

BRIDGES NETWORK

PUENTES

Análisis e información sobre comercio y desarrollo sostenible

VOLUMEN 19, NÚMERO 5 - JULIO 2018



Facilitación del comercio: ¿cuál es el cuello de botella en Latinoamérica?

FACILITACIÓN 2.0

Facilitación 2.0: posibilitando el comercio en la era digital

INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

Automatización de puertos y otros retos para América Latina

SECTOR PRIVADO

Asociaciones público-privadas para la facilitación del comercio en América Latina y el Caribe: oportunidades y retos



International Centre for Trade
and Sustainable Development

PUENTES

VOLUMEN 19, NÚMERO 5 - JULIO 2018

PUENTES

Plataforma global para el intercambio de análisis e información sobre comercio y desarrollo sostenible en América Latina.

PUBLICADO POR:

ICTSD

Centro Internacional para el Comercio y el Desarrollo Sostenible

Ginebra, Suiza

PRESIDENTE Y DIRECTOR GENERAL

Ricardo Meléndez-Ortiz

EDITOR EN JEFE

Andrew Crosby

COORDINACIÓN

Fabrice Lehmann

EQUIPO EDITORIAL

Manuela Trindade Viana

Eugenia Dinivitzer

Bruno Varella Miranda

Julia Milla Gadret

DISEÑO GRÁFICO

Flarvet

LAYOUT

Oleg Smerdov

PUENTES agradece sus comentarios y sugerencias en puentes@ictsd.ch

Para eventuales contribuciones consulte nuestra página web <http://www.ictsd.org/bridges-news/puentes/overview>

FACILITACIÓN 2.0

4 **Facilitación 2.0: posibilitando el comercio en la era digital**

Ricardo Meléndez-Ortiz

INFRAESTRUCTURA PUERTUARIA

9 **Automatización de puertos y otros retos para América Latina**

Romina Gayá

SECTOR PRIVADO

13 **Asociaciones público-privadas para la facilitación del comercio en América Latina y el Caribe: oportunidades y retos**

Natalia Guerra

POLÍTICA COMERCIAL

18 **De la "Facilitación 2.0" a la "política comercial 3.0": oportunidades para expandir y extender las reglas del comercio mundial**

Craig Atkinson

CENTROAMÉRICA

21 **Recuento de dos Uniones Aduaneras en Centroamérica**

Romeo Romero

25 **Publicaciones**

Hacia una “Facilitación 2.0”



La moderna agenda de facilitación del comercio se desarrolla en un contexto de cambios dinámicos en el mapa político y económico actual. Un rápido tamiz sobre estos diversos aspectos permite identificar condicionantes de tipo tanto coyuntural como estructural. En primer lugar, resulta necesario reconocer que la agenda de facilitación del comercio se inscribe en una etapa de desarrollo económico signado por el crecimiento de las cadenas globales de valor y la digitalización de la economía de la mano de la Cuarta Revolución Industrial. Esta creciente conectividad e interrelación económica entre países indica que, por ejemplo, las políticas de facilitación del comercio debieran analizarse mano a mano con las de facilitación de inversiones, tema al que dimos lugar en el tercer número de Puentes del corriente año.

Por otra parte, las presentes tensiones comerciales globales y el resurgimiento de los debates sobre apertura, proteccionismo e integración indican la coyuntura actual en la que se inscribe esta agenda: la experiencia de aquellos que poseen oficio en el negocio exportador indica que las demoras y trabas burocráticas históricamente presentes en el comercio exterior – y que se acentúan en este contexto político – poseen efectos iguales o aún más perniciosos que los de un arancel. Sin la reducción de estas trabas, el libre flujir del comercio no deja de ser una entelequia.

El trabajo en los ámbitos multilaterales y diplomáticos abre una ventana de oportunidad para avanzar en este tumultuoso contexto mundial. En este sentido, la Organización Mundial del Comercio (OMC) logró ratificar en 2017 su Acuerdo de Facilitación del Comercio (TFA, por su sigla en inglés), dando renovado impulso a que también se incorporen estos aspectos regulatorios en los acuerdos regionales de comercio.

¿Debe América Latina focalizarse en alguna consigna en particular de la “Facilitación 2.0”? ¿Existen cuellos de botella estructurales que determinen desafíos específicos para la región? En las páginas que siguen, le ofrecemos a usted, estimado(a) lector(a), un conjunto de reflexiones sobre este debate para la región. Lejos de pretender brindar un análisis exhaustivo, el presente número de Puentes busca estimular reflexiones sobre los aspectos arriba mencionados. Como podrán apreciar, el déficit en obras de infraestructura y la modernización de los puertos son temas de recurrente mención en las contribuciones, algo que no resulta de extrañar si se repara en el efecto radial o multiplicador que la facilitación comercial en estos sectores imprime en el resto de la economía.

Queremos conocer su opinión sobre este asunto. Lo invitamos a que nos escriban un e-mail o dejen sus comentarios en el [sitio de Puentes](#). De la misma manera, abrimos este espacio para que propongan temas de discusión o propuestas de artículos a nuestro equipo editorial.

Esperamos que disfruten la lectura,

Equipo Puentes

FACILITACIÓN 2.0

Facilitación 2.0: posibilitando el comercio en la era digital

Ricardo Meléndez-Ortiz

Los tiempos de Cuarta Revolución Industrial y expansión de cadenas globales de valor imponen nuevos desafíos a la agenda de facilitación del comercio. En este artículo, el autor argumenta que la diseminación de esta agenda encuentra una ventana de oportunidad con el TFA de la OMC y los acuerdos regionales de comercio.

Un año después de su entrada en vigor, el Acuerdo de Facilitación del Comercio (TFA, por su sigla en inglés) ha dado aire a la agenda de reformas de la política comercial. Ratificado por cuatro de cada cinco miembros de la Organización Mundial del Comercio (OMC), la experiencia del TFA constituye un caso convincente para la negociación de normas que faciliten el comercio. Según los datos de la OMC, la plena aplicación del TFA podría reducir los costos del comercio mundial en un promedio del 14,3%, con mayores ganancias para las pequeñas y medianas empresas de los países en desarrollo y menos adelantados¹.

La nueva frontera en la facilitación del comercio

Si bien importante, el actual TFA abarca exclusivamente el comercio de bienes físicos y deja afuera gran parte de lo que cada vez importa más en los modernos modelos de producción y desarrollo económico. Los nuevos y cambiantes modelos comerciales, las estructuras de producción y los objetivos de política revelan una nueva frontera de objetivos para la facilitación. Los procedimientos simplificados y armonizados en ámbitos clave de las políticas comerciales (inversión, servicios y comercio electrónico) son el paso siguiente para garantizar que la OMC responda eficazmente a los imperativos económicos y de desarrollo del siglo XXI y reafirme la relevancia y centralidad del sistema de normas multilaterales.

La expansión de la agenda de facilitación del comercio, expresada como Facilitación 2.0, es crítica en un momento de reorganización global industrial y social. En la era digital, cuestiones como el comercio electrónico, la inversión y los servicios se han convertido en el centro de la formulación de políticas económicas debido a su potencial para promover el crecimiento inclusivo, fomentar el desarrollo sostenible y generar empleos bien remunerados que permitan romper los ciclos de pobreza.

La actualización de la Facilitación 2.0 tornaría más fácil la atracción y el direccionamiento de inversiones productivas para impulsar el nexo entre bienes, servicios y conocimiento. En un mundo cada vez más integrado, la complejidad requiere una facilitación receptiva y más completa. La fragmentación de los procesos de producción en numerosos países se basa en nichos estrechos de especialización y negociación de tareas, alimentados por flujos agrupados o individuales de bienes, servicios, inversiones, conocimiento y otros componentes tecnológicos, intangibles o digitales.

Con la mayor parte de la producción económica global organizada a través de cadenas de valor, es probable que los productos crucen las jurisdicciones y las fronteras varias veces antes de llegar a un destino final. Estos pasajes intensivos por las aduanas precisan mecanismos bien aceitados, con una mínima fricción administrativa y reglamentaria antes y después de la frontera. Los costos del comercio son un factor determinante para las empresas cuando adquieren o construyen sus instalaciones de producción y ensamblaje en determinados países. Además, las últimas tecnologías están en proceso de interrupción o incorporación a los ciclos de producción y consumo, incluida la inteligencia artificial, la automatización y la cadena de bloques (*blockchain*) – lo que intensifica el sentido de urgencia para hacer que el cruce de fronteras sea más adecuado y eficiente.

Ratificaciones del TFA

3

Enero de 2015

68

Enero de 2016

108

Enero de 2017

Fuente: OMC (2017)

Los ingredientes del TFA

Una mirada al TFA revela una base sólida sobre la cual asentar futuras iniciativas relacionadas con el comercio electrónico, los servicios, la inversión y los bienes. El Acuerdo establece un conjunto de requisitos multilaterales vinculantes, que poseen como columna vertebral los principios de transparencia y no discriminación. El TFA también prevé medidas multidimensionales, estableciendo las modificaciones institucionales necesarias en la OMC y a nivel nacional. Por medio del Comité de Facilitación del Comercio, los miembros pueden compartir experiencias, consultar sobre el funcionamiento del Acuerdo y el avance en sus objetivos. El TFA también ordena el establecimiento de un comité nacional de facilitación del comercio por cada miembro, o la designación de un mecanismo existente, a fin de supervisar la implementación y facilitar la cooperación interna. Además, los miembros están obligados a la autoevaluación y a la presentación de los resultados al Comité de la OMC.

El TFA ya muestra áreas de compatibilidad con aquello que requiere la nueva economía. El Acuerdo determina un enfoque específico con relación a los procedimientos y las normas globales claves en un mundo de cadenas globales de valor (CGV). El TFA fomenta el uso de estándares internacionales e insta a los miembros a compartir información y sus mejores prácticas para la implementación.

Al diferenciar entre niveles de capacidades y capacidad, el TFA ofrece lecciones vitales para el sistema multilateral de comercio. Posee un mecanismo innovador, basado en calendarios escalonados de implementación y asistencia técnica para los miembros que se encuentran en diferentes etapas de desarrollo. Este nuevo modelo vincula directamente, por primera vez desde el establecimiento de la OMC, el requisito de implementación del Acuerdo con la capacidad del país para efectivamente hacerlo. A través de este método de diferenciación de variables, el TFA posee la flexibilidad necesaria que la elaboración de reglas requiere para avanzar.

