

SEMINARIO MERCOSUR – JUNTOS HACIA EL MUNDO

LA CONSTRUCCIÓN DE UNA AGENDA CONJUNTA ENTRE LOS THINK TANKS PARA LA INTEGRACIÓN REGIONAL

INTEGRACIÓN FÍSICA REGIONAL

Junio, 2016

Patrocínio:



Apoio:



Parcerias institucionais:



Co-Patrocínio:



INTEGRACIÓN FÍSICA REGIONAL - CURI

Autores: Washington Durán y Miguel Vaczy

Contribución del CURI al documento en preparación conjunta por parte del CARI, CEBRI, CURI y CEPEI.

Sinceramiento

En esta etapa del MERCOSUR y con vistas a su “sinceramiento” habría tres aspectos fundamentales a formular:

1. **Apertura.** Es necesario que el MERCOSUR enfrente y corrija en el cortísimo plazo los problemas que limitan el libre comercio intra regional, tanto de bienes como de servicios. Para ello, entre otras cosas, es necesario completar el proceso de armonización de normas técnicas y establecer mecanismos de reconocimiento mutuo de registros (de alimentos, sanitarios, fitosanitarios y de cualquier otro tipo) y de certificación de cumplimiento de normas.

En materia de otras medidas que afectan el comercio (tanto de bienes como de servicios) los Estados deberán comprometerse a que ellas no apliquen a los socios. Esto debería regir tanto para las medidas hoy en vigor como para aquellas que los Estados deban adoptar en el futuro.

2. **Institucionalidad.** El MERCOSUR ya cuenta con un marco institucional que debería ser suficiente para su funcionamiento armónico, quizás sea necesario algún perfeccionamiento. El punto clave es que la institucionalidad permita asegurar el cumplimiento de los objetivos de efectiva integración regional. Un aspecto importante debe ser el seguimiento permanente del estado de internalización de las normas. A este respecto quizás sea necesario establecer algún mecanismo de sanciones automáticas para aquellos países que no cumplan con la incorporación de normas aprobadas por los órganos, en los plazos establecidos. Esta podría ser una demostración de la efectiva voluntad política de los miembros en avanzar en la integración regional.
3. **Flexibilidad.** Es necesario reconocer que en materia de política arancelaria actualmente hay una flexibilidad mayor que la que se reconoce públicamente. Las excepciones al AEC que significan el trato diferencial para la Zona Franca de Manaus y para el Territorio Aduanero Especial de Tierra del Fuego son las mayores en cuanto al importe que representan; a ellas hay que agregar los regímenes especiales de listas de excepciones al AEC, Admisión Temporal y

Patrocínio:



Apoio:

Parcerias institucionais:



Co-Patrocínio:



Draw Back, regímenes para BK, BIT e insumos industriales y agropecuarios, etc. Por lo tanto el MERCOSUR puede alegar que tiene una Nomenclatura Común, pero en cuanto al Arancel Externo Común su aplicación no es lineal.

Esta flexibilidad lo que hace es reconocer las diferentes situaciones de cada país (normalmente llamadas asimetrías) y permitir que cada Estado Parte adapte su realidad económica, geográfica y política a los objetivos del bloque. Es correcto que esto se mantenga y se profundice.

Es el momento de replantear la esencia del proceso de integración a la luz tanto del contexto internacional como el regional.

El acceso a mercado interno consolidado por el programa de liberación comercial hace de los aranceles, siempre importantes, pero actualmente un tema secundario.

Por otra parte, el Arancel Externo Común debe posponerse ya que su vigencia no tiene sentido en la medida que sufre serias perforaciones que provocan desviaciones de comercio internas y no justifica su utilización como instrumento para avanzar en una Unión Aduanera.

El AEC ha sido además un obstáculo que junto con la decisión 32/2000 impidió una racional flexibilización del bloque en lo que hace a sus negociaciones externas.

El Mercosur debe replantearse (por favor, no mas relanzamientos!) La mejor forma de rescatar su credibilidad es otorgarle flexibilidad a los Estados (sin contar a Venezuela que no actúa como socio comercial) para encarar negociaciones bi o plurilaterales que le permitan recuperar una interlocución externa que se ha deteriorado en los últimos años.

Los mega acuerdos comerciales que avanzan al margen del multilateralismo puede significar importantes volúmenes de desviación de comercio en perjuicio de las economías del Mercosur.

