

CONEXIÓN INTAL

MEJOR CONECTADOS / MEJOR INTEGRADOS

CONEXIÓN
NÚMERO

233 Enero, 2016

**Mejor conectados. Más
integrados**



Ideas de Integración

Las consecuencias de ser miembro de la OCDE

- [Ideas de Integración](#)
- [n233](#)

El gobierno argentino anunció que comenzaría a fines de febrero el proceso de incorporación a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), momento en el que se establecerá el cronograma de pasos a seguir que buscará adecuarse a sus estándares. De concretarse su ingreso a este selecto grupo de países, será la segunda nación de Sudamérica en sumarse, luego de Chile, y la tercera de América Latina, ya que también México forma parte de esta organización.

La OCDE es un grupo de 34 países que tienen como principales puntos en común el estado democrático y una economía de mercado. Se lo ha denominado “el club de los países ricos” debido a que como organización representa alrededor del 70 por ciento del mercado mundial.

País	Ingreso a la OCDE
Australia	7/6/71
Austria	29/9/61
Bélgica	13/9/61
Canadá	10/4/61
Chile	7/5/10
Rep. Checa	21/12/95
Dinamarca	30/5/61
Estonia	9/12/10
Finlandia	28/1/69
Francia	7/8/61
Alemania	27/9/61
Grecia	27/9/61
Hungría	7/5/96
Islandia	5/6/61
Irlanda	17/8/61
Israel	7/9/10
Italia	29/3/62
Japón	28/4/64
República de Corea	12/12/96
Luxemburgo	7/12/61
México	18/5/94
Holanda	13/11/61
Nueva Zelanda	29/5/73
Noruega	4/7/61
Polonia	22/11/96
Portugal	4/8/61
Eslovaquia	14/12/00
Eslovenia	21/7/10
España	3/8/61
Suecia	28/9/61
Suiza	28/9/61
Turquía	2/8/61
Reino Unido	2/5/61
Estados Unidos	12/4/61

Fuente: OCDE.

La organización fue creada en 1961 con el objetivo de promover políticas que mejoren el bienestar económico y social de las personas. OCDE ofrece un foro donde los gobiernos puedan trabajar conjuntamente para compartir experiencias y buscar soluciones a los problemas comunes. Entre sus tareas también elabora indicadores de productividad y de los flujos globales del comercio e

inversión, analiza y compara datos para realizar pronósticos de tendencias y fija estándares internacionales dentro de un amplio rango de temas de políticas públicas.

La OCDE surgió tras el funcionamiento durante 12 años de la Organización Europea para la Cooperación Económica (OECE), fundada para ayudar a implementar el Plan Marshall para la reconstrucción de Europa luego de la Segunda Guerra Mundial.

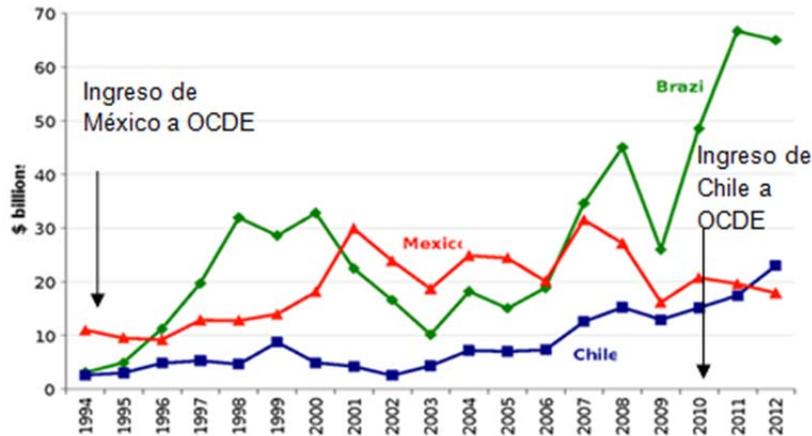
Quienes ingresan a esta organización pueden contar con un marco de países de referencia que fijan estándares de calidad en diferentes áreas de comercio e inversiones. En ese sentido, la OCDE elabora recomendaciones de políticas que surgen de evaluaciones que sus técnicos efectúan de los países que son miembros. En este punto es similar a la revisión que elabora el Fondo Monetario Internacional (FMI) de los Estados en el marco del artículo IV de su Convenio Constitutivo. También, en forma similar al FMI, la OCDE publica dos veces al año revisiones macroeconómicas (el *OECD Economic Outlook*), donde se analizan las principales tendencias y se examina las políticas económicas requeridas para fomentar un crecimiento elevado y sustentable en los países miembros.

Para realizar las revisiones, la OCDE envía técnicos a un país determinado (que generalmente son de otro Estado miembro, por lo que se elaboran “revisiones entre pares”) para que se pongan en contacto con distintos actores de una cuestión específica, como puede ser las políticas de salud o de educación, entre otras áreas relacionadas al desarrollo.

Ser miembro de la OCDE deriva también en una mayor variedad de estadísticas disponibles: esta organización publica información sobre un amplio espectro de temáticas, que incluye agricultura y alimentación, desarrollo, educación, estudios de género, datos macroeconómicos de sus miembros. También existe una instancia de reuniones técnicas sobre políticas acordadas entre los Estados.

Sin embargo, uno de los puntos que mayor importancia tienen para países como la Argentina es el reconocimiento internacional que genera la membresía, en particular la posibilidad de atraer inversiones extranjeras (IED). Existen entidades que tienen como condición para asignar inversiones la pertenencia a ese grupo. En cierto sentido, la OCDE es un “sello de calidad” para ello. De todas maneras, es claro que esta es una condición importante pero no única ni necesaria para aumentar la IED. Cuando México y Chile ingresaron al organismo, la IED subió, pero también lo hizo en países como Brasil, que no es parte de la OCDE.

Gráfico 1. Inversión extranjera directa en países seleccionados



Fuente: Huffington Post sobre la base de estadísticas nacionales.

Proceso de admisión

En el caso argentino, a fines de febrero comenzarían los procesos para su conversión en un nuevo socio de la OCDE donde, hasta ahora, ha sido miembro asociado, integrando órganos como el Comité de Asuntos Fiscales, el Comité de Comercio, el Comité de Agricultura, el Comité de Pesca, el Comité de Políticas en Ciencia y Tecnología, el Centro de Desarrollo, el Grupo de Trabajo sobre Soborno, el Comité de Inversiones, entre otros.

El período para formalizar la admisión consta de varias etapas en las que se busca que el país interesado en ingresar cumpla con diversos estándares de calidad de la OCDE (por ejemplo, cumplir determinados estándares estadísticos), proceso que toma, al menos, un año.

La organización evalúa a su vez las instituciones de los países que desean ingresar, como también las políticas aplicadas en diversas materias. El último paso se concreta, luego de lograr el voto unánime de los miembros, mediante el depósito de instrumento de adhesión.

Chile fue uno de los últimos países en ingresar a la OCDE. Lo concretó en mayo de 2010 luego de más de un año de negociaciones y de ir adecuando diversos aspectos de su política doméstica a los estándares de la organización.

Fueron 20 los países que en 1961 firmaron el convenio que dio origen a la OCDE. Luego se fueron adhiriendo los 14 restantes que lo compone en 2015. En 2013 Colombia y Letonia empezaron el proceso de incorporación y se unieron a Rusia, que desde 2007 viene negociando su ingreso. El año pasado también lo iniciaron Costa Rica y Lituania, todos estos países aún cuentan con procesos en marcha. Con la Argentina, serían seis los países que buscan actualmente la admisión a esta entidad.

Actividades que Inspiran

Cómo se financia la infraestructura regional

- [Actividades que Inspiran](#)
- [n233](#)

La [Cartera de Proyectos del COSIPLAN](#)[1] es un conjunto de obras de fuerte impacto para la integración y el desarrollo socio-económico regional. Está compuesta por proyectos de transporte, energía y comunicaciones que promueven la conectividad regional y generan desarrollo económico y social sustentable para América del Sur. Los [Ejes de Integración y Desarrollo](#) organizan el territorio y ordenan la Cartera de Proyectos.

Esta cartera es revisada y actualizada anualmente por los países de América del Sur, que desde el año 2000 realizan acciones coordinadas para el desarrollo sustentable de la integración física. Constituye la principal herramienta del COSIPLAN para planificar e implementar la integración física regional. La composición de la cartera a diciembre de 2015 es la siguiente:[2]



El mecanismo de financiamiento seleccionado por los países, proviene en su mayoría del sector público (63% de la inversión estimada), mientras que el resto se divide entre el sector privado (19%), y las iniciativas público-privadas (18%). En número de proyectos la participación del sector público es aún más evidente: el 81% de los mismos registran financiamiento público, seguido por el 12% privado y el 7% público-privado.

Cerca del 40% de las obras en ejecución están siendo financiadas por los tesoros nacionales. Esto demuestra el compromiso de los países con la integración física regional.

En segundo lugar, se encuentran las iniciativas privadas, que financian el 24% de las obras en ejecución de la cartera.

Fuente de financiamiento

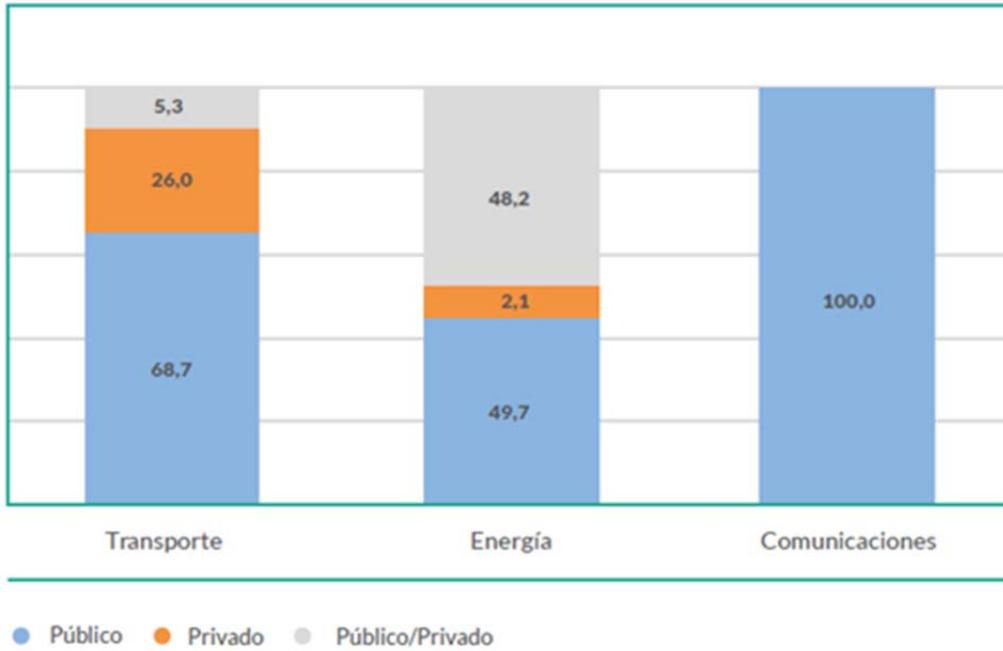
En N° de proyectos y millones de US\$

	N° proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	Monto invertido en Proyectos Concluidos (millones de US\$)
Tesoro nacional	330	69.735,6	13.747,6
Privados	85	42.900,1	4.650,3
BID	37	4.629,2	1.150,9
CAF	30	2.856,0	795,1
Varios	13	3.279,9	1.342,0
Binacional	11	5.847,8	1.408,8
Tesoro provincial	11	2.071,0	200,0
FOCEM	10	819,0	404,3
FONPLATA	6	298,9	0,0
Unión Europea	4	179,5	75,3
Bancos privados	3	118,0	0,0
Gobierno chino	3	400,0	0,0
Banco Mundial	3	172,5	68,5
BNDES	2	157,1	0,0
JBIC	2	185,9	0,0
Tesoro municipal	1	2.100,0	2.100,0
A definir	80	46.685,2	170,0
Total		182.435,7	26.112,8

Los proyectos de transporte son financiados en mayor medida por el sector público, mientras que en las obras de integración energética hay una participación similar entre el sector público y las iniciativas público-privadas. El sector comunicaciones es financiado por el sector público.

