 280 millones. La [concesión de las Autopistas de Antofagasta](#) entrega accesibilidad directa a cada polo de desarrollo con las ciudades de la región con una longitud de 201 km y se encuentra operativa con una inversión de US\$ 370 millones.

Con el propósito de ampliar las alternativas de conectividad hacia los puertos del Pacífico y reducir la distancia desde el Paso de Sico, se encuentra en etapa de estudios el proyecto de pavimentación del [tramo Paso Sico – Peine – Baquedano](#) con una inversión estimada de US\$ 90 millones.

Completan el corredor los puertos de [Antofagasta](#) y [Mejillones](#) donde se desarrollaron tres proyectos de la Cartera del COSIPLAN de adecuación y ampliación de capacidad que demandaron inversiones por US\$ 218 millones.

Actividades que Inspiran

¿Cómo salir del laberinto fronterizo?

- [Actividades que Inspiran](#)
- [n250](#)

¿Por qué son densas las fronteras? ¿Qué impacto tienen los tiempos en frontera en general y de despacho aduanero en particular sobre el comercio? ¿Qué tipo de soluciones existen para reducir dichos tiempos? ¿Qué efectos tienen sobre el comercio exterior iniciativas específicas de facilitación comercial como la adopción y el mejoramiento de sistemas de gestión de riesgo, la introducción de ventanillas únicas electrónicas y la racionalización y simplificación de los procedimientos de tránsito internacional?

El 26 de junio se llevó a cabo en el INTAL-LAB la presentación de uno de los más recientes informes del Sector de Integración y Comercio (INT) del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), **Cómo salir del laberinto fronterizo: Una evaluación de las iniciativas de facilitación del comercio en América Latina y el Caribe** (<https://publications.iadb.org/handle/11319/7994>).

La apertura estuvo a cargo de **Gustavo Beliz**, Director del INTAL, y **Miguel Braun**, Secretario de Comercio del Ministerio de Producción de Argentina. Braun manifestó que tanto las negociaciones internacionales como la facilitación del comercio son dimensiones sumamente importantes para avanzar hacia una mayor inserción internacional de Argentina. En ese sentido, mencionó que, según las estimaciones existentes una demora de un día en la aduana equivale a un arancel de entre 0,5 y 2,5 puntos porcentuales, según el valor agregado de la mercadería. Por ende, cualquier esfuerzo que se emprenda para reducir los costos logísticos y los trámites, y para mejorar la eficiencia de toda la gestión de exportación e importación tendrá un gran impacto sobre la economía argentina en general y sobre las PYMES en particular.

Asimismo, destacó la modificación que llevaron adelante la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP) y Aduanas sobre la caución aduanera, lo que va a permitir facilitar el movimiento de mercaderías en aduanas y reducir costos. También resaltó el proyecto de la ventanilla única de comercio exterior (VUCE) en el que, con el apoyo del BID, se está trabajando desde 2016. En efecto, la VUCE es una herramienta central para mejorar la normativa y el funcionamiento de algunos organismos.

El tiempo es una barrera importante para el comercio

Christian Volpe Martincus, Economista Líder INT-BID y quien lideró el equipo que realizó esta investigación, presentó las principales conclusiones y resultados del estudio. El informe sostiene que las fronteras

son densas y requiere tiempo cruzarlas; que están pobladas por agencias que desarrollan y administran regulaciones que las firmas deben cumplir y procedimientos que deben seguir cuando comercian internacionalmente. El objetivo de dichas regulaciones y procedimientos es asegurar la seguridad, la legitimidad, en general, y el cumplimiento de las normas fiscales, en particular. No obstante, según cómo dichas regulaciones y procedimientos estén diseñados, las fronteras se pueden convertir en laberintos difíciles de transitar y costosos en términos de tiempo. Es por ello, que el tiempo en frontera se utiliza como la medida primordial que resume las barreras comerciales generadas por las formalidades y los trámites fronterizos.

¿Por qué las fronteras son densas? Algunas razones que hacen a esa densidad son: i) las firmas deben lidiar con regulaciones y procedimientos de múltiples agencias -la mediana de la cantidad de agencias fronterizas es 15-; ii) los procedimientos de las agencias fronterizas pueden ser complejos y en muchos casos se llevan a cabo en papel y de forma manual; y iii) las agencias no están coordinadas y sus sistemas no están interconectados.

Hasta ahora, el tiempo necesario para cruzar las fronteras se medía sobre la base de indicadores del tiempo total que insume comerciar o de los tiempos que demandan los despachos aduaneros basados en encuestas.

A partir de la incorporación de nuevos sistemas de información, las aduanas y otros organismos fronterizos pueden recopilar sistemáticamente información precisa y detallada sobre el procesamiento de cada una de las transacciones de comercio exterior. Dichos datos transaccionales permiten medir e informar los tiempos en frontera para un amplio número de países, ordenarlos en un ranking y seguir su evolución en el tiempo.

Estos datos revelan que una buena parte del tiempo en frontera se debe a decisiones endógenas de las firmas, es decir, que no necesariamente el problema radica en la ineficiencia de los puertos y las aduanas. Esto dificulta la interpretación de los rankings por países contruidos sobre la base de los tiempos totales en frontera, si se supone que reflejan eficiencia portuaria y/o aduanera, porque mezclan medidas de tiempo exógenas debidas al procesamiento efectivo de los envíos con medidas que dependen del comportamiento de las firmas.

