

INFORME **INTEGRAR**

INSTITUTO DE INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA

IIL-FCJS-UNLP

CALLE 10 N° 1074 – (1900) LA PLATA – REPÚBLICA ARGENTINA

TEL/FAX: 54-0221-421-3202

E-MAIL integra.unlp@gmail.com

www.iil.jursoc.edu.ar

Nº 157 – DICIEMBRE DE 2025

SUMARIO

- **ANÁLISIS DE LAS RELACIONES COMERCIALES EN EL SECTOR AUTOMOTOR ENTRE LAS LOS PAÍSES MIEMBRO DE LA ALIANZA DEL PACÍFICO. CHILE Y PERÚ, Y SUS DERIVACIONES AL MERCOSUR**
- **INTEGRACIÓN ECONÓMICA EN AMÉRICA LATINA: MERCOSUR Y ALIANZA DEL PACÍFICO EN TIEMPOS DE INCERTIDUMBRE. UNA LECTURA INTERDISCIPLINARIA DESDE LA ECONOMÍA INTERNACIONAL Y LA PSICOLOGÍA COGNITIVA**
- **REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS**
- **INFORMACIÓN INSTITUCIONAL**

● ANÁLISIS DE LAS RELACIONES COMERCIALES EN EL SECTOR AUTOMOTOR ENTRE LOS PAÍSES MIEMBRO DE LA ALIANZA DEL PACÍFICO. CHILE Y PERÚ, Y SUS DERIVACIONES AL MERCOSUR*

Blas Baltazar Sosa Giménez
Abogado

I. Introducción

El comercio intrarregional en América Latina ha adquirido una relevancia estratégica, siendo un motor clave para la diversificación económica y el fortalecimiento de las cadenas de valor. En este contexto, la Alianza del Pacífico representa un ambicioso esfuerzo por promover la libre movilidad de bienes, servicios y capital, con el objetivo de impulsar la competitividad y la integración económica de sus miembros.

A pesar de la proximidad geográfica y el marco de la Alianza del Pacífico, la relación comercial entre Chile y Perú muestra particularidades que merecen un análisis detallado. El sector automotor, en particular, constituye un caso de estudio crucial, ya que su comercio no solo refleja la dinámica bilateral, sino que también está intrínsecamente ligado a la influencia de otros actores regionales, especialmente los países del MERCOSUR, como Brasil y Argentina, que son grandes productores de vehículos. Comprender estas interacciones es fundamental para evaluar el grado de complementariedad o competencia entre las economías de la Alianza del Pacífico y las del MERCOSUR.

El objetivo principal de esta investigación es analizar la posición y dinámica del comercio del sector automotor entre Chile y Perú y su interrelación con los países del MERCOSUR. Para ello, se evaluarán diversos indicadores de posición (valor de las exportaciones e importaciones) y de dinamismo comercial (ventajas comparativas reveladas, comercio intraindustrial, etc.). El estudio se estructura en tres secciones: la primera, que presenta un panorama del comercio bilateral; la segunda, que analiza en profundidad los indicadores de

* Trabajo realizado en el marco de la Maestría en Integración Latinoamericana “Medición y Análisis del Comercio Internacional” a cargo de los profesores Luis Toro Guerrero y Oscar Fernández Guillén del Instituto de Integración Latinoamericana, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales - Universidad Nacional de la Plata

dinamismo; y la tercera, que ofrece las conclusiones y propuestas de política para fortalecer la integración económica en este sector.

En América Latina, la industria automotriz ha estado históricamente concentrada en México, Brasil y Argentina, países que lograron desarrollar capacidades industriales y atraer inversión de grandes transnacionales como General Motors, Volkswagen, Toyota y Stellantis (CEPAL, 2020). Estos países han convertido al sector automotor en un pilar de sus exportaciones manufactureras, consolidando clústeres productivos en torno a autopartes, ensamblaje y logística.

Sin embargo, la relevancia del comercio automotor no se limita a las potencias industriales. En países como Chile y Perú, donde no existe una industria automotriz de gran escala, el comercio de vehículos y partes constituye un componente relevante de las importaciones, ligado a la expansión del consumo interno y a la necesidad de modernizar el parque automotor. Así, estudiar la dinámica bilateral entre Chile y Perú permite comprender cómo los países sin producción significativa se integran a los flujos regionales y globales del sector.

II. El comercio bilateral Chile–Perú en perspectiva

Chile y Perú mantienen una relación comercial estrecha, consolidada con la firma del Tratado de Libre Comercio (TLC) en 2006, vigente desde 2009 y con desgravación total de aranceles desde 2016 (Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, 2016). Este acuerdo ha favorecido un crecimiento sostenido del intercambio bilateral, que en 2023 alcanzó un valor superior a los 3.300 millones de dólares, según cifras oficiales (CEPAL, 2023).

En el marco de este intercambio, el sector automotor se caracteriza por un marcado desequilibrio: Chile aparece como exportador neto de vehículos y autopartes hacia Perú, mientras que las exportaciones peruanas en este sector son marginales. Este patrón responde tanto a la posición de Chile como hub distribuidor de autos importados desde otras regiones (principalmente Asia y Europa), como al hecho de que Perú ha consolidado su rol como importador neto para abastecer su creciente demanda interna. Según informes de la CEPAL, esta dependencia importadora en países con escasa capacidad industrial (como Chile y Perú) se explica por problemas estructurales como la escala insuficiente de

mercado, la falta de capital humano especializado y la presencia de alta competencia internacional en segmentos automotrices (CEPAL, 2020; CEPAL, 2023).

No obstante, estos mismos documentos sugieren que existe potencial para que ambos países se inserten en nichos específicos dentro de las cadenas globales de valor automotrices, especialmente en autopartes de bajo costo y en servicios logísticos regionales. El análisis de esta relación permite reflexionar sobre las dinámicas de complementariedad y asimetría en el comercio intrarregional latinoamericano, especialmente entre países de la Alianza del Pacífico, de la cual ambos forman parte desde 2012 (Alianza del Pacífico, 2022).

III. Importancia del sector automotor para la integración regional

El sector automotor ha sido históricamente un laboratorio de integración económica regional. Ejemplos como el acuerdo automotor entre Brasil y Argentina (ACE-14) en el marco del MERCOSUR demuestran que el comercio de autos y autopartes puede servir como catalizador para la coordinación industrial y tecnológica (Kosacoff y Ramos, 2019).

En el caso de Chile y Perú, su integración en el sector automotor es incipiente, pero no menos estratégica. Ambos países dependen fuertemente de importaciones y carecen de una base industrial consolidada. No obstante, su posición geográfica, apertura comercial y vínculos con cadenas globales ofrecen potencial para integrarse a estrategias regionales lideradas por Brasil y Argentina. Analizar el comercio bilateral permite identificar si existe margen para que estos países pasen de ser simples mercados de destino a actores integrados en cadenas de valor regionales.

IV. Asimetría estructural en el comercio Chile - Perú

El problema central que orienta esta investigación es la asimetría estructural en el comercio automotor bilateral entre Chile y Perú durante el período desde el 2015 al 2024. Mientras Chile exhibe una clara ventaja comparativa en la exportación de vehículos y autopartes, Perú no ha logrado desarrollar capacidades exportadoras en este sector. Esta dinámica plantea interrogantes sobre la sostenibilidad de la relación comercial y las posibilidades de profundizar la integración productiva.

IV. a. ¿Cómo ha evolucionado el comercio bilateral automotor entre Chile y Perú durante el período desde el 2015 al 2024?

La importancia de analizar este sector en especial la podemos dividir en tres motivos principales:

- Académico: aporta al debate sobre comercio intra e interindustrial en América del Sur usando indicadores empíricos para analizar un caso poco estudiado.
- Político: entrega insumos para la formulación de políticas públicas de integración regional y de modernización industrial.
- Empresarial: permite a compañías automotrices y de autopartes comprender mejor el mercado bilateral y explorar oportunidades de negocio en un contexto de creciente competencia global.

V. Teorías clásicas del comercio internacional

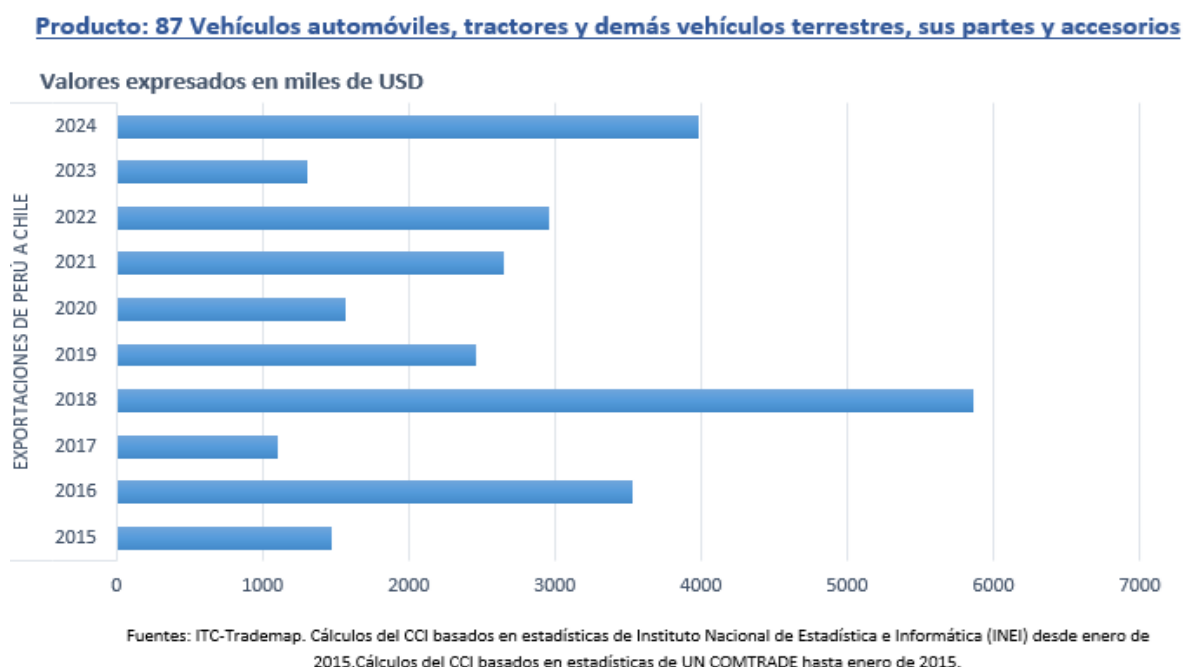
El análisis del comercio automotor bilateral entre Chile y Perú requiere situarse dentro del marco de las teorías del comercio internacional, que han intentado explicar por qué los países comercian entre sí y qué patrones siguen los intercambios.

La primera formulación relevante es la teoría de la ventaja comparativa de David Ricardo (1817/2001), según la cual los países deben especializarse en producir aquellos bienes en los que tienen un costo de oportunidad relativamente menor. Aun cuando un país sea menos eficiente en la producción de todos los bienes, puede beneficiarse del comercio si concentra su producción en aquellos rubros donde su desventaja es menor. Esta lógica explica, por ejemplo, por qué Chile, sin ser productor automotor de gran escala, puede posicionarse como hub distribuidor de vehículos y autopartes importados, mientras Perú se especializa en otros sectores como la minería o la agroexportación.

Posteriormente, el modelo Heckscher-Ohlin (H-O) profundizó este enfoque, planteando que la ventaja comparativa surge de la dotación relativa de factores de producción —capital, trabajo y recursos naturales— (Heckscher y Ohlin, 1933/1991). En este marco, países con abundancia de capital tienden a especializarse en manufacturas intensivas en capital, como los automóviles. La ausencia de una base industrial en Perú y Chile limita la producción local de vehículos, pero su apertura comercial les permite integrarse en las cadenas regionales de distribución.

La crítica a estos modelos clásicos emergió con la evidencia de que, en el comercio mundial, los países industrializados intercambian bienes similares entre sí, como automóviles de distintas marcas. Así surge la nueva teoría del comercio internacional, desarrollada por Paul Krugman (1979), que incorpora la existencia de rendimientos crecientes a escala y diferenciación de productos. Este enfoque explica el auge del comercio intraindustrial, donde los países simultáneamente exportan e importan bienes de la misma categoría, como ocurre en la Unión Europea con el sector automotor (Krugman, 1979).

