



Integración económica y desarrollo de infraestructura: situación y perspectivas en América del Sur

Panelista: Mauricio Mesquita Moreira

Material del Curso
“Integración y Desarrollo de la Infraestructura Regional Sudamericana”

Santiago, Chile – 6 al 10 de octubre de 2008

En caso de ser citado por favor mencionar la fuente



Inter-American Development Bank
Integration and Trade Sector (INT)

Los Fundamentos Económicos de IIRSA

Mauricio Mesquita Moreira

Coordinador de Investigación, Sector de Integración y Comercio

*Integración y Desarrollo de la Infraestructura Regional
Sudamericana.*

CEPAL/CCT Octubre de 2008



Índice

- ¿Por qué IIRSA?
 - Integración regional (RI)
 - Infraestructura
 - Fallas de coordinación



¿Por qué IIRSA?: Integración Regional

- ✓ El argumento en favor IIRSA va más allá de la mera necesidad de infraestructura y forma parte de un argumento mayor a favor de la **integración regional** como instrumento de promover aumentos en la productividad y en crecimiento económico.
- ✓ El objetivo es (a) **avanzar con más velocidad** con que la se lograría con las negociaciones multilaterales (b) evitar las **asimetrías de acceso mercado** que implican las liberalizaciones unilaterales (c) **acumular tamaño y experiencia para maximizar los beneficios y minimizar los costos de la integración internacional.**



Integración Regional

- ✓ A pesar del considerable progreso de las ultimas décadas, el comercio intrarregional sigue siendo relativamente bajo.
- ✓ El comercio intrarregional responde por 9,5% (23,6 % Asia Oriental, 42% EU-15) (2006 WITS)
- ✓ 2 tipos de problemas: institucional y infraestructura



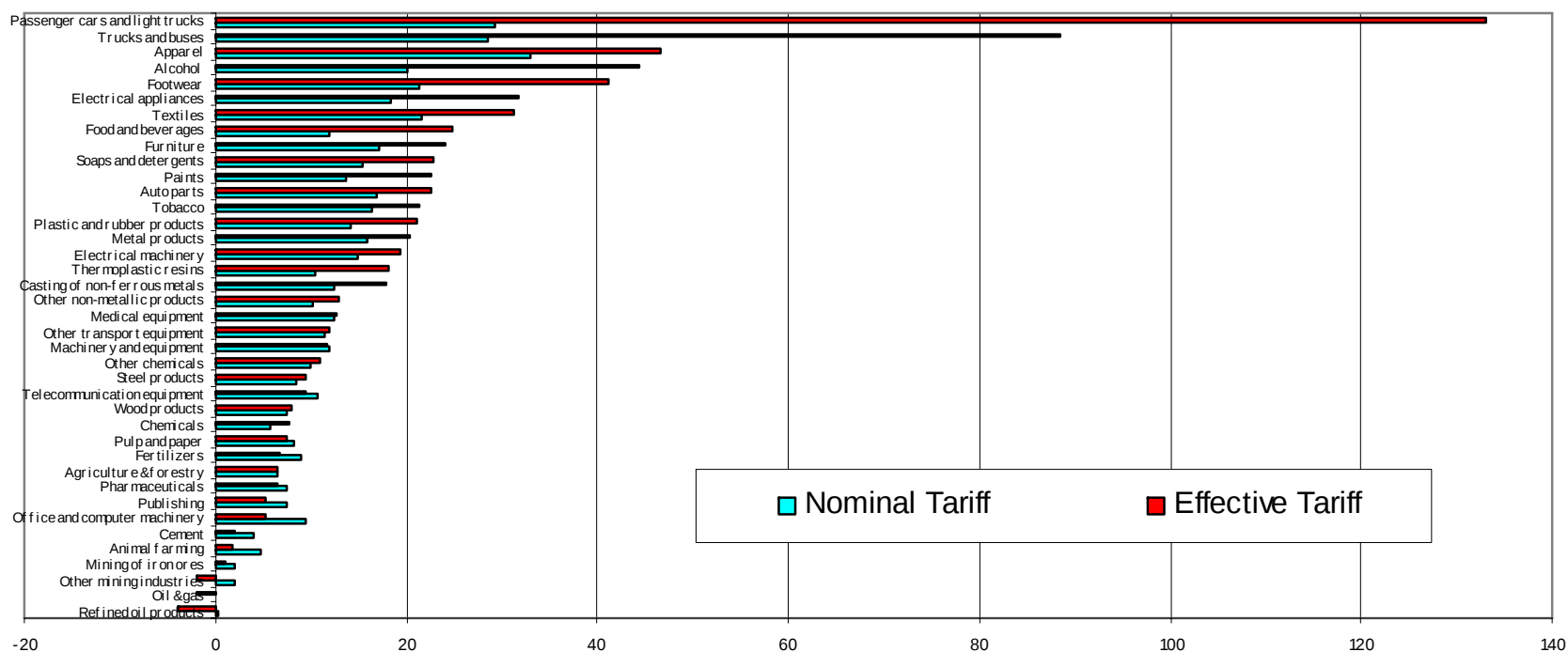
Integración Regional: El problema institucional

- ✓ Diseño: Arancel externos comunes elevados y sesgados hacia los socios más grandes (MERCOSUR y CARICOM), déficit de armonización regulatoria, “plato de spaghetti”.
- ✓ Déficit de implementación.



Integración Regional: El problema institucional

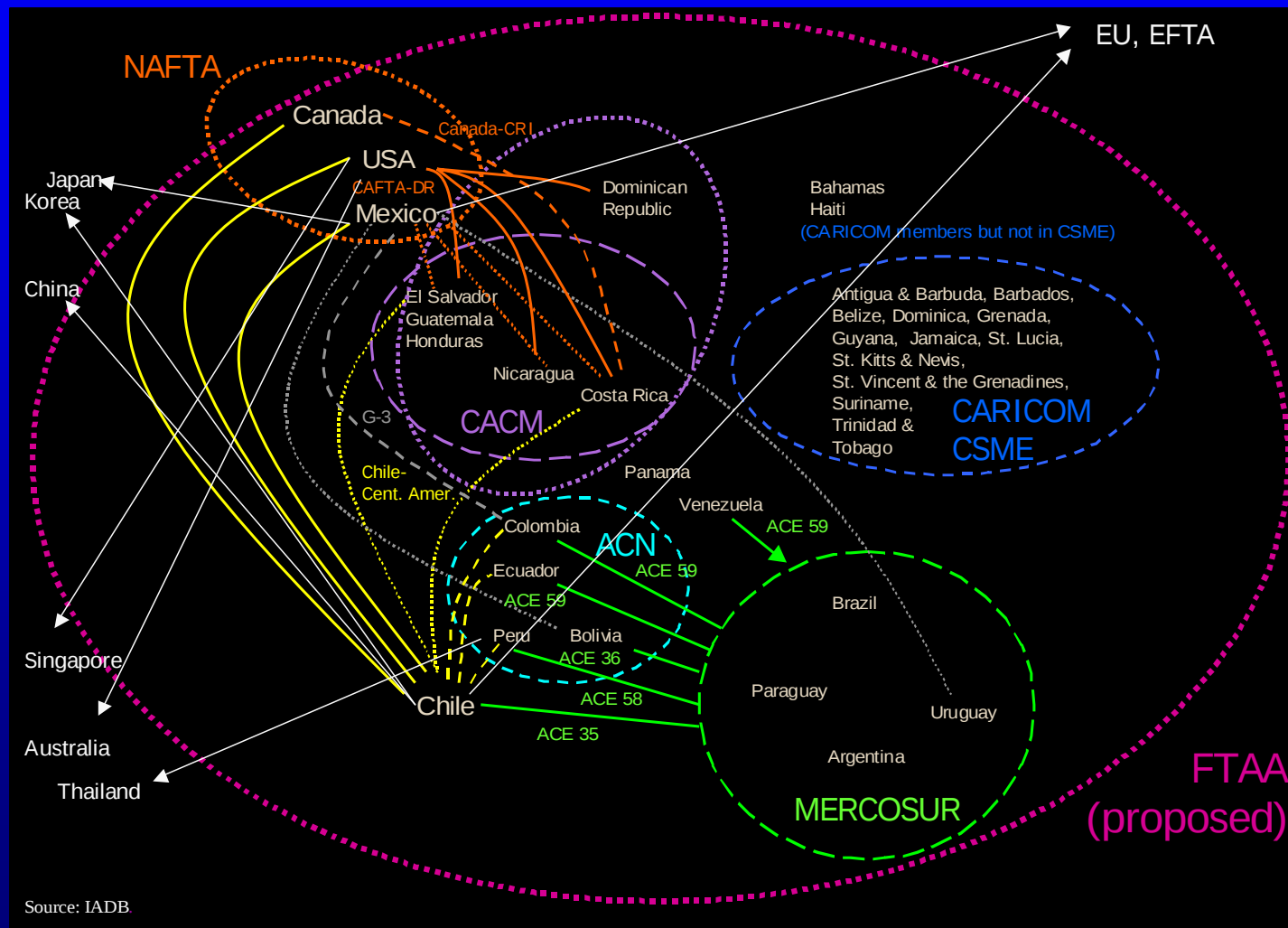
Figure 3 - Brazil Nominal and Effective Tariffs. 2007 (%)



Source: Own calculation based on National Accounts and Ministry of Development, Trade and Industry data. See text for details.



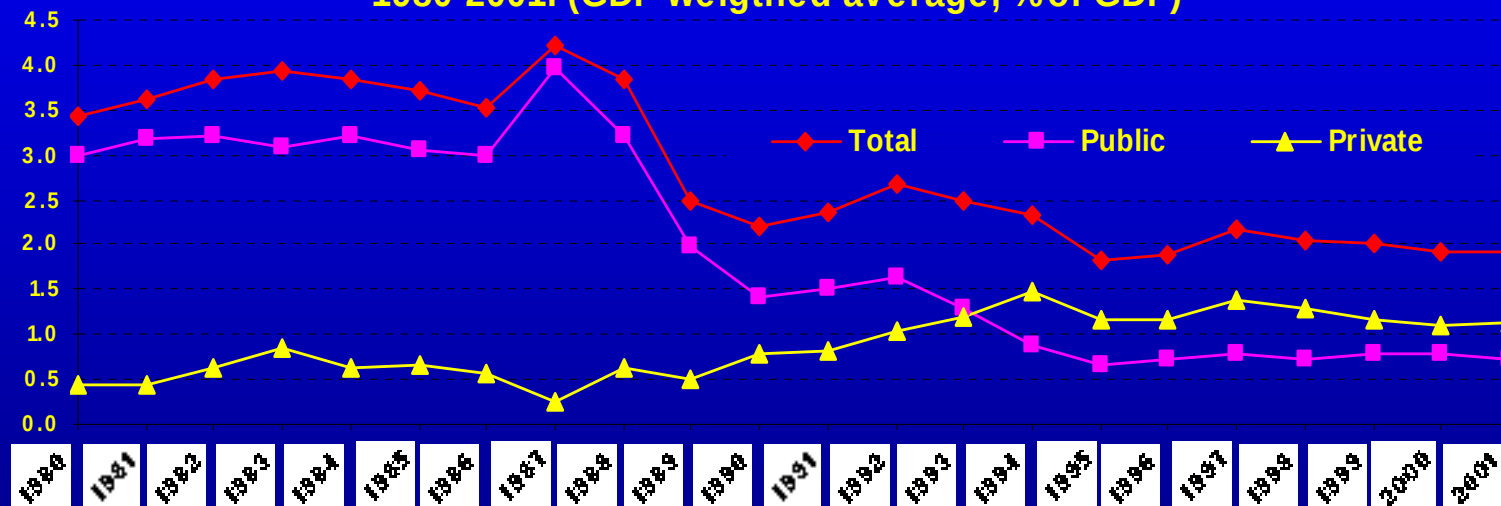
Integración Regional: El problema institucional





¿Por qué IIRSA?: Infraestructura para Integración

Investment in Infrastructure by Major South American Countries.
1980-2001. (GDP weighed average, % of GDP)*



Source: Data from Calderon and Servén 2005.

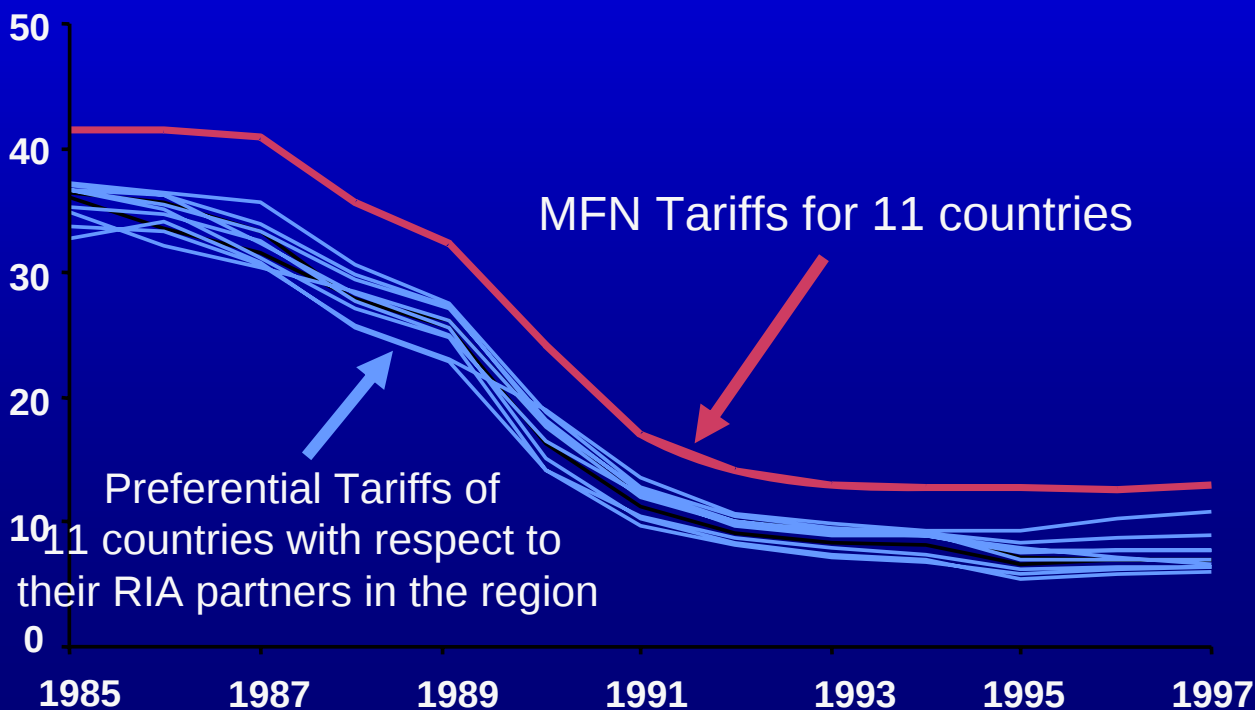
*Includes Brazil, Argentina, Peru, Colombia and Chile.



Transporte y Aranceles

✓ ALC ha progresado mucho en la reducción de los costos de comercio tradicionales. Sin embargo, por cuenta del sesgo histórico en favor del comercio extrarregional y por cuenta de la falta de inversiones en las últimas décadas, los costos de transporte permanecen elevados

✓ Si podría argumentar que frente a este cuadro los países tienen más a ganar en términos de comercio con iniciativas como la IIRSA, que con la profundización pura y simple de los acuerdos regionales.

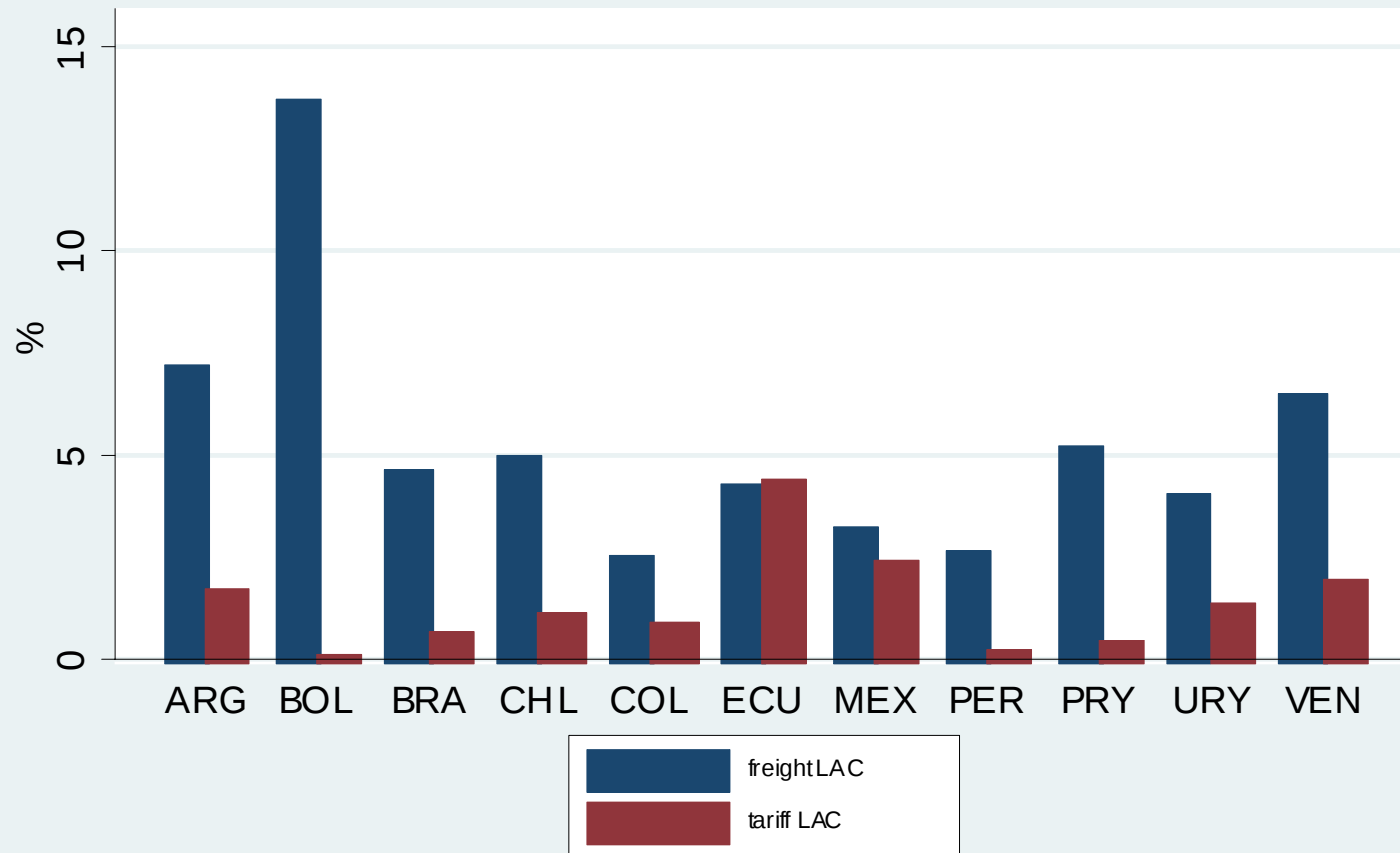




Transporte y Aranceles

Weighted Average Ad Valorem Freight and Tariff for Select LAC Countries.

Intraregional Exports



Source: own calculations based on ALADI



¿Por qué IIRSA?: Fallas de Coordinación

- ✓ Inversiones en infraestructura regional están expuestas a **fallas de mercado** que van más allá de aquellas que afectan proyectos de infraestructura tradicionales.
- ✓ Cuando fallas de mercado afectan proyectos que involucran estados de una federación, el gobierno federal puede intervenir y ofrecer una solución satisfactoria. Sin embargo, ese tipo de **mecanismo de coordinación** no está disponible para los proyectos regionales.
- ✓ **Coordinación** es importante no apenas por las fallas de mercado, sino también por la necesidad de **armonizar los marco regulatórios** entre diferentes jurisdicciones políticas.
- ✓ Las iniciativas regionales también sirven como base para que las instituciones financieras multilaterales **desarrollen instrumentos financieros regionales** y no apenas nacionales.