El mensaje que se desprende de esto es que los tiempos fronterizos relevantes para la política se pueden medir con más precisión si se utilizan los tiempos de procesamiento reales asociados con la manipulación portuaria y aduanera. Según estimaciones presentadas en el estudio, en el caso de Perú, un incremento de 10% de esos tiempos provoca una disminución de 2,4% en las importaciones. Mayor aún es el impacto para las firmas importadoras nuevas y las de mayor tamaño, así como para los productos más sensibles al tiempo.

El semáforo de la frontera

Los cargamentos que egresan o ingresan a los países deben ser procesados por sus respectivos organismos aduaneros. A tal efecto, las aduanas llevan a cabo controles de diferente alcance. El *canal verde*, comprende aquellos cargamentos que no son inspeccionados y pueden atravesar la frontera sin detenerse. El *canal amarillo/naranja*, los cargamentos que son sometidos a inspección documental y experimentan un freno. Por último, los cargamentos que son sometidos a inspección documental y física, y experimentan una detención total conforman el *canal rojo*.

El modo en que los envíos son asignados a los distintos canales se determina sobre la base de sistemas de gestión de riesgo que presentan distintos niveles de sofisticación. En la versión más básica, los criterios de selección fundamentalmente consisten en reglas fijas, es decir, *listas negras* de firmas importadoras y exportadoras, de bienes y de destinos/orígenes establecidas sobre la base de información simple de las declaraciones aduaneras y de infracciones pasadas, además de un componente aleatorio para evitar la predicción perfecta. Las variantes más avanzadas aplican técnicas de gestión de riesgo más sofisticadas, que hacen un uso intensivo de herramientas econométricas multivariadas sobre un conjunto más amplio de datos generados por los sistemas de información de las aduanas y de otros organismos, especialmente para las importaciones.

Del análisis de casos realizados en diferentes países de la región se desprenden las siguientes conclusiones:

- Los envíos asignados al canal rojo demoran más en ser liberados por la aduana
- Los tiempos de despacho aduanero más prolongados están asociados a menores exportaciones de las empresas y la frecuencia de envíos es el principal canal a través del cual dichos tiempos afectan las exportaciones
- Las relaciones comerciales nuevas son particularmente afectadas por los tiempos de despacho aduanero prolongados

De la multiplicidad de agencias a una ventanilla única de comercio exterior (VUCE)

Las VUCE son esquemas que racionalizan los procesos administrativos relacionados con las transacciones comerciales. Las mismas permiten que las partes involucradas presenten información estandarizada en un único punto de entrada para dar cumplimiento a todos los requisitos regulatorios vinculados con la importación, exportación y tránsito.

La tecnología de la información y los métodos que permiten la interoperabilidad han hecho posible el desarrollo e implementación de ventanillas únicas electrónicas. En lugar de completar y llevar físicamente documentos en papel de una oficina a otra de manera consecutiva, las VUCE permiten la presentación de solicitudes en línea, el intercambio de documentos digitales entre los organismos relevantes y la emisión de permisos relacionados con el comercio exterior.

Más de 70 países han adoptado esquemas de ventanillas únicas de comercio exterior. Volpe presentó la experiencia de Costa Rica, donde la implementación de la VUCE se dio gradualmente por procedimientos (productos) y puertos (destinos), lo que redundó en un aumento de las exportaciones, especialmente para aquellas firmas que interactúan con muchas agencias cuyas oficinas localizadas en otras regiones.

La facilitación del comercio a través de las fronteras

Con frecuencia, cuando los bienes se transportan por tierra, tienen que atravesar países intermedios. Esto se conoce técnicamente como *tránsito internacional*. Este tránsito da cuenta de una proporción significativa del comercio exterior. Por ejemplo, en el caso de El Salvador, el 96 % de las exportaciones a los países vecinos de Centroamérica (Costa Rica, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá) se transporta por vía terrestre y aproximadamente un tercio de estas exportaciones atraviesa un país que no es el destino final del cargamento.

En ausencia de disposiciones especiales explícitas para el tránsito internacional, los envíos quedan sujetos a una serie de procedimientos fronterizos de importación y exportación que incluyen la preparación de documentos en papel y, en algunos casos, hasta la carga y descarga de los camiones. Esos procedimientos repetitivos generan una congestión significativa en la frontera y provocan un fuerte aumento de los costos de transacción y, en consecuencia, imponen costos significativos a las firmas.

Bajo *regímenes de tránsito* que funcionan adecuadamente, la carga administrativa se descentraliza de los puntos de entrada para reducir los costos del cruce fronterizo. Los envíos fluyen a través de terceros países bajo control aduanero, pero sin ser despachados por la aduana: el despacho aduanero se pospone, de modo que no hay necesidad de importar y reexportar los productos en los puntos intermedios.

El informe utiliza el Sistema de Tránsito Internacional de Mercancías para Mesoamérica (TIM) como caso de estudio. Si bien existe un margen sustancial para mejorar el TIM, los resultados muestran que los procedimientos fronterizos simplificados verdaderamente facilitaron el comercio. Una muestra de ello es que las exportaciones procesadas bajo este nuevo régimen de tránsito crecieron más rápidamente que las que estuvieron sujetas a los procedimientos ordinarios. Esta expansión del comercio se puede atribuir, principalmente, a una mayor frecuencia de envíos, en especial de bienes sensibles al tiempo.

¿Qué nos depara el futuro?

