


Estado actual del proceso de integración en América Latina y el Caribe

Copyright © SELA, noviembre de 2015. Todos los derechos reservados.
Impreso en la Secretaría Permanente del SELA, Caracas, Venezuela.

La autorización para reproducir total o parcialmente este documento debe solicitarse a la oficina de Prensa y Difusión de la Secretaría Permanente del SELA (sela@sela.org). Los Estados Miembros y sus instituciones gubernamentales pueden reproducir este documento sin autorización previa. Sólo se les solicita que mencionen la fuente e informen a esta Secretaría de tal reproducción.



SISTEMA ECONÓMICO
LATINOAMERICANO
Y DEL CARIBE



Estado actual del proceso de integración en América Latina y el Caribe

Relaciones Intrarregionales

*Secretaría Permanente del SELA
Caracas, Venezuela
25 al 27 de noviembre de 2015
SP/Di N° 16-15*

Copyright © SELA, noviembre de 2015. Todos los derechos reservados.
Impreso en la Secretaría Permanente del SELA, Caracas, Venezuela.

La autorización para reproducir total o parcialmente este documento debe solicitarse a la oficina de Prensa y Difusión de la Secretaría Permanente del SELA (sela@sela.org). Los Estados Miembros y sus instituciones gubernamentales pueden reproducir este documento sin autorización previa. Sólo se les solicita que mencionen la fuente e informen a esta Secretaría de tal reproducción.

C O N T E N I D O

PRESENTACIÓN

RESUMEN EJECUTIVO	3
INTRODUCCIÓN	7
ASPECTOS METODOLÓGICOS	9
I. ETAPAS DE LOS PROCESOS DE INTEGRACIÓN	11
1. Área de Libre Comercio	11
2. Unión Aduanera	11
3. Mercado Común	11
4. Unión Económica	11
5. Integración Económica	12
II. COMERCIO INTRARREGIONAL¹: INTERCAMBIOS PARA LA GENERACIÓN DE VALOR	12
III. INFRAESTRUCTURA: PLATAFORMA NECESARIA PARA LA INTEGRACIÓN REGIONAL	27
IV. INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA: FLUJOS FINANCIEROS PARA UNA MAYOR CAPACIDAD PRODUCTIVA	33
V. MOVIMIENTOS MIGRATORIOS: ASIGNACIÓN EFICIENTE DEL CAPITAL HUMANO	46
CONCLUSIONES	53
ANEXO I. NÚMERO DE TRATADOS DE LIBRE COMERCIO FIRMADOS POR MECANISMO DE INTEGRACIÓN	57
ANEXO II. PANORAMA GENERAL DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE	
BIBLIOGRAFÍA	65

¹ En este apartado sólo se estudian los flujos comerciales de bienes.

P R E S E N T A C I Ó N

El presente estudio ha sido elaborado en cumplimiento de la Actividad I.1.1. del Programa de Trabajo de la Secretaría Permanente del SELA para el Año 2015, denominada "Informe de seguimiento a los acuerdos de integración en América Latina y el Caribe: Comunidad Andina (CAN), Comunidad del Caribe (CARICOM), Mercado Común del Sur (MERCOSUR), Sistema de Integración Centroamericana (SICA) y Alianza del Pacífico (AP)".

Este documento tiene como objetivo estudiar el estado actual del proceso de integración de los mecanismos de integración subregional en América Latina y el Caribe. El documento consta de un Resumen Ejecutivo, una introducción, cinco secciones y las conclusiones. La Sección I hace una breve conceptualización de las fases de integración de acuerdo a la teoría de la integración económica. La Sección II estudia la evolución de los flujos comerciales y la composición tecnológica de las exportaciones. En la Sección III se aborda el estado actual de la infraestructura logística en los mecanismos de integración. En la Sección IV, se caracterizan los flujos de inversión extranjera directa. Por último en la Sección V se estudian los flujos migratorios. Asimismo, sobre la base del estudio realizado, se esbozan un conjunto de conclusiones que recogen los principales hallazgos de la investigación, haciéndose énfasis en las áreas en las cuales la región debe avanzar para consolidar su proceso de integración.

La Secretaría Permanente del SELA agradece a los funcionarios de la Dirección de Estudios y Propuestas, por la dedicación a la elaboración de este documento.

RESUMEN EJECUTIVO

De acuerdo a Balassa (1964), la palabra “integración” en su uso cotidiano se refiere a la unión de partes dentro de un todo. Sin embargo, el término “integración económica” no tiene un significado preciso y universalmente aceptado, en vista de que la argumentación sobre los elementos que plantean una integración económica real es muy variable. Para algunos autores, la integración económica debe ser un proceso profundo que incluya las diferentes formas de cooperación internacional e integración social, mientras para otros, la mera existencia de relaciones comerciales entre dos países es sinónimo de integración.

En este estudio se adopta la definición de Balassa (1964), donde la integración económica es entendida como un proceso y como una situación. Como un proceso, al considerar el dinamismo en la toma de decisiones dirigidas a la abolición de cualquier signo de discriminación entre unidades económicas pertenecientes a diferentes países; y como una situación, al evaluar, en un momento del tiempo, la ausencia de forma de discriminación entre economías nacionales.

Existen diferentes fases a fin de alcanzar una integración económica completa, según Balassa (1964) estas son: 1) área de libre comercio, que busca la libre circulación de mercancías a través de la eliminación de obstáculos arancelarios y no arancelarios, en donde cada país mantiene su política arancelaria respecto a terceros; 2) unión aduanera, en esta se adopta un arancel externo común, lo que se traduce en el establecimiento de barreras externas comunes frente al resto del mundo; 3) mercado común, en esta etapa del proceso de integración no existen ningún tipo de restricción o barrera a la entrada y salida de factores productivos; 4) unión económica, además de permitir la libre circulación de factores, existe un cierto grado de armonización de las políticas económicas de los países miembros; y 5) integración económica, esta última fase del proceso de integración supone el cumplimiento de cada una de las fases anteriores aunado a la existencia de una autoridad supranacional única que coordine a cada uno de los Estados Miembros.

El estudio centra su análisis en los siguientes mecanismos de integración: la Alianza del Pacífico (AP), el Mercado Común del Sur (MERCOSUR), el Sistema de Integración de Centroamérica (SICA), la Comunidad Andina (CAN) y la Comunidad del Caribe (CARICOM). Esta visión apunta a la generación de un marco analítico que permita identificar las potencialidades para una mayor cooperación entre los mecanismos de integración.

Si bien se reconoce que ALBA-TCP, PETROCARIBE y UNASUR, son procesos de integración ejercidos a través de la cooperación directa de los gobiernos en aspectos específicos, en este estudio solo se consideran los mecanismos cuya integración es ejercida a través de la interacción de los mercados.

Esta investigación analiza la evolución que han tenido los procesos de integración en América Latina y el Caribe, con énfasis en el avance de las relaciones intramecanismo, abordando dimensiones fundamentales como: comercio, infraestructura, inversión extranjera directa y movimientos migratorios.

Los hallazgos obtenidos en la evaluación de las áreas temáticas consideradas en este estudio, muestran avances de distintas magnitudes en los bloques de integración, a pesar de la persistencia de retos comunes cuya superación requerirá mayores niveles de articulación regional.

Con respecto a la Alianza del Pacífico, se observa que durante la última década, este mecanismo exhibe algunos avances en materia comercial e inversión, aunque, persisten retos pendientes por superar. El comercio intramecanismo de los países de la AP, representa el 31% del comercio

4

intra-regional de sus países miembros, lo que coloca de manifiesto los espacios que aún deben ser satisfechos en materia comercial. Este intercambio comercial está compuesto principalmente por manufacturas con contenido tecnológico bajo, medio y alto, sin embargo, desde 2012 se observa un mayor avance en la comercialización de bienes con intensidad tecnológica media.

Las relaciones comerciales de la AP se han beneficiado de una infraestructura y desempeño logístico favorable. El índice de desempeño logístico, elaborado por el Banco Mundial señala que la AP es el mecanismo de integración de América Latina y el Caribe con mejor puntaje en 2014, superando al resto de la región en cada uno de los componentes del índice.

Por otro lado, los países de la AP cuentan con un favorable entorno para hacer negocios que ha propiciado el incremento de las inversiones intramecanismo. En efecto, durante 2012 los proyectos de inversión entre los Estados Miembros de la AP constituyen el 47% de las inversiones realizadas en la región por parte de los países del mecanismo. No obstante, estas inversiones se concentran en sectores intensivos en recursos naturales colocando de manifiesto la necesidad de desarrollar proyectos en actividades que generen mayor valor agregado.

Por su parte, la Comunidad Andina es una zona de libre comercio que se mantiene en plena vigencia. A pesar de los reiterados intentos en lograr la adopción de un arancel externo común los resultados obtenidos no han sido sostenibles en el largo plazo. En la actualidad, los países del mecanismo han abogado por la adopción de una política arancelaria que comprometa a los cuatro países miembros (Colombia, Ecuador, Bolivia y Perú), sin embargo, estas negociaciones llevan ocho años sin avances sólidos.

En este sentido, los flujos comerciales entre los miembros de este bloque muestran un bajo dinamismo, destacándose que, en 2014 las exportaciones intramecanismo representaron 25% del comercio intra-regional de los países de la CAN. Otro aspecto importante, es la relevancia que tiene la comercialización de bienes primarios y manufacturas basadas en recurso naturales lo que limita la profundización y diversificación de las relaciones comerciales del mecanismo. Sin embargo, se observan algunos esfuerzos para promover la exportación de bienes manufacturados con intensidad tecnológica media y alta.

El menor dinamismo en materia comercial y los obstáculos en materia de infraestructura pudiesen estar incidiendo en los flujos de IED de la CAN. Para 2012, las inversiones directas intramecanismo tienen una participación de 4% con respecto al total invertido por los países de la CAN en la región. Por otra parte, destaca que la CAN mantiene importantes acervos de capital provenientes de los países de la AP lo que podría estar desplazando las inversiones intramecanismo.

A pesar del escenario antes expuesto, los movimientos migratorios entre los países de la CAN muestran un favorable desempeño. Para 2013, la CAN recibió 7% los movimientos migratorios intra-regionales de los cuales 35% correspondieron a desplazamientos intramecanismo.

Con respecto a los países miembros de la CARICOM, es importante destacar las relaciones que tienen sus Estados Miembros con el resto de la región y el mundo. En materia comercial, las exportaciones de los países caribeños hacia América Latina y el Caribe han experimentado un significativo crecimiento, al pasar de representar 21% del total de los intercambios en el año 2000, a 41% en 2014; lo que hace de la CARICOM el mecanismo de integración que destina una mayor proporción de sus exportaciones totales a la región. De este comercio intra-regional, 29% corresponde a exportaciones intramecanismo, donde predominan los intercambios de bienes primarios.

En materia de inversión, los flujos realizados entre los países de la CARICOM reportan también una baja participación (14%), en contraste con lo recibido por el resto de la región. Sin embargo, los flujos de IED totales en el Caribe muestran una tasa de crecimiento promedio de 46% durante el período 2001-2012, colocando en evidencia el dinamismo de la inversión en este mecanismo de integración subregional. El desarrollo de proyectos de inversión ha beneficiado los movimientos migratorios intramecanismo, observándose que, del total de migrantes de América Latina y el Caribe recibidos por los países de la CARICOM, 42% ocurren entre los socios de mecanismo.

En el caso de los países miembros del Mercado Común del Sur, si bien hay importantes avances en materia comercial, aún existen espacios por cubrir en materia de inversión y migración. Para 2014, el intercambio comercial entre los países miembros del MERCOSUR representó 60% del comercio del mecanismo con la región. Sin embargo, aún persisten importantes asimetrías al observarse que, para 2014, Brasil y Argentina, agrupan 49% y 36% respectivamente, del total de las exportaciones entre socios del bloque, en tanto que Paraguay, Uruguay y Venezuela, exhiben participaciones de 8%, 5% y 2% respectivamente.

En materia de movilidad de personas, los movimientos intramecanismo representan 27% de los migrantes de la región hacia el mecanismo. No obstante, el MERCOSUR posee los mayores avances en la región en término de normativas enfocadas en facilitar el libre movimiento de trabajadores, aunque estas no han sido implementadas por la totalidad de los Estados miembros.

Adicionalmente, en materia de inversiones si bien el MERCOSUR es el principal receptor de la región, las inversiones con el resto del mundo mantienen una participación mayor a la intrarregionales, de estas últimas el 22,3% se realizan entre los mismos países del bloque.

Finalmente, en relación al desempeño del Sistema de Integración Centroamericano se evidencia importantes avances en materia comercial y de movilidad de factores. Desde el 2000, los países miembros de este mecanismo han realizado grandes esfuerzos en el fortalecimiento de sus vínculos comerciales con el resto de sus socios regionales, lo que se ha visto reflejado en el aumento de la participación del comercio intrarregional en las exportaciones totales del mecanismo, al pasar de representar 16% en el año 2000, a significar poco menos de 30% en 2014.

Con respecto a los flujos comerciales intramecanismo, estos exhiben un gran dinamismo, al representar 76% del comercio intrarregional, lo que lo ubica como el mecanismo subregional con mayor actividad comercial interna.

El comercio del bloque, ha sido favorecido por el buen desempeño en materia de embarques y eficiencia aduanera, además de los efectos del proyecto Mesoamérica. En materia migratoria, el SICA es el mecanismo con mayores movimientos migratorios intramecanismo, lo que significa un avance hacia lo que podría ser un mercado común centroamericano. En cuanto a las inversiones, se deben realizar mayores esfuerzos para la consolidación de las inversiones intramecanismo. Para 2012, los proyectos de inversión en los países miembros del SICA representaron 17% de las inversiones intrarregionales del mecanismo.

A nivel general, el proceso de integración de América Latina y el Caribe muestra avances significativos en materia comercial, a través del logro de una gran cantidad de acuerdos comerciales intrarregionales que han permitido la reducción casi total de la barreras arancelarias en los intercambios de mercancías. Sin embargo, aún persisten importantes retos en la reducción de barreras no arancelarias donde destaca el fortalecimiento de la infraestructura logística regional y el logro de una mayor interconexión física. En este sentido, el diseño de planes de inversión conjuntos para el desarrollo de una infraestructura adecuada que facilite las diversas actividades

6

económicas que realizan empresas públicas y privadas, es fundamental para continuar avanzando en materia de integración comercial.

También existen tareas pendientes para impulsar los flujos inversiones directas en la región, por lo que se hace necesario la generación de un ambiente de negocios propicio para la atracción de nuevos capitales. Muestra de ello, es que los estudios que evalúan el ambiente para la inversión ubican a los países de América Latina y el Caribe en posiciones desventajosas frente al resto del mundo. Adicionalmente, los instrumentos y leyes que facilitan los desplazamientos migratorios en los mecanismos de integración no han sido implementados en su totalidad por los Estado Miembros lo que dificulta la movilidad plena del factor trabajo.

Atendiendo a esta realidad, el logro de mayores niveles de integración exigirá el fortalecimiento de la coordinación, cooperación y articulación de los procesos de toma de decisiones, que permita el desarrollo de una agenda común que impulse la consolidación de un espacio económico latinoamericano y caribeño.

INTRODUCCIÓN

De acuerdo a Balassa (1964), la palabra “integración” en su uso cotidiano se refiere a la unión de partes dentro de un todo. Sin embargo, el término “integración económica” no tiene un significado preciso y universalmente aceptado, en vista de que la argumentación sobre los elementos que plantean una integración económica real es muy variable. Para algunos autores, la integración económica debe ser un proceso profundo que incluya las diferentes formas de cooperación internacional e integración social, mientras para otros, la mera existencia de relaciones comerciales entre dos países es sinónimo de integración.

En este estudio se adopta la definición de Balassa (1964), donde la integración económica es entendida como un proceso y como una situación. Como un proceso, al considerar el dinamismo en la toma de decisiones dirigidas a la abolición de cualquier signo de discriminación entre unidades económicas pertenecientes a diferentes países; y como una situación, al evaluar, en un momento del tiempo, la ausencia de forma de discriminación entre economías nacionales.

Sin embargo, existen diferentes fases a fin de alcanzar una integración económica completa, según Balassa (1964) estas son: 1) área de libre comercio, que busca la libre circulación de mercancías a través de la eliminación de obstáculos arancelarios y no arancelarios, en donde cada país mantiene su política arancelaria respecto a terceros; 2) unión aduanera, en esta se adopta un arancel externo común, lo que se traduce en el establecimiento de barreras externas comunes frente al resto del mundo; 3) mercado común, en esta etapa del proceso de integración no existen ningún tipo de restricción o barrera a la entrada y salida de factores productivos; 4) unión económica, además de permitir la libre circulación de factores, existe un cierto grado de armonización de las políticas económicas de los países miembros; y 5) integración económica, esta última fase del proceso de integración supone el cumplimiento de cada una de las fases anteriores aunado a la existencia de una autoridad supranacional única que coordine a cada uno de los Estados Miembros.

El objetivo de este estudio es evaluar el estado actual de los mecanismos de integración de América Latina y el Caribe de acuerdo a las fases de integración establecidas por la teoría de la integración económica. De esta forma, se ofrece una aproximación sobre la fase de integración en la que se encuentra cada mecanismo de acuerdo a sus dinámicas actuales.

El estudio centra su análisis en los siguientes mecanismos de integración: la Alianza del Pacífico (AP), el Mercado Común del Sur (MERCOSUR), el Sistema de Integración de Centroamérica (SICA), la Comunidad Andina (CAN) y la Comunidad del Caribe (CARICOM). Esta visión apunta a la generación de un marco analítico que permita identificar las potencialidades para una mayor cooperación entre los mecanismos de integración.

Si bien se reconoce que ALBA-TCP, PETROCARIBE y UNASUR, son procesos de integración ejercidos a través de la cooperación directa de los gobiernos en aspectos específicos, en este estudio solo se consideran los mecanismos cuya integración es ejercida a través de la interacción de los mercados.

Esta investigación analiza la evolución que han tenido los procesos de integración en América Latina y el Caribe, con énfasis en el avance de las relaciones intramecanismo, abordando dimensiones fundamentales como: comercio, infraestructura, inversión extranjera directa y movimientos migratorios. A través del estudio de estas dimensiones se determinará el grado de avance de los mecanismos en términos del logro de sus objetivos constitutivos.

8

La investigación abarca el período de estudio de 2000 a 2014, atendiendo a la disponibilidad de los datos y al mayor dinamismo experimentado por la región, en los flujos comerciales y de inversión durante este lapso de tiempo, así como el incremento de reformas regulatorias que han favorecido el proceso de integración. Los mecanismos estudiados incluyen, durante todo el período de estudio, los países miembros para 2013, sin considerar la fecha de entrada de los países ni el año de conformación del mecanismo.

El trabajo está dividido en cinco secciones más las conclusiones. En el primero se describe las etapas de los procesos de integración con base en la teoría desarrollada por Balassa (1964). En el segundo se describe el desempeño comercial de los mecanismos de integración de América Latina y el Caribe, resaltando el comportamiento intrarregional e intramecanismo, así como la composición tecnológica de los intercambios comerciales.

En el tercer capítulo se evalúa el estado actual de la infraestructura transfronteriza instalada, así como los avances de los principales proyectos desarrollados en la región en esta materia. En el cuarto capítulo, se analizan los flujos de inversión extranjera directa atendiendo las relaciones intrarregionales e intramecanismo y extrarregional. El quinto capítulo, estudiará el comportamiento de los movimientos migratorios en los mecanismos de integración de América Latina y el Caribe.

Por último, en las conclusiones, se muestran los principales hallazgos de la investigación, ubicando a cada mecanismo en la fase del proceso de integración en la que se encuentran, atendiendo a la clasificación teórica desarrollada por Balassa (1964).

ASPECTOS METODOLÓGICOS

En el presente documento se analiza la evolución que han tenido los procesos de integración en América Latina y el Caribe, abordando dimensiones fundamentales como: el comercio, infraestructura, inversión extranjera directa y los movimientos migratorios. El período de estudio seleccionado fue 2000 – 2014 debido a que durante este lapso de tiempo la región ha experimentado un mayor dinamismo en los flujos comerciales y de inversión, así como reformas regulatorias que han favorecido el proceso de integración. La frecuencia utilizada para los datos fue anual atendiendo a la disponibilidad de los mismos para los países de la región.

El estudio centra su análisis en los siguientes mecanismos de integración: la Alianza del Pacífico (AP), la Comunidad del Caribe (CARICOM), el Mercado Común del Sur (MERCOSUR), el Sistema de Integración de Centroamérica (SICA) y la Comunidad Andina (CAN). Reconocemos que ALBA-TCP, PETROCARIBE y UNASUR, son procesos de integración ejercidos a través de la cooperación directa de los gobiernos en aspectos políticos; sin embargo, en este estudio solo se consideran los mecanismos de integración de mercado.

Los mecanismos de integración estudiados incluyen, durante todo el período de estudio, los países miembros para 2013, sin considerar la fecha de entrada de los mismos ni el año de conformación del mecanismo.

De esta forma los países miembros de cada mecanismo son:

- AP: Chile, Colombia, México y Perú.
- CAN: Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú
- CARICOM: Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Dominica, Granada, Guyana, Haití, Jamaica, Montserrat, San Cristóbal y Nieves, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, Surinam y Trinidad y Tobago.
- MERCOSUR: Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay y Venezuela
- SICA: Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá, República Dominicana.

Los valores representativos del comportamiento de los mecanismos se construyeron utilizando la técnica estadística de promedios ponderados; es decir, se toma como criterio el tamaño económico de cada país integrante del mecanismo. La data de las importaciones y exportaciones de bienes fue extraída de Hausmann et al. "Atlas de Complejidad Económica" (2011) a través del portal web: <https://atlas.media.mit.edu/es/> el 03 de Julio de 2015. En él los datos se encuentran clasificados con el Sistema Armonizado (HS, según sus siglas en inglés) y con un nivel de desagregación de 4 dígitos. El HS es un sistema internacional estandarizado de nombres y números para clasificar productos intercambiados.

La división por grado tecnológico de las importaciones y exportaciones empleada corresponde a una categorización de los bienes realizada por el órgano de las Naciones Unidas encargado del comercio y desarrollo (UNCTAD), este nuevo sistema de clasificación divide los productos por habilidad y contenido tecnológico creando equivalencias con la clasificación del HS a 4 dígitos. Dicha clasificación fue consultada en el portal web de la UNCTAD el 03 de julio de 2015. El estudio de Sudip Ranjan Basu titulado "Reestructuración de la Política Comercial en Países en vías de Desarrollo: ¿Afecta la intensidad tecnológica de las exportaciones al PIB per cápita?", próximo a publicarse por UNCTAD, describe este nuevo sistema de clasificación de la UNCTAD.

10

Con base en la metodología formulada por la UNCTAD para clasificar los productos de acuerdo a su intensidad tecnológica, se utilizaron seis tipificaciones: bienes de alta intensidad tecnológica, bienes de intensidad tecnológica media, bienes de baja intensidad tecnológica, manufacturas intensivas en recursos naturales, combustibles minerales, bienes primarios no combustibles. Es decir, no se toman en cuenta la tipificación "bienes no clasificados", pues no se considera relevante para el estudio y la contribución porcentual de dicha categoría no es significativa.

Se destaca que en aquellos gráficos en los que se expone a América Latina y el Caribe a través de la participación de sus mecanismos hay una doble contabilización de los siguientes países, Belice, Colombia y Perú, ya que dichos países se encuentran en dos mecanismos a la vez. Belice forma parte tanto del SICA como de la CARICOM y Colombia y Perú se encuentran en la CAN y la AP.

I. ETAPAS DE LOS PROCESOS DE INTEGRACIÓN

De acuerdo a Balassa (1964), la palabra "integración" en su uso cotidiano se refiere a la unión de partes dentro de un todo. Sin embargo, el término "integración económica" no tiene un significado preciso y universalmente aceptado, en vista de que la argumentación sobre los elementos que plantean una integración económica real es muy variable. Para algunos autores, la integración económica debe ser un proceso profundo que incluya las diferentes formas de cooperación internacional e integración social, mientras para otros, la mera existencia de relaciones comerciales entre dos países es sinónimo de integración.