En el caso de Chile y Perú, sin embargo, como veremos en los indicadores empíricos, el comercio automotor es interindustrial y asimétrico: Chile exporta y Perú importa, sin evidencias de un patrón intraindustrial como el descrito por Krugman.



VI. Comercio intraindustrial e interindustrial

La distinción entre comercio intraindustrial e interindustrial resulta clave para comprender la dinámica bilateral. El comercio intraindustrial implica el intercambio de bienes similares, como autos por autos o autopartes por autopartes. Este tipo de comercio es característico de países con estructuras productivas semejantes y niveles de desarrollo industrial

elevados, como Alemania y Francia en la industria automotriz (Grubel y Lloyd, 1975).

El comercio interindustrial, por el contrario, implica el intercambio de bienes de sectores distintos, donde cada país se especializa en un rubro diferente. Este patrón es el que predomina entre Chile y Perú en el sector automotor: Chile exporta autos y autopartes, mientras Perú no ofrece bienes similares a cambio, sino que su comercio con Chile se concentra en productos de otros sectores, principalmente materias primas y alimentos (CEPAL, 2023).

Los indicadores que se aplicarán más adelante —el Índice de Comercio Intraindustrial (ICII)— permiten cuantificar este fenómeno y mostrar empíricamente que el intercambio Chile-Perú en automotores es esencialmente interindustrial.

VII. Cadenas globales de valor en la industria automotriz

En las últimas décadas, el comercio mundial ha experimentado una creciente fragmentación productiva, que ha dado lugar a las denominadas cadenas globales de valor (CGV). Estas cadenas consisten en la organización internacional del proceso productivo, donde distintos países participan en etapas específicas de la fabricación, ensamblaje o distribución (Gereffi y Fernández-Stark, 2016).

La industria automotriz es uno de los sectores paradigmáticos de las CGV. Por ejemplo, un automóvil ensamblado en México puede incluir autopartes de Brasil, componentes electrónicos de Japón y software de Estados Unidos. Este patrón ha permitido a países sin tradición industrial insertarse en eslabones intermedios de la cadena, como proveedores de autopartes de bajo costo o centros logísticos de distribución.

En este contexto, Chile y Perú no participan como productores de vehículos, pero sí tienen un rol relevante como mercados de consumo y plataformas de distribución regional. El caso de Chile es particular, pues ha desarrollado un papel de hub importador y reexportador, aprovechando su red de tratados de libre comercio y su infraestructura portuaria en el Pacífico.

VIII. Integración económica regional en América Latina

La industria automotriz ha sido uno de los ejes de la integración económica en América

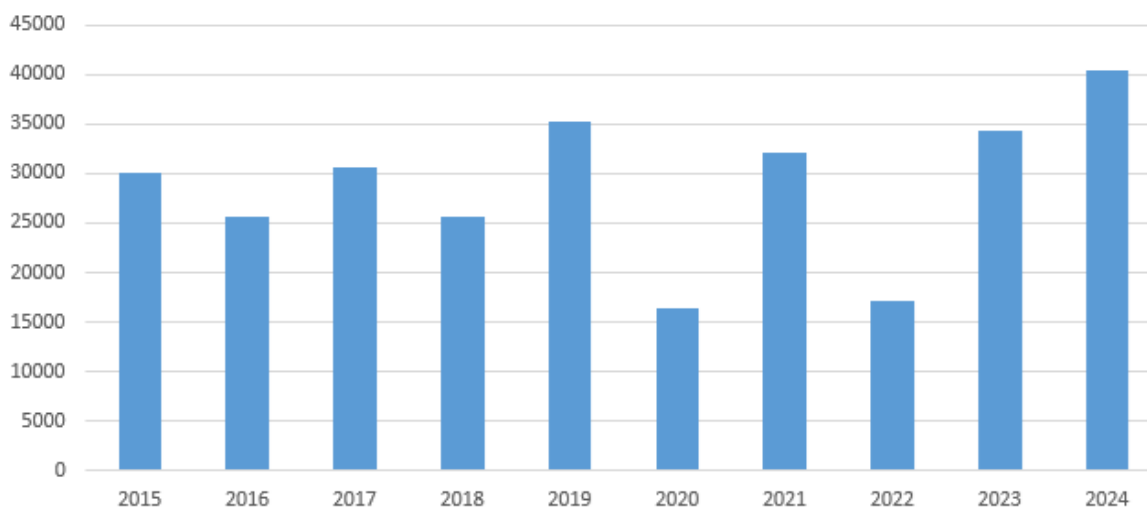
Latina. El Acuerdo de Complementación Económica N.º 14 (ACE-14) entre Argentina y Brasil, firmado en 1990, permitió coordinar políticas industriales y establecer reglas específicas para el comercio bilateral de vehículos y autopartes (Kosacoff y Ramos, 2019). Este acuerdo se considera un ejemplo exitoso de cómo un sector estratégico puede impulsar la integración regional.

Por otro lado, la Alianza del Pacífico, integrada por Chile, Perú, Colombia y México desde 2012, busca generar sinergias en sectores estratégicos y facilitar la libre circulación de bienes, servicios y capitales (Alianza del Pacífico, 2022). Aunque la industria automotriz no ha estado en el centro de la agenda, los países miembros comparten la necesidad de importar vehículos y modernizar sus parques automotores, lo que convierte al sector en un espacio potencial para profundizar la cooperación.

EXPORTACIONES DE CHILE A PERÚ

Producto: 87 Vehículos automóviles, tractores y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios

Unidad : USD miles



Fuentes: ITC-Trademap. Cálculos del CCI basados en estadísticas de Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) desde enero de 2015. Cálculos del CCI basados en estadísticas de UN COMTRADE hasta enero de 2015.

La integración con el MERCOSUR también es un factor relevante. Mientras Chile y Perú no cuentan con industrias automotrices propias de gran escala, Argentina y Brasil sí las poseen y podrían aprovechar la complementariedad para posicionar sus exportaciones en el mercado del Pacífico, consolidando un espacio automotor latinoamericano más articulado

(BID, 2021).

IX. Estudios previos sobre la industria automotriz en América Latina

Diversos estudios han analizado la relevancia del sector automotor en la región. Gereffi, Castillo y Fernández-Stark (2009) destacan que América Latina presenta dos polos principales: México, integrado a la cadena norteamericana a través del T-MEC, y el eje Brasil–Argentina, articulado en el MERCOSUR. En contraste, países como Chile y Perú aparecen como mercados de destino, sin inserción significativa en las CGV.

La persistente dependencia importadora de Chile y Perú en el sector automotor puede explicarse por limitaciones estructurales como la escala de mercado insuficiente, la falta de capital humano especializado y la alta competencia internacional. No obstante, existe margen para que ambos países se inserten progresivamente en nichos de autopartes o logística regional, especialmente si se diseñan políticas públicas e incentivos estratégicos para fomentar su participación en cadenas de valor automotrices.

Finalmente, informes de la CEPAL (2020) y el BID (2021) enfatizan la necesidad de modernizar el parque automotor en América Latina para avanzar hacia la electromovilidad y reducir emisiones. Este desafío común abre una ventana de oportunidad para la cooperación regional, que podría incluir a Chile y Perú como destinos clave para vehículos eléctricos producidos en Brasil o Argentina.

IX.a. Síntesis de los hallazgos

El análisis del comercio bilateral automotor entre Chile y Perú durante el período 2015–2024 evidencia una clara asimetría en los flujos comerciales, donde Chile se consolida como exportador neto y Perú como importador neto. Los principales hallazgos son:

$$IVCR_i = \frac{(X_{ij}^k / XT_{ij})}{(X_{iw}^k / XT_{iw})}$$

	IVCR de Chile con Perú									
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
PRODUCTO										
'8701	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	5,2	0,6	0,0	0,3	0,2
'8702	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
'8703	0,1	0,8	0,0	0,2	0,1	0,2	0,3	0,3	0,3	0,1
'8704	0,0	0,0	0,0	0,0	0,9	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0
'8705	15,1	15,5	8,3	50,6	9,7	0,0	29,9	2,7	7,4	20,8
'8706	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
'8707	0,0	0,0	20,2	47,1	0,0	0,0	14,0	0,3	0,0	0,0
'8708	5,8	2,2	8,7	2,9	5,7	4,7	6,6	10,2	8,1	2,4
'8709	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
'8710	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
'8711	0,2	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,5	0,0	0,0	8,5
'8712	4,4	1,1	11,3	0,8	0,2	0,2	0,0	1,2	0,5	18,3
'8713	1,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0
'8714	8,2	0,8	5,5	1,2	4,9	3,5	2,9	4,7	2,9	1,3
'8715	0,0	0,0	0,0	2,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
'8716	0,4	8,6	6,5	0,9	4,5	8,1	1,5	6,4	5,3	7,9

Fuentes: ITC-Trademap. Cálculos del CCI basados en estadísticas de Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI)

Dominio exportador de Chile: Chile ha mantenido una ventaja comparativa en la exportación de vehículos y autopartes, con un IVCR consistentemente superior a 1 durante todo el período analizado. Esto indica que Chile posee capacidades productivas competitivas a nivel mundial en este sector (Balassa, 1965; Krugman, 1980).

Dependencia importadora de Perú: Perú presenta un IVCR persistentemente inferior a 1¹, evidenciando la ausencia de ventajas comparativas en el sector automotor. Esto confirma su rol como mercado receptor de vehículos y componentes (UN Comtrade, 2024)

¹ La ventaja comparativa revelada (VCR) es un concepto económico que se utiliza para determinar la especialización exportadora de un país, identificando los productos en los que tiene una ventaja relativa en la producción y comercio. Se calcula comparando la participación de un producto en las exportaciones de un país con su participación en las exportaciones mundiales. Un índice VCR mayor a 1 indica que el país tiene una ventaja comparativa revelada en ese producto, mientras que un índice entre 0 y 1 sugiere lo contrario.

Comercio interindustrial predominante: El Índice de Comercio Intraindustrial (ICII) ²es cercano a cero, lo que indica que la relación comercial no es de intercambio de productos similares, sino de un flujo unidireccional de bienes de mayor valor agregado desde Chile hacia Perú (Grubel y Lloyd, 1975).

$$ICII = 1 - \left(\frac{|X_{ij}^k - M_{ij}^k|}{(X_{ij}^k + M_{ij}^k)} \right)$$

	ICII entre Chile y Perú									
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
PRODUCTO										
'8701	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,8	0,4	0,0	0,0	0,4
'8702	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
'8703	0,1	0,9	0,0	0,4	0,1	0,1	0,3	0,7	0,0	0,1
'8704	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
'8705	0,1	0,3	0,0	0,8	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1	0,4
'8706	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
'8707	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
'8708	0,1	0,3	0,4	0,5	0,4	0,4	0,6	0,8	0,3	0,2
'8709	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
'8710	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
'8711	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,6	0,0	0,3
'8712	0,8	0,2	0,6	0,4	0,1	0,0	0,1	0,5	0,1	0,5
'8713	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7	0,0	0,0
'8714	0,6	0,2	0,8	0,9	0,9	0,7	0,7	0,3	0,2	1,0
'8715	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
'8716	0,0	0,6	0,0	0,2	0,4	0,5	0,5	0,8	0,5	0,9

Fuentes: ITC-Trademap. Cálculos del CCI basados en estadísticas de Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI)

Oportunidad regional para el MERCOSUR: La asimetría entre Chile y Perú genera un espacio estratégico para que países como Brasil y Argentina fortalezcan su presencia en el mercado regional mediante la exportación de vehículos y autopartes, integrando a ambos países en cadenas de valor regionales (Blyde, 2017).

Estos hallazgos confirman que la relación comercial en el sector automotor es complementaria y no competitiva, lo que abre posibilidades para estrategias de cooperación económica que maximicen los beneficios para todos los actores involucrados.

X. Implicancias estratégicas

² El Índice de Comercio Intraindustrial (ICI), también conocido como Índice de Grubel-Lloyd, mide el grado en que los países intercambian productos dentro de la misma industria. En otras palabras, evalúa el solapamiento entre las exportaciones y las importaciones de un país para un sector específico. Un ICI alto indica un fuerte comercio intraindustrial, mientras que un ICI bajo sugiere un comercio principalmente interindustrial.

A partir de los resultados obtenidos, se pueden identificar varias implicancias estratégicas para los países involucrados:

X.a. Para Chile y Perú:

Fomentar la diversificación del mercado de exportaciones chilenas y la gradual integración de Perú en la cadena de valor regional mediante la producción de autopartes de bajo costo. Aprovechar la demanda interna peruana para fortalecer inversiones en infraestructura logística y distribución de vehículos, reduciendo tiempos de entrega y costos.

De forma complementaria para Argentina y Brasil: Capitalizar la asimetría existente para expandir su influencia industrial y comercial en la región como así también, integrar a Chile y Perú como socios estratégicos en la producción de componentes, estableciendo acuerdos de cooperación que permitan reducir la dependencia de importaciones asiáticas y europeas.

X.b. Políticas de integración regional:

Promover la armonización de normativas técnicas y de seguridad para facilitar el comercio y reducir los costos de adaptación de los productos exportados.

Profundizar los acuerdos comerciales entre MERCOSUR y la Alianza del Pacífico, incluyendo cláusulas específicas para el sector automotor.

XI. Recomendaciones para fortalecer la integración automotriz regional

A partir del análisis cuantitativo y cualitativo, se proponen las siguientes recomendaciones:

- Integración de cadenas de valor
- Producción de autopartes local: incentivar a empresas chilenas y peruanas a producir componentes de vehículos que puedan integrarse en la cadena regional del MERCOSUR. Esto no solo transforma a Perú en un participante activo, sino que también genera empleo y transferencia tecnológica.
- Centros logísticos estratégicos: instalar hubs de distribución en Chile y Perú para facilitar el flujo eficiente de vehículos y autopartes desde Brasil y Argentina, optimizando costos y tiempos de entrega.

XI.a. Mejora de la competitividad industrial

- Diversificación de la oferta: los países exportadores del MERCOSUR deben ofrecer vehículos adaptados a distintos segmentos de mercado en Chile y Perú, desde modelos económicos hasta utilitarios, fortaleciendo su competitividad frente a proveedores internacionales.
- Capacitación tecnológica: fomentar la transferencia de tecnología y buenas prácticas industriales a empresas chilenas y peruanas para aumentar la productividad y eficiencia en la producción de autopartes.
- Fortalecimiento de acuerdos comerciales.
- Reducción de aranceles: establecer aranceles preferenciales para vehículos y componentes entre MERCOSUR y la Alianza del Pacífico, haciendo los productos regionales más competitivos frente a importaciones extranjeras.
- Convergencia normativa: trabajar en la armonización de estándares de seguridad y calidad, facilitando la circulación de productos y reduciendo barreras técnicas.
- Contexto internacional: la influencia de mercados globales (como China o Europa) en la provisión de vehículos y autopartes no fue abordada en detalle, aunque impacta directamente en la competitividad regional.

XII. Conclusión

Luego de analizar la posición y dinámica del comercio del sector automotor entre Chile y Perú y su interrelación con los países del MERCOSUR podemos observar lo siguiente: la posición de Chile y Perú en el comercio automotor muestra cómo, aun sin contar con una industria propia de gran escala, ambos países encuentran en este sector un canal estratégico de inserción económica. La relevancia de las importaciones de vehículos y partes responde tanto a la necesidad de modernizar sus parques automotores como a la creciente demanda interna, lo que refleja su activa participación en los flujos regionales y globales. En este marco, la dinámica bilateral entre Chile y Perú se complementa con su interrelación con el MERCOSUR, donde Brasil y Argentina concentran la producción regional. Así, el bloque se configura como un socio clave que no solo provee una parte significativa de la oferta automotriz, sino que también permite a Chile y Perú integrarse a las cadenas de valor regionales. En conjunto, este escenario evidencia que las economías no productoras pueden desempeñar un papel relevante en la estructura comercial automotor mediante el consumo, la intermediación y la diversificación de sus vínculos externos.

El comercio automotor entre Chile y Perú es un ejemplo claro de relación complementaria y asimétrica. Chile, con una ventaja comparativa consolidada, actúa como proveedor de vehículos y autopartes, mientras que Perú se posiciona como un mercado receptor. Esta dinámica presenta tanto desafíos como oportunidades: por un lado, la dependencia peruana de importaciones; por otro, la posibilidad de integrar a ambos países en cadenas de valor regionales lideradas por el MERCOSUR.

Si se implementan estrategias de cooperación industrial, armonización normativa y diversificación de la oferta, es posible convertir esta asimetría en una ventaja competitiva para toda la región, fortaleciendo la integración económica y el comercio intrarregional frente a la competencia global.

Referencias bibliográficas

Balassa, B. (1965). Trade liberalisation and “revealed” comparative advantage. *The Manchester School*, 33(2), 99–123.

Blyde, J. (2017). *South American automotive integration: Regional value chains and policy implications*. Inter-American Development Bank.

Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2020). *Cadenas globales de valor: Oportunidades para América Latina*. Naciones Unidas. <https://hdl.handle.net/11362/35879>

Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2023). *Perspectivas del desarrollo productivo y comercial en América Latina*. Naciones Unidas. <https://hdl.handle.net/11362/69008>

Durán, J. y Álvarez, M. (2008). *Indicadores de comercio exterior y política comercial: mediciones de posición y dinamismo comercial*. Naciones Unidas. <https://hdl.handle.net/11362/3690>

Durán, J. y Álvarez, M. (2011). *Manual de comercio exterior y política comercial. Nociones básicas, clasificaciones e indicadores de posición y dinamismo*. CEPAL.

Gary Gereffi (2015). *América Latina en las cadenas globales de valor y el papel de China*. Boletín Informativo TechInt, (350). <https://iosapp.boletintechint.com/Utils/DocumentPDF.ashx?Codigo=16bf4102-e726-4450-bfc2-62e1be846b08&IdType=1>

Grubel, H. G., y Lloyd, P. J. (1975). *Intra-industry trade: The theory and measurement of international trade in differentiated products*. Macmillan.

Krugman, P. y Obstfeld, M. (2006). *Economía internacional. Teoría y política*. Pearson Educación S.A.

Krugman, P., Obstfeld, M. y Melitz, M. (2012). *International Economics. Theory & Policy*. Pearson.

UN Comtrade Database. (2024). *International trade statistics*. United Nations
<https://comtradeplus.un.org/>

Trade Map. (2024). *Trade statistics for international business development (2024)*.
<https://www.trademap.org/>

Trading Economics. (2024). *Chile exports to Peru – motor vehicles*.
<https://tradingeconomics.com>

● **INTEGRACIÓN ECONÓMICA EN AMÉRICA LATINA: MERCOSUR Y ALIANZA DEL PACÍFICO EN TIEMPOS DE INCERTIDUMBRE. UNA LECTURA INTERDISCIPLINARIA DESDE LA ECONOMÍA INTERNACIONAL Y LA PSICOLOGÍA COGNITIVA***

Luis Toro G.
Economista

I. Introducción

En el año 2025, América Latina se encuentra en una encrucijada estratégica. La fragmentación geopolítica, el resurgimiento del proteccionismo y la reconfiguración de las cadenas de suministro han reactivado el debate sobre la integración regional como herramienta de autonomía, resiliencia y competitividad. En este contexto, los esquemas de integración como el MERCOSUR y la Alianza del Pacífico (AP) enfrentan el desafío de adaptarse a un entorno internacional más incierto, más técnico e interdependiente.

Este ensayo propone una lectura interdisciplinaria que articula tres dimensiones:

- La economía internacional y los procesos de integración regional.
- La institucionalidad técnica y operativa de los acuerdos interbloques.
- La psicología cognitiva, especialmente los aportes de Daniel Kahneman sobre sesgos de juicio, aversión a la pérdida y dualidad entre el “yo que experimenta” y el “yo que recuerda”.

Aunque la teoría de Kahneman fue concebida para explicar decisiones individuales bajo incertidumbre, su aplicación al análisis institucional permite explorar cómo las predisposiciones cognitivas afectan la formulación de políticas públicas, la percepción

* Economista, Universidad de Los Andes Venezuela (ULA). Master of Arts in Economics. University of San Francisco, USA. Major: International Economics. Profesor Titular ULA; ex Director de la Escuela de Economía. Profesor de planta del programa de Maestría en Economía de la Sección de Estudios de Posgrado de Economía (SEPEC) de ULA. Investigador principal del Grupo de Investigación en Integración Regional (GRUDIR), Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico-ULA. Profesor Titular (Jubilado Activo) en Economía Internacional a nivel nacional e internacional. Autor de diversas publicaciones científicas. Docente de la Maestría en Integración Latinoamericana y Especialización en Políticas de Integración UNLP, Argentina. Autor de diversas publicaciones científicas.

ciudadana y la cooperación intergubernamental. En particular, se argumenta que los obstáculos a la integración regional no son exclusivamente estructurales o normativos, sino también cognitivos: narrativas simplificadas, resistencia emocional al cambio, sesgos de disponibilidad y decisiones apresuradas que distorsionan el juicio colectivo.

La hipótesis central es que una integración más inteligente y deliberativa requiere no solo rediseñar instituciones, sino también repensar los marcos cognitivos desde los cuales se interpretan los beneficios, riesgos y oportunidades de la cooperación regional. En este sentido, el Acuerdo de Reconocimiento Mutuo (ARM) firmado en mayo de 2025 entre los programas OEA/OEC³ del MERCOSUR y la AP se presenta como un caso ilustrativo: no por su magnitud normativa, sino por su potencial para activar una convergencia técnica basada en confianza, interoperabilidad y eficiencia logística.

Este enfoque permite vincular el análisis económico con la psicología del juicio, y plantea una pregunta clave: ¿cómo diseñar políticas de integración que sean no solo técnicamente viables, sino cognitivamente sostenibles? La respuesta exige una mirada crítica sobre los sesgos que afectan la toma de decisiones en contextos de incertidumbre, y una propuesta concreta de indicadores mixtos que combinen métricas objetivas con percepciones subjetivas de bienestar.

II. MERCOSUR y Alianza del Pacífico. Trayectorias, estructuras y lógicas de integración

La integración regional en América Latina ha adoptado múltiples formatos institucionales, reflejo de contextos históricos, orientaciones ideológicas y estrategias de inserción internacional. Entre ellos, el MERCOSUR y la Alianza del Pacífico (AP) representan dos modelos contrastantes pero complementarios, cuya convergencia técnica reciente —como el Acuerdo de Reconocimiento Mutuo (ARM)— invita a una revisión comparativa más

³ El término OEA/OEC se utiliza en este ensayo para referirse de forma conjunta a los programas de certificación de operadores económicos confiables implementados por los países del MERCOSUR (Operador Económico Autorizado, OEA) y de la Alianza del Pacífico (Operador Económico Calificado, OEC). Ambos programas están alineados con el marco SAFE de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y son considerados equivalentes en el contexto del Acuerdo de Reconocimiento Mutuo firmado en mayo de 2025. La denominación varía según el país, pero el estándar técnico y los beneficios operativos son compartidos.

rigurosa.

II.a. Criterios de comparación

Para evitar caracterizaciones arbitrarias, esta sección se estructura en torno a cinco dimensiones analíticas, inspiradas en la literatura sobre regionalismo comparado (Malamud, 2005; Sanahuja, 2012; Bianculi, 2016):

- **Profundidad institucional:** grado de formalización y densidad normativa.
- **Orientación estratégica:** foco en mercado interno vs. apertura global.
- **Mecanismos de gobernanza:** supranacionalidad, intergubernamentalismo, flexibilidad.
- **Instrumentos de cooperación:** comercio, movilidad, infraestructura, innovación.
- **Capacidad adaptativa:** respuesta a shocks externos y nuevas agendas.

II.b. MERCOSUR: institucionalismo intergubernamental

Fundado en 1991 por el Tratado de Asunción, el MERCOSUR se propuso construir un mercado común entre Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, con posterior incorporación de Venezuela (actualmente suspendida) y Bolivia (adhesión formal en 2025). Su arquitectura institucional incluye órganos decisorios como el Consejo del Mercado Común y el Parlamento del MERCOSUR (Parlasur), aunque este último carece de poder vinculante.

- Su lógica ha sido la de una integración profunda pero intergubernamental, con escasa supranacionalidad efectiva (Bouzas y Soltz, 2001).
- Ha priorizado la coordinación macroeconómica y la protección del mercado regional, aunque con tensiones recurrentes por asimetrías estructurales y crisis políticas.
- Entre sus avances técnicos destacan el Sistema de Certificación de Origen Digital (COD) y la implementación de ventanillas únicas de comercio exterior (VUCE).