El diagnóstico y la evaluación de políticas debería idealmente hacer uso extensivo de la gran riqueza de datos en tiempo real y de alta frecuencia que generan los sistemas de información de las agencias fronterizas. Estos datos permiten rastrear el universo completo de cargamentos a través de los procesos de entrada y salida, desagregar tiempos en frontera en las distintas etapas relevantes y distinguir aquellas etapas más atribuibles a la intervención pública de aquellas que están más influenciadas por el comportamiento de las firmas. También ayudan a descubrir heterogeneidades relevantes determinadas por factores relacionados con las firmas, con los productos y con los destinos/orígenes, entre otros. Por ende, esta información facilita la detección de los cuellos de botella reales.

Los esquemas de facilitación del comercio se han desarrollado acumulativamente como módulos independientes y desarticulados con soluciones informáticas dispares. Los países deberían desarrollar una visión de conjunto amplia y adoptar un enfoque operativo consistente, que articule estas diferentes iniciativas, tanto dentro de los países como entre ellos. Esto debería materializarse en una reingeniería de procesos inteligente de modo de aprovechar las ventajas que ofrecen las tecnologías informáticas emergentes y los macrodatos (*big data*) y plasmarse en una serie de líneas específicas de acción:

- mejorar la coordinación fronteriza tanto para el comercio como para el tránsito (dentro y entre países);
- fortalecer la gestión aduanera del riesgo (dentro y entre agencias);
- ampliar los programas, entre agencias y países, de Operadores Económicos Autorizados (OEA);
- eliminar las barreras específicas al comercio electrónico y de servicios;
- incorporar evaluaciones de impacto y análisis comparativos; y

- considerar interacciones políticas más amplias (p.e., infraestructura).

Pablo Sanguinetti, Director Corporativo de Análisis Económico y Conocimiento para el Desarrollo del Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), cerró la presentación del estudio, destacando la relevancia de la agenda de facilitación del comercio y la importancia de la participación del sector privado en ese proceso, tanto para comprender la real concepción de las dificultades como para aprovechar las herramientas en su mayor dimensión. Con relación al informe resaltó que es un excelente ejemplo sobre cómo utilizar los micro datos que generan los organismos públicos, en este caso, para medir los tiempos frontera y, a partir de ello, estimar el impacto de medidas orientadas a reducirlos.



MERCOSUR y Unión Aduanera Sudafricana fortalecen relaciones

- [America Latina y el Caribe](#)
- [Integración en Movimiento](#)
- [n250](#)
- [Panorama Regional](#)

Un nuevo acercamiento [tuvo lugar](#) a través de la primera reunión de la Comisión Administradora del Acuerdo entre el [Mercado Común del Sur \(MERCOSUR\)](#) y la [Unión Aduanera Sudafricana \(SACU\)](#), compuesta por Sudáfrica, Namibia, Lesoto, Swazilandia y Botswana.

El encuentro tuvo como objetivo trabajar sobre el [Acuerdo Preferencial de Comercio entre el MERCOSUR y la SACU](#) firmado en abril de 2009, y ratificado posteriormente por parte de los países miembros. Se trata de un **acuerdo de preferencias** fijas, en el que se eliminan total o parcialmente los **aranceles** a una cantidad determinada de productos.

En concreto, el [SACU otorga preferencia al MERCOSUR](#) en 1.064 posiciones (del Sistema Armonizado 2007), lo que representa aproximadamente un 10% del universo **arancelario**. Cerca de la mitad de estas posiciones (470) reciben el 100% de preferencia. El resto está distribuido de la siguiente manera: 167 posiciones reciben 50%, 144 posiciones reciben 25% y 283 posiciones reciben 10%. Como consecuencia del acuerdo, el arancel promedio de las posiciones que comprende la oferta de **SACU** se reduce de 9,5% a 7,2%.

Cabe aclarar, además que este convenio entró en vigencia el 1 de abril de 2016 y [contempla](#) los sectores de textiles, manufacturas, maquinarias, químicos, minerales y otros, lo cual marca un hito en las relaciones Sur-Sur.

El grupo de trabajo de la SACU estuvo presidido por el Departamento de Comercio e Industria de Sudáfrica, y la delegación del [MERCOSUR](#) fue encabezada por Argentina, que detenta la Presidencia Pro Tempore del bloque subregional.

Además, se acordaron tareas de difusión de los beneficios de este acuerdo e instaron al sector privado de cada país a aprovechar el mismo y se fijó una próxima reunión para 2018.

La Unión Aduanera entre Guatemala y Honduras alcanza un nuevo nivel

- [Centroamerica y Mexico](#)
- [Integracion en Movimiento](#)
- [n250](#)
- [Panorama Regional](#)

Técnicos guatemaltecos y hondureños concluyeron el proceso de **negociación** e inauguración de la **Unión Aduanera** entre **Guatemala y Honduras**.

Esta plataforma de integración más profunda permitirá el aumento del comercio, el crecimiento de las cadenas productivas y el acceso más inmediato de la oferta de productos de ambos países, al tiempo que, esperan, se convierta en un apoyo al desarrollo de las empresas y la productividad, contribuyendo a mejorar su competitividad. Con la **Unión Aduanera, Guatemala y Honduras** serán considerados como el primer territorio aduanero único en América, en el cual el 80% del **comercio** bilateral tendrá **libre tránsito**.

El Modelo de la **Unión Aduanera** empezará a funcionar en tres puestos de control fronterizo: El Florido, Agua Caliente-Corinto y Entre Ríos.

Desde la puesta en marcha de este proceso, en diciembre de 2014, se realizaron 19 rondas de trabajo técnico organizadas en 6 equipos: Aduanas, Medidas Sanitarias y Fitosanitarias, Transporte Aéreo, Migración, Tributos Internos y Libre Tránsito.

