



Connexa

Síntesis de información y datos sobre comercio e inversión



EDITORIAL

En esta edición de Connexa¹ se muestra la evolución de los flujos comerciales de bienes y servicios, la dinámica de la inversión extranjera directa (IED) de América Latina y el Caribe (ALC) a lo largo de 2024, y los primeros datos disponibles y proyecciones para 2025. En un clima de incertidumbre global se analiza el desempeño reciente de los cambios en los precios internacionales de los principales productos básicos que conforman la canasta de exportaciones e importaciones de la región, la evolución de la demanda internacional y sus perspectivas, así como el desempeño del sector de turismo. También se comparten indicadores relevantes para ALC en materia de transporte, empleo y energía, entre otros. Por último, se describen los principales avances en las agendas negociadoras de la región y se presentan las características salientes de la nueva versión del acuerdo Mercosur-Unión Europea, concluido en diciembre de 2024.

SÍNTESIS
EJECUTIVA

SECCIÓN 1 SÍNTESIS DEL COMERCIO INTERNACIONAL Y LA INVERSIÓN

A) ACTUALIDAD DEL COMERCIO DE BIENES Y SERVICIOS Y DE LA INVERSIÓN

- Las previsiones sobre el crecimiento del comercio mundial y las exportaciones de América Latina y el Caribe han sido revisadas a la baja, en un contexto de creciente incertidumbre comercial global.
- Los precios de los productos básicos siguen una tendencia a la baja, pero –hasta el momento– con un impacto comercial neto moderadamente positivo para la región.
- La evolución reciente del entorno internacional ha afectado las perspectivas de demanda externa para las exportaciones de ALC, especialmente desde el segundo trimestre de 2025.
- Las exportaciones de servicios de la región crecen con menor fuerza que en años anteriores.
- El costo de los fletes, como proporción del valor importado por los países de ALC es –en promedio– más alto que antes de la pandemia.
- Se profundiza la caída del ingreso de capitales en concepto de IED en la región y el mundo.
- Se observa una importante alza de los arribos por turismo en ALC en 2024, dejando así definitivamente atrás los efectos de la pandemia.

B) ASPECTOS ESTRUCTURALES DEL COMERCIO Y LA INVERSIÓN

- Las vías navegables son el principal modo de transporte utilizado en las exportaciones de ALC.
- Varios países de la región se encuentran entre los usuarios más importantes del Canal de Panamá.
- El valor agregado por empleo asociado a las exportaciones de bienes y servicios de ALC es inferior al promedio de los países de la OCDE.
- Las actividades financieras representan el sector más relevante de la inversión de la Unión Europea en América Latina.
- La oferta de energías renovables crece a tasas más elevadas que la de no renovables en gran parte de los países de la región.

SECCIÓN 2 SÍNTESIS DE LA INTEGRACIÓN Y LAS NEGOCIACIONES INTERNACIONALES

- En ALC, se destacan los avances en las negociaciones con la UE.
- Los bloques de integración de la región progresan en negociaciones de turismo, digitalización, propiedad intelectual, transporte, entre otros.
- La incorporación de acuerdos adicionales posibilitó el cierre de las negociaciones entre el MERCOSUR y la Unión Europea a fines de 2024.

SECCIÓN 3 DOCUMENTOS RECIENTES SOBRE COMERCIO Y NEGOCIACIONES COMERCIALES

1. Participaron de la elaboración de esta edición de Connexa, publicación del Sector de Productividad, Comercio e Innovación del BID: Kathia Michalczewsky, Sofía Sternberg, Jéssica De Angelis, Gustavo Svarzman, Patricia Iannuzzi y Ricardo Rozemberg (coordinador).

SECCIÓN 1

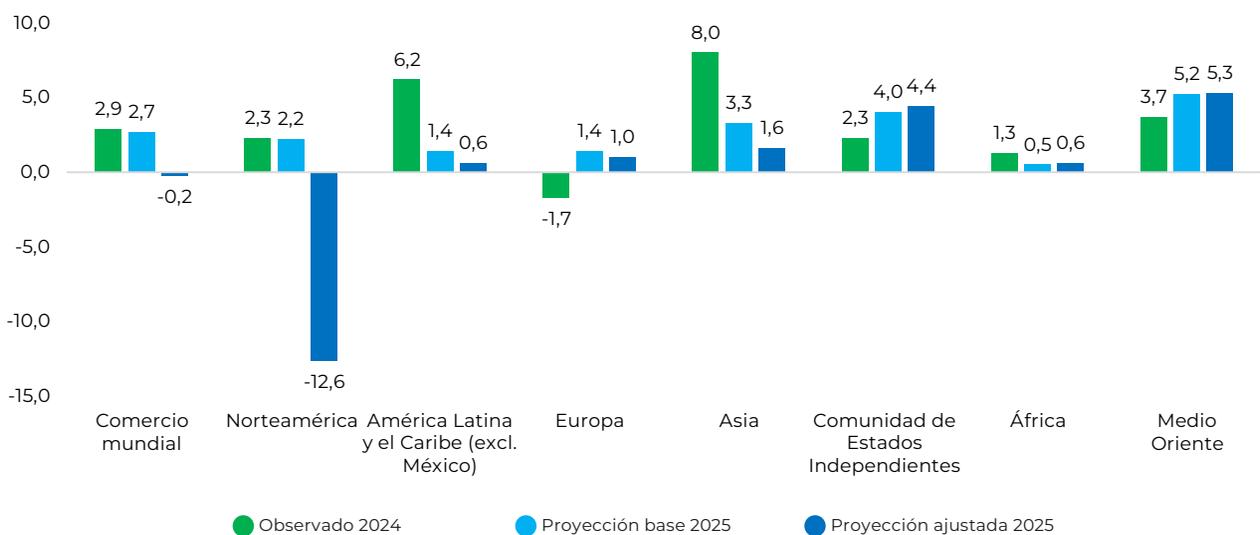
SÍNTESIS DEL COMERCIO INTERNACIONAL Y LA INVERSIÓN

A) ACTUALIDAD DEL COMERCIO DE BIENES

LAS PREVISIONES SOBRE EL CRECIMIENTO DEL COMERCIO MUNDIAL Y LAS EXPORTACIONES DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE REFLEJAN UN ENTORNO GLOBAL VOLÁTIL. El volumen del intercambio global de mercancías caería 0,2% en 2025², tras crecer 2,9% en 2024³. Esta revisión a la baja refleja el impacto de una mayor incertidumbre comercial global y de ajustes en políticas comerciales en algunas de las principales economías, que están afectando los flujos internacionales, considerando que las estimaciones previas ubicaban la expansión del comercio mundial en términos reales en 2,7% para 2025. En este contexto, el volumen de las exportaciones de América Latina y el Caribe (excl. México) aumentaría apenas 0,6% en 2025, luego de expandirse un notable 6,2% en 2024. Este desempeño sería uno de los peores a nivel global, solo superado por la fuerte caída esperada para Norteamérica (-12,6%).

FIGURA 1

VOLUMEN DEL COMERCIO MUNDIAL Y DE LAS EXPORTACIONES DE REGIONES SELECCIONADAS
Tasa de variación anual observada y proyecciones base y ajustadas, 2024 y 2025



Fuente: BID Sector de Productividad, Comercio e Innovación con datos de la OMC.

LOS PRECIOS INTERNACIONALES DE LOS PRODUCTOS BÁSICOS OBSERVAN UNA TENDENCIA A LA BAJA, PERO EL IMPACTO COMERCIAL NETO ES -HASTA EL MOMENTO- POSITIVO PARA LA REGIÓN. La caída de los precios internacionales de los productos básicos iniciada a fines de 2023 impactó negativamente sobre el comercio de ALC a lo largo del último bienio. A partir de 2025 se observa cierta profundización de la reducción de precios en algunos productos (como el caso del petróleo). No obstante, la región en su conjunto podría estar obteniendo un beneficio comercial neto habida cuenta que los ahorros en materia de importaciones por efecto precio son en principio algo superiores a las pérdidas en el frente exportador por el mismo efecto. Así, los países donde las compras al exterior de energía y combustibles tienen mayor peso relativo obtienen beneficios netos superiores (ej. Centroamérica y Caribe). Por su parte, el impacto neto positivo resulta menor en los países andinos, Mercosur y México.

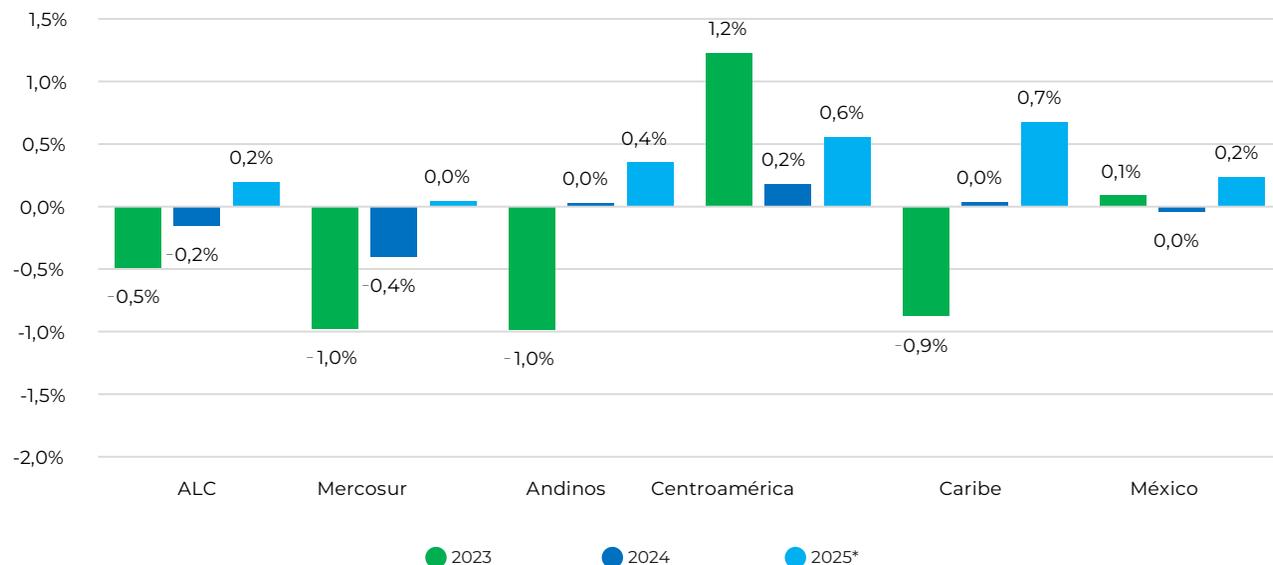
2 · Según las proyecciones de abril del FMI, el volumen del comercio global de bienes crecería 0,8% en 2025, en tanto que el de ALC lo haría un 0,9% en el mismo período.