II.c. Alianza del Pacífico: regionalismo abierto y flexible

Creada en 2011 por Chile, Colombia, México y Perú, la AP se define como un mecanismo de integración profunda orientado a la libre circulación de bienes, servicios, capitales y personas, con fuerte vocación hacia Asia-Pacífico.

- Su institucionalidad es liviana y pragmática, basada en consensos y cooperación público-privada (Rosales, 2013).
- Ha logrado liberalizar más del 90% del comercio intrabloque (Protocolo Comercial de 2015) y conectar sus bolsas de valores mediante el MILA.
- Su flexibilidad le ha permitido incorporar observadores y candidatos a miembros plenos (Ecuador, Costa Rica), aunque también ha enfrentado desafíos de cohesión y coordinación.

II.d. Convergencias recientes: el Acuerdo de Reconocimiento Mutuo (ARM)

Pese a sus diferencias fundacionales, el MERCOSUR y la Alianza del Pacífico han comenzado a converger en áreas técnicas clave como la facilitación del comercio, la digitalización aduanera y la interoperabilidad logística. El ejemplo más significativo de esta convergencia es la firma del **Acuerdo de Reconocimiento Mutuo (ARM)** entre sus programas de **Operador Económico Autorizado (OEA/OEC)**, concretado en **mayo de 2025** durante la **XXVII Conferencia Regional de Directores Generales de Aduanas de las Américas y el Caribe**, celebrada en San Salvador.

Este acuerdo permite que las empresas certificadas como confiables en uno de los bloques sean reconocidas automáticamente por las aduanas del otro, lo que reduce inspecciones físicas y documentales, agiliza los procesos de despacho y mejora la previsibilidad logística. Según la **Asociación Argentina de Agentes de Carga Internacional (AAACI)**, se trata de un “hito histórico” que fortalece la seguridad regional y la competitividad sin necesidad de duplicar certificaciones nacionales. La **Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN)** de Colombia estima que más de **570 empresas colombianas** se beneficiarán directamente del acuerdo, lo que demuestra su impacto potencial en el comercio real de la región (AAACI, 2025).

Aunque el ARM no modifica aranceles ni crea nuevas preferencias comerciales, representa un punto de inflexión institucional: establece un mecanismo de reconocimiento mutuo que reduce fricciones operativas sin requerir una fusión normativa entre los bloques. Este avance técnico sugiere una vía concreta para superar la divergencia histórica entre el MERCOSUR y la AP, y abre la posibilidad de una integración funcional basada en

confianza, interoperabilidad y eficiencia.

Para una **caracterización jurídica detallada** del Acuerdo de Reconocimiento Mutuo (ARM), véase el **Anexo metodológico** al final del presente trabajo. Allí se examina su **naturaleza normativa**, el **grado de implementación** por parte de los Estados miembros y sus **implicancias analíticas** en el marco del **regionalismo funcional**.

III. El nuevo entorno internacional: fragmentación geopolítica, *nearshoring* y digitalización en las cadenas de valor

La economía global en 2025 atraviesa una transformación estructural que redefine las reglas del comercio internacional y la organización de las cadenas de suministro. América Latina, históricamente periférica en los flujos logísticos globales, enfrenta hoy una oportunidad estratégica: reposicionarse como un nodo confiable, competitivo y resiliente en un mundo marcado por la fragmentación geopolítica, la relocalización productiva (*nearshoring*) y la aceleración digital.

III.1. Fragmentación geopolítica y regionalismo adaptativo

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) ha advertido que el auge de políticas proteccionistas, la creciente incertidumbre geopolítica y los movimientos estratégicos de las grandes economías están provocando una fragmentación comercial que altera profundamente las rutas logísticas tradicionales (Infobae Movant, 2025). Esta fragmentación no implica una simple reducción del comercio global, sino una reconfiguración de sus flujos: se privilegia el comercio entre aliados políticos (*friendshoring*), se diversifican los proveedores para reducir riesgos, y se rediseñan las rutas para evitar zonas de tensión.

En este contexto, América Latina debe adaptarse con agilidad. La región tiene ventajas comparativas en sectores clave —como alimentos, energía, minerales críticos y manufactura ligera— pero corre el riesgo de quedar desplazada si no logra integrarse activamente en nuevas redes logísticas. La fragmentación exige una respuesta coordinada: más interoperabilidad, más acuerdos técnicos, más convergencia regulatoria.

III.2. Nearshoring: oportunidad estratégica en disputa

Durante los últimos años, el nearshoring fue presentado como una tendencia ascendente: relocalizar operaciones productivas cerca del mercado de destino para reducir costos, tiempos y riesgos. En América Latina, esta narrativa generó expectativas de atracción de inversión extranjera directa (IED), especialmente desde Estados Unidos. Sin embargo, en 2025, los datos muestran una desaceleración de esta práctica. Según UNCTAD, el nearshoring ha caído por debajo de los niveles de 2021, mientras que el friendshoring se mantiene por encima del promedio (Infobae Movant, 2025).

A pesar de la desaceleración económica global observada en 2023, América Latina continúa siendo competitiva en ciertos segmentos estratégicos. Un estudio de Economist Impact para J.P. Morgan, publicado ese mismo año, revela que el 47% de los ejecutivos globales está diversificando sus cadenas de suministro, y el 15% ha comenzado a implementar estrategias de relocalización hacia países más cercanos a Estados Unidos. En este contexto, Costa Rica, Colombia y Canadá mostraron en 2022 un mayor crecimiento porcentual en los flujos de inversión extranjera directa (IED) que México, Argentina y Brasil, lo que sugiere que la estabilidad institucional y la infraestructura logística son factores decisivos en las decisiones empresariales.

III.3. Digitalización y eficiencia logística

La digitalización de los procesos aduaneros, la trazabilidad de la carga, la interoperabilidad de sistemas y la automatización de terminales son hoy condiciones necesarias para competir en las cadenas de valor globales. América Latina ha avanzado en algunos frentes —como la certificación de origen digital en el MERCOSUR y la integración de plataformas en la Alianza del Pacífico— pero aún enfrenta desafíos de conectividad, estandarización y gobernanza digital.

El Acuerdo de Reconocimiento Mutuo (ARM) entre MERCOSUR y AP, firmado en mayo de 2025, representa un avance concreto en esta dirección. Al permitir que las empresas certificadas como confiables en uno de los bloques sean reconocidas automáticamente por las aduanas del otro, se reduce la fricción burocrática y se mejora la eficiencia logística. Este tipo de acuerdos, aunque técnicos, tienen un impacto directo en la competitividad regional y en la capacidad de atraer inversiones orientadas a cadenas de suministro más

ágiles y seguras.

Los efectos de esta interoperabilidad comienzan a reflejarse en los indicadores logísticos clave de ambos bloques. A continuación, se presenta una tabla comparativa que sintetiza los principales avances en tiempos de despacho, costos operativos, digitalización aduanera y participación en comercio global. Estos datos permiten visualizar cómo la cooperación técnica —como el ARM— se traduce en mejoras concretas para las empresas y en oportunidades estratégicas para la región:

Tabla: Indicadores logísticos clave en América Latina (2025)

Indicador	MERCOSUR (promedio)	Alianza del Pacífico (promedio)	Observaciones
Tiempo promedio de despacho aduanero	48 horas	36 horas	Mejores resultados en Chile y Colombia
Costos logísticos por contenedor	USD 1.450	USD 1.200	AP más eficiente en puertos del Pacífico
Nivel de digitalización aduanera	Medio	Alto	AP lidera en interoperabilidad
Empresas certificadas OEA/OEC	1,200	1,800	ARM permite reconocimiento mutuo
Participación en comercio global	3,2%	4,1%	Ambos bloques aún subrepresentados

*Fuente: estimaciones basadas en datos de UNCTAD, BID, AAACI y J.P. Morgan Private Bank (2025)

La convergencia entre MERCOSUR y la Alianza del Pacífico no solo se expresa en acuerdos institucionales, sino en resultados operativos que fortalecen la competitividad regional. La reducción de tiempos de despacho, el aumento en certificaciones OEA/OEC y la mejora en digitalización aduanera son señales de una integración funcional que, si se consolida, puede reposicionar a América Latina como un nodo confiable en las cadenas de valor globales.

III.4. Implicaciones estratégicas

La reconfiguración del comercio global no es solo una cuestión técnica: es una oportunidad para repensar el papel de América Latina en el mundo. La convergencia entre MERCOSUR y la Alianza del Pacífico, si se profundiza en áreas como logística, digitalización y certificación, puede posicionar a la región como un corredor confiable entre el Atlántico y el Pacífico. Pero esto requiere superar barreras institucionales, invertir en infraestructura

crítica y diseñar políticas deliberativas que activen el potencial productivo regional, articulen cadenas de valor transfronterizas y fortalezcan la resiliencia frente a shocks externos. En este marco, un regionalismo adaptativo —flexible, inclusivo y orientado a resultados— podría ofrecer una hoja de ruta viable para una integración más pragmática y estratégica.

IV. El Acuerdo de Reconocimiento Mutuo (ARM): interoperabilidad aduanera y competitividad regional

Como se ha analizado en el Sección anterior, el nuevo entorno internacional exige una respuesta coordinada y ágil de parte de América Latina. En este contexto, la digitalización y la eficiencia logística se presentan no solo como una ventaja competitiva, sino como una condición necesaria para la supervivencia de las cadenas de valor. Precisamente, un ejemplo tangible de cómo la región está respondiendo a este desafío es el Acuerdo de Reconocimiento Mutuo (ARM) entre los programas de Operador Económico Autorizado (OEA) del MERCOSUR y la Alianza del Pacífico.

En mayo de 2025, durante la XXVII Conferencia Regional de Directores Generales de Aduanas de las Américas y el Caribe, celebrada en San Salvador, los bloques del MERCOSUR y la Alianza del Pacífico concretaron un paso estratégico hacia la integración técnica: la firma de un Acuerdo de Reconocimiento Mutuo (ARM) entre sus respectivos programas de Operador Económico Autorizado (OEA/OEC). Aunque no se trata de un tratado comercial ni implica nuevas preferencias arancelarias, el ARM representa una innovación institucional con alto impacto operativo, especialmente para las pequeñas y medianas empresas exportadoras.

IV.1. Antecedentes regionales de los ARM sobre Programas OEA

Si bien el Acuerdo de Reconocimiento Mutuo (ARM) firmado en mayo de 2025 entre MERCOSUR y la Alianza del Pacífico constituye un hito reciente, conviene situarlo en una trayectoria más amplia de concertaciones intra-regionales en torno a la figura del Operador Económico Autorizado (OEA). Diseñada por la Organización Mundial de Aduanas en 2005, esta figura ha sido objeto de múltiples acuerdos de reconocimiento mutuo en América Latina desde mucho antes del año en curso.

En el **Octavo Seminario del Programa OEA (2022)** se concretó un ARM entre **Brasil, Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Costa Rica, Guatemala, Paraguay, Perú, República Dominicana y Uruguay**, difundido oficialmente por el Ministerio de Economía del Brasil (20 de mayo de 2022) y el Ministerio de Economía y Finanzas del Uruguay (30 de mayo de 2022). Para esa época, el Programa OEA brasileño —implementado desde 2015— ya había alcanzado un desarrollo notable, con más de **500 empresas certificadas**, responsables de más del **27% de las declaraciones de importación y exportación** del país.

Asimismo, el **19 de septiembre de 2022**, Brasil firmó un ARM con la **Aduana de Estados Unidos**, armonizando su programa OEA con el **Customs Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT)**, uno de los mayores esquemas mundiales de certificación en seguridad logística. En **Centroamérica**, Costa Rica implementó su Programa OEA en 2022 con la Unión Europea como contraparte, en el marco del **Acuerdo de Asociación Centroamérica-UE (AACUE)** y del **Acuerdo Costa Rica-Perú (Decreto COMEX 43583)**.

Estos antecedentes muestran que la interoperabilidad aduanera basada en la figura OEA no es una novedad absoluta, sino el resultado de una **intensa actividad desplegada en la región** durante la última década. El ARM de 2025 entre MERCOSUR y la Alianza del Pacífico debe ser entendido como una **continuidad y profundización** de estos procesos, más que como un punto de partida aislado.

IV.2. Diseño técnico del ARM: interoperabilidad y confianza

El ARM se basa en los principios del marco normativo SAFE de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), que promueve la seguridad y facilitación del comercio internacional. Su diseño técnico contempla tres pilares fundamentales:

1. **Autorización mutua:** Las aduanas de ambos bloques reconocen como válidas las certificaciones OEA/OEC emitidas por sus contrapartes. Esto evita duplicaciones de procesos y permite que una empresa certificada en Chile, por ejemplo, sea tratada como confiable por las aduanas de Brasil o Argentina.
2. **Intercambio electrónico avanzado:** Se habilita el uso de certificados digitales y mensajes electrónicos entre administraciones aduaneras, lo que agiliza la presentación de documentación y mejora la trazabilidad.

3. **Selectividad coordinada:** Las aduanas aplican criterios de selectividad compartidos para inspecciones físicas y documentales, lo que reduce la fricción burocrática y mejora la eficiencia en los puntos de control.

Este diseño técnico no solo mejora la interoperabilidad entre sistemas aduaneros, sino que refuerza la confianza institucional entre los bloques, creando una base sólida para futuras convergencias regulatorias.

IV.2.1. Beneficios operativos: eficiencia, seguridad y reducción de costos

Desde la perspectiva logística, el ARM tiene implicaciones concretas para operadores de carga, transportistas, terminales y centros logísticos:

- **Reducción de inspecciones:** Las empresas certificadas enfrentan menos controles físicos y documentales, lo que acelera los tiempos de despacho.
- **Mayor previsibilidad:** Al estandarizar procedimientos, se reduce la incertidumbre en los flujos transfronterizos.
- **Menores costos operativos:** Menos demoras y menos duplicación de trámites significan ahorros directos para las empresas.
- **Mitigación de riesgos logísticos:** La trazabilidad y la coordinación aduanera disminuyen la exposición a interrupciones en la cadena de suministro.

Según la Dirección Nacional de Aduanas de Uruguay, el acuerdo “optimiza la cooperación entre las administraciones aduaneras, reduce tiempos y costos operativos, mitiga riesgos logísticos y mejora la competitividad de las empresas certificadas”.

IV.3. Impacto en las PYME exportadoras: inclusión y competitividad

Las pequeñas y medianas empresas (PYME) suelen enfrentar barreras desproporcionadas en el comercio internacional: trámites complejos, costos elevados, falta de previsibilidad. El ARM puede ser un catalizador de inclusión exportadora:

- **Acceso simplificado a mercados regionales:** Las PYME certificadas como OEA/OEC pueden operar con mayor fluidez entre los países del MERCOSUR y la AP.
- **Reducción de costos de cumplimiento:** Evitar la duplicación de certificaciones permite que más empresas accedan al programa sin incurrir en gastos adicionales.

- **Mayor confianza institucional:** La certificación OEA/OEC se convierte en un sello de calidad que mejora la reputación comercial de las PYME.

En Colombia, por ejemplo, se estima que más de 570 empresas se beneficiarán directamente del ARM, lo que demuestra su potencial para fortalecer la base exportadora regional.

Este tipo de integración técnica —basada en confianza mutua, estándares compartidos y beneficios operativos tangibles— representa una aplicación concreta del pensamiento lento en política pública. No se trata de grandes reformas institucionales, sino de avances funcionales que mejoran la experiencia logística, reducen fricciones y fortalecen la competitividad regional.

La interoperabilidad aduanera entre MERCOSUR y la Alianza del Pacífico, formalizada en el ARM, es un ejemplo paradigmático. A continuación, se presenta una tabla comparativa que sintetiza las principales características de los programas OEA/OEC en ambos bloques, evidenciando sus convergencias normativas, avances digitales y potencial de impacto en PYME:

Tabla comparativa: programas OEA/OEC en MERCOSUR y Alianza del Pacífico		
Característica	MERCOSUR (OEA)	Alianza del Pacífico (OEC/OEA)
Marco normativo	Basado en el marco SAFE de la OMA	Basado en el marco SAFE de la OMA
Certificación	Nacional, con reconocimiento regional	Nacional, con interoperabilidad creciente
Nivel de digitalización	Medio	Alto (Chile y Colombia lideran)
Empresas certificadas (2025)	1200	1800
Beneficios operativos	Reducción de inspecciones, trazabilidad	Simplificación documental, interoperabilidad
Participación en ARM	Plena desde mayo 2025	Plena desde mayo 2025
Impacto en PYMEs	En expansión, con apoyo institucional	Consolidado, con casos exitosos en Colombia

Fuente: estimaciones basadas en datos de UNCTAD, BID, AAACI y J.P. Morgan Private Bank (2025).

Esta comparación permite visualizar que, pese a las diferencias estructurales entre los bloques, existe una base técnica común —el marco SAFE de la OMA— y una voluntad

creciente de interoperabilidad. La digitalización avanzada en países como Chile y Colombia, junto con el reconocimiento regional en MERCOSUR, configuran un escenario propicio para la articulación de capacidades sin necesidad de fusión institucional.

En suma, la integración inteligente no se impone: se construye. Y se construye con datos, con confianza y con decisiones que, aunque silenciosas, transforman la operativa cotidiana de miles de empresas en la región.

En suma, el ARM entre MERCOSUR y la Alianza del Pacífico no es solo un acuerdo técnico: es una decisión estratégica que puede transformar la operativa regional, fortalecer la competitividad de las empresas y abrir un camino hacia una integración inteligente. Su éxito dependerá de la capacidad de los gobiernos y las aduanas de consolidar esta interoperabilidad, ampliar la base de empresas certificadas y comunicar sus beneficios de forma clara y accesible.

V. Obstáculos estructurales y cognitivos en la integración regional: una lectura desde Kahneman

A pesar de los avances técnicos recientes —como el ARM entre los programas OEA/OEC de MERCOSUR y la Alianza del Pacífico— la integración económica latinoamericana sigue enfrentando resistencias profundas. Estas no se explican únicamente por factores políticos o económicos; también responden a obstáculos estructurales y sesgos cognitivos que distorsionan el juicio colectivo. Como plantea Daniel Kahneman en *Pensar rápido, pensar despacio*, las decisiones humanas están influenciadas por sistemas automáticos de pensamiento (Sistema 1), heurísticas del juicio, aversión a la pérdida y narrativas retrospectivas que limitan la deliberación racional (Sistema 2).

V.1. Obstáculos estructurales: fragmentación institucional y volatilidad política

La literatura especializada ha identificado varios factores que dificultan la convergencia entre MERCOSUR y AP:

- **Falta de supranacionalidad:** Ambos bloques carecen de órganos con capacidad vinculante. Las decisiones dependen de la voluntad presidencial y de ciclos políticos nacionales, lo que genera discontinuidad y baja institucionalización (Briceño Ruiz & Vieira Posada, 2019).

- **Asimetrías económicas:** Las diferencias en tamaño, estructura productiva y grado de apertura comercial entre los países miembros dificultan la armonización de políticas y la creación de cadenas regionales de valor.
- **Superposición de agendas:** La coexistencia de múltiples esquemas regionales (MERCOSUR, AP, CELAC, UNASUR, ALBA) genera dispersión de esfuerzos y competencia institucional.
- **Débil participación empresarial:** La integración ha sido impulsada principalmente por gobiernos, sin una articulación sólida con el sector privado, especialmente con las PYME.

Estos obstáculos estructurales han sido ampliamente documentados por organismos como la CEPAL, que en su estudio sobre la convergencia regional advierte que “la falta de coordinación institucional y la fragmentación normativa limitan el aprovechamiento de oportunidades estratégicas” (CEPAL, 2018).

V.2. Obstáculos cognitivos: sesgos que distorsionan el juicio colectivo

Más allá de las limitaciones institucionales, la integración regional enfrenta barreras cognitivas que afectan tanto a tomadores de decisiones como a la opinión pública. Aplicando el marco de Kahneman, podemos identificar al menos cuatro sesgos relevantes:

V.2.1. Heurística de disponibilidad

Las personas tienden a evaluar la probabilidad de un evento según la facilidad con que recuerdan ejemplos recientes. En el caso de la integración latinoamericana, fracasos visibles como la suspensión de Venezuela en MERCOSUR (2016), la parálisis de UNASUR (2018–2020), el rechazo del ALCA en la Cumbre de Mar del Plata (2005) o el estancamiento de la Comunidad Andina generan una percepción persistente de ineficacia. Estos episodios, amplificados por medios y discursos políticos, tienden a opacar avances técnicos actuales —como el Acuerdo de Reconocimiento Mutuo (ARM) entre los programas OEA/OEC de MERCOSUR y la Alianza del Pacífico— y distorsionan el juicio colectivo. Como plantea Daniel Kahneman en *Pensar rápido, pensar despacio*, las decisiones humanas están influenciadas por sistemas automáticos de pensamiento (Sistema 1), heurísticas del juicio, aversión a la pérdida y narrativas retrospectivas que limitan la deliberación racional

(Sistema 2).

V.2.2. Aversión a la pérdida

Los actores políticos y económicos suelen mostrar una fuerte preferencia por evitar pérdidas antes que, por obtener ganancias equivalentes, incluso cuando el balance final sería favorable. Este sesgo cognitivo —ampliamente documentado por Daniel Kahneman y Amos Tversky— implica que el dolor de perder algo ya adquirido (como autonomía regulatoria, cuotas de mercado o control institucional) pesa más que la satisfacción de una ganancia potencial.

En el contexto de la integración regional, esta aversión se traduce en:

- **Resistencia a ceder soberanía:** Los Estados temen perder capacidad de decisión frente a organismos supranacionales, aunque la coordinación técnica pueda mejorar la eficiencia colectiva.
- **Reticencia a abrir mercados:** Sectores protegidos o estratégicos presionan contra acuerdos que impliquen competencia externa, incluso si otros sectores se beneficiarían.
- **Inercia normativa:** La modificación de estándares, procedimientos o certificaciones se percibe como riesgosa, aunque facilite interoperabilidad y reduzca costos logísticos.

Este comportamiento no siempre responde a cálculos racionales, sino a percepciones subjetivas de riesgo, narrativas defensivas y presiones internas. En consecuencia, muchas iniciativas de integración —como el ARM entre MERCOSUR y la Alianza del Pacífico— enfrentan obstáculos no por sus méritos técnicos, sino por el temor a perder lo que ya se tiene, aunque sea ineficiente.

V.2.3. Efecto marco

La forma en que se presenta una política pública —su “marco” narrativo— influye decisivamente en cómo es percibida y aceptada por los actores involucrados. Este sesgo cognitivo, estudiado por Kahneman y Tversky, demuestra que las personas responden de manera diferente ante propuestas idénticas según el lenguaje, el contexto emocional y el

encuadre simbólico utilizado.

En el ámbito de la integración regional, este efecto se manifiesta con claridad:

- Un acuerdo técnico puede ser **rechazado** si se enmarca como una “cesión de control nacional” o una “renuncia a la soberanía”.
- Pero puede ser **aceptado** —incluso promovido— si se presenta como “cooperación estratégica”, “optimización logística” o “fortalecimiento de la competitividad regional”.

Este fenómeno no solo afecta la opinión pública, sino también las decisiones de legisladores, gremios y medios de comunicación. De allí la importancia de diseñar narrativas institucionales que activen el pensamiento deliberativo (Sistema 2), evitando marcos que refuercen temores, prejuicios o reacciones automáticas (Sistema 1).

V.2.4. Ilusión de certeza retrospectiva









Una vez que un evento ha ocurrido, las personas tienden a creer que era predecible o inevitable. Este sesgo —conocido como *hindsight bias*— distorsiona la percepción del pasado y limita el aprendizaje institucional. En lugar de analizar los factores de incertidumbre que rodeaban una decisión, se sobrevaloran las elecciones tomadas y se subestiman los riesgos que no se materializaron.

En el contexto de la integración regional, este sesgo se manifiesta cuando:

- Se interpreta el fracaso de iniciativas como UNASUR o el ALCA como “obvios” o “anunciados”, ignorando las complejidades geopolíticas del momento.
- Se sobreestima la racionalidad de decisiones pasadas, lo que dificulta la revisión crítica de estrategias y la adaptación a nuevos escenarios.
- Se minimiza la necesidad de mecanismos deliberativos, bajo la falsa idea de que “ya se sabía” lo que iba a ocurrir.