Al cierre de **negociaciones** se concluyeron todos los trabajos relativos a informática, los aspectos legales y lo relacionado con la readecuación de la infraestructura, cuestiones que constituyen la primera fase de la **Unión Aduanera**. En próximas fases se abordarán normativas como el tema de sanciones y el tratamiento del **comercio** de servicios, así como algunos aspectos relacionados con registros sanitarios e inocuidad.

En el caso de **Honduras**, la institución estimó un incremento de hasta 1.2% del PIB y un aumento de hasta 2.4% en sus exportaciones.

Otro beneficio directo sería que los actuales costos logísticos de transporte se reducirán entre 21 y 25%.

Prosiguen negociaciones México-Brasil para profundizar integración

- [America Latina y el Caribe](#)
- [Integración en Movimiento](#)
- [n250](#)
- [Panorama Regional](#)

Entre el 12 y el 14 de junio se llevó a cabo en Brasilia la [Sexta Ronda](#) de negociación entre ambas naciones cuyo objetivo es la ampliación y profundización del Acuerdo de Complementación Económica N°53 que regula su vinculación comercial.

Este esfuerzo negociador proseguirá con otra Ronda que se llevará a cabo en México entre el 28 de agosto y el 1 de septiembre próximos.

Las tratativas deben entenderse en el marco del creciente activismo negociador entre países de la región. Un mayor y más profundo acceso a los mercados y otras formas de integración económica son considerados por los países como un instrumento para estimular sus exportaciones y los niveles de actividad. Para México, las negociaciones con Brasil representan una [vía de diversificación](#) de sus mercados de destino, mientras que Brasil [las percibe](#) como una respuesta a los cambios que se están produciendo en la región y en el mundo.

Como argumenta el reciente informe del Banco [Caminos para crecer en un nuevo mundo comercial](#) (especialmente el capítulo 7), la relación Brasil-México es uno de los “vínculos faltantes” de la integración latinoamericana. Su profundización apuntaría a intensificar cadenas de valor manufactureras y a aprovechar ventajas de especialización, en particular en [sectores agroindustriales](#).

CARICOM afianza relaciones con Argentina

- [Caribe](#)
- [Integración en Movimiento](#)
- [n250](#)
- [Panorama Regional](#)

En el marco de [47° Asamblea General de la Organización de los Estados Americanos](#) (OEA), celebrada en Cancún, México, el canciller argentino Jorge Faurie mantuvo una [reunión de trabajo](#) con pares de la [Comunidad del Caribe](#) (**CARICOM**).

Durante el encuentro, los Cancilleres abordaron aspectos de **cooperación técnica** en temas como salud, **industrias culturales**, educación, fomento del **turismo**, recursos hídricos, apoyo a las **pequeñas y medianas empresas** y **agroindustria**. Finalmente, las partes acordaron continuar trabajando en conjunto por el **desarrollo**, atendiendo a la [Agenda 2030](#) de la Organización de las Naciones Unidas (ONU).

El [Informe de Cooperación Sur-Sur](#) de la Secretaría General Iberoamericana (SEGIB), destaca el rol de Argentina como oferente de **cooperación técnica** en el Caribe.

Países de la Alianza del Pacífico inician negociaciones comerciales conjuntas

- [America Latina y el Caribe](#)
- [Integración en Movimiento](#)
- [n250](#)
- [Número carta](#)
- [Panorama Regional](#)

La **Alianza del Pacífico** comenzará, en breve, **negociaciones comerciales** con aquellos países que no integran este bloque, según se **reveló** en el marco de la 17 Reunión del Consejo de Ministros del bloque.

La **Alianza del Pacífico** es un mecanismo de **integración regional**, establecido en abril de 2011 y constituido formal y jurídicamente el 6 de junio de 2012, con la suscripción del Acuerdo Marco y compuesta por Perú, Chile, México y Colombia. Fue creada con miras a lograr un mercado integrado de los cuatro países que pueda convertirse en un atractivo espacio para la inversión extranjera y en el cual no solo aumente **el flujo comercial** sino que se incentiven los flujos con terceros países.

El trabajo de la **Alianza** se ha orientado a **posicionar el bloque a nivel internacional**. Por esto se destacan: el cierre de la negociación del Anexo de Suplementos Alimenticios del Capítulo de Obstáculos Técnicos al **Comercio** del Protocolo Adicional al Acuerdo Marco y el diseño de un mecanismo participación de las Pymes. Además, el proyecto del Memorándum de Entendimiento de los Centros de Desarrollo Empresarial de nuestros países, como instrumento de apoyo a las Pymes; y la Implementación del Fondo de Capital Emprendedor, ejecutado con apoyo del **Fondo Multilateral de Inversiones, FOMIN** del Banco Interamericano de Desarrollo, BID.

También pueden citarse: la iniciativa para la operación de la emisión y recepción de certificado de origen digital; la definición de la metodología y procedimiento para la medición de tiempos de despacho en colaboración con la Organización Mundial de Aduanas y el lanzamiento del protocolo del funcionamiento de la Aceleradora de Negocios y de la Red de inversionistas ángeles de la AP.

Cabe indicar que en la **XVII Reunión del Consejo de Ministros de la AP**, se aceptó las solicitudes de Eslovenia, Croacia y Lituania para acceder al estatus de Estado Observador.

Argentina pone en marcha Régimen de Ventanilla Única de Comercio Exterior

- [Cono Sur](#)
- [Integración en Movimiento](#)
- [n250](#)
- [Panorama Regional](#)

El Presidente argentino, Mauricio Macri, y el Ministro de Producción, Francisco Cabrera, firmaron la [creación de una Unidad Ejecutora](#) que se encargará de llevar adelante las acciones referidas a la implementación y administración del [Régimen de Ventanilla Única de Comercio Exterior Argentino](#) (VUCEA).