El Acuerdo ofrece protecciones adicionales para los países en desarrollo y menos adelantados (PMA). Por ejemplo, otorga a estos últimos exenciones del Entendimiento sobre Solución de Diferencias (ESD) de la OMC durante seis años respecto de las disposiciones para su promulgación inmediata, y ocho años sobre las que se aplicarán después de un período de transición y sobre aquellas que requieren asistencia. Además, se alienta a los miembros a ejercer "la debida moderación" y mostrar consideración al plantear disputas con los PMA, independientemente del período de gracia mencionado. Los miembros con dificultades para poner en práctica las disposiciones más allá del tiempo de transición permitido pueden recibir un período extendido de implementación, o tener su caso evaluado por un grupo de expertos *ad hoc*, que realizará una recomendación.

Comprendiendo el impacto de la Facilitación 2.0

Las redes mundiales de producción involucran una mayor interacción con las instituciones nacionales y las redes de logística, suministros o conocimiento. Las barreras políticas, legales o procedimentales – o la falta de ellas – obstaculizan innecesariamente las transacciones transfronterizas. La Facilitación 2.0 apunta a hacer más operatorios los marcos regulatorios nacionales y a dar una mayor coherencia a los acuerdos comerciales que rigen los diferentes componentes de la nueva economía. Los componentes de la Facilitación 2.0 están estrechamente entrelazados, y solo pueden ofrecer resultados óptimos cuando su diseño e implementación son coherentes y sinérgicos.

La Facilitación 2.0 apunta a hacer más operatorios los marcos regulatorios nacionales y a dar una mayor coherencia a los acuerdos comerciales que rigen los diferentes componentes de la nueva economía.

Notificaciones del TFA

113

Categoría A

La Internet reduce los costos operativos, permitiendo a las empresas acceder a los mercados mundiales. Al permitir una mayor participación, el comercio electrónico acarrea un inmenso potencial de desarrollo y oportunidades para un crecimiento inclusivo. La falta de una reglamentación coherente en relación con este tipo de comercio implica costos y demoras. Facilitar el comercio electrónico implica fomentar un entorno normativo transparente, seguro y predecible. Esto incluye la despapelización de los envíos de comercio electrónico, un mejor acceso a la financiación, la protección del consumidor y la identificación de vacíos legales para los productores.

68

Categoría B

Agregar un componente de facilitación a los servicios tendría como objetivo reducir los procedimientos opacos y otros cuellos de botella que enfrentan los servicios y sus proveedores. En este punto, los esfuerzos podrían incluir racionalizar el establecimiento de subsidiarias o sucursales a través de una "ventanilla única" para proveedores de servicios extranjeros, facilitar el movimiento de proveedores de servicios a través de fronteras mediante procedimientos de visa simplificados, o asegurar que las reglas tributarias no estén diseñadas de forma tal de desfavorecer a los proveedores extranjeros de servicios.

57

Categoría C

A su vez, la difusión de tecnologías y conocimientos a través de las fronteras requiere flujos de inversión extranjera directa. La facilitación de la inversión tiene como objetivo ayudar a los países a atraer inversiones y beneficiarse de ellas, contrarrestar regulaciones excesivas y sistemas legales débiles, reducir costos de transporte, procedimientos onerosos de concesión de licencias y fomentar la competencia en el mercado. La inversión impulsa las exportaciones, por lo que la facilitación de las inversiones complementa la facilitación del comercio a fin de insertarse en los mercados globales.

Fuente: OMC (2018)

Si bien son costosos para las empresas y utilizan recursos del gobierno, la adopción de procedimientos y el uso de documentación son elementos esenciales para el comercio. El Acuerdo sobre Barreras Técnicas al Comercio (TBT, por su sigla en inglés) y el Acuerdo sobre la Aplicación de Medidas Sanitarias y Fitosanitarias (SPS, por su sigla en inglés) regulan estos casos a fin de que tales medidas brinden la protección deseada y no restrinjan el comercio por demás.

En muchos sentidos, el TFA es complementario de los Acuerdos TBT y SPS, o superador en algunos aspectos. Esta superposición y los conflictos resultantes se rigen en el TFA con la cláusula de que "nada de lo dispuesto en el presente Acuerdo se interpretará en el sentido de que reduce las obligaciones que corresponden a los Miembros" en virtud de los Acuerdos TBT y SPS.

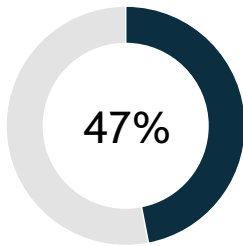
Todavía queda mucho por hacer para aclarar la intersección de estos acuerdos y fomentar la coherencia entre ellos. El TFA puede reducir los costos de cumplimiento de las medidas sanitarias y fitosanitarias para los países en desarrollo y los PMA, ayudando a evitar demoras en la frontera e incertidumbre ante los controles de este tipo. El Acuerdo estipula la cooperación interinstitucional tanto a nivel nacional como en los pasos fronterizos, la coordinación de los procedimientos, la alineación del horario de trabajo y la utilización de instalaciones comunes. También exige el establecimiento de ventanillas únicas. Las disposiciones del TFA orientadas a mejorar y simplificar los procedimientos de prueba e inspección para reducir el tiempo de acceso al mercado inciden en las SPS (Artículos 5, 7, 8 y 12), proporcionando orientación a las autoridades para inspeccionar productos alimenticios y muestras de productos, dando prioridad y un almacenamiento cuidadoso durante el examen de productos perecederos.

La Facilitación 2.0 también considerará políticas transversales, como la innovación hacia un flujo de ideas y conocimientos sin obstáculos a través de las fronteras; y la solución de disputas – clave para garantizar la aplicabilidad y la rendición de cuentas para cada área en cuestión.

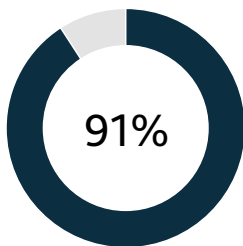
Hacia la Facilitación 2.0

Existe un conjunto de opciones sobre cómo se podría articular la Facilitación 2.0 para avanzar en la agenda. Los marcos conceptuales para este proceso podrían alcanzar toda

Algunos efectos de la aplicación integral del TFA:



Reducción del plazo necesario para importar



Reducción del plazo necesario para exportar

Fuente: OMC (2015)

la OMC, aprovechando y aclarando la aplicación de ciertas normas en el Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (GATS, por su sigla en inglés) y en acuerdos como el TBT y SPS. Esto podría realizarse a través de un mayor grado de alcance del TFA, o bien mediante negociaciones en cada componente por separado.

La Facilitación 2.0 es, por naturaleza, un desafío multidimensional, que implica una reforma institucional unilateral, políticas comerciales coherentes e iniciativas pluripartidistas en diferentes foros internacionales, incluidos la OMC y los acuerdos regionales de comercio. Reducir los costos del comercio y la inversión es diferente a reducir un arancel: se necesita un cambio de comportamiento y una acción colectiva diligente hacia la implementación para cosechar los beneficios económicos. Una vez que las reglas están en su lugar, su realización depende de una cultura de cumplimiento y un entorno empresarial propicio en el país. Los ministros de Comercio del G20 han respaldado una reforma de las políticas nacionales para reducir los costos comerciales⁴ – algo que la Facilitación 2.0 no debe descuidar.

Algunos de los componentes de la Facilitación 2.0 ya forman parte de la discusión multilateral. A través de las propuestas existentes sobre comercio electrónico, facilitación de inversiones, facilitación de los servicios y reglamentación nacional en materia de servicios, los miembros de la OMC han empezado a abordar algunos de los temas comerciales relacionados con la Facilitación 2.0. Además, las declaraciones ministeriales conjuntas realizadas en la XI Conferencia Ministerial de la OMC sobre facilitación de inversiones, comercio electrónico y reglamentación nacional de servicios son indicativas del eventual avance de las conversaciones comerciales relacionadas con la Facilitación 2.0 en la OMC. Sobre la base de la experiencia del TFA, los temas que se debaten en otras áreas de la OMC podrían incorporarse nuevamente, revitalizando la conversación y centrándose así en los aspectos de facilitación que gozan de amplio acuerdo.

La Facilitación 2.0 también deberá tener en cuenta las áreas en las que la facilitación del comercio ha focalizado en la elaboración de normas a nivel regional. El alcance, la profundidad y la sofisticación de estas disposiciones en los acuerdos regionales de comercio han crecido enormemente desde que comenzaron a incorporarse regularmente a fines de la década de 1990⁵.

Los primeros intentos por incorporar la facilitación del comercio a los acuerdos regionales de comercio fueron limitados, estableciendo reglas básicas de transparencia y reformas aduaneras simples. La difusión de los aspectos de facilitación del comercio en estos acuerdos requiere un esfuerzo concertado para evitar la superposición de tratados a nivel regional y multilateral. Por medio de la iniciativa RTA ExChange⁶, implementada conjuntamente con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Centro Internacional para el Comercio y el Desarrollo Sostenible (ICTSD, por su sigla en inglés) está analizando cómo los acuerdos regionales de comercio han abordado algunos de los elementos de la Facilitación 2.0. Esto permitiría a los negociadores y a los diseñadores de políticas identificar las mejores prácticas, compartir experiencias y, finalmente, integrar los mecanismos de coherencia en el marco de las futuras conversaciones comerciales.

A través de las propuestas existentes sobre comercio electrónico, facilitación de inversiones, facilitación de los servicios y reglamentación nacional en materia de servicios, los miembros de la OMC han empezado a abordar algunos de los temas comerciales relacionados con la Facilitación 2.0.

Dónde comienza y termina la Facilitación 2.0

La Facilitación 2.0 operará a nivel de marcos conceptuales de políticas, y el esfuerzo se centrará en lograr una solución multilateral coherente anclada en el TFA y en contrarrestar la fragmentación entre las diferentes partes interesadas.

La Facilitation 2.0 no busca establecer estándares ni asegurar la coherencia en el desarrollo de los mismo – el Centro de las Naciones Unidas para la Facilitación del Comercio y el Negocio Electrónico (UN/CEFACT, por su sigla en inglés) ya está trabajando en ello. Tampoco busca enfocarse exclusivamente en las reformas a nivel nacional, como ocurre con los indicadores de facilitación del comercio de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE). Además, la Facilitation 2.0 no se centra en la identificación de necesidades como hace la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, por su sigla en inglés), ni proporciona asistencia a los países en la implementación del TFA, como hace el Programa de Facilitación del Comercio del Banco Mundial y la Organización Mundial de Aduanas (WCO, por su sigla en inglés). Tampoco pretende desempeñar un papel de intermediario en la identificación de cuellos de botella en la cadena de suministro, como hace la Alianza Mundial para la Facilitación del Comercio.