En entornos de alta volatilidad institucional y polarización política —como los que caracterizan a muchos países latinoamericanos— este sesgo se amplifica. La narrativa retrospectiva genera una falsa sensación de control, inhibe la innovación institucional y refuerza la confianza excesiva en relatos simplificados.

Como advierte Daniel Kahneman (2011): “La confianza excesiva es alimentada por la coherencia de las historias que construimos, no por la calidad de la evidencia que las respalda.” Estos sesgos no operan de forma aislada. Afectan distintos niveles de decisión dentro del proceso de integración regional: desde el liderazgo presidencial hasta la opinión pública, cada actor enfrenta distorsiones cognitivas que condicionan su juicio. La siguiente tabla sintetiza esta relación entre nivel decisional, sesgo cognitivo y efecto sobre la integración.

Sesgos cognitivos y decisiones en integración regional		
Nivel de decisión	Sesgo cognitivo	Efecto en la integración
 Presidencial	 Aversión a la pérdida	Rechazo a ceder soberanía
 Ministerial/técnico	 Ilusión de certeza retrospectiva	Sobrevaloración de modelos
 Empresarial	 Heurística de disponibilidad	Desconfianza por fracasos previos
 Opinión pública	 Efecto marco	Aceptación según narrativa

Como se ha evidenciado, distintos sesgos cognitivos tienden a manifestarse según el nivel decisional. En el ámbito presidencial, la **aversión a la pérdida** genera reticencia a ceder soberanía o asumir costos políticos, incluso cuando hay beneficios colectivos en juego. En el plano técnico, la **ilusión de certeza retrospectiva** conduce a sobrevalorar esquemas institucionales del pasado, lo que dificulta la revisión crítica de estrategias y la adaptación a escenarios emergentes. Por su parte, el sector empresarial suele operar bajo la **heurística de disponibilidad**, evaluando nuevas iniciativas a partir de experiencias previas —a menudo negativas— que distorsionan el potencial real de cooperación. Finalmente, la **opinión pública** responde de manera sensible al **efecto marco**, aceptando o rechazando

acuerdos según el lenguaje y la narrativa con que se los presenta.

Superar estas distorsiones cognitivas exige activar el pensamiento deliberativo (Sistema 2), rediseñar los entornos institucionales para favorecer la reflexión estratégica y fomentar una cultura de juicio crítico en todos los niveles: político, técnico, empresarial y ciudadano.

VI. Oportunidades estratégicas para una integración inteligente. Propuestas con base en antecedentes regionales, multilaterales y sinergias estructurales

La convergencia técnica entre MERCOSUR y la Alianza del Pacífico, ejemplificada por el Acuerdo de Reconocimiento Mutuo (ARM), abre una ventana estratégica para avanzar hacia una integración funcional, deliberativa y sustentable. En un contexto global marcado por la fragmentación comercial, la relocalización productiva y la transición energética, América Latina tiene la oportunidad de diseñar una integración inteligente: basada en evidencia, orientada al bienestar y capaz de superar los sesgos cognitivos que históricamente han limitado el juicio colectivo. A continuación, se presentan tres líneas de acción concretas que articulan la interoperabilidad logística con la armonización normativa, el desarrollo productivo y la participación empresarial, tomando como referencia estudios y programas impulsados por ALADI, BID, OMC y experiencias recientes de ambos bloques.

VI.1. Armonización normativa: reducir fricción, aumentar confianza

La heterogeneidad en estándares sanitarios, técnicos, ambientales y fiscales es uno de los principales obstáculos para la integración. Estas diferencias generan costos ocultos y limitan la interoperabilidad comercial. El ARM entre los programas OEA/OEC ha demostrado que la compatibilización técnica es posible y beneficiosa.

Propuestas:

- Crear un **Observatorio Normativo Regional** que identifique barreras técnicas al comercio y proponga mecanismos de convergencia.
- Establecer **mesas técnicas binacionales** entre agencias regulatorias para homologar certificaciones en sectores clave (alimentos, farmacéuticos, manufactura).
- Promover el uso de **normas ISO** y **Codex Alimentarius** como referencia común, en línea con el Acuerdo MSF de la OMC.

- **Interoperar las ventanillas únicas de comercio exterior (VUCE)**, como propone ALADI, para reducir tiempos de despacho y facilitar trámites.

VI.2. Desarrollo de cadenas regionales de valor con proyección global

América Latina posee una estructura productiva diversa y complementaria. El MERCOSUR concentra capacidades industriales y agrícolas, mientras que la Alianza del Pacífico aporta acceso a Asia-Pacífico, experiencia en manufactura ligera y flexibilidad institucional. Esta complementariedad puede ser la base para construir cadenas regionales de valor con alcance global.

Sectores prioritarios:

- Agroindustria sostenible con trazabilidad y certificaciones ambientales
- Electromovilidad y baterías, aprovechando el litio del triángulo andino
- Farmacéutica regulada, alineada con estándares EMA y FDA
- Energías renovables, biocombustibles y tecnologías limpias
- Servicios digitales y logística inteligente

Propuestas específicas:

- Crear **zonas económicas binacionales** con vocación exportadora, conectando el Atlántico y el Pacífico.
- Desarrollar **corredores bioceánicos multimodales**, articulando proyectos financiados por CAF y BID.
- Establecer parques **industriales binacionales** con certificación OEA/OEC y beneficios fiscales.
- Implementar **centros logísticos regionales** con trazabilidad digital y despacho aduanero coordinado.

VI.3. Inclusión empresarial y plataformas digitales para vinculación productiva

La integración regional no puede depender exclusivamente de acuerdos intergubernamentales. Es necesario involucrar activamente al sector privado, especialmente a las PYME, que representan más del 90% del tejido empresarial latinoamericano.

Propuestas:

- Crear **Consejos Empresariales Conjuntos** entre MERCOSUR y AP, con representación sectorial y territorial.
- Financiar **programas de internacionalización de PYME**, con apoyo técnico, logístico y financiero.
- Establecer **ventanillas únicas regionales** para trámites de exportación, certificación y logística.
- Desarrollar **plataformas digitales interoperables** con módulos de certificación, simuladores logísticos, directorios empresariales y espacios de formación virtual.

Estas propuestas no solo fortalecen la competitividad regional, sino que promueven una integración deliberativa, basada en evidencia, orientada al bienestar y capaz de activar el pensamiento lento, estratégico y cooperativo, como propone Kahneman. En suma, la integración inteligente entre MERCOSUR y la Alianza del Pacífico no requiere una fusión institucional, sino una convergencia funcional que transforme a América Latina en un actor estratégico del comercio global.

A continuación, se presenta una tabla que sintetiza las principales dimensiones estratégicas compartidas entre el MERCOSUR y la Alianza del Pacífico, destacando sus fortalezas respectivas y las oportunidades de convergencia funcional. Esta sistematización permite visualizar con claridad los ejes prioritarios para una integración inteligente y complementaria.

Tabla: Dimensiones estratégicas compartidas entre MERCOSUR y Alianza del Pacífico			
Eje estratégico	Fortalezas del MERCOSUR	Fortalezas de la Alianza del Pacífico	Oportunidades de convergencia
Producción agroindustrial	Base agrícola consolidada, liderazgo en proteínas y cereales	Experiencia en agroexportación especializada (frutas, café, pesca)	Cadenas agroindustriales con trazabilidad y certificación ambiental
Manufactura y tecnología	Capacidad industrial diversificada (automotriz, maquinaria, química)	Manufactura ligera, electrónica, textiles	Integración productiva con estándares EMA/FDA y acceso a Asia-Europa
Energía y transición verde	Reservas de litio, cobre y biocombustibles	Experiencia en energías renovables y regulación ambiental	Cadenas de valor en electromovilidad y tecnologías limpias
Logística e infraestructura	Red ferroviaria y portuaria en el Atlántico	Conectividad portuaria en el Pacífico	Corredores bioceánicos multimodales y centros logísticos regionales
Comercio y normativas	Acuerdo MERCOSUR-UE en proceso de ratificación	Red de tratados con Asia-Pacífico y América del Norte	Armonización normativa y reconocimiento mutuo de certificaciones
Digitalización y servicios	Avances en VUCE y interoperabilidad aduanera	Plataformas digitales empresariales y logística inteligente	Sistemas regionales de certificación, trazabilidad y formación virtual
Inclusión empresarial	PYMES con potencial exportador en sectores tradicionales	PYMES dinámicas en servicios, alimentos y manufactura ligera	Programas conjuntos de internacionalización y financiamiento
Fuente: Elaboración propia con base en AAACI (2025), BID (2023), ALADI (2025), UNCTAD (2025) y J.P. Morgan Private Bank (2023).			

Estas oportunidades de articulación funcional entre MERCOSUR y la Alianza del Pacífico no solo responden a desafíos operativos, sino que invitan a rediseñar los entornos institucionales desde una lógica deliberativa y cooperativa. Tal como se desarrollará en la conclusión, avanzar hacia una integración inteligente exige superar los sesgos cognitivos que limitan el juicio colectivo y activar capacidades estratégicas orientadas al bienestar regional.

VII. Evaluación del impacto en el bienestar regional: entre la experiencia vivida y la narrativa recordada

La integración económica regional no debe medirse únicamente por indicadores comerciales o logísticos. Su verdadero impacto se manifiesta en el bienestar de las personas: en cómo viven, cómo perciben su entorno y cómo recuerdan su experiencia colectiva. Daniel Kahneman distingue entre el “yo que experimenta” —que vive el presente, siente el estrés, la satisfacción o la frustración— y el “yo que recuerda”, que construye

narrativas retrospectivas y toma decisiones futuras basadas en memorias, no en vivencias. En esta Sección se propone evaluar el impacto de la integración entre MERCOSUR y la Alianza del Pacífico desde ambos planos, incorporando datos logísticos, percepciones ciudadanas y marcos narrativos.

VII.1. El yo que experimenta: mejoras concretas en la vida cotidiana

La firma del ARM entre los programas OEA/OEC de MERCOSUR y la Alianza del Pacífico ha generado beneficios operativos tangibles para empresas, transportistas y operadores logísticos. Según el reporte de *Infobae Movant* (2025), el acuerdo permite reducir inspecciones físicas, agilizar despachos aduaneros y mejorar la previsibilidad en los flujos comerciales. Estos avances no son meramente técnicos: tienen implicancias directas en la experiencia cotidiana de miles de actores económicos.

Para las pequeñas y medianas empresas (PYME) exportadoras, el ARM representa una mejora sustancial en las condiciones de operación:

- **Menores costos operativos**, al reducir tiempos de espera en frontera, gastos por almacenamiento y trámites duplicados.
- **Reducción de tiempos de espera**, lo que permite planificar entregas con mayor precisión y cumplir compromisos comerciales sin sobresaltos.
- **Mayor acceso a mercados regionales**, gracias al reconocimiento mutuo de certificaciones OEA/OEC, que facilita el ingreso preferente a países del bloque.
- **Disminución de la incertidumbre regulatoria**, al contar con procedimientos armonizados y mayor transparencia en los requisitos aduaneros.

Estos beneficios impactan directamente en el “yo que experimenta”:

- **Empresarios** que enfrentan menos obstáculos burocráticos y pueden concentrarse en producir, innovar y vender.
- **Trabajadores logísticos** que operan en entornos más fluidos, con menos presión operativa y mayor seguridad en los procesos.
- **Consumidores** que acceden a productos con mayor regularidad, menor costo y mejor trazabilidad, especialmente en zonas fronterizas o alejadas de los centros urbanos.

Además, el ARM contribuye a reducir el estrés operativo en cadenas de suministro regionales, lo que mejora la calidad de vida de quienes dependen de ellas. En términos

conductuales, esto fortalece el “yo que experimenta” al disminuir la fricción cotidiana, aumentar la sensación de control y generar una experiencia más satisfactoria en el uso de servicios logísticos y comerciales.

Este tipo de integración técnica —aunque silenciosa y poco visible en el discurso político— tiene un alto impacto en el bienestar inmediato de los actores económicos. Y como plantea Kahneman, lo que se vive con fluidez y previsibilidad tiende a generar memorias positivas, que luego alimentan el “yo que recuerda”.

