

AGENDA GLOBAL

Montevideo Uruguay - Jueves 5 de julio 2007 - N° 10 - Distribuido con *la diaria*



TWN
Third World Network



El director del Fondo Monetario Internacional (FMI), el español Rodrigo de Rato anunció sorprendentemente su renuncia “por motivos personales” el jueves pasado. De Rato continuará en su cargo hasta el final de la asamblea anual conjunta del FMI y el Banco Mundial en octubre, pero la discusión sobre su sucesor, cómo será elegido y el futuro mismo de la institución ya agita los medios financieros y políticos internacionales, cuando todavía no se asentaron en Washington la polvareda causada en la vereda de enfrente por la renuncia forzada de Paul Wolfowitz a la jefatura del Banco Mundial en medio de un escándalo por nepotismo y mala administración.

De Rato, ex ministro de Economía de José María Aznar, gobierna el FMI desde hace dos años y medio, cuando su antecesor Horst Koehler fue elegido presidente de Alemania.

Desde su creación en la Conferencia de Bretón Woods (1944), la membresía del FMI y el Banco Mundial ha crecido a 185 países y tanto los mecanismos de selección como los de voto ponderado en función de las acciones que los países poseen están siendo duramente cuestionados. Aun después de la decisión adoptada en octubre pasado de aumentar los votos de México, Turquía, Corea del Sur y China (a costa fundamentalmente de los países africanos), Estados Unidos tiene diecisiete por ciento de los votos y, por consiguiente, poder de veto, ya que todas las resoluciones importantes precisan de una mayoría de ochenta y cinco por ciento. En contraste, China e India combinadas suman apenas seis por ciento de los votos, aunque tienen un tercio de la población mundial y enormes reservas internacionales.

Mientras que en las Naciones Unidas cada país tiene un voto pero el presupuesto es repartido en función de la capacidad de pago (veinticinco por ciento en el caso de Estados Unidos), en el FMI los países que no votan son los que pagan, ya que los gastos del funcionamiento de la institución, su costosísimo nuevo edificio a pocas cuadras de la Casa Blanca y los sueldos de sus casi tres mil funcionarios son financiados como en un banco con

El Fondo toca fondo

Roberto Bissio

la diferencia entre los intereses que la institución paga por el dinero que presta y los intereses que cobra a los países que solicitan su asistencia. Así, por ejemplo, un país pequeño como Uruguay con 0,15 por ciento de los votos, llegó a pagar una proporción muchísimo mayor del funcionamiento de la institución cuando estaba altamente endeudado con ella.

No fue por este motivo, sin embargo, que en los últimos dos años los mayores deudores del FMI (Brasil, Argentina y Uruguay entre ellos) resolvieron pagar por adelantado sus préstamos, sino en busca de liberarse de sus condicionalidades, a menudo guiadas por los intereses políticos del Grupo de los Siete (G-7), más que por mera lógica económica.

El G-7 está formado por los ministros de Finanzas del G-8 menos Rusia: Estados Unidos, Gran Bretaña, Alemania, Francia, Italia, Japón y Canadá. Si bien Rusia fue invitada a formar parte del G-8 al final de la Guerra Fría, nunca fue llamada a las “consultas” del G-7, donde se coordina entre otras cosas una política común para las instituciones de Bretton Woods. Hace un año, cuando junto con una docena de dirigentes de ONG internacionales entrevistamos a Vladimir Putin en su *dacha* en las afueras de Moscú en vísperas de la reunión del G-8, el presidente ruso nos prometió que trataría de poner en la agenda la reforma del FMI. “Argentina tuvo en su momento mucho mejor trato del FMI que Rusia”, se quejó amargamente Putin. “¿Por qué? Porque había que salvar empresas estadounidenses. Pero eso no evitó la bancarrota argentina”. Y, en cuanto a los condicionamientos, agregó: “Ustedes no se imaginan el tipo de presiones que yo tuve que recibir del FMI, reclamamos que

no tenían nada que ver con las finanzas... Si eso le pasaba a Rusia, me consta que es peor con países mucho más débiles”.

Ante la oportunidad que presenta la abundancia de dinero en los mercados de capitales y su disposición a comprar bonos de las economías emergentes, junto con el surgimiento de nuevos donantes como China o Venezuela, los países están “votando con los pies”, abandonando al FMI y acumulando reservas propias o regionales.