Un análisis estratégico en común es necesario, a fin de permitir intercambiar ideas con visión constructiva sin perjuicio de los distintos intereses de los Estados.

Los Consejos pueden aportar ideas preliminares y anticipar algunos problemas que puedan plantearse antes de que las negociaciones se tornen oficiales.

Patrocínio:



Apoio:

Parcerias institucionais:



Co-Patrocínio:



Conectividad e infraestructura:

Durante los años de vida que lleva el Mercosur, se ha avanzado en estudios y en algunas acciones en diferentes ejes de integración física de los países del Mercosur, siendo la infraestructura de transporte uno de sus aspectos importantes.

No obstante ello, ha habido dificultades en hacer efectivos avances concretos en la armonización y convergencia de aspectos técnicos, económicos, legales, normativos, regulatorios e institucionales, muy necesarios para que los costos logísticos de las cadenas de exportación se reduzcan en forma sustancial y que las mismas operen con la eficiencia que los tiempos demandan.

En la integración de la infraestructura física de transporte de los países del Mercosur, se debe buscar concretar acciones que resulten en la reducción tangible de los costos logísticos.

Esto permitirá dar mayor competitividad a las exportaciones de los países integrantes, dado que los costos logísticos junto con los costos de producción son los determinantes de la competitividad de los países exportadores.

Por eso, las cadenas logísticas de exportación deben tener en cuenta todos los costos desde el lugar de **producción hasta el puerto del país comprador**.

Los principales **costos de la logística** los componen resumidamente el transporte, los almacenajes, los seguros y la administración. Generalmente los costos de transporte son una importante parte de los costos totales de la "logística", que abarca mucho más que solo el transporte interno y la operación en el puerto.

Es por ello que en el ámbito geográfico del Mercosur que excede los espacios nacionales de sus países integrantes, se hace necesario tomar acciones concretas para que los ejes físicos de transporte por donde se canaliza el comercio exterior, tengan una adecuada dotación de capacidad infraestructural y operativa sobre la base de una correcta apertura y flexibilidad de uso de los ejes y de una eficiente institucionalidad (normativa, regulatoria, administrativa) que resulte en un transporte de funcionamiento armónico, coordinado, complementario, eficiente y eficaz que potencie la competitividad de las exportaciones de los países mercosurianos, tanto individual como en conjunto.

El desarrollo de los ejes de integración física de transporte pasan entonces a jugar un rol clave en la **logística de exportación del Mercosur**.

Patrocínio:



Apoio:

Parcerias institucionais:



Co-Patrocínio:



Es necesario pues, volver a plantearse varias preguntas que muchos expertos han planteado en un sinnúmero de eventos: ¿observamos bien lo que pasa en el mundo?, ¿nos estamos preparando realmente bien para esas nuevas exigencias?, ¿tenemos adecuadas “políticas de transporte multimodal”?, ¿tenemos adecuadas “políticas de vías navegables y puertos”, que son tan importantes eslabones en las cadenas logísticas?

La experiencia indica que si intentamos abarcar todos los ejes al mismo tiempo, los esfuerzos pueden perder eficacia generando desmotivación en la apuesta regional de lograr un transporte multimodal integrado de bajo costo que potencie la competitividad el comercio de las exportaciones de nuestros países.

Lo primero a tener en cuenta, es que ha llegado la economía de escala a nuestro continente.

La integración de dos sistemas pasa a ser la clave. El sistema de transporte interno se debe integrar con un eficiente sistema de puertos y vías navegables.

De esto y reparando en el sentido de lo expresado más arriba, enfocarse en la Hidrovía Paraná-Paraguay (HPP) parece ser una acción estratégica impostergable y de urgente atención por parte del Mercosur.

Desarrollar estudios y proyectos que permitan seguir avanzando más rápidamente en la transformación de la HPP como eje de bajo costo de las **cadenas logísticas** del comercio exterior de los países del Mercosur, **debe ser uno de los puntos de la Agenda de Integración.**

Para el mejor aprovechamiento de la HPP, es necesario mejorar y ampliar sus puertos y sus canales de navegación en los diferentes tramos de su longitud, zonas de cruce, radas de espera/alije/etc., incrementar la fiabilidad y la seguridad de navegación en todo momento, mantener los canales de navegación y dotarlos de mayores calados, compatibilizar peajes y tarifas, bajar los costos de transporte, incrementar la flota de barcas/remolcadores y su capacidad, capacitar tripulaciones, adecuar y compatibilizar las normas y reglamentaciones aduaneras y del transporte fluvial de los países mercosurianos, etc.