La Unidad tendrá como objetivos principales “proveer una mayor eficiencia en las gestiones y trámites que se realizan ante la Administración Pública Nacional, vinculados a la **importación, exportación** y tránsito de mercancías” y “unificar procesos, normas, reglamentos y trámites para optimizar el funcionamiento de los sistemas involucrados en las gestiones del **comercio exterior**”.

Asimismo, con el propósito de simplificación y agilización de diligencias, la entidad desarrollará y fomentará el uso de programas de modernización **tecnológica**, como el Sistema de [Gestión Documental Electrónica](#) (GDE) y la [Plataforma de Trámites a Distancia](#) (TAD).

El gobierno [argentino](#) ya confirmó que el director del proyecto será Santiago Douton, quien hasta ahora se había desempeñado como asesor del Ministerio de Producción. La iniciativa cuenta con apoyo financiero del Banco Interamericano de Desarrollo (BID). En otros países donde se implementó este sistema de facilitación del comercio ha permitido reducir considerablemente (más de 15%) los tiempos de demoras para exportar e importar.

Argentina y Brasil encabezan iniciativa de PyMEs ante la OMC

- [Cono Sur](#)
- [Integración en Movimiento](#)
- [n250](#)
- [Panorama Regional](#)

De cara a la [próxima Conferencia Ministerial](#) de la [Organización Mundial de Comercio](#) (OMC), que se realizará en Buenos Aires, en diciembre próximo, los gobiernos de [Brasil y Argentina](#) [coordinaron](#) la formación de un “Grupo de países amigos de las micro, pequeñas y medianas empresas (PyMEs)”.

Los trabajos del Grupo se abrirán a todos los miembros y se discutirán temas como **acceso a la información**, oportunidades de **mercado**, **facilitación del comercio**, cumplimiento de marcos regulatorios, **transporte y logística**, acceso a créditos, conectividad digital y **desarrollo tecnológico**, entre otros.

La iniciativa fue presentada en la [última reunión del Consejo General](#) de la OMC y contó también con el aval de otros países: Brunei Darussalam, Chile, Colombia, Costa Rica, Filipinas, Guatemala, Malasia, México, Panamá, Paraguay, Perú, Rusia, Singapur, Suiza, la Unión Europea, Vietnam y Uruguay. En relación con éste último, el Ministro de Relaciones Exteriores, [Rodolfo Nin Novoa](#), [mantuvo una audiencia con el Director de la OMC, Roberto Azevedo](#), en la que ambos funcionarios coincidieron en la importancia del sistema multilateral como garantía para el **comercio mundial** y en la necesidad de combatir las amenazas sistémicas que emanan del actual escenario internacional.

Chile moderniza el Tratado de Libre Comercio con Canadá

- [Centroamerica y Mexico](#)
- [Integracion en Movimiento](#)
- [n250](#)
- [Panorama Regional](#)

El Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, Heraldo Muñoz, acompañó a la Presidenta Michelle Bachelet en su visita oficial a Canadá y allí se reunió con el Ministro de **Comercio**, Francois-Philippe Champagne, para la [firma de dos Acuerdos Modificatorios](#) al [Tratado de Libre Comercio](#) que ambos países mantienen [desde 1997](#).

Uno de los Acuerdos incluyó capítulos con nuevas normativas sobre medidas sanitarias y fitosanitarias, aspectos regulatorios; obstáculos técnicos al **comercio** y compras públicas. El otro Acuerdo introdujo modificaciones al capítulo de inversiones e incorporó una sección sobre “**Género**”, “lo que dará mayores oportunidades para que las [mujeres empresarias](#) tengan un papel en la relación entre Canadá y Chile”, explicó Muñoz. Esta mención particular sobre el rol femenino ya lo había implementado [Chile con Uruguay](#).

Cabe destacar que el [comercio bilateral](#) de mercancías entre Canadá y Chile llegó a US\$1.850 millones de dólares canadienses en 2016; y el comercio de servicios, más de US\$ 23000 millones. A finales del 2015, el valor de la **inversión directa** de Canadá en Chile ascendía a US\$ 11,5 mil millones de dólares canadienses, convirtiendo a Chile en el principal destino de inversión en América del Sur. El país norteamericano es el primer inversionista en el sector minero, seguido por servicios de electricidad gas y agua, e industria química; la inversión chilena en Canadá se concentra en los sectores minero e industrial.

Perú busca negociar la exportación de productos a China

- [Integración en Movimiento](#)
- [n250](#)
- [Panorama Regional](#)
- [Region Andina](#)

Con motivo de una visita de trabajo por Asia, el ministro de **Comercio Exterior** y **Turismo** de Perú, Eduardo Ferreyros, [se reunió](#) con representantes de la Administración General de Supervisión de Calidad, Inspección y Cuarentena de la República Popular China (AQSIQ), para impulsar la aprobación del ingreso de productos peruanos al [mercado chino](#): langostinos, quinua, granada y leche evaporada.

El funcionario destacó al respecto el trabajo conjunto que vienen realizando el Servicio Nacional de Sanidad Agraria (SENASA), el Organismo Nacional de Sanidad Pesquera (SANIPES) y la Embajada del Perú en China. “Las autoridades chinas y peruanas están trabajando en la elaboración de una hoja de ruta para que la admisión sea lo más pronto posible”, indicó Ferreyros.