La institución no sólo está, como dijo el *Washington Post*, en “riesgo de irrelevancia”, sino que en los últimos años no logra pagar su propio funcionamiento. Necesitado de aplicar a su propia organización un ajuste estructural similar al que recomienda a los países cuyas cuentas no cierran, De Rato debió enfrentar presiones de todo tipo de su *staff* cuando intentó recortar los servicios de cafetería gratis o subsidiados u obligar a las misiones en gira a volar en clase ejecutiva y no en primera. Los economistas que se negaron a utilizar las reservas de oro del FMI para condonar las deudas de los países más pobres del mundo recomendaron vender el oro para pagar sus salarios, una medida que hasta el momento los directores ejecutivos no han autorizado.

Los cuestionamientos al FMI son profundos y la propia sabiduría de su marco conceptual está en cuestión. Un “comité sombra” de antiguos ministros de Economía latinoamericanos, presidido por Liliana Rojas-Suárez, ex funcionaria de la institución y actual asociada del *think-tank* Centro para el Desarrollo Global de Washington, ha propuesto que se desentienda de todas sus responsabilidades no esenciales, pase al

Banco Mundial los aspectos de asistencia y se concentre exclusivamente en los temas financieros, aprovechando la época de vacas gordas actual para crear nuevos mecanismos de acceso rápido al crédito en caso de irrupción de una nueva crisis internacional.

Desde el otro lado del mundo, mientras tanto, el banco central de China criticó duramente el 20 de junio la decisión del FMI de reformar el Artículo IV de su carta para obtener poder de supervisar las políticas cambiarias de los miembros, detrás de lo cual el país asiático ve la mano de Estados Unidos interesado en reevaluar el renminbi (la moneda china). No sólo se critica la sabiduría de la propuesta, sino también que haya sido adoptada en contra de la opinión de muchos países en desarrollo (y de China): “Políticas adoptadas sin amplia aceptación de los miembros pueden debilitar la reputación y el papel supervisor del FMI”, agregan desde Beijing en claro tono amenazante.

Por su parte, las ONG disparan contra el FMI desde otro ángulo. Un documentado estudio de un grupo de investigadores encabezado por ActionAid demuestra a través del análisis de casos concretos en varios países africanos que los programas macroeconómicos de la institución restringen innecesariamente la ampliación de los gastos de salud, aun cuando existe financiamiento internacional para ellos, por ejemplo en el marco de los programas mundiales contra el VIH-Sida, la tuberculosis y la malaria.

Pero el FMI está de momento paralizado y por ahora toda innovación está congelada hasta que se resuelva la sucesión de De Rato. El próximo lunes se reúne en Bruselas el Ecofin, el consejo que agrupa a los ministros de Finanzas de la Unión Europea, y el primer punto a resolver será si Europa va a imponer su propio candidato a suceder a De Rato o si, coherentes con la críticas que hicieron a la designación unilateral por la Casa Blanca del sucesor de Paul Wolfowitz en el Banco Mundial, resuelven impulsar un proceso abierto y transparente de selección de candidatos, una tesis que contaría con el apoyo del Reino Unido, Holanda y Suecia. ■

Hoy resulta difícil abrir un diario o una revista en Estados Unidos sin encontrar la última información sobre los biocombustibles y cómo van a ahorrar petróleo, reducir la contaminación y prevenir el cambio climático. Bill Gates, presidente de Microsoft, Vinod Khosla, presidente de Sun Microsystems, y otros grandes capitalistas invierten millones de dólares en la nueva producción de biocombustibles, ya sea bajo la forma de etanol, derivado principalmente del maíz estadounidense, o del biodiésel, obtenido mayormente de la soja y las semillas de canola. Es casi una "fiebre del oro" moderna, comentó *The New York Times*, parafraseando al director general de Cargill, uno de los principales beneficiarios del aumento de los subsidios a las agroempresas y de los créditos impositivos a las refinerías, destinados a fomentar la producción de biocombustibles.

The Times informó el 25 de junio de 2006 que en Estados Unidos se encuentran en construcción unas cuarenta nuevas plantas procesadoras de etanol, con miras a incrementar en treinta por ciento la producción nacional. Archer Daniels Midland (ADM), la empresa que primero vendió al Congreso la idea del etanol derivado del maíz como combustible para vehículos, a fines de los años setenta, duplicó el precio de sus acciones y sus ganancias en los últimos dos años. ADM controla actualmente un cuarto de la producción de etanol de Estados Unidos, y recientemente contrató como director general a un antiguo ejecutivo de la empresa Chevron.