Con un enfoque *behind the border*, la Facilitación 2.0 puede contribuir al progreso de agendas como la de cooperación regulatoria. Los obstáculos más profundos al comercio transfronterizo pueden derivarse de las incompatibilidades en las regulaciones de diferentes jurisdicciones en un contexto de CGV.

Resulta necesario seguir trabajando en la reglamentación internacional de forma tal de incentivar el comercio electrónico, la inversión y el comercio de bienes y servicios. Con la flexibilidad del TFA, los miembros podrían enfocarse en temas de gran potencial para el desarrollo sostenible al acordar previamente los aspectos de facilitación. La Facilitación 2.0 representa el paso siguiente para garantizar que los beneficios de la nueva economía se acumulen, no solo para los consumidores, sino también para la economía en su conjunto.

❶ Disponible en: <<https://bit.ly/1S9ZYhA>>.

❷ Véase: <<https://bit.ly/2LNa77X>>.

❸ Véase: <<https://bit.ly/2Lr5wMM>>.

❹ Véase: <<https://bit.ly/2uPdhBM>>.

❺ Véase: <<https://bit.ly/2uQ09w7>>.

❻ Véase: <<https://bit.ly/2jXzclj>>.



Ricardo Meléndez-Ortiz
Director ejecutivo, International
Centre for Trade and Sustainable
Development (ICTSD).

INFRAESTRUCTURA PUERTUARIA

Automatización de puertos y otros retos para América Latina

Romina Gayá

La autora advierte el rol estratégico que poseen los puertos como instrumentos facilitadores del comercio, al tiempo que señala los cambios de estructura y funcionamiento que se están produciendo en ellos. Ella argumenta que la automatización de las operaciones es un reto clave para la facilitación del comercio.

A medida que los países fueron adoptando políticas comerciales más abiertas durante las últimas décadas, la logística y la facilitación del comercio cobraron relevancia como determinantes de la competitividad del comercio internacional. En este contexto, la búsqueda de sistemas de transporte más eficientes es clave y los puertos juegan un rol esencial, dado que por allí pasa más de 80% del volumen y dos tercios del valor de las mercancías intercambiadas internacionalmente¹.

A nivel mundial, los esfuerzos por mejorar la productividad y sostenibilidad en las operaciones de las terminales de contenedores tienen lugar en un escenario caracterizado por el uso de buques de creciente capacidad. Esto implica un desafío importante, pues la frecuencia de los movimientos portuarios se reduce, y se genera una mayor concentración de operaciones en momentos determinados, con la consiguiente congestión en los patios, así como en los enlaces con otros modos de transporte (por ejemplo, mayor concentración de camiones en el ingreso a la terminal). Así, las actividades tienden a centralizarse en aquellos puertos que cuentan con la infraestructura adecuada para las embarcaciones con mayor capacidad de carga, y disminuye la importancia relativa de las terminales de menor tamaño.

Costos y beneficios de la automatización

Desde la puesta en marcha de la primera terminal automatizada de contenedores en Róterdam (Holanda) hace 25 años, una de las herramientas más utilizadas para mejorar la eficiencia portuaria ha sido la automatización. El auge de este fenómeno se explica por sus importantes efectos positivos en términos de productividad, seguridad y sostenibilidad ambiental. Primero, incrementa la eficiencia, pues permite optimizar el uso del espacio y las instalaciones, mejorar la gestión y el control de las operaciones portuarias a través del uso de información en tiempo real y reducir los costos por la existencia de economías de escala y los menores requerimientos de trabajo². Segundo, la automatización aumenta la seguridad de las personas y la infraestructura porque reduce las probabilidades de errores humanos y accidentes, al facilitar el control de las operaciones de manera remota, en lugar de hacerlo en el espacio de carga. Asimismo, algunas innovaciones específicas contribuyen también a prevenir actividades terroristas y criminales³. Tercero, las terminales portuarias automatizadas tienen menor impacto ambiental que las tradicionales, pues requieren espacios más reducidos, minimizan los traslados y habitualmente operan con equipamiento eléctrico que genera menor contaminación atmosférica y sonora.

De acuerdo con Markets & Markets, el mercado global de terminales automatizadas de contenedores alcanzó US\$ 8.840 millones en 2017 y crecería a un ritmo anual promedio de 3,7% durante el próximo lustro⁴. La mayoría de estos puertos se concentra en Asia Pacífico (especialmente China), Europa y Estados Unidos⁵. En América Latina y el Caribe (ALC), la primera terminal de contenedores semiautomatizada se inauguró recién en 2017, en el puerto mexicano Lázaro Cárdenas⁶. La brecha de eficiencia y sustentabilidad de las terminales respecto de las mejores prácticas internacionales equivale a mayores costos del comercio y menor competitividad de las economías de la región.

Diversos factores explican la ausencia de terminales de esta naturaleza en ALC. La automatización es un proceso complejo y costoso, que requiere grandes inversiones

**Mercado global
de terminales
automatizadas de
contenedores**

**US\$ 8,8
mil millones**

Fuente: *Markets & Markets*
(2017)

en infraestructura física, *software* y otras tecnologías digitales. La primera etapa de la construcción de la terminal de Lázaro Cárdenas demandó aproximadamente US\$ 550 millones y la inversión total ascenderá a US\$ 900 millones. En este tipo de inversiones, los retornos pueden demorar bastante tiempo, en especial si las operaciones no son a gran escala, tal como sucede en general en ALC. La región representa solo 6,6% del tráfico portuario global de contenedores y cuenta con un solo puerto entre los 40 con mayor volumen de carga a nivel mundial (Santos, Brasil, en el puesto 40º)⑦.

La automatización también implica importantes dificultades en su implementación, particularmente cuando se trata de adaptar las terminales en funcionamiento sin alterar de manera sustancial las operaciones habituales. En efecto, la mayor parte de las terminales automatizadas de contenedores que operan en el mundo surgió como proyecto nuevo (*greenfields*) y solo unas pocas, por medio de la adecuación de las terminales existentes (*brownfields*). Es preciso considerar que esta última puede generar conflictos sociales por su impacto sobre el empleo, ya que las terminales automatizadas funcionan con menos personal que las tradicionales, a la vez que requieren trabajadores con mayor nivel de calificación. Es por ello que la automatización debería ser acompañada por un plan de recursos humanos orientado a la capacitación y reinserción de trabajadores.

Las alianzas público-privadas con apoyo técnico y financiero de organismos multilaterales y regionales ofrecen una posible solución a estos problemas, no solamente porque pueden facilitar el acceso al financiamiento, sino también porque pueden favorecer la transferencia del conocimiento, las habilidades y la tecnología que se necesita para el desarrollo y funcionamiento de las terminales.

Otros desafíos

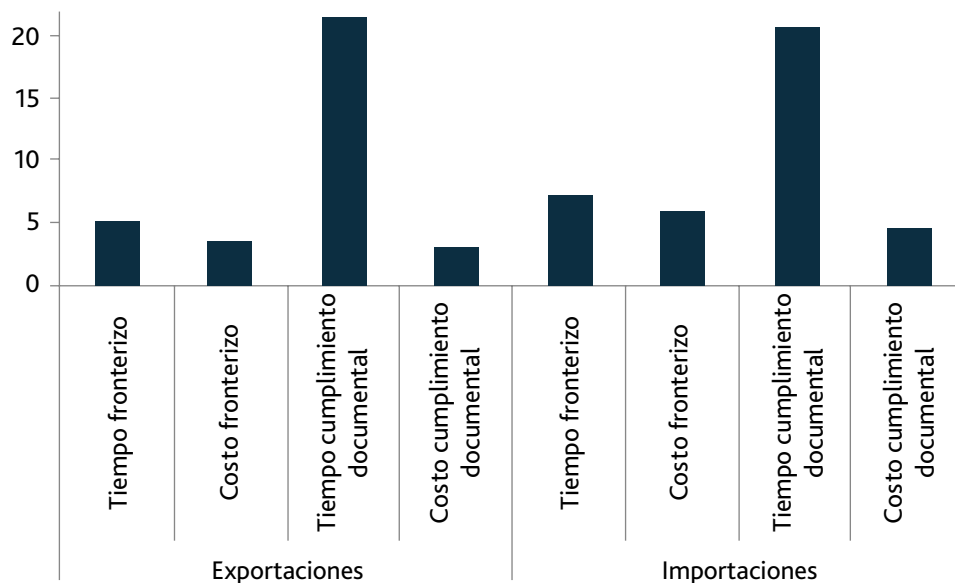
Un aspecto fundamental a considerar es que, por definición, los puertos son nodos de conexión intermodal de transporte, por lo cual los beneficios de la automatización de las terminales serán limitados si ésta no es acompañada por mejoras en la red nacional de transporte⑧. En países como los de ALC, la eficiencia de los sistemas de transporte es especialmente relevante debido a que la baja relación valor/peso de sus exportaciones incrementa la incidencia del transporte en los costos totales.

ALC aún tiene un largo camino por recorrer en este sentido, pues los costos y demoras del comercio internacional son muy superiores a los de otras regiones. ALC enfrenta el desafío de mejorar la infraestructura doméstica, particularmente en aquellos países donde el costo de transportar un contenedor desde ubicaciones internas hasta el puerto es mayor al del traslado desde dicho puerto a los principales destinos de Asia, Europa o Estados Unidos.

Otro reto importante es la reducción de las barreras institucionales al comercio mediante la eliminación de obstáculos burocráticos y la armonización de normas. A modo de ejemplo, el tiempo necesario para cumplir con los requisitos aduaneros y para el cruce de frontera en ALC es entre 5 y 7,3 veces superior al promedio reportado por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), mientras que el plazo para atender los requerimientos documentales del comercio es 21 veces mayor al de los países desarrollados (véase Gráfico 1).

las terminales automatizadas funcionan con menos personal que las tradicionales, a la vez que requieren trabajadores con mayor nivel de calificación. Es por ello que la automatización debería ser acompañada por un plan de recursos humanos orientado a la capacitación y reinserción de trabajadores.

