

## Cómo lograr que la ventaja comparativa ambiental genere beneficios ambientales derivados del comercio

Ralph Ossa. Blog de la OMC

[https://www.wto.org/spanish/blogs\\_s/ce\\_ralph\\_ossa\\_s/blog\\_ro\\_12nov24\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/blogs_s/ce_ralph_ossa_s/blog_ro_12nov24_s.htm)

12 de noviembre de 2024

El comercio internacional suscita con frecuencia escepticismo en lo que respecta al cambio climático. Muchas personas asocian el comercio con el transporte, y el transporte con emisiones de camiones, aviones o buques de carga. En consecuencia, la adquisición de productos ecológicos se equipara a menudo con la adquisición de productos locales, lo cual conduce a que se abogue por limitar el comercio internacional bajo el pretexto de la protección del planeta.

Este discurso, aunque intuitivo, es fundamentalmente erróneo. En realidad, el comercio internacional puede ser una parte fundamental de la solución al problema del cambio climático, si se aplican políticas climáticas eficaces. Es lo que exponemos en un [documento de trabajo de la OMC](#), recientemente publicado, que se basa en las investigaciones que llevé a cabo en la Universidad de Zúrich antes de incorporarme a la OMC.

El argumento clave es sencillo: las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero disminuyen cuando las economías se especializan en sectores con emisiones relativamente bajas, del mismo modo que los ingresos reales mundiales aumentan cuando las economías se especializan en sectores con una productividad relativamente elevada. Dicho de otro modo, el comercio genera beneficios ambientales cuando las economías se especializan en función de su ventaja comparativa ambiental, del mismo modo que el comercio permite obtener beneficios económicos cuando las economías se especializan según su ventaja comparativa económica.