Tipo de financiamiento por sector

En % de los proyectos



Los 10 proyectos con mayor inversión estimada

Los 10 proyectos con mayor inversión estimada suman el 42,5% de la inversión total estimada para la cartera activa del COSIPLAN.

Los 10 proyectos en orden de inversión estimada

Nombre	Etapa	Inversión Estimada (en millones de US\$)	Países
Complejo Hidroeléctrico del Río Madeira (Hidroeléctrica Santo Antonio e Hidroeléctrica Jirau)	Ejecución	18.209	BR
Tren Eléctrico de Carga del Ecuador	Perfil	17.800	EC
Proyecto Ferroviario Los Andes (Chile) - Mendoza (Argentina) (Ferrocarril Trasandino Central)	Pre-ejecución	5.100	AR-CH
Hidroeléctrica Binacional Bolivia - Brasil	Perfil	5.000	BO-BR
Construcción de Planta Hidroeléctrica de Corpus Christi	Pre-ejecución	4.200	AR-PY
Mejoramiento del Tramo Ferroviario Corumbá- Santos (SP)	Pre-ejecución	3.700	BR
Ampliación del Aeropuerto de Campinas	Ejecución	3.550	BR
Plan Maestro Integrado de Protección Costera Albina - Nickerie	Pre-ejecución	3.020	SU
Ferrovía Nova Transnordestina Fase I (Suape - Salgueiro/Pecém - Eliseu Martins)	Ejecución	3.000	BR
Construcción del Anillo Vial de San Pablo (Tramo Norte)	Ejecución	2.810	BR
Total		66.389	

De los 10 proyectos mencionados, es importante resaltar que 7 son hidroeléctricas o conexiones ferroviarias, lo cual demuestra que estos tipos de obra son las que requieren mayores inversiones.

Los otros tres proyectos son la ampliación de un aeropuerto, un plan integrado de protección costera, y la construcción de un anillo vial.

A continuación se detallan las principales características de los 3 proyectos con mayor inversión estimada.

El **Complejo Hidroeléctrico del Río Madeira (Hidroeléctrica Santo Antonio e Hidroeléctrica Jirau)**, es el proyecto con el monto más elevado de inversión estimada entre los 593 de la Cartera del COSIPLAN, con US\$ 18.209 millones. Este nuevo complejo en Brasil implica la construcción de dos usinas hidroeléctricas alimentadas por los recursos hídricos del Río Madeira, para diversificar la matriz energética del territorio. Tiene financiamiento del BNDES (Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social de Brasil) y de un consorcio de bancos privados. Se encuentra en fase avanzada de ejecución, teniendo como fecha estimada de finalización octubre de 2016.

El **Tren Eléctrico de Carga del Ecuador** es un proyecto que fue agregado a la cartera en la última actualización de los proyectos del Eje Andino. Se encuentra en etapa de perfil y plantea la implementación de una red férrea eléctrica para el transporte de carga, que integre los actuales y

futuros centros de producción de Ecuador, con los puertos del océano Pacífico y las conexiones fronterizas con Perú y Colombia.

El **Proyecto Ferroviario Los Andes (Chile) – Mendoza (Argentina) (Ferrocarril Trasandino Central)** es un proyecto con tipo de financiamiento privado, que se encuentra en pre-ejecución. Implica la construcción de un cruce ferroviario en la Cordillera de Los Andes, que una Luján de Cuyo, en la Provincia de Mendoza con Los Andes, en la V Región de Chile, para el transporte de carga entre los países del eje MERCOSUR-Chile de manera sostenible.

[1] El Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) es la instancia de discusión política y estratégica, a través de la consulta, evaluación, cooperación, planificación y coordinación de esfuerzos y articulación de programas y proyectos para implementar la integración de la infraestructura regional de los países miembros de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR)

[2] Ver “[Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2015](#)”. Buenos Aires, diciembre 2015.

Mejor conectados. Más integrados

- [Actividades que Inspiran](#)
- [n233](#)

Los Ministros de América del Sur reafirmaron la importancia de la integración de la infraestructura regional como plataforma imprescindible para un aprovechamiento eficiente de los recursos y el desarrollo armónico de todos los países.

El Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) de la UNASUR se enfrenta desde 2010 al desafío de planificar e implementar infraestructura para la integración, en compromiso con el desarrollo social, económico y ambiental del territorio. Para cumplir con este propósito, los doce países impulsan el [Plan de Acción Estratégico \(PAE\) 2012-2022](#), a través de la ejecución de un conjunto de acciones y actividades que forman parte de sus planes anuales de trabajo.

En el año 2015 se registraron importantes avances, incluyendo la validación de una cartera de 593 proyectos de transporte, energía y comunicaciones con una inversión estimada en más de US\$ 180.000 millones, y una Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) con 31 proyectos estructurados que consolidan redes de conectividad física con alcance regional.

Los Ministros del COSIPLAN destacaron muy especialmente en su encuentro anual, el desarrollo del Programa Territorial de Integración asociado al Túnel Binacional de Agua Negra entre Argentina y Chile que define la estrategia de integración de ambos países para esa región; la capacitación de 40 funcionarios públicos en Transporte de Carga y Logística; y la puesta en marcha del Sistema de Información Geográfica del COSIPLAN que consolida por primera vez y en una única herramienta de acceso público, la información geo-referenciada de América del Sur.

Resultados 2015 ([Click para leer](#))

**UNASUR
COSIPLAN**

Resultados 2015

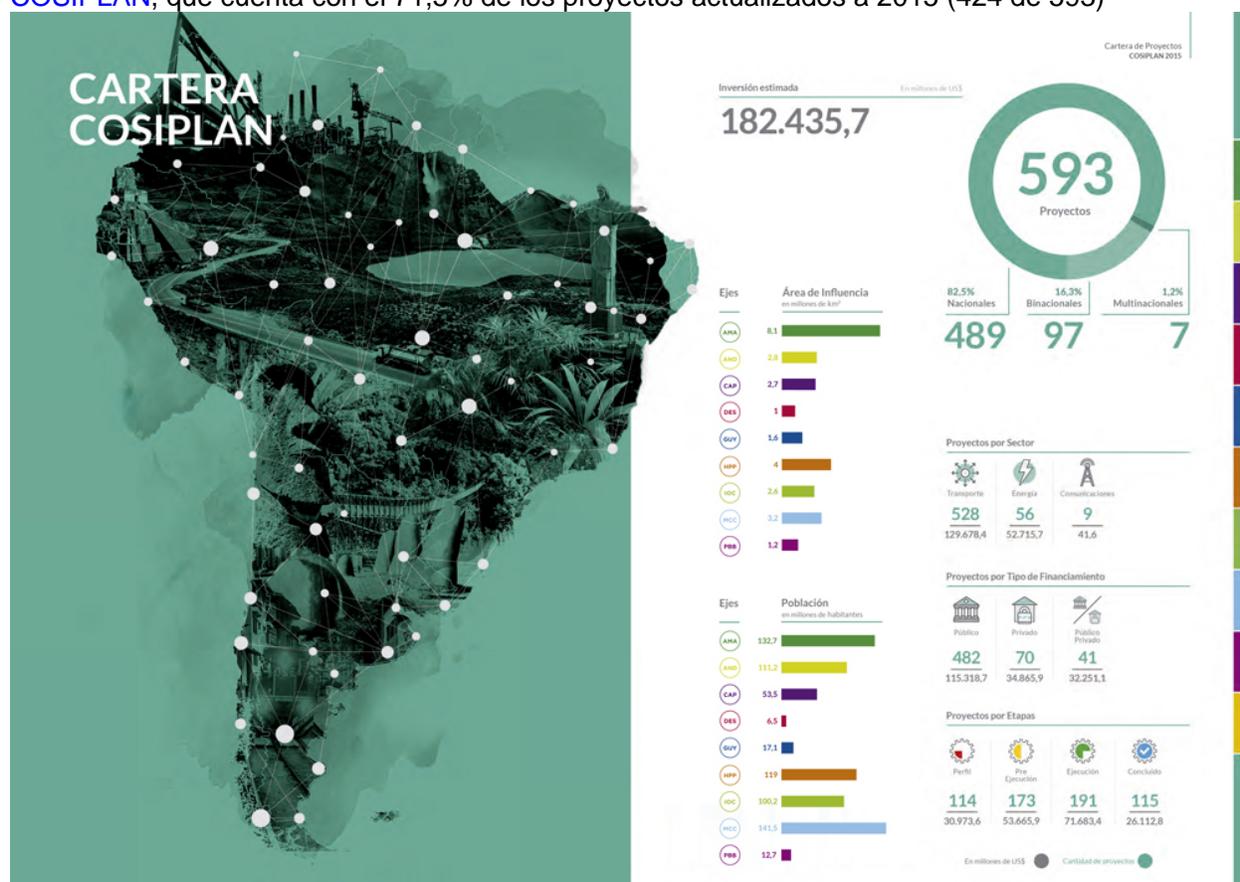
5 años comprometidos con la integración
de la infraestructura suramericana

Argentina Bolivia Brasil Chile Colombia Ecuador Guyana Paraguay Perú Uruguay Suriname Venezuela

Proyectos del COSIPLAN

Cartera de Proyectos del COSIPLAN. De acuerdo al **Informe de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2015**, este portafolio incluye actualmente **593** proyectos de integración, por una inversión estimada de **US\$ 182.436 millones**, distribuidos en todo el territorio Suramericano, y organizados en **48 Grupos de Proyectos** y **9 Ejes de Integración y Desarrollo**.