Gráfico 1. Costos y demoras del comercio en ALC/OCDE (2016)*



Fuente: elaboración propia en base a datos del Banco Mundial

* Cumplimiento documental: tiempo/costo necesario para cumplir los requisitos de presentación de documentos de todos los organismos gubernamentales de la economía de origen, la economía de destino y las economías de tránsito. Cumplimiento fronterizo: tiempo/costo necesario para cumplir con la regulación aduanera y otras inspecciones necesarias para que el cargamento cruce la frontera y/o el manejo en el puerto o frontera. Incluye tiempo y costo de obtención, preparación y presentación de documentos durante el manejo en puertos o fronteras, el despacho de aduanas y los procedimientos de inspección.

Oportunidades de la tecnología

La tecnología ofrece herramientas muy valiosas para mejorar la eficiencia del transporte y la logística en ALC. Por ejemplo, la implementación de las ventanillas únicas de comercio exterior electrónicas (VUCE) ha permitido reducir significativamente los tiempos de exportación e importación en varios países de la región.

Asimismo, existen experiencias interesantes en materia de trazabilidad, como el caso de la Terminal Puerto Arica (TPA) de Chile. Desde hace varios años, esta empresa utiliza un software que facilita el seguimiento de los contenedores mediante notificaciones a los clientes sobre los despachos. Más recientemente, IBM y Maersk comenzaron a implementar una plataforma de trazabilidad para todos los actores de la cadena logística basada en *blockchain* y han realizado diversas pruebas-piloto, incluyendo el corredor que une a los puertos de Róterdam y El Callao (Perú). La tecnología *blockchain*, que permite la transmisión y almacenamiento de la información de manera segura y descentralizada, tiene el potencial de revolucionar la logística a nivel global, reduciendo significativamente los costos de transporte y almacenamiento de los datos, mejorando la seguridad gracias a la inmutabilidad de la información y permitiendo la trazabilidad de toda la cadena de suministro.

Además de contribuir transversalmente a la competitividad de la economía, la incorporación de tecnología orientada a mejorar el transporte y la logística ofrece a los países de ALC oportunidades para desarrollar actividades del conocimiento – es decir, aquellas que utilizan intensivamente alta tecnología y/o que requieren trabajo calificado para aprovechar las innovaciones tecnológicas¹. Los servicios de ingeniería, desarrollo de software, consultoría en tecnologías de la información y las comunicaciones, inteligencia artificial y la Internet de las Cosas, son algunos ejemplos de actividades que favorecen la incorporación de valor a bienes y servicios tradicionales. En muchos casos, también generan empleo de calidad, formal, calificado y bien remunerado.

¹ Véase: UNCTAD. *Reviews of maritime transport 2017*. Geneva: UNCTAD, 2017.

- ② Véase: Dillow, C.; Rainwater, B. U.S. Ports Take Baby Steps in Automation as Rest of the World Sprints. In: *Fortune*, 30 de enero de 2018.
- ③ Véase: Camarero, A.; Cazalla, R. *Automatización de Terminales Portuarias: Evolución Tecnológica*. Florianópolis: III CIDESPORT - Congresso Internacional de Desempenho Portuário, 2016. Disponible en: <<https://bit.ly/2NyhUqL>>.
- ④ Disponible en: Markets & Markets. *Automated Container Terminal Market by Degree of Automation (Semi-Automated and Fully Automated), Project Type (Brownfield and Greenfield), Offering (Equipment, Software, and Services), and Geography - Global Forecast to 2023*, 2018.
- ⑤ A fines de 2017 se inauguró en Yangshan (China) la terminal automatizada más grande del mundo, cuya capacidad de carga llegará a 6,3 millones de TEU (*twenty-foot equivalent units*) cuando esté completamente operativa.
- ⑥ Las terminales portuarias cuentan con cuatro subsistemas: carga y descarga (del buque al muelle y viceversa), interconexión (del muelle al patio y viceversa), acopio o depósito (depósito temporal de los contenedores) y entrega y recepción (interconexión entre la terminal y los modos de transporte terrestre). En general se considera que las terminales automatizadas son aquellas donde se encuentran automatizados los subsistemas de depósito e interconexión, en tanto que, en las semiautomatizadas, la interconexión entre muelle y patio se realiza con equipos convencionales.
- ⑦ Disponible en: UNCTAD. *Reviews of maritime transport 2017*. Geneva: UNCTAD, 2017, p. 65.
- ⑧ Véase: Febré, G.; Pérez Salas, G. Intelligent transport systems in Latin American sea port logistics. In: *FAL Bulletin*, 305(1). Santiago: ECLAC, 2012.
- ⑨ Véase: OECD. *Science, Technology and Industry -Scoreboard 1999 - Benchmarking Knowledge-based Economies*. Paris: OECD, 1999.



Romina Gayá

Consultora en temas de comercio internacional y economía del conocimiento e investigadora del Instituto de Investigaciones en Ciencias Económicas de la Universidad del Salvador.

SECTOR PRIVADO

Asociaciones público-privadas para la facilitación del comercio en América Latina y el Caribe: oportunidades y retos.

Natalia Guerra

Tomando en consideración que las asociaciones público-privadas para el desarrollo de infraestructura tienen un rol creciente en la región, la autora identifica que pueden también ser clave para promover la facilitación del comercio. En esta dinámica, las controversias inversionista-Estado constituyen uno de los principales retos en la materia.

América Latina y el Caribe (ALC) es la región más dinámica en materia de promoción de asociaciones público-privadas (APPs) para el desarrollo de infraestructura – sea en las áreas de energía, transporte, tecnología de la información y la comunicación (TIC) o agua y saneamiento. Si bien la región es pionera en APPs en infraestructura, la brecha de inversiones a nivel mundial y regional sigue siendo un reto, especialmente para el alcance de los objetivos de desarrollo sostenible (ODS). Según la Organización de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, por su sigla en inglés), se necesitarán más recursos públicos tales como ayudas para el desarrollo – y para el comercio – y recursos propios de los países en desarrollo. Pero las fuentes privadas de financiamiento, tanto domésticas como extranjeras, también deberán jugar un rol importante.

La UNCTAD estima que la participación actual del sector privado en infraestructura en países en desarrollo está entre 25 y 50%, mientras que en los países desarrollados el promedio está entre 55 y 90%. Las políticas y estrategias necesarias para promover, regular y facilitar inversión privada en infraestructura clave para el comercio (por ejemplo, vía APPs) pueden hacer una gran diferencia en la capacidad comercial de los países en desarrollo.

La facilitación del comercio se refiere fundamentalmente a la simplificación, armonización, estandarización y modernización de los procedimientos del comercio internacional. Ello implica un gran número de actividades conectadas entre las empresas y el gobierno que determinan los costos de transacción, la erradicación de la corrupción, la reducción de las tarifas y la eliminación de barreras no arancelarias, entre otros aspectos. Sin embargo, esta definición se extiende también a la mejora de la infraestructura de transporte, por la importancia de los puertos aéreos y marítimos y de las carreteras para el comercio internacional. Sin embargo, dado que la infraestructura funciona en redes, las inversiones en electricidad y en TIC también tienen un impacto positivo en la facilitación del comercio. Por ejemplo, puertos y aeropuertos no funcionan bien sin fuentes seguras de electricidad, acceso a Internet y telecomunicaciones en general.

Más aún, según organizaciones como la Corporación Andina de Fomento (CAF) y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), el desarrollo de las industrias digitales (incluidos los servicios modernos) está supeditado a la digitalización global de la producción. Este proceso dependería de cuatro factores: i) nivel de penetración de las TIC en las empresas; ii) digitalización de la cadena de suministro; iii) utilización de tecnologías digitales en la manufactura, con el uso de Internet incluso para la etapa de contratación; y iv) digitalización de los canales de distribución (por ejemplo, empresas que utilizan Internet para las ventas). La facilitación del comercio para la participación efectiva en el mercado internacional pasa entonces por eficientes infraestructuras de telecomunicaciones (caso de las autopistas digitales), que faciliten la producción, la simplificación y la modernización de los procedimientos para exportar e importar.

Número de proyectos de APP en ALC por países y sectores

Pais/ Sector	Electri- cidad	Gas Natural	Carre- teras	Trenes	Puertos	Aeropu- ertos	A&S	TIC ^a	Total	% total
Argentina	64	11	45	19	16	4	19	1	179	10
Bolivia	2	2	0	3	0	1	2	1	11	1
Brasil	513	21	72	20	58	20	148	8	860	47
Colombia	14	8	58	2	12	9	52	1	156	9
México	61	36	79	8	30	6	53	6	279	15
Ecuador	9	0	7	0	4	3	4	0	27	1
Perú	62	3	21	7	3	4	8	3	111	6
ACyC ^b	152	0	18	2	22	6	8	4	212	12
Total	877	81	300	61	145	53	294	24	1835	
% sector	48	4	16	3	8	3	16	1		

Fuente: elaboración propia en base a ppi.worldbank.org (datos hasta julio de 2017)

a. Tecnología de la Información y Comunicación

b. América Central y el Caribe

Es por ello que las APPs para el desarrollo y mantenimiento de infraestructura son un aporte a la agenda de facilitación del comercio. Sin embargo, APPs en infraestructura no deben ser vistas como una panacea. Su implementación exige experticia en diseño y la negociación de proyectos de grandes y diversas envergaduras. Además, su implementación exige capacidad de compromiso institucional para la administración del proyecto en el largo plazo. O sea, las APPs no son aptas para todos los casos.

Prevalencia de las APP en ALC

La región de ALC comenzó a incursionar en la modalidad de las APPs para el desarrollo y mantenimiento de infraestructura de servicios públicos en el marco de las recomendaciones de políticas públicas del Consenso de Washington. Para el año 2012, la región alcanzó el 48% del total mundial de inversiones privadas en APPs⁴, pero en virtud del rápido aumento de la participación del Sudeste Asiático, ya para el primer semestre de 2017 la participación latinoamericana había bajado al 27% del total global⁵. De la región, Brasil es el mayor promotor de proyectos de APP en infraestructura, con 47% del total, seguido por México con 15%.

El sector de la energía, fundamentalmente electricidad, posee el mayor número de proyectos APP en la región, con un 48% del total, seguido no muy de cerca por carreteras y agua y saneamiento, con 16% cada uno. Por su parte, aeropuertos y puertos constituyen 11% del total.

Las APPs en transporte equivalen al 30% del total en la región – si sumamos carreteras, trenes, puertos y aeropuertos. Argentina, Brasil y México son los tres países con más inversiones y proyectos en APPs, lo que se justifica por el tamaño de sus mercados, que le dan en principio más viabilidad económica y financiera a la APP. Las TIC son menos estructuradas como APPs porque, con frecuencia, la inversión privada entra en los mercados sin partenariado con el sector público vía privatizaciones o inversiones nuevas.