3 · Organización Mundial del Comercio (OMC), Perspectivas del comercio mundial 2025, Ginebra: OMC, 2025, https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/trade_outlook25_e.pdf

FIGURA 2

IMPACTO NETO DE LOS CAMBIOS DE PRECIOS DE LOS PRODUCTOS BÁSICOS EN EL COMERCIO DE ALC

Como porcentaje del PIB, respecto a los precios promedio del año previo



Notas: Se consideraron los índices mensuales de precios de *commodities* del Banco Mundial y se ponderaron con las respectivas estructuras de exportaciones e importaciones de los 30 principales países de ALC, correspondientes a 2023. Se consideraron los conceptos de energía, alimentos, productos agrícolas no alimenticios y minerales (SITC 1 dígito). Para agregar los resultados de los diferentes países se realizó un promedio ponderado en base a su PIB en dólares corrientes del año 2023 (Fuente: Banco Mundial). *Los valores correspondientes a 2025 son anualizados, a partir de la información disponible para el período enero-febrero de dicho año. Fuente: BID Sector de Productividad, Comercio e Innovación con datos de OMC y Banco Mundial.

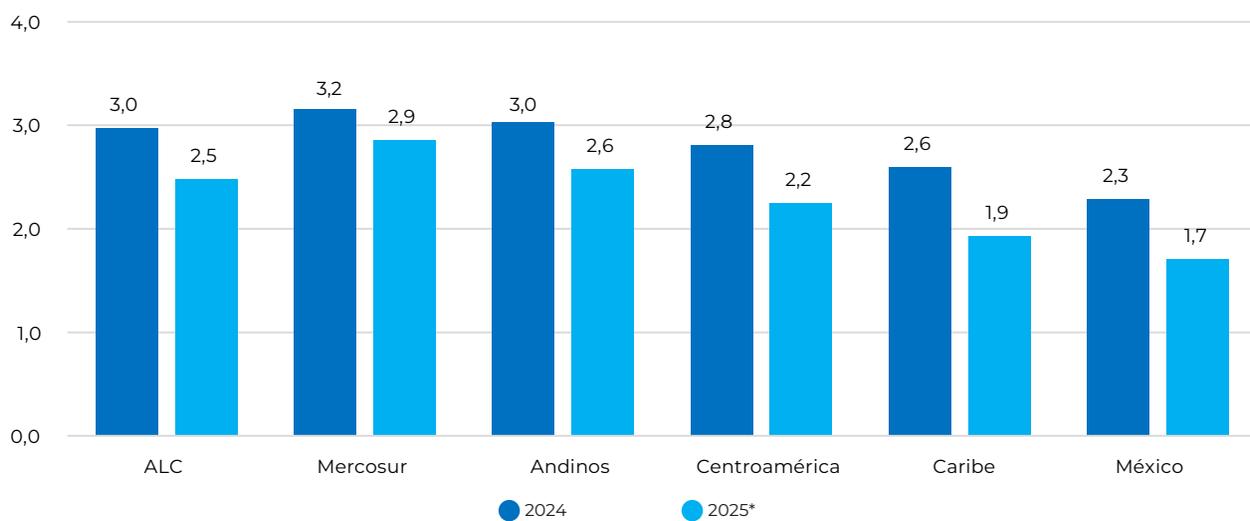
EL AGRAVAMIENTO DE LAS TENSIONES COMERCIALES EN 2025 HAN AFECTADO LAS PERSPECTIVAS DE LA DEMANDA INTERNACIONAL.

Si bien la economía global a principios del año presentaba interrogantes tanto en el plano de la política (episodios bélicos en el Este de Europa y Medio Oriente) como de la economía (cambios en la política comercial de EE.UU., tendencia bajista del precio del petróleo, políticas destinadas a impulsar el consumo interno en China, etc.), hasta fines de marzo no se observaba un cambio en las tendencias generales respecto de lo sucedido en los dos años anteriores. No obstante, dicho escenario se modificó de manera negativa desde inicios del mes de abril. Desde entonces las perspectivas son más variadas dependiendo del perfil geográfico de exportaciones, con condiciones más estables proyectadas para algunos mercados asiáticos.

FIGURA 3

ÍNDICE DE DEMANDA DE EXPORTACIONES DE ALC

Tasa de crecimiento interanual del PIB ponderada según los socios comerciales



Notas: Se consideró la estructura geográfica de las exportaciones de cada uno de los países de ALC para el año 2022 y se ponderaron las tasas de crecimiento interanuales de sus respectivos socios comerciales (representativos del 91,3% del comercio promedio ponderado de ALC). Para agregar los resultados de los diferentes grupos de países se ponderaron los datos nacionales en base a sus respectivos PIB en dólares corrientes para el año 2023. *Los datos para 2025 se elaboraron en base a los pronósticos de crecimiento de los diferentes países del FMI (abril 2025). Fuente: BID Sector de Productividad, Comercio e Innovación con datos de FMI, Banco Mundial e Investing.com.

EN 2024 SE DESACELERÓ EL CRECIMIENTO DE LAS EXPORTACIONES DE SERVICIOS DE LA REGIÓN.

Las exportaciones de ALC crecieron un 8,6% interanual en el acumulado a septiembre de 2024, por debajo del ritmo registrado en 2023 (14,8%). A pesar de la desaceleración, todos los rubros mostraron un desempeño positivo, excepto el de propiedad intelectual. Entre los servicios tradicionales, los viajes recortaron su tasa de crecimiento a más de la mitad, mientras que los servicios de transporte aceleraron su expansión. Por otra parte, entre los servicios basados en conocimiento, solo los servicios personales, culturales y de recreo fortalecieron su evolución. Los servicios financieros y los seguros y pensiones fueron los que más crecieron en el último año. A diferencia de lo observado en ALC, las exportaciones mundiales de servicios en 2024⁴ crecieron levemente

por encima del año previo (9,3% vs. 8,1%). Este comportamiento se debió principalmente a la recuperación de los servicios de transporte, que lograron compensar el recorte de la tasa de crecimiento en viajes. Por su parte, las exportaciones globales de las restantes categorías crecieron menos que en 2023, con la excepción de los servicios de propiedad intelectual.

FIGURA 4a
VALOR DE LAS EXPORTACIONES DE SERVICIOS DE ALC Y EL MUNDO
Tasa de variación interanual 2024, en porcentaje, enero-septiembre

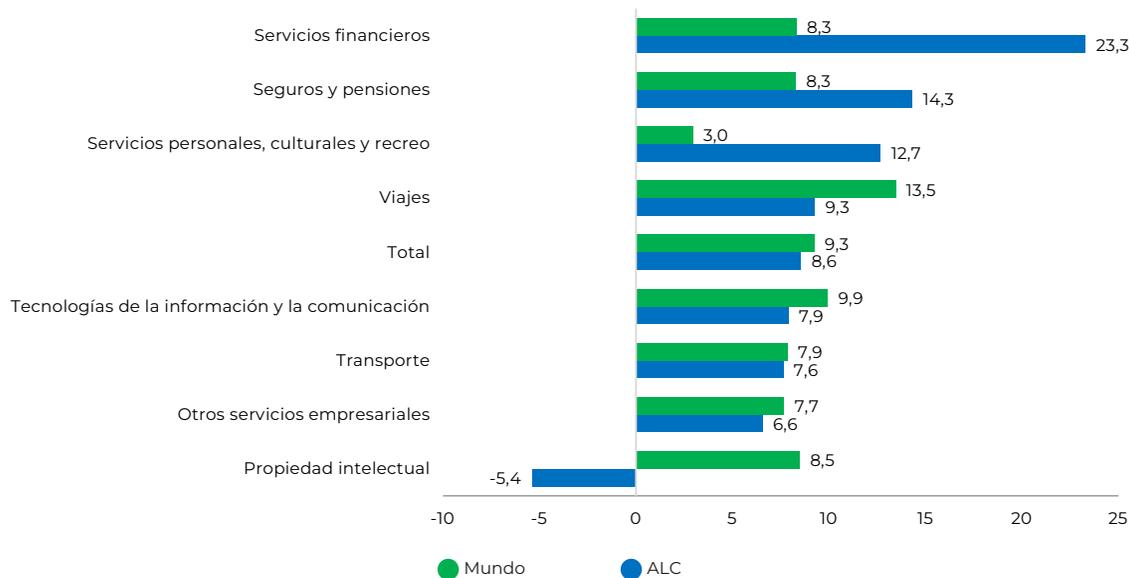
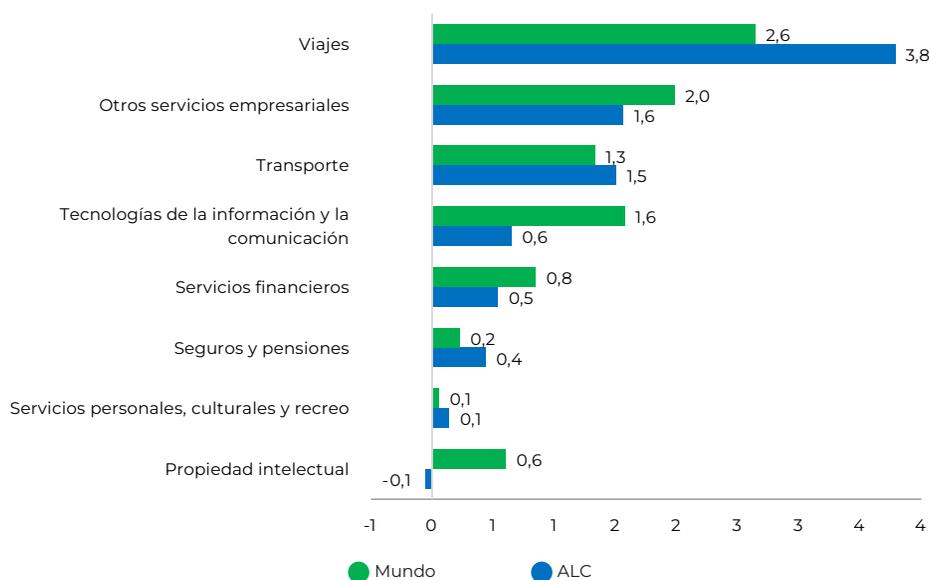