En este estudio se adopta la definición de Balassa (1964), donde la integración económica es entendida como un proceso y como una situación. Como un proceso, al considerar el dinamismo en la toma de decisiones dirigidas a la abolición de cualquier signo de discriminación entre unidades económicas pertenecientes a diferentes países; y como una situación, al evaluar, en un momento del tiempo, la ausencia de forma de discriminación entre economías nacionales.

En este sentido, de acuerdo a los grados de integración alcanzados, la integración económica entre países y grupos puede adoptar diversas formas:

1. Área de Libre Comercio

Se concentra en la libre circulación de mercancías entre los países que la conforman. Esta movilidad es llevada a cabo a través de la eliminación de obstáculos comerciales arancelarios y no arancelarios, tanto a las exportaciones e importaciones de los productos que son originarios de las economías pertenecientes al Área de libre comercio. Cabe destacar, que cada uno de los países miembros mantiene su propia política arancelaria con respecto a países que no forman parte del Área de Libre Comercio.

2. Unión Aduanera

En esta fase de la integración económica los países miembros proceden a la adopción de un arancel externo común, lo que se traduce en el establecimiento de barreras externas comunes frente al resto del mundo. Este fenómeno trae consigo la necesidad de coordinación de la política comercial de los Estados miembros de la Unión Aduanera.

3. Mercado Común

Cuando una Unión aduanera elimina las barreras, no solo a los movimientos de mercancías sino también de factores de producción, se transforma en un Mercado Común caracterizado por la libre circulación de mercancías, servicios, capitales y personas. En este sentido, en esta etapa del proceso de integración no deberá existir algún tipo de restricción o barrera a la entrada y salida de factores productivos en ninguno de los Estados que conformen un Mercado Común.

4. Unión Económica

Una vez que los países permiten la libre movilidad de factores productivos entre ellos, es decir que conforman un Mercado común, el siguiente paso en el proceso de integración es la coordinación y armonización de las políticas de los países miembros con el objetivo de favorecer el desarrollo regional y reducir las asimetrías internas.

5. Integración Económica

Esta es la última fase del proceso de integración, cual supone el cumplimiento de cada una de las fases anteriores aunado a la existencia de una autoridad supranacional única que coordine a cada uno de los Estados miembros.

De acuerdo a estas definiciones, para la evaluación del estado actual de los procesos de integración regional en América Latina y el Caribe, a continuación se analizarán la situación en materia de: flujos comerciales intrarregionales, infraestructura logística y de integración física, flujos de inversión extranjera directa y flujos migratorios.

II. COMERCIO INTRARREGIONAL²: INTERCAMBIOS PARA LA GENERACIÓN DE VALOR

El proceso de integración de América Latina y el Caribe ha centrado grandes esfuerzos en la generación de condiciones preferenciales al comercio intrarregional. Desde 1960, con la creación de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), se inicia la conformación de mecanismos de integración regional, que han impulsado la apertura de los mercados nacionales y el aprovechamiento de las ganancias derivadas del comercio internacional.

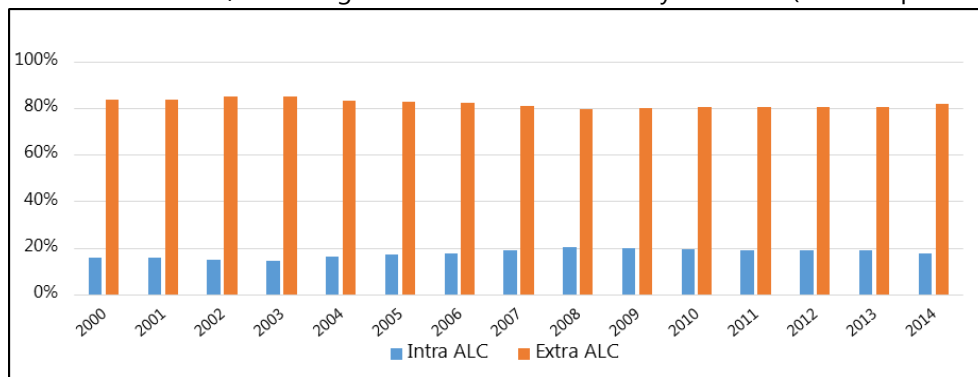
En más 50 años del esfuerzo de integración regional, los flujos comerciales intrarregionales han crecido a una tasa anual promedio de 12%, que se ubica levemente por encima del dinamismo reportado por el comercio de bienes con destino al resto del mundo, cuyo crecimiento anual promedio es de 10%.

Realizando un ejercicio comparativo con la experiencia de integración de Europa, se aprecia que, para 1960, el 34% del comercio exterior europeo se realiza entre socios del bloque, mientras en América Latina y el Caribe apenas 7% de los intercambios son intrarregionales. Para 2014, las cifras del comercio interno en Europa alcanzan casi 70% de su comercio total, en tanto que, en Latinoamérica y el Caribe apenas se logra un 15%.

Uno de los períodos de mayor auge en el dinamismo de las exportaciones intrarregionales fue el comprendido entre 2000 y 2014, en el cual, el positivo desempeño económico de la región, favoreció el dinamismo de estos intercambios, promediando un crecimiento anual de 13%, al tiempo que su participación en los flujos comerciales totales de la región alcanzó una cuota promedio de 14,65%.

GRÁFICO 1

Intercambios Intra / Extrarregionales de América Latina y el Caribe (% Participación)



Fuente: Elaboración propia con base en Datos de la Dirección de Estadísticas Comerciales (DOTS) del Fondo Monetario Internacional (FMI).

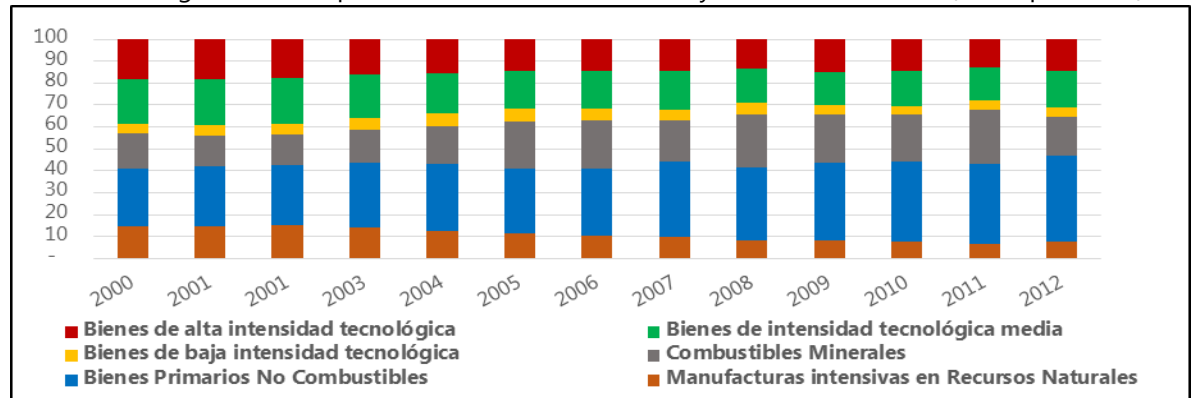
² En este apartado sólo se estudian los flujos comerciales de bienes.

No obstante, la participación y el rol de la región en los flujos comerciales globales se ha mantenido técnicamente inalterada. Para 2014, la región acumula 6% de las exportaciones globales, concentradas en gran medida en materias primas y manufacturas de baja intensidad tecnológica.

Como puede apreciarse en el Gráfico 2, en el período 2000-2012, la estructura de las exportaciones por grado tecnológico de América Latina y el Caribe hacia el resto del mundo, ha permanecido sin cambios notables y con una alta participación de bienes primarios no combustibles y combustibles minerales.

GRÁFICO 2

Grado tecnológico de las exportaciones de América Latina y el Caribe al mundo (Participación %)

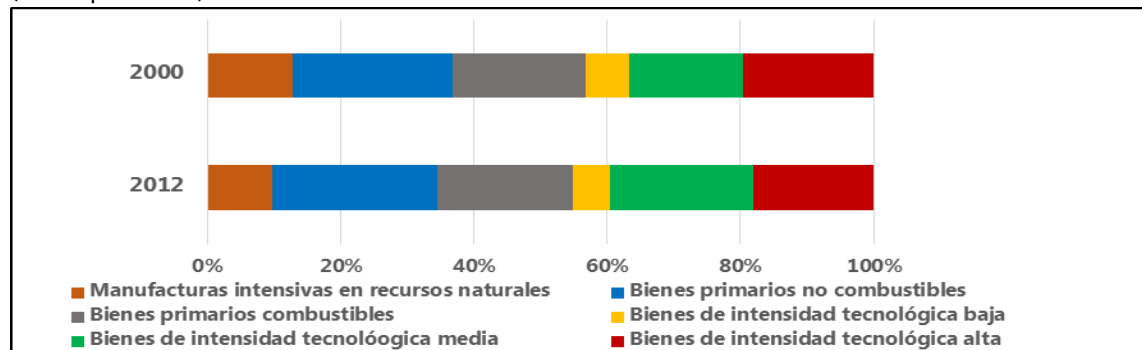


Fuente: Elaboración propia con base en datos de R. Hausmann et al. (2011) *The Atlas of Economic Complexity*. Puritan Press. Cambridge MA.; y Conferencia de las Naciones Unidas sobre Desarrollo y Comercio, UNCTAD.

Por su parte, los intercambios intrarregionales se caracterizan por mantener un grado tecnológico superior aunque continúan prevaleciendo los flujos comerciales de bienes primarios combustibles y no combustibles. Como se aprecia en el Gráfico 3, en el período 2000-2012, la estructura de las exportaciones sufre cambios menores por la disminución de las exportaciones de manufacturas intensivas en recursos naturales y el incremento de los intercambios de bienes primarios no combustibles y manufacturas de intensidad tecnológica media.

GRÁFICO 3

Grado tecnológico de las exportaciones Intrarregionales en América Latina y el Caribe (Participación %)

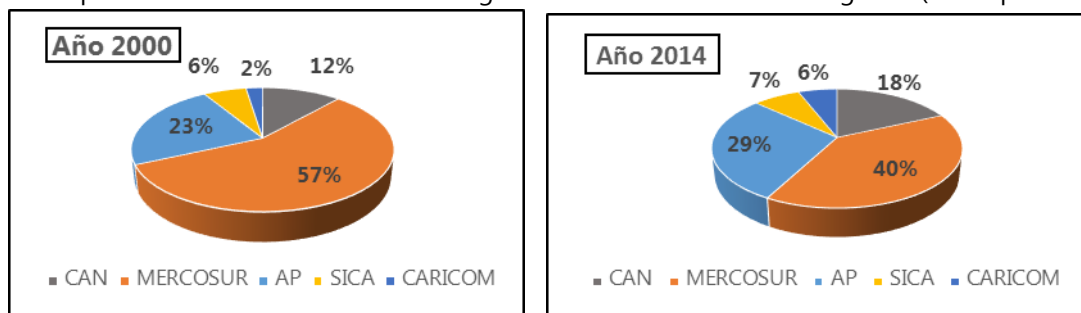


Fuente: Elaboración propia con base en datos de R. Hausmann et al. (2011) *The Atlas of Economic Complexity*. Puritan Press. Cambridge MA.; y Conferencia de las Naciones Unidas sobre Desarrollo y Comercio, UNCTAD.

En el comercio intrarregional de América Latina y el Caribe, la participación de los países y las subregiones no es equitativa. De acuerdo a Sela (2014f), las asimetrías presentes en la región no han permitido que los países con menor tamaño económico relativo y un menor dinamismo comercial, participen ampliamente de los beneficios de mayores intercambios. Específicamente, los mecanismos de integración Comunidad del Caribe (CARICOM)³, Sistema de Integración Centroamericana (SICA)⁴ y Comunidad Andina (CAN)⁵, son los que manifiestan una menor participación. En lo que se refiere a CARICOM, su participación se incrementa de 2% en el año 2000 a 6% en 2014, mientras en el SICA la participación varía de 6% en 2000 a 7% en 2014 y en CAN de 12% en 2000 a 18% en 2014.

GRÁFICO 4

Participación de los mecanismos de Integración en el comercio Intrarregional (Participación %)



Fuente: Elaboración propia con base en Datos de la Dirección de Estadísticas Comerciales (DOTS) del Fondo Monetario Internacional (FMI).

Por su parte, los mecanismos de integración Alianza del Pacífico (AP)⁶ y Mercado Común del Sur (MERCOSUR)⁷, son los que agrupan la mayor proporción del comercio intrarregional. Las economías que integran estos bloques, se caracterizan por su mayor tamaño relativo, amplios mercados nacionales y sectores externos dinámicos. En este sentido, la participación de la Alianza del Pacífico en el comercio intrarregional, alcanzó 23% del total en el año 2000 y 29% en 2014. En tanto que, el MERCOSUR, es el mecanismo de integración que agrupa la mayor cuota de las exportaciones intrarregionales y pasa de agrupar 57% del total en el año 2000 a 40% en 2014.

Realizando un análisis más detallado del dinamismo comercial de los mecanismos de integración de América Latina y el Caribe, se puede apreciar que, para el caso de la **Alianza del Pacífico (AP)**, durante los últimos 14 años el comercio intrarregional no ha experimentado avances significativos. Como puede apreciarse en el Gráfico 5, para el año 2000 tan solo 7% de las exportaciones de los países de la Alianza del Pacífico eran destinadas a otro socio de América Latina y el Caribe, en tanto que, para 2014, esta participación se ubica en 11%. Este hallazgo posiciona a la Alianza del Pacífico como el mecanismo de integración que destina una menor proporción de sus intercambios totales a otro socio regional.

³ Integrada por: Bahamas, Barbados, Dominica, Guyana, Haití, Jamaica, San Cristóbal y Nieves, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, Surinam y Trinidad y Tobago. Por falta de estadísticas disponibles, no se incluyen los datos de Antigua y Barbuda, Granada y Montserrat.

⁴ Integrado por: Belice, Costa Rica, República Dominicana, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá.

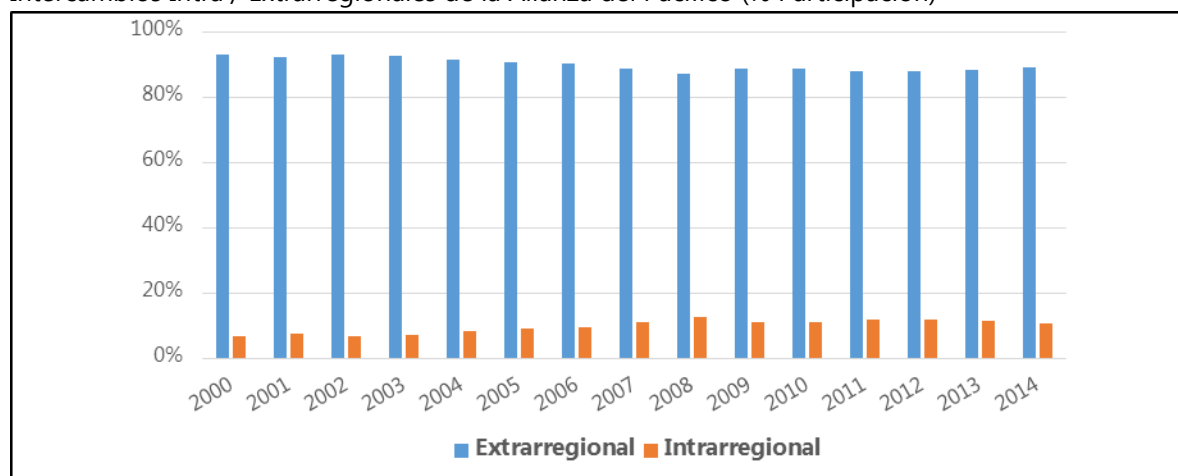
⁵ Integrada por: Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú.

⁶ Integrada por: Colombia, Chile, México y Perú.

⁷ Integrado por: Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay y Venezuela.

GRÁFICO 5

Intercambios Intra / Extrarregionales de la Alianza del Pacífico (% Participación)

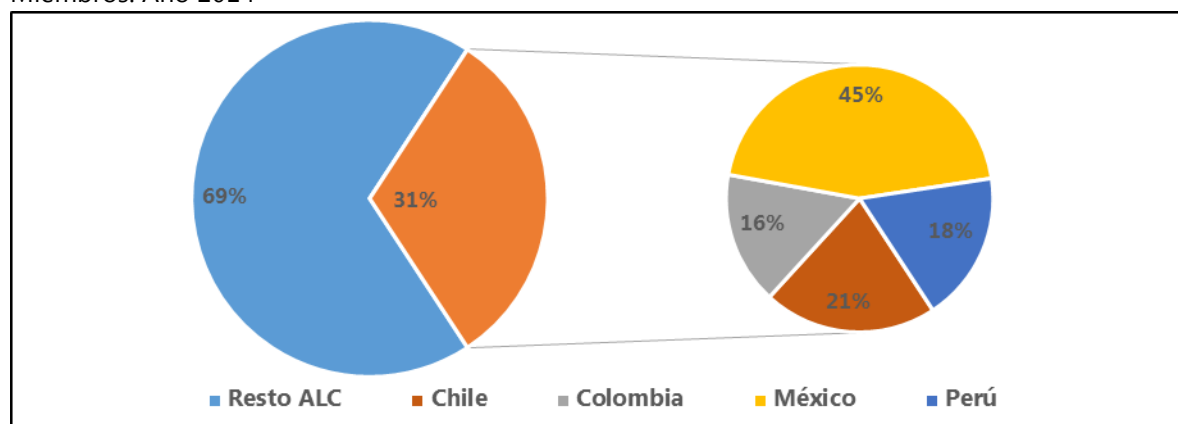


Fuente: Elaboración propia con base en Datos de la Dirección de Estadísticas Comerciales (DOTS) del Fondo Monetario Internacional (FMI).

Con relación a los intercambios intrarregionales, y como se observa en el Gráfico 6, en 2014 los Estados Miembros de la Alianza intercambiaron 31% de sus exportaciones entre socios del mecanismo, en tanto que el 69% restante se destinó a otros socios regionales. En esta dinámica resalta la participación homogénea de Colombia, Perú y Chile, mientras México se destaca como el socio con la mayor cuota de exportaciones intramecanismo.

GRÁFICO 6

Intercambios Intra / Extramecanismo de la Alianza del Pacífico. Participación (%) de los Estados Miembros. Año 2014

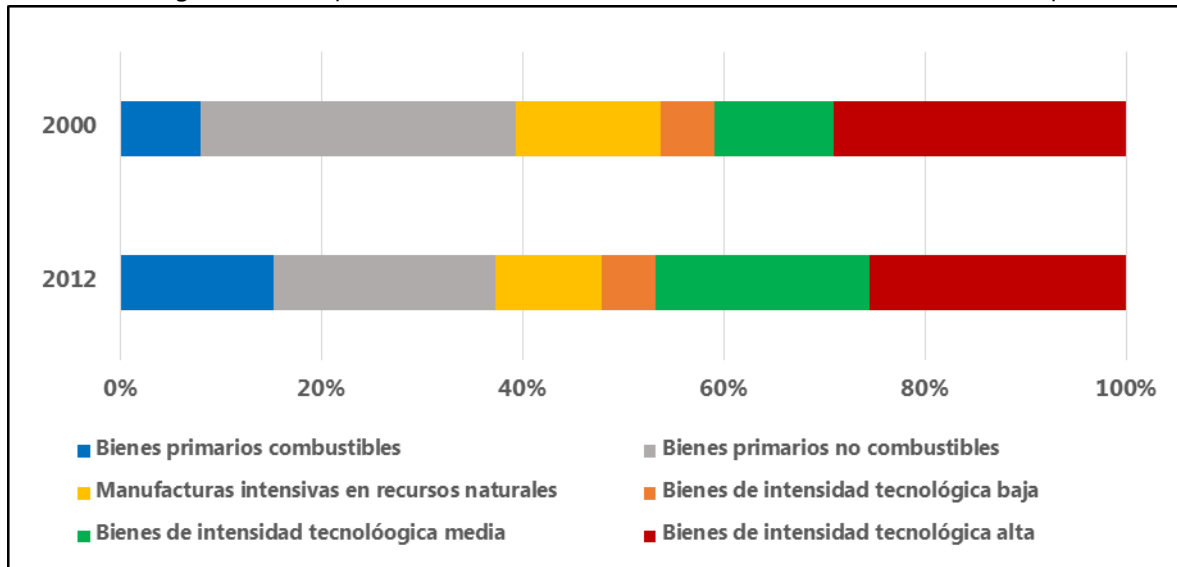


Fuente: Elaboración propia con base en Datos de la Dirección de Estadísticas Comerciales (DOTS) del Fondo Monetario Internacional (FMI).

La estructura de la canasta exportada entre socios de la AP muestra una participación compartida entre manufacturas de contenido tecnológico medio y alto, y bienes primarios combustibles y no combustibles. Sin embargo, como se puede apreciar en el Gráfico 7, durante la última década las exportaciones de manufacturas con contenido bajo, medio y alto, han liderado los intercambios intramecanismo, destacándose el avance de los bienes con intensidad tecnológica media.

GRÁFICO 7

Grado tecnológico de las exportaciones Intramecanismo en la Alianza del Pacífico (Participación %)

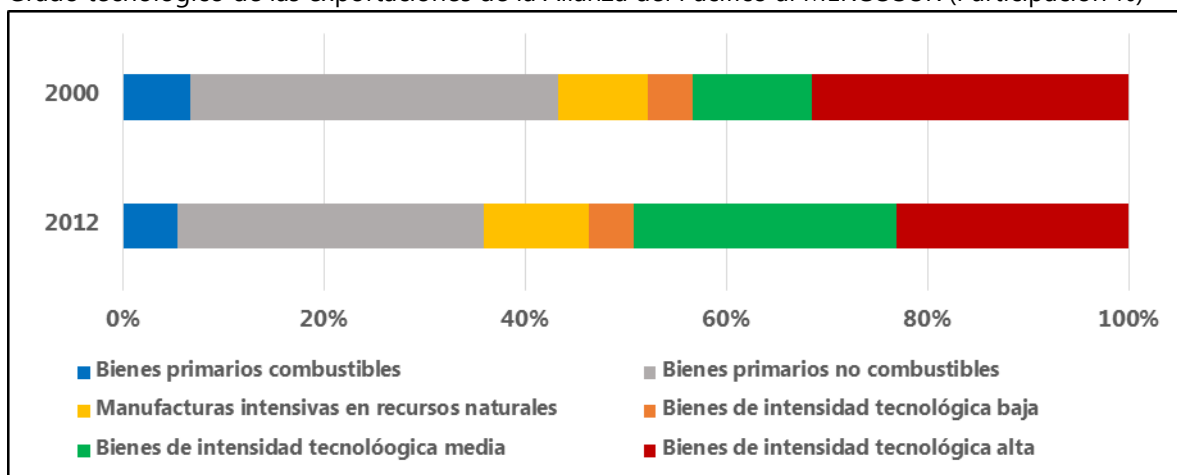


Fuente: Elaboración propia con base en datos de R. Hausmann et al. (2011) *The Atlas of Economic Complexity*. Puritan Press. Cambridge MA.; y Conferencia de las Naciones Unidas sobre Desarrollo y Comercio, UNCTAD.

Por su parte, en cuanto a los intercambios con el resto de la región, los países de la AP muestran mayores vínculos comerciales con los países del MERCOSUR, destacándose Brasil y Argentina como los principales receptores de mercancías producidas por Estados Miembros de la AP. Como se aprecia en el Gráfico 8, estos flujos comerciales se concentran principalmente en bienes primarios no combustibles y manufacturas de media y alta intensidad tecnológica. Es importante destacar, el avance de los flujos comerciales de bienes de intensidad tecnológica media durante el período 2000-2012, concentrando en este último año 26% de los intercambios con destino al MERCOSUR.

GRÁFICO 8

Grado tecnológico de las exportaciones de la Alianza del Pacífico al MERCOSUR (Participación %)



Fuente: Elaboración propia con base en datos de R. Hausmann et al. (2011) *The Atlas of Economic Complexity*. Puritan Press. Cambridge MA.; y Conferencia de las Naciones Unidas sobre Desarrollo y Comercio, UNCTAD.