A nivel mundial, entre los años 2000 y 2016 los puertos atrajeron el tercer nivel más alto de inversión después de carreteras, trenes y metros. ALC fue la región que más recibió

Argentina, Brasil y México son los tres países con más inversiones y proyectos en APPs, lo que se justifica por el tamaño de sus mercados, que le dan en principio más viabilidad económica y financiera a la APP.

inversiones privadas en puertos marítimos, con el 31% del total mundial – equivalente a un total de 87 proyectos. Las inversiones incluyen infraestructura portuaria, superestructura, terminales y canales para contenedores, granel seco, granel líquido y terminales multipropósito. En el 2016, de los 10 proyectos, 6 fueron en ALC y, de ellos, 4 en Brasil⁶.

Junto con lo anterior, existe la iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA). Según el Comunicado de Brasilia, del año 2000, el propósito de la iniciativa es "impulsar la integración y modernización de la infraestructura física bajo una concepción regional del espacio suramericano". En 2011, la iniciativa IIRSA fue incorporada al Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR) como su Foro Técnico, para apoyarlo en la planificación de infraestructura de conectividad regional. En la XXII reunión del Foro Técnico, Brasil "remarcó que es necesario promover mayor convergencia entre los proyectos de infraestructura y los flujos reales de comercio. No solo hay que justificar los proyectos por las dinámicas locales y sociales sino también respecto de los flujos de logística y comercio, tratando de lograr la sinergia infraestructura-logística-comercio, sobre todo en vista a reforzar la financiación privada de obras públicas"⁷.

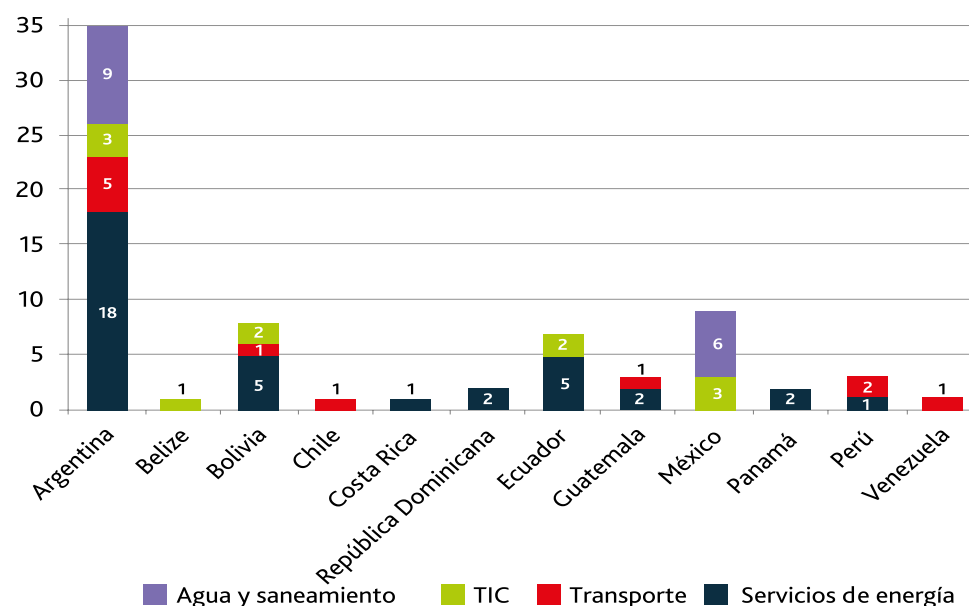
Es bueno ver que en un proyecto de tal envergadura como el IIRSA, está también incorporado el rol que la inversión privada puede jugar en el desarrollo de una red adecuada de infraestructura tanto para la integración regional como para la facilitación del comercio intra- y extra-regional. Sin embargo, se necesita estudiar en cada caso el rol que el sector privado puede efectivamente jugar, siendo que no siempre es el financiero. Con frecuencia el aporte del sector privado es tecnológico o de credibilidad crediticia.

Riesgos operativos y financieros relacionados con las APP

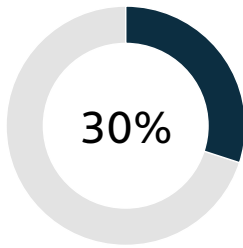
Cualquier proyecto de inversión pública o privada conlleva riesgos operativos y financieros. Los proyectos de APP son generalmente monopolísticos u oligopólicos en la prestación de servicios públicos. Son también altamente vulnerables a los cambios políticos y de política pública – razón por la cual los inversionistas privados exigen mayores garantías y seguridades. Algunos de estos proyectos afectados por los cambios de política pública han causado graves problemas para las poblaciones alrededor.

Es más, actualmente ALC ostenta la tasa mundial más alta de controversias entre inversionistas y Estados basadas en tratados bilaterales de inversión (TBI). La Argentina lidera la lista, con 59 controversias en arbitraje internacional, 35 de ellas relacionadas con el desarrollo de infraestructura básica en la modalidad APP. En la mayoría de los

Controversias entre inversionistas y Estados en infraestructura en ALC



Fuente: elaboración propia en base a UNCTAD ISDS, disponible en: <<https://bit.ly/2ms0bFR>> (datos a julio de 2017)



Porcentaje de las APPs en América Latina y el Caribe que corresponde al sector de transporte

casos, para invocar el arbitraje internacional se usó lo que la UNCTAD denomina "la vieja generación de TBI que muerde [*"bite"* en inglés]", en tanto que el 77% de todos los casos conocidos de arbitraje internacional está sustentado en tratados firmados entre 1990 y 1997⁹.

El número total de proyectos APP en ALC que han sido objeto de este tipo de controversias (73) no parece ser muy alto en relación con el total mundial de APP en marcha. Sin embargo, representa el 35% de las 208 controversias mundiales relacionadas con APPs – según estimado por la UNCTAD al mes de julio de 2017⁹.

Los países de la región que están desarrollando e implementando programas APP deben tener en cuenta la legislación doméstica y los compromisos internacionales bilaterales, plurilaterales y multilaterales. En algunos casos, los espacios de política son más restringidos y la administración de una APP con participantes de uno o varios inversores extranjeros puede implicar importantes retos políticos-administrativos.

Actualmente, la región tiene una amplia red de acuerdos de comercio e inversión, especialmente cuando consideramos la vieja generación de TBIs, que tienen que ser tomados en consideración a la hora de definir políticas y estrategias para las APPs. Sin embargo, la tendencia actual muestra la negociación de tratados de comercio e inversión modernos que incluyen la dimensión de sostenibilidad, que no solo protegen al inversor extranjero, sino que contienen cláusulas de apoyo a la promoción de la inversión, de responsabilidad social de las empresas y, en general, dan más espacio de política a los Estados.

Por ejemplo, Brasil firmó 14 TBI tradicionales entre 1994 y 1999, pero el Congreso no los ratificó por las limitaciones que el arbitraje internacional imponía al espacio de política, así como la discriminación que implica hacia el inversionista nacional. Recientemente el Brasil aprobó un nuevo modelo de TBI, llamado Acuerdo de Cooperación y Facilitación de Inversiones (ACFI), que se focaliza en beneficios tanto para el inversor como para el Estado, promoviendo y protegiendo las inversiones. Algunos países, además de diseñar modelos de acuerdos modernos, están también considerando la modernización del stock de TBI de vieja generación para homogeneizar el régimen internacional de inversiones extranjeras.

Una agenda para el futuro

El ODS 17 "Revitalizar la alianza mundial para el desarrollo sostenible" tiene 19 metas u objetivos específicos. La meta 17 consiste en fomentar y promover la constitución de alianzas eficaces en las esferas pública, público-privada y de la sociedad civil para el logro de los ODS en general. Las posibilidades de las APP de contribuir a los ODS son infinitas, y los países deben tomar en cuenta sus especificidades culturales locales a tales efectos. Pueden desempeñar un papel importante las organizaciones sin fines de lucro y las no gubernamentales y, en el caso particular de las APP en infraestructura, el sector privado nacional.

la tendencia actual muestra la negociación de tratados de comercio e inversión modernos que incluyen la dimensión de sostenibilidad, que no solo protegen al inversor extranjero, sino que contienen cláusulas de apoyo a la promoción de la inversión, de responsabilidad social de las empresas y, en general, dan más espacio de política a los Estados.

La CEPAL también señala que la competitividad de los países en exportación de servicios depende de cuán activas sean las estrategias de desarrollo públicos-privadas para el fomento de servicios modernos. Destaca los programas nacionales de Chile, Colombia, México, Perú y Uruguay para fomentar, en conjunto con el sector privado, el desarrollo de capacidades en servicios y así aumentar la competitividad y la exportación, fijando incluso metas de exportación de servicios basadas en los resultados esperados de la cooperación público-privada. Estas son también formas de APPs referidas en la Agenda 2030.

La UNCTAD ha desarrollado el Marco de Políticas de Inversión para el Desarrollo Sostenible y un espacio virtual específico dedicado a las APP para los países y los encargados de formular las políticas de inversión¹⁰. Ambos tienen por objeto facilitar y apoyar el trabajo de los diseñadores de políticas públicas para asegurar la participación de la inversión privada nacional y extranjera en el alcance de los ODS y por ende la facilitación del comercio.

-
- 1 Este trabajo es producto de una investigación realizada en un período sabático entre 2017-2018, con el apoyo del SELA. Refleja exclusivamente la opinión de su autora y en ningún momento aquella de la UNCTAD o del SELA.
 - 2 Véase: UNCTAD. Boosting Investment in Productive Capacities for Trade. In: *Policy Brief* No 34, diciembre 2015.
 - 3 Véase: CEPAL. *Perspectivas del Comercio para América Latina* 2017.
 - 4 Ahmad, E.; Bhattacharya, A.; Vinella, A.; Xiao, K. Involving the private sector and PPPs in Financing Public Investments: some opportunities and challenges. In: *Asia Research Working Paper* 67. Londres: LSE, octubre de 2014. Disponible en: <<https://bit.ly/2v9qd4C>>.
 - 5 Disponible en: <<https://bit.ly/2A0ReMS>>.
 - 6 Disponible en: <<https://bit.ly/2i8ku8Q>>.
 - 7 XXXIII Reunión del Foro Técnico de IIRSA, Buenos Aires, 5 de diciembre de 2017.
 - 8 Disponible en: <<https://bit.ly/2uxLEx2>>.
 - 9 Disponible en: <<https://bit.ly/2ms0bFR>>. Cálculos propios.
 - 10 Véase: <<https://bit.ly/1QypVJS>> y <<https://bit.ly/2uXmyaf>>, respectivamente.