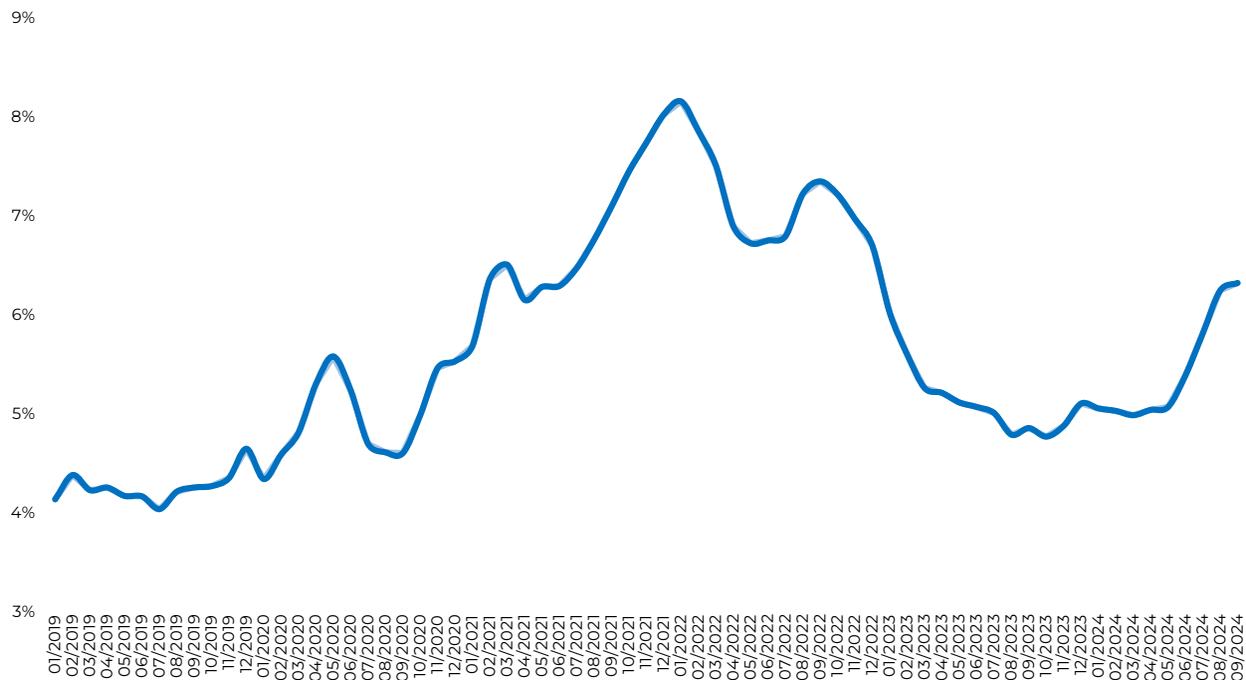
FIGURA 4b
VALOR DE LAS EXPORTACIONES DE SERVICIOS DE ALC Y EL MUNDO
Contribución a la variación total 2024, en puntos porcentuales, enero-septiembre



Nota: 2024 es una estimación con base en datos para 17 países de la región que explican el 98% de los servicios totales exportados en 2023. Fuente: BID Sector de Productividad, Comercio e Innovación con datos de fuentes nacionales, FMI y UNCTAD.

EN ALGUNOS PAÍSES DE LA REGIÓN, EL COSTO DE LOS FLETES ES MÁS ALTO QUE ANTES DE LA PANDEMIA. Como consecuencia de la pandemia y los efectos disruptivos de la guerra en Ucrania, el costo de los fletes internacionales con relación al valor importado (para una muestra de 8 países de la región) alcanzó un máximo en el primer bimestre de 2022. Con el alivio de la congestión portuaria a nivel mundial y la paulatina normalización de las cadenas de suministro, la incidencia del costo de transporte exhibió una sistemática tendencia a la baja en estas economías hasta mediados de 2023 (para luego estabilizarse en niveles más o menos similares hasta fines del primer semestre de 2024). Durante el tercer trimestre de 2024 se produjo un cambio de tendencia al registrarse valores (en promedio) superiores a los observados en el período previo a la crisis de la pandemia, lo que podría reflejar el incremento estacional en la demanda global de servicios de transporte marítimo⁵ y la volatilidad derivada de las tensiones geopolíticas. Para el primer semestre de 2025, se espera cierta inestabilidad en la incidencia del costo del flete sobre las importaciones en los países de la región, producto de la incertidumbre sobre posibles cambios en políticas comerciales de actores globales y sus efectos sobre la organización logística internacional.

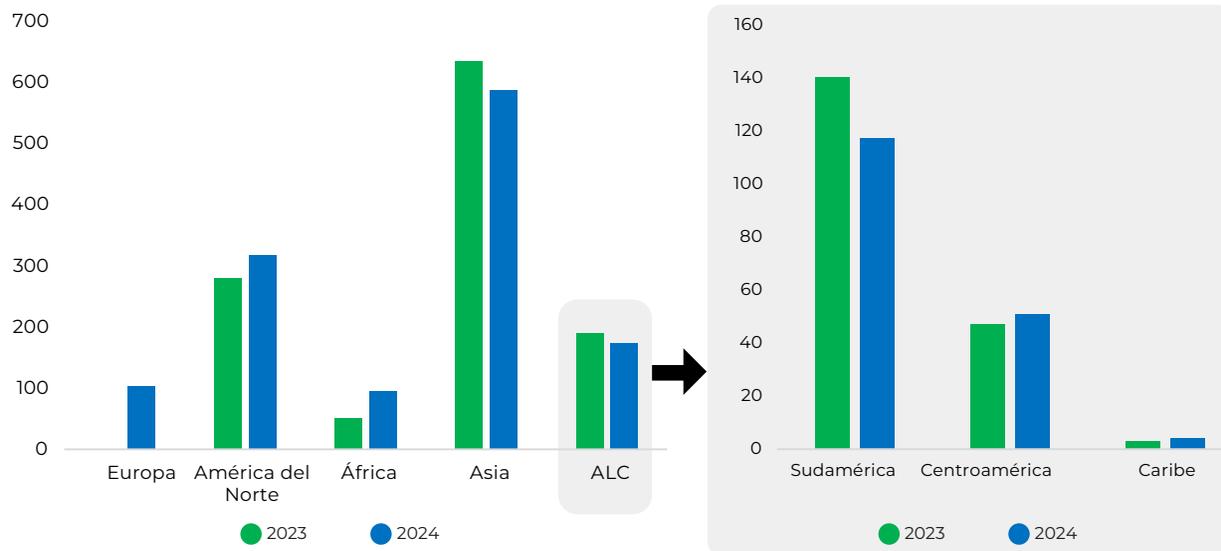
FIGURA 5
COSTO DEL FLETE COMO PROPORCIÓN DEL VALOR DE LAS IMPORTACIONES
 En porcentaje, selección de países de la región



Nota: el indicador fue calculado como promedio simple sobre la base de los datos suministrados por los organismos oficiales de Argentina, Brasil, Bolivia, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay y República Dominicana.
 Fuente: BID Sector de Productividad, Comercio e Innovación con datos de INTEGRA.

SE PROFUNDIZA LA CAÍDA DE LOS INGRESOS DE IED EN LA REGIÓN Y EL MUNDO. En un contexto donde los flujos globales de IED se redujeron un 8%⁶ en 2024, el ingreso de inversión externa directa en ALC se contrajo 9% en ese año (luego de caer 3% en 2023). Este desempeño fue el reflejo de una contracción en Sudamérica⁷ (-16%), en parte compensada por el crecimiento de los ingresos de capitales internacionales en Centroamérica (+9%) y Caribe (+33%). El contexto de incertidumbre global en 2025, influenciado por diversos factores geopolíticos y comerciales, sugiere una moderación en los flujos internacionales de inversión⁸.