Varios prestigiosos analistas plantearon su preocupación sobre este rápido desvío de los cultivos alimenticios hacia la producción de combustible para vehículos. Lester Brown, fundador del WorldWatch Institute, afirmó que los productores de combustibles ya están compitiendo con los procesadores de alimentos en los mercados cerealeros mundiales. "Los automóviles, no las personas, se quedarán con la mayor parte del incremento de la producción de cereales de este año", comentó Brown. Éste es un problema grave en un mundo donde los cereales necesarios para llenar de etanol el tanque de un vehículo deportivo utilitario bastan para alimentar a una persona durante todo un año. Otros consideran que la fiebre del etanol no es más que la quema subsidiada de alimentos para hacer funcionar automóviles.

La moda de los biocombustibles también tiene un efecto significativo

La verdad de los biocombustibles

Brian Tokar

Entre los investigadores aumenta el escepticismo acerca del potencial de la economía de los biocombustibles para sustituir a la actual economía de los combustibles fósiles.

en otras partes del mundo. Brasil, presentado con frecuencia como la historia de éxito más impresionante en materia de biocombustibles, utiliza la mitad de su cosecha anual de caña de azúcar para fabricar cuarenta por ciento de su combustible para vehículos, mientras acelera la deforestación para cultivar más caña de azúcar y soja. Mientras, los bosques tropicales de Malasia e Indonesia son arrasados para dar lugar a plantaciones de aceite de palma, amenazando así a orangutanes, rinocerontes, tigres y muchas otras especies amenazadas para satisfacer al floreciente mercado europeo de biodiésel.

El impacto de los biocombustibles

¿Son estos intercambios razonables para un planeta en problemas, o simplemente una nueva presión de las grandes empresas para aumentar su lucro? Dos recientes estudios apuntan a documentar todas las consecuencias de la nueva economía de los biocombustibles y a evaluar en forma realista su impacto sobre el uso de los combustibles en general, los gases de efecto invernadero y las tierras agrícolas.

Uno de los estudios, de la Universidad de Minnesota, es moderadamente optimista en las primeras dos áreas, pero lanza una fuerte advertencia en cuanto a las tierras agrícolas. El otro, de las universidades de Cornell y de California en Berkeley, concluye que todas las fuentes de biocombustibles -las utilizadas actualmente y las que están en desarrollo- producen menos energía que la que se consume para cultivar y procesar los cultivos.

Los investigadores de Minnesota intentaron realizar un análisis de todo el ciclo de la producción de etanol a partir de maíz y de biodiésel a partir de soja. Así, documentaron los costos

energéticos de la producción de combustibles, el uso de pesticidas, el transporte y otros factores clave, y también el equivalente energético de los productos derivados de la soja y del maíz que resta para otros usos una vez que se extrae el combustible. Su estudio, publicado en la edición del 25 de julio de 2006 de *Proceedings of the National Academy of Sciences*, concluyó que la producción de etanol ofrece una modesta ganancia neta de energía de veinticinco por ciento con respecto al petróleo, lo que resulta en doce por ciento menos de gases de efecto invernadero que una cantidad equivalente de gasolina. Las cifras del biodiésel parecen más prometedoras, con una ganancia neta de energía de noventa y tres por ciento y una reducción de cuarenta y uno por ciento en los gases de efecto invernadero.

BIOCOMBUSTIBLES: ES CASI UNA "FIEBRE DEL ORO" MODERNA, COMENTÓ THE NEW YORK TIMES

Sin embargo, los investigadores advirtieron que estos números no reflejan el daño ambiental derivado del aumento de la superficie utilizada para estos cultivos, el efecto de la escorrentía de pesticidas y nitratos hacia fuentes de agua, ni el aumento de la demanda de agua para "cultivos energéticos" como el maíz y la soja, que comenzarán a desplazar cultivos más tolerantes a la sequía, como el trigo, en varios estados del medio oeste de Estados Unidos.