Natalia Guerra
Oficial de Asuntos Económicos
de la UNCTAD.

POLÍTICA COMERCIAL

De la “Facilitación 2.0” a la “política comercial 3.0”: oportunidades para expandir y extender las reglas del comercio mundial

Craig Atkinson

El autor señala que la agenda de Facilitación 2.0 representa una oportunidad única para implementar una política comercial adecuada a la era digital. Sostiene que de esta forma no solo será posible expandir el campo de la facilitación comercial, sino también extender su uso con ayuda de la “Internet de las reglas”.

En la Semana del Comercio Electrónico de 2018 realizada por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, por su sigla en inglés) en Ginebra, asistí a la sesión organizada por el Centro Internacional para el Comercio y el Desarrollo Sostenible (ICTSD, por su sigla en inglés) sobre “Facilitación del Comercio 2.0”¹. En tándem con la sesión, *RTA Exchange* publicó un artículo de Ricardo Meléndez-Ortiz² que describe a la Facilitación 2.0 como una agenda más integral, que incorpora un enfoque holístico de crecimiento inclusivo. En particular, la Facilitación 2.0 propone que los acuerdos regionales de comercio desempeñen un papel más importante en la aceleración de la reforma global.

Aproximadamente una semana más tarde, publiqué un artículo en la revista *LSE Business Review*, en el cual propongo un enfoque para clasificar el “historial de versiones” de las políticas comerciales teniendo en cuenta su nivel de funcionalidad. Este “historial de versiones” incluye: la escritura de las reglas del comercio en lenguaje natural (política comercial 1.0); el uso dispar de tecnologías digitales para asistir a la implementación de políticas (política comercial 2.0); y el diseño de versiones de regulaciones comerciales ejecutables y digitales publicadas en Internet de forma estándar (política comercial 3.0).

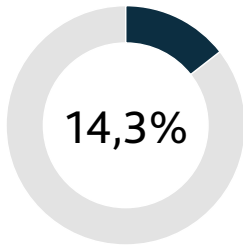
Este artículo responde a lo planteado por Meléndez-Ortiz y sostiene que la Facilitación 2.0 está alineada con mi clasificación funcional del “historial de versiones” de políticas comerciales. Ambos análisis son relevantes para los negociadores y hacedores de política comercial en la conceptualización de las reglas comerciales en la era digital.

Expandiendo la agenda de facilitación del comercio: Facilitación 2.0

Es cierto que el Acuerdo de Facilitación del Comercio (TFA, por su sigla en inglés) de la Organización Mundial del Comercio (OMC) no contempla suficientemente a la nueva economía digital que se encuentra cada vez más orientada hacia los servicios. Además, la expansión de las cadenas globales de valor ha llevado a una mayor interacción transfronteriza en las redes de producción de bienes entre empresas y otros agentes económicos como las agencias gubernamentales nacionales.

Las interacciones entre los agentes económicos suelen inflar el costo de hacer negocios y crean barreras tanto transfronterizas como dentro de las fronteras para la efectiva participación de las micro, pequeñas y medianas empresas en las cadenas globales y regionales de valor³.

La expansión de la agenda de facilitación del comercio, expresada como Facilitación 2.0, es crítica en un momento de reorganización industrial y social global. En la era digital, cuestiones como el comercio electrónico, la inversión y los servicios se han convertido en el centro de la política económica por su potencial para promover el crecimiento inclusivo, fomentar el desarrollo sostenible y generar empleos bien remunerados que permitan romper los ciclos de pobreza.



Reducción estimada de los costos del comercio mundial si el TFA es implementado plenamente

Fuente: OMC (2015)

Ampliando la agenda comercial hacia áreas como el comercio electrónico, la inversión y los servicios, la Facilitación 2.0 resulta operativa a nivel de marcos políticos y en diferentes instancias durante la implementación de las reformas. Se trata de un enfoque "dentro de las fronteras", que abarca medidas de acceso no relacionadas con el mercado que facilitan el comercio y actúan "dentro de la frontera" para profundizar los aumentos de eficiencia, buscando promover el comercio y el desarrollo a través de una mayor interoperabilidad entre los marcos regulatorios nacionales.

Al cubrir las brechas regulatorias creadas por la nueva realidad económica y las diferencias entre países, la Facilitación 2.0 también tiene el potencial de estimular los esfuerzos para ampliar el "historial de versiones" de la política comercial. Ambos análisis pueden generar las condiciones para un desarrollo más inclusivo a través del comercio.

Extendiendo el "historial de versiones" de la política comercial: política comercial 3.0

En mi opinión, la agenda de la OMC avanza hacia lo que podría considerarse una política comercial 2.0: la implementación de políticas dispares y parcialmente computarizadas, como los sistemas de ventanilla única. Esta política comercial 2.0 es diferente a la Facilitación 2.0 con visión de futuro, pero no es contradictoria.

Mientras que la Facilitación 2.0 constituye un enfoque para *expandir* la agenda de facilitación del comercio, el enfoque del "historial de versiones" de la política comercial está demarcado por tecnologías para *extender* la funcionalidad de las políticas. Los medios y el formato de las reglas comerciales, así como su modelo de distribución, están sujetos a interrupción.

Ahora es posible escribir, publicar y distribuir versiones más funcionales de las regulaciones a través de algoritmos, con el fin de automatizar los cálculos y los pagos. Estas formas de legislación ejecutables y en red – es decir, leyes algorítmicas – tienen el potencial de hacer que las reglas del comercio sean más útiles para todos los agentes económicos.

La política comercial 3.0 representa una extensión en la accesibilidad de las políticas y las normas privadas. La característica definitoria de la política comercial 3.0 es que las normas legalmente codificadas, que contienen cálculos, pueden ser automatizadas en cualquier contexto. Esto implica que el acceso a Internet o una red móvil a través de SMS es el acceso a una "calculadora global de negocios". Va más allá de la armonización per se, ya que políticas diferentes en lenguajes naturales pueden compartir una *lingua franca* en su forma algorítmica ejecutable.

Política inteligente: algoritmos como regulación comercial

Similar a la forma en que un "contrato inteligente" funciona entre dos partes de una transacción, la política comercial 3.0 podría considerarse una "política inteligente" que permite a terceras partes (por ejemplo, los gobiernos) distribuir y hacer que los usuarios implementen sus reglas.

Xalgorithms Alliance ha desarrollado componentes gratuitos y de código libre y abierto para la "Internet de las reglas" (un repositorio en red de versiones de reglas ejecutables por computadora), que pueden permitir la proliferación de políticas inteligentes. Esta "Internet de las reglas" puede reducir los costos asociados con las interacciones entre sistemas comerciales y permitir la interoperabilidad.

De la variedad de casos de uso de la Internet de reglas, el proyecto de digitalización de Xalgo4Trade se centra en la automatización de funciones clave, en apoyo de la facilitación del comercio, el comercio electrónico transfronterizo y el comercio de servicios digitales. Según Xalgorithms, estas formas de reglas pueden admitir cualquier transacción, pueden hospedarse en cualquier plataforma y cumplir con los requisitos de cualquier jurisdicción.

Ahora incluso las jurisdicciones locales pueden publicar leyes y regulaciones sea en lenguaje natural que en lenguaje ejecutable en computadora. Por lo tanto, el desarrollo

de la "Internet de las reglas" es coherente con un enfoque dentro de la frontera en la Facilitación 2.0.

Interoperabilidad: una prioridad clave para la Facilitación 2.0 y más allá

En su artículo, Meléndez-Ortiz menciona la importancia de la interoperabilidad y afirma que la Facilitación 2.0 no busca establecer estándares y tampoco actuará como un punto focal para asegurar la coherencia en el desarrollo de estándares.

En la actualidad, existen organizaciones como el Centro de las Naciones Unidas para la Facilitación del Comercio y el Comercio Electrónico (UN/CEFACT, por su sigla en inglés), la Organización para el Avance de las Normas de Información Estructurada (OASIS, por su sigla en inglés) y la Organización Internacional de Normalización (ISO, por su sigla en inglés), que desarrollan y establecen estándares o normas. A su vez, las normas subyacentes para el comercio electrónico (*Universal Business Language*) y los pagos (ISO 20022) permiten el uso de "Internet de las reglas".

Cuando se trata de comercio, una "Internet de las reglas" es compatible con los estándares de las Naciones Unidas. Los comerciantes, los sectores de logística, transporte y otros alrededor del mundo usan las reglas de las Naciones Unidas para el Intercambio Electrónico de Datos para Administración, Comercio y Transporte (UN/EDIFACT, por su sigla en inglés), que se establecieron hace más de 30 años. La actualización de las políticas comerciales a la versión 3.0 dará un mejor uso a los estándares de datos existentes.

Oportunidades para expandir y extender las reglas del comercio

Por medio de la Facilitación 2.0, existe la oportunidad de crear transparencia, armonizar y ampliar el alcance de la cobertura de las reglas del comercio. Todo esto ayuda a reducir la ambigüedad en las expresiones de lenguaje natural de las reglas, y aumenta el potencial para avanzar en el "historial de versiones" de la política comercial.

Además, un rol más influyente para la reforma de la facilitación del comercio a nivel regional puede dar lugar a un acuerdo regional de comercio "nacido digital": las cláusulas de lenguaje natural podrían publicarse en forma ejecutable, siempre que sea posible, una vez finalizadas las negociaciones.

La Iniciativa Tecnológica y Comercial Inteligente (ITTI, por su sigla en inglés) está poniendo a prueba el uso de inteligencia aumentada para ayudar en las negociaciones de un acuerdo regional entre el Canadá y el Mercado Común del Sur (MERCOSUR). Una de las áreas que veo como una extensión natural de las negociaciones comerciales respaldadas por la inteligencia aumentada es la expresión de cláusulas "computacionales". Los esfuerzos regionales para desarrollar redes de versiones funcionales de acuerdos pueden eventualmente llevar a la interoperabilidad a través de sistemas legales y comerciales globales.

Consideraciones finales

La expansión de la agenda multilateral a través de la Facilitación 2.0 puede contribuir con la evolución de la política comercial a la versión 3.0. Además, los nuevos acuerdos regionales de comercio constituyen un canal para la reforma y modernización de las políticas comerciales.