FIGURA 6
FLUJOS ENTRANTES DE IED
 En miles de millones de dólares, 2023 y 2024



Nota: no se incluyen los flujos a través de economías de conducto, las cuales actúan como puntos de transferencia antes que los flujos de inversión lleguen a su destino final, distorsionando los montos efectivamente invertidos en el mundo. También se excluyen los centros financieros de los países del Caribe. Los valores de Europa se estiman a partir de la diferencia entre el total mundial y los valores del resto de las regiones.
 Fuente: BID Sector de Productividad, Comercio e Innovación con datos de UNCTAD.

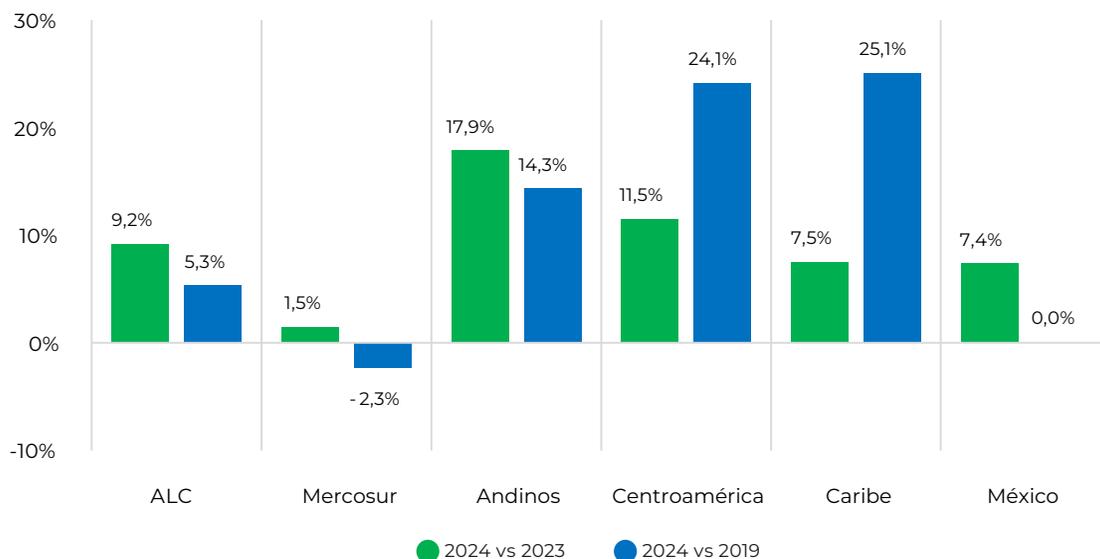
IMPORTANTE AUMENTO DE LOS ARRIBOS INTERNACIONALES POR TURISMO EN 2024. En línea con lo sucedido a nivel global, 2024 marcó una importante alza en los arribos de turistas internacionales respecto del año previo en toda la región, con tasas de crecimiento de dos dígitos tanto para los países andinos como para la mayor parte de los de Centroamérica, y algo por debajo para México y Caribe. La excepción a dicha tendencia la marcó el Mercosur, donde la contracción de los arribos en Argentina se tradujo en un resultado apenas positivo para el agregado del bloque. De este modo, el turismo en ALC parece haber dejado definitivamente atrás el fuerte impacto negativo de la pandemia, con aumentos importantes respecto a los arribos registrados en 2019 para

5 · La temporada alta de servicios de transporte marítimo se ubica normalmente entre los meses de agosto y octubre, período en el que incrementa la demanda de fletes impulsada por la necesidad de las empresas de retail de acumular stocks de cara a las fiestas de fin de año.

6 · De acuerdo con el Informe de la La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), Excluyendo las economías conducto, que actúan como puntos de transferencia antes que los flujos de inversión lleguen a su destino final, distorsionando los montos efectivamente invertidos en el mundo. Incluyendo estos flujos, la UNCTAD estima que las corrientes de inversión aumentaron 11% en 2024. Ver más detalle en UNCTAD (2025). Global Investment Trends Monitor, January, 2025, 48.

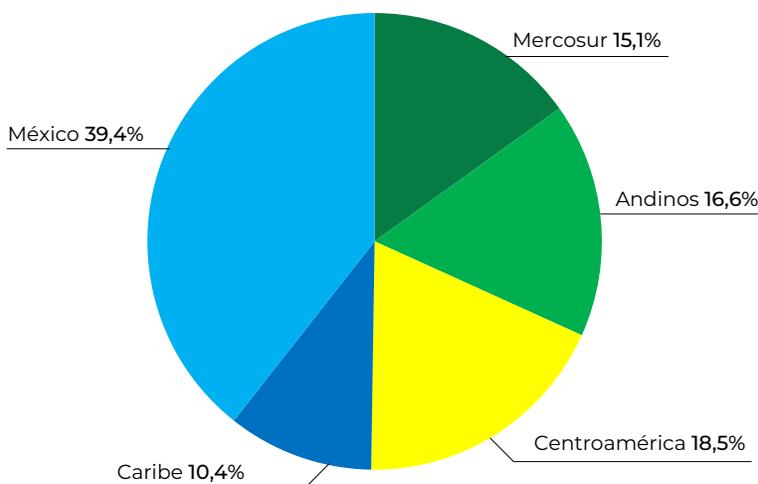
países como El Salvador (+81%), Colombia (+37%), Guatemala (+33%) y República Dominicana (+24%). En términos de la importancia relativa de los países/regiones en el ingreso de turistas total de ALC, México ocupa el primer lugar con alrededor de 45 millones de turistas al año (62% de ellos provenientes de EE.UU.). Le siguen en importancia la región andina (19 millones de turistas anuales), Centroamérica, Mercosur y los países del Caribe. El turismo en el Caribe ocupa un lugar más relevante que en el resto de las subregiones, tanto por su aporte al PIB y al empleo, como a la generación de divisas.

FIGURA 7a
ARRIBOS ANUALES DE TURISTAS NO RESIDENTES EN AMÉRICA LATINA
Tasa de variación del número de personas



Fuente: BID Sector de Productividad, Comercio e Innovación con datos de Ministerios y Agencias Nacionales de Turismo.

FIGURA 7b
PROPORCIÓN DE ARRIBOS ANUALES POR SUBREGIONES*
En porcentaje del total, 2024



Nota: *A la estructura que tradicionalmente se usa en el presente informe para la categoría Caribe, se agregó en esta oportunidad información de algunos estados que normalmente quedan fuera del análisis (Cuba, San Cristóbal y Nieves, Montserrat, Aruba, Curazao, Anguilla, Dominica y Santa Lucía).

Fuente: BID Sector de Productividad, Comercio e Innovación con base en datos de Ministerios y Agencias Nacionales de Turismo.

B) ASPECTOS ESTRUCTURALES DEL COMERCIO Y LA INVERSIÓN

LAS VÍAS NAVEGABLES SON EL PRINCIPAL MODO DE TRANSPORTE UTILIZADO EN LAS EXPORTACIONES DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE. En 2023, el transporte por vías navegables (marítima fundamentalmente) representó el 83% del comercio exterior de ALC (excluido México⁹)¹⁰ reflejando la fuerte dependencia de la región en su conectividad marítima para el comercio internacional. El transporte aéreo es el segundo modo más utilizado, pero con una participación mucho menor (9%). El predominio de las vías navegables se observa en todos los sectores, pero con mayor dominancia en minerales, metales, combustibles, manufacturas de origen agrícola, madera y papel y productos agrícolas, lo que responde a la conexión de ALC con mercados extrarregionales. México, por su parte, presenta una mayor participación del transporte terrestre (65%) y ferroviario (12%), además de un 18% por vías navegables. Algunos países se destacan por exhibir una mayor diversificación en el uso de los modos de transporte debido a sus condiciones geográficas, entre otras causas. Bolivia, registra una distribución más equilibrada entre transporte terrestre (40%), aéreo (25%), gasoductos (19%), ferrocarril (11%) y vías navegables (5%). Paraguay, presenta una proporción

7 · Fundamentalmente Brasil.

8 · <https://unctad.org/publication/global-investment-trends-monitor-no-48>

relevante de transporte terrestre (31%) y por instalación fija (13%), atribuible a la exportación de energía eléctrica hacia los socios del Mercosur, mientras que el resto opera mayormente por vías navegables (55%). Costa Rica exhibe un 37% de su comercio por transporte aéreo, un 18% por vía terrestre y un 44% por vías navegables. En Surinam el 77% de las exportaciones opera por vías aéreas.

FIGURA 8a
EXPORTACIONES DE PAÍSES DE ALC POR MODO DE TRANSPORTE
Participación porcentual sobre el total exportado, 2023

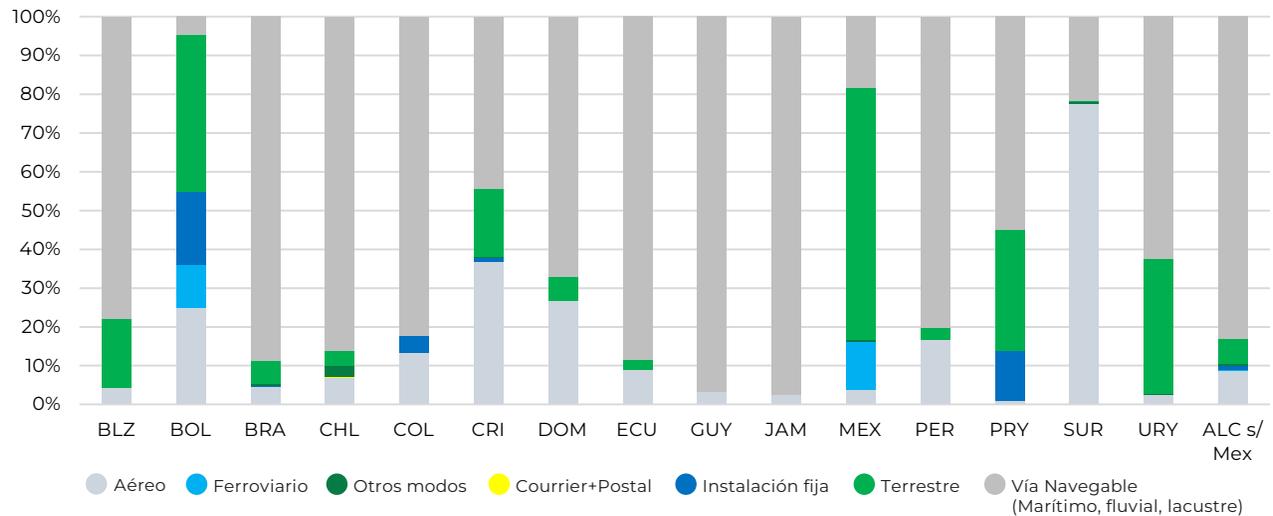
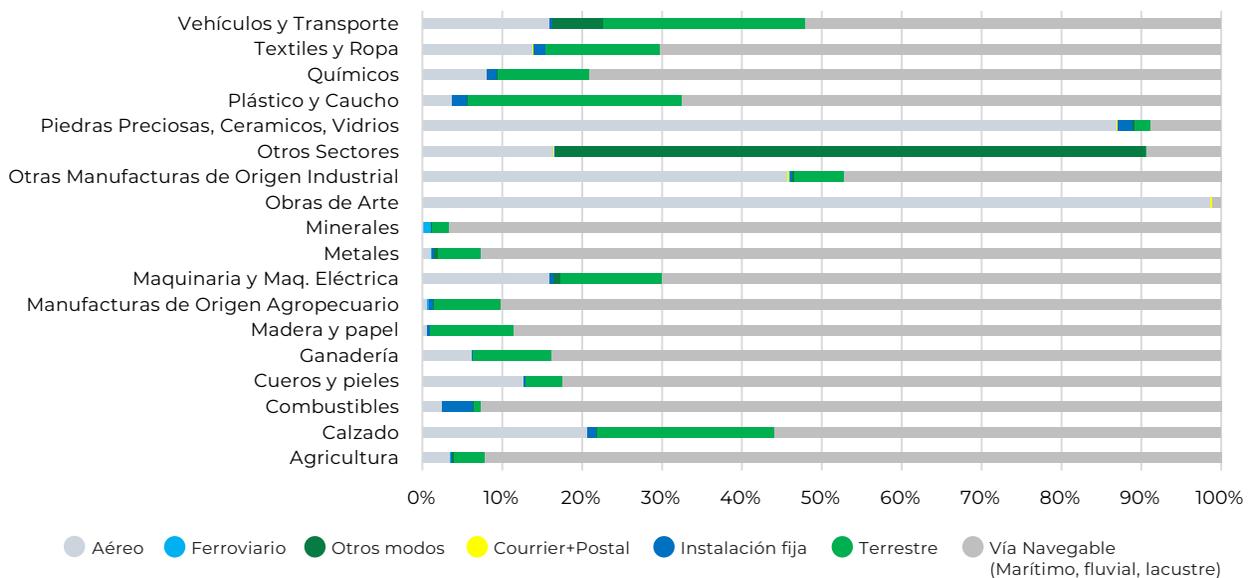


FIGURA 8b
EXPORTACIONES DE ALC (sin México) POR MODO DE TRANSPORTE Y SECTOR PRODUCTIVO
Participación porcentual sobre el total exportado por sector, 2023



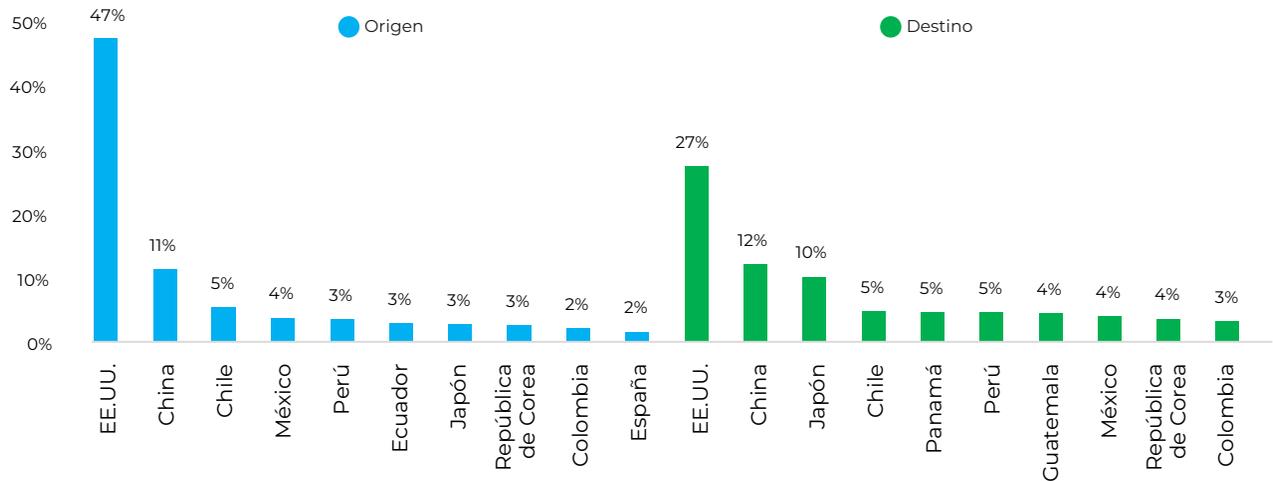
Nota: sólo se desagregan las exportaciones por modo de transporte para los países que poseen información disponible. Los países que no se encuentran en el gráfico no informan su comercio por modo de transporte.
Fuente: BID Sector de Productividad, Comercio e Innovación con base en INTEGRA.

VARIOS PAÍSES DE LA REGIÓN SON IMPORTANTES USUARIOS DEL CANAL DE PANAMÁ. En 2024, EE.UU. se ubicó como el principal usuario del Canal de Panamá, siendo el origen de casi la mitad del total de la carga transportada y el destino de aproximadamente un tercio de las toneladas largas que atraviesan el canal. Para China, el uso de esta arteria comercial también resulta relevante, al ser el origen del 11% de la carga total transportada por los buques que cruzan el canal y el 12% de los destinos. Por su parte, entre los principales diez países que integran el ranking por flujo de carga se destacan algunos de la región. En calidad de origen, sobresalen Chile y México concentrando 5% y 4% respectivamente del total transportado a través del Canal. Le siguen en orden de importancia Perú (3%), Ecuador (3%) y Colombia (2%). Por otro lado, como destino, los porcentajes que exhiben los países de América Latina son mayores. Así, el cargamento que cruza el Canal tiene como destino a Chile (5%), Panamá (5%) y Perú (5%). Guatemala (4%), México (4%) y Colombia (3%) se ubican por detrás. Es importante remarcar que, para el comercio exterior de un grupo de países andinos, la utilización del Canal de Panamá reviste especial importancia en términos logísticos. Aproximadamente el 22% del volumen total del comercio exterior chileno y peruano, se canaliza por esta ruta. En el caso de Ecuador, este indicador asciende a 26%¹¹.

9 · Dado que en 2023, México representó el 53% de las exportaciones de ALC; su inclusión en el agregado regional, sesga los resultados hacia su estructura de transporte. Por ello, se optó por excluirlo del agregado para obtener una representación más precisa de la distribución del comercio por modo de transporte para el resto de ALC.

10 · Según datos de COMTRADE, para países desarrollados como Canadá, Alemania y España, el transporte marítimo representa un porcentaje menor (18%, 23%, 30% respectivamente), siendo más importante el terrestre (40%, 54% y 55% respectivamente) o el aéreo (10%, 13% y 8%, respectivamente). Otros países en desarrollo, como Sudáfrica y Vietnam, poseen porcentajes mayor de transporte marítimo,

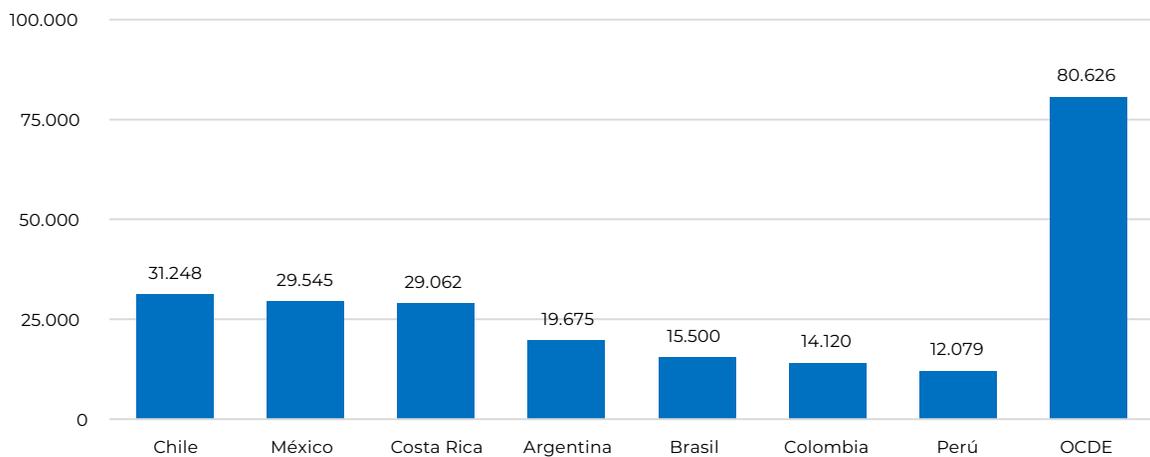
FIGURA 9
PRINCIPALES DIEZ USUARIOS DEL CANAL DE PANAMÁ POR FLUJO DE CARGA
Toneladas largas como porcentaje de la carga total, 2024



Fuente: BID Sector de Productividad, Comercio e Innovación con datos de la Autoridad del Canal de Panamá.