En los últimos meses, Perú también ha firmado **acuerdos comerciales** con [Brasil](#), [Bolivia](#), [Colombia](#) y [Ecuador](#) para la comercialización de otros productos nacionales, principalmente especias y frutos frescos.

Por otro lado, el Ministro también se reunió con autoridades del Ministerio de **Comercio** de la República Popular China (MOFCOM) con el objetivo de darle más impulso al [comercio bilateral](#) en el marco del [Tratado de Libre Comercio](#) que ambos países suscribieron en 2009. Los funcionarios acordaron realizar en septiembre próximo una II Reunión de la Comisión de **Libre Comercio** para tratar asuntos de **cooperación aduanera, comercio electrónico** y medidas **sanitarias y fitosanitarias**, entre otros.

Ecuador elimina sobretasa a sus importaciones

- [Integración en Movimiento](#)
- [n250](#)
- [Panorama Regional](#)
- [Región Andina](#)

El repunte del precio del petróleo ha facilitado la eliminación de la sobretasa impuesta hace dos años y que llegó a afectar a alrededor de 32% de las importaciones. La medida despertó cuestionamientos internos y de socios comerciales.

De acuerdo con las [Estimaciones de las Tendencias Comerciales](#), un informe del BID publicado recientemente, las exportaciones de Ecuador sufrieron fuertemente el impacto de la caída del precio del petróleo en 2016, cuando se contrajeron 8,4%. Sin embargo, en el contexto del repunte del precio de este producto, en el primer trimestre de 2017 “las exportaciones rebotaron en forma generalizada creciendo un sustancial 34%.” En el primer trimestre del 2017, la balanza comercial tuvo un superávit de US\$473,2 millones frente a un déficit de US\$63,3 millones en similar periodo del año previo, según datos oficiales

Las autoridades habían establecido un cronograma de [desmantelamiento de la medida](#), beneficiando inicialmente a varios de los productos como carnes y embutidos, frutas, lácteos, vehículos, entre otros. A partir del mes de junio, se verificó la eliminación total de esta sobretasa. De acuerdo con las autoridades, la recaudación derivada de este tributo extraordinario alcanzó US\$ 1.530 millones.

ONU busca concretar los Objetivos de Desarrollo Sostenible

- [Escenario Internacional](#)
- [Integración en Movimiento](#)
- [n250](#)

Entre los días 5 y 9 de junio, se celebró en Fiji la [Conferencia](#) de alto nivel para apoyar la consecución del **Objetivo de Desarrollo Sostenible** (ODS) número 14: conservar y utilizar sosteniblemente los **océanos**, los mares y los recursos marinos.

Coincidiendo con el [Día Mundial de los Océanos](#), la reunión tuvo como objetivo principal la concientización sobre el cuidado de dichas masas de agua para la posteridad, considerando que los océanos cubren dos terceras partes de la Tierra. El foco estuvo en proteger el **medio ambiente** marino, frenar la **contaminación**, abordar el impacto de la acidificación y buscar soluciones con el compromiso de todos los estados.

Los asistentes propusieron tomar como ejemplo las experiencias que han resultado exitosas a nivel nacional, regional e internacional y, al mismo tiempo, estimular iniciativas innovadoras para promover la consecución del **ODS 14**. Se buscó también fomentar el diálogo del sector público con el privado, las organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales, la sociedad civil, las instituciones académicas y la comunidad científica a fin de evaluar las oportunidades y los desafíos que plantea el Objetivo.

“Los océanos proveen alimentos, energía, agua, empleos y beneficios económicos para las personas y los países, incluidas las [naciones sin litoral](#). Ayudan a mitigar el **cambio climático** y representan un enorme recurso para el **desarrollo sostenible** ... Nosotros creamos estos problemas. Con acciones globales decisivas podemos resolverlos”, [destacó](#) el Secretario General de la ONU, António Guterres, en la apertura de la Conferencia.

Integración en Movimiento

La certificación OEA: ¿Una herramienta para acceder a nuevos mercados?

- [Espacio PYME](#)
- [Integración en Movimiento](#)
- [n250](#)

Publicado por [ConnectAmericas](#)

Para muchas empresas, tanto exportadoras como importadoras, el movimiento de las mercancías desde su origen hacia destino ha sido y, muy posiblemente, sigue siendo el eslabón más impredecible en la cadena logística. En el momento que nuestras mercancías salen del almacén, dejan de estar bajo nuestro control y nos vemos obligados a confiar en los operadores logísticos y funcionarios que determinarán si nuestro envío cumple o no con la legislación vigente.

Sin embargo, desde hace ya varios años, existe una certificación emitida por las aduanas que puede ofrecer a las empresas una ventaja competitiva, mayor seguridad en el transporte de sus mercancías y una reducción en los tiempos de entrega. Esta certificación, conocida internacionalmente como Operador Económico Autorizado (OEA), crea una alianza entre las aduanas y el sector privado, mediante la cual aquellas empresas que voluntariamente se acogen al programa y cumplen con una serie de requisitos, reciben un tratamiento prioritario y mayores facilidades para la exportación e importación de mercancías.

Requisitos

Los requisitos para obtener y mantener la certificación están relacionados fundamentalmente con la implementación de medidas de seguridad tanto física como informática, la mejora de la trazabilidad de las mercancías, los controles contables y la solvencia financiera, entre otros factores. Una vez que la empresa cumple con todos los requisitos se convierte en un socio estratégico de la aduana y podrá disfrutar de una serie de beneficios financieros y operativos, como ventajas en el pago de tributos, menor número de inspecciones físicas y prioridad en el despacho.