El impacto más grave es el que tiene lugar sobre el uso de la tierra. El

estudio de Minnesota señala que, en 2005, catorce por ciento de la cosecha de maíz estadounidense se utilizó para producir 3.900 millones de galones de etanol, equivalente a 1,7 por ciento del total de gasolina utilizado actualmente. Mientras, cerca de 1,5 por ciento de la cosecha de soja se usó para producir sesenta y ocho millones de galones de biodiésel, equivalentes a menos de 0,1 por ciento del uso de gas. Esto significa que si toda la cosecha de maíz del país se usara para hacer etanol, desplazaría solo doce por ciento del gas, y que toda la soja desplazaría seis por ciento del diésel utilizado. Pero si se toma en cuenta la energía utilizada para producir estos biocombustibles, el panorama empeora aún más. Se necesitan unas ocho unidades de gas para producir diez unidades de etanol, y cinco unidades de gas para producir diez unidades de biodiésel, por lo tanto, la producción neta es de apenas dos unidades de etanol o cinco unidades de biodiésel. Esto equivale a decir que toda la cosecha de soja y maíz combinados solo satisfaría menos de tres por ciento de la actual demanda de gasolina y diésel. Es en este punto que se origina la fuerte presión sobre los suministros y los precios de los alimentos.

El estudio de la Universidad de Cornell es aún más escéptico. Lanzado en julio de 2005, fue producto de una colaboración entre el agrónomo David Pimentel, de Cornell, y el ingeniero ambiental Ted Patzek y sus colegas de la Universidad de California en Berkeley. Publicado en la revista *Natural Resources Research*, el estudio reveló que, en promedio, hacer etanol del maíz requiere veintinueve por ciento más combustible fósil que la energía neta producida, y que el biodiésel obtenido de la soja provoca una pérdida neta de energía de veintisiete por ciento. Otros cultivos pregonados como soluciones a la aparente falta de economía de los métodos actuales, como la biomasa, ofrecen resultados aún peores.

Aun la caña de azúcar brasileña, presentada como el modelo mundial de conversión de los combustibles fósiles a la "energía verde" sostenible, tiene su aspecto negativo. El rendimiento energético parece fuera de discusión: se afirma que el etanol de la caña de azúcar puede producir hasta ocho veces más energía de la que se precisa para el cultivo y el procesamiento del producto. Sin embargo, un reciente informe del Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF) cuestiona seriamente esta estrategia. Resulta que ochenta por ciento de las emisiones de gases de efecto invernadero de Brasil no proceden de los automóviles, sino de la deforestación (por la pérdida de dióxido de carbono cuando los árboles son talados y quemados). Una hectárea de tierra puede ahorrar trece toneladas de dióxido de carbono si se utiliza para cultivar caña de





azúcar, pero la misma hectárea puede absorber veinte toneladas de esa sustancia si permanece forestada. Si la caña de azúcar y la soja siguen estimulando la deforestación, tanto en la Amazonia como en la selva atlántica de Brasil, cualquier ventaja para el clima se verá contrarrestada por la pérdida de bosques.

Ingeniería genética

La ingeniería genética, que no ha logrado producir alimentos más saludables ni más sostenibles, es pregonada ahora como la respuesta a la producción sostenible de biocombustibles. Los biocombustibles fueron el centro de la última megaconvención de la industria de la biotecnología, en abril de 2006, y todas las empresas de biotecnología están compitiendo para aprovechar la bonanza. Syngenta, el mayor fabricante de herbicidas del mundo, y el tercer productor de semillas después de Monsanto y DuPont, está desarrollando una variedad de maíz modificada genéticamente que contiene una de las enzimas necesarias para convertir almidón de maíz en azúcar antes de que sea fermentado y transformado en etanol. Las empresas compiten para aumentar el contenido total de almidón, reducir la lignina -necesaria para la integridad estructural de las plantas pero molesta para los procesadores de químicos- y aumentar el rendimiento de los cultivos. Otros proponen enormes plantaciones de árboles modificados genéticamente, con bajo contenido

de lignina y de rápido crecimiento, para secuestrar temporalmente el carbono y finalmente ser talados para producir etanol.

Sin embargo, la utilidad de la incorporación de la enzima amilasa a los cultivos es cuestionable, la ganancia de la producción de almidón es marginal y el uso de la ingeniería genética para aumentar el rendimiento de los cultivos nunca ha sido confiable. Otras características más complejas, como la tolerancia a la sequía y a la sal -útiles para plantar cultivos energéticos en tierras inadecuadas para la producción de alimentos-, han sido procuradas por los genetistas durante más de veinte años sin éxito alguno. Los árboles modificados genéticamente, con su largo ciclo de vida, así como las semillas y el polen, capaz de diseminarse a cientos de kilómetros de distancia, son una amenaza ambiental mucho mayor que las variedades transgénicas de cultivos anuales. Incluso Monsanto, siempre el promotor más enérgico de la ingeniería genética, optó por basar su investigación de biocombustibles en plantas convencionales, según informó *The New York Times* el 8 de setiembre de 2006. Al igual que la falsa promesa de "alimentar al mundo" y de la producción biofarmacéutica antes de eso, la ingeniería genética de biocombustibles beneficia principalmente a la imagen pública de la industria de la biotecnología.

Los biocombustibles pueden todavía ser ventajosos en algunas aplicaciones locales, como el uso de

desechos de cultivos para abastecer de energía a algunas granjas, o el uso del aceite de desecho de los restaurantes en automóviles. Pero como solución energética a largo plazo a escala nacional o internacional, los costos parecen superar por lejos a los beneficios. La solución radica en cambios de tecnología y de estilos de vida que puedan reducir significativamente el uso y el consumo de energía, algo que analistas como Amory Lovins han promovido durante treinta años.

Desde los años setenta hasta fines de los noventa, la economía estadounidense redujo constantemente la cantidad de energía necesaria para producir cada dólar de su PIB. Otros países industrializados han avanzado más que Estados Unidos en este sentido. Pero ninguno ha averiguado cómo hacer fortuna sobre la base de la conservación y la eficiencia. La fiebre de los biocombustibles confirma que las necesidades del planeta, y las de una sociedad auténticamente sostenible, están en conflicto con las demandas de la riqueza y el lucro. ■

Brian Tokar dirige el Proyecto de Biotecnología del Instituto de Ecología Social (Estados Unidos), y ha publicado dos libros sobre la ciencia y la política de la ingeniería genética: *Redesigning Life?* (Zed Books, 2001) y *Gene Traders* (Toward Freedom, 2004). Este artículo se publicó en el sitio web de World War 4 Report: www.4report.com

Traducción: María Laura Mazza

UN DEBATE QUE RECIÉN COMIENZA. La moda de los biocombustibles se expande por todo el planeta. Se afirma con insistencia, por ejemplo, que el etanol permitiría abaratar el costo de los combustibles y, como se obtiene de la caña de azúcar, se especula sobre inversiones millonarias, creación de puestos de trabajo y divisas por exportaciones.

Brasil aparece como modelo en materia de biocombustibles, pero no es el único país de América Latina donde el tema está arriba de la mesa. El caso de Perú, por ejemplo, resulta oportuno ya que allí están presentes varios aspectos que se discuten también en otros países de la región.

"El debate recién comienza y no hay que tomar decisiones bajo presión", se apresuró a advertir el ingeniero peruano Humberto Campodónico, autor de varios libros sobre petróleo, en una columna publicada a fines de mayo en el diario limeño *La República*.

Un estudio de Petroperú sobre biocombustibles estima que el precio del etanol (puesto ya en la refinería) sería de 3,09 soles por galón, frente a un precio promedio de la gasolina de 5,91. (El sol se cotiza a 3,2 unidades por dólar.)

El etanol es más barato que la gasolina, pero como no va a sustituir totalmente a este combustible, ya que la legislación peruana establece que la mezcla será de 92,2 por ciento de gasolina y 7,8 por

ciento de etanol, ¿cuál será el precio para el público en ese caso?, se interroga Campodónico.

Esto también se desprende de una tabla incluida en el estudio de Petroperú.

En la primera columna está el precio promedio de las gasolinas (84, 90, 95 y 97) sin etanol y luego los impuestos (que suman 4,49 por galón), con lo que el precio de venta es 10,40 soles por galón. A esto hay que sumarle el margen de comercialización para obtener el precio al público: 11,36 soles por galón. En la segunda columna, las cifras con etanol al 7,8 por ciento revelan una variación muy pequeña. El precio al público es solo 2,55 por ciento más barato.

Si se eliminara el Impuesto Selectivo al Consumo para el etanol, plantea el analista peruano, habría una mayor rebaja para el consumidor, de alrededor del diez por ciento.

"Pero es aquí donde vienen las opciones de política energética", sostiene Campodónico. "¿Por qué se cobran tantos impuestos? ¿Interesa reducir el precio al público de la gasolina que, con solo 7,8 por ciento de etanol, sigue siendo altamente contaminante? ¿Cómo afectaría la reducción del precio de la gasolina al impulso que se debe dar al consumo de gas natural de Camisea como combustible para los vehículos? ■

G-77 reclama cinco acciones para los pobres.

Un crecimiento favorable a los pobres requiere cinco grandes acciones internacionales, entre ellas revertir la caída de la ayuda y los flujos financieros netos de Norte a Sur y revisar el régimen internacional de propiedad intelectual, instaron el Grupo de los 77 (G-77) países en desarrollo y China en una reunión de alto nivel del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas.

Primero, se debe aumentar la ayuda a los países en desarrollo y buscar nuevas fuentes de financiamiento, señalaron el G-77 y China.

Segundo, se necesitan medidas políticas para canalizar las inversiones hacia países en desarrollo incapaces de atraerlas, por ejemplo programas de garantía de inversiones, acceso favorable al comercio, acuerdos de producción y suministro, procesamiento local y comercialización de materia prima.

Tercero, es indispensable que el régimen internacional de comercio sea justo. Las políticas comerciales de la mayoría de los países industrializados se contradicen con sus políticas de ayuda al desarrollo.

Cuarto, las restricciones al acceso a la tecnología son una importante consecuencia y causa a la vez de la desigualdad entre el Norte y el Sur. Quinto, se debe ampliar y fortalecer la participación de los países en desarrollo en la toma de decisiones económicas internacionales y el establecimiento de normas para corregir deficiencias sistémicas.

El G-77 y China también esbozaron diez políticas nacionales necesarias para promover el crecimiento, entre ellas la buena administración económica, la mejora de la gobernanza, el crecimiento de base amplia -especialmente en la economía rural- y la integración de las metas de desarrollo del milenio a las estrategias nacionales.

Las políticas nacionales propuestas incluyen también la inversión en capital humano, la integración de regiones pobres, el empoderamiento de mujeres y minorías, la promoción del sector de la vivienda y la construcción, la promoción de las pequeñas y medianas empresas, y los proyectos de infraestructura. (3/07/07) ■

SUNS es una fuente única de información y análisis sobre temas de desarrollo internacional, con especial énfasis en las negociaciones Norte-Sur y Sur-Sur. El servicio en inglés está disponible para suscriptores en: <http://www.sunsonline.org>

La capacidad del gobierno de Estados Unidos de negociar acuerdos comerciales sufrió un duro golpe el pasado fin de semana cuando la autoridad presidencial para negociar tratados por la "vía rápida" (*fast track*) venció sin esperanza alguna de renovación.

Este acontecimiento pone en duda que los socios de Estados Unidos puedan negociar acuerdos bilaterales con confianza en que la superpotencia vaya a cumplir con lo acordado.

En primer lugar, la autoridad del presidente para negociar tratados por la vía rápida venció el domingo. Esto significa que George W. Bush ya no tiene el poder de negociar acuerdos comerciales con una probabilidad razonable de que el Congreso los apruebe.

En segundo lugar, los líderes del Partido Demócrata, que controlan el Senado y el pleno del Congreso, acabaron con toda esperanza de la administración Bush de obtener nuevamente la vía rápida a corto plazo.

En tercer lugar, los demócratas también anunciaron que no aprobarían dos de los tratados de libre comercio (TLC) bilaterales que Estados Unidos ya concluyó con Corea del Sur y Colombia.

Estos tres golpes a la autoridad del presidente en materia de política comercial significan que las negociaciones que Estados Unidos está realizando o espera realizar perderán impulso, incluso con Malasia, Indonesia, Vietnam y Tailandia.

También habrá un efecto negativo sobre las negociaciones de la Ronda de Doha de la Organización Mundial de Comercio (OMC), porque otros miembros tendrán dudas ahora sobre si cualquier posición planteada o acordada por Estados Unidos podrá sostenerse una vez que el acuerdo llegue a consideración del Congreso.

La llamada "autoridad de vía rápida" se otorga al presidente de Estados Unidos en virtud de la Ley de Autoridad de Promoción Comercial (TPA, por sus siglas en inglés), y

Los TLC con EE.UU. en la cuerda floja

Martin Khor

permite al gobierno negociar y concluir acuerdos comerciales que el Congreso puede aprobar o rechazar tal como están, sin hacerles ningún cambio.

Esto es importante para que los socios comerciales de Estados Unidos puedan confiar en que lo acordado será cumplido por ese país, dado que de otra manera, el Congreso podría hacerle cambios significativos al acuerdo.

Durante semanas antes del vencimiento de la vía rápida, Bush y la Representante Comercial, Susan Schwab, hicieron campaña en el Congreso para obtener la renovación de esa autoridad.

Esto hubiera requerido la aprobación de una nueva TPA por el Congreso. Dado que los demócratas obtuvieron una victoria arrasadora en ambas cámaras el año pasado con la promesa de revisar la política comercial –muchos estadounidenses culpan al comercio exterior por la pérdida de empleos y la inseguridad laboral– era improbable que le renovaran a Bush la autoridad de vía rápida.

En todo caso, los demócratas querían incorporar nuevas y numerosas condiciones a cualquier nueva TPA, y eso llevaría bastante tiempo. Además, los demócratas no están de humor para darle más poder a Bush, un presidente del que discrepan radicalmente en muchos asuntos.

La última vez que venció la autoridad de vía rápida fue en 1994, durante la presidencia de Bill Clinton. El establecimiento de una nueva TPA llevó ocho años.

El viernes pasado, la presidenta de la Cámara de Representantes y otros líderes demócratas del Congreso emitieron una declaración que decía: "Nuestras prioridades legislativas no incluyen la renovación de la vía rápida. Antes de que ese debate siquiera comience, debemos ampliar los beneficios de la globalización para todos los estadounidenses, incluso tomando las medidas ya mencionadas".

Las medidas ya mencionadas incluían combatir la inseguridad económica de las familias estadounidenses derivada del comercio, así como nuevos proyectos de ley que los demócratas están elaborando para "corregir el creciente desequilibrio comercial con China, fortalecer la ejecución de los acuerdos y las leyes comerciales de Estados Unidos en general, y apoyar a los trabajadores y a las empresas de este país para que sigan siendo los más competitivos del mundo".

Obviamente, llevaría algún tiempo el debate de esa nueva legislación dentro del propio círculo demócrata, sumado a su introducción y debate en el Congreso, por lo que cualquier nueva ley de Autoridad de Promoción Comercial tendría que esperar meses o años.

Los líderes demócratas también anunciaron que aprobarían los TLC que Estados Unidos firmó con Perú y Panamá, pero rechazarían los firmados con Colombia y Corea del Sur.

Los acuerdos con Perú y Panamá se firmaron hace meses. Los demócratas negociaron entonces con el gobierno para que incluyera nuevas disposiciones en varias áreas de los TLC con esos dos países. Esas áreas comprendían normas laborales, ambiente y calentamiento global, patentes y acceso a los medicamentos, compras estatales, seguridad portuaria e inversiones.

Para que el Congreso apruebe los acuerdos, ambos países deben aceptar la inclusión de las nuevas cláusulas, aun si ya firmaron los TLC. Esto demuestra que, incluso si un TLC está finalizado, puede ser reabierto a la discusión para hacer lugar a las demandas de Estados Unidos.

Corea del Sur también firmó un TLC modificado con Estados Unidos el sábado pasado. Sin embargo, sus probabilidades de aprobación por el Congreso son escasas, dado que los demócratas afirmaron que no podían respaldar el pacto en sus términos actuales.

La razón que dieron es que el TLC no se ocupa de las barreras no arancelarias que bloquean el acceso de productos estadounidenses manufacturados al mercado surcoreano. Los demócratas mencionaron como ejemplo el sector automotor. El año pasado, Corea del Sur exportó más de 700.000 vehículos a Estados Unidos, mientras que Estados Unidos le vendió menos de cincuenta mil.

La oposición demócrata también rechazó el TLC con Colombia debido a la violencia contra los sindicalistas, "la impunidad, la falta de investigación y de justicia, y el rol de los paramilitares". ■

Martin Khor es director de Third World Network (TWN).

Traducción: María Laura Mazza

AGENDA GLOBAL

Redactor responsable: Roberto Bissio. **Redactor asociado:** Marcelo Pereira. **Editor:** Alejandro Gómez.

(c) Instituto del Tercer Mundo (ITeM). El ITeM es una organización sin fines de lucro, no gubernamental y políticamente independiente con sede en Montevideo, que representa en América Latina a Third World Network (TWN), una red de organizaciones y personas que expresa en los foros globales puntos de vista de la sociedad civil del Sur. www.item.org.uy / item@item.org.uy