Otro aspecto necesario a encarar, son los canales del Río de la Plata y los puertos del mismo, de manera que la conexión y servicios de entrada y salida al mundo de la HPP no tenga restricciones en esa parte de su conexión y cuente con capacidad, flexibilidad y alternativas adecuadas que aseguren un servicio ininterrumpido y de tiempos óptimos.

Patrocínio:



Apoio:

Parcerias institucionais:



Co-Patrocínio:



El sector privado ha hecho importantes inversiones que han llevado a incrementar el comercio regional por vía fluvial en forma importantísima (por ej. en la década 1989-2009, las toneladas transportadas por la HPP se multiplicaron casi por 20). Esto demuestra que el impulso de desarrollo que generó la política de integración regional adoptada a través del Acuerdo de Transporte Fluvial por la HPP ha sido bastante eficaz, no obstante hoy es necesario levantar muchas restricciones e ineficiencias así como implementar acciones de mejoras físicas y de gestión logística si queremos estar acordes a las exigencias que la competitividad del comercio exterior impone al transporte.

Estudios y/o proyectos de especial atención en la HPP deberían abarcar sintéticamente los siguientes puntos:

- Recopilación de información relevante y entrevistas con actores calificados del sector
- Descripción de la situación actual de la HPP, respecto tanto a la navegación, tramos de canales, a los puertos y terminales, a la flota, a la organización, a las normas y reglamentaciones, al tráfico, a las cargas movilizadas (principalmente agrícolas y de productos derivados)
- Proyecciones estimadas de flujos y cargas agrícola, minerales, contenedores, etc.
- Análisis de limitaciones y restricciones
- Propuestas de acción y de mejoras
- Conclusiones

Lo anterior, con el paso del tiempo, deberá ser complementado con otros estudios y proyectos sobre transporte que abarquen con precisión temas de origen-destino, inter y multimodalidad, infraestructura logística, tecnología de navegación e información, proyectos de cadenas logísticas de bajo costo para diferentes mercaderías, estimaciones serias de “costos y beneficios”, aduanas, etc..

Patrocínio:



Apoio:

Parcerias institucionais:



Co-Patrocínio:



6. REFLEXIONES FINALES

La proximidad física entre Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay así como la ausencia de obstáculos geográficos significativos coloca a los cuatro miembros plenos y fundadores del MERCOSUR en una posición privilegiada para una cooperación estratégica en el diseño de políticas públicas más ambiciosas.

Los países socios del MERCOSUR están anclados comercialmente en un legado histórico y en un patrimonio de acuerdos y compromisos firmados, que crean un ambiente propicio para avanzar en las discusiones en torno del establecimiento de un proceso de integración más eficaz. No obstante, el revés económico y político vivenciado por el MERCOSUR, hace necesario reconocer que a pesar de haber contribuido con una mejora significativa en el dinamismo comercial de la región, también existen una serie de factores que contribuirían para el retroceso de sus objetivos, dentro de los cuales se pueden mencionar: i) desequilibrios macroeconómicos, ii) marcos regulatorios incompatibles iii) nacionalismos y proteccionismos, iv) un aparato político-partidario, v) crisis económicas y vi) desvíos ideológicos.

En ese respecto, es de fundamental importancia la convergencia de esfuerzos de los miembros plenos y fundadores del MERCOSUR en la coordinación de políticas macroeconómicas capaces de contribuir para intensificar la realización de acuerdos de comercio preferenciales que posibiliten una reconfiguración de la participación del bloque en la nueva arquitectura del comercio internacional.

La integración regional de cadenas productivas presupone un programa intergubernamental de convergencia de los principales parámetros macroeconómicos, respetándose las debidas asimetrías. La eficacia de la liberalización comercial y de la convergencia macroeconómica implica un ambiente sectorial y microeconómico favorable para las inversiones productivas, por medio del aumento de las mismas y de mejoras sustanciales en la infraestructura subcontinental, sobre todo en lo que respecta a la producción de energía y de alimentos.