VII.2. El yo que recuerda: construcción de narrativas regionales

A diferencia del “yo que experimenta”, que vive el presente en términos operativos, el “yo que recuerda” construye juicios retrospectivos que influyen en decisiones futuras. Daniel Kahneman advierte que “el yo que recuerda es el que toma decisiones”, lo que implica que las políticas públicas no deben limitarse a generar beneficios reales, sino también a moldear cómo esos beneficios serán recordados, interpretados y transmitidos socialmente.

En el caso de la integración regional, este plano narrativo enfrenta desafíos persistentes:

- **Narrativas de fracaso:** Procesos como la parálisis de UNASUR, la suspensión de Venezuela en MERCOSUR o la fragmentación de la CAN han dejado huellas negativas en la memoria colectiva. Estos antecedentes tienden a contaminar la percepción de nuevos avances, incluso cuando son técnicamente sólidos y operativamente exitosos.
- **Falta de visibilidad:** Muchos beneficios concretos —como la reducción de inspecciones, la interoperabilidad aduanera o la certificación OEA/OEC— no son comunicados de forma estratégica. Al no convertirse en relatos públicos, no logran consolidarse como memorias positivas que refuercen la confianza institucional.
- **Polarización política:** La integración suele ser presentada como una bandera ideológica, lo que distorsiona su evaluación racional. En contextos de polarización, los avances técnicos pueden ser ignorados o deslegitimados según el marco político en el que se inscriben.

Este sesgo narrativo tiene consecuencias prácticas: afecta la voluntad de cooperación, la asignación de recursos, la participación empresarial y la continuidad institucional. Para

revertir esta tendencia, es necesario construir una **narrativa regional positiva**, basada en:

- **Logros verificables**, como el Acuerdo de Reconocimiento Mutuo (ARM) y la compatibilidad técnica entre programas OEA/OEC
- **Testimonios empresariales**, que humanicen los beneficios y conecten con el yo que experimenta
- **Datos públicos accesibles**, que permitan validar los avances sin depender de discursos políticos
- **Comunicación institucional estratégica**, que transforme hechos técnicos en relatos memorables

En términos conductuales, esto implica activar el pensamiento lento —deliberativo, reflexivo, cooperativo— para contrarrestar la heurística de disponibilidad, el sesgo de confirmación y la aversión a la pérdida que distorsionan el juicio colectivo.

A continuación, se presenta una infografía que sintetiza la relación entre el “yo que experimenta” y el “yo que recuerda”, y propone un enfoque mixto de evaluación del bienestar regional, combinando métricas objetivas y percepciones subjetivas:



Indicadores mixtos: medir
lo vivido y lo recordado

La evaluación del impacto en el bienestar regional requiere indicadores que combinen métricas objetivas (lo que ocurre) y percepciones subjetivas (cómo se vive y como se recuerda). Se propone un enfoque mixto que contemple:

Dimensión	Indicador subjetivo
Logística, comercio y tiempo promedio de despacho aduanero	Percepción de fluides en tramites
Competitividad empresarial	Satisfacción con acceso a mercados
Bienestar ciudadano	Percepción de disponibilidad y calidad
Confianza institucional	Opinion sobre eficacia de la integración

Más allá de los indicadores operativos, lo que define el futuro de la integración es cómo será recordada. La narrativa que se consolida —no solo lo que se vive— es la que moldea la confianza institucional y la voluntad política en América Latina.

VII.3. Integración y bienestar: una relación estratégica

La integración regional, cuando se diseña con inteligencia institucional y sensibilidad conductual, trasciende el plano técnico para convertirse en una herramienta de bienestar colectivo. No se trata únicamente de reducir aranceles, armonizar normas o agilizar trámites: se trata de mejorar la vida de las personas, fortalecer la confianza entre actores económicos y construir una visión compartida de futuro.

Para lograrlo, es necesario superar los sesgos del juicio que distorsionan la percepción pública de la integración. La heurística de disponibilidad lleva a sobrevalorar fracasos recientes; el sesgo de confirmación refuerza narrativas ideológicas; y la aversión a la

pérdida genera resistencia al cambio, incluso cuando los beneficios son evidentes. En este contexto, como advierte Kahneman, “lo que recordamos es lo que nos define”. Por eso, la integración no solo debe ser eficiente: debe ser significativa.

Activar el pensamiento lento —deliberativo, reflexivo, cooperativo— implica rediseñar los entornos institucionales para que promuevan confianza, previsibilidad y participación. Esto requiere:

- **Diseño institucional inteligente**, que combine flexibilidad normativa con estabilidad macroeconómica
- **Comunicación estratégica**, que transforme logros técnicos en relatos públicos comprensibles y emocionalmente significativos
- **Participación empresarial activa**, que permita que las PYME y grandes firmas se conviertan en protagonistas de la integración
- **Evaluación conductual del bienestar**, que mida tanto lo vivido como lo recordado, integrando indicadores objetivos y subjetivos

La convergencia entre MERCOSUR y la Alianza del Pacífico ofrece una oportunidad única para aplicar este enfoque. Ambos bloques tienen fortalezas complementarias: infraestructura logística, capacidad industrial, vínculos internacionales y ecosistemas empresariales diversos. Si se articulan con visión estratégica, pueden conformar una plataforma regional capaz de insertarse en las cadenas de valor globales, especialmente en sectores como agroindustria, electromovilidad, farmacéutica y energías renovables.

Pero para que esta integración sea sostenible, debe ser recordada como una experiencia positiva, transformadora y compartida. Debe generar bienestar en el presente y confianza en el futuro. En última instancia, la integración regional no es solo una política económica: es una narrativa colectiva que puede redefinir el lugar de América Latina en el mundo.

VIII. Conclusión: hacia una integración deliberativa y cognitivamente sostenible

La integración económica entre el MERCOSUR y la Alianza del Pacífico enfrenta desafíos que no pueden abordarse únicamente desde la lógica comercial o institucional. Este ensayo ha propuesto una lectura alternativa, basada en la psicología cognitiva de Daniel

Kahneman, para comprender cómo ciertas predisposiciones —como la aversión a la pérdida, el exceso de confianza o la preferencia por el statu quo— inciden en las decisiones colectivas y limitan el avance de esquemas regionales.

En este marco, el Acuerdo de Reconocimiento Mutuo (ARM) entre los programas OEA/OEC de ambos bloques se ha presentado como un caso ilustrativo de convergencia técnica. Si bien su implementación plena aún está en desarrollo, representa una señal concreta de articulación funcional sin necesidad de fusión institucional. Los beneficios observados en experiencias nacionales, como la colombiana, permiten proyectar escenarios de interoperabilidad aduanera y competitividad regional, siempre que se avance en su adopción efectiva por parte de los Estados miembros.

Más allá de este ejemplo, el ensayo ha identificado oportunidades estratégicas para una integración inteligente, articulando propuestas de armonización normativa, desarrollo de cadenas regionales de valor y participación empresarial activa. Estas líneas de acción se han contextualizado con antecedentes regionales y multilaterales, lo que permite pensar la convergencia como un proceso gradual, deliberativo y sustentable.

La conclusión central es que la integración regional requiere rediseñar sus entornos institucionales para activar el pensamiento lento, estratégico y cooperativo. En tiempos de fragmentación geopolítica, relocalización productiva y transición energética, América Latina tiene la oportunidad de construir un futuro compartido, competitivo y orientado al bienestar, si logra superar los sesgos cognitivos que históricamente han limitado su juicio colectivo.

Glosario técnico

- **OEA/OEC:** Sigla que refiere conjuntamente a los programas de certificación de operadores económicos confiables implementados por los países del MERCOSUR (Operador Económico Autorizado, OEA) y de la Alianza del Pacífico (Operador Económico Calificado, OEC). Ambos están alineados con el marco SAFE de la Organización Mundial de Aduanas y son considerados equivalentes en el contexto del Acuerdo de Reconocimiento Mutuo firmado en mayo de 2025.
- **ARM (Acuerdo de Reconocimiento Mutuo):** Convenio firmado entre MERCOSUR y la Alianza del Pacífico que permite el reconocimiento mutuo de empresas

certificadas como OEA/OEC, facilitando la interoperabilidad aduanera y reduciendo fricción logística.

- **Codex Alimentarius** Conjunto de normas, directrices y códigos de prácticas adoptados internacionalmente para garantizar la inocuidad y calidad de los alimentos. Elaborado por la FAO y la OMS, sirve como base para armonizar medidas sanitarias y fitosanitarias, facilitando el comercio agroalimentario entre países.
- **EMA (Agencia Europea de Medicamentos):** La EMA no aprueba directamente los medicamentos, pero su evaluación es clave para que la Comisión Europea otorgue la autorización centralizada en toda la UE
- **FAO (Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura)** Agencia especializada de la ONU que lidera esfuerzos internacionales para erradicar el hambre y mejorar la nutrición. Junto con la OMS, coadministra el Codex Alimentarius, que establece normas globales para la inocuidad y calidad de los alimentos.
- **FDA (Administración de Alimentos y Medicamentos de Estados Unidos):** A diferencia de la EMA, la FDA tiene poder decisorio directo: aprueba o rechaza productos para su comercialización en el mercado estadounidense.
- **OMS (Organización Mundial de la Salud)** Agencia de la ONU responsable de coordinar la salud pública internacional. Participa en la elaboración de normas sanitarias globales y, junto con la FAO, impulsa el Codex Alimentarius como referencia técnica para el comercio de alimentos.
- **Sistema 1 / Sistema 2:** Conceptos desarrollados por Daniel Kahneman para describir dos modos de pensamiento: el rápido, intuitivo y emocional (Sistema 1), y el lento, deliberativo y racional (Sistema 2).
- **Heurística de disponibilidad:** Sesgo cognitivo que lleva a sobreestimar la probabilidad de eventos según la facilidad con que se recuerdan ejemplos recientes.
- **ISO (International Organization for Standardization)** Organización internacional que desarrolla estándares voluntarios para asegurar calidad, seguridad, eficiencia e interoperabilidad en productos, servicios y sistemas. En el contexto de integración regional, se propone como referencia común para armonizar normas técnicas entre bloques como MERCOSUR y la Alianza del Pacífico.
- **Efecto marco:** Influencia que tiene la forma de presentar una información sobre la decisión que se toma respecto a ella.

- **SAFE** (Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade). Marco normativo desarrollado por la Organización Mundial de Aduanas (OMA) para fortalecer la seguridad de la cadena logística internacional y facilitar el comercio legítimo. Promueve la cooperación entre aduanas y actores privados mediante estándares comunes.

Anexo metodológico: Status jurídico del Acuerdo de Reconocimiento Mutuo (ARM)

El Acuerdo de Reconocimiento Mutuo (ARM) entre los programas de Operador Económico Autorizado (OEA/OEC) del MERCOSUR y la Alianza del Pacífico fue suscrito en mayo de 2025 durante la XXVII Conferencia Regional de Directores Generales de Aduanas de las Américas y el Caribe, celebrada en San Salvador.

1. Naturaleza jurídica

- El ARM no constituye un tratado internacional en sentido estricto, ni fue adoptado por los órganos decisorios de los esquemas de integración (como el Consejo del Mercado Común del MERCOSUR o el Consejo de Ministros de la AP).
- Se trata de un **acuerdo técnico-operativo entre administraciones aduaneras**, en el marco del programa SAFE de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), que permite el reconocimiento mutuo de certificaciones nacionales.

2. Alcance y aplicación

- Su implementación depende de la **internalización voluntaria por parte de las aduanas nacionales** de los Estados miembros.
- A la fecha de corte de este trabajo (noviembre de 2025), el acuerdo ha sido **ratificado administrativamente** por las autoridades aduaneras de Argentina, Brasil, Colombia, Chile y Perú, y se encuentra en fase de implementación piloto en terminales seleccionadas.
- No requiere aprobación legislativa ni modificación de los tratados constitutivos de los bloques, pero su eficacia depende de la interoperabilidad técnica y la voluntad política de los Estados parte.

3. Implicancias analíticas

- El ARM debe ser interpretado como una extensión inter-subregional de los programas OEA/OEC ya vigentes, más que como un nuevo instrumento jurídico de integración.
- Su análisis exige distinguir entre los beneficios derivados de los programas nacionales y los atribuibles a su reconocimiento mutuo.
- En este sentido, el ARM representa un caso de “regionalismo funcional” (De Lombaerde y Van Langenhove, 2007), donde la cooperación técnica precede a la convergencia institucional.