Desde su creación, con la Declaración Presidencial de Lima en 2011, la Alianza del Pacífico se ha concebido como un área de integración profunda, con una visión de apertura de sus economías a través de la liberación de los flujos de comercio, bienes e inversión.

Los países miembros de la Alianza del Pacífico no han establecido hasta el momento una política arancelaria común. Sin embargo, en la medida que los países miembros de esta agrupación adopten acuerdos con el mismo tratamiento arancelario hacia los mismos socios, estarán armonizando sus aranceles respecto de dichos socios comerciales.

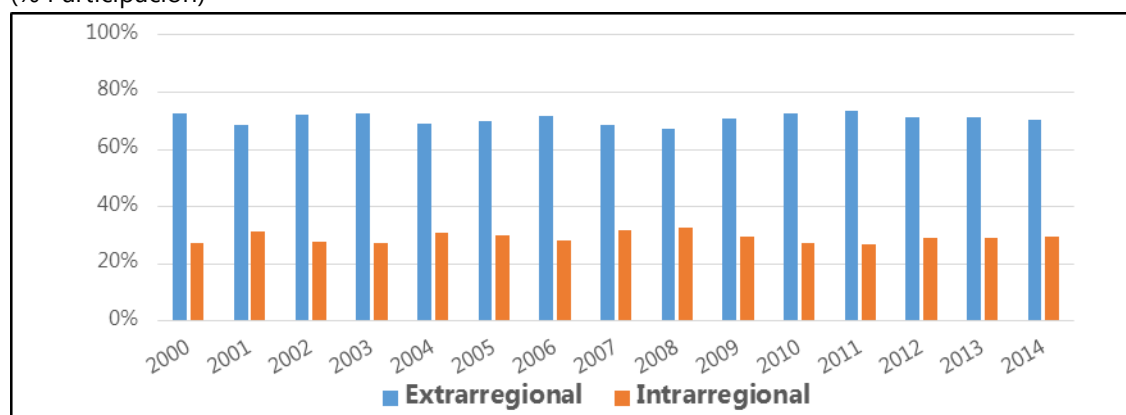
Actualmente los Estados Miembros están concentrados en el desarrollo de mejoras regulatorias que permitan reducir los costos logísticos, al tiempo de promulgar leyes nacionales para garantizar la libre concurrencia y la competencia económica en sus mercados.

La Alianza del Pacífico es el segundo mecanismo con mayor número de Tratados de Libre Comercio firmados (ver anexo 1). Los países de la AP han logrado concretar 68 TLC's, de los cuales 34 son con el resto del mundo, 10 son intramecanismo y 24 con el resto de América Latina y el Caribe. Chile se destaca como el país de la AP con el mayor número de TLC's firmados (24 tratados), mientras Colombia se ubica como el miembro con el menor número de TLC's suscritos (13 tratados). (Ver Anexo 1)⁸

En cuanto al desempeño de los intercambios de la **Comunidad Andina de Naciones (CAN)**, se observa que el comercio intrarregional no ha reportado avances significativos respecto al comercio total de sus países miembros. Como puede apreciarse en el Gráfico 9, para el año 2000, el comercio intrarregional acumula 27% de las exportaciones totales de los miembros de la CAN, en tanto que, para 2014, el comercio intrarregional logró un leve crecimiento al ubicarse en 29% de los flujos comerciales totales del mecanismo.

GRÁFICO 9

Intercambios Intra / Extrarregionales de la Comunidad Andina de Naciones
(% Participación)



Fuente: Elaboración propia con base en Datos de la Dirección de Estadísticas Comerciales (DOTS) del Fondo Monetario Internacional (FMI).

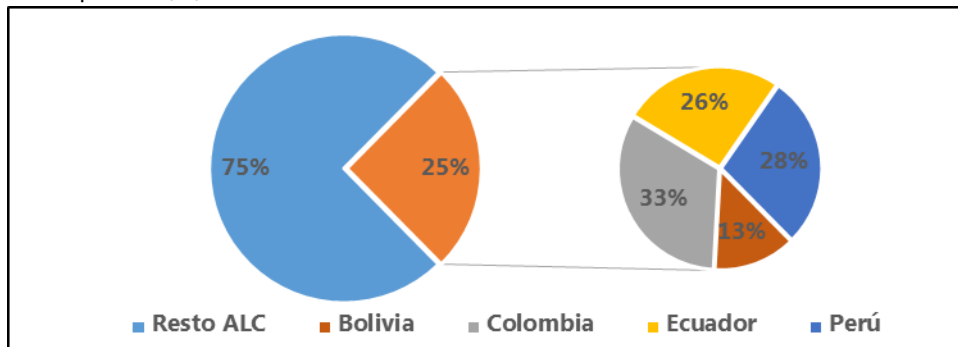
Los países miembros de la CAN se han caracterizado por una alta especialización en la exportación de materias primas, en especial, petróleo, cobre y alimentos. En este sentido, el favorable contexto económico global experimentado durante el período 2000-2008, contribuyó notablemente en

⁸ Para mayor información sobre los Tratados de Libre Comercio firmados por los mecanismos de Integración de América Latina y el Caribe, véase Anexo 1.

reforzar esta condición de los países del mecanismo, reduciendo las posibilidades de mayores vínculos comerciales dentro de la región.

En relación a la dinámica del comercio intrarregional, los flujos comerciales entre los miembros de este bloque muestran un bajo dinamismo. Como se aprecia en el Gráfico 10, para 2014 las exportaciones intramecanismo alcanzan un 25% del comercio intrarregional de los países de la CAN, destacándose la participación de Colombia y Perú que concentran, respectivamente, 33% y 28% de las exportaciones intramecanismo.

Gráfico 10: Intercambios Intra / Extramecanismo de la Comunidad Andina de Naciones. Participación (%) de los Estados Miembros. Año 2014

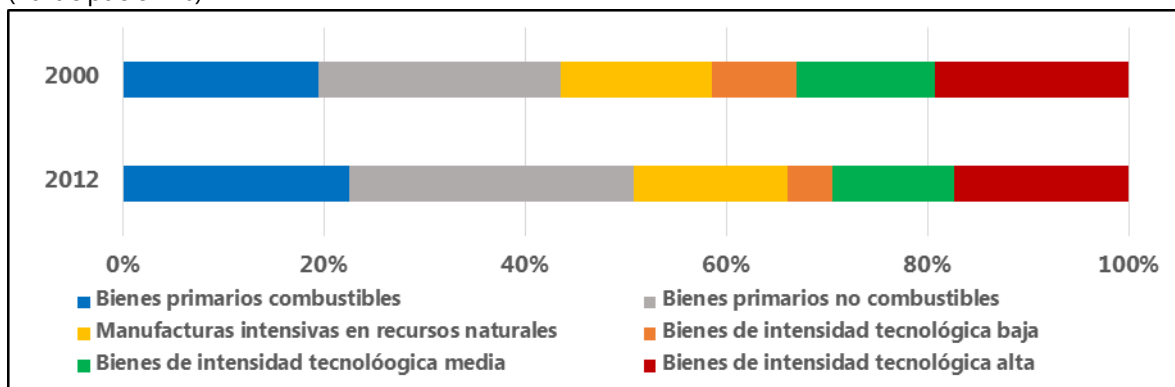


Fuente: Elaboración propia con base en Datos de la Dirección de Estadísticas Comerciales (DOTS) del Fondo Monetario Internacional (FMI).

Estos flujos intramecanismo, se caracterizan por el intercambio de mercancías con mayor valor agregado, destacándose una mayor participación de bienes manufacturados con intensidad tecnológica alta y media. A pesar de ello, los avances en los cambios estructurales en las exportaciones de los países de la CAN siguen siendo incipientes, y los bienes primarios y manufacturas basadas en recursos naturales mantienen un dinamismo superior al resto de los productos.

GRÁFICO 11

Grado tecnológico de las exportaciones Intramecanismo en la Comunidad Andina de Naciones (Participación %)

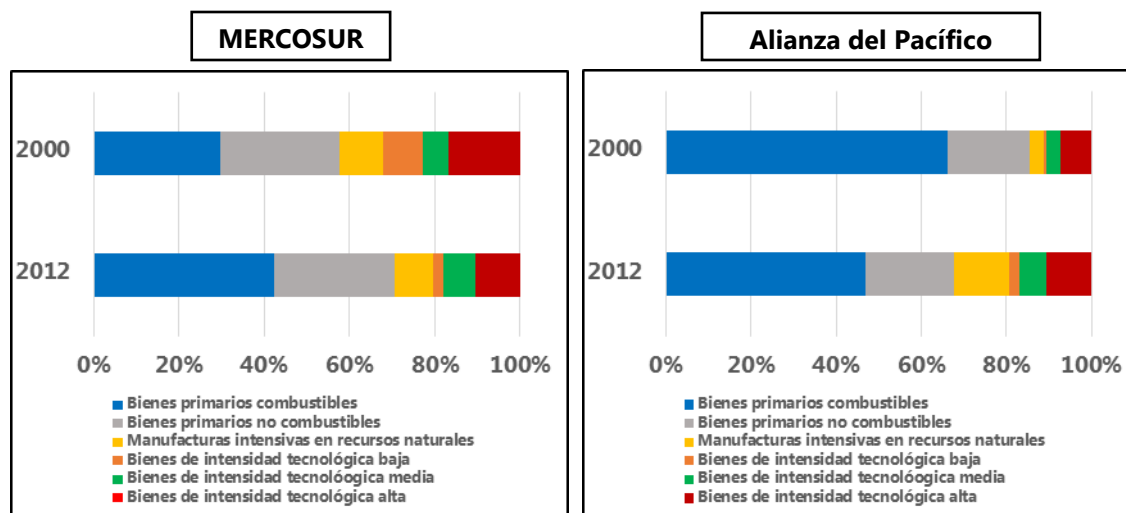


Fuente: Elaboración propia con base en datos de R. Hausmann et al. (2011) *The Atlas of Economic Complexity*. Puritan Press. Cambridge MA.; y Conferencia de las Naciones Unidas sobre Desarrollo y Comercio, UNCTAD.

En relación a las exportaciones de los países de la CAN con destino al resto de la región, estas se concentran principalmente hacia países miembros de la Alianza del Pacífico, donde destacan México y Chile, y a países miembros del MERCOSUR, donde resaltan Brasil, Argentina y Venezuela. Estos flujos comerciales se caracterizan por una alta participación de bienes de baja intensidad tecnológica, especialmente de bienes primarios combustibles y no combustibles.

GRÁFICO 12

Grado tecnológico de las exportaciones de la Comunidad Andina al MERCOSUR y a la AP (Participación %)



Fuente: Elaboración propia con base en datos de R. Hausmann et al. (2011) *The Atlas of Economic Complexity*. Puritan Press. Cambridge MA.; y Conferencia de las Naciones Unidas sobre Desarrollo y Comercio, UNCTAD.

Con el propósito de impulsar el comercio internacional, los países de la CAN han configurado una plataforma institucional para la generación de condiciones preferenciales a sus intercambios con el resto del mundo. En este sentido, los países miembros de la CAN han logrado concretar la firma de 31 Tratados de Libre Comercio, de los cuales, 16 han sido con países de América Latina y el Caribe y 15 con el resto del mundo (ver anexo 1). De estos últimos, 6 corresponden a tratados firmados con países de Asia del Este, 4 con mecanismos de Europa, 4 con Norteamérica y 1 con el resto.

Perú y Colombia son los países del bloque con mayor dinamismo en la firma de tratados de libre comercio, alcanzando la firma de 15 tratados cada uno. Por su parte, Bolivia cuenta con un solo tratado firmado con México, mientras Ecuador no ha concretado la firma de este tipo de instrumentos. Adicionalmente, la Comunidad Andina ha concretado la negociación en bloque de 2 tratados con otros mecanismos subregionales, específicamente con el Mercosur en 2005 y con el SICA⁹ en 2004.

Estos hallazgos sobre el dinamismo comercial intramecanismo e intrarregional de la CAN, muestran que, como se concibió desde su creación, la Comunidad Andina es una zona de libre comercio que se mantiene en plena vigencia. A pesar de los reiterados intentos en lograr la adopción de un arancel externo común (objetivo que lograron imperfectamente entre Colombia, Ecuador y Venezuela durante 1995-2007) los resultados obtenidos no han sido sostenibles en el largo plazo.

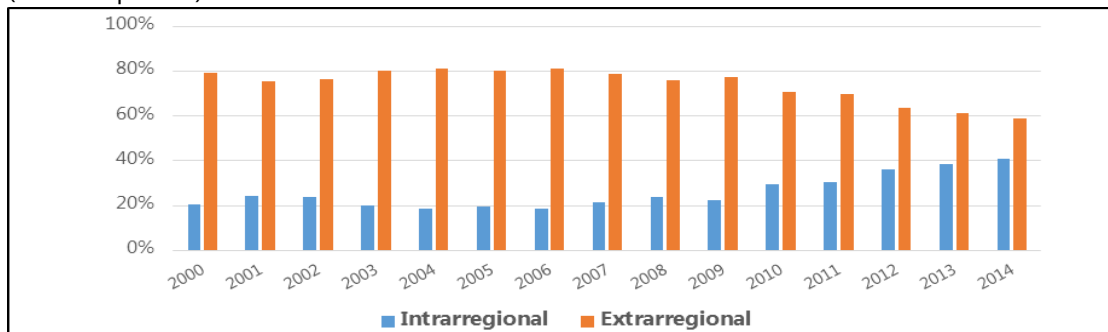
⁹ Las negociaciones de este tratado iniciaron en 2004, sin embargo, no se dispone de mayor información sobre sus avances recientes.

En la actualidad, los países del mecanismo han abogado por la adopción de una política arancelaria que comprometa a los cuatro países miembros (Colombia, Ecuador, Bolivia y Perú), sin embargo, estas negociaciones llevan ocho años sin avances sólidos.

En relación al desempeño de los flujos comerciales de la **Comunidad del Caribe (CARICOM)**, se observa un sólido crecimiento del comercio intrarregional de los países miembros de la CARICOM. Durante los últimos 14 años, la participación de las exportaciones con destino al resto de América Latina y el Caribe aumentó de 21% del total de los intercambios en el año 2000, a 41% en 2014. Este dinamismo, posiciona a la CARICOM con el mecanismo de integración que destina una mayor proporción de sus exportaciones totales a la región.

GRÁFICO 13

Intercambios Intra / Extrarregionales de la Comunidad del Caribe (% Participación)

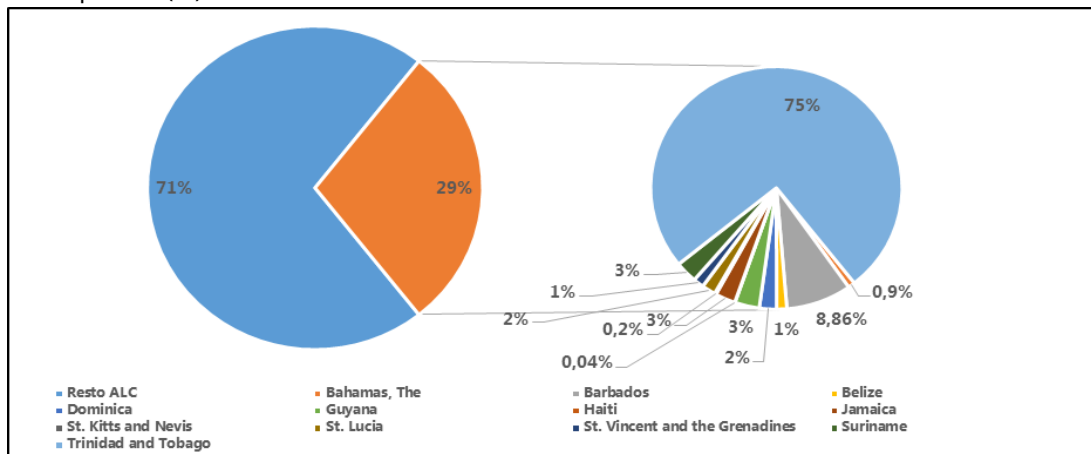


Fuente: Elaboración propia con base en Datos de la Dirección de Estadísticas Comerciales (DOTS) del Fondo Monetario Internacional (FMI).

Los intercambios comerciales intrarregionales se caracterizan por un bajo dinamismo de los flujos comerciales intramecanismo. Para 2014, las exportaciones con destino hacia otro país miembro de la CARICOM acumularon 29% de las exportaciones intrarregionales totales. Como puede apreciarse en el Gráfico 14, la participación de los Estados miembros de la CARICOM en el comercio intramecanismo es marcadamente asimétrica con el dominio de Trinidad y Tobago con 76%, seguido de Barbados con 8,86%.

GRÁFICO 14

Intercambios Intra / Extramecanismo de la Comunidad del Caribe Participación (%) de los Estados Miembros. Año 2014

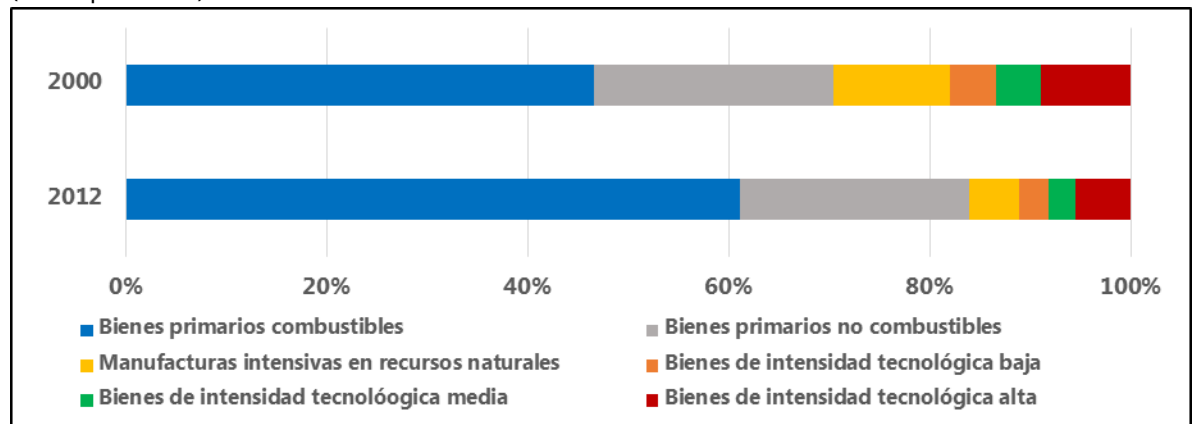


Fuente: Elaboración propia con base en Datos de la Dirección de Estadísticas Comerciales (DOTS) del Fondo Monetario Internacional (FMI).

Estos intercambios intramecanismo, son dominados por las exportaciones de bienes con bajo contenido agregado. Como puede apreciarse en el Gráfico 15, durante la última década los bienes primarios combustibles y no combustibles han dominado la canasta de exportación entre los socios de la CARICOM.

GRÁFICO 15

Grado tecnológico de las exportaciones Intramecanismo en la Comunidad del Caribe (Participación %)

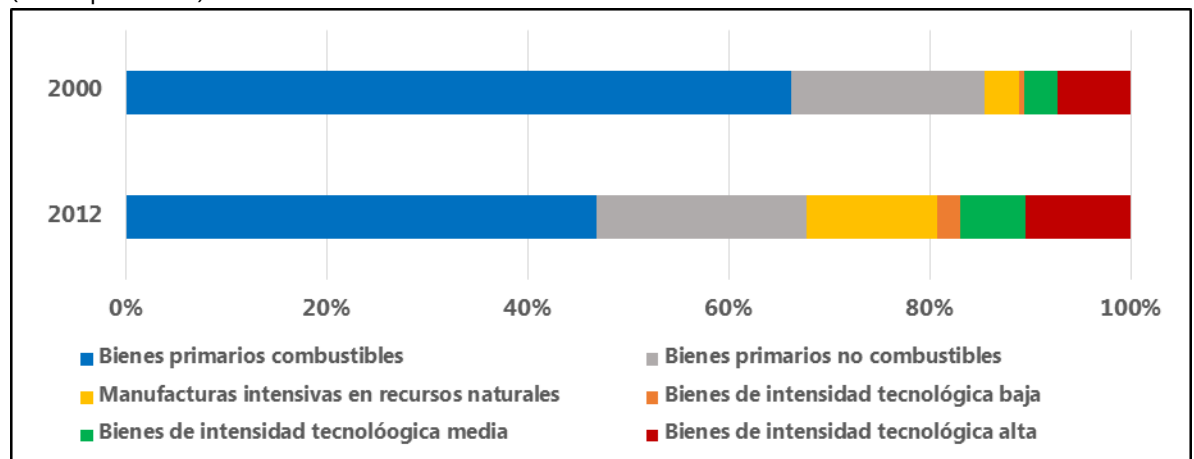


Fuente: Elaboración propia con base en datos de R. Hausmann et al. (2011) *The Atlas of Economic Complexity*. Puritan Press. Cambridge MA.; y Conferencia de las Naciones Unidas sobre Desarrollo y Comercio, UNCTAD.

Por su parte, los intercambios intrarregionales de los países de la CARICOM tienen como destino principal, países del Mercado Común del Sur (MERCOSUR). Específicamente, Brasil y Argentina son las naciones que dominan la demanda de productos originados en la Comunidad del Caribe. Como puede apreciarse en el Gráfico 16, durante el período 2000-2012, la canasta de bienes exportados a MERCOSUR estuvo dominada por bienes primarios combustibles y no combustibles, a pesar de los avances en la exportación de bienes de alta intensidad tecnológica.

GRÁFICO 16

Grado tecnológico de las exportaciones de la Comunidad del Caribe al MERCOSUR (Participación %)



Fuente: Elaboración propia con base en datos de R. Hausmann et al. (2011) *The Atlas of Economic Complexity*. Puritan Press. Cambridge MA.; y Conferencia de las Naciones Unidas sobre Desarrollo y Comercio, UNCTAD.

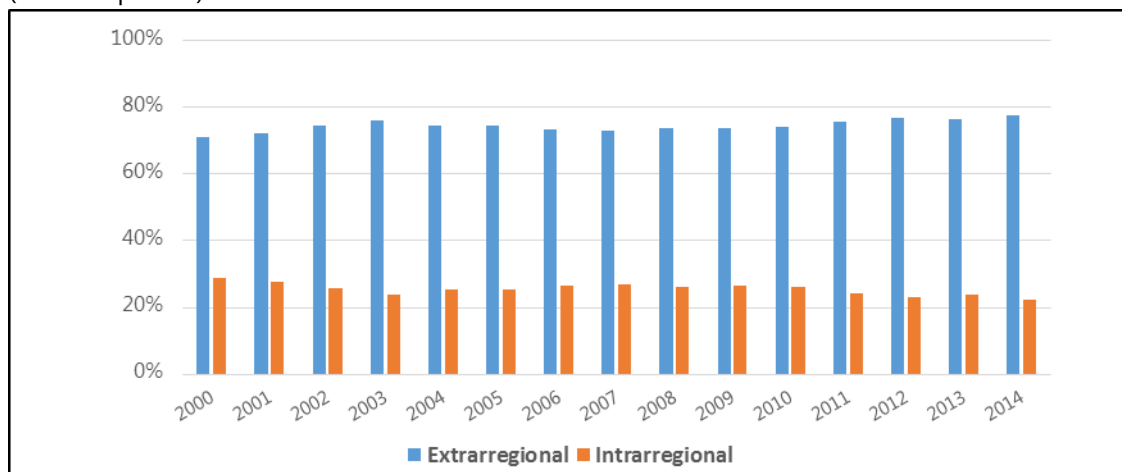
Con el propósito de impulsar sus relaciones comerciales, en el Tratado de las Chaguaramas los países de la CARICOM acordaron el establecimiento de una Tarifa Externa Común (TEC) para las importaciones de países fuera del mecanismo y la coordinación de las relaciones comerciales con terceros países u otros grupos. Sin embargo, el proceso de implementación de la TEC ha planteado grandes retos para el mecanismo, y tan sólo dos países cumplieron con el plazo acordado para su puesta en funcionamiento (Junio, 1998). Aun así, para 2008 las tarifas externas de la región han logrado reducirse significativamente.