EL VALOR AGREGADO POR EMPLEO INVOLUCRADO EN LAS EXPORTACIONES DE BIENES Y SERVICIOS DE ALC ES INFERIOR AL DE PAÍSES OCDE. Tanto por el tipo de productos que exporta la región como por los respectivos niveles de productividad del trabajo y de intensidad factorial, el valor agregado por empleo involucrado en las ventas externas de ALC (medido en dólares corrientes) resulta bien inferior al correspondiente a países desarrollados. Hacia el interior de la región, puede observarse que, mientras en algunos países dichos valores se encuentran en niveles cercanos a los US\$ 30.000 por empleo (Chile, México y Costa Rica), en los casos de Perú, Colombia y Brasil (con ventas externas más concentradas en productos de menor valor agregado y/o menor intensidad de capital o tecnología) los valores son menores. Argentina, por su parte, es un caso intermedio.

FIGURA 10
VALOR AGREGADO POR EMPLEO INVOLUCRADO EN LAS EXPORTACIONES DE BIENES Y SERVICIOS
En dólares por empleado, promedio 2018-2020



Notas: datos disponibles hasta 2020 para siete países de ALC.
Fuente: BID Sector de Productividad, Comercio e Innovación en base a datos de TIVA-OCDE.

LAS ACTIVIDADES FINANCIERAS REPRESENTAN EL SECTOR MÁS RELEVANTE DE LA INVERSIÓN DE LA UNIÓN EUROPEA EN AMÉRICA LATINA. En promedio, en 2021-2022 las inversiones en actividades financieras explicaron el 35% de los flujos totales de los países de la Unión Europea (UE) destinados a la región. Las manufacturas y el comercio (al por mayor y al por menor) fueron responsables de 21% y 14% adicional, acumulando los tres sectores el 70% de la inversión europea en América Latina. Esta composición ha cambiado notablemente en la última década. Comparado con el período 2013-2014¹² se observa que las actividades financieras y el comercio han ganado espacio frente a la pérdida de participación de, principalmente, el sector de minería y canteras. También las actividades administrativas y, en menor medida las manufacturas, han perdido peso. Las actividades financieras, sin embargo, han mudado su destino desde México a Brasil, principalmente; mientras que la contracción de los flujos destinados a la minería se observa principalmente en las menores inversiones en Brasil. El comercio, por su parte, ha crecido como destino de las inversiones en Brasil y, mayormente, en México. Finalmente, el sector manufacturero ha perdido espacio en las inversiones en las dos principales economías de la región.

FIGURA 11a
 PRINCIPALES SECTORES DE LA IED DE LA UNIÓN EUROPEA EN AMÉRICA LATINA
 En porcentaje, 2013-2014 y 2021-2022

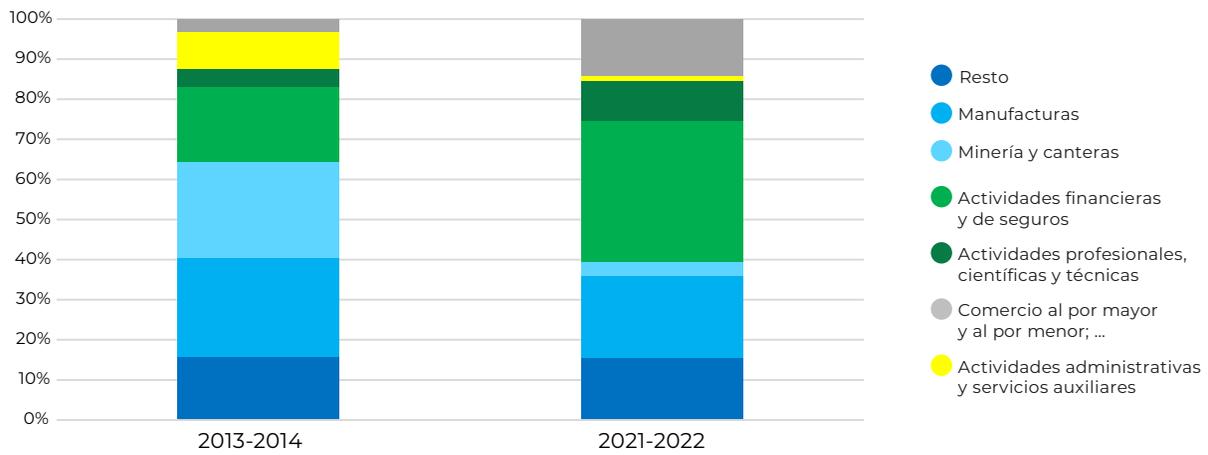
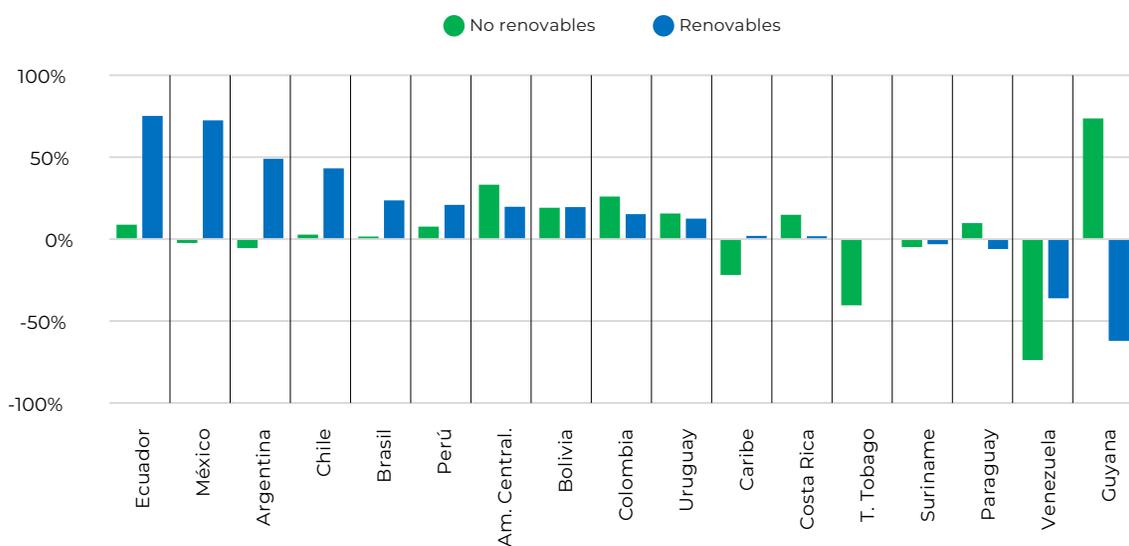


FIGURA 11b
 PRINCIPALES DESTINOS DE LA IED DE LA UNIÓN EUROPEA EN AMÉRICA LATINA, SEGÚN SECTORES Y PAÍSES
 En millones de euros, 2013-2014 y 2021-2022



Fuente: BID Sector de Productividad, Comercio e Innovación con datos de Eurostat.

LA OFERTA ENERGÉTICA PROVENIENTE DE FUENTES RENOVABLES PRESENTA UN MAYOR DINAMISMO RESPECTO A LAS NO RENOVABLES. En particular, Ecuador, México, Argentina¹³, Chile, Brasil y Perú registraron para el promedio 2022-2023 tasas de crecimiento superiores en energías renovables en comparación con las no renovables, respecto del promedio observado una década atrás, lo cual evidencia un esfuerzo significativo en la transición hacia una matriz energética más sostenible. Los primeros cuatro países se destacan con incrementos entre el 40% y el 80%, mientras que Brasil y Perú muestran tasas más moderadas, en torno al 20%-25%. Brasil se caracteriza por ser un país cuya matriz energética ya tenía una gran participación de renovables hace una década. En el caso de Centroamérica, Bolivia, Colombia y Uruguay, los aumentos han sido más modestos (inferiores al 20%), siendo similares o inferiores a los observados en fuentes no renovables. Por otro lado, Guyana exhibe un crecimiento notable en fuentes no renovables, superior al 70%, acompañado de una reducción significativa en la oferta de renovables (-62%), reflejando claramente la reciente expansión de la producción petrolera. Venezuela muestra fuertes caídas en ambas fuentes energéticas, con reducciones marcadas tanto en fuentes no renovables (-75%) como renovables (-36%), particularmente en generación hidroeléctrica. Finalmente, Trinidad y Tobago registra también una caída considerable en la oferta de fuentes no renovables (-40%), sin avances significativos en fuentes renovables.