Referencias bibliográficas

América Económica. (3 de septiembre de 2025). *España celebra como paso decisivo la formalización del acuerdo comercial UE-Mercosur*. <https://americaeconomica.com/noticia/espana/espana-celebra-como-paso-decisivo-la-formalizacion-del-acuerdo-comercial-ue-mercosur.html>

Asociación Argentina de Agentes de Carga Internacional. (28 de mayo de 2025). *Histórico acuerdo aduanero: MERCOSUR y Alianza del Pacífico unen fuerzas para agilizar el comercio y reforzar la seguridad regional*. <https://aaaci.org.ar/historico-acuerdo-aduanero-mercosur-y-alianza-del-pacifico-unen-fuerzas-para-agilizar-el-comercio-y-reforzar-la-seguridad-regional/>

Asociación Latinoamericana de Integración. (2022). *Estudio sobre los Programas Operador Económico Autorizado en los países miembros de la ALADI con especial énfasis en los requisitos para obtener la certificación. ALADI*. https://www2.aladi.org/biblioteca/Publicaciones/ALADI/Secretaria_General/SEC_Estudios/229Rev4.pdf

Asociación Latinoamericana de Integración (2020). *Estudio sobre los Programas Operador Económico Autorizado en los países miembros de la ALADI*. ALADI.

BID/INTAL. (2019). *El Nuevo Factor del Comercio: Aportes de la economía del comportamiento y la opinión pública a la integración de América Latina y el Caribe*. *Revista Integración & Comercio*, (45). <http://dx.doi.org/10.18235/0002002>

Bianculli, A. (2016). *Regionalism in Latin America: Between discontinuity and resilience*. Routledge

Briceño Ruiz, J. y Vieira Posada, E. (Eds.). (2019). *Repensar la integración en América Latina: los casos del Mercosur y la Alianza del Pacífico*. Universidad Cooperativa de Colombia. <https://web.ua.es/es/giecryal/documentos/repensar-integracion.pdf>

Castro-Silva, J. (2025). La gobernanza regional compleja del comercio electrónico latinoamericano: una perspectiva comparada de la Alianza del Pacífico, la Comunidad Andina y el Mercosur. *Colombia Internacional*, (121), 155-186.
<https://doi.org/10.7440/colombiaint121.2025.06>.

Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2018). *La convergencia entre la Alianza del Pacífico y el MERCOSUR: enfrentando juntos un escenario mundial desafiante*. Naciones Unidas.
https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/43614/1/S1800528_es.pdf

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. (2025). *Fragmentación geopolítica y reconfiguración logística global*. UNCTAD.

De Lombaerde, P. y Van Langenhove, L. (2007). Regional integration, regionalism and regionalization: Conceptual issues and operational questions. UNU-CRIS Working Papers, (4),
https://cris.unu.edu/sites/cris.unu.edu/files/UNU-CRIS_Working-Paper_De%20Lombaerde_23.04.pdf

Dubé, S. (2018). Racionalizar la disfuncionalidad constante: América Latina y la resiliencia de la agenda de integración. *CUPEA Cuadernos de Política Exterior Argentina*, (128), pp. 17-32.

Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. (2025). *Empresas colombianas beneficiadas por el ARM regional*. <https://www.dian.gov.co/oea-arm-mercotur-ap-beneficios-2025>

Dirección Nacional de Aduanas de Uruguay. (2025). *Declaración oficial sobre el Acuerdo de Reconocimiento Mutuo MERCOSUR–Alianza del Pacífico*.
<https://www.aduanas.gub.uy/innovacion-integracion-oea-mercotur-ap>

Economist Impact & J.P. Morgan Private Bank. (24 de junio de 2024). *Carrera global por los minerales críticos: ¿Una oportunidad única para América Latina?*
<https://privatebank.jpmorgan.com/latam/es/insights/markets-and-investing/global-race-for-critical-minerals-a-unique-opportunity-for-latin-america>

Infobae Movant. (28 de mayo 2025). *MERCOSUR y Alianza del Pacífico dan un paso clave para agilizar la logística regional*. <https://www.infobae.com/movant/2025/05/28/mercotur-y-alianza-del-pacifico-dan-un-paso-clave-para-agilizar-la-logistica-regional/>

Infobae Movant. (15 de julio de 2025). *La fragmentación comercial global obliga a repensar la logística regional en América Latina*. <https://www.infobae.com/movant/2025/07/15/la-fragmentacion-comercial-global-obliga-a-repensar-la-logistica-regional-en-america-latina/>

Infobae Movant. (15 de julio 2025). *La fragmentación comercial global obliga a América Latina a repensar su logística regional ante el riesgo de desplazamiento de flujos clave*.
<https://dataportuaria.ar/nota/21886/la-fragmentacion-comercial-global-obliga-a-america-latina-a-repensar-su-logistica-regional-ante-el-riesgo-de-desplazamiento-de-flujos-clave/>

J.P Morgan. (11 de abril de 2023). *Nearshoring: una nueva era de conectividad para América Latina*. <https://privatebank.jpmorgan.com/latam/es/insights/markets-and-investing/nearshoring-a-new-era-of-connection-for-latin-america>

Kahneman, D. (2011). *Thinking, fast and slow*. Farrar, Straus and Giroux.

Kahneman, D. y Tversky, A. (1979). Prospect Theory: An Analysis of Decision Under Risk. *Econometrica*, 47(2), pp. 263-291.

Malamud, A. (2005). Presidential diplomacy and the institutional underpinnings of MERCOSUR: An empirical examination. *Latin American Research Review*, 40(1), 138–164.

Ministerio de Economía del Brasil. (20 de mayo de 2022). *Brasil firma Acuerdo de Reconocimiento Mutuo del Programa OEA con países de América Latina* <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/noticias/2022/maio/brasil-firma-acordo-de-reconhecimento-mutuo-do-oea-com-outros-dez-paises-das-americas-e-caribe/microsoftteams-image-1.png/view>

Ministerio de Economía y Finanzas del Uruguay. (30 de mayo de 2022). *Aduanas de las Américas y el Caribe firman Acuerdo de Reconocimiento Mutuo Regional del Operador Económico Autorizado* <https://www.gub.uy/ministerio-economia-finanzas/comunicacion/noticias/aduanas-americas-caribe-firman-acuerdo-reconocimiento-mutuo-regional-del>

Rosales, O. (2013). La Alianza del Pacífico: ¿regionalismo abierto o fragmentación? *Revista CEPAL*, 110, 7–24.

Sanahuja, J. A. (2012). Post-liberal regionalism in South America: The case of UNASUR. *EUI Working Papers*, 05.

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (2025). *Previsiones sobre el comercio y el desarrollo 2025: Bajo presión, la incertidumbre*. <https://unctad.org/es/publication/previsiones-sobre-el-comercio-y-el-desarrollo-2025-bajo-presion-la-incertidumbre>

● REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

GRAM-MARTOS, V., GONZÁLEZ, J., RAMÍREZ, L. M. Y ARTEAGA RIVERA, J. (2025). EL USO POTENCIAL DE CADENAS DE BLOQUES (BLOCKCHAIN) EN EL COMERCIO INTERNACIONAL Y SU FACILITACIÓN. SERIE COMERCIO INTERNACIONAL (188) (LC/TS.2025/65). COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE.

El texto analizado hace referencia a la injerencia que pueden tener las denominadas cadenas de bloque (Blockchain) en el comercio internacional, destacando su impacto positivo en cuanto a la transparencia, la trazabilidad y la eficiencia en las cadenas de suministros.

Para desarrollar el trabajo, se definen como primera medida a las cadenas de bloques como *una base de datos que se almacena de manera distribuida en distintas computadoras, y que posee diferentes mecanismos que garantizan la inmutabilidad y la trazabilidad de su contenido*. En tal sentido, se cita la definición de la UNCTAD (Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo) de 2024 que las describe como un *sistema de registro digital, descentralizado y distribuido que permite registrar datos de manera segura, transparente e inmutable. Se basa en una estructura de datos en la que los registros o transacciones se agrupan en bloques, los cuales están interconectados mediante mecanismos para formar una cadena continua. Su diseño impide la alteración de la información sin el consenso de la red, lo que la hace altamente segura y confiable*.

Luego de establecer las características de las Blockchain (descentralización, inmutabilidad, transparencia, seguridad y automatización) se hace referencia en los tipos de cadenas de bloques en base a los actores participantes y las formas de acceso a las mismas, destacando la presencia de cadenas públicas, privadas/autorizadas, permisionadas, híbridas o mixtas y de consorcio.

El trabajo continúa describiendo los inconvenientes que se destacan en el comercio internacional de bienes en América Latina y el Caribe y, a partir de allí, se expresa a las cadenas de bloques como un instrumento tecnológico que permite sortear los diversos obstáculos. En ese sentido, la tecnología de las cadenas de bloques se transforma en una poderosa herramienta para potenciar el comercio internacional. Entre sus principales

ventajas, se encuentra la reducción de tiempos y costos asociados a los controles aduaneros; el fortalecimiento de la gestión y administración de riesgos y la menor utilización de documentos en formato de papel. En conjunto, esta tecnología impulsa un comercio internacional más ágil, seguro y transparente.

Luego de desarrollar casos de aplicación práctica que hacen a la utilización de los Blockchain, el texto señala una serie de desafíos que deben tenerse en cuenta al momento de implementar este recuso. Así se destacan por ejemplo los que se presentan en torno al campo de las áreas gubernamentales, del desarrollo y gestión de negocios, el mejoramiento de la infraestructura física y de equipamiento como también en el área de generación de recursos financieros.

La conclusión a la cual se arriba demuestra que la utilización de esta herramienta para el desarrollo del comercio internacional resulta sumamente útil. No obstante, a los fines de su efectiva implementación deben zanjarse diversos “*obstáculos*” que abarcan desde la inversión en mayor tecnología e infraestructura hasta la previsión legal y regulación de los Blockchain. Superadas estas dificultades, el potencial y la eficiencia en la utilización de esta herramienta tecnológica convertirán a la misma en una herramienta estructural para el comercio internacional promediando la tercera década del Siglo XXI. ■**R-M** -

INFORMACIÓN INSTITUCIONAL

Se invita a la escritura y recepción de artículos para la **Revista N.º 54 Aportes para la Integración Latinoamericana** editada por este instituto e indexada en *Latindex Catálogo 2.0*, *Núcleo Básico de Revistas Científicas Argentinas*, *DOAJ*, *REDIB*, *EBSCO HOST*, entre otros. Cabe aclarar que los trabajos se someten a un arbitraje, el cual tiene por objeto estudiar la pertinencia del tema propuesto por el autor en cuanto a los lineamientos de investigación de la revista. El sistema de arbitraje seleccionado ha sido el doble ciego, en el que interviene un árbitro interno y uno externo. El proceso es confidencial y se reserva la identidad de los autores y árbitros. El link de la revista: <https://revistas.unlp.edu.ar/aportes>

Además, **se encuentra abierta la inscripción a la Maestría en Integración Latinoamericana y a la Especialización en Políticas de Integración**, ambas con categoría “A” (Excelencia) por la CONEAU. Para mayor información, consultar al mail del Instituto que se indica debajo o en la página web.

Informes: De lunes a viernes en el horario de 8 a 14 horas a través de los siguientes medios de contacto:

E-mail: integra.unlp@gmail.com; **Teléfono:** 0054-221-421-3202; **Web:**
www.iil.jursoc.edu.ar

AUTORIDADES DEL IIL-UNLP

DIRECTORA DE LAS CARRERAS DE POSGRADO

NOEMÍ MELLADO

SECRETARIO DE LAS CARRERAS DE POSGRADO

MARCELO HALPERÍN

SUBDIRECTORA DEL INSTITUTO DE INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA

LILIANA RAPALLINI

SECRETARIO

ROBERTO MIRABELLI

CORRECTORA DE ESTILO

MARÍA CORBETTA

**DIRECTORA DEL OBSERVATORIO INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA y
CARIBEÑA (OILAC)**

NOEMÍ MELLADO

SECRETARIO DEL OILAC

ROBERTO MIRABELLI

RESPONSABLES EJECUTIVOS DEL OILAC

ROBERTO MIRABELLI

GERMAN ASENS