Actualmente este mecanismo de integración cuenta con la firma de 4 Tratados de Libre Comercio y, al igual que el MERCOSUR, realiza sus negociaciones en bloque. Esta situación ubica a la CARICOM como el mecanismo con el menor número de tratados de libre comercio suscritos.

En cuanto al comportamiento de los intercambios comerciales del **Mercado Común del Sur (MERCOSUR)**, el dinamismo de su comercio intrarregional ha sufrido leves retrocesos. Como puede apreciarse en el Gráfico 17, para el año 2000, las exportaciones intrarregionales representaron 29% de las exportaciones totales del mecanismo, mientras en 2014, esta participación cae a 22%.

GRÁFICO 17

Intercambios Intra / Extrarregionales del Mercado Común del Sur (% Participación)

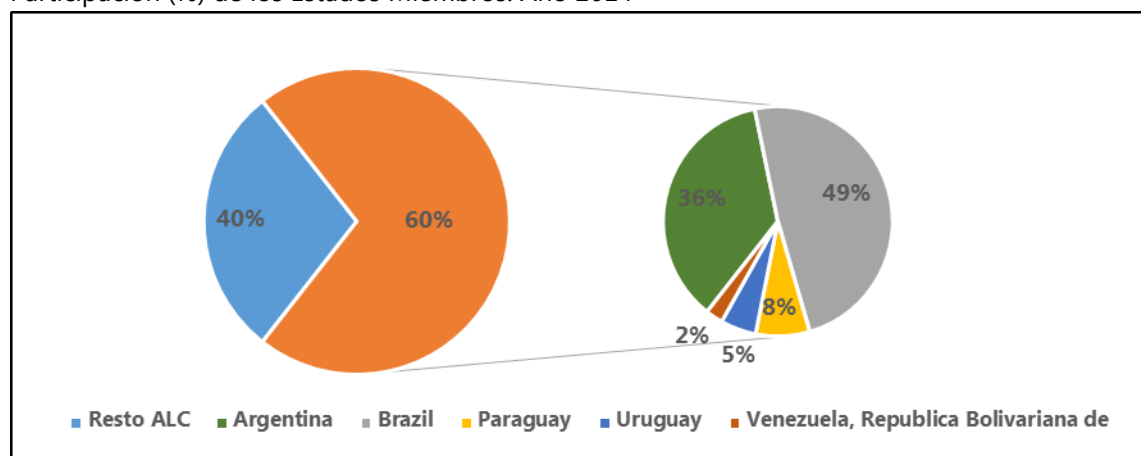


Fuente: Elaboración propia con base en Datos de la Dirección de Estadísticas Comerciales (DOTS) del Fondo Monetario Internacional (FMI).

Los flujos comerciales intrarregionales se caracterizan por una alta participación de los intercambios entre los socios del MERCOSUR. En este sentido, y como se detalla en el Gráfico 18, el comercio intramecanismo acumula, para 2014, el 60% del comercio intrarregional de los miembros de este Mercado Común. A este respecto, destaca la participación de Brasil y Argentina, que para 2014 agrupan 49% y 36% respectivamente, del total de las exportaciones entre socios del bloque. En contraste, Paraguay con 8%, Uruguay con 5% y Venezuela con 2%, son los países con mayor participación en los flujos internos del MERCOSUR.

GRÁFICO 18

Intercambios Intra / Extramecanismo del Mercado Común del Sur
Participación (%) de los Estados Miembros. Año 2014

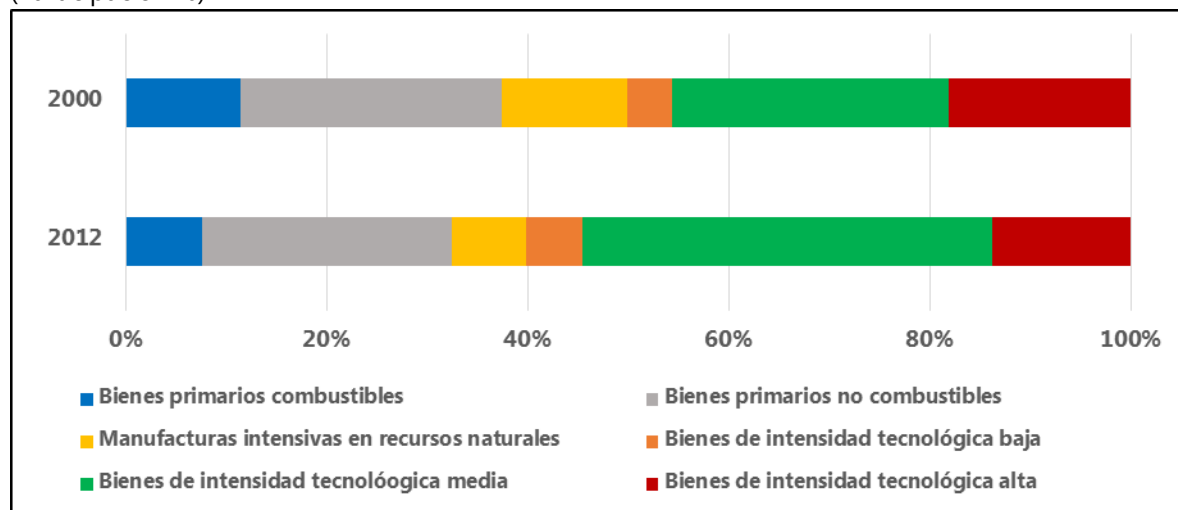


Fuente: Elaboración propia con base en Datos de la Dirección de Estadísticas Comerciales (DOTS) del Fondo Monetario Internacional (FMI).

Estos flujos comerciales intramecanismo se caracterizan por la alta participación de manufacturas de contenido tecnológico medio y alto. Específicamente, en el período 2000-2012, las exportaciones de bienes de intensidad tecnológica media y alta agrupan poco más del 50% de los productos transados entre socios del mercado común. Esta característica del MERCOSUR, lo ubica como el mecanismo de integración con la mayor sofisticación tecnológica en su comercio interno.

GRÁFICO 19

Grado tecnológico de las exportaciones Intramecanismo en el Mercado Común del Sur
(Participación %)

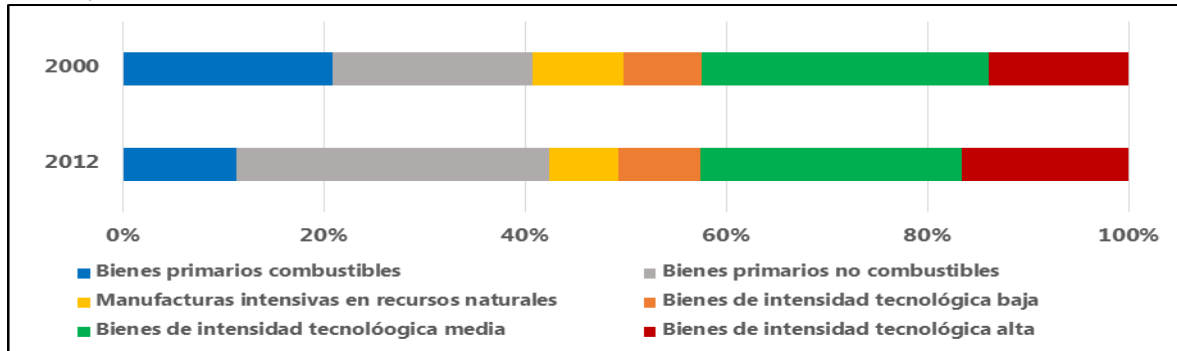


Fuente: Elaboración propia con base en datos de R. Hausmann et al. (2011) *The Atlas of Economic Complexity*. Puritan Press. Cambridge MA.; y Conferencia de las Naciones Unidas sobre Desarrollo y Comercio, UNCTAD.

Respecto a su comercio con el resto de América Latina, los países del MERCOSUR mantienen estrechas relaciones con los países de la Alianza del Pacífico. Durante la década pasada, este comercio se caracterizó por una alta participación de manufacturas de bajo, medio y alto contenido tecnológico, al agrupar poco más del 50% del total de bienes transados.

GRÁFICO 20

Grado tecnológico de las exportaciones del MERCOSUR a la Alianza del Pacífico
(Participación %)



Fuente: Elaboración propia con base en datos de R. Hausmann et al. (2011) *The Atlas of Economic Complexity*. Puritan Press. Cambridge MA.; y Conferencia de las Naciones Unidas sobre Desarrollo y Comercio, UNCTAD.

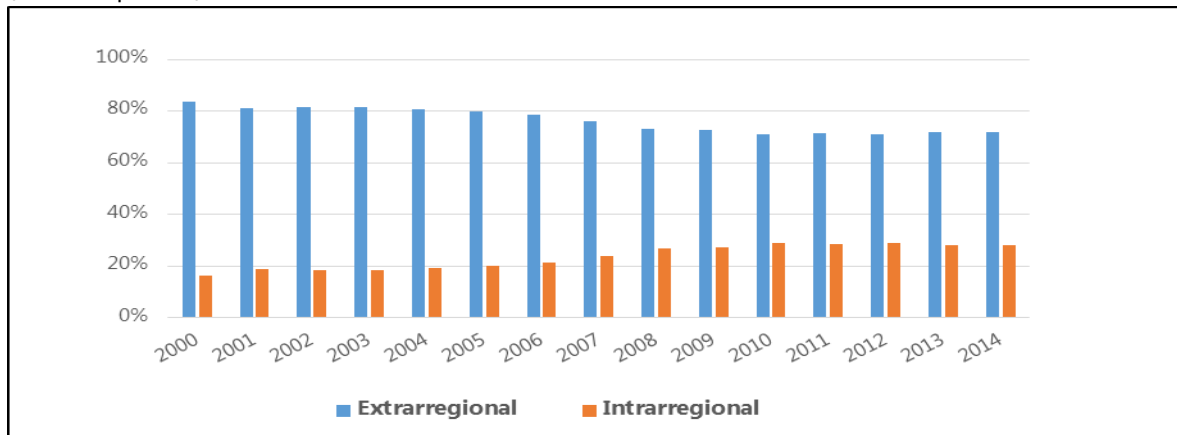
Los Estados Parte de este mecanismo acordaron desde su constitución la liberalización progresiva del comercio intramecanismo, hasta alcanzar un margen de preferencia del 100% a fines de 1994, al tiempo de avanzar en la conformación de un mercado común con la introducción de un arancel externo común (AEC).

MERCOSUR se caracteriza por realizar sus negociaciones comerciales en bloque, y en la actualidad, cuenta con 18 Tratados de Libre Comercio suscritos, de los cuales 12 se han concretado en América Latina y el Caribe y 6 con el resto del mundo (ver anexo 1). De estos acuerdos extrarregionales, solo dos se encuentran vigentes en la actualidad (India e Israel).

Finalmente, en relación al comportamiento de los flujos comerciales del **Sistema de Integración Centroamericano (SICA)**, durante los últimos 14 años los miembros de este mecanismo han realizado grandes esfuerzos en el fortalecimiento de sus vínculos comerciales con el resto de sus socios regionales. Como se aprecia en el Gráfico 21 la participación del comercio intrarregional en las exportaciones totales del mecanismo se ha incrementado sostenidamente, al pasar de representar 16% en el año 2000, a significar poco menos de 30% en 2014.

GRÁFICO 21

Intercambios Intra / Extrarregionales del Sistema de Integración Centroamericano
(% Participación)



Fuente: Elaboración propia con base en Datos de la Dirección de Estadísticas Comerciales (DOTS) del Fondo Monetario Internacional (FMI).

Centroamérica se ha caracterizado por ser una de las subregiones comercialmente más activas, no solo por su dinámica interna, sino también por su apertura al resto del mundo. Entre las primeras iniciativas que surgieron en la región central para la integración económica destaca el Mercado Común de Centroamérica (MCCA) conformado entre 1960-1980 por Guatemala, Honduras, El Salvador, Nicaragua y Costa Rica.

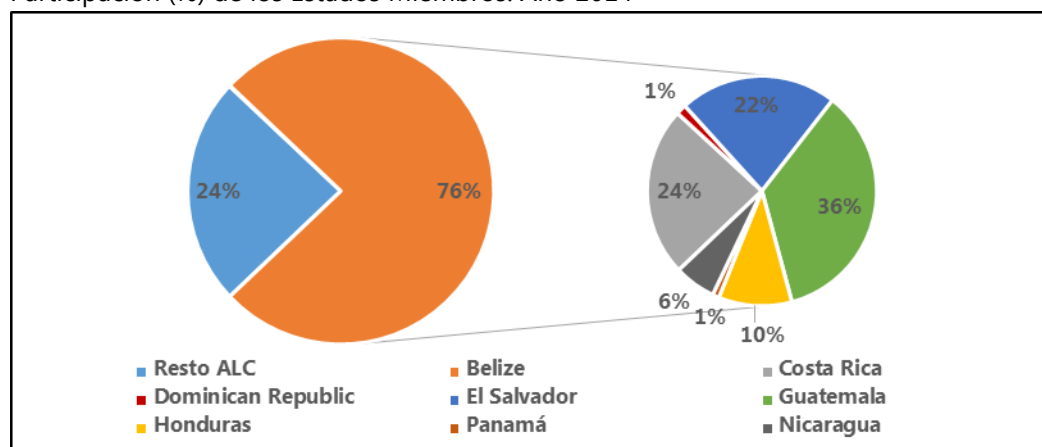
En 1991, las cinco naciones centroamericanas y Panamá firmaron el Protocolo de Tegucigalpa estableciendo un nuevo marco jurídico e institucional, el Sistema de Integración Centroamericana (SICA). Posteriormente se adhirieron como miembros plenos Belice, en el año 2000 y, a partir de 2013, República Dominicana.

Los Estados Miembros del SICA se han concentrado en la producción y exportación de materias primas, en especial, bienes primarios no combustibles, cuyo destino se ubica fuera de la región. Sin embargo, estos países han impulsado cambios estructurales que han dinamizado el comercio exterior de bienes con intensidad tecnológica media y alta, que han fortalecido los intercambios comerciales con socios de América Latina y el Caribe.

La dinámica de los intercambios intrarregionales del SICA reporta una alta participación del comercio entre los socios del bloque de integración. Como puede apreciarse en el Gráfico 22, para 2014 los flujos comerciales intramecanismo alcanzan 76% del comercio intrarregional, convirtiéndose en el mecanismo subregional con mayor dinamismo comercial interno. Los países con mayor participación en el comercio dentro del SICA son: Guatemala (36%), Costa Rica (24%) y El Salvador (22%).

GRÁFICO 22

Intercambios Intra / Extramecanismo del Sistema de Integración Centroamericano
Participación (%) de los Estados Miembros. Año 2014

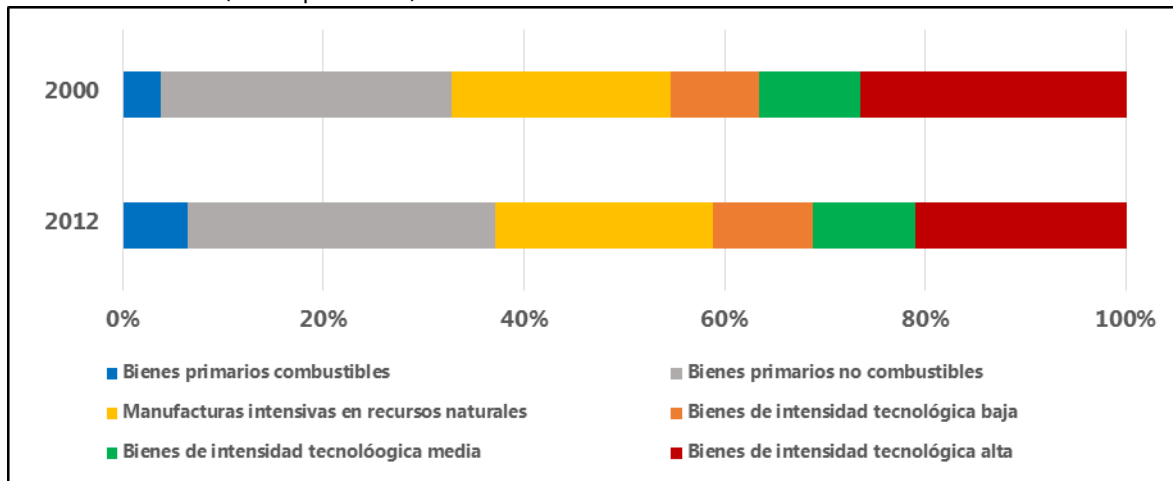


Fuente: Elaboración propia con base en Datos de la Dirección de Estadísticas Comerciales (DOTS) del Fondo Monetario Internacional (FMI).

El comercio Intramecanismo del SICA se caracteriza por una alta participación de los intercambios de bienes con bajo contenido agregado, específicamente bienes primarios no combustibles y manufacturas basadas en recursos naturales. Sin embargo, destaca la participación de los intercambios de bienes con intensidad tecnológica alta y media, que para 2012 representan 31% del comercio intrabloque.

GRÁFICO 23

Grado tecnológico de las exportaciones Intra-mecanismo en Sistema de Integración Centroamericano. (Participación %)

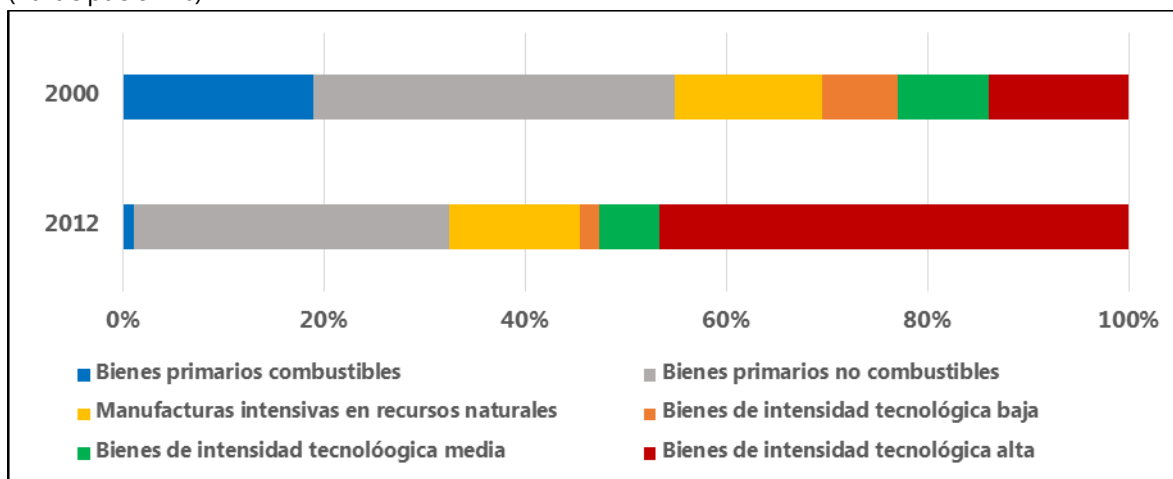


Fuente: Elaboración propia con base en datos de R. Hausmann et al. (2011) *The Atlas of Economic Complexity*. Puritan Press. Cambridge MA.; y Conferencia de las Naciones Unidas sobre Desarrollo y Comercio, UNCTAD.

Los principales socios comerciales intra-regionales de los países del SICA son Estados Miembros de la Alianza del Pacífico, destacándose la participación de México como uno de los principales receptores de las exportaciones de los países centroamericanos. Como puede apreciarse en el Gráfico 24, la canasta de bienes exportados hacia los países de la Alianza del Pacífico ha cambiado considerablemente su composición durante la última década. Para el año 2000, los bienes primarios combustibles y no combustibles dominaban marcadamente las exportaciones con destino los países de la Alianza del Pacífico, mientras en 2012, los flujos de bienes de alta intensidad tecnológica se incrementan considerablemente y dominan las relaciones comerciales entre ambos mecanismos.

GRÁFICO 24

Grado tecnológico de las exportaciones del MERCOSUR a la Alianza del Pacífico (Participación %)



Fuente: Elaboración propia con base en datos de R. Hausmann et al. (2011) *The Atlas of Economic Complexity*. Puritan Press. Cambridge MA.; y Conferencia de las Naciones Unidas sobre Desarrollo y Comercio, UNCTAD.

En la actualidad el SICA es el mecanismo con mayores Tratados de Libre Comercio suscritos, contando sus países miembros con 69 TLC's firmados (ver anexo 1), de los cuales 20 han sido suscritos entre Panamá y República Dominicana y los Estados Miembros del Mercado Común Centroamericano. Por su parte, Belice no ha concretado la firma de algún tratado de este tipo. Los países del SICA con mayor dinamismo en la firma de tratados de libre comercio son Panamá con 15 y Costa Rica con 13. Asimismo, y a pesar de que el SICA no suscribe sus tratados en bloque, se han mantenido negociaciones con la CAN y México para la firma de acuerdos de libre comercio que han culminado en negociaciones bilaterales.

En la actualidad, los países miembros del SICA han logrado avances en su proceso de integración comercial, logrando la conformación de la Unión Aduanera Centroamericana (UAC), cuyas negociaciones iniciaron en el año 2002, y han establecido un arancel externo común para 95,7% de sus códigos arancelarios.

III. INFRAESTRUCTURA: PLATAFORMA NECESARIA PARA LA INTEGRACIÓN REGIONAL

Un factor determinante para avanzar en el proceso de integración de América Latina y el Caribe es el aumento de la conectividad transfronteriza, para ello los países de la región deben invertir en el desarrollo de infraestructura adecuada que facilite las diversas actividades económicas que realizan empresas públicas y privadas.

Existe una relación positiva entre los servicios de infraestructura y el desarrollo económico, así como una relación negativa entre infraestructura y desigualdad de ingresos. La validez de ambas relaciones se verifica tanto para la dotación física como para la calidad de la infraestructura provista (Sánchez y Cipoletta, 2011).

Es por tal motivo, que la infraestructura constituye una parte integral del sistema productivo, pues facilita la distribución de mercancías, impactando positivamente el desempeño de las empresas, la organización de los territorios y su dinamismo económico y social. En la medida en que se mejore la conectividad de las economías, podrá reducirse los costos de comercialización de bienes y servicios, obteniendo mayor competitividad de los mercados y estimulando nuevas inversiones.

Además, una política de conectividad desarrollada con eficacia, que integre los territorios, permite a sus habitantes estrechar vínculos con su entorno y los servicios fundamentales para la producción y para el mejoramiento de las condiciones y la calidad de vida de las personas (Patricio y Sánchez, 2004).

Asimismo, el proceso de integración regional, también se beneficia de una política de infraestructura coherente, pues esta implica solucionar de forma conjunta problemas que son comunes, como los cuellos de botella físicos, tramos faltantes para las comunicaciones, obstáculos al comercio, entre otros. Es decir, promueve la toma de decisiones basada en asuntos de mutua utilidad para los países participantes, permitiendo avanzar en temas concretos más allá de las diferencias diplomáticas o políticas e incorpora activamente la participación y decisión de los gobiernos locales y el sector privado.

Sin embargo, los servicios de logística y transporte y la infraestructura no suele ser considerados como parte de las políticas públicas sociales y económicas, tal disociación hace referencia a que en la mayoría de los casos, la infraestructura es planificada en un ministerio, implementada por otro y la regulación de los servicios asociados suelen ser realizadas por un tercero que no tuvo injerencia en su diseño; asimismo, los planes de transporte de carga, la movilidad de las personas y las

consideraciones medio ambientales suelen encargarse desarticuladamente y las dificultades de planificación, muchas veces corresponden a una agencia pública diferente a las anteriores (Cipoletta, 2011).

Actualmente, América Latina y el Caribe exhibe una situación en la cual la ausencia de infraestructura adecuada y de servicios eficientes representa un gran obstáculo para la implementación efectiva de políticas públicas conducentes a lograr las metas de desarrollo socioeconómico, así como al cumplimiento de los objetivos de integración.

Para la región, el principal desafío es alinear la concepción, diseño, ejecución y seguimiento, fiscalización y evaluación de las políticas de infraestructura y servicios conexos con la maximización de sus efectos en relación al desarrollo. Es decir, se requiere de una revisión de las políticas para los servicios de infraestructura, y que se incorpore a la agenda del desarrollo regional y de cada uno de sus países.