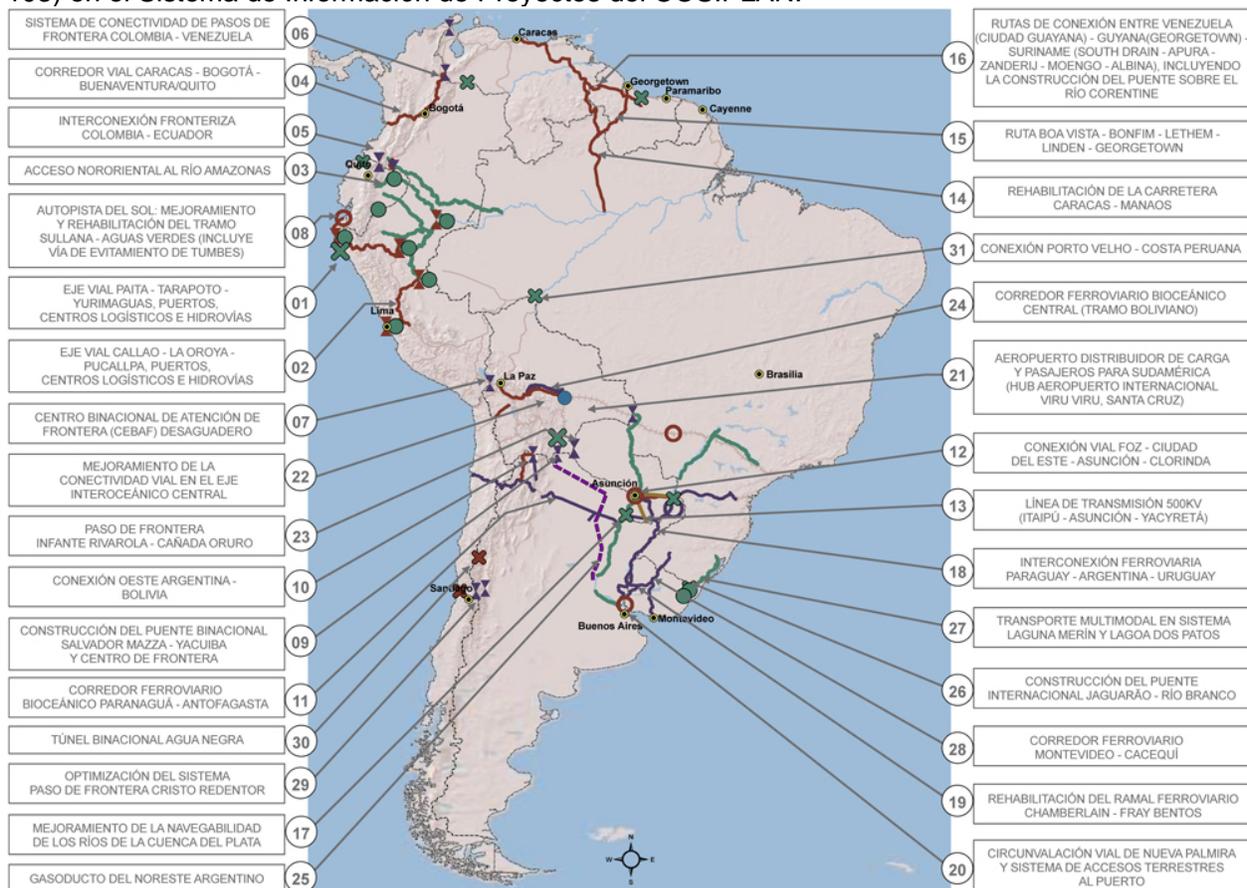
Los países realizaron por primera vez reuniones virtuales para los Grupos Técnicos Ejecutivos de Actualización de los Proyectos de la Cartera del COSIPLAN y de la API. Las reuniones fueron convocadas por cada Eje de Integración y Desarrollo y se desarrollaron por videoconferencia. Como parte de este trabajo, los países actualizaron el **Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN**, que cuenta con el **71,5%** de los proyectos actualizados a 2015 (424 de 593)



Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración. Según el **Informe de Avance de la API 2015**, la Agenda incluye actualmente **31** proyectos estructurados conformados por **103** proyectos individuales, por una inversión estimada de **US\$ 21.135 millones**.

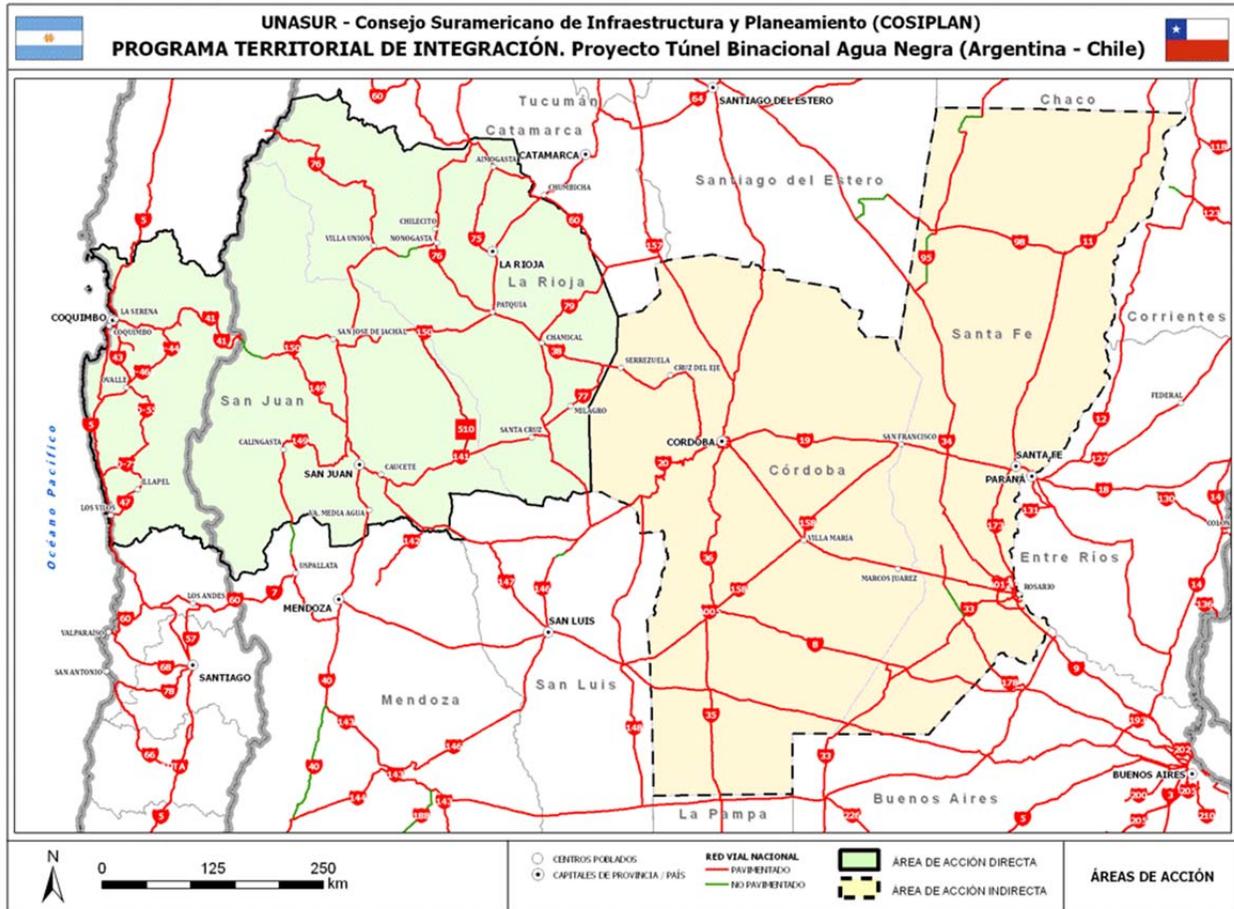
Al igual que en el caso de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, por primera vez se realizaron reuniones virtuales para los Grupos Técnicos Ejecutivos de Actualización de los Proyectos de la

Cartera y de la API. El 85% de los proyectos de la API se encuentran actualizados a 2015 (88 de 103) en el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN.



Metodologías e instrumentos de planificación territorial

Programas Territoriales de Integración (PTI). Argentina y Chile completaron la formulación del PTI al proyecto API Túnel Binacional Agua Negra, incluido en el Plan Maestro de Pasos de Frontera Priorizados a nivel bilateral. En el primer trimestre se realizó el Segundo Taller Binacional (La Serena, 18 y 19 de marzo de 2015) en el cual se presentaron los resultados del Diagnóstico Integrado; se definieron los Ejes Estratégicos del PTI; se programaron las actividades de participación; y se identificaron las primeras acciones a ser incluidas en el PTI. Posteriormente, se inició el trabajo de Análisis Estratégico, el cual tuvo el propósito de analizar anticipadamente las oportunidades y restricciones que plantea en el territorio la implantación del Túnel. Como parte de este trabajo se realizaron talleres regionales y reuniones de grupos focales, lo cual permitió identificar planes, programas y proyectos para integrar el PTI.

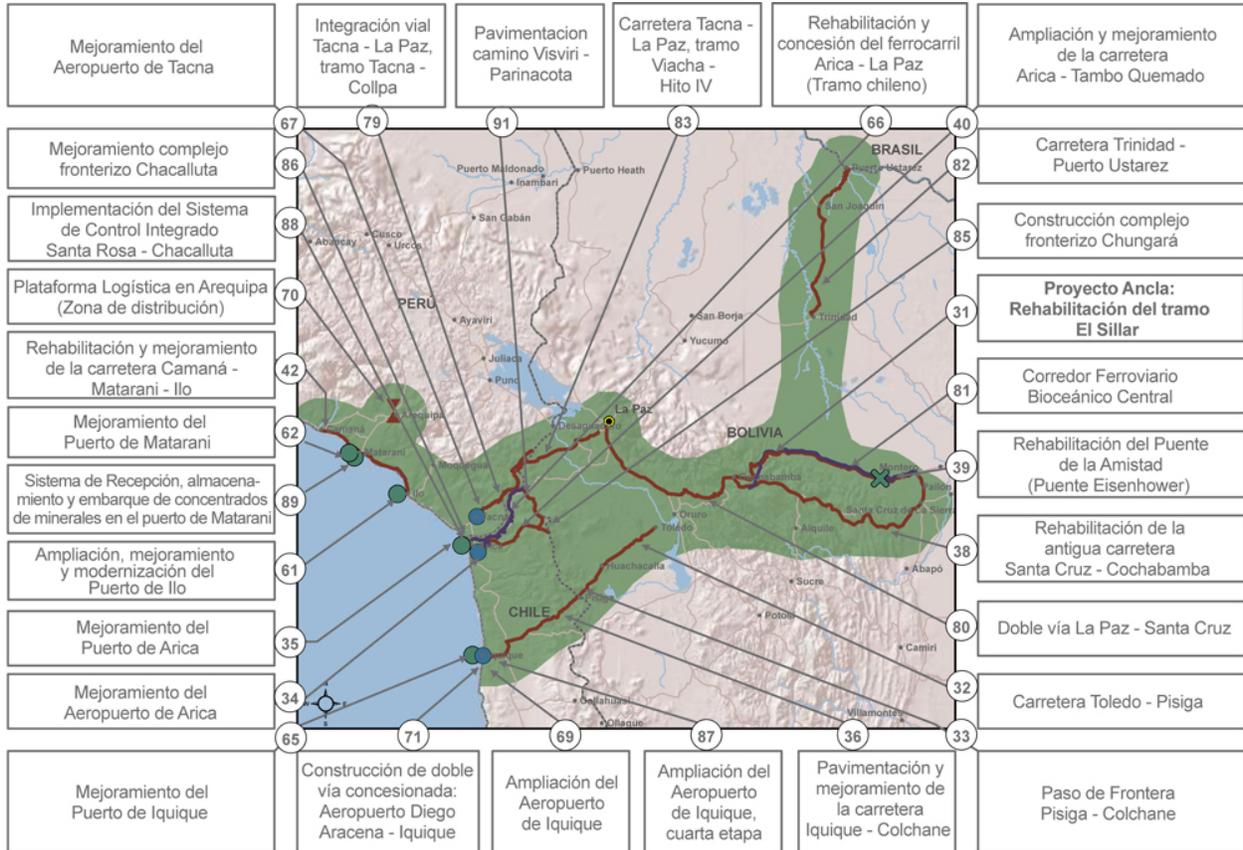


Finalmente, se desarrolló el Plan de Acción del PTI que contiene los planes, programas y proyectos del PTI, ordenados por Ejes Estratégicos y Factores Transversales, que se implementarán durante la primera fase del mismo. Este trabajo tuvo como actividad de cierre el Taller Binacional Final (Buenos Aires, 18 y 19 de noviembre de 2015) donde se completó el PTI y su Plan de Acción y se definieron los próximos pasos para su implementación y seguimiento.