Asimismo, las grandes empresas importadoras en los mercados más desarrollados están empezando a exigir la certificación OEA a sus clientes ya que la ven como un elemento diferenciador que refleja el grado de profesionalización de la empresa y, a la vez, otorga mayores garantías de cumplimiento con los plazos de entrega.

Una nueva forma de trabajar con la aduana

Sin embargo, la obtención de la certificación va más allá de cumplir con una serie de requisitos y condiciones. Obtener y mantener la certificación implica un compromiso al más alto nivel en la empresa, que deberá trabajar mano a mano con las autoridades aduaneras, en un ambiente de respeto mutuo, abriendo las puertas a los funcionarios y notificándolos sobre cualquier incidencia que pueda detectarse. Es necesario, por lo tanto, cambiar la filosofía de trabajo con la aduana y no verla como un obstáculo en nuestra cadena logística sino como un aliado.

El Operador Económico Autorizado en el mundo

Más de 50 países cuentan con un programa OEA, entre los que destacan los estados miembros de la Unión Europea, EE.UU., Canadá, Japón, China, y Corea. Además, los países con programa OEA tienen la posibilidad de reconocer el estatus de empresa segura y confiable emitido por otro país con programa OEA mediante un proceso de reconocimiento mutuo. Por lo tanto, las empresas certificadas obtienen beneficios adicionales en países terceros gracias a dicho reconocimiento.

En América Latina son ya nueve los países que cuentan con el programa OEA: Argentina, Colombia, Costa Rica (donde se le llama PROFAC), Guatemala, México (NEEC), Panamá, Perú, República Dominicana y Uruguay.

Si tu empresa se encuentra en alguno de estos nueve países y deseas más información sobre esta certificación, no dudes en contactarte con la aduana de tu país para informarte detalladamente sobre los requisitos y beneficios del programa.

Voces que Conectan

Transparencia para la obra pública

- [n250](#)
- [Voces que Conectan](#)

Los expertos de INTAL-BID Alejandra Radl e Ignacio Estévez analizan la transparencia para la obra pública de América del Sur, en el marco de la conferencia anual Integración Regional 4.0 – Próximas Fronteras Tecnológicas y Nuevas Convergencias



Evaluación de Impacto.

Generación de conocimiento tecnológico y competitividad

- [Evaluación de Impacto.](#)
- [n250](#)

Recientemente, un grupo de investigadores del proceso de innovación regional propuso el neologismo “capabilidad” para designar un concepto que sintetiza las nociones de “capacidad” y “habilidad”, refiriendo también a otras como aptitud, calificación, experiencia, potencial, know-how, facultad y competencia. La palabra, que es la traducción literal desde la inglesa “capability”, remite a los trabajos del economista coreano Linsu Kim.

En [La importancia de la Capabilidad Tecnológica en un Mundo Global](#), Patricio Meller y Pablo Parodi citan la definición de “capabilidad” del mencionado analista: “la habilidad de hacer uso efectivo del conocimiento tecnológico en ámbitos de producción, ingeniería e innovación, esta capabilidad le permite a la firma usar, adaptar y cambiar la tecnología existente (...) permitiendo también crear nuevas tecnologías en respuesta a un ambiente económico cambiante.”

El trabajo se enfoca en la dimensión microeconómica de la empresa y enfatiza el papel que juega la “capabilidad tecnológica” allí acumulada para explicar el desarrollo de ventajas comparativas y competitivas en una economía y por tanto a explicar, siquiera parcialmente, la modalidad de su inserción internacional.

Los autores sugieren que es necesario utilizar políticas proactivas para la formación de la “capabilidad tecnológica” en las empresas. Específicamente, estudian cuatro mecanismos de generación de “capabilidad tecnológica”: la ingeniería reversa, la manufactura de equipos originales, la inversión extranjera directa y las compras públicas gubernamentales que promueven la innovación.

El libro se inscribe en una tradición analítica que vincula los procesos de innovación con la inserción internacional de los países latinoamericanos. Bisang y Fuchs (2017) trabajan con un marco conceptual similar.

Meller, P., y P. Parodi. 2017. [La importancia de la Capabilidad Tecnológica en un Mundo Global](#). Santiago de Chile: CIEPLAN.

Bisang, R. y M. Fuchs. 2017. [Capabilidad tecnológica e innovación: Argentina](#). Trabajo presentado en el Taller Internacional “Cómo acelerar la innovación en los recursos naturales”.

Lecturas de Integración

El comercio digital en América Latina y el Caribe

- [Lecturas de Integración](#)
- [n250](#)
- [Publicaciones destacadas](#)

En [Aceleración del Comercio Digital en América Latina y el Caribe](#), elaborado por Late, Usina digital de América Latina, se exponen los resultados de una encuesta llevada a cabo a nivel regional en 300 empresas de la región orientadas a dilucidar el estado de situación respecto a la penetración e impacto que Internet tiene sobre ellas.

Los hallazgos de este estudio ilustran la forma en que Internet irrumpió en la escena de América Latina y el Caribe y está cambiando la forma en que los latinoamericanos interactúan, realizan sus compras y pasan su tiempo.

El dato genérico e impactante es que mientras en 2000 menos del 5% de los latinoamericanos utilizaba Internet, para el 2015, la mitad de la región estaba online.