FIGURA 12a

CRECIMIENTO DE LA OFERTA ENERGÉTICA DE ALC, RENOVABLES VS. NO RENOVABLES

Tasa de variación del promedio 2022-23 contra el promedio 2012-13, en porcentaje

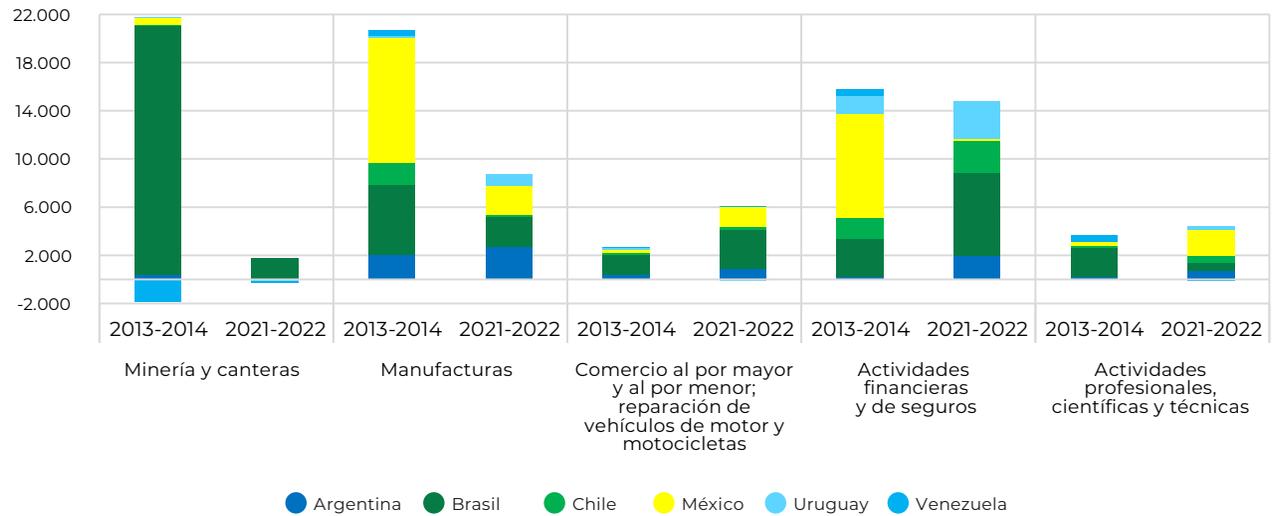
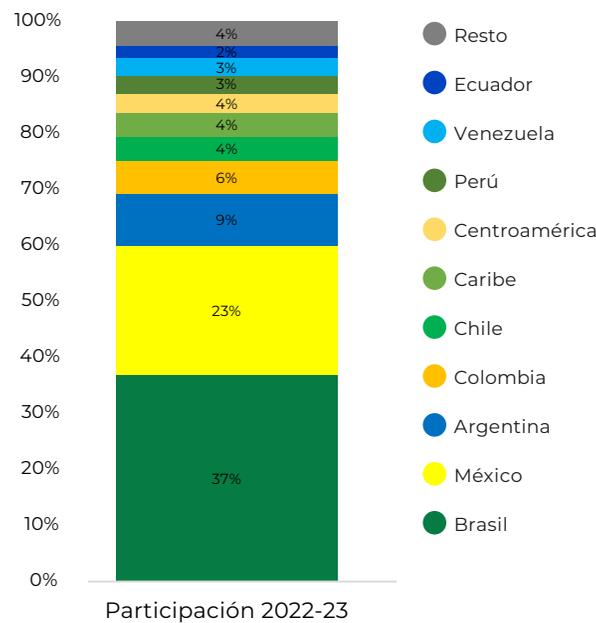


FIGURA 12b

COMPOSICIÓN DE LA OFERTA ENERGÉTICA TOTAL ALC

Participación del promedio 2022-23, en porcentaje



Notas: la Oferta Total (O.T.) = Prod + Imp-Exp +/- Var Inv - No Aprov - Bunker. Se excluye de la O.T., la oferta derivada de la generación de energía eléctrica.
Fuente: BID Sector de Productividad, Comercio e Innovación con datos de balances energéticos resumidos de sieLAC-OLADE.

13 • La disminución observada en la tasa de variación de las energías no renovables en Argentina para el promedio 2022-2023 debería interpretarse como un fenómeno transitorio. Se anticipa que, a partir de 2025, se reflejará significativamente el impacto del crecimiento en la producción asociado a la explotación de hidrocarburos no convencionales provenientes del yacimiento Vaca Muerta (provincia de Neuquén). Aunque aún no se dispone de información oficial proveniente de los Balances Energéticos para el año 2024, datos preliminares publicados por la Secretaría de Energía de Argentina indican que, durante dicho año, la producción de gas natural y petróleo no convencionales mostró incrementos anuales aproximados del 10% y 20%, respectivamente. No obstante, estos aumentos fueron parcialmente compensados por reducciones en la producción convencional, del orden del 5% en gas natural y del 6% en petróleo.

SECCIÓN 2

SÍNTESIS DE LA INTEGRACIÓN Y LAS NEGOCIACIONES INTERNACIONALES

NEGOCIACIONES COMERCIALES GLOBALES Y NACIONALES

Entre diciembre de 2024 y febrero de 2025 se registraron algunos avances en las negociaciones comerciales tanto en ALC como en el resto del mundo. En particular, en la región se destacan los progresos en las negociaciones con la Unión Europea: el cierre del texto del acuerdo renegociado con el MERCOSUR, la puesta en vigor de Acuerdo Comercial Interino con Chile y el cierre del texto modernizado con México. En el resto del mundo, por su parte, fueron notables los avances en las negociaciones de la República de Corea, China, Canadá y Malasia.

FIGURA 13

AVANCES EN LAS NEGOCIACIONES INTERNACIONALES EN DICIEMBRE DE 2024-FEBRERO 2025

REGIONES	ACUERDOS	FECHA	EVENTO	
MERCOSUR	Singapur	Diciembre 2024	Firma de TLC	
	Unión Europea	Diciembre 2024	Cierre de acuerdo en principio	
	Panamá	Diciembre 2024	Ingreso como Estado Asociado	
	El Salvador	Diciembre 2024	Firma de términos de referencia para negociaciones de un TLC	
AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE	Chile	Filipinas	Diciembre 2024	Lanzamiento de negociaciones para un TLC
		Unión Europea	Enero 2025	Entrada en vigor de Acuerdo Comercial Interino
	México	Unión Europea	Enero 2025	Cierre de negociaciones para modernización de TLC
	Perú	El Salvador	Febrero 2025	Anuncio de relanzamiento de negociaciones para un TLC
RESTO DEL MUNDO	República de Corea	Bahrein	Diciembre 2024	Firma de Tratado Bilateral de Protección de inversiones
		Tailandia	Diciembre 2024	Tercera ronda de negociaciones del Acuerdo de Asociación Económica
		Pakistán	Enero 2025	Acuerdo para lanzamiento de negociaciones para un TLC
		Filipinas	Enero 2025	Entrada en vigor de TLC
		Unión Europea	Marzo 2025	Cierre de negociaciones para un Acuerdo de comercio Digital
	China	Singapur	Diciembre 2024	Entrada en vigor de Protocolo de actualización del TLC
		Maldivas	Enero 2025	Entrada en vigor de TLC
		República de Corea	Enero 2025	Relanzamiento de negociaciones para ampliación de TLC a servicios e inversión
	Canadá	Indonesia	Diciembre 2024	Firma de TLC
		Asociación de Naciones del Sudeste Asiático	Enero 2025	Décimoprimer ronda de negociaciones para un TLC
	Malasia	Emiratos Árabes Unidos	Enero 2025	Firma de TLC
		Unión Europea	Enero 2025	Relanzamiento de negociaciones para un TLC
	República de Corea	Febrero 2025	Séptima ronda de negociaciones para un TLC	
Emiratos Árabes Unidos	Kenia	Enero 2025	Firma de Acuerdo de Asociación Económica	
Emiratos Árabes Unidos	Ucrania	Febrero 2025	Firma de TLC	
Tailandia	Sri Lanka	Enero 2025	Entrada en vigor de TLC	
Consejo de Cooperación del Golfo	Japón	Diciembre 2024	Primera ronda de negociaciones para un TLC	
India	Omán	Enero 2025	Quinta ronda de negociaciones para un TLC	
Tailandia	Bután	Febrero 2025	Cuarta ronda de negociaciones para un TLC	

Nota: para ver los avances en las negociaciones en meses previos consultar ediciones anteriores de Connexa.
Fuente: BID Sector de Productividad, Comercio e Innovación con información de sitios oficiales y de prensa.

PRINCIPALES DESARROLLOS DE LA AGENDA DE LOS PROCESOS DE INTEGRACIÓN DE ALC

Entre los principales avances en las agendas de los bloques de integración de la región, se destaca el trabajo en temas de turismo, digitalización, propiedad intelectual e infraestructura de transporte, así como también en seguridad alimentaria.