Metodología para Incorporar la Gestión de Riesgos de Desastres en los Proyectos de Infraestructura de Integración Regional (GRD). Bajo la coordinación de Chile se inició la aplicación piloto de esta metodología al Grupo de Proyectos 5 del Eje Interoceánico Central. Para ello se conformó un Grupo Regional de Seguimiento integrado por puntos focales de Chile y Perú y representantes del BID. El trabajo se desarrolló en dos fases: (i) identificación de infraestructura de integración en zona expuesta; y (ii) análisis de riesgo de desastres.

Como resultado se seleccionaron dos infraestructuras por país: Aeropuerto de Arica y Puerto de Arica en el caso de Chile, y Aeropuerto de Tacna y Puerto de Matarani en el caso de Perú. Un consorcio conformado por las empresas consultoras Evaluación de Riesgos Naturales (ERN – México) y Ruben Boroschek (RBA – Chile) está realizando desde octubre 2015 un estudio de riesgo

probabilista a fin de evaluar la vulnerabilidad actual ante amenaza sísmica y tsunamis e identificar posibles medidas de reducción de riesgo para esas infraestructuras. Se espera que el estudio finalice en febrero de 2016.



Sistema de Información Geográfica (SIG) del COSIPLAN. El Grupo de Trabajo coordinado por Argentina completó el proceso de desarrollo e implementación del SIG del COSIPLAN, que comprende la integración, edición y publicación de la información geo-referenciada. Este trabajo fue realizado con la asistencia del Fondo de Iniciativas Comunes de UNASUR (FIC) en base a una metodología participativa que comprende trabajo individual de los países y trabajo grupal mediante la realización de videoconferencias, así como de tres talleres presenciales.



Los productos obtenidos como resultado de este trabajo son: (i) conjunto de 21 capas temáticas iniciales, que constituyen el núcleo del SIG del COSIPLAN. Su mayor aporte radica en la posibilidad de hacer un uso intensivo integrándolas a otros conjuntos de datos y aplicarles procesos de análisis espacial; (ii) Sistema Administrador de Contenidos, mediante el que se podrá acceder a información espacial. En la primera etapa del desarrollo del SIG la información se proveerá en formato SHAPEFILE y comprimidas cada una de las 21 capas temáticas; (iii) Metadatos, disponibles en formato PDF; y (iv) Documentación completa del SIG del COSIPLAN: Catálogo de Objetos, Diccionario de Datos, Reglas Topológicas, Perfil de Metadatos, Documentación del Sistema, y Guía de Funcionamiento y Empleo.

Procesos sectoriales de integración

Transporte de Carga y Logística. Con la coordinación de Perú, se desarrolló e implementó el curso virtual “Programa de Capacitación en Formulación y Gestión de Políticas sobre Transporte de Carga y Logística” para funcionarios públicos. Este programa contó con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) Fue diseñado con una activa participación del

COSIPLAN, bajo el liderazgo de la Coordinación Nacional de Perú ejercida por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

El objetivo del programa es capacitar a funcionarios de las distintas agencias del sector público de los países de UNASUR involucradas en la formulación de políticas públicas, planes, programas y proyectos en el sector de logística de cargas. El curso es virtual y se desarrolla en una plataforma telemática en la que un grupo reducido de participantes comienzan y finalizan su capacitación al mismo tiempo. 38 funcionarios de Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, Paraguay, Perú y Uruguay completaron el programa de capacitación con un alto compromiso y excelentes resultados.

Integración a través de Puertos e Hidrovías. Bajo la coordinación de Brasil se realizó el Taller sobre Integración Suramericana a través de Puertos e Hidrovías los días 14 y 15 de octubre en la ciudad de Brasilia, Brasil. En el encuentro se destacó el potencial de las hidrovías considerándolas como parte de un sistema logístico, pensadas en conjunto con los otros modos de transporte y se resaltó la importancia de trabajar sobre distintos aspectos con el fin de promover el desarrollo económico y social.

Como resultado del encuentro se acordó trabajar en los proyectos de la API que pertenecen al sector fluvial. (i) API 3: Acceso Nororiental al Río Amazonas (Brasil, Colombia, Ecuador y Perú); (ii) API 17: Mejoramiento de la Navegabilidad de los Ríos de la Cuenca del Plata (Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay); y (iii) API 27: Transporte Multimodal en Sistema Laguna Merin y Lagoa Dos Patos (Brasil y Uruguay).

Integración Aérea. Por iniciativa de Guyana y con la coordinación de Brasil, el BID apoyó la realización de un estudio sobre conectividad aérea del Eje del Escudo Guayanés, que involucra a Brasil, Guyana, Suriname y Venezuela. El estudio avanza sobre las principales causas de las restricciones para la conectividad aérea entre los países del Eje y el resto de los países de América del Sur. De acuerdo a los resultados del estudio, Brasil y Venezuela presentan niveles de conectividad aérea adecuados, lo cual no sucede en el caso de Guyana y Suriname. Por tanto el estudio se centra en el análisis de alternativas que promuevan un incremento de las conexiones de estos dos países.

Asimismo, se completó el Estudio de caso de terminales de carga aérea en aeropuertos de países miembro de la UNASUR, el cual analiza las tendencias de la carga aérea, a nivel global y en los países miembros de UNASUR.

Integración y Facilitación Fronteriza. Bajo la coordinación de Argentina y Chile se elaboraron lineamientos para la formulación de un plan de trabajo para la planificación de la integración territorial transfronteriza. El objetivo es desarrollar acciones a partir del año 2016 para incluir a la integración transfronteriza en el proceso de planificación territorial indicativa del COSIPLAN, identificando y promoviendo planes, programas y proyectos que contribuyan a la integración y al desarrollo sustentable de los territorios de las fronteras comunes y a la facilitación de los flujos de bienes y personas entre los países de la UNASUR.

Integración Comercial por Envíos Postales. Con la coordinación de Brasil y Perú se realizaron diversas actividades con el objetivo de potenciar las sinergias inter-institucionales a nivel nacional y regional, fortalecer la cooperación horizontal entre los países de la región, medir con mayor precisión el impacto del proyecto y enfocar la creación de soluciones en necesidades de los beneficiarios finales.

Entre ellas se destacan: (i) la definición de un grupo de indicadores para medir el impacto del proyecto; (ii) la creación de la comunidad “MIPYME Exporta Fácil” dentro del portal ConnectAmericas del BID; (iii) la realización de una visita de pre-diagnóstico a Paraguay para analizar las condiciones del desarrollo de un servicio de simplificación de importaciones y exportaciones utilizando la plataforma logística del operador postal; (iv) el desarrollo de material de difusión de Exporta Fácil a nivel regional que incluirá una herramienta de simulación y casos de éxito en la región; (v) el desarrollo de un Piloto de Conectividad entre Brasil y Perú para lograr que los sistemas de exporta-importa fácil de ambos países estén conectados para un grupo de MIPYMES; y (vi) la realización de una reunión de GTE en el mes de septiembre en Lima, que permitió repasar los avances y compartir buenas prácticas, así como incluir por primera vez la participación de beneficiarios finales del sistema Exporta Fácil.

Integración Ferroviaria. El Grupo de Trabajo coordinado por Uruguay continuó trabajando para la contratación de un estudio que permita disponer de elementos técnicos para elaborar una estrategia que facilite la integración ferroviaria en Suramérica. Asimismo, se realizó una reunión del Sub-grupo del Corredor Ferroviario Bioceánico Paranaguá-Antofagasta y otra del Sub-Grupo del Corredor Bioceánico Central, para intercambiar información sobre los trabajos en marcha y programar próximos pasos.

Telecomunicaciones. El Grupo de Trabajo coordinado por Paraguay continuó trabajando para la contratación de un estudio de factibilidad para la construcción de un Anillo Óptico

Suramericano. En el mes de agosto se lanzó el llamado a licitación pública internacional para la realización del estudio. En el mes de noviembre se analizaron las propuestas y se tiene previsto que en enero de 2016 se inicien los estudios para la implementación de la red, con un plazo de ejecución de 13 meses.

Mecanismos de Financiamiento y Garantías. El Grupo de Trabajo coordinado por Brasil inició los contactos con el Consejo de Economía y Finanzas (CEF) para coordinar el enfoque sobre financiamiento de los proyectos priorizados. Como resultado de estas gestiones, se definió una reunión entre el Grupo de Trabajo sobre Mecanismos de Financiamiento y Garantías del COSIPLAN, y el Grupo de Trabajo sobre Integración Financiera del CEF para el primer trimestre de 2016.

Integración en Movimiento

De los commodities al valor agregado

- [Espacio PYME](#)
- [Integración en Movimiento](#)
- [n233](#)

Se define como *commodity* a todo bien que es producido en masa por el hombre, o del cual existen vastas cantidades disponibles en la naturaleza, que tiene valor o utilidad, y un muy bajo nivel de diferenciación o especialización.

Las bananas ecuatorianas, la soja argentina, el trigo brasileño, el cobre chileno, las carnes uruguayas, el petróleo venezolano o el gas boliviano: todos estos productos son comúnmente clasificados como *commodities*.

Para estos productos, existe una demanda y una oferta en el mercado, que es el que determina el precio, y se comercian sin diferenciación cualitativa en operaciones de compra y venta. Por lo general se entiende que son materias primas o bienes primarios, que al basarse en una calidad estándar mínima, no existe una sustancial diferencia entre los mismos. Esto quiere decir que el trigo producido en Brasil, por ejemplo, no es esencialmente distinto al de Argentina o algún lugar de los Estados Unidos.

Generar valor agregado

El término *manufactura* (que procede del latín *manus*, mano, y *factura*, hechura) hace referencia a la transformación de materias primas en productos elaborados o terminados para su distribución y consumo. La manufactura es la actividad del sector secundario de la economía, también denominado sector industrial, sector fabril, o simplemente fabricación o industria.

El desafío de dar valor agregado a sus productos supone para América Latina incorporar cierto grado de diferenciación y elaboración que les permita ingresar en mercados con altos márgenes de ganancias, en comparación con los que no tienen diferenciación y, en consecuencia, márgenes de ganancias más exigüos, como es el caso del mercado de los *commodities*.

En términos económicos, el valor agregado es el valor económico adicional que adquieren los bienes y servicios al ser transformados durante el proceso productivo. En otras palabras, el valor económico que un determinado proceso productivo añade al que suponen las materias primas utilizadas en su producción.

Incorporar cierto nivel de producción a las bananas ecuatorianas, la soja argentina, el trigo brasileño, el cobre chileno, las carnes uruguayas, el petróleo venezolano o el gas boliviano, por ejemplo, les permitirá a estos países sumar estabilidad a sus economías y que no estén tan sujetas a los vaivenes de los precios mundiales de los *commodities*.



