

GEPOLÍTICA Y COMERCIO INTERNACIONAL AGROALIMENTARIO

Diálogo sobre el Futuro de la agricultura.

Relatoría

**Diálogos sobre el
Futuro de la Agricultura**



DIÁLOGO SOBRE EL FUTURO DE LA AGRICULTURA

GEOPOLÍTICA Y COMERCIO INTERNACIONAL AGROALIMENTARIO

Relatoría

El panel “**GEOPOLÍTICA Y COMERCIO INTERNACIONAL AGROALIMENTARIO**”, organizado por el IICA, tuvo lugar en San José, Costa Rica, el 5 de diciembre de 2024. El objetivo del Diálogo fue analizar la evolución del contexto geopolítico global y su impacto potencial en la agricultura y comercio agroalimentario en la región.

En el marco de la Alianza Continental, el Diálogo sobre el Futuro de la Agricultura busca anticipar los escenarios posibles para maximizar las oportunidades de inserción de las Américas y contribuir a diseñar políticas que minimicen los riesgos. Se trata de analizar la aceleración de las transformaciones de la agricultura en 4 dimensiones: las formas de producir, la estructura agraria, la inserción de la agricultura en la economía y la sociedad y la integración del sistema agroalimentario al sistema global.

El foro contó con la participación de desatacados panelistas

- **Manuel Otero.** Director General del IICA
- **Guillermo Valles.** Embajador de Uruguay en Brasil y ex Director de Comercio Internacional en la UNCTAD.
- **Máximo Torero Cullen.** Economista Jefe de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO).
- **Oswaldo Rosales.** Ex Director General de Relaciones Económicas Internacionales en la Cancillería de Chile y Director de Comercio Internacional e Integración de CEPAL.
- **Martín Piñeiro.** Moderador IICA. Director, Comité de Asuntos Agrarios del Consejo Argentino de Relaciones Internacionales (CARI).

Se discutió sobre cómo impactarán **sobre el comercio internacional agropecuario los cambios en la geopolítica**, incluyendo la fragmentación económica y la política industrial en los grandes países. Desde la crisis internacional 2008-2009, viene reduciéndose el dinamismo del comercio internacional y la elasticidad del comercio respecto al PBI global, como también se observa el debilitamiento del multilateralismo y de la OMC. La posibilidad de una política comercial en EE.UU. de mayores aranceles puede implicar retaliaciones que generen más incertidumbre en el comercio global. A su vez, la fortaleza de vínculos entre EEUU y China a pesar de la guerra comercial implican que no hay posibilidades de un *decoupling*.

El rol del comercio agrícola ha sido fundamental para alimentar a una población creciente, con mayor cantidad de alimentos y de proteínas. Entre 1962 y 2022, la población se multiplicó por 2,5, la cantidad de alimentos por 1,3 y las proteínas por 1,5, gracias al incremento de la productividad y de la tecnología. La participación de las importaciones de alimentos en el abastecimiento doméstico a nivel global pasó de 6,4% en 1962, a 10,6% en 1992 y a 17,4% en 2022. Ello fue posibilitado por los menores costos del comercio (transporte, comunicaciones) y la cooperación internacional. Mientras entre 1962 y 1985 la agricultura estaba por fuera del GATT; desde la Ronda Uruguay se logró que el comercio agrícola contara con reglas multilaterales. Entre 1995 y 2007-2008 se dio un período de globalización con reglas, con hitos como la creación de la OMC y el ingreso de China a la OMC, con un sistema de solución de diferencias que funcionaba correctamente. Si bien la demanda de China impulsó la producción y exportación agropecuaria de las Américas, en la actualidad se está desacelerando, lo que representa una amenaza. Los desafíos para el comercio internacional agropecuario incluyen la guerra comercial, la fragmentación, la logística, *weaponization*, el acceso a mercados, la competencia exportadora, el apoyo doméstico y los estándares privados.

En los últimos años los **shocks** como la guerra comercial, el COVID-19 y la invasión rusa a Ucrania han impactado sobre el **comercio agrícola**. Se ha pasado de la eficiencia *just in time* a la eficiencia *just in case*, lo que genera incertidumbre y riesgos. Las cuestiones medioambientales en el comercio aumentan los costos y pueden convertirse en barreras al comercio para los países exportadores. Los problemas de infraestructura y logística fueron evidentes en rutas clave como el canal de Panamá, el canal de Suez y el mar Rojo. Frente a estos desafíos, existen varias acciones posibles:

1. Fortalecer la integración regional y el comercio intrarregional.
2. Facilitación del comercio y ventanillas únicas de comercio exterior.
3. Negociaciones bilaterales como MERCOSUR-UE.
4. Fortalecer comercio con Asia y África con creciente demanda de alimentos.
5. Inversión en infraestructura comercial.
6. Generar mayor diversidad de exportaciones

El cambio tecnológico, climático y de la geopolítica no son nuevos, pero su aceleración plantea la necesidad de actuar más rápidamente en integración y defensa de las instituciones del comercio. El comercio internacional es fundamental para el desarrollo económico, y se requiere de políticas comerciales activas, incluyendo el multilateralismo, la OMC, el sistema de solución de diferencias, los acuerdos regionales, como MERCOSUR-Unión Europea. Hacia el interior de la región, Centroamérica y México están más vinculados hacia EE.UU. con el T-MEC y el RD-CAFTA.

En un contexto internacional de importantes desafíos, la región de ALC puede responder con:

1. Profundización de los mercados regionales.
2. Avances en integración regional y el comercio intrarregional. Estándares regionales en temas sanitarios y fitosanitarios.
3. Políticas de desarrollo productivo o industriales, con participación del sector privado. La centralidad de la bioeconomía como visión de las nuevas políticas industriales.

En conclusión, el comercio internacional es fundamental para la seguridad alimentaria. La región de las Américas es la principal región exportadora neta de alimentos del mundo, a la vez que provee servicios ecosistémicos. En ese marco, es necesario el rol de las agregaduras agrícolas, y continuar trabajando en el comercio intrarregional, reduciendo costos de transporte, y para la facilitación del comercio.