En el caso específico de la infraestructura de transporte vial, los niveles de inversión ejecutados han contribuido a generar un complejo escenario caracterizado por dificultades asociadas a una demanda creciente de infraestructura de transporte y una oferta estancada, y a la aparición de numerosos cuellos de botella entre los cuales se destacan: insuficiente interconexión terrestre en los principales corredores; transporte terrestre insuficiente desde los principales centros de producción hacia los mercados de transformación, consumo y exportación; limitaciones físicas en la capacidad de puentes; problemas de acceso a las principales ciudades, y deficiencias físicas y organizacionales en los pasos de frontera (Sánchez y Cipoletta, 2011).

La situación ferroviaria presenta prolongadas demoras en inversión y actualización, por su parte, el estancamiento de los proyectos de desarrollo portuario, generan riesgo de congestión. Sin embargo, es preciso destacar que en materia de infraestructura y servicios portuarios: i) la región muestra un contrapunto entre un continuo crecimiento del tráfico soportado con aumentos en la productividad de sus activos frente a escasos aumentos o mejoras en infraestructura de acceso marítimo, logística y conectividad interior y ii) los principales puertos presentan, en términos generales, una adecuación a la evolución de la actividad económica de los últimos años, aunque se observa lentitud en completar las reformas necesarias para hacer sostenible su desarrollo hacia el futuro.

Adicionalmente, existen obstáculos institucionales que dificultan el desarrollo y la adecuación de los servicios de infraestructura, como: ausencia de un marco regulatorio en infraestructura, procesos de licitación poco transparentes y competitivos, ausencia de mecanismos de solución de conflictos, barreras de entrada a proveedores internacionales, alta frecuencia en la renegociación de los contratos, problemas de financiamiento, trabas burocráticas, multiplicidad y superposición de normas nacionales y procedimientos que provocan demoras e incertidumbres en las autorizaciones internacionales de transporte.

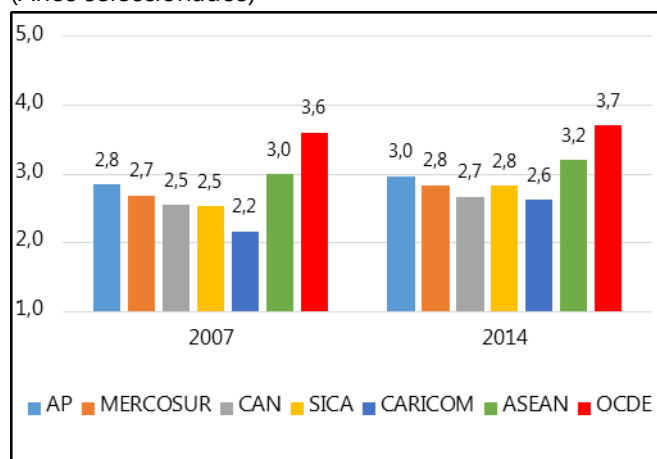
Asimismo, los costos logísticos en los países de América Latina se sitúan entre el 16% y el 25%, lo que contrasta con el promedio de 9% registrado en los países de la OCDE. Dicha situación afecta al menos en dos sentidos: a) perjudica la inserción de las economías de América Latina y el Caribe en el comercio internacional en la medida que reduce la competitividad de los productores; y b) erosiona la capacidad de aumentar la productividad de los factores. Ambos aspectos limitan el desarrollo económico y social potencial de los países de la región (ECLAC/IADB/TWB, 2010).

En la región existe una disociación entre el sector público y privado en lo que a proyectos de infraestructura se refiere; así por ejemplo, según datos de FDI Markets entre 2011 y 2014 solo 4% (6 de 141) de los proyectos desarrollados en los países miembros del MERCOSUR se realizaron en el sector de transporte y distribución. La mayoría de los proyectos se ejecutaron en el sector de servicios, acumulando 73,6% del capital invertido. De igual forma, en AP se desarrollaron 13 proyectos en el sector de transporte y distribución de un total de 214 proyectos.

Un indicador relevante para conocer la eficiencia y capacidad de la infraestructura transfronteriza instalada, es el índice de desempeño logístico, el cual es elaborado por el Banco Mundial. Este índice refleja las percepciones de la logística de un país basadas en la eficiencia del proceso del despacho de aduana, la calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte, la facilidad de acordar embarques a precios competitivos, la calidad de los servicios logísticos, la capacidad de seguir y rastrear los envíos, y la frecuencia con la cual los embarques llegan al consignatario en el tiempo programado. El índice varía entre 1 y 5, donde el puntaje más alto representa un mejor desempeño.

GRÁFICO 25

Índice de Desempeño Logístico 2007 y 2014
(Años seleccionados)



Fuente: Elaboración propia con datos del Banco Mundial

Los resultados del índice muestran que, en términos generales, los mecanismos de integración de América Latina y el Caribe han tenido un desempeño bajo en contraste con otras regiones comparables como la ASEAN. La AP es el mecanismo que mejor desempeño mostró en 2014, superando al resto de la región en cada uno de los componentes del índice y acercándose a los valores mostrados por la ASEAN. La AP es seguida por el MERCOSUR, mecanismo cuyo peor desempeño lo presenta en las categorías de eficiencia aduanera (2,5) y facilidad de embarques a precios competitivos (2,8) siendo superado por el SICA y la CARICOM.

Por su parte, el SICA es el tercer mecanismo de integración de América Latina y el Caribe con mejor desempeño en el índice, igualando los resultados del MERCOSUR en las categorías de embarques y competitividad y superándolo en otras. La CAN mostró un desempeño bajo en casi todas las categorías del índice, únicamente iguala al SICA en infraestructura.

Finalmente, la CARICOM presenta el desempeño menos favorable de la región; sin embargo, es el mecanismo de integración que mayor crecimiento ha reportado en el índice entre 2007 y 2014.

Este mecanismo supera a MERCOSUR y la CAN en el componente de eficiencia aduanera del índice.

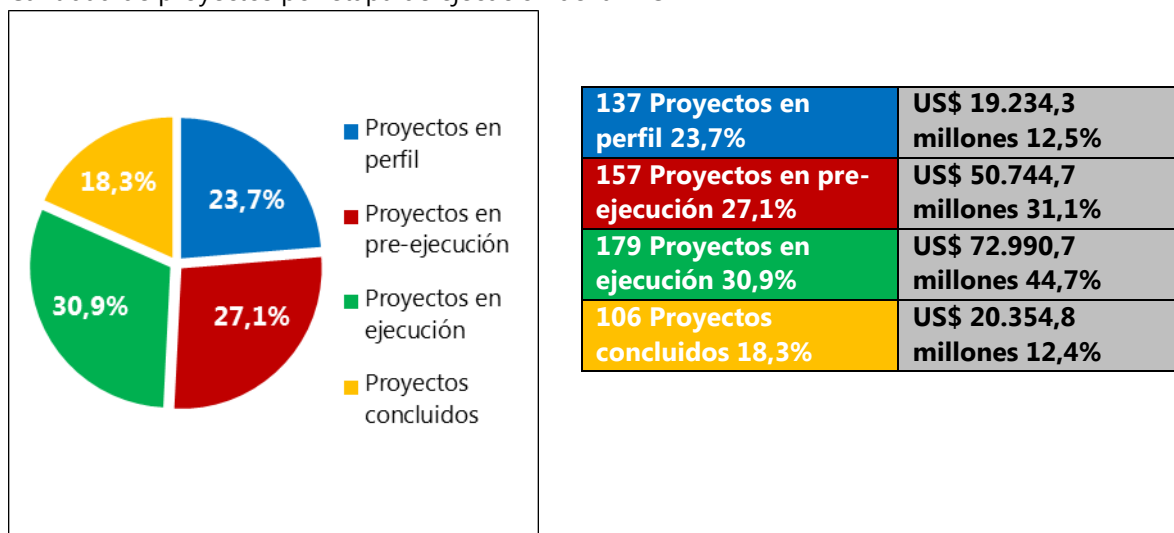
Sin embargo, en la región existen tres iniciativas que incorporan un esquema de integración regional a nivel físico: la Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), el Proyecto Mesoamérica en Centroamérica y la CARICOM en el Caribe.

El papel estratégico de la IIRSA consiste en disipar los obstáculos de integración física más notorios, como los cuellos de botella, entre otros; fomentar el comercio intrarregional en América del Sur; estimular la reorganización de cadenas productivas; asistir en la construcción de una economía sudamericana más integrada, competitiva y dinámica en un marco de sostenibilidad social y ambiental; incentivar la participación del sector privado; abogar por la armonización de política públicas y marcos regulatorios entre los países y sectores y disminuir el costo comercial y distribución mediante el desarrollo de infraestructura en los sectores de transporte, energía y telecomunicaciones.

Cabe señalar que la IIRSA es el Foro Técnico para temas relacionados con la planificación de la integración física regional suramericana del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR). Por su parte, el COSIPLAN es la instancia de discusión política y estratégica, a través de la consulta, evaluación, cooperación, planificación y coordinación de esfuerzos y articulación de programas y proyectos para implementar la integración de la infraestructura regional de los países miembros de la UNASUR.

GRÁFICO 26

Cantidad de proyectos por etapa de ejecución de la IIRSA



Fuente: Elaboración propia con datos de www.iirsa.org

Del total de proyectos en las diferentes fases de ejecución 9,3% se concentran el sector de energía, 1,6% en comunicaciones y 89,1% en el sector de transporte; de estos últimos 46,7% son carreteras y 13,2% ferroviarios. Además de los avances en la cartera de proyectos cabe mencionar el desarrollo de herramientas para el apoyo de los objetivos de la IIRSA:

- Metodología IIRSA de Análisis del Potencial de Integración Productiva y Desarrollo de Servicios Logísticos de Valor Agregado, la cual sirve para medir el impacto de los proyectos del IIRSA en la integración productiva de su área de influencia.
- Metodología IIRSA de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico. Este instrumento de planificación de ambiental y social permite dimensionar los impactos combinados de los proyectos de la cartera, identificando oportunidades de desarrollo socio-ambiental de los grupos de proyectos IIRSA, estableciendo lineamientos de gestión e inversiones asociadas que generen opciones de desarrollo sostenible.

Por su parte, el Proyecto de Integración de Desarrollo de Mesoamérica tiene por objetivo promover una integración regional entre el sureste de México y Centroamérica más Colombia y República Dominicana, mediante el desarrollo de proyectos de infraestructura que buscan generar desarrollo, dotar a la región de mayor competitividad y en consecuencia impactar positivamente a sus ciudadanos.

El Proyecto Mesoamérica cuenta con los siguientes ejes de acción: transporte, energía, telecomunicaciones, facilitación comercial y competitividad, salud, medio ambiente, desastres naturales y vivienda. El principal avance del Proyecto Mesoamérica ha sido el desarrollo de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM), cuyo propósito es aumentar la conectividad interna y externa de las economías de la región mediante la construcción, rehabilitación y mantenimiento 13.132 kilómetros de carreteras distribuidos en cinco corredores viales regionales. Los países mesoamericanos y la banca multilateral reportan inversiones en 3,248 kilómetros de la RICAM según la siguiente distribución:

- 695 kilómetros del Corredor Atlántico
- 487 del Corredor Turístico del Caribe
- 256 de Corredores Logísticos Interoceánicos
- 118.39 de ramales y conexiones complementarias
- 1,692 kilómetros del Corredor Pacífico (Corredor Mesoamericano de la Integración)

En términos de integración energética, en el marco del Proyecto Mesoamérica, se llevó a cabo el proyecto del Sistema de la Interconexión Eléctrica de los Países de América Central, el cual consistió en la construcción de aproximadamente 1.790 kilómetros de líneas de transmisión eléctrica desde Guatemala hasta Panamá y la conexión de 15 subestaciones de transformación. El 100% de los tramos de la red eléctrica se encuentran finalizados.

En el área de telecomunicaciones se construyó la Autopista Mesoamericana de la Información (AMI), la cual redujo los costos y mejorado la oferta de servicios digitales, particularmente de banda ancha, en cantidad y diversidad, promoviendo un mayor acceso de los pueblos a las Tecnologías de la Información y Comunicación (TICS).

Por su parte, en el marco de la modernización de aduanas y pasos fronterizos, se ha avanzado en la aplicación del Procedimiento Mesoamericano de Tránsito Internacional de Mercancías (TIM), cuyo objetivo es facilitar y reducir los costos asociados al tránsito de mercancías, mediante la simplificación de trámites aduanales. El TIM aporta resultados concretos en las siguientes áreas:

- Definición del Procedimiento Único y estandarizado para las operaciones de Tránsito Internacional de Mercancías, desde la frontera sur de México hasta Panamá
- Definición del grupo de datos a intercambiar electrónicamente entre las autoridades aduaneras, migratorias y cuarentenarias de ocho países de Mesoamérica

- Procedimiento informatizado para el tránsito internacional de mercancías
- Interconexión y operatividad de los sistemas informáticos que gestionan las operaciones de tránsito de mercancías entre Honduras y El Salvador
- Mejoramiento en infraestructura telemática, informática en administraciones aduaneras, cuarentenarias en sedes centrales y fronteras
- Un solo control de tránsito unificado en frontera
- Herramientas de vanguardia para facilitar el análisis de riesgo en aduana
- Unificación de datos y declaraciones en una sola declaración electrónica
- Disminución de más de 80% en tiempo invertido en operaciones en fronteras
- Disminución de costos operativos
- Mejoramiento sustancial en transparencia y previsibilidad

En el 2013, se dio inicio a la ejecución de la tercera fase del procedimiento mesoamericano TIM, que consiste en la implementación de este sistema en las fronteras terrestres, marítimas y aéreas de Mesoamérica, con lo que se lograría incorporar a otros países del Proyecto Mesoamérica que no participaron en la primera fase, como Belice, Colombia y la zona libre de Colón en Panamá.

Por su parte, la CARICOM en su tratado constitutivo, establece como uno de los principales objetivos comunitarios alcanzar una cooperación funcional efectiva entre sus miembros, destacando que una de las áreas específicas es el transporte marítimo y aéreo. En este sentido, el avance logrado es la conformación de una política de Transporte Comunitaria.

A través de esta política se busca el establecimiento de normas y la armonización de prácticas y procedimientos a nivel regional en el área de transporte a fin de facilitar el desarrollo del Mercado Común de la CARICOM. El servicio de transporte es tanto para la carga de mercancías, como para los ciudadanos y turistas de los países miembros del mecanismo.

En 2009 se avanzó en el establecimiento del Fondo de Infraestructura, con el propósito de financiar proyectos relativos a las infraestructuras de transporte, energía, tecnologías de la información y las comunicaciones. Otro proyecto relevante en materia de transporte para la integración regional del Caribe, se vinculó con el estudio de los Costos Intrarregionales del Transporte Aéreo, dada la importancia de este para dinamizar las relaciones entre sus estados miembros y para el turismo que representa una fuente primaria de ingresos en la región.

El estudio concluyó en 2009 y demostró que el precio promedio del pasaje, deduciendo impuestos y gastos es generalmente inferior en el Caribe en relación a otras regiones geográficas comparables. Sin embargo, el promedio de los costos por impuestos y gastos (20% - 40% del precio del boleto) es significativamente mayor en la región caribeñas que en otras regiones geográficas.

En cuanto a los avances en proyectos marítimos, en 2010, la CARICOM brindó asistencia financiera y entrenamiento técnico a los pequeños barcos que operan en la región que proporcionan un servicio de transporte fundamental para los pequeños productores de la región.

Adicional a las tres iniciativas antes mencionadas, el SELA impulsa el Programa Red de Puertos Digitales y Colaborativos, cuyo objetivo es identificar y promover las mejores prácticas colaborativas e institucionales, caracterizadas por el uso de nuevas formas de trabajo inter-organizacional, TICs para el intercambio electrónico de datos, procesos logísticos eficientes y la aplicación de nuevos y mejores estándares de servicio de carga y de transporte.

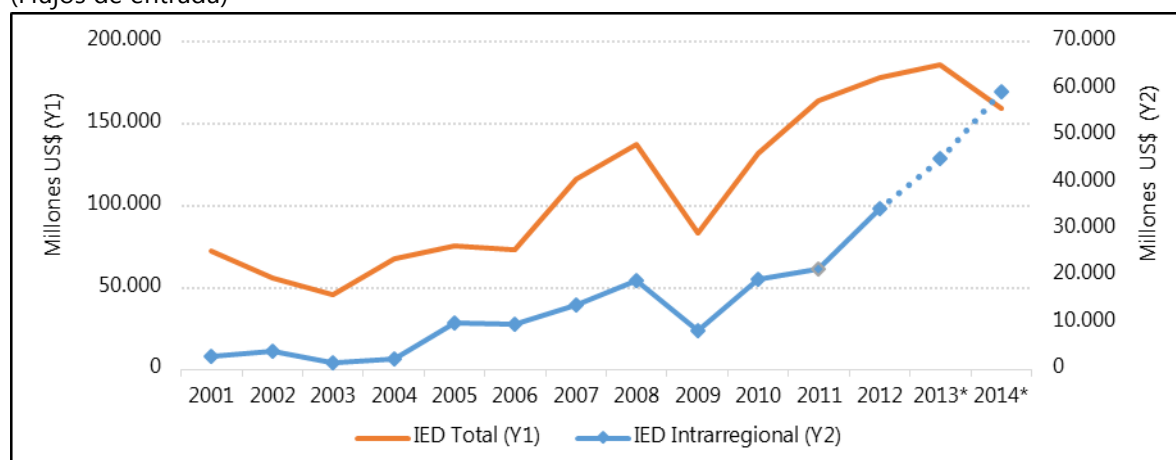
Este programa se lleva a cabo con el apoyo de la CAF y durante 2014-2015 se implementó en 10 comunidades logísticas en cinco países (México, Panamá, Colombia, Perú y Chile), durante el período 2015-2016 serán beneficiadas 16 comunidades logísticas y portuarias en cuatro nuevos territorios (Trinidad y Tobago, Costa Rica, Ecuador y Uruguay).

IV. INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA: FLUJOS FINANCIEROS PARA UNA MAYOR CAPACIDAD PRODUCTIVA

Los flujos de inversión en América Latina y el Caribe mostraron una tendencia creciente desde 2009 al registrar un crecimiento promedio de 6,9% durante el período 2009-2014. Sin embargo, la caída en los precios de las materias ha afectado el dinamismo de los flujos de inversión en la región, cifras a 2014 muestran que la IED recibida por los países latinoamericanos y caribeños mostró una desaceleración de 14,3%. En un contexto de menor crecimiento económico y contracción de la demanda internacional de sus principales exportaciones, América Latina y el Caribe dinamizó los flujos de inversión dirigidos hacia sus principales socios de la región, en efecto, los flujos de inversión intrarregionales muestran tasas de crecimiento mayores a las evidenciadas por las recibidas del resto del mundo. Este escenario podría estar vinculado a los esfuerzos realizados en el marco de los procesos de integración subregional de América Latina y el Caribe, los cuales poseen entre sus principales objetivos la promoción de la inversión entre sus países miembros.

GRÁFICO 27

Inversión Extranjera Directa en América Latina y el Caribe
(Flujos de entrada)



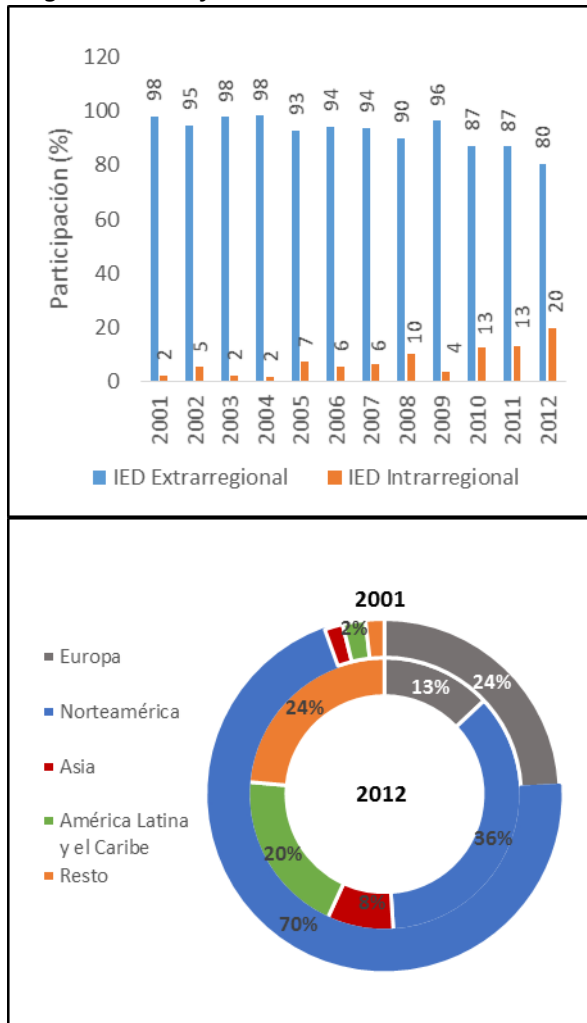
(*) Cifras estimadas.

Fuente: Elaboración propia con base en datos de UNCTAD

En el caso de los países miembros de la **Alianza del Pacífico (AP)** se evidencia un cambio estructural en cuanto al origen de las inversiones. Para 2001, 94% de la IED en la AP era realizada por Europa y Norteamérica mientras que la proveniente de los países de América Latina y el Caribe representaba apenas 2% del total. Este escenario cambia significativamente en 2012, dado que las inversiones intrarregionales constituyen el 20% de la IED recibida por la AP en detrimento de los flujos de inversión provenientes de Europa y Norteamérica, específicamente EEUU.

GRÁFICO 28

Origen de los flujos de IED en la AP



Fuente: Elaboración propia con base en datos de UNCTAD

Adicionalmente, es importante destacar la relevancia que tiene el sector público en las inversiones intrarregionales de la AP, reconociéndose que, para 2012, el 82% de las inversiones en este mecanismo fueron realizadas en empresas públicas, específicamente, en aquellas relacionadas con los sectores intensivos en recursos naturales como es el caso de la minería y la extracción de petróleo.

Por otro lado, el dinamismo de los flujos de inversión en los países de la AP ha sido propiciado por las reformas que han realizado en materia regulatoria y los avances en su entorno para hacer negocios, lo que se ha visto reflejado en sus posiciones en el Ranking Doing Business, para 2015 los países miembros de este mecanismo se encuentran en los primeros 50 puestos del ranking mundial (ver anexo 2).

Así por ejemplo, entre las buenas prácticas se encuentra que Chile al igual que Perú, protege a los inversionistas, autorizando el acceso a toda la documentación corporativa durante un juicio y ponen a disposición pública todas las sentencias de casos comerciales tramitados ante tribunales de primera instancia. Además, Chile facilita el registro de propiedades a través de la utilización de bases de datos electrónicas de cargas y gravámenes y Perú dispone de una ventanilla única y

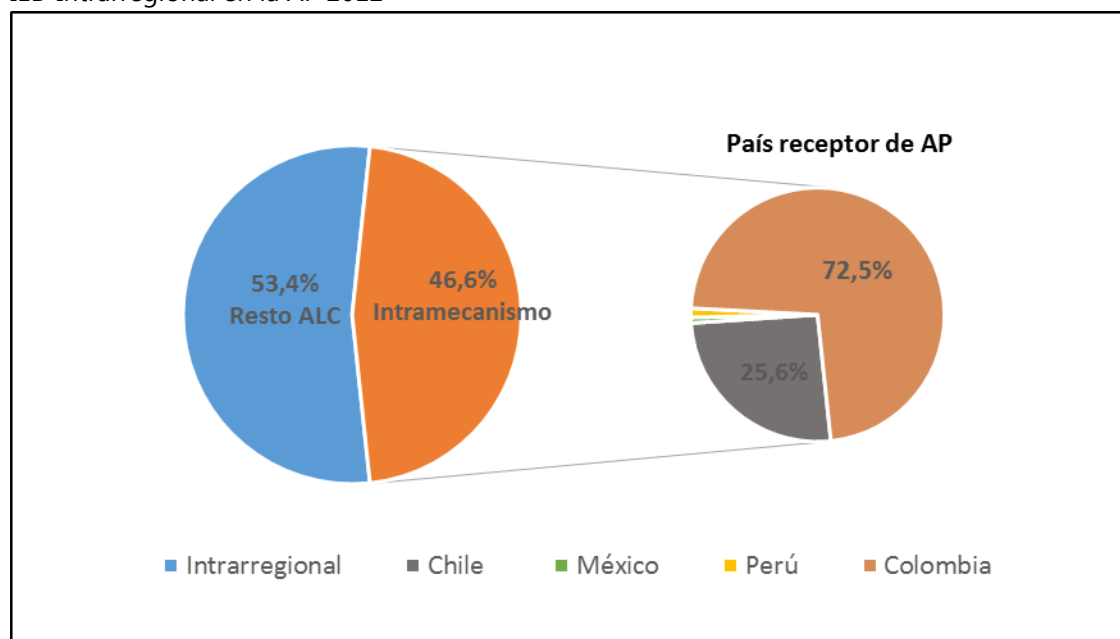
procedimientos en línea para el establecimiento de una nueva empresa. Por su parte, México eliminó el requisito de capital mínimo para la conformación de una nueva empresa y mantiene un registro único para la obtención de créditos.