Bibliografía

[Boggiano, Miguel Ángel. “¿Qué son los commodities?”. Eblog, 2009.](#)

[Caballero, José Luis. “ABC de los commodities”. El Economista, México, 2012.](#)

[CEPAL. “Balance Preliminar de las economías de América Latina y el Caribe”. Naciones Unidas, 2014.](#)

[Giordano P. \(Coord.\), Monitor de Comercio e Integración 2015 – La Recaída. América Latina y el Caribe frente al retroceso del comercio mundial, Sector de Comercio e Integración, BID, octubre 2015.](#)

[Levy Yeyaty, Eduardo. “Tres grados de primarización”. Ely Blog. Argentina, 2011.](#)

[Rebossio, Alejandro. “Latinoamérica, más dependiente de las materias primas”. Blog EcoAmericano, Diario El País de España, 2012.](#)

Rusia impulsa el libre comercio con Hong Kong

- [Escenario Internacional](#)
- [Integración en Movimiento](#)
- [n233](#)

La negociación por el comercio libre con Hong Kong involucraría a *la Unión Económica Euroasiática (UEE)*, una unión económica creada el 1 de enero de 2015 por los líderes de Rusia, Kazajistán y Bielorrusia, a la cual más tarde se sumaron Armenia y Kirguistán.

El bloque tiene como objetivo reforzar la integración de los países mediante la unión aduanera.

Durante su intervención en el Foro Asiático Financiero celebrado en esa región administrativa china, Dvorkóvich ha recordado que “recientemente, la UEE firmó su primer acuerdo de libre comercio con Vietnam y está negociando hacer lo mismo con Israel”.

Dvorkóvich recordó que Rusia y Hong Kong planean firmar un [acuerdo](#) para evitar la doble imposición fiscal. “Moscú espera ampliar la cooperación financiera con toda la región Asia-Pacífico”, añadió.

Más de 40 países y organizaciones internacionales expresaron su deseo de crear una zona de libre comercio con la UEE, que abarca una superficie de 20,2 millones de kilómetros cuadrados, posee un mercado conjunto de 182 millones de personas y produce el 3,5 por ciento del PIB mundial.

Estados Unidos levanta el veto a la exportación de petróleo

- [Escenario Internacional](#)
- [Integración en Movimiento](#)
- [n233](#)

El [Congreso de Estados Unidos](#) ha pactado levantar el veto a la exportación de petróleo de Estados Unidos, ante la presión de la industria por el hundimiento de los precios.

Los congresistas han acordado acabar con una prohibición que ha durado 40 años, debido al exceso de oferta que hay en el mercado. A pesar de ello, la Casa Blanca se opone a acabar con esta restricción, y sólo se ha abierto a firmar acuerdos puntuales para exportaciones limitadas, como hizo este año con México.

Los productores en EE UU tienen prohibido comerciar petróleo en el mercado internacional por la restricción que se impuso en 1973 en el cuadro de la crisis energética de los años setenta con el fin de atenuar las fluctuaciones severas de precios y del suministro. Esta barrera comercial voluntaria quedó obsoleta con el renacer energético estadounidense gracias a técnicas como la fracturación hidráulica.

La Administración Obama defendió hasta ahora la capacidad que tiene para aprobar exportaciones en base a las excepciones que contempla la legislación. Y aunque esta misma semana repitió su oposición a cualquier tipo de legislación para el levantamiento de la restricción, señala que cualquier inversión en energías limpias es buena para la economía y la creación de empleo.

Chile ratifica acuerdos comerciales de la Alianza del Pacífico

- [Cono Sur](#)
- [Integración en Movimiento](#)
- [n233](#)
- [Panorama Regional](#)

El pacto que integran Chile, Colombia, México y Perú fue firmado en febrero del 2014 y establece que el 92 por ciento de los bienes quedará con arancel cero al momento de su entrada en vigencia, mientras que el ocho por ciento restante verá una desgravación progresiva.

Chile era el último país que faltaba para cumplir con la tramitación legislativa interna de este acuerdo, por lo que se espera que en los próximos tres meses pueda entrar en vigencia el protocolo comercial.

“Si bien, nuestro país tiene acuerdos con los otros tres miembros del bloque, este protocolo complementará y mejorará lo que ya estaba contenido en dichos acuerdos. Más aún, armoniza sus disposiciones y establece estándares comunes para las cuatro economías”, dijo Andrés Rebolledo, jefe de la Dirección General de Relaciones Económicas de la Cancillería chilena.

El [Protocolo](#) aprobado contempla una serie de disposiciones que buscan incrementar el comercio y la inversión al interior de la Alianza y lograr economías de escala.

El intercambio comercial de Chile con los otros tres países de la Alianza representa alrededor de un seis por ciento de su intercambio total con el mundo.

El Caribe pide fondos para mitigar el cambio climático

- [Caribe](#)
- [Integración en Movimiento](#)
- [n233](#)
- [Panorama Regional](#)

La [búsqueda de fondos](#) para hacer frente al flujo de recursos que se necesitan para la adaptación y la mitigación del cambio climático sigue formando parte de las agendas de los gobernantes del Caribe.

El cambio climático supone una grave amenaza para los países del Caribe, a pesar de que su contribución a las emisiones globales de gases de efecto invernadero es muy baja. Por su tamaño y su ubicación geográfica, los Estados insulares de esta región son especialmente susceptibles a los impactos del recalentamiento planetario.

El costo de la inacción podría ser muy elevado en el Caribe, alertó el Banco Interamericano de Desarrollo, BID.

Dichas economías dependen de varios sectores que son vulnerables al clima, como el turismo, la agricultura y la pesca, según el [informe del BID](#),

Las naciones caribeñas se verán perjudicadas por el continuo aumento del nivel del mar, los cambios en los ciclos de lluvias y en la temperatura y la creciente variabilidad climática y los desastres naturales subrayados por el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC).

Las proyecciones muestran que las pérdidas podrían ascender a unos 22.000 millones de dólares al año para 2050, alrededor de 10 por ciento de la economía actual del Caribe, según el organismo.

Como el fenómeno ya afecta a esta región, al primer ministro de Santa Lucía, Kenny Anthony, le preocupa que todavía exista una brecha entre el discurso de los dirigentes políticos y lo que la población cree al respecto.

El embajador Albert Ramdin, asesor del Ministerio de Relaciones Exteriores en Suriname, opinó que se necesita una mejor comunicación para achicar la brecha a la que se refirió el primer ministro Anthony.

Las proyecciones detalladas de modelos climáticos para el Caribe prevén un aumento en la temperatura atmosférica promedio, así como de la temperatura en la superficie del mar, menores precipitaciones anuales y la posibilidad de una mayor intensidad de las tormentas tropicales.

El [acuerdo de cambio climático](#) suscrito en París en diciembre, durante la [21 Conferencia de las Partes \(COP21\)](#) de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), reconoce la importancia de evitar, minimizar y atender las pérdidas y los daños relacionados con las consecuencias negativas del calentamiento planetario, entre las que se destacan los eventos climáticos extremos.

Chile reafirma su compromiso sobre corredores bioceánicos

- [Cono Sur](#)
- [Integración en Movimiento](#)
- [n233](#)
- [Panorama Regional](#)

Las carreteras, puertos, aeropuertos, ferrovías e hidrovías que componen los [corredores bioceánicos](#) buscan vincular las economías de la costa Atlántica con los mercados y puertos del Océano Pacífico, para conectar finalmente con las de Asia y Oceanía.

El avance en esta materia ha requerido una coordinación internacional que se desarrolla principalmente en el Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planeamiento, [Cosiplan](#), que forma parte de [Unasur](#) y donde el INTAL juega un rol técnico relevante. En el caso de Chile, en esa tarea trabajan la Cancillería, la Dirección Nacional de Fronteras y Límites, la Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales, la Agencia Chilena de Cooperación Internacional para el Desarrollo, entre otras.

La [Declaración de Asunción sobre corredores bioceánicos](#) instruye a los ministros de Relaciones Exteriores de los países firmantes a conformar un Grupo de Trabajo que integra a los Ministerios de Infraestructura, Obras Públicas, Transportes y a otras instituciones vinculadas, con el fin de impulsar la realización de los estudios técnicos y formular las recomendaciones pertinentes.

A partir de los resultados técnicos, las autoridades esperan avanzar en la concreción del 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).

Asimismo, el Grupo de Trabajo deberá definir la organización y método en un reglamento dentro del primer semestre de 2016 y entregar su informe en el curso del año en el marco de un seminario internacional que tendrá lugar en Chile.

En 2016, Chile asumirá la presidencia *Pro Tempore* de la [Alianza del Pacífico](#), en el marco de una reciente declaración de la Presidenta quien aseguró que “desde ahí vamos a continuar impulsando una mayor cercanía con el MERCOSUR”.

Brasil propuso intercambio de ofertas MERCOSUR-UE

- [Cono Sur](#)
- [Integración en Movimiento](#)
- [n233](#)
- [Panorama Regional](#)

El gobierno de Brasil [propuso](#) a la Unión Europea intercambiar ofertas para el acuerdo de asociación con el MERCOSUR como máximo en marzo, y estimó que las negociaciones pueden concluir este año.

El secretario de Comercio Exterior del Ministerio de Desarrollo brasileño, [Daniel Godinho](#), dijo que “queremos intercambiarlas como máximo en el primer trimestre” del corriente año.

Para Godinho, el avance ahora depende de los europeos, y citó como ejemplos otras negociaciones que Brasil concretó en 2015, como los acuerdos para el sector automotor con México y Colombia.

El año pasado, las negociaciones tomaron nuevo impulso y cada bloque logró avanzar en la construcción de ofertas armonizadas. La Unión Europea buscaba analizar si estaban dadas las condiciones para un intercambio de ofertas exitoso, evaluación que iban a encarar los ministros de Comercio de los países del bloque.

En octubre pasado, Bruselas pidió “voluntad política” para llevar del 87 al 90 por ciento el universo arancelario a liberalizar, ya que el capítulo de acceso a mercados, uno de los tres que contempla el acuerdo de asociación estaba muy cerca de alcanzar la posibilidad del intercambio de ofertas.

Perú y Ecuador reducen barreras comerciales

- [Integración en Movimiento](#)
- [n233](#)
- [Panorama Regional](#)
- [Región Andina](#)

El [Ministerio de Comercio Exterior y Turismo \(Mincetur\)](#) de Perú firmó con el Ministerio de Comercio Exterior y el Ministerio de Industrias y Productividad del Ecuador, un Entendimiento en Temas Comerciales, en el marco del Encuentro Presidencial y IX Gabinete Binacional de Ministros Perú-Ecuador, llevada a cabo en la ciudad de Jaén, Cajamarca, el 18 de diciembre último y que contó con la presencia de los Presidentes de la República del Perú, Ollanta Humala Tasso, y de la República del Ecuador, Rafael Correa Delgado.

Entre los acuerdos alcanzados destaca el compromiso de no imponer limitaciones de carácter cualitativo y cuantitativo a las importaciones de productos. Asimismo, en materia de reglamentos técnicos los operadores de comercio exterior podrán optar por los procedimientos de evaluación de la conformidad previstos en los reglamentos técnicos ecuatorianos, el certificado de conformidad de primera parte, la declaración juramentada del fabricante, la declaración juramentada del importador o el Sello INEN, este último será emitido en tiempos y costos similares a los establecidos para las empresas ecuatorianas.

En materia sanitaria y fitosanitaria, las autoridades respectivas establecerán una agenda priorizada de trabajo para agilizar el ingreso de productos de origen animal y vegetal, el cual contará con la coordinación de los Ministerios de Comercio Exterior de ambos países.

En materia de transporte, también se ha conformado un grupo de trabajo encargado de facilitar el normal flujo de vehículos de carga, el cual tomará en consideración el Acuerdo de las Autoridades de Transporte del año 2010. Mientras tanto se evitarán acciones de control y sanciones injustificadas.

También se estableció un grupo de trabajo encargado de revisar los reglamentos técnicos que puedan estar afectando el normal desenvolvimiento del comercio bilateral.