FIGURA 14

AVANCES EN LOS BLOQUES DE LA REGIÓN DURANTE EL PERÍODO DICIEMBRE 2024 Y FEBRERO DE 2025

BLOQUE	AVANCES
AP	<p>Se aprobó la actualización de la Hoja de Ruta del Mercado Digital Regional, que tiene dos objetivos: garantizar que la evolución de la economía digital sea inclusiva y monitorear los avances para mantener a todos los miembros de la Alianza informados sobre el progreso de las iniciativas.</p> <p>Se aprobó la Hoja de Ruta Público-Privada para el Desarrollo de las MiPymes y Emprendimientos, que busca establecer y medir el avance de políticas comunes en los países de la Alianza.</p> <p>Se autorizó el financiamiento de cinco proyectos que fueron presentados al Fondo de Cooperación de la AP por un monto de US\$ 788.897.</p>
CAN	<p>La Secretaría General de la CAN y la Oficina de Propiedad Intelectual de la Unión Europea suscribieron un memorando de entendimiento para continuar con el trabajo iniciado bajo el marco del Proyecto IPKey Latin America, cuyo objetivo fue aumentar la observancia y la protección de la propiedad intelectual en la región a través de actividades como el Compendio de Resoluciones Andinas en materia de Marcas, el Manual para el Examen de Diseños Industriales y el Estudio de Viabilidad para el Establecimiento de una Marca Comunitaria.</p> <p>Se presentó la plataforma digital "Camino Andinos" en donde se presentará la oferta consolidada de atractivos turísticos de la CAN.</p>
CARICOM	<p>Se estableció un grupo de trabajo intergubernamental para avanzar en los acuerdos para mejorar el transporte marítimo en la región.</p> <p>Funcionarios se reunieron con la Comisión Europea para trabajar sobre la simplificación de las reglas de origen que rigen el comercio de bienes en el marco del Acuerdo de Asociación Económica entre ambos bloques.</p>
MERCOSUR	<p>Se aprobaron cuatro proyectos con financiamientos no reembolsables del Fondo para la Convergencia Estructural del MERCOSUR en Brasil, Paraguay y Uruguay.</p> <p>Se firmó un Memorando de Entendimiento con FONPLATA para trabajar en conjunto en áreas como la sustentabilidad y la integración regional, entre otras.</p> <p>Se cerró el texto renegociado del Acuerdo de Asociación con la Unión Europea y se concretó el ingreso de Panamá como</p>
SICA/SIECA	<p>El SICA avanza en la validación del Plan de Acción Regional para implementar la Política de Seguridad Alimentaria y Nutricional.</p> <p>El SICA adopta la Hoja de Ruta de Centroamérica y la República Dominicana contra la Proliferación y el Tráfico Ilícito de Armas de Fuego, Municiones y Explosivos.</p>

Fuente: BID Sector de Productividad, Comercio e Innovación sobre la base de Mercosur, CAN, AP, SIECA y Caricom, según información en los sitios oficiales a febrero de 2025.

¿QUÉ HAY DE NUEVO EN EL ACUERDO ENTRE EL MERCOSUR Y LA UNIÓN EUROPEA? En diciembre de 2024 los representantes del Mercosur y la UE anunciaron el cierre de las negociaciones, luego del principio de acuerdo alcanzado en junio de 2019. La intención detrás de la renegociación de los textos fue ampliar en algunos casos el alcance de las disposiciones, en particular en el ámbito de desarrollo sostenible. La tabla a continuación sintetiza los principales elementos incorporados.

FIGURA 15

PRINCIPALES ELEMENTOS INTRODUCIDOS EN LA RENEGOCIACIÓN DEL ACUERDO MERCOSUR – UNIÓN EUROPEA

ELEMENTOS	NUEVOS COMPROMISOS
Cambio climático	El texto contempla la suspensión del Acuerdo si una Parte abandona el Acuerdo de París y si también deja de serlo "de buena fé".
Comercio y desarrollo sostenible	El capítulo de Comercio y Desarrollo Sostenible incluye un anexo vinculante, en el que las Partes se comprometen a tomar medidas para frenar la deforestación a partir de 2030 . Asimismo, el anexo contempla compromisos en materia de cooperación para apoyar a los países miembros del Mercosur en la aplicación del Reglamento europeo sobre deforestación.
Acceso a mercado	<p>Autos eléctricos: el período de transición inicial para la liberalización plena de 15 a 18 años, pero introduce un mayor recorte arancelario, que coloca a la alícuota en 25% desde el día uno (antes 35%).</p> <p>Vehículos de hidrógeno: el plazo de desgravación será de 25 años, con un período de gracia de 6 años.</p> <p>Carne de cerdo: se añaden 1.500 tn a la cuota asignada a Paraguay.</p> <p>Biodiesel: se añaden 50.000 toneladas asignadas a Paraguay."</p>
Medidas de defensa comercial	Salvaguardias para automóviles: las medidas de salvaguardia pasan a estar sujetas a una activación más flexible en comparación con otras mercancías. A su vez, el plazo de aplicación máximo se extiende a 5 años.
Derechos de exportación	Brasil se reserva la posibilidad de aplicar derechos de exportación a minerales críticos si lo considerará apropiado. De ser así, las exportaciones de dichos productos destinadas a la Unión Europea se beneficiarán de una reducción del derecho aplicado como mínimo del 50%, no pudiendo la alícuota preferencial superar el 25%.
Compras Públicas	Brasil excluyó de su oferta las compras públicas realizadas por su Sistema Único de Salud y la UE también descartó la incorporación de los organismos que integran su sistema de salud. Adicionalmente, Brasil garantizó una cobertura adicional de la contratación pública a nivel subfederal . Por su parte, Argentina incorporó algunas exclusiones en su sector sanitario.

Mecanismo de rebalanceo	Contempla la posibilidad de que si una de las Partes considera que una medida de la otra Parte anula o menoscaba sustancialmente las concesiones comerciales negociadas , pueda solicitarle a un grupo especial que determine si hubo incumplimiento de los compromisos asumidos y en qué medida. Sólo en caso de que el panel confirme la anulación o el menoscabo sustancial de los beneficios en virtud del Acuerdo, la parte reclamante deberá ser indemnizada por la parte demandada. De lo contrario, se le habilita a la parte reclamante la posibilidad de adoptar medidas de "rebalanceo" (suspensión de los beneficios previstos en el Acuerdo), con la finalidad de restablecer el equilibrio del Tratado.
Claúsula de revisión	Ofrece a las Partes la posibilidad de negociar modificaciones a las disposiciones del Acuerdo. Contempla la primera revisión tres años después de su entrada en vigor.
Protocolo de cooperación	Reitera el compromiso de las Partes en materia de cooperación a los fines de facilitar la aplicación del Acuerdo.

Fuente: BID Sector de Productividad, Comercio e Innovación con datos de la Comisión Europea y países miembros del Mercosur.

-

SECCIÓN 3

DOCUMENTOS RECIENTES SOBRE COMERCIO Y NEGOCIACIONES COMERCIALES

• Las [Estimaciones de las tendencias comerciales: América Latina y el Caribe. Edición 2025](#) del BID presentan un análisis de los flujos comerciales internacionales de América Latina y el Caribe para el año 2024.

• En el documento [Facilitando el comercio internacional para las MiPymes](#), el BID ofrece a los responsables de políticas un conjunto de herramientas sobre las mejores prácticas y medidas para facilitar la participación de las microempresas y las pequeñas y medianas empresas en el comercio internacional.

• En la publicación [América en el centro: motor de desarrollo para la región de Centroamérica, Panamá y República Dominicana](#), el BID da a conocer el programa de desarrollo regional y los avances en la agenda de conocimiento que lo acompaña. Se analizan los beneficios de la integración comercial regional, las implicaciones del cambio climático para la salud, y el desarrollo de políticas para los jóvenes para aprovechar su potencial y contribuir al desarrollo.

La publicación reciente del BID [How Employment Framing Affects Trade Preferences: Evidence from Survey Experiments](#) realiza una encuesta a gran escala en 18 países latinoamericanos con muestras representativas a nivel nacional. Los resultados indican que la información anti-comercio reduce el apoyo al comercio incluso si se menciona la compensación a los perdedores, y que los mensajes pro-comercio aumentan el apoyo sólo si se redactan de forma que se perciba ganancia de empleo.

El reporte [OECD Trade Facilitation Indicators: Monitoring Policies up to 2025](#), monitorea las políticas y reformas en los procesos transfronterizos entre 2022 y 2024. Los datos muestran avances en la facilitación del comercio en todas las regiones como consecuencia del esfuerzo realizado por los países para garantizar el correcto funcionamiento de las cadenas de suministro.

La publicación del Georgetown's Americas Institute [EU-MERCOSUR a platform for a new era of transatlantic \(and intra-regional Latin american\) integration?](#) ofrece una evaluación del impacto cuantitativo en los flujos comerciales del acuerdo UE-Mercosur y de una agenda de integración estratégica más ambiciosa y profunda entre la Unión Europea y América Latina a través de la interconexión y armonización de la red de acuerdos comerciales entre los países y bloques comerciales de la región y la UE.

El artículo de Banque de France [Trade War and Geoeconomic Fragmentation](#) analiza cómo las tensiones comerciales y conflictos recientes han provocado una fragmentación económica global, llevando a los países a aumentar el comercio dentro de bloques geopolíticos específicos y redefiniendo las cadenas de valor mundiales.

La edición 2024 del reporte [Sustainable Trade Index 2024](#), desarrollado por la Fundación Hinrich y el IMD, evalúa la capacidad de 30 economías globales para participar en el comercio internacional de manera sostenible. Nueva Zelanda lidera el índice, seguida por el Reino Unido y Australia.

Copyright © 2025. Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Esta obra se encuentra sujeta a una licencia Creative Commons CC BY 3.0 IGO (<https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/igo/legalcode>). Se deberá cumplir los términos y condiciones señalados en el enlace URL y otorgar el respectivo reconocimiento al BID.

En alcance a la sección 8 de la licencia indicada, cualquier mediación relacionada con disputas que surjan bajo esta licencia será llevada a cabo de conformidad con el Reglamento de Mediación de la OMPI. 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 Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil (CNUDMI). 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 y requieren de un acuerdo de licencia adicional.

Note que el enlace URL incluye términos y condiciones que forman parte integral de esta licencia.

Las opiniones expresadas en esta obra son exclusivamente de los autores y no necesariamente reflejan el punto de vista del BID, de su Directorio Ejecutivo ni de los países que representa.