En tanto que Colombia, para facilitar el registro de propiedades, ofrece información catastral en línea; también permite el pago de impuestos vía electrónica y posee una oficina de ventanilla única para el comercio transfronterizo. Asimismo, facilita la transferencia de propiedad, eliminando la necesidad de un registro provisional. Adicionalmente, este país redujo la tasa de impuesto sobre la renta y los impuestos sobre la nómina aplicable a las empresas.

Por otra parte, los países de la AP poseen los flujos de inversión más dinámicos de la región en lo que a **inversiones intramecanismo** se refiere. En efecto, del total de inversiones intrarregionales 46,6% corresponde a inversiones realizadas entre los países miembros de la Alianza del Pacífico. Las cifras publicadas por la UNCTAD, reflejan que Colombia es quien percibe la mayor parte de estos flujos de inversión, para 2012 la economía colombiana recibió 72,5% de la IED, seguido de Chile con una participación de 25,6%.

GRÁFICO 29

IED Intrarregional en la AP 2012



Fuente: Elaboración propia con base en datos de UNCTAD

El principal país de la AP que realiza inversiones en Colombia es Chile, quien para 2012 sumó un capital invertido de USD 3.078 millones en la economía de ese país. Entre los principales proyectos ejecutados entre los países de la AP se encuentra la instauración de una sede de la empresa colombiana Mediimplantes en la ciudad de Guadalajara en México, el costo inicial del proyecto fue de US\$ 3.000 millones y permitió la generación de 120 plazas de trabajo. Otro proyecto fue llevado a cabo por parte de México, por un monto de US\$ 2.000 millones pertenecientes a la empresa América Móvil la cual desarrolla programas de telefonía inalámbrica en Chile y generó la creación de 1.369 nuevos empleos.

Con respecto a la participación del resto de los mecanismos de integración de América Latina y el Caribe en los proyectos de inversión en la AP, destaca la participación del stock que mantiene el






Mercosur, para 2012 se ubica en USD 14.994 millones. El principal inversionista del MERCOSUR es Brasil quien ostenta 60% de las inversiones realizadas en los países de la AP, específicamente en Chile donde la economía brasileña posee un capital invertido de USD 5.957 millones.

Otro mecanismo de integración subregional que mantiene un capital importante en la AP es CARICOM, donde resalta el stock de inversión de Bahamas en Chile equivalente a USD USD 8.157 millones para 2012. En el caso del SICA, es evidente la disminución en la participación de las inversiones realizadas por los países centroamericanos en la AP, en tanto que los proyectos ejecutados por los países de la CAN han mantenido una participación estable.

Por otra parte, los países miembros de la AP llevan a cabo una iniciativa única e innovadora en la región, que permite la interconexión de los sistemas financieros a través del Mercado Integrado Latinoamericano (MILA) y facilita los flujos de inversión en cartera¹⁰.

CUADRO 1

Participación de la IED en la AP provenientes de otros mecanismos integración (STOCK de IED)

Participación de la IED en la AP provenientes de otros mecanismos integración (STOCK de IED)				País con mayor participación en el STOCK de IED de la AP
Mecanismo	2001	2006	2012	2012
CAN	7%	11%	11%	 Colombia (80%)
CARICOM	0%	18%	17%	 Bahamas (98%)
MERCOSUR	21%	30%	30%	 Brasil (60%)
SICA	33%	15%	11%	 Panamá (78%)
AP (IED intramecanismo)	39%	26%	31%	 México (38%)

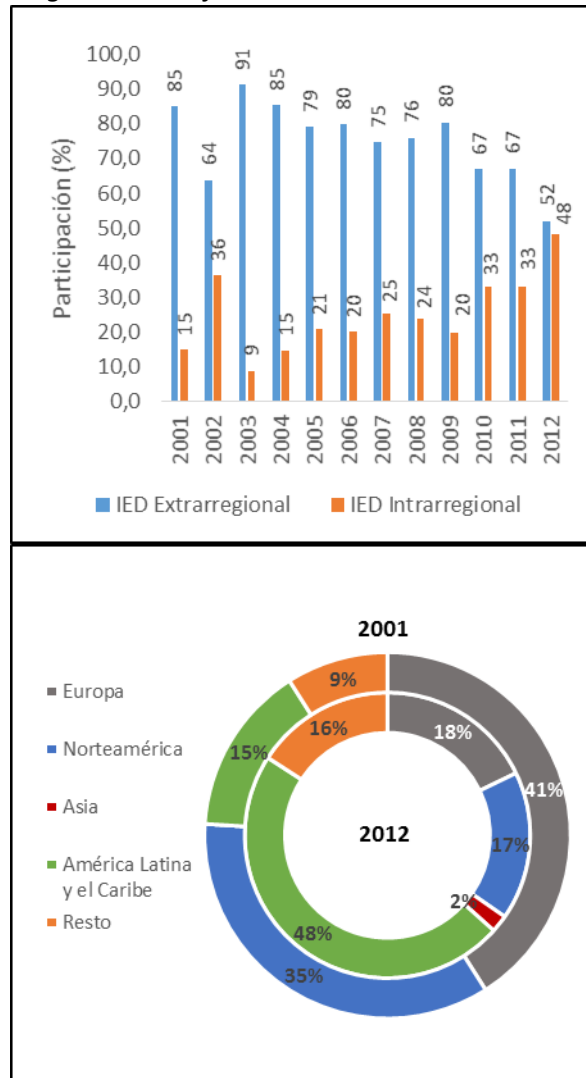
Fuente: Elaboración propia con base en datos de UNCTAD

Con respecto a los países miembros de la **Comunidad Andina de Naciones (CAN)**, los flujos de inversión se han incrementado 20,6% en promedio durante el período 2001-2012 hasta ubicarse en US\$ 18.117 millones en el último año de estudio. Los principales inversionistas de la CAN han sido los países de Norteamérica y Europa, sin embargo las inversiones provenientes de Latinoamérica y el Caribe han desplazado de manera significativa estas inversiones. De esta manera, las inversiones intrarregionales pasaron de representar 15% de la IED total recibida por la CAN en 2001 a 48% en 2012.

¹⁰ El estudio de los flujos de inversión en cartera no están contemplados en esta investigación, por lo que no se hace un análisis exhaustivo de esta área temática.

GRÁFICO 30

Origen de los flujos de IED en la CAN

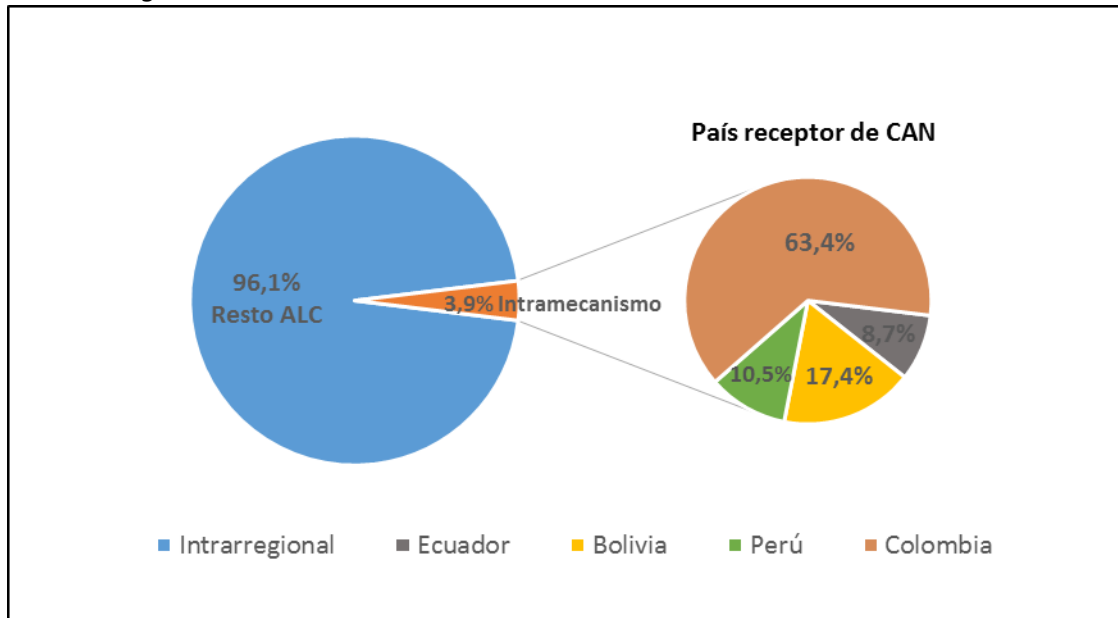


Fuente: Elaboración propia con base en datos de UNCTAD

Al igual que en la AP, el sector público es el principal receptor de la IED en los países de la CAN, 90% de las inversiones recibidas desde los países de la región se concentran en empresas estatales. Entre los principales proyectos de inversión llevados a cabo, destaca Brasil quien a través de la empresa Acerías Paz Del Rio, invirtió un capital equivalente a US\$ 4.000 millones en Colombia para la producción de manufacturas del hierro y acero. Durante 2011 México llevó a cabo la inversión de un capital de US\$ 934 millones en Perú, con la empresa Southern Copper la cual se dedica a la extracción de recursos minerales. En tanto que, la brasilera Petrobras formalizó una inversión equivalente a US\$ 653 millones para la producción de manufacturas intensivas en recursos naturales. Ambos proyectos permitieron la creación 3156 plazas de trabajo. Adicionalmente, la CAN mantiene un significativo número de inversiones en el sector servicios, específicamente en lo que a servicios financieros se refiere. Los principales países que realizan estos proyectos son Chile, México, Brasil y Argentina, siendo su principal destino Colombia. Cabe destacar, que a diferencia de lo observado en la AP, las inversiones intramecanismo de los países de la CAN representan apenas 3,9%.

GRÁFICO 31

IED Intrarregional en la CAN 2012



Fuente: Elaboración propia con base en datos de UNCTAD

En materia de reformas legales y generación de incentivos a la IED, los países de la CAN han realizado esfuerzos, Ecuador mejoró su infraestructura portuaria y redujo la documentación necesaria para exportar e importar, lo que disminuyó el tiempo requerido para estas operaciones. Ecuador también facilitó el establecimiento de nuevos negocios mediante la introducción de un sistema de registro en línea para la seguridad social, fortaleció las protecciones para los inversionistas minoritarios y facilitó el comercio transfronterizo al adoptar un nuevo sistema electrónico de intercambio de datos denominado ECUAPASS. Por su parte, el avance logrado por Bolivia fue limitado, mejorando únicamente en la categoría registro de propiedades.






Otro aspecto que ha favorecido la inversión intrarregional en la CAN es la firma de Tratados Bilaterales de Inversión con países de la región, hasta la fecha los países de la CAN mantienen 20 tratados con países como Argentina, Chile, El Salvador, Paraguay, Cuba y Venezuela.

Los principales inversionistas de la CAN son los países de la AP, quienes para 2012, tienen una participación de 63% en el stock de IED, seguido por MERCOSUR con un participación de 20%. En el caso de la AP el principal inversionista es México quien mantiene un capital invertido de US\$ 5.204 millones de los cuales 60,6% corresponden a proyectos de inversión en Colombia. (AP-CAN necesidad de unir esfuerzos). Con respecto al MERCOSUR, nuevamente Brasil es quien ejecuta la mayor cantidad de proyectos en la CAN con una participación de 90%.

En el caso del SICA, se observa una disminución importante en el capital invertido en la CAN, al pasar de 31% en 2001 a 6% en 2012. Mientras que la CARICOM mantiene inversiones de apenas US\$ 238 millones los cuales corresponden en gran magnitud a capitales invertidos por parte de Bahamas, vinculados al sector servicios.

CUADRO 2

Participación de la IED en la CAN provenientes de otros mecanismos integración (STOCK de IED)

Participación de la IED en la CAN provenientes de otros mecanismos integración (STOCK de IED)				País con mayor participación en el STOCK de IED de la CAN
Mecanismo	2001	2006	2012	2012
AP	38%	44%	63%	 México (49%)
CARICOM	0%	5%	1%	 Bahamas (77%)
MERCOSUR	24%	15%	20%	 Brasil (90%)
SICA	31%	20%	6%	 Panamá (95%)
CAN (IED intramecanismo)	7%	17%	10%	 Colombia (67%)

Fuente: Elaboración propia con base en datos de UNCTAD

Los países del Caribe por su parte se han caracteriza por atraer flujos de inversión en el sector servicios, específicamente servicios financieros y turismo. Durante el período 2001-2012 los países de la **Comunidad del Caribe (CARICOM)** han registrado una tasa de crecimiento promedio de 46% en sus flujos de IED, colocando en evidencia el dinamismo de la inversión en este mecanismo de integración subregional. Adicionalmente, la IED representa una importante fuente de financiamiento para las economías caribeñas, en efecto, la IED tuvo una participación promedio de 6,5% en la CARICOM en 2012, superior a la de los otros mecanismo de integración subregional.

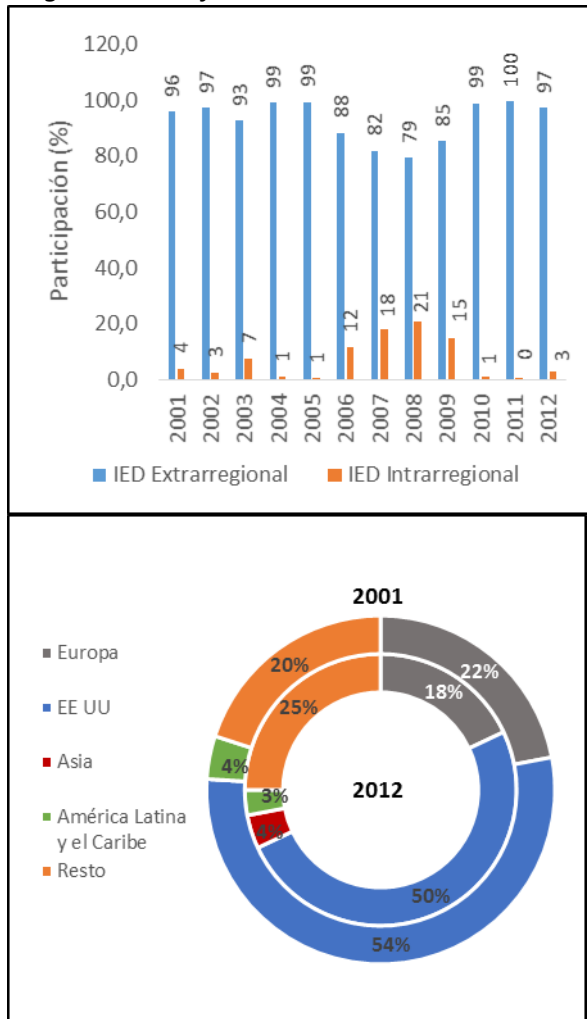
La CARICOM ha realizado algunas reformas que han permitido generar un clima más atractivo para los inversionistas, entre ellas destaca: Jamaica por facilitar el establecimiento de nuevas empresas al consolidar formularios y mejorar el acceso a créditos. Por su parte, Trinidad y Tobago facilitó el establecimiento de nuevos negocios al introducir sistemas en línea para el registro de empleadores y el registro de impuestos. Mejoró el acceso al crédito al adoptar la Ley sobre Quiebras e Insolvencia, creando una oficina pública responsable de la administración general de los procedimientos de insolvencia. San Cristóbal y Nieves, realizó reformas para abaratar el pago de impuestos de las empresas y facilitó el comercio transfronterizo al implementar un sistema electrónico – SIDUNEA (Sistema Aduanero Automatizado) – para la presentación de documentos de exportación e importación, y redujo el número de documentos requeridos.

Cabe destacar, que países como Jamaica, Trinidad y Tobago, Antigua y Barbuda, Dominica y Bahamas se encuentran entre los primeros cien lugares del Ranking Doing Business 2015, lo que coloca de manifiesto el favorable clima para hacer negocios en esos países.

El principal inversionista en los países de la **Comunidad del Caribe (CARICOM)** es EEUU, quien invirtió en 2012 US\$ 4.281 millones. En el caso de la inversión intrarregional esta posee un participación de apenas 3% para 2012, al ubicarse en US\$ 230 millones. No obstante, durante 2006 y 2007 se observó un repunte en la inversión intrarregional en la CARICOM, la cual fue propiciada por las inversiones hechas por Brasil en Bahamas, para esos años según cifras publicadas por la UNCTAD se registraron flujos de inversión equivalentes a US\$ 1.418 y US\$ 995 millones respectivamente, vinculadas al desarrollo de proyectos en el sector financiero y turístico de ese país.

GRÁFICO 32

Origen de los flujos de IED en la CARICOM

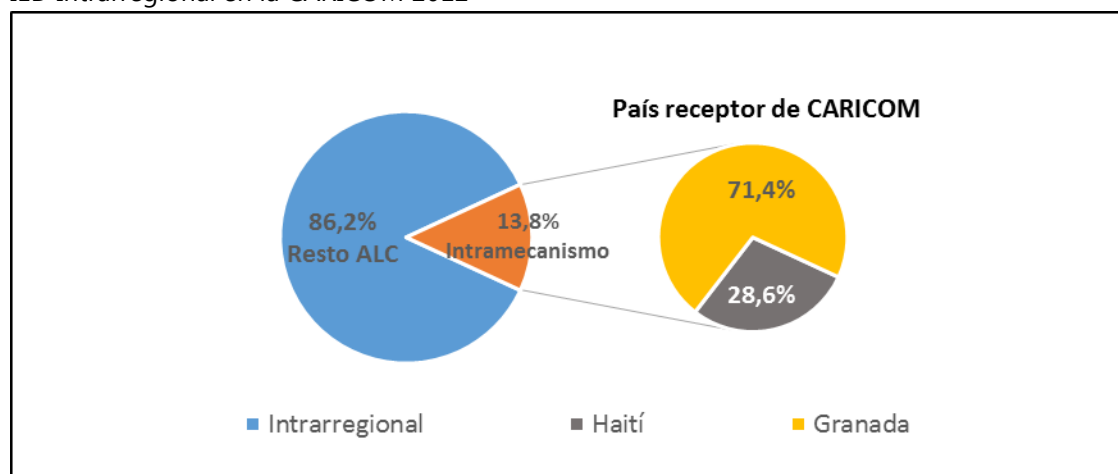


Fuente: Elaboración propia con base en datos de UNCTAD

Si bien los países de la CARICOM atraen importantes flujos de inversión de países europeos, EEUU y América Latina, las inversiones entre los mismos países de la CARICOM poseen una participación de 13,8%, al ubicarse en US\$42 millones en 2012, de acuerdo a las cifras publicadas por la UNCTAD. Estos flujos de inversión fueron recibidos por Granada y Haití. Este resultado, coloca en evidencia la necesidad de realizar esfuerzos para el desarrollo de actividades productivas en los países del Caribe que estimulen las inversiones intramecanismo. De esta manera, se podrán generar encadenamientos productivos entre países que permitan una mayor articulación económica del bloque.

GRÁFICO 33

IED Intrarregional en la CARICOM 2012






Fuente: Elaboración propia con base en datos de UNCTAD

Con respecto al acervo de inversiones de cada mecanismo en los países del Caribe, Mercosur es el mecanismo de la región que posee el capital invertido más alto en la CARICOM, para 2012 posee un participación de 92%. Cabe destacar que estas inversiones son realizadas en su totalidad por la economía brasileña. En el caso de la AP, es Chile el país que más invierte en la CARICOM, en tanto que el país caribeño que realiza la mayor inversión en sus socios de mecanismo es Barbados.

CUADRO 3

Participación de la IED en la CARICOM provenientes de otros mecanismos integración (STOCK de IED)

Participación de la IED en la CARICOM provenientes de otros mecanismos integración (STOCK de IED)				País con mayor participación en el STOCK de IED de la CARICOM
Mecanismo	2001	2006	2012	2012
AP	0%	2%	3%	 Chile (99%)
CAN	0%	0%	0%	
MERCOSUR	99%	97%	96%	 Brasil (99%)
SICA	0%	0%	0%	
CARICOM (IED intramecanismo)	1%	1%	1%	 Barbados (99%)

Fuente: Elaboración propia con base en datos de UNCTAD

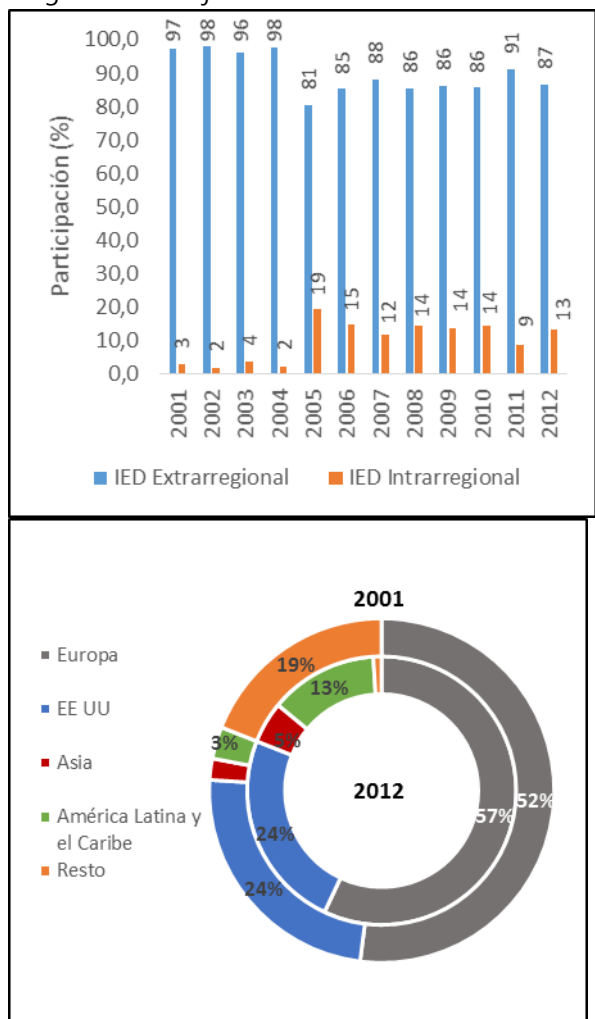
Por otra parte, la CARICOM es el mecanismo con el menor número de TBIs firmados, reuniendo tan solo el 12% del total de TBIs firmados en la región. Al observar la composición de los países con los que se han firmado acuerdos de inversión se aprecia que 90% de los tratados firmados han sido con países extrarregionales (54 tratados) y 10% con países de la región latinoamericana (6 tratados). Del total firmado con países fuera de la región, 61% corresponden a TBIs firmados con países de Europa, 19% con países de la cuenca del pacífico y 20% con el resto del mundo. Jamaica destaca como el país con mayor número de tratados bilaterales de inversión firmados.

En el caso de los países del **Mercado Común del Sur (MERCOSUR)**, las recepciones de flujos de inversión han registrado una tasa de crecimiento promedio de 24,3% durante el período 2001-

2012, siendo este mecanismo el primer receptor de IED de la región. En el último año de estudio, las inversiones provenientes de Europa y Norteamérica poseen una participación de 81% mientras que las inversiones intrarregionales representan 13% de la IED total en MERCOSUR.