Los Ministerios involucrados alcanzaron el compromiso de llevar a cabo reuniones periódicas con el fin de dar fluidez a las relaciones comerciales bilaterales.

La Alianza del Pacífico reducirá aranceles en abril

- [Integración en Movimiento](#)
- [n233](#)
- [Panorama Regional](#)
- [Región Andina](#)

Las cuatro economías que componen la Alianza del Pacífico [conviniere](#) que el 1 de abril dejarán en cero el impuesto a la importación de 92,1% de las fracciones arancelarias, 7% restante se eliminará en un periodo de dos, cuatro y siete años, y solamente 1% restante podrá mantener los aranceles hasta por 10 años.

Ese proceso paulatino anulará por completo los gravámenes en un lapso que rebasará una década. La Alianza se conformó en el sexenio pasado, se firmó en febrero de 2014 y el Acuerdo Marco entró en vigor el 20 de julio de 2015, pero será hasta el presente año cuando arranque la vigencia de los convenios de eliminación de barreras al comercio entre los países participantes.

Francisco de Rosenzweig, subsecretario de Comercio Exterior de México, expuso que la entrada en vigor de la baja de aranceles será gradual porque el proceso de aprobación del Protocolo adicional de la Alianza del Pacífico que debían realizar los Congresos de las cuatro naciones socias recién se concretó.

En el caso de México, esta semana se publicó en el Diario Oficial de la Federación el decreto por el cual el Senado de la República ratificó el Protocolo.

Una vez que termine ese plazo se quitarán paulatinamente los impuestos a los productos sensibles como café y plátano para México; pollo y maíz para Colombia, entre otros. Para este año, los países de la Alianza del Pacífico deberán definir el momento en que podrán adherirse Panamá y Costa Rica, que son actualmente observadores.

La UE lleva a la OMC la disputa con Colombia por bebidas

- [Integración en Movimiento](#)
- [n233](#)
- [Panorama Regional](#)
- [Región Andina](#)

La UE [solicitó consultar](#) en la OMC sobre lo que califica de “medidas discriminatorias contra las bebidas alcohólicas del continente”.

La decisión se tomó tras una serie de intentos fallidos para abordar el sistema de impuestos de licores importados en Colombia y las prácticas que distorsionan el mercado y contrarias a la competencia de los monopolios de licores, según lo planteó la UE.

“Las bebidas alcohólicas de la UE enfrentan mayores impuestos que las marcas locales por mayores gravámenes al consumo nacional y tarifas locales más altas”, dijo la Comisión. “Las autoridades regionales de Colombia (...) imponen restricciones de acceso al mercado para las bebidas alcohólicas importadas”, agregó.

El primer paso del mecanismo formal de resolución de disputas en la OMC son las consultas entre las partes.

Colombia es el mercado más grande de la Comunidad Andina, que incluye a Bolivia, Perú y Ecuador. Representa más de un tercio de las exportaciones de bebidas alcohólicas de la UE a la región, que en 2014 equivalieron a 41,2 millones de euros, según SpiritsEUROPE, un organismo de la industria, en un [comunicado](#) celebrando la medidas.

México y Arabia Saudita firman acuerdos bilaterales

- [Centroamérica y México](#)
- [Integración en Movimiento](#)
- [n233](#)
- [Panorama Regional](#)

El [Gobierno mexicano](#) reconoce que los instrumentos económicos y de cooperación estrechan los vínculos bilaterales permitiendo:

- Incrementar y proteger las inversiones bilaterales.
- Promover y ampliar la cooperación e inversión en materia energética, comercial y de turismo.
- Desarrollar acciones conjuntas en materia de energías limpias y lucha contra el cambio climático.
- Promover acciones de colaboración en materia científica, educativa, cultural y artística, y crear becas para estudiantes de ambos países.
- Avanzar en el fortalecimiento de la conectividad aérea.

Entre ellos de destacan el Acuerdo para la Promoción y Protección Recíproca de las Inversiones, un Memorándum de Entendimiento en Materia de Energías Limpias y Asuntos Energéticos Relacionados con el Cambio Climático y otro para el intercambio de información y mejores prácticas entre PEMEX y la Abu Dhabi National Oil Company.

Los acuerdos y *memorándums de entendimiento* que se firmaron fueron:

1. Acuerdo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Emiratos Árabes Unidos para la Promoción y Protección Recíproca de Inversiones.
2. Memorándum de Entendimiento en materia de Cooperación Turística entre la Secretaría de Turismo y el Consejo Nacional de Turismo y Antigüedades de los Emiratos Árabes Unidos.
3. Memorándum de Entendimiento para mejorar la Cooperación en Energías Limpias y Asuntos Energéticos relacionados con el Cambio Climático, entre la Secretaría de Energía de los Estados Unidos Mexicanos y el Ministerio de Asuntos Exteriores de los Emiratos Árabes Unidos.

4. Memorándum de Entendimiento entre la Secretaría de Energía de los Estados Unidos Mexicanos y el Ministerio de Energía de los Emiratos Árabes Unidos, sobre Cooperación en el Sector Energético.
5. Memorándum de Entendimiento sobre Cooperación Cultural y Artística entre la Secretaría de Cultura de los Estados Unidos Mexicanos, con el Ministerio de Cultura, Juventud y Desarrollo Comunitario de los Emiratos Árabes Unidos.
6. Memorándum de Entendimiento entre la Secretaría de Educación Pública y el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACyT) de los Estados Unidos Mexicanos y el Ministerio de Educación Superior e Investigación Científica de los Emiratos Árabes Unidos, para Promover la Cooperación en las Áreas de Educación Superior e Investigación Científica.
7. Acuerdo de Cooperación para el Establecimiento de un Programa Conjunto de Becas entre el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología CONACYT y el Instituto MASDAR para la Ciencia y la Tecnología.
8. Memorándum de Entendimiento entre la Federación de Cámaras de Comercio e Industria de Emiratos Árabes Unidos y el Consejo Empresarial Mexicano de Comercio Exterior, Inversión y Tecnología, para la Cooperación.
9. Memorándum de Entendimiento no vinculante y de Cooperación entre PEMEX y Abu Dhabi National Oil Company (ADNOC).
10. Memorándum de Entendimiento no vinculante y Acuerdo de Cooperación entre PEMEX y Mubadala Petroleum LLC.
11. Memorándum de Entendimiento entre el Banco Nacional de Comercio Exterior y Dubai Economic Council.
12. Memorándum de Entendimiento entre el Banco Nacional de Comercio Exterior y Emirates National Bank of Dubai.
13. Acuerdo de Cooperación entre el Banco Nacional de Comercio Exterior y Emirates Development Bank.

República Dominicana negocia baja de aranceles al agro

- [Centroamérica y México](#)
- [Integración en Movimiento](#)
- [n233](#)
- [Panorama Regional](#)

Katrina Naut, *Directora de Comercio Exterior de República Dominicana*, aseguró que las negociaciones agrícolas entre su país y la comunidad centroamericana que dieron lugar al acuerdo [DR-CAFTA](#) se realizaron tomando en cuenta la protección y salvaguarda de la producción nacional de rubros sensibles. La [reducción de aranceles](#) en los rubros agrícolas de las canastas “V” y “F”, del acuerdo de libre comercio [DR-CAFTA](#), firmado por el país con Estados Unidos y Centroamérica, entraron en vigor desde el 1 de enero de este año 2016 de forma lineal y no lineal, a fin de garantizar la protección de los sectores productivos y de los rubros más sensibles.

Ambas categorías de desgravación establecen períodos de gracia de 10 años, con la diferencia de que los negociados en categoría “V” tienen una reducción no lineal, lo que quiere decir que a partir del año 11 los aranceles se reducirían en 8% del arancel base y en adelante 8% adicional cada año hasta el año 15. A partir de 2016 se reducirá un 12% adicional cada año hasta el año 19, quedando libre de arancel a partir del 1 de enero del año 20 (2025), indicó la directora de la [DICOEX](#).

La categoría “F” tiene una desgravación lineal, lo que significa que partir del 1 de enero del año 11 (2016) los aranceles se reducirán en diez etapas anuales iguales, quedando esas mercancías libres de aranceles a partir del año 20.

Naut aseguró que los productos del agro, sobre todo los que se consideran más sensibles para el país, fueron negociados con los plazos de desgravación más largos disponibles. Además, por el grado de sensibilidad de algunos de estos se establecieron contingentes arancelarios para productos como el arroz, leche en polvo, carne de pollo, res, cerdo y grasa de cerdo, tocino, quesos, yogurt, frijoles, glucosa y helados y se establecieron mecanismos de salvaguardia para otros, dentro de los que se pueden citar los frijoles, las papas, la cebolla, el ajo, entre otros.

La directora de [DICOEX](#), explicó que para algunos de estos productos considerados altamente sensibles, los aranceles fuera del contingente se mantuvieron durante un período considerable en su tasa base, lo que también se conoce como período de gracia. Tal es el caso de los muslos de

pollo y el arroz, cuyos aranceles base de 99%, no presentaron variación durante los años 1 al 10 del Acuerdo, y no es sino a partir del año once (2016) que inicia el proceso de reducción arancelaria, hasta alcanzar el cero por ciento en el año 2025, es decir, dichos productos quedaron negociados en categoría "V" y "F".

Bolivia y Perú estudian compartir un puerto para comercio exterior

- [Integración en Movimiento](#)
- [n233](#)
- [Panorama Regional](#)
- [Región Andina](#)

Gustavo Rodríguez, embajador de Bolivia en Perú, informó que Bolivia [negocia](#) con Perú el uso de un puerto marítimo para sus importaciones y exportaciones por el Pacífico.

El funcionario manifestó que el crecimiento sostenido de la economía de Bolivia generó un enorme volumen de importaciones y exportaciones, en valor y en peso, que “ya no puede ser tratado por los puertos que están en Chile”.

El diplomático boliviano declaró que la negociación binacional se encuentra en la etapa de evaluación de factores técnicos, administrativos y financieros, sin un plazo límite para su culminación.

Desde el punto de vista boliviano, existen quejas respecto al uso de los puertos chilenos ya que, se aduce, se vulnera con frecuencia el Tratado de 1904, con enormes daños económicos para los exportadores, importadores, transportistas y empresarios bolivianos que hacen uso de esos puertos chilenos. Esto motiva la negociación con Perú.

De acuerdo con el diplomático, los presidentes Evo Morales (Bolivia) y Ollanta Humala (Perú) siguen con interés la consolidación de ese proyecto.

La Cumbre de la CELAC en Quito aborda una nutrida agenda

- [América Latina y el Caribe](#)
- [Integración en Movimiento](#)
- [n233](#)
- [Panorama Regional](#)

Mandatarios y representantes de la región se reunieron el 26 y 27 de enero en Quito durante la IV Cumbre de la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC). La caída en los precios de los productos primarios, el proceso de paz en Colombia y los estragos del virus zika centraron la atención del Foro.

La preocupación por el zika en algunos países miembros de la CELAC, fue una temática frecuente en los discursos.

La Presidenta de Brasil, Dilma Rousseff, propuso diseñar una estrategia regional para luchar contra el virus producido por el piquete de mosquito, sospechoso de causar malformaciones fetales.

Crisis económica

La Presidenta de Chile, Michelle Bachelet, señaló que es necesario diversificar las exportaciones de las economías de Latinoamérica, afectadas por la desaceleración económica de China, la volatilidad de los mercados y el menor precio de las materias primas.

Mientras que el mandatario mexicano, Enrique Peña Nieto apuntó que la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible es la hoja de ruta para superar los complejos retos sociales, económicos y ambientales de nuestro tiempo.

Agregó que a partir del Plan de Acción 2016 de la CELAC, las 33 naciones de la región seguirán intercambiando conocimientos, tecnologías y mejores prácticas de Gobierno, para avanzar juntos hacia un desarrollo más equitativo, incluyente y sustentable.

Puntos principales de la Declaración Final

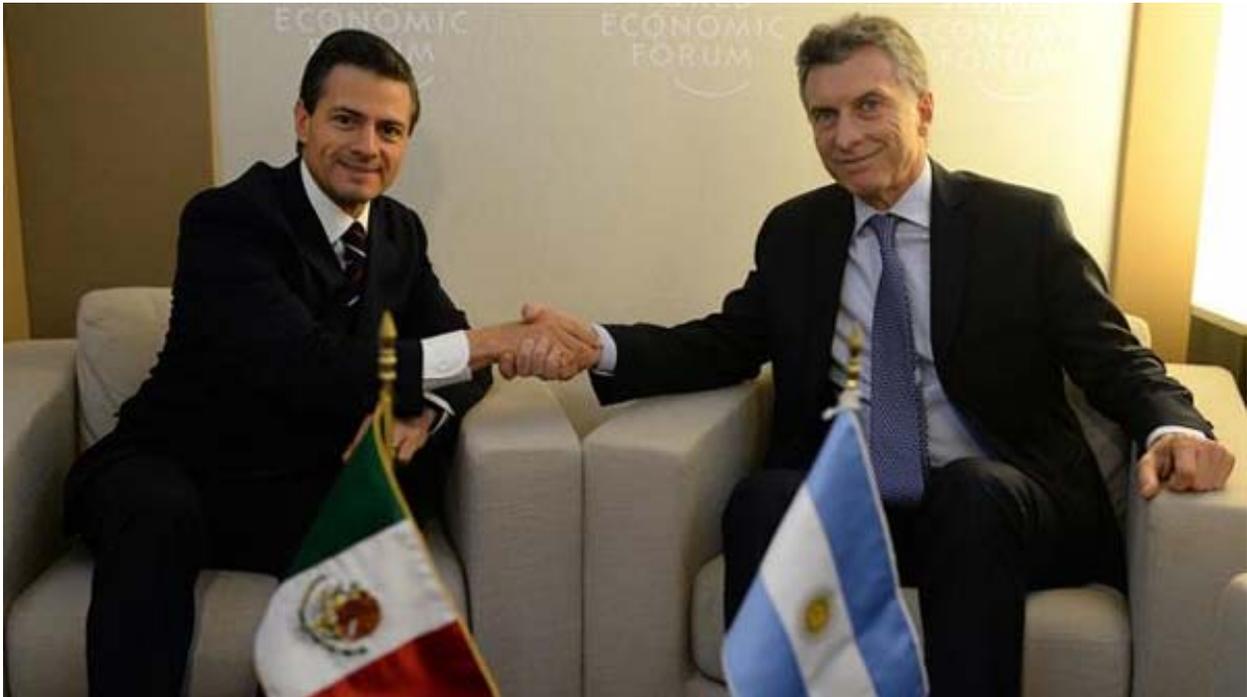
Los puntos acordados durante la IV Reunión de la CELAC en la declaración final de los mandatarios incluyen un nutrido grupo de temas relativos a:

- Seguridad alimentaria
- Las restricciones económicas de Estados Unidos a Cuba y el *status* de la base de Guantánamo

- Solución de la disputa por las islas Malvinas
- El costo para Paraguay de ser un país sin puertos oceánicos
- El desarrollo del turismo sostenible en la región
- Respaldo al proceso de paz en Colombia.
- Respaldo a la lucha contra el terrorismo y la corrupción y por la transparencia
- Reestructuración de la deuda soberana
- Impulso al desarrollo energético
- Recuperación de bienes culturales
- Financiamiento para el desarrollo
- Prohibición completa de ensayos nucleares
- Declaración sobre océanos y mares
- Protección a migrantes de la región

Encuentro de líderes regionales en Davos

- [América Latina y el Caribe](#)
- [Integración en Movimiento](#)
- [n233](#)
- [Panorama Regional](#)



El Presidente Enrique Peña Nieto y su homólogo argentino, Mauricio Macri, pactaron relanzar la relación entre Los Pinos y la Casa Rosada, con el objetivo de estrechar los vínculos comerciales.

En el marco del Foro Económico Mundial de Davos, ambos mandatarios sostuvieron encuentros también con representantes del sector privado en busca de inversiones para sus respectivos países.

Peña Nieto destacó que la relación entre ambos países tiene un gran potencial de crecimiento del flujo comercial.

Ambos Presidentes también convinieron que los Secretarios de Comercio de ambos países se reunirán para fortalecer las relaciones comerciales, así como trabajar conjuntamente en políticas comunes para llevar al G20.

Durante los días que duró en Foro, Peña Nieto se reunió con Johann Schneider Ammann, Presidente de la Confederación Suiza, y participó en la sesión plenaria "[Una nueva agenda para América Latina](#)".

Por su parte, Macri se reunió con el Vicepresidente de Estados Unidos, Joe Biden, quien le garantizó el apoyo de ese país en los organismos multilaterales para recibir créditos.

Voces que Conectan

Videos exclusivos sobre integración regional

- [n233](#)
- [Voces que Conectan](#)

Video Institucional sobre el COSIPLAN

Exposición Alejandra Radl e Ignacio Estevez en INTAL50

Lecturas de Integración

Cómo el comercio puede afectar la competitividad

- [Evaluación de Impacto](#)
- [Lecturas de Integración](#)
- [n233](#)

El comercio, la inversión y la libre movilidad de personas son fundamentales para el desarrollo. Así lo advierte el informe [The Case for Trade and Competitiveness](#) (Octubre 2015), publicado por el Foro Económico Mundial, que además detalla cómo el comercio puede mejorar la competitividad y estimular el crecimiento, la productividad y la creación de empleo.

El texto señala la apertura comercial es fundamental para un país que busque elevar su competitividad, a su vez que aumenta las posibilidades de éxito de las empresas locales, y eleva las posibilidades de participar en las Cadenas Globales de Valor (CGV).

El documento también advierte que los acuerdos comerciales firmados entre distintas naciones ofrecen incentivos para que el sector privado realice mejoras de la productividad e invierta en innovación.

Una vez que está puesta en marcha, la relación entre comercio y competitividad se establece a la manera de un “círculo virtuoso”, donde ambas tendencias se van potenciando unas a otra, según concluye el estudio.

De la competencia a la convergencia. El TTIP y los estándares internacionales

- [Lecturas de Integración](#)
- [n233](#)
- [Reseñas Bibliográficas](#)

En “*From Competition to Convergence: TTIP and the Evolution of Global Standards*”, se evidencia la importancia y necesidad de la creación de un sistema regulado y estandarizado de normas internacionales para el comercio.

También, partiendo de la base de que las Normas y buenas prácticas reguladoras desempeñan un papel vital en la solución de algunos de los desafíos actuales, los autores exploran las diferentes características de los sistemas europeos y americanos de normalización y cómo se relacionan a nivel internacional.

La Unión Europea y Estados Unidos han construido sus sistemas de regulación de productos en diferentes maneras, sin embargo, a menudo logran resultados normativos equivalentes.

Los autores subrayan la necesidad de encontrar un vínculo entre las soluciones reguladoras transatlánticas y un entorno normativo internacional coherente.

El caso del TTIP

En este informe se observa el tendido de lineamientos para avanzar en el [Transatlantic Trade and Investment Partnership \(TTIP\)](#) utilizando recomendaciones sobre las mejores características de la manera europea y americana de hacer normas de alta calidad.

Un asunto clave en las negociaciones en curso del TTIP es la cooperación regulatoria y la mejora de prácticas entre la UE y los EE.UU.

Los Obstáculos Técnicos al Comercio constituyen uno de los principales inconvenientes para muchas empresas de ambas regiones con el objetivo de negociar con el vecino del otro lado del Atlántico.

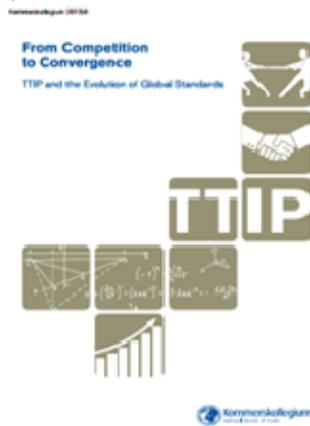
La necesidad de adaptar los productos a cualquiera de los regímenes reguladores afecta también empresas de otras partes del mundo.

En el [Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio, OTC](#), de la OMC, se ha establecido un compromiso importante para aceptar las normas internacionales. Sin embargo, el número de normas internacionales ha crecido sustancialmente desde principios de los años setenta. Es claro,

que en el caso de EE.UU y la EU, todas aquellas normas incompatibles entre los dos más grandes mercados tienen repercusiones negativas en todos los sectores de productos y cadenas de suministro a nivel mundial.

Un punto de vista común es que la normalización internacional entre la UE y los EE.UU. haría aumentar la previsibilidad y la confianza del sistema internacional de normalización y contrarrestar la aparición de nuevos obstáculos al comercio debido a las normas no compatibles.

Finalmente, el documento arroja un panorama alentador cuando se sabe que estas mismas normas también pueden fomentar el comercio, crear confianza y ofrecer soluciones brillantes cuando se aplican en la manera correcta.



National Board of Trade. (2015). From Competition to Convergence: TTIP and the Evolution of Global Standards. Stockholm: Kommerkollegium.

Alerta Bibliografico

- [Alerta Bibliográfico](#)
- [Lecturas de Integración](#)
- [n233](#)

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

Termómetro de Comercio

Observatorio Instrumentos Jurídicos de Integración (IJI)

- [n233](#)
- [Termómetro de Comercio](#)

Tendencia del mes

Durante este período, el panorama de política comercial regional estuvo caracterizado por eventos extrarregionales como la Conferencia Ministerial de la Organización Mundial de Comercio en Nairobi y los Acuerdos de París sobre cambio climático llevados a cabo en el mes de diciembre de 2015. A nivel regional se destaca la realización de la 49ª Cumbre de Jefes de Estado del MERCOSUR en diciembre de 2015, y la inminente IV Cumbre de la CELAC a fines de enero del corriente. Si bien se registró un menor dinamismo respecto al período anterior, hubo avances en los acuerdos vigentes, destacándose los acuerdos regionales de Chile, Colombia, Panamá y Perú, con socios intra y extra-regionales; y en los principales bloques de integración como ALADI, CAN, MERCOSUR, SICA, SELA y UNASUR. Igualmente hubo avances en los procesos que inician sus negociaciones y en los avanzados.

Panorama 360°

En el mes se lograron avances en 21 acuerdos vigentes y en 11 negociaciones comerciales (1 nueva, 7 avanzadas y 3 concluidas).

Nueva Negociación

- [Ecuador y Corea del Sur inician negociaciones para acuerdo comercial](#)

Negociaciones avanzadas

- MERCOSUR – UE: [Socios del Mercosur urgirán acuerdo con Unión Europea](#)
- TPP: Antes de la firma el próximo 4 de febrero en Auckland, [Nueva Zelanda publica la versión final del Acuerdo Transpacífico](#)
- Alianza del Pacífico: [Presidentes de la Alianza del Pacífico se reunirán en Quito- en el marco de la IV Cumbre de la CELAC](#)
- Centroamérica – Corea del Sur: [“El café y las frutas destacarán en TLC con Corea del Sur”](#)
- [Celac afina detalles para hablar de paz, pobreza y desarrollo en su IV Cumbre](#)
- Perú – Turquía: [Sectores metalmeccánica y textil son sensibles a TLC con Turquía](#)
- Panamá – Israel: [Negociaciones internacionales positivas durante el 2015](#)

Negociaciones concluidas

- [Sigue estancada la negociación entre Colombia y Panamá](#)
- [Faltan cinco ‘aprobaciones’ antes de firmar acuerdo Ecuador-Unión Europea](#)

Novedades destacadas de acuerdos comerciales vigentes

- AEC: [Cuba asumirá presidencia pro t mpore de la Asociación de Estados del Caribe](#)
- Centroamérica – Unión Europea: [Nicaragua todavía no aprovecha cuota de carne del AdA](#)
- Chile – India: [Chile e India avanzan en profundización de acuerdo comercial](#)
- [Chile buscará profundizar el acuerdo comercial con la Unión Europea](#)
- Colombia – Venezuela: [Venezuela reabrirá frontera con Colombia y A sancionó presidencial acuerdo comercial entre Colombia y Venezuela](#)
- Comunidad Andina (CAN): [Walker San Miguel es elegido como Secretario General de la Comunidad Andina y Unión Europea destina más de 9 millones de euros para implementar nuevos proyectos de desarrollo en fronteras de la subregión andina](#)
- Cooperación Amazónica: [Países Amazónicos adoptan Declaración para la 21 . Conferencia de las Partes \(COP21\)](#)
- Cuenca del Plata: [Con la derogación de la 1108, se abre una negociación con Uruguay](#)
- Mercosur: [Países del Mercosur piden “integración continental” en la 49  Cumbre de Jefes de Estado](#)
- Sistema de la Integración Centroamericana (SICA): [Costa Rica abandona las instancias políticas del SICA y Cumbre del Sica concluye sin solución para migrantes cubanos](#)
- SELA: [“Marcos Regulatorios en los mecanismos de integración subregional en América Latina y el Caribe: Armonización y Convergencia](#)

- COSIPLAN: [Organismos diseñan la integración vial Sudamérica](#)
- [Unasur espera una “solución pacífica” entre la AN y el TSJ](#)

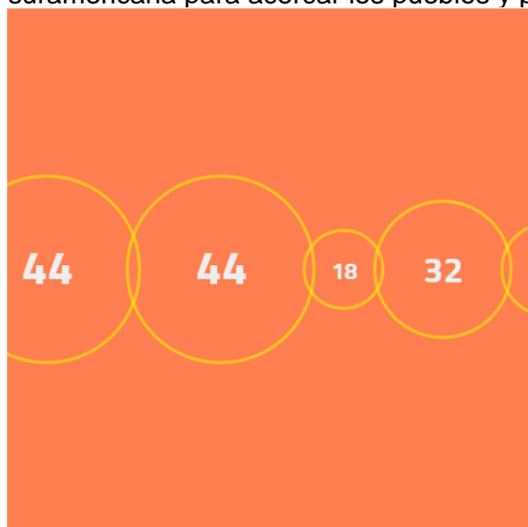
IJI es una compilación de textos normativos, comentarios y seguimiento de los compromisos jurídicos y novedades de índole analítica de los distintos procesos de integración de América Latina y el Caribe. Para conocer más sobre los avances y novedades de acuerdos y negociaciones comerciales visite [IJI](#).

Infografías y fichas técnicas de INTAL Interactivo

- [n233](#)
- [Termómetro de Comercio](#)

Invirtiendo en integración

Proyectos de transporte, energía y comunicaciones definen por primera vez una red de conectividad suramericana para acercar los pueblos y potenciar su inserción internacional.



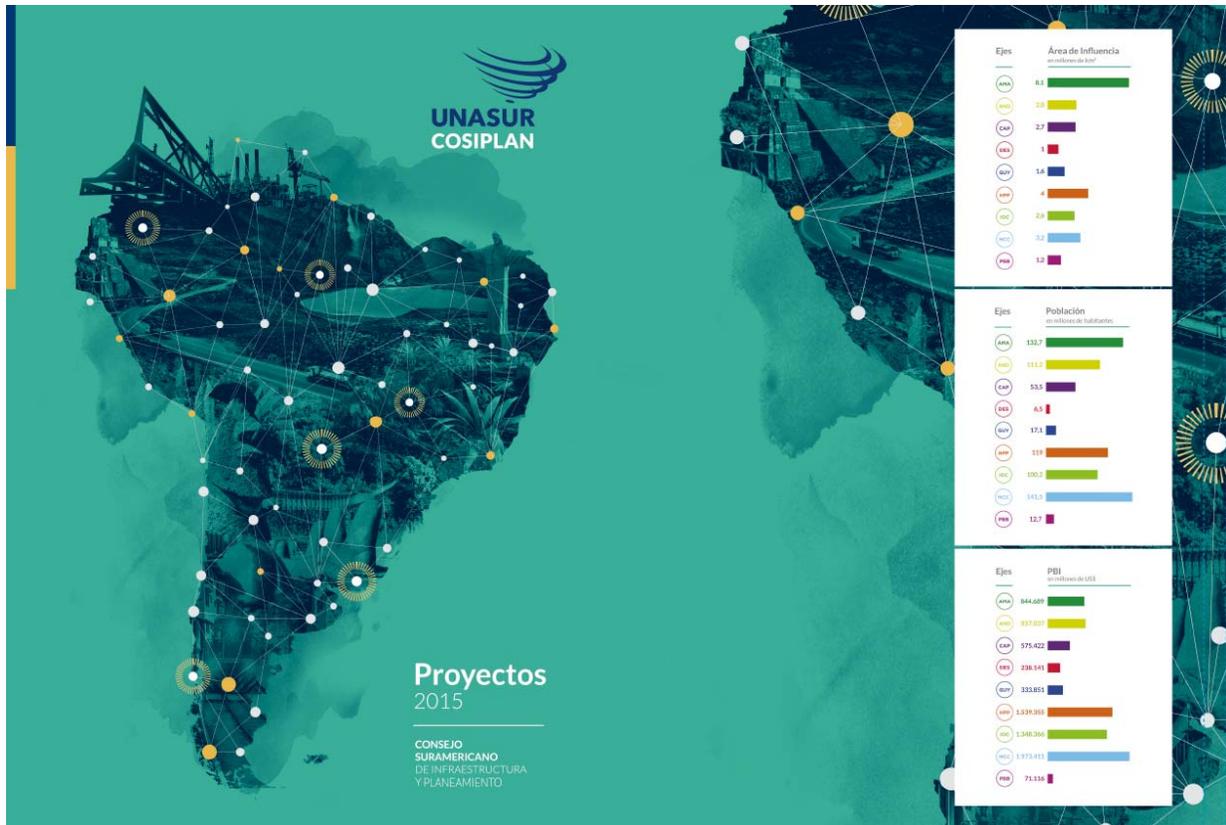
Logística integral

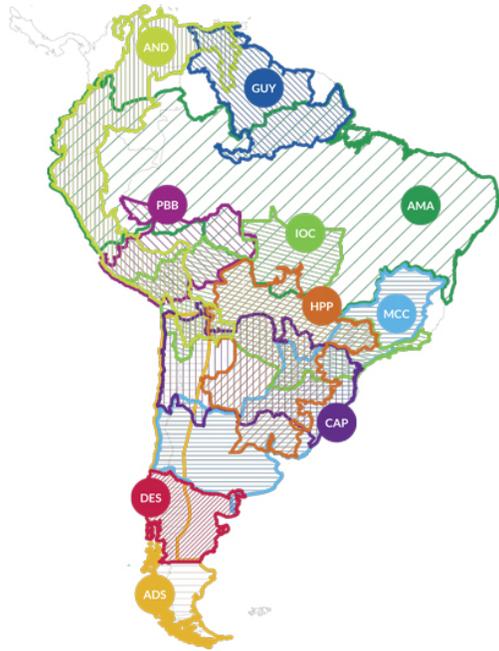
La planificación de la infraestructura de integración avanza hacia procesos participativos en etapas tempranas de la formulación del proyecto, atendiendo aspectos sectoriales, económicos, sociales y ambientales.



Inversión para una logística inteligente

- n233
- Termómetro de Comercio





Cantidad de Proyectos	82,5% Nacionales	16,3% Binaacionales	1,2% Multinacionales	Inversión estimada
593	489	97	7	182.435,7
103	74	26	3	21.135,5

Proyectos por Sector			Proyectos por Tipo de Financiamiento		
Transporte	Energía	Comunicaciones	Público	Privado	Público Privado
528	100	56	482	70	41
129.678,4	19.283,5	52.715,7	115.318,7	34.865,8	32.251,1
1.892	3	9	19	12	12
41,6	1.892	41,6	3.097,6	2.180,6	2.180,6

Proyectos por Etapas			
Perfil	Pre Ejecución	Ejecución	Concluido
114	20	173	38
30.973,5	2.816,2	53.665,9	8.004,6
191	31	115	14
71.683,4	9.466,4	26.112,7	868,3

Proyectos por Sub-Sector									
Transporte					Energía				
Aéreo	Carretero	Ferrovionario	Fluvial	Interconexión Energética	Generación Energética	Comunicaciones	Interconexión en Comunicaciones		
25	1	262	32	31	3	25	9		
6.929,4	20	59.478,0	9.553	10.650,2	1.892	42.065,5	41,6		
38	4	14	6	25	3	9	9		
10.944,4	1.895,3	623,6	166	42.065,5	1.892	41,6	41,6		

Proyectos por Países							
ARGENTINA	BOLIVIA	BRASIL	CHILE	COLOMBIA	ECUADOR	GUYANA	PARAGUAY
185	21	53	12	36	9	42	8
44.845,5	4.457,9	10.604,4	569,5	5.812,4	3.666,8	19.590,4	164,8
99	18	74	5	8	5	66	16
78.438	3.501,6	14.393,2	1.702	911,9	551,8	14.197,6	5.073,8
75	28	7	2	42	9	22	4
11.534,7	3.773,8	3.891,9	301,8	5.040,7	529,7	2.077,9	723,8

Proyectos por Ejes									
AMAZONAS	ANDINO	CAPRICORNIO	DEL SUR	GUAYANÉS	HIDROVÍA PARAGUAY PARANÁ	INTEROCEÁNICO CENTRAL	MERCOSUR CHILE	PERÚ BRASIL BOLIVIA	
74	27	67	13	82	18	49	20	6	
22.420,8	3.205,2	28.613,9	4.238,3	16.314,7	7.473,4	4.146,6	4.581,3	958,8	
92	16	63	7	124	15	24	1		
7.328,2	1.562,3	11.614,8	448,6	56.168,9	3.143,6	31.431,9	85,4		



VI Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN

Fuente: COSIPLAN-IIRSA.

Redacción

- [n233](#)
- [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

Santiago Chelala

Soledad Codoni

Ramiro Conte Grand

Ignacio Estévez

Alejandra Radl

Linda Plata Curran

Edición y difusión:

Ana Inés Basco

Santiago Chelala

Julieta Tarquini

Edición web:

Gastón Casella

Federico Mazzella

Julieta Tarquini

R.P.I.: 5234651

ISSN: 1027-1899

Copyright © 2016 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.