Existe la oportunidad no solo de unificar los distintos sistemas jurídicos/comerciales y tecnológicos mediante la *expansión*, sino también la posibilidad de *extender* las reglas de funcionalidad del comercio al proporcionarles una forma amigable de automatización. Este paso en la evolución de la política comercial, que puede ser apoyado y posibilitado por la Facilitación 2.0, es esencial para maximizar la inclusión.



Craig Atkinson

Investigador visitante en el World Trade Institute de la Universidad de Berna y director de la consultora Lexmerca International Trade.

❶ Véase: <<https://bit.ly/2OjuX0t>>.

❷ Una versión de este artículo corresponde al primer análisis publicado en la presente edición de *Puentes*.

❸ Véase: <<https://bit.ly/2AaEKD0>>.

CENTROAMÉRICA

Recuento de dos Uniones Aduaneras en Centroamérica

Romeo Romero

El artículo señala la forma en que la agenda de facilitación del comercio ha estimulado la conformación de una Unión Aduanera Centroamericana. El autor identifica a Honduras y Guatemala como países líderes del proceso de integración y analiza los principales ejes de expansión de este proyecto en términos de miembros, institucionalización y agenda.

Los países de Centroamérica agrupados en la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA) – Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá – adolecen de problemas comunes en todos los puntos fronterizos importantes que se encuentran en el denominado "Corredor del Pacífico": largas filas de medios de transporte, infraestructura vial inadecuada, desorden en las zonas primarias aduaneras y falta de calidad en el servicio aduanero al usuario. La mayor parte del comercio intrarregional es por vía terrestre, y la existencia de estos problemas resta competitividad a las exportaciones de los países, dificultando la inserción de nuevas empresas en el comercio internacional.

Los países centroamericanos que conforman la SIECA son firmantes del Tratado General de Integración Económica Centroamericana desde 1960 y del Protocolo de Guatemala de 1993¹. Ambos instrumentos jurídicos establecen que Centroamérica construirá una unión aduanera en sus territorios, con la cual los productos de origen centroamericana se comercializarán libres de aranceles y la región contará con un arancel externo común. A pesar de ello, el comercio intrarregional no transita de forma fluida entre los territorios, y las demoras ocasionadas por procedimientos complejos e ineficientes siguen siendo una constante queja por parte de los sectores productivos.

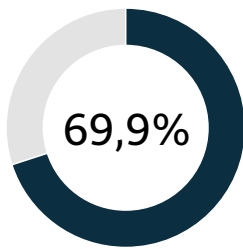
Desde aproximadamente el año 2011, cuando comenzaron las negociaciones por un Acuerdo de Facilitación del Comercio (TFA, por su sigla en inglés) en la Organización Mundial del Comercio (OMC), Centroamérica ha ido otorgando mayor importancia al tema. En el año 2014, durante la Reunión de Jefes de Estado del Sistema de Integración Económica Centroamericana (SICA), se instruyó al Consejo de Ministros para la Integración Económica (COMIECO) la elaboración de una estrategia sobre facilitación del comercio que incluyera el modelo de Gestión Coordinada en Fronteras de la Organización Mundial de Aduanas² (WCO, por su sigla en inglés).

Después de varias rondas de negociación y con el mandato del más alto nivel como respaldo, el COMIECO aprobó, en octubre del 2015, la Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio y Competitividad con Énfasis en Gestión Coordinada de Fronteras (EFCC). La EFCC contiene una serie de medidas que, al ser implementadas, permitirán llegar en el mediano y largo plazo a la consecución del modelo de Gestión Coordinada en Fronteras. Este modelo será un elemento clave en la consolidación del proceso de integración económica centroamericana.

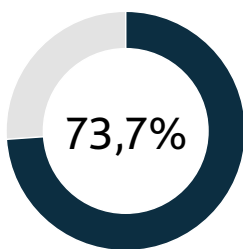
Simultáneamente a la implementación del TFA y de la EFCC, los gobiernos de Guatemala y Honduras decidieron avanzar más rápido y profundizar el proceso de integración económica a través de una unión aduanera entre sus territorios, que priorice medidas de facilitación del comercio en su primera fase. De igual forma, El Salvador se ha sumado a esta iniciativa, dando inicio a la posible Profundización de la Unión Aduanera del Triángulo Norte de Centroamérica.

En este artículo se presenta de manera general el proceso de constitución de la Unión Aduanera Centroamericana, el panorama actual de la Unión Aduanera de Guatemala y Honduras y algunos datos sobre la potencial adhesión de El Salvador a esta Unión Aduanera.

El Salvador, Guatemala y Honduras



Porcentaje que corresponde a los tres países en el comercio total centroamericano



Porcentaje que corresponde a los tres países en la población total de Centroamérica

Unión Aduanera Centroamericana

Centroamérica se encuentra en un proceso de Integración Económica desde 1960, tras la suscripción del Tratado General de Integración Económica Centroamericana (TGIE), con el cual los Estados contratantes acordaron establecer entre ellos un mercado común, comprometiéndose además a construir una unión aduanera entre sus territorios³. Para lograr lo anterior, los países centroamericanos tendrían que perfeccionar una zona centroamericana de libre comercio y adoptar un arancel uniforme.

Desde entonces, el proceso de integración económica había avanzado, aunque la celeridad de estos avances se puede haber visto afectada por la falta de voluntad política, las coyunturas económicas de algunos países, o bien simplemente por tratarse de un proceso de carácter voluntario, gradual y progresivo. Cuando parecía que este iba a estancarse, los gobiernos de los Estados miembros decidieron darle un nuevo impulso a través del Convenio Marco para el Establecimiento de la Unión Aduanera Centroamericana, acordado y firmado por los jefes de Estado en diciembre del 2007. Desde este momento en adelante, la región ha dado pasos agigantados en el proceso de integración económica, aunque sin cumplir hasta la fecha con la totalidad de sus objetivos.

El entorno económico internacional actual, el crecimiento constante del comercio entre los países, las nuevas formas de hacer negocios y los avances informáticos que lo facilitan demandan una revisión constante de los métodos, procedimientos y condiciones en las cuales el intercambio de bienes y servicios se desarrolla. En la actualidad, los países se ven más que nunca en la necesidad de realizar reformas continuas que promuevan la competitividad de sus sectores productivos, utilizando para ello medidas tendientes a facilitar las operaciones de comercio exterior.

Así lo han entendido todos los países centroamericanos, pero han sido Guatemala y Honduras los primeros en marcar la pauta con un claro interés por incrementar el comercio entre sus dos territorios, disminuir los costos de transacción de las operaciones de comercio exterior y aumentar consecuentemente la competitividad de sus industrias exportadoras. Esto lo han dejado de manifiesto con la firma del Protocolo Habilitante para el Proceso de Integración Profunda hacia el Libre Tránsito de Mercancías y de Personas Naturales entre las Repúblicas de Guatemala y Honduras, en el que acuerdan establecer una unión aduanera entre sus territorios – en concordancia con lo establecido en los instrumentos jurídicos de la Integración Económica Centroamericana – y promover el libre tránsito de personas naturales.

Unión aduanera entre Guatemala y Honduras

Que dos países hayan oficialmente decidido establecer una unión aduanera más acelerada y profunda dentro de Centroamérica constituye un hecho sin precedentes. Esto llama aún más la atención si se toman en cuenta algunos datos de su implementación: el 75% del comercio entre los dos países gozará de libre circulación, sin importar el origen de las mercancías – es decir, cualquier mercancía nacionalizada en cualquiera de los Estados-parte, al cumplir ciertos requisitos, podrá transitar libremente por sus territorios; además, se han armonizado requisitos de tipo sanitario, con el fin de evitar fumigaciones y otros controles cuarentenarios que obstaculicen el tránsito expedito de mercancías; las mercancías también estarán amparadas bajo la Factura y Declaración Única Centroamericana (FYDUCA), documento que ofrece facilidades al comercio, ya que la información para la declaración de las mercancías se registra de forma distinta a los documentos utilizados en el comercio centroamericano⁴.

Además de lo anterior, Guatemala y Honduras han tenido que trabajar en la integración de sus sistemas informáticos, con el fin de tener un mejor control y trazabilidad de las operaciones – lo que ha promovido la inversión en modernización de las instituciones de ambos países. De igual forma, se ha tenido que avanzar en el fortalecimiento de sistemas de riesgo de fiscalización posterior, ambas acciones son consideradas como beneficios colaterales del proceso. Por último, con la creación de Puestos Fronterizos Integrados, se producirán avances significativos en la consolidación de las medidas de la EFCC para la implementación del modelo de Gestión Coordinada en Fronteras.

Tabla 1. Exportaciones e importaciones de El Salvador con Guatemala y Honduras (miles de US\$, 2017)

Operación	Monto	Porcentaje relativo al resto del mundo
Exportaciones hacia Guatemala	752,707	14%
Importaciones desde Guatemala	1,091,964	10,2%
Exportaciones hacia Honduras	747,152	15%
Importaciones desde Honduras	479,108	5,6%

Fuente: elaboración propia con datos de TradeMap

Como se puede observar, la Unión Aduanera entre Guatemala y Honduras permite la libre circulación de bienes, lo que se traduce, en la práctica, en un pago único de aranceles a la importación, promoviendo la competitividad en costos de transacción y la reducción de controles cuarentenarios que pueden tomar varias horas y, en algunos casos, días. Con la introducción de estas medidas, se ha estimado que, para ambos países, los costos logísticos podrían reducirse entre un 21% y 25% en términos de tiempo y dinero, el producto interno bruto (PIB) de los dos países podría aumentar entre 0,4% y 1,2% y la recaudación fiscal podría hacerlo entre USD\$ 20,8 a USD\$ 40,2 millones.

El gobierno de El Salvador ha visto que los beneficios proyectados para Guatemala y Honduras podrían verse potenciados con su adhesión al proceso. En la Tabla 1, puede observarse la importancia que Guatemala y Honduras representan comercialmente para El Salvador.

Los datos de la Tabla 1 indican que, del total de las exportaciones realizadas en 2017 por El Salvador, 14% tuvieron como destino Guatemala y un 10% del total de las importaciones realizadas por El Salvador llegaron desde ese país. Esto significa que casi un cuarto del comercio total realizado ese año se hizo directamente con Guatemala, convirtiéndose, si quitamos a Estados Unidos del cálculo, en el principal proveedor de bienes para este país. Las exportaciones realizadas hacia Honduras representan 15% del total de exportaciones realizadas por El Salvador al resto del mundo, y las importaciones, 5,6%.