Actualmente, la región posee la capacidad para ser un exportador mundial de alimentos con un elevado valor agregado de capital intelectual, con un efecto sobre servicios y actividad industrial. Una estrategia de producción de alimentos inteligentes puede tener un efecto de impulsar al desarrollo industrial y tecnológico de los países del MERCOSUR, incluyendo a los nuevos miembros así que completen su proceso de incorporación por el bloque.

Patrocínio:



Apoio:

Parcerias institucionais:



Co-Patrocínio:



De la misma forma, Sur América posee un papel central en la geopolítica de la energía, por contar con una envidiable diversidad de fuentes energéticas, incluyendo gas, petróleo, sol y viento, biocombustibles y recursos hídricos. No obstante, la región aún posee un largo camino a recorrer en el sentido de superar cuestiones estratégicas, políticas y económicas para una integración energética capaz de elevar su participación en el mercado global. En ese sentido, tanto la búsqueda por una diversificación de la matriz energética como de la integración de las cadenas productivas para productos agroalimentarios, más allá de las necesidades de inversión en infraestructura, pueden impulsar el desarrollo de la región de una forma más equilibrada. Por ese motivo, se hace necesario avanzar en la construcción de una agenda de trabajo conjunta, en el ámbito de los países del MERCOSUR, con miras a diseñar políticas convergentes que sean capaces de ampliar la productividad y competitividad de la región, y así elevar el nivel del comercio intrarregional y considerar la inserción de Sur América en la economía global.

Asimismo, dada la importancia de la conectividad y de la integración física regional como mecanismos de desarrollo económico, se torna esencial actuar sobre los ejes de transporte que ofrecen el mayor potencial para reducir los costos de transporte y logísticos de la región y de cada país, a través de la sucesiva prospección e identificación consensuada de proyectos prioritarios en los mismos, y que puedan contribuir de forma más pragmática para la construcción de un plan de acción entre los sectores públicos y privados del MERCOSUR que favorezca la competitividad del comercio de la región, sobre la base de una logística regional integrada con bajos costos.

Estos tres sectores son vistos como pilares fundamentales para un desarrollo integral de para una economía competitiva a nivel internacional, lo cual permitiría para la reinserción internacional de los cuatro países de la región tanto en el área comercial como en las inversiones extranjeras directas. Es en este sentido, que la región debe de prepararse para una amplia estrategia de negociaciones internacionales que abarque e incluya tanto las negociaciones actuales con la Unión Europea con una aproximación estratégica y cuidadosa con los Estados Unidos y China.

Desarrollar esta nueva y compleja estrategia de inserción internacional por parte de los cuatro países requiere del desarrollo de mecanismos institucionales que permitan una acción coordinada por parte de los cuatro gobiernos.

Patrocínio:



Apoio:



Parcerias institucionais:



Co-Patrocínio:



DESAFÍOS IMPORTANTES

Los desafíos para avanzar en la búsqueda por una integración regional efectiva pasa por un esfuerzo de compatibilizar los marcos legales, normativos y regulatorios entre los países socios, así como, abordar otros temas, entre los cuales se encuentran:

- Facilitación del comercio intrarregional e internacional por medio de la adopción de medidas que reduzcan la fragmentación regional e promuevan la integración de las cadenas productivas;
- Armonización de normas técnicas, y de medidas sanitarias y fitosanitarias;
- Fortalecimiento de la capacidad científica y tecnológica, principalmente en lo que se encuentra relacionado con el aprovechamiento de los recursos naturales de una forma más sustentables.
- Mejoramiento y fortalecimiento de la capacidad física, logística, operativa y administrativa de los ejes regionales de transporte con mayor potencial para reducir los costos de transporte y logísticos de la región como de los nacionales.

Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, por medio de los representantes de sus gobiernos en conjunto con el sector empresarial, académico y de la sociedad civil, poseen un papel central con capacidad para impulsar, de forma objetiva, las iniciativas de integración regional en un corto y mediano plazo buscando así proponer soluciones pragmáticas e identificar medios que permitan la construcción de alianzas estratégicas, desde que se admita que el desarrollo y el crecimiento regional está conectado en el siglo XXI en una amalgama de industria, servicios y cadenas de valor agregado global.

Patrocínio:



Apoio:



Parcerias institucionais:



Co-Patrocínio:

