

Informe mensual de la integración latinoamericana

ASUNTOS GENERALES

Las economías de escala y la integración

En el medio hostil que muy probablemente sea la economía mundial para América Latina en el próximo decenio, será importante buscar y encontrar nuevas vías de crecimiento económico y de aumento del bienestar de la región. El logro de economías de escala mediante la integración regional representa una vía importante que merece un examen renovado.

Esa es la conclusión de un estudio sobre *Las economías de escala y la integración económica en América Latina*, de William R. Cline, que publica la revista *Integración Latinoamericana* de mayo de 1982.

En el editorial de la publicación se hace notar que uno de los fines de la integración latinoamericana es superar la estrechez de los mercados de cada uno de los países, agregando las demandas nacionales y permitiendo el desarrollo de economías de escala que hagan posible a la industria regional producir en condiciones de eficiencia internacional. Posteriormente se pasa revista a la experiencia de la integración y se declara que entre los principales esfuerzos realizados en esa dirección, con poco éxito relativo, figuran el Régimen de Industrias Centroamericanas de Integración, la suscripción de acuerdos de complementación en la desaparecida ALALC

Las informaciones que se reproducen en esta sección son resúmenes de noticias aparecidas en diversas publicaciones nacionales y extranjeras y no proceden originalmente del Banco Nacional de Comercio Exterior, S.A., sino en los casos en que así se manifieste.

y los Programas Sectoriales de Desarrollo Industrial del Grupo Andino.

Sobre el régimen centroamericano se advierte que no "alcanzó el objetivo de desarrollar el programa sobre bases de reciprocidad y equidad". Acerca de los 25 acuerdos de complementación suscritos en el marco de la ALALC, se indica que, si bien restringidos en su mayoría a los países más grandes, permitieron lograr algunas especializaciones intraempresas manufactureras, por medio de reservas recíprocas de mercado; sin embargo, se añade, quedaron fuera de estos acuerdos las industrias básicas, lo que si hubiera tenido un efecto significativo en la integración industrial. Por último, se dice que la búsqueda de los países andinos por establecer plantas de escala óptima y subóptima mediante los programas de desarrollo industrial cayó en un proceso de asignaciones que invalidaron en alguna medida el propósito de alcanzar economías de escala. Ello fue resultado de perseguir a la vez una distribución geográfica y sectorial equilibrada de los proyectos industriales, por lo cual en estos momentos se encuentran en revisión los principales programas sectoriales del Grupo.

William R. Cline comienza su artículo exponiendo el concepto básico de las economías de escala y los métodos utilizados para medirlas; sostiene después que dichas economías son una de las mayores motivaciones económicas para la integración. Asimismo, brinda un análisis de una muestra de veinte productos cuyos requerimientos de escala mide con respecto al tamaño del mercado regional y al de los países individuales, obteniendo conclusiones acerca de las localizaciones óptimas y subóptimas posibles, según el tamaño del país.

Cline subraya que desde la iniciación del movimiento de integración, hace más de dos decenios, la posibilidad de lograr

en toda la región las economías propias de la producción industrial en gran escala ha constituido uno de los criterios fundamentales. Las economías de escala existen, dice, cuando el costo promedio de producción por unidad se reduce en virtud de una mayor producción. Los economistas han estado convencidos desde hace mucho tiempo de que la producción puede ser más eficiente en una escala mayor. Las indivisibilidades son otra fuente reconocida de economía de escala: las técnicas basadas en el uso de grandes maquinarias sólo se pueden aplicar si el nivel de producción se encuentra por encima de un cierto mínimo. La integración de procesos distintos constituye otra fuente de economías de escala. Si hay muchas operaciones y cada una de ellas tiene una escala mínima propia, la integración de los distintos procesos requerirá una escala que permita coordinar las diversas operaciones.

Agrega el autor que una cuestión conceptual importante es la dimensión adecuada que se ha de elegir para evaluar la escala de producción. En particular, es necesario distinguir entre el ritmo de producción (por ejemplo, automóviles por año) y el volumen de producción durante la vigencia del proceso (por ejemplo, cantidad total de automotores de un determinado modelo producidos durante el período de fabricación del modelo, que puede ser de varios años). También hay una distinción entre las economías de escala, definidas estrechamente como un incremento más que proporcional de la producción cuando todos los insumos aumentan en una determinada proporción, y las economías de volumen, cuando un mayor volumen no implica necesariamente que se hayan incrementado los insumos de todas las variables en proporciones idénticamente mayores (especialmente porque se puede decir que el insumo empresarial ha permanecido constante cuando se trata de una sola empresa).

Señala Cline que se han empleado cuatro enfoques generales para medir las economías de escala. De los cuatro otorga su preferencia a las estimaciones de ingeniería, en las cuales se consulta a expertos en la materia sobre las probabilidades de variación en los costos de producción que implicarían las distintas escalas de operaciones. Parece haber algún consenso, añade, en que los estudios hechos por ingenieros constituyen el más fidedigno de los cuatro enfoques de medición.

La mayoría de las estimaciones empíricas de las economías de escala se han realizado empleando datos procedentes de países industriales. Por ello, es razonable preguntarse si se puede suponer que dichas conclusiones también resultan aplicables a los países en desarrollo.

La razón principal de ese cuestionamiento es que los precios relativos de los factores son muy diferentes. En efecto, en los países industriales el capital y la mano de obra especializada son relativamente baratos y la no especializada relativamente cara. Lo contrario sucede en los países en desarrollo. Si hay una relación sistemática entre las economías de escala y las combinaciones de factores, las utilidades de escala correspondientes al Norte pueden diferir de las del Sur. Sin embargo, si dicha relación existiera realmente, es probable que fuese la siguiente: "las técnicas de gran escala pueden tender a hacer un uso más intenso del capital que las técnicas de pequeña escala. Como resultado, las técnicas que implican un uso intenso de la mano de obra, que son antieconómicas en los países industriales, pueden resultar eficientes, dado su costo, en los países en desarrollo, aunque funcionen en pequeña escala".

Cline añade que pasado un período considerable durante el cual generalmente se supuso que existía poca flexibilidad para sustituir mano de obra por capital en los países en desarrollo (para no mencionar la cuestión de las economías de escala), la literatura más reciente ha tendido a señalar que existen posibilidades considerables de sustitución.

Las economías de escala en América Latina

En los pocos análisis estadísticos disponibles, prosigue el autor, se sugiere que las economías de escala son por lo menos tan importantes en América Latina como en los países industriales.

Dos estudios que adoptan enfoques di-

ferentes tienden a confirmar que las economías de escala potenciales son grandes y deben tomarse en cuenta en la estrategia de desarrollo de América Latina. Uno de esos estudios es el de Martín Carnoy, quien analiza la escala y la ubicación óptimas de la industria en América Latina; el otro, de Jack Baranson, es sobre el ramo de la producción de automóviles.

En su análisis, Carnoy utiliza datos referentes a catorce productos, que representan seis sectores industriales (fertilizantes nitrogenados, metanol formaldehído, tractores, tornos paralelos, papel y pulpa, y leche en polvo y queso). Sobre la base de los costos promedio en plantas de diferente tamaño, Carnoy estima una curva de costos total (lineal) para cada sector.

Carnoy encuentra economías de escala significativas en América Latina; también descubre que la demanda regional de muchos productos examinados está "bien por encima del tamaño eficiente máximo". El análisis de optimización indica que el incremento anual del bienestar derivado de comprar plantas óptimamente ubicadas, en vez de importar esos productos de Estados Unidos, sería de 10 a 15 por ciento del valor de la producción bruta de los seis grupos de productos, y si estos productos son representativos de la industria, la ganancia total correspondiente de la industria en su conjunto equivaldría de 2.5 a 3.8 por ciento del PNB. Para llegar a esta conclusión se aplica una comparación rigurosa: el costo de importar desde Estados Unidos. Si se comparara con el costo de producir a una escala inferior a la óptima en el nivel nacional de cada país por separado, las ganancias probablemente podrían haber sido todavía mayores.

Las economías de escala descubiertas para algunos de los productos estudiados por Carnoy se indican en datos que sugieren fuertes economías de escala. También tienden a reflejar el mismo fenómeno descubierto por muchos otros investigadores: la magnitud de las utilidades de escala es muy alta en una pequeña escala y luego disminuye a medida que se alcanza una escala mayor.

El estudio de Baranson sobre automóviles pertenece a la tradición de las estimaciones hechas por ingenieros. Baranson obtuvo estimaciones de costos de expertos en el ramo, incluso los de una compañía transnacional que tiene plantas en distintos países, y descubrió grandes economías de escala. Internacionalmente, los costos por unidad resultaron "estabili-

zarse en alrededor de 120 000 unidades por año para las operaciones de armado, 240 000 para motores y otras piezas motrices, y 600 000 unidades para grandes matrices de carrocería". En cambio, en 1965 la producción total de automóviles fue de sólo 186 000 unidades en Brasil, 195 000 en Argentina y 97 000 en México. Para empeorar las cosas, la producción estaba fragmentada en numerosas empresas y modelos; por ejemplo, en Argentina, 13 fabricantes producían 68 modelos de autos y camiones.

Debido a la producción en pequeña escala, los costos de la producción de automóviles eran de 60 a 150 por ciento más costosos en Brasil, México y Argentina, que en Estados Unidos. El exceso de los costos era sólo de 5% para las operaciones de armado (15% del valor de la producción), se incrementaban alrededor de 25% en la siguiente etapa, piezas fáciles de suministrar (35% acumulado del valor del producto), iba de 50 a 140 por ciento de exceso de costo en la tercera etapa, la producción local de motores y cajas de cambio (75% acumulado del valor del producto). Sin embargo, las leyes de algunos países (tales como el decreto argentino sobre automotores de 1959) exigían un componente nacional cada vez mayor en los automóviles. Baranson llegó a la conclusión de que la producción de automóviles podría ser mucho más eficiente si se hiciera en gran escala para la región en su conjunto, aunque era pesimista sobre las perspectivas políticas de la integración del sector.

Las conclusiones de Baranson respecto de la ineficiencia de la producción de automóviles en América Latina están atemperadas por la experiencia de estos últimos años, que ha indicado una competitividad creciente de esta producción en el mercado mundial, especialmente en el caso de Brasil y México. Queda por hacer un importante estudio para determinar si los automóviles representaron un clásico caso de industria incipiente, afortunada en dichos países.

La impresión general que surge de los distintos estudios sobre América Latina es que las economías de escala potenciales son grandes y que los beneficios de la integración serían significativos. Esta implicación surge con la mayor claridad de los estudios de rubros hechos por Carnoy y Baranson y está presente en las estimaciones de la función producción hechas por Katz, Rocca, Frank, Soto y Sevilla.

Conclusión

Tanto los textos de economía como las estimaciones que figuran en el estudio de Cline indican que las economías de escala industriales son un factor importante que hay que tener en cuenta en la estrategia de desarrollo. En cuanto a América Latina, la consecuencia principal es que la integración económica podría rendir beneficios importantes derivados de las economías de escala y la eliminación de los costos de monopolio, en relación con la producción de cada país para su mercado interno. Tales beneficios son más altos para los países pequeños de la región, los menos capaces de lograr en su territorio una escala eficiente. Para los once países más pequeños, los beneficios de la integración serían, en promedio, de 8.6% del PNB; para los países medianos, el promedio sería de 5.3%, y para los tres países más grandes —Argentina, Brasil y México—, tendrían un promedio de 3.4 por ciento.

Se podría alegar que en las estimaciones de este estudio se exageran los beneficios derivados de la integración en cuanto a las economías de escala, porque no se considera la opción del libre comercio. Sin embargo, en un ambiente internacional de crecimiento lento, los países en desarrollo deberán recurrir más y más a los mercados de los demás para realizar su comercio, y en el caso de América Latina, el primer paso es la integración. Los problemas de la exportación de materias primas que impulsaron originalmente a la industrialización de América Latina persisten y, en realidad, la fluctuación de los precios de los productos básicos ha aumentado durante los últimos años. En la mayoría de los países de la región, las divisas siguen siendo un recurso escaso que restringe el crecimiento y las economías de divisas que se pueden obtener de la integración siguen siendo un importante beneficio potencial.

La integración para lograr economías de escala (además de economías de divisas y otros beneficios) es un juego que los países latinoamericanos pueden jugar con ganancias para todos. Sin embargo, para que muchos de los jugadores participen, deben estar seguros de la reciprocidad. Los países más pequeños son los que pueden ganar más con las economías de escala regionales. Sin embargo, precisamente son los que temen la competencia que deberían afrontar de los más grandes, e industrialmente más adelantados, que jugarían con ellos. El propósito del estudio de Cline es aclarar qué tipos de comercio

interregional podrían surgir para proporcionar beneficios a ambos grupos de países. En particular, los productos de los sectores que tienen las utilidades de escala más reducidas serían candidatos de primera línea para que los más pequeños se especializaran en ellos. De este modo, países como El Salvador y Costa Rica podrían producir textiles y calzado para exportarlos a Brasil, por ejemplo. La libre entrada de dichos productos encontraría resistencia política, dada la cantidad de trabajadores que representan, pero a cambio de ello los países más grandes se especializarían en productos que tienen grandes economías de escala y obtendrían libre acceso al mercado regional para exportarlos. □

GRUPO ANDINO

Se superaron algunos obstáculos que paralizaban la integración

La *Carta Informativa* de la Junta del Acuerdo de Cartagena correspondiente al mes de mayo, al pasar revista a los sucesos ocurridos durante 1981, destaca que se lograron superar algunos obstáculos políticos que paralizaban la marcha del Grupo Andino. De esa reseña, y de la correspondiente a los primeros seis meses de 1982, que publica la revista *Integración Latinoamericana*, entresacamos un breve resumen que a continuación se reproduce.

La experiencia del último año ha demostrado que el proceso andino de integración es históricamente ineludible, políticamente conveniente y económicamente necesario.

La evaluación de la obra realizada en más de un decenio por el Acuerdo de Cartagena, presenta a 1981 como el año de la recapitulación, de la adecuación de sus programas y mecanismos para darles flexibilidad, y del enfoque pragmático que requería para continuar siendo un instrumento válido como herramienta de integración y promotor del desarrollo.

Visto en perspectiva, al crearse el Acuerdo de Cartagena se instituyeron diversos mecanismos de acción con metas definidas y que, a veces por ser demasiado ambiciosas, despertaron expectativas más allá de las posibilidades del sistema mismo o de cada país en particular. La espera de realizaciones inmediatas fue conse-

cuencia propia del anhelo de llegar pronto a los objetivos señalados.

Al término de esta primera década se llegó a un periodo de pausa, de revisión, de mirar cómo y en qué magnitud los mecanismos propuestos habían cumplido sus cometidos, no únicamente en términos de integración, sino dentro del amplio marco del desarrollo económico y social.

En cuanto a integración, en 1981 estaba claro que algunos resultados habían quedado cortos. Empero, lo más importante quizá haya sido la permanencia del esfuerzo integracionista y el concepto de armonización, principalmente como mecanismos de atenuación de conflictos internos y como elemento potencial de la capacidad de negociación del Grupo Andino, en el contexto mundial, en apoyo de su contenido propiamente económico.

Hechos positivos

Lo obtenido en el campo de la industria y el comercio debe ser calificado como positivo, si se toma en consideración el conjunto de situaciones conflictivas que afectaron al proceso y que fueron favorablemente superadas gracias a la existencia de los mecanismos del Acuerdo.

Por ese contexto de situaciones de conjunto, compulsivamente afectadas por la crisis de la economía mundial; por la convergencia de dificultades propias derivadas de la aplicación de las decisiones adoptadas, y de otros problemas de tipo político y diplomático que conoció la región, el diálogo andino quedó interrumpido a comienzos de 1981, por la abstención de Bolivia en la participación andina coordinada, así como por el conflicto entre Perú y Ecuador.

Reanudación del diálogo

El diálogo se reanudó en septiembre, con motivo de la reunión de la Comisión del Acuerdo en Paipa, Colombia, y fue ampliado luego en rápida reactivación en las sucesivas reuniones de Caracas, Quito y Lima.

Uno de los elementos básicos para el encuentro fue la voluntad de la Comisión y de la Junta, que desarrollaron gestiones decisivas ante los mandatarios y altas autoridades de cada país.

En Paipa la Junta propuso a los países el documento "Elementos para un plan de

acción destinado a reactivar el proceso de integración económica", que fue una de las principales contribuciones a la mencionada reactivación. La Junta analizó en profundidad, de manera objetiva y con realismo, un conjunto de acciones y ajustes en los distintos instrumentos y mecanismos del Acuerdo para remover obstáculos, enmendar incumplimientos y avanzar con mayor seguridad hacia los objetivos y metas comunes de la integración armónica de la subregión.

Primeros seis meses de 1982

Alberto Zelada Castedo, director de la Junta del Acuerdo de Cartagena, indicó a la prensa que la Comisión se ha propuesto concluir, en la primera reunión de este año, la negociación y aprobación del nuevo régimen sobre empresas multinacionales andinas. "De lograrse un acuerdo, se habrá alcanzado la adopción de un instrumento de gran importancia para facilitar efectivamente la circulación de capitales dentro de la subregión y para posibilitar el establecimiento de nuevas formas de interrelación económica entre los cinco países", explicó.

El funcionario anunció que en 1982 la Comisión también abordará la discusión final sobre la readecuación de los programas sectoriales de desarrollo de las industrias petroquímica, metalmeccánica y automotriz, "a fin de tornarlos operativos y eficaces". Para este trabajo, dijo, la Comisión dispone de varios elementos de juicio, iniciativas y opciones presentados tanto por la Junta como por los grupos mixtos de alto nivel, empresariales y laborales, que se reunieron en Quito en diciembre de 1981.

Otra tarea importante que se debe desarrollar, dijo Zelada Castedo, consiste en la búsqueda de nuevos compromisos para mejorar la aplicación del régimen especial, que incluye a Bolivia y Ecuador. "Para facilitar los acuerdos, la Junta ha sometido a consideración de los cinco gobiernos las evaluaciones sobre la participación de estos dos países en el proceso de integración económica, así como propuestas para una acción inmediata en su favor."

En otra parte de sus declaraciones, afirmó que para este año se han programado actividades y reuniones tendientes a poner en marcha programas concretos de integración y cooperación en los sectores agropecuario, turismo e integración física, considerados prioritarios. □

MERCADO COMÚN CENTROAMERICANO

Avances en la interconexión eléctrica

El mayor aprovechamiento de los recursos hidráulicos y geotérmicos de los países centroamericanos a partir de 1976, determinó el avance de los proyectos de interconexión eléctrica en el área. Así, actualmente se construyen obras de envergadura y otras ya han concluido, como la de Chixoy y Aguacapa en Guatemala y San Lorenzo y Cerrón Grande en El Salvador. En ejecución se encuentran las de El Cajón (Honduras), Copalar (Nicaragua) y El Arenal (Costa Rica).

Si bien la interconexión eléctrica se halla aún en una fase primaria, ya que solamente Honduras y Nicaragua han terminado sus redes de transmisión, se estima que en 1984 el resto de los países del área podría beneficiarse con el intercambio de energía eléctrica. Se estima que en un plazo de 15 años se generará un ahorro aproximado de 760 millones de dólares.

El propósito de la interconexión eléctrica es atenuar los efectos negativos que provoca la importación de petróleo sobre las balanzas de pagos de estos países. La compra de combustible pasó de 43.7 millones de dólares en 1970 —equivalentes a 3.5% del total importado— a 296 millones de dólares en 1979, monto que representa 14% de las compras externas. Esa situación fue la principal causa del crecimiento de 100% registrado en el mismo período en la utilización de fuentes hidráulicas para generación eléctrica.

El sistema de interconexión fue programado desde 1963, cuando se creó el Grupo Regional de Interconexión Eléctrica (GRIE), adscrito al Comité de Cooperación Económica del Istmo Centroamericano. Desde 1970, con la participación de estos organismos y de la CEPAL, comenzaron los estudios sobre transferencia tecnológica, financiamiento y metodología de planificación eléctrica perfeccionada. Simultáneamente se estableció la realización de cinco proyectos de interconexión: Guatemala-El Salvador; Guatemala-Honduras; Honduras-El Salvador; Nicaragua-Honduras y Costa Rica-Nicaragua.

De esos proyectos únicamente se inauguró la interconexión Honduras-Ni-

caragua, que funciona desde 1976. La integración eléctrica entre estos dos países culminará cuando Honduras sea capaz de transferir energía a Nicaragua, lo que depende de la finalización de la construcción del proyecto hidroeléctrico El Cajón.

Asimismo, la interconexión podría fortalecerse con el desarrollo del proyecto geotérmico Momotombo, en Nicaragua. Los otros proyectos previstos se anotan a continuación:

- Guatemala-El Salvador: se estima que la interconexión finalizará en 1982; ambos países acordaron con el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE) una parte del financiamiento.
- Guatemala-Honduras: una vez que se concluya el proyecto El Cajón deberán designarse los puntos de unión que se sumarán a la línea ya establecida entre Puerto Cortés (Honduras) y Puerto Barrios (Guatemala).
- El Salvador-Honduras: la interconexión se proyecta entre los departamentos de Chalatenango e Intibucá, respectivamente. Debido al diferendo que por once años mantuvieron estos dos países, el proyecto no prosperó. Ahora se estima que su realización produciría beneficios a El Salvador por 170 000 dólares, a causa del ahorro en el costo de generación, y a Honduras por 214 000 dólares, por ingresos en la venta de energía.
- Nicaragua-Costa Rica: consiste en una línea de transmisión en la zona sur de Nicaragua y norte de Costa Rica, que sigue aproximadamente el trazo de la carretera interamericana.

Después de la interconexión entre Honduras y Nicaragua, los trabajos más avanzados en esta materia se localizan entre Guatemala y El Salvador, y Nicaragua con Costa Rica. Para acelerar las tareas de construcción en el primer grupo e iniciarlas en el segundo, el BID aprobó en noviembre de 1981 un préstamo por 32 millones de dólares, que se canalizará a través del BCIE.

El costo total de este proyecto es de 45.7 millones de dólares, de los cuales el BID aporta 70 por ciento. Guatemala y El Salvador ya recibieron del BCIE 18.8 millones de dólares de préstamos aprobados en años anteriores, destinados a realizar los trabajos de consultoría y construcción parcial de las obras. Con el reciente

crédito se iniciará la última fase del proyecto. Por su parte, en Nicaragua y Costa Rica las obras serán iniciadas este año y se pretende ampliar las subestaciones Cañas y Barranca en Costa Rica, y Los Brasiles en Nicaragua, y construir además el Centro de Despacho de Carga del Sistema Eléctrico Nicaragüense. □

ALADI

Acuerdos de la reunión de alto nivel

En la reunión de alto nivel gubernamental de los países de la ALADI, celebrada a fines de junio en Montevideo, se aprobaron acciones de cooperación y asistencia con Argentina, se recomendaron medidas de apoyo a Bolivia, y se reafirmó la voluntad de los países miembros de poner en vigencia la preferencia arancelaria regional en el más breve plazo.

Cooperación con Argentina

En su primera sesión de trabajo, la reunión de alto nivel gubernamental acordó por unanimidad las siguientes medidas de cooperación y asistencia con Argentina:

1) Que los países miembros mantengan contactos bi o plurilaterales con Argentina en el más breve plazo posible, con el propósito de determinar y poner en funcionamiento medidas para incrementar el intercambio comercial, teniendo en cuenta la decisión de cooperación y apoyo a Argentina.

2) Que en esos contactos, los países miembros consideren, entre otras, las siguientes posibilidades:

i) Convenir compromisos de compras directas del Estado, o de empresas mixtas, del excedente exportable argentino;

ii) eliminar las medidas de cualquier índole que dificulten el comercio recíproco;

iii) facilitar a los importadores de los países miembros créditos para las importaciones incluidas en los acuerdos que se concierten;

iv) otorgar facilidades en el transporte marítimo, terrestre o aéreo a los productos objeto de intercambio;

v) concertar acuerdos para profundizar las preferencias arancelarias ya acordadas u otorgadas sobre nuevos productos;

vi) realizar acciones conjuntas para la colocación, en mercados extrarregionales, de productos de origen zonal;

vii) facilitar la utilización de zonas francas cuando las condiciones así lo determinen, y

viii) utilizar en forma amplia los convenios y acuerdos que componen el sistema multilateral de pagos de la ALADI.

3) Que a fin de concertar acuerdos, se efectúen reuniones de carácter gubernamental y empresarial.

4) Que la representación de Argentina informe al Comité sobre los avances y logros alcanzados, en un plazo de 45 días.

5) Que el Comité adopte las resoluciones que puedan resultar necesarias para reglamentar los acuerdos que convengan los países miembros para la cooperación y apoyo a Argentina, en aquellos casos en que no resulten adecuadas las modalidades de acuerdos de alcance parcial vigentes y que aseguren su carácter excepcional y temporal, así como su necesaria compatibilidad con los restantes instrumentos jurídicos de la ALADI.

Preferencia arancelaria

La reunión de alto nivel gubernamental convocada por el Comité de Representantes de la ALADI reafirmó la voluntad de los países miembros de poner en vigencia la preferencia arancelaria regional en el más breve plazo posible, en los términos previstos por el Consejo de Ministros en 1980, al momento de suscribirse el nuevo Tratado de Montevideo.

Se coincidió en la necesidad de que se inicien —inmediatamente a la puesta en vigencia— las tareas y negociaciones tendientes a profundizar los efectos comerciales de la preferencia arancelaria regional.

Asimismo, se recomendó que el Comité de Representantes y la Secretaría General, dentro de sus competencias, desarrollen los trabajos y convoquen a las reuniones que sea necesario, incluyendo una segunda reunión de responsables de integración de los países miembros, para la puesta en vigor de la preferencia arancelaria regional.

Apoyo a los países de menor desarrollo

La reunión expresó su profunda preocupación por la dificultad de poner en vigencia el instrumento por excelencia en favor de los países de menor desarrollo económico relativo, previsto en el Tratado de Montevideo 1980, y reiteró la necesidad de que los países miembros comprometan todos sus esfuerzos para completar la aplicación y puesta en práctica del mecanismo de apertura de mercado a la mayor brevedad posible.

Las delegaciones de Bolivia, Ecuador y Paraguay expresaron el deseo de sus países de que la intención indicada en el párrafo anterior, que refleja el consenso de la reunión, conduzca a que la aplicación de este mecanismo se efectúe a más tardar el 30 de abril de 1983.

Apoyo a Bolivia

La reunión acordó, ante la grave situación económico-financiera que experimenta Bolivia, recomendar a los órganos de la Asociación que examinen con la debida urgencia la adopción de medidas de apoyo a ese país, teniendo en cuenta, entre otras, las siguientes posibilidades:

1) Que los países miembros de la ALADI procuren negociar nuevos productos con preferencias arancelarias para facilitar las exportaciones bolivianas. Adicionalmente, y con el fin de generar saldos exportables de los productos objeto de estas preferencias, los países miembros apoyarán las gestiones que, ante el BID u otros organismos financieros regionales o internacionales, realice el Gobierno de Bolivia para llevar adelante proyectos específicos de producción.

2) Que se recomiende al Comité de Representantes de la ALADI que promueva estudios sobre la posibilidad de concretar contribuciones voluntarias para formar un fondo con aportes de los países miembros y de otras entidades regionales, destinado a estudiar programas específicos que tiendan a solucionar la crisis económico-financiera por la que atraviesa Bolivia.

3) Que la Unidad de Promoción Económica de la Secretaría General destine los mejores esfuerzos al estudio de medidas de coyuntura que puedan contribuir a aliviar la crisis económico-financiera de Bolivia, utilizando, si fuera el caso, la colaboración de consultorías externas. □