En el ámbito específico del comercio, los autores identifican al menos cinco formas en las que podría plantearse que Internet conforma los patrones de intercambio en ALC:

- 1-Aumentando y diversificando las exportaciones de las pequeñas empresas
- 2-Expandiendo el comercio de servicios
- 3-Simplificando las operaciones comerciales
- 4-Otorgando mayor variedad a menor costo
- 5-Generando Pequeñas empresas y startups auténticamente regionales

Es evidente que el comercio digital se ha transformado en una palanca que potencia a las empresas. De hecho, la red es hoy en día un elemento central de las operaciones diarias de las firmas de la región. Mejora la interacción de las empresas con los clientes, simplifica sus operaciones y las ayuda a acceder a nuevos mercados para sus productos y servicios, entre otros beneficios. La presencia online también les ha hecho adquirir a las empresas de ALC nuevos clientes del exterior, que no tenían antes de vender online.

Sin embargo, más allá de este impacto transversal, y que no difiere mucho del que han tenido otras regiones del planeta, el estudio pone de manifiesto que la mayoría de las economías de ALC están rezagadas con respecto a países con niveles similares de desarrollo en cuanto al “entorno propicio” para el comercio digital. Esto ocurre, por ejemplo, respecto a las tarifas de los abonos de telefonía celular, las capacidades de absorción de tecnología de las empresas, el uso de Internet de empresa a empresa y entre empresa y consumidor, y el entorno político y regulatorio para los sectores de información y comunicaciones.

En este sentido, el trabajo propone algunas de las ideas principales para fortalecer el comercio digital en ALC, entre las que se incluyen:

- Mejorar el entorno regulatorio y de políticas para el comercio y la economía digital
- Garantizar la seguridad y la fluidez de los pagos online
- Focalizarse en la facilitación del comercio para los pequeños vendedores online
- Atraer a operadores digitales para proporcionar financiamiento
- Sumar el comercio exterior a la era digital
- Crear asociaciones público-privadas para la promoción de exportaciones en el comercio electrónico
- Desarrollar una infraestructura comercial y un entorno empresarial para el “nuevo comercio”
- Trabajar con un enfoque y a nivel regional

En ese último aspecto, se plantea la importancia de la Integración regional como actor clave relacionado al comercio digital. Sobre la base de varias experiencias, los países de ALC podrían trabajar en la creación de un entorno propicio para el comercio digital y desarrollar soluciones conjuntas para el flujo del comercio digital.

También se sugiere crear marcos reguladores y de políticas comunes a nivel regional en ámbitos como la libre circulación de bienes y servicios digitales, la privacidad, la protección del consumidor, la seguridad informática y el régimen tributario de las empresas digitales, entre otros. Se debería buscar una baja de costos para las empresas que operan en el mercado regional, incentivar la inversión y formación de *startups* y estimular la expansión de las redes y los servicios digitales.

Kati Suominen. 2017. [Aceleración del Comercio Digital en América Latina y el Caribe](#). Late

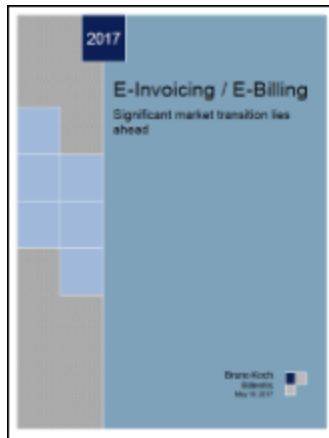
INTAL LIB recomienda qué leer

- [Alerta Bibliografico](#)
- [Lecturas de Integracion](#)
- [n250](#)



[The 5G era: Age of boundless connectivity and intelligent automation](#)

Resumen: The mobile industry is developing and preparing to deploy 5G. Thanks to technology advances in many different fields, 5G networks will be at the centre of an ecosystem that powers society's continued digital transformation. Over the past 30 years, the mobile industry has demonstrated its ability to transform society through 2G, 3G and 4G. 5G will build on these successes to deliver the networks and platforms to support existing and new services, with new business models and use cases that are unknown today. The GSMA expects commercial 5G networks to be widely deployed in the post-2020 period: the 5G era. All stakeholders are working to define what 5G should be ... 5G networks will integrate with 4G and alternative network technologies to provide pervasive connectivity in the 5G era. This will happen as advances in computation, artificial intelligence and device capabilities come to maturity.



[E-Invoicing / E-Billing: Significant market transition lies ahead](#)

Resumen: The private industry was the main driver for the market development in phase one, but is increasingly supported by the public sector. The VAT gap becomes more and more the main accelerator for the digitalisation. Tax payers are increasingly required to use real-time clearance models. The model might gradually conquer the world, and it is expected to be the dominant control method globally from 2025. It will eventually cover all kinds of fiscal documents, such as invoices, payment receipts, credit/debit notes, monthly salary statements etc. A rapidly growing number of disruptive next-generation invoice processing technologies lay a strong foundation as strategic drivers. They pave the way to substitute old solutions and processes by a completely new approach. A powerful market transition is taking place in our industry. The invoice processing with its' high proportion of repetitive and rule based work is a key topic to be affected by the market transition ahead of us. This phase can mean an opportunity or a threat ... This report is aimed at supporting invoice issuers and recipients in replacing expensive, paper-based invoicing with modern, automated processes.

Logística Integral

- n250
- Termometro de Comercio

Desde el año 2000, los gobiernos de América del Sur han venido realizando un importante esfuerzo de cooperación y diálogo con el propósito de alcanzar una mayor y más sustentable integración física de la región. Los trabajos de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) durante los primeros 10 años, y del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) de la UNASUR a partir de 2011, se orientan a la planificación de proyectos de infraestructura como un componente clave del desarrollo de su territorio.



Redaccion

Redacción

- [n250](#)
- [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.