GRÁFICO 34

Origen de los flujos de IED en el MERCOSUR



Fuente: Elaboración propia con base en datos de UNCTAD

Cabe destacar, que MERCOSUR es el mecanismo que posee el mayor número de Tratados Bilaterales de Inversión Extrarregionales (102 tratados). Del total firmado con países fuera de la región, 68% corresponden a TBIs con países de Europa, 16% con países de la cuenca del pacífico y 17% con el resto del mundo, de los cuales Argentina es el país del MERCOSUR que mantiene mayor número de acuerdos de inversión.

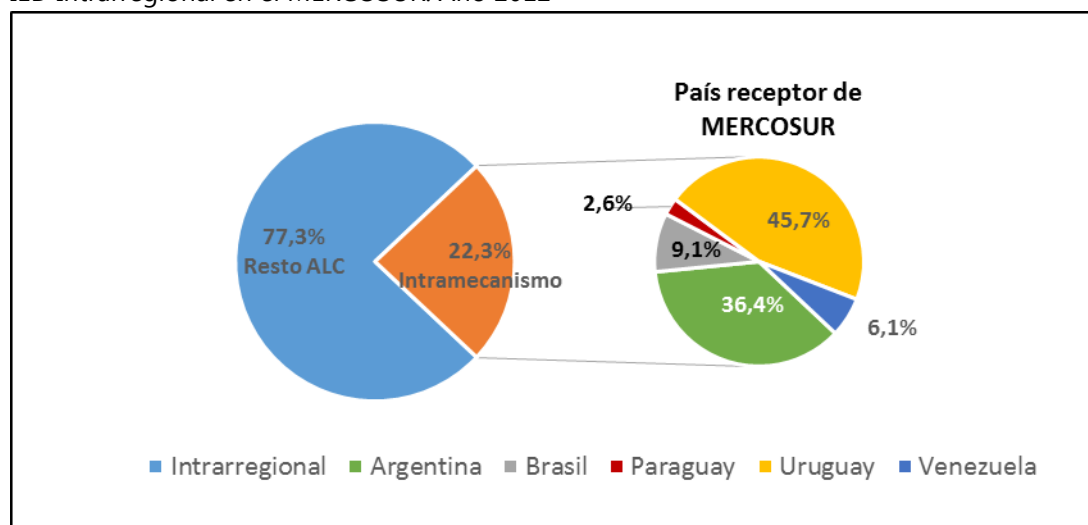
Por otro lado, los países del MERCOSUR han implementado nuevas políticas y mejorado sus marcos regulatorios a fin de ofrecer un entorno favorable para hacer negocios a los inversionistas nacionales y extranjeros. En tal sentido, Brasil ha tenido avances significativos facilitando la obtención de créditos, colocando a disposición datos sobre préstamos por debajo del 1% del ingreso per cápita y mejorado el marco regulatorio para la protección de los inversionistas, al permitir la anulación de transacciones prejudiciales entre las partes vinculadas; es decir, el derecho de las partes de volver al mismo estado en que se encontraban antes de participar en un contrato.

Paraguay en procura de facilitar el pago de impuestos, cuenta con un gravamen por cada base impositiva y Uruguay eliminó el requisito de capital mínimo para el establecimiento de una nueva empresa. En tanto, Argentina y Venezuela, pese a desmejorar su posición en el ranking "Doing Business", mostraron avances en la protección a los inversionistas y la obtención de créditos respectivamente.

La inversión intrarregional en los países del MERCOSUR se ubica en US\$ 11.171 millones de los cuales el 22,3% se realiza entre los mismos países del mecanismo. Para 2012, el principal inversor del MERCOSUR fue Argentina seguido de Brasil quienes realizaron el 78,7% de las inversiones, en tanto que el principal país destino de las inversiones fue Uruguay, donde destacan aquellas relacionadas con el sector de las manufacturas de alimentos, metalúrgicas y energía. Además, la empresa brasilera Petrobras realizó una inversión de US\$500 millones en Argentina para la ampliación de los proyectos existentes en ese país, relacionados con la extracción de petróleo y sus derivados.

GRÁFICO 35

IED Intrarregional en el MERCOSUR. Año 2012








Fuente: Elaboración propia con base en datos de UNCTAD

Por otra parte, es importante resaltar la magnitud de los capitales invertido por parte de la AP en el MERCOSUR, para 2012, los países miembros de este mecanismo acumulan un stock de capital equivalente a US\$ 41.716 millones, siendo su principal inversor México. Este país mantiene proyectos vinculados con la telefonía móvil y manufacturas de hierro y acero en Brasil y Argentina.

CUADRO 4

Participación de la IED en el MERCOSUR provenientes de otros mecanismos integración (STOCK de IED)

Participación de la IED en el MERCOSUR provenientes de otros mecanismos integración (STOCK de IED)				País con mayor participación en el STOCK de IED del MERCOSUR
Mecanismo	2001	2006	2012	2012
AP	66%	35%	49%	 México (49%)
CAN	4%	0%	4%	 Colombia (78%)

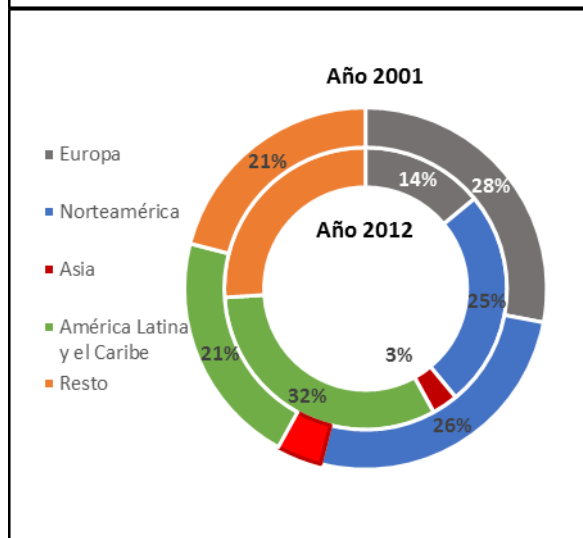
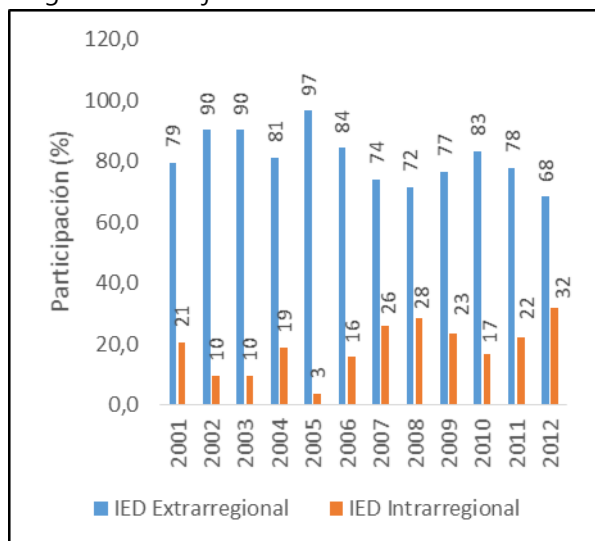
Participación de la IED en el MERCOSUR provenientes de otros mecanismos integración (STOCK de IED)				País con mayor participación en el STOCK de IED del MERCOSUR	
CARICOM	1%	11%	5%	 Bahamas (52%)	
SICA	6%	5%	7%	 Panamá (68%)	
MERCOSUR intramecanismo)	(IED 23%	49%	35%	 Brasil (33%)	

Fuente: Elaboración propia con base en datos de UNCTAD

El **Sistema de Integración Centroamericano (SICA)**, recibió flujos de IED equivalentes a US\$ 11.178 millones durante 2012, de los cuales 32% fueron provenientes de América Latina y el Caribe en tanto que el 68% provino del resto del mundo. Los flujos de inversión intrarregionales han aumentado su participación desde 2006, desplazando inversores tradicionales tales como países europeos y norteamericanos.

GRÁFICO 36

Origen de los flujos de IED en el SICA



Fuente: Elaboración propia con base en datos de UNCTAD

Además, los flujos de inversión en el SICA exhibieron un crecimiento promedio de 17% durante el período 2001-2012 el cual se ha visto favorecido por el favorable clima de inversión del mecanismo. En efecto, países como Costa Rica, Guatemala y Honduras mostraron avances significativos en el ranking "Doing Business" entre 2010 y 2015, en tanto que Panamá y República Dominicana alcanzaron una mejora moderada.

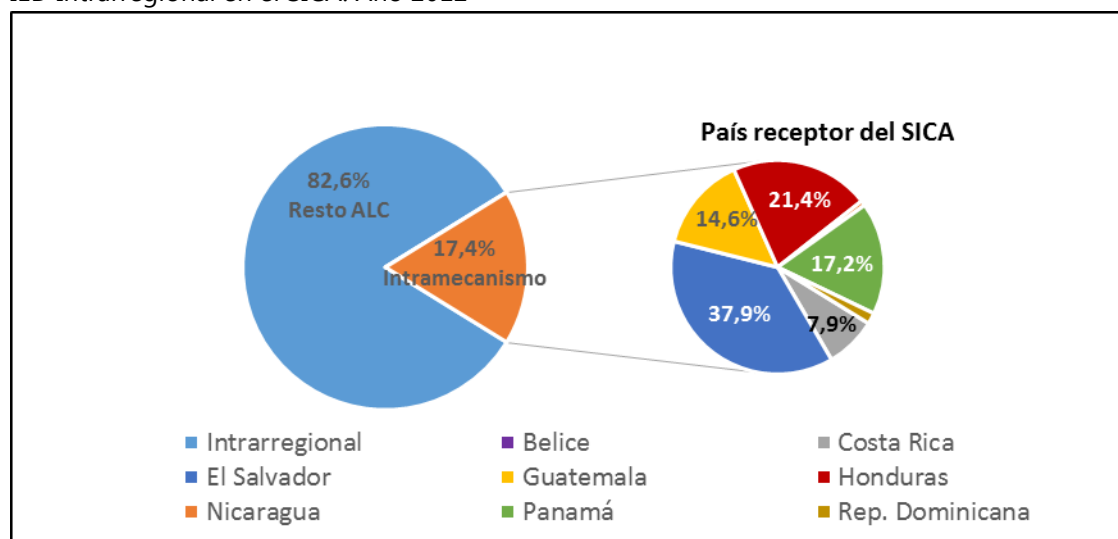
Entre los avances logrados, destaca Guatemala al reducir el tiempo para registrar un nuevo negocio y la creación de una ventanilla única para la obtención de permisos de construcción. Por su parte, Costa Rica redujo el tiempo requerido para la obtención de electricidad al mejorar la coordinación entre los departamentos de la compañía de servicios públicos. Adicionalmente, hizo más fácil el pago de impuestos para las empresas mediante la implementación de un sistema electrónico para la presentación del impuesto sobre la renta aplicable a las empresas y el impuesto sobre el valor añadido.

Panamá agilizó el proceso de autorización para la obtención de electricidad y coloca a disposición información crediticia positiva y negativa, a fin de facilitar la obtención de créditos. Nicaragua dispone de información sobre minoristas, prestamistas comerciales o empresas de suministros así como sobre instituciones financieras. Honduras, posee un registro único para la obtención de créditos y República Dominicana pública las sentencias de casos comerciales.

Las inversiones entre los países del SICA evidencian una mejora desde 2010, luego de la crisis económica mundial, para 2012 las inversiones intramecanismo representan 17,4% de la IED intrarregional. Entre los principales receptores destacan El Salvador, Honduras y Panamá, países donde la IED está concentrada en el sector servicios y manufacturas.

GRÁFICO 37

IED Intrarregional en el SICA. Año 2012








Fuente: Elaboración propia con base en datos de UNCTAD

Con respecto a los capitales invertidos en el SICA, la Alianza del Pacífico figura nuevamente como un importante tenedor de proyectos, siendo Colombia su principal inversor y Panamá su principal destino. Para 2012, los países de la AP acumulan un stock de IED de US\$ 7.742 millones en los países centroamericanos. Entre los principales proyectos destacan, América Móvil de México, esta empresa invirtió en Costa Rica, Guatemala, República Dominicana y Panamá en proyectos de telecomunicaciones inalámbricas y servicios de programación.

Por parte de MERCOSUR figura, la empresa brasilera Latin America Powder a través de su firma GMR Empreendimentos e Participacoes invirtió un capital de US\$ 417 millones para la generación de energía renovable en Panamá, lo que además permitió la creación de 175 plazas de empleo directos. Cabe destacar que esta inversión, de acuerdo a lo señalado por el CEO de Latin America Powder, fue propiciada por un ambiente institucional y regulatorio sólido y favorable para la inversión privada en ese país.

CUADRO 5

Participación de la IED en el SICA provenientes de otros mecanismos integración (STOCK de IED)

Participación de la IED en el SICA provenientes de otros mecanismos integración (STOCK de IED)				País con mayor participación en el STOCK de IED del SICA
Mecanismo	2001	2006	2012	2012
AP	12%	36%	42%	 Colombia (42%)
CAN	4%	12%	20%	 Colombia (73%)
CARICOM	9%	12%	4%	 Jamaica (48%)
MERCOSUR	46%	9%	10%	 Venezuela (52%)
SICA (IED intramecanismo)	29%	30%	24%	 Panamá (62%)

Fuente: Elaboración propia con base en datos de UNCTAD

V. MOVIMIENTOS MIGRATORIOS: ASIGNACIÓN EFICIENTE DEL CAPITAL HUMANO

Alcanzar la libre movilidad de factores productivos representa un elemento central para la consolidación de cualquier proceso de integración. La migración por motivos económicos, fundamentalmente laborales, puede generar una asignación más eficiente de la mano de obra y con ello el aumento de la productividad.

Los flujos migratorios de la mayoría de los países de América Latina y el Caribe, han estado tradicionalmente relacionados a conflictos civiles y políticos, catastrofes naturales u otras causas idiosincráticas. Sin embargo, el buen desempeño económico mostrado por la región, en general, durante el período 2010-2013 ha originado cambios en el panorama migratorio. Durante este período factores económicos como el crecimiento de los mercados laborales transfronterizos y la liberalización de la migración en el contexto de los acuerdos regionales de integración, han contribuido de forma significativa al incremento de los movimientos migratorios regionales.

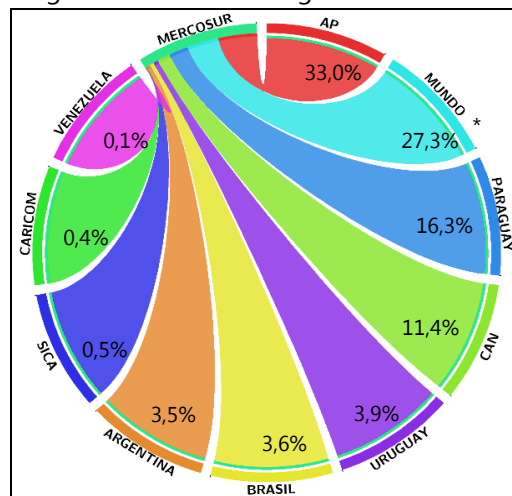
Si bien los Estados Unidos continúa siendo el principal destino de los inmigrantes de América Latina y el Caribe, estos niveles parecen estabilizarse frente al crecimiento de dos nuevas tendencias: 1) la migración hacia otros países desarrollados como Japón y España; y 2) el aumento de la migración intraregional, la cual se concentra en ocupaciones poco calificadas y en los sectores de agricultura, servicio doméstico y construcción (Mazza, 2011).

La población inmigrante (stock) en América Latina y el Caribe alcanzó 7,7 millones de personas en 2013, mostrando un crecimiento de 35% respecto a 2000. Cabe destacar que del stock de inmigrantes registrado, MERCOSUR concentró 50,4%; del cual, 27,4% fue resultado de

movimientos intramecanismo; 45,3% de los inmigrantes provino de otros países de América Latina y el Caribe; y 27,3% del resto del mundo (ver gráfico 38).

GRÁFICO 38

Origen del stock de inmigrantes del MERCOSUR. Año 2013



Fuente: Elaboración propia con base en datos de la Organización de Naciones Unidas

(*) No incluye a los países de América Latina y el Caribe

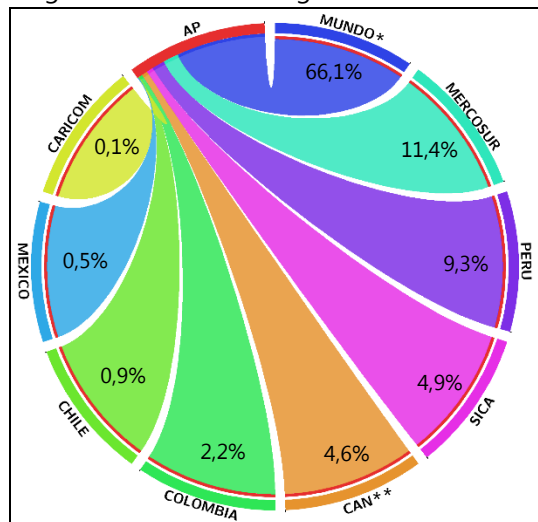
El MERCOSUR posee los mayores avances en la región en término de normativas enfocadas en facilitar el libre movimiento de trabajadores, como la Visa MERCOSUR, la Declaración Socio-Laboral, el Acuerdo sobre Residencia para Nacionales de los Estados Partes, entre otras, aunque estas no han sido implementadas por la totalidad de los Estados miembros. Sin embargo, el stock de inmigrantes intramecanismo en MERCOSUR aumentó 42,6% durante el período 2000-2013, esto se debe en parte a que los gobiernos de Brasil y Argentina han realizado avances en la materia, facilitando el acceso a permisos de trabajo a los inmigrantes de otros países del mecanismo y de la región.

Argentina ofrece la Tarjeta de Identidad Nacional Argentina, con la cual los inmigrantes paraguayos y bolivianos tienen acceso igualitario a la salud, el trabajo, la educación y la protección judicial. Por su parte, Brasil ofrece a los ciudadanos de los países del MERCOSUR, más Bolivia y Chile, un proceso de solicitud de residencia simplificado que pueden completar una vez que se encuentran en el país. Si son aceptados, los migrantes y sus dependientes legales pueden trabajar para cualquier empleador brasileño.

Por su parte, la AP concentró 22,4% del stock de inmigrantes en América Latina y el Caribe en 2013, del cual, 12,9% fueron desplazamientos intramecanismo, 21,0% corresponde a inmigrantes provenientes de otros países de la región latinoamericana y caribeña y 66,1% del resto del mundo. Este mecanismo reportó el mayor crecimiento en el stock de inmigrantes (124%) entre 2000 y 2013.

GRÁFICO 39

Origen del stock de inmigrantes de la AP. Año 2013



Fuente: Elaboración propia con base en datos de la Organización de Naciones Unidas

(*) No incluye a los países de América Latina y el Caribe. (**) En CAN se incluye únicamente a Bolivia y Ecuador.

En la AP se desarrolla el principal movimiento migratorio extrarregional de América Latina y el Caribe, se trata del flujo de personas entre México y Estados Unidos. Cabe destacar que estos desplazamientos no solo involucran a estos dos países, pues México se ha convertido en un relevante receptor de inmigrantes de centro y sudamérica en tránsito hacia los Estados Unidos y Canadá.

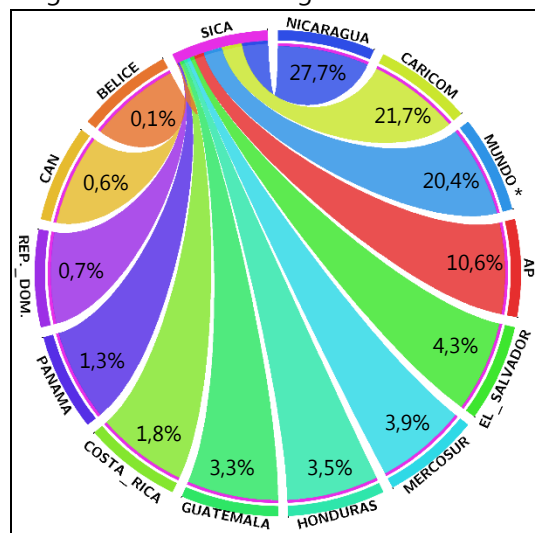
Otro corredor migratorio relevante para la AP son los desplazamientos de personas desde Argentina hacia Chile. Un factor determinante para los movimientos migratorios de otros países de la región hacia los miembros de la AP, es el crecimiento de la demanda de mano de obra, lo cual es resultado del buen desempeño económico mostrado por el mecanismo.

En términos regulatorios para la migración intramecanismo, la AP cuenta con la Plataforma de Movilidad Estudiantil y Académica, la cual, tiene por objeto contribuir a la formación profesional de capital humano avanzado de los países miembros, a través del intercambio académico de estudiantes de pregrado y postgrado, así como de docentes universitarios e investigadores, en instituciones de educación superior. Cada país ofrece anualmente 100 becas y hasta el presente se han otorgado 444 becas, 258 en 2013 y 186 en 2014.

Por su parte, el SICA recibió 15,6% del stock de inmigrantes registrado en América Latina y el Caribe para 2013, 43,1% correspondió a movimientos intramecanismo, 36,8% fue resultado de migraciones provenientes de otros países de la región, y 20,4% del resto del mundo (ver gráfico 40). Adicionalmente, el stock de inmigrantes en el SICA aumentó 30,0% entre 2000 y 2013.

GRÁFICO 40

Origen del stock de inmigrantes del SICA. Año 2013



Fuente: Elaboración propia con base en datos de la Organización de Naciones Unidas

(*) No incluye a los países de América Latina y el Caribe

Los movimientos migratorios de los países del SICA presentan tres fenómenos diferenciados: la migración hacia los estados del sur de México, los desplazamientos intramecanismo y el movimiento de población centroamericana y sudamericana en tránsito hacia los Estados Unidos (Martínez, 2008).

México se ha convertido en uno de los principales destinos de los migrantes del SICA, destacando el desplazamiento de guatemaltecos. Se trata de una migración de larga tradición entre estos países, con un elevado componente de movilidad temporal de mano de obra que se vincula, fundamentalmente, a la estacionalidad agrícola (Castillo y Palma, 1996).

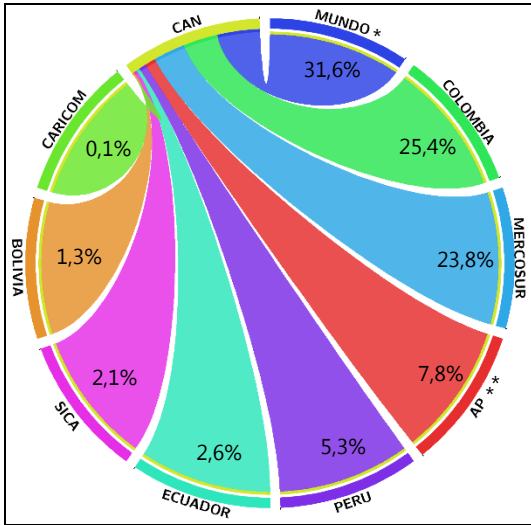
La migración intramecanismo se debe en su mayoría a desplazamientos desde Nicaragua a Costa Rica. Se trata de una migración integrada, inicialmente, por trabajadores agrícolas; sin embargo, esto se ha extendido hacia zonas urbanas atraídos por la demanda de mano de obra en el sector de servicios (Martínez, 2008).

Cabe destacar, que las políticas de facilitación y protección a los migrantes intramecanismo se gestionan en su mayoría mediante acuerdos bilaterales o iniciativas nacionales como por ejemplo, los esfuerzos realizados por Costa Rica para regularizar a los trabajadores nicaragüenses (Mazza, 2011). Adicionalmente, los acuerdos regionales en materia de migraciones laborales en Centroamérica se sustentan en instrumentos jurídicos internacionales y regionales, que a su vez incluyen mecanismos de tutela de los derechos laborales y humanos de los trabajadores migrantes.

Por su parte, 6,7% del stock de inmigrantes en América Latina y el Caribe reportado en 2013, se ubicó en la CAN, de los cuales 34,6% fueron desplazamientos intramecanismo; 33,8% fueron migrantes provenientes de otros países de la región latinoamericana y caribeña; y 31,6% del resto del mundo. La CAN es el segundo mecanismo de integración con el mayor crecimiento de su stock de inmigrantes (108%) durante el período 2000-2013.