Además, los tres países representan el 69,6% del comercio total centroamericano y su mercado potencial equivale a 31,2 millones de habitantes – es decir, el 73,7% del total de la población de la región. Analizando los datos, tiene sentido que El Salvador quiera beneficiarse de una unión aduanera con estos dos países.

De conformidad con lo establecido en el Convenio Marco para el Establecimiento de la Unión Aduanera Centroamericana, en el Marco General de Trabajo anexo al Protocolo Habilitante, se establece que la Unión Aduanera entre Guatemala y Honduras se realizará en tres etapas, siendo la primera – la que se está implementando actualmente – la promoción de la libre circulación de bienes y facilitación del comercio. Las etapas siguientes son la modernización y convergencia normativa y, por último, el desarrollo institucional.

Según un estudio realizado en el marco de la implementación de las medidas de facilitación del comercio del TFA, se estima que el efecto de la facilitación del comercio puede reducir el plazo necesario para importar en más de un día y medio, y el plazo necesario para exportar, en casi dos días⁹. Para los países del Triángulo Norte de Centroamérica, cualquier reducción en los tiempos para exportar e importar es determinante para el proceso de unión aduanera – no únicamente por el beneficio del incremento comercial para las administraciones públicas, sino también porque imprime confiabilidad con los sectores productivos, que son, al final del día, los usuarios de este nuevo esquema.

En la Unión Aduanera entre Guatemala y Honduras se han creado tres Puestos Fronterizos Integrados (PFI), en los cuales, se ha comenzado a operar de manera diferente, ya que en estos PFI se han habilitado carriles especializados para atender únicamente medios de transporte con mercancías en libre circulación, permitiendo de esta manera que estas tengan un paso más fluido hacia el territorio del otro país. Como se mencionó

anteriormente, la FYDUCA registra las operaciones de manera diferente: una vez que el usuario introduce los datos de la mercancía, el sistema le genera un código QR, el cual es leído por un funcionario en el PFI, registrando la operación y permitiendo que el medio de transporte siga su camino hacia el destino final⁶.

La adhesión de El Salvador a este proceso significa un reto para la Unión Aduanera, ya que se amplía la necesidad de configurar PFI adecuados a las necesidades propias del comercio entre pares de países (Guatemala y El Salvador, y Honduras y El Salvador). Para ser específico, estas necesidades van desde el tipo de mercancías que se van a dejar en libre circulación a los volúmenes de operaciones, y hasta a los diversos accidentes geográficos de los pasos fronterizos salvadoreños.

Siguiendo un esquema de tipificación por pares de países y pares de fronteras⁷ y enfocados en implementar un modelo de Gestión Coordinada en Fronteras, se han conformado mesas de trabajo multidisciplinarias en temas aduaneros, cuarentenarios, migratorios, de acceso a los mercados y reglas de origen y seguridad, con el fin de negociar las condiciones más favorables en las que El Salvador debe adherirse al proceso, a fin de catalizarlo y no entorpecerlo.

No cabe duda de que, en esta primera etapa, habrá ganadores en los tres países. El reto está en cuantificar las magnitudes en las que se pueda crear o desviar comercio hacia afuera de la Unión Aduanera, no solo en términos monetarios, sino también en términos de tipo de mercancías y servicios. Será a medida que se vaya implementando y haciendo operativo el modelo de Unión Aduanera, que se podrá cuantificar el verdadero beneficio para los tres países. De momento, aún se mantienen negociaciones tendientes a crear las condiciones idóneas para el exitoso funcionamiento del proceso.

-
- ❶ Panamá se incorporó al Protocolo de Guatemala en 2012.
 - ❷ Declaración de Punta Cana, XLIII Reunión Ordinaria de Jefes de Estado y de Gobierno de los países miembros del SICA, 27 de junio de 2014.
 - ❸ El TGIE se complementa con el llamado Protocolo de Guatemala, de 1993.
 - ❹ Información oficial extraída de SIECA. Disponible en: <<https://bit.ly/2LmkouV>>.
 - ❺ Véase: Hillberry, R. H.; Zhang, X. Policy and performance in customs: evaluating the trade facilitation agreement. In: *Policy Research working paper* No. WPS 7211, Washington, D.C.: World Bank, 2015.
 - ❻ En este esquema, los usuarios no son exportadores o importadores, sino transferentes y adquirentes. El cambio en el concepto se da debido a que la operación, al hacerse en un "territorio único", es considerada compra/venta.
 - ❼ Esquema que es pilar transversal en la Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio y Competitividad.



Romeo Romero

Experto en comercio exterior y especialista en Facilitación del Comercio. Coordinador de Política Arancelaria en el Ministerio de Economía de El Salvador. Profesor de Economía Internacional en la Universidad Dr. José Matías Delgado, El Salvador.

Publicaciones

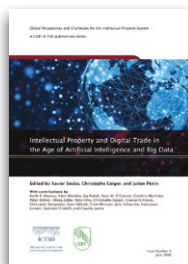
Puentes recomienda publicaciones de ICTSD y otras instituciones que están contribuyendo al estudio y una mejor comprensión del comercio internacional y el desarrollo sostenible, con implicaciones también para América Latina.



¿Qué puede hacer un acuerdo de facilitación de inversiones en la OMC para el desarrollo sostenible?

ICTSD – junio 2018

Este artículo analiza la relación entre los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y las medidas de facilitación de inversiones propuestas por los miembros de la Organización Mundial del Comercio (OMC). Más allá de los vínculos entre comercio e inversión y la necesidad de financiamiento para el desarrollo sostenible en los países en desarrollo, el artículo sostiene que el interés institucional por las políticas de facilitación de inversiones favorece la consecución de los objetivos de la Agenda 2030. Se sugiere además que una política de facilitación de inversiones que conceda flexibilidad institucional en las estructuras domésticas de los miembros puede dar inicio al proceso de racionalización y coordinación de agencias e instituciones nacionales y regionales, de acuerdo con las metas específicas del país y prioridades de desarrollo. Para acceder al texto, haga clic [aquí](#).



Propiedad Intelectual y Comercio Digital en la Era de la Inteligencia Artificial y Big Data

CEIPI-ICTSD – junio 2018

Este es el quinto número de la serie sobre perspectivas y desafíos globales para el sistema de propiedad intelectual, publicada conjuntamente por el Centro de Estudios de Propiedad Intelectual Internacional (CEIPI, por su sigla en inglés) y el Centro Internacional para el Comercio y el Desarrollo Sostenible (ICTSD, por su sigla en inglés). Este volumen trata de los cambios en los modos de innovación, producción y comercialización de la innovación, que se relacionan estrechamente con el derecho de la propiedad intelectual y la competencia. Los capítulos que componen este volumen contribuyen a una mejor comprensión de las complejidades legales y las oportunidades sociales y económicas que surgen de las tecnologías que sientan las bases de una nueva revolución industrial. Para acceder al texto, haga clic [aquí](#).



Cómo salir del laberinto fronterizo: Una evaluación de las iniciativas de facilitación del comercio en América Latina y el Caribe

BID – octubre 2017

Las fronteras son regiones pobladas por múltiples agencias que desarrollan y administran regulaciones que las empresas deben cumplir cuando comercian internacionalmente. El diseño de dichos procedimientos puede convertir las fronteras en laberintos difíciles de atravesar. Al influir sobre los tiempos que insume conectar orígenes y destinos, los procedimientos de las agencias fronterizas pueden afectar el comercio. Recientemente, los países de América Latina y el Caribe han implementado varias iniciativas de facilitación del comercio que apuntan a racionalizar y simplificar el procesamiento administrativo de los flujos comerciales. Dichas iniciativas incluyen la adopción de sistemas de gestión de riesgo por parte de las aduanas, ventanillas únicas de comercio exterior, programas de operador económico autorizado, esquemas simplificados de exportación postal y regímenes de tránsito racionalizados – todos los cuales son piedras angulares del Acuerdo de Facilitación del Comercio (TFA, por su sigla en inglés) de la Organización Mundial del Comercio (OMC). Para acceder al texto, haga clic [aquí](#).

SIGA EXPLORANDO EL MUNDO DEL COMERCIO Y EL DESARROLLO SOSTENIBLE EN LA RED BRIDGES DE ICTSD

PONTES

Análisis e información sobre comercio y desarrollo sostenible para el mundo de habla portuguesa- *Idioma portugués*
www.ictsd.org/news/pontes

BRIDGES

Noticias relativas al comercio mundial desde una perspectiva de desarrollo sostenible- *Idioma inglés*
www.ictsd.org/news/bridges

桥

Análisis e información sobre comercio y desarrollo sostenible para el mundo de habla china- *Idioma chino*
www.ictsd.org/news/qiao

МОСТЫ

Análisis e información sobre comercio y desarrollo con enfoque en los países del CEI- *Idioma ruso*
www.ictsd.org/news/bridgesrussian

BRIDGES AFRICA

Análisis e información sobre comercio y desarrollo sostenible con énfasis en África- *Idioma inglés*
www.ictsd.org/news/bridges-africa

PASSERELLES

Análisis e información sobre comercio y desarrollo sostenible con énfasis en África- *Idioma francés*
www.ictsd.org/news/passerelles



Centro Internacional para el Comercio y el Desarrollo Sostenible

Chemin de Balexert 7-9
1219 Geneva, Switzerland
+41-22-917-8492
www.ictsd.org

La producción de PUENTES es posible gracias al apoyo generoso de todos nuestros donantes, que incluyen:

DFID – Departamento para el Desarrollo Internacional del Reino Unido

SIDA – Agencia Sueca para el Desarrollo Internacional

DGIS – Ministerio de Relaciones Exteriores de Holanda

Ministerio de Relaciones Exteriores, Dinamarca

Ministerio de Relaciones Exteriores, Finlandia

Ministerio de Relaciones Exteriores, Noruega

PUENTES recibe publicidad y patrocinios para apoyar el costo de la publicación e incrementar su impacto a nivel global y en Latinoamérica. La aceptación de las propuestas queda a discreción de los editores. Las opiniones expresadas en los artículos son responsabilidad exclusiva de los autores y no necesariamente reflejan el punto de vista de ICTSD.



Esta obra está bajo una [Licencia Creative Commons](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/) de Atribución-NoComercial-SinDerivar 4.0 Internacional.

ISSN 1563-0013