GRÁFICO 41

Origen del stock de inmigrantes de la CAN. Año 2013



Fuente: Elaboración propia con base en datos de la Organización de Naciones Unidas

(*) No incluye a los países de América Latina y el Caribe. (**) En AP se incluye únicamente a Chile y México.

En la CAN se desarrollan dos importantes corredores migratorios; el primero, desde países del mecanismo hacia otras naciones de la región, particularmente, desde Colombia, Ecuador y Perú hacia Venezuela. Tanto los migrantes profesionales, como los menos calificados son atraídos por las oportunidades que ofrecen los centros urbanos de Venezuela.

Pese a que diversas normativas como el Instrumento Andino de Migración Laboral y el Instrumento Andino de Seguridad Social, no han sido implementadas por los Estados miembros de la CAN, el mecanismo dispone de diversas iniciativas referidas a facilitar el libre movimiento de personas. Los ciudadanos de los países que pertenecen a la CAN, pueden realizar viajes intramecanismo como turistas, solo con sus documentos nacionales de identidad; no se requiere pasaporte ni visa.

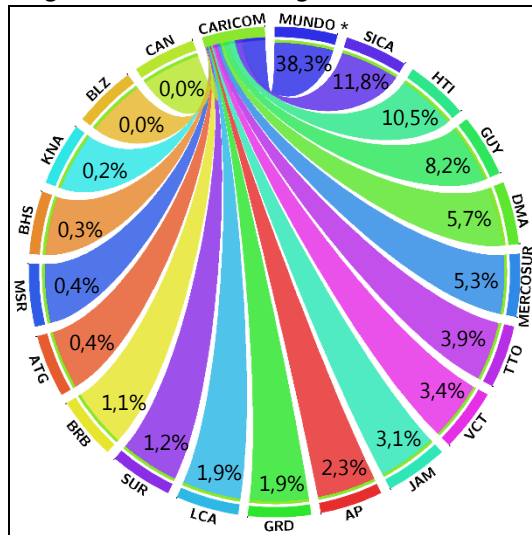
Asimismo, en 2006 fue promovido por el Comité Andino de Turismo, la Tarjeta Andina de Migración como documento de control estadístico y migratorio de uso obligatorio, para el ingreso y salida de personas del territorio de los Países Miembros. Con la tarjeta se facilita y simplifica el movimiento de personas y se genera un documento de control común que permita crear e intercambiar información estadística sobre los flujos de personas en el territorio del mecanismo.

Otras iniciativas del mecanismo en esta materia, como el Plan Andino de Desarrollo Humano para las Migraciones (PADHM), propuesto en 2008, una vez que sea aprobado, servirá como orientación para la formulación de programas y proyectos comunitarios en materia de migraciones (Artola, Texidó y Gurrieri, 2012).

Finalmente, la CARICOM concentró 4,9% del stock de inmigrantes de América Latina y el Caribe para 2013, del cual, 42,2% fue resultado de movimientos intramecanismo, 19,4% corresponde a migraciones de otros países de América Latina y el Caribe, y 38,3% del resto del mundo (ver gráfico 42). Entre 2000 y 2013 las migraciones crecieron 38,9%.

GRÁFICO 42

Origen del stock de inmigrantes de la CARICOM. Año 2013



Fuente: Elaboración propia con base en datos de la Organización de Naciones Unidas

(*) No incluye a los países de América Latina y el Caribe. Nota: Antigua y Barbuda (ATG), Bahamas (BHS), Barbados (BRB), Belice (BLZ), Dominica (DMA), Grenada (GRD), Guyana (GUY), Jamaica (JAM), Monserrat (MSR), San Cristobal y Nieves (KNA), Santa Lucia (LCA), San Vicente y las Granadinas (VCT), Surinam (SUR), Trinidad y Tobago (TTO).

Los movimientos migratorios de la CARICOM se caracterizan por ser recurrentes, de corta duración involucrando el retorno al país de origen y otros se realizan por etapas, con estaciones de tránsito antes de emprender a destinos fuera del mecanismo y de la región latinoamericana.

El alto movimiento migratorio intramecanismo expuesto por la CARICOM es favorecido por las condiciones geográficas, así como por un marco regulatorio que fomenta la migración de mano de obra en los países miembros. En tal sentido, este mecanismo a partir de julio de 1997, permite el libre movimiento de mano de obra especializada como, graduados universitarios, trabajadores de medios de divulgación, deportistas, artistas y músicos.

En 2006 entró en vigor la Ley de Libre Movimiento de Factores, la cual representó un nuevo avance de los Estados miembros en su compromiso para la consolidación del Mercado Común de la CARICOM. La Ley, entre otras disposiciones, facilita el movimiento de personas intramecanismo sin necesidad de permisos de trabajo.

El acuerdo de la CARICOM sobre seguridad social, que entró en vigor el 1 de abril de 1997, debe considerarse como una medida de apoyo al libre desplazamiento de personas en la región, gran parte de los Estados miembros han promulgado una ley nacional en esta materia. Asimismo, la expansión económica de algunos países del mecanismo, el mejoramiento de los niveles de vida y la mayor demanda de mano de obra en sectores como el turismo estimulan la migración desde las economías menos dinámicas (Martínez, 2008).

CONCLUSIONES

El alcance y la profundidad de los procesos de integración subregional han sido heterogéneos, adoptando cada mecanismo una dinámica de integración propia, que atiende a las características estructurales de sus miembros y a sus objetivos constitutivos. Los hallazgos obtenidos en la evaluación de las áreas temáticas consideradas en este estudio, muestran avances de distintas magnitudes en los bloques de integración, a pesar de la persistencia de retos comunes cuya superación requerirá mayores niveles de articulación regional.

Con respecto a la Alianza del Pacífico, este es el mecanismo de integración subregional de más reciente data, en efecto, su creación se llevó a cabo en 2011. La AP en su Acuerdo Marco Constitutivo hace referencia al compromiso de establecer un área de integración profunda que impulse un mayor crecimiento, el desarrollo de la competitividad de las economías participantes, mediante la libre circulación de los factores productivos. En este sentido, los países miembros del mecanismo exhiben avances en materia comercial e inversión.

En este sentido, a pesar de que los países miembros del mecanismo exhiben importantes avances materia comercial y de inversión, persisten aún retos pendientes por superar. El comercio intramecanismo de los países de la AP, apenas representa el 31% del comercio intrarregional de sus países miembros, lo que coloca de manifiesto los espacios que aún deben ser satisfechos en materia comercial. Cabe destacar, que México es el socio con la mayor cuota de exportaciones intramecanismo. Este intercambio comercial está compuesto principalmente por manufacturas con contenido tecnológico bajo, medio y alto, sin embargo, desde 2012 se observa un mayor avance en la comercialización de bienes con intensidad tecnológica media.

Las relaciones comerciales de la AP se han beneficiado de una infraestructura y desempeño logístico favorable. El índice de desempeño logístico, elaborado por el Banco Mundial señala que la AP es el mecanismo de integración de América Latina y el Caribe con mejor puntaje en 2014, superando al resto de la región en cada uno de los componentes del índice y acercándose a los valores mostrados por la ASEAN. Variables tales como el tiempo de arribo y facilidad de los embarques, la calidad de la infraestructura y la calidad de los servicios logísticos han registrado mejoras significativas especialmente en países como Chile y México.

Por otro lado, los países de la AP cuentan con un favorable entorno para hacer negocios que ha propiciado el incremento de las inversiones intramecanismo. En efecto, durante 2012 los proyectos de inversión entre los Estados Miembros de la AP constituyen el 47% de las inversiones realizadas en la región por parte de los países del mecanismo. No obstante, estas inversiones se concentran en sectores intensivos en recursos naturales colocando de manifiesto la necesidad de desarrollar proyectos en actividades que generen mayor valor agregado. En materia financiera, la AP es el único mecanismo de integración subregional que cuenta con una articulación y coordinación en el sector financiero, materializado en la bolsa única de valores de los países de la AP: Mercado Integrado Latinoamericano (MILA). Por su parte, el dinamismo de los flujos de inversión en el mecanismo ha incrementado la demanda de mano obra, incentivando así los movimientos migratorios tanto intramecanismo como intrarregionales.

Por su parte, la Comunidad Andina es una zona de libre comercio que se mantiene en plena vigencia. A pesar de los reiterados intentos en lograr la adopción de un arancel externo común (objetivo que lograron imperfectamente entre Colombia, Ecuador y Venezuela durante 1995-2007) los resultados obtenidos no han sido sostenibles en el largo plazo. En la actualidad, los países del mecanismo han abogado por la adopción de una política arancelaria que comprometa a los cuatro

países miembros (Colombia, Ecuador, Bolivia y Perú), sin embargo, estas negociaciones llevan ocho años sin avances sólidos.

En este sentido, los flujos comerciales entre los miembros de este bloque muestran un bajo dinamismo, destacándose que, en 2014 las exportaciones intramecanismo representaron 25% del comercio intrarregional de los países de la CAN, resaltándose la participación de Colombia y Perú. Otro aspecto importante, es la relevancia que tiene la comercialización de bienes primarios y manufacturas basadas en recursos naturales entre los países de la CAN, lo que limita la profundización y diversificación de las relaciones comerciales del mecanismo. Sin embargo, se observan algunos esfuerzos para promover la exportación de bienes manufacturados con intensidad tecnológica media y alta.

Adicionalmente, otra situación que podría influir en la dinámica comercial es el estado actual del desempeño logístico y aduanero del mecanismo. La CAN evidencia ciertos rezagos en materia de infraestructura relacionada con el comercio y el transporte de mercancías.

El menor dinamismo en materia comercial y los obstáculos en materia de infraestructura pudieran estar incidiendo en los flujos de IED de la CAN. Para 2012, las inversiones directas intramecanismo tienen una participación de 4% con respecto al total invertido por los países de la CAN en la región. Si bien se han realizado esfuerzos en esta materia tales como: el Régimen Común de Inversiones y la constitución de Empresas Multinacionales Andinas (EMAs) (otorga trato nacional en materia de compras públicas de bienes y servicios) aún persisten trabas para lograr mayores flujos de IED. Por otra parte, destaca que la CAN mantiene importantes acervos de capital provenientes de los países de la AP lo que podría estar desplazando las inversiones intramecanismo.

A pesar del escenario antes expuesto, los movimientos migratorios entre los países de la CAN muestran un favorable desempeño. Para 2013, la CAN recibió 7% los movimientos migratorios intrarregionales de los cuales 35% correspondieron a desplazamientos intramecanismo. Esta movilidad del factor humano se ha beneficiado de normativas que permiten la realización de viajes intramecanismo como turistas, solo con sus documentos nacionales de identidad; sin necesidad de requerir pasaporte ni visa.

Con respecto a los países miembros de la CARICOM, es importante destacar las relaciones que tienen sus Estados Miembros con el resto de la región y el mundo. En materia comercial, las exportaciones de los países caribeños hacia América Latina y el Caribe han experimentado un significativo crecimiento, al pasar de representar 21% del total de los intercambios en el año 2000, a 41% en 2014; lo que hace de la CARICOM el mecanismo de integración que destina una mayor proporción de sus exportaciones totales a la región. De este comercio intrarregional, 29% corresponde a exportaciones intramecanismo, donde predominan los intercambios de bienes primarios.

En materia de inversión, los flujos realizados entre los países de la CARICOM reportan también una baja participación (14%), en contraste con lo recibido por el resto de la región. Sin embargo, los flujos de IED totales en el Caribe muestran una tasa de crecimiento promedio de 46% durante el período 2001-2012, colocando en evidencia el dinamismo de la inversión en este mecanismo de integración subregional. El desarrollo de proyectos de inversión ha beneficiado los movimientos migratorios intramecanismo, observándose que, del total de migrantes de América Latina y el Caribe recibidos por los países de la CARICOM, 42% ocurren entre los socios de mecanismo. Factores como la cercanía geográfica, marcos regulatorios que facilitan la migración de mano de

obra en los países miembros e iniciativas en materia de infraestructura, le ha permitido a la CARICOM avanzar en su compromiso de consolidarse como un Mercado Común.

En el caso de los países miembros del Mercado Común del Sur, si bien hay importantes avances en materia comercial, aún existen espacios por cubrir en materia de inversión y migración. En 1994, se liberalizó 100% de los aranceles entre sus países miembros, para luego dar inicio a la adopción de un arancel externo común que les daría el formato de Unión Aduanera. De esta forma, para 2014, el intercambio comercial entre los países miembros del MERCOSUR representó 60% del comercio del mecanismo con la región. Sin embargo, aún persisten importantes asimetrías al observarse que, para 2014, Brasil y Argentina, agrupan 49% y 36% respectivamente, del total de las exportaciones entre socios del bloque, en tanto que Paraguay, Uruguay y Venezuela, exhiben participaciones de 8%, 5% y 2% respectivamente.

En materia de movilidad de personas, los movimientos intramecanismo representan 27% de los migrantes de la región hacia el mecanismo. No obstante, el MERCOSUR posee los mayores avances en la región en término de normativas enfocadas en facilitar el libre movimiento de trabajadores, tales como: la Visa MERCOSUR, la Declaración Socio-Laboral, el Acuerdo sobre Residencia para Nacionales de los Estados Partes, entre otras, aunque estas no han sido implementadas por la totalidad de los Estados miembros.

Adicionalmente, en materia de inversiones si bien el MERCOSUR es el principal receptor de la región, las inversiones con el resto del mundo mantienen una participación mayor a la intrarregionales, de estas últimas el 22,3% se realizan entre los mismos países del bloque.

Finalmente, en relación al desempeño del Sistema de Integración Centroamericano se evidencia importantes avances en materia comercial y de movilidad de factores. El proceso de integración de los países de Centroamérica tuvo sus inicios con la constitución del Mercado Común Centroamericano (MCCA), en 1960, sin embargo, durante la década de los noventa se replanteó el proceso de integración con la creación del SICA. Este último tiene como objetivo, de acuerdo a lo establecido en el Protocolo de Guatemala de 1993, el perfeccionamiento de la Zona de Libre Comercio y la consolidación de una Unión Aduanera.

Desde el 2000, los países miembros de este mecanismo han realizado grandes esfuerzos en el fortalecimiento de sus vínculos comerciales con el resto de sus socios regionales, lo que se ha visto reflejado en el aumento de la participación del comercio intrarregional en las exportaciones totales del mecanismo, al pasar de representar 16% en el año 2000, a significar poco menos de 30% en 2014.

Con respecto a los flujos comerciales intramecanismo, estos exhiben un gran dinamismo, al representar 76% del comercio intrarregional, lo que lo ubica como el mecanismo subregional con mayor actividad comercial interna. Los países con mayor participación en el comercio dentro del SICA son: Guatemala (36%), Costa Rica (24%) y El Salvador (22%).

El comercio del bloque, ha sido favorecido por el buen desempeño en materia de embarques y eficiencia aduanera, además de los efectos del proyecto Mesoamérica. En materia migratoria, el SICA es el mecanismo con mayores movimientos migratorios intramecanismo, lo que significa un avance hacia lo que podría ser un mercado común centroamericano.

En cuanto a las inversiones, se deben realizar mayores esfuerzos para la consolidación de las inversiones intramecanismo. Para 2012, los proyectos de inversión en los países miembros del SICA

representaron 17% de las inversiones intrarregionales del mecanismo. No obstante, países como Costa Rica, Guatemala y Honduras mostraron avances significativos en materia de incentivos a la IED.

A nivel general, el proceso de integración de América Latina y el Caribe muestra avances significativos en materia comercial, a través del logro de una gran cantidad de acuerdos comerciales intrarregionales que han permitido la reducción casi total de la barreras arancelarias en los intercambios de mercancías. Sin embargo, aún persisten importantes retos en la reducción de barreras no arancelarias donde destaca el fortalecimiento de la infraestructura logística regional y el logro de una mayor interconexión física. En este sentido, el diseño de planes de inversión conjuntos para el desarrollo de una infraestructura adecuada que facilite las diversas actividades económicas que realizan empresas públicas y privadas, es fundamental para continuar avanzando en materia de integración comercial.

También existen tareas pendientes para impulsar los flujos inversiones directas en la región, por lo que se hace necesario la generación de un ambiente de negocios propicio para la atracción de nuevos capitales. Muestra de ello, es que los estudios que evalúan el ambiente para la inversión ubican a los países de América Latina y el Caribe en posiciones desventajosas frente al resto del mundo. Adicionalmente, los instrumentos y leyes que facilitan los desplazamientos migratorios en los mecanismos de integración no han sido implementados en su totalidad por los Estado Miembros lo que dificulta la movilidad plena del factor trabajo.

Atendiendo a esta realidad, el logro de mayores niveles de integración exigirá el fortalecimiento de la coordinación, cooperación y articulación de los procesos de toma de decisiones, que permita el desarrollo de una agenda común que impulse la consolidación de un espacio económico latinoamericano y caribeño.

**NÚMERO DE TRATADOS DE LIBRE COMERCIO
FIRMADOS POR MECANISMO DE INTEGRACIÓN**

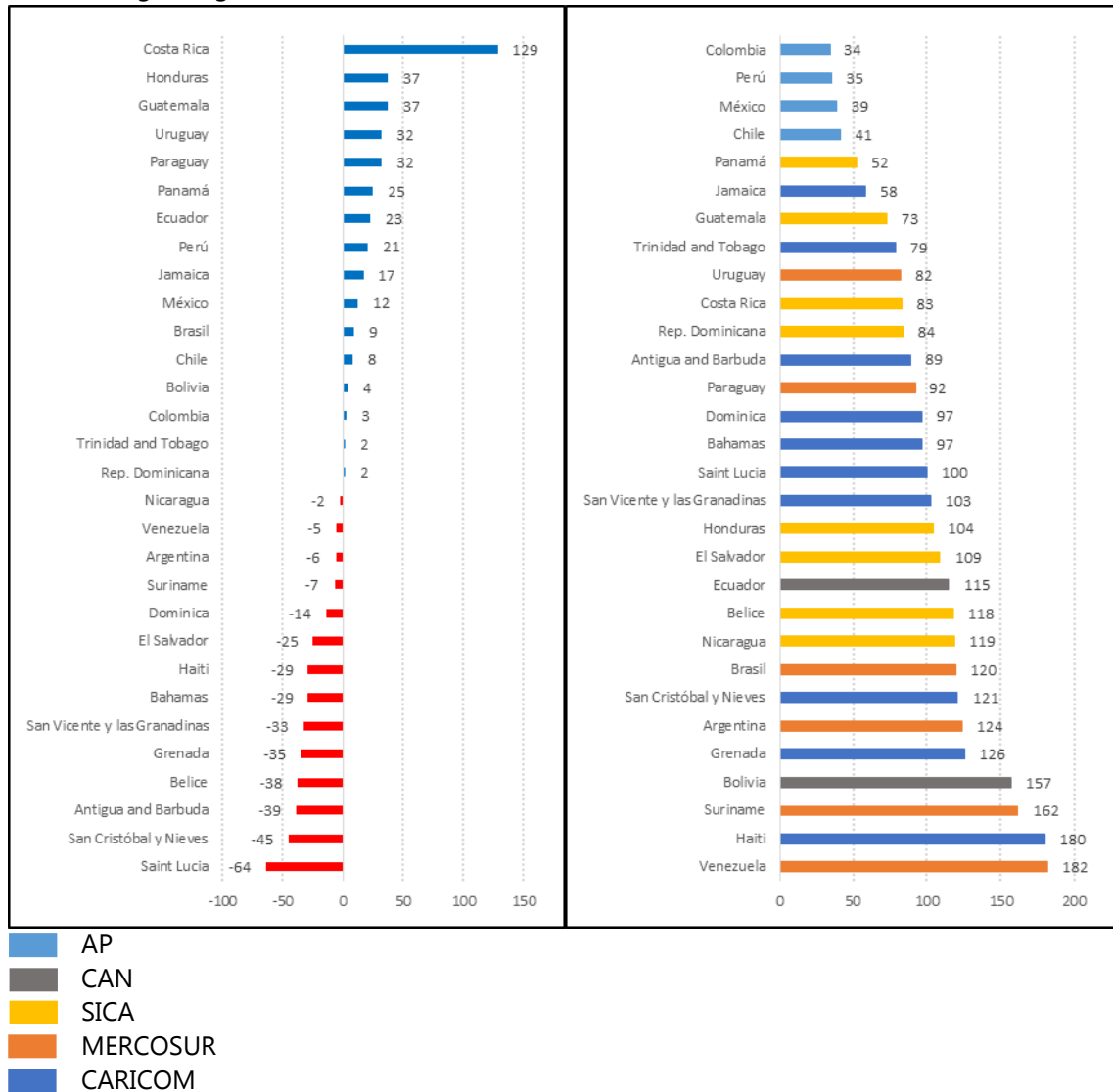
Mecanismo	Países	Intra-Mecanismo	Resto de ALC	Resto del Mundo	Total
AP	Chile	3	7	14	24
	Colombia	2	5	6	13
	México	3	8	5	16
	Perú	2	4	9	15
	Total Países AP	10	24	34	68
CAN	CAN		2	0	2
	Bolivia		1	0	1
	Colombia		7	6	13
	Ecuador		0	0	0
	Perú		6	9	15
	Total Países CAN		16	15	31
SICA	Belice				
	Costa Rica	2	5	6	13
	El Salvador	2	3	3	8
	Guatemala	2	4	4	10
	Honduras	2	4	4	10
	Nicaragua	2	3	2	7
	Panamá	5	4	6	15
	Rep. Dominicana	5	0	1	6
	SICA		1		
Total Países SICA	20	24	26	69	
MERCOSUR	MERCOSUR		9	8	17
	Uruguay		1		1
	Total Países MERCOSUR		10	8	18
CARICOM			3	1	4

Fuente: Elaboración propia con base en datos del Sistema de Información de Comercio Exterior (SICE)

PANORAMA GENERAL DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

Variación en el número de posiciones del ranking Doing Business 2010-2015*

Ranking Doing Business 2015



Fuente: Elaboración propia con base en datos del Reporte Doing Business Banco Mundial 2015
 *Número positivos indican una mejora en el ambiente de negocios.

BIBLIOGRAFÍA

- Artola, J. Texidó, E. y Gurrieri, J. (2012) Panorama Migratorio de América del Sur 2012. Organización Internacional para las Migraciones, OIM. Oficina Regional para América del Sur.
- Balassa, B. (1964). Teoría de la Integración Económica. Unión Tipográfica Editorial Hispano – Americana. México.
- Banco Mundial (2015). Informe Doing Business. Washington: Banco Mundial.
- Castillo, M. y Palma S. (1996), La Emigración Internacional en Centroamérica: una revisión de tendencias e impactos, FLACSO. Guatemala.
- Cepal (2015). La inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe. Santiago de Chile: Cepal.
- Martínez, J. (2008) América Latina y el Caribe: migración internacional, derechos humanos y desarrollo. Comisión Económica para América Latina y el Caribe, CEPAL.
- Mazza J. y Sohnen E. (2011) Cruzando Fronteras para Trabajar: Nuevas Tendencias y Políticas de Migración Laboral en América Latina y el Caribe. Banco Interamericano de Desarrollo, Unidad de Mercados Laborales y Seguridad Social.
- Patricio R. y Sánchez R. (2004) Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual. CEPAL Serie Recursos Naturales e Infraestructura N° 75. Santiago.
- Sánchez R. y Cipoletta G. (2011) Infraestructura para la integración regional. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) y la Secretaría General de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR).
- SELA (2014a). Evolución del Mercado Común del Sur (MERCOSUR). Caracas: Sela
- SELA (2014b). Evolución de la Comunidad Andina de Naciones (CAN). Caracas: Sela
- SELA (2014c). Evolución de la Alianza del Pacífico. Caracas: Sela
- SELA (2014d). Evolución del Sistema de Integración Centroamericano (SICA). Caracas: Sela
- SELA (2014e). Evolution of the CARICOM Integration Process. Caracas: Sela
- SELA (2014f). Oportunidades y retos para la articulación y convergencia de los mecanismos de integración subregional de América Latina y el Caribe. Caracas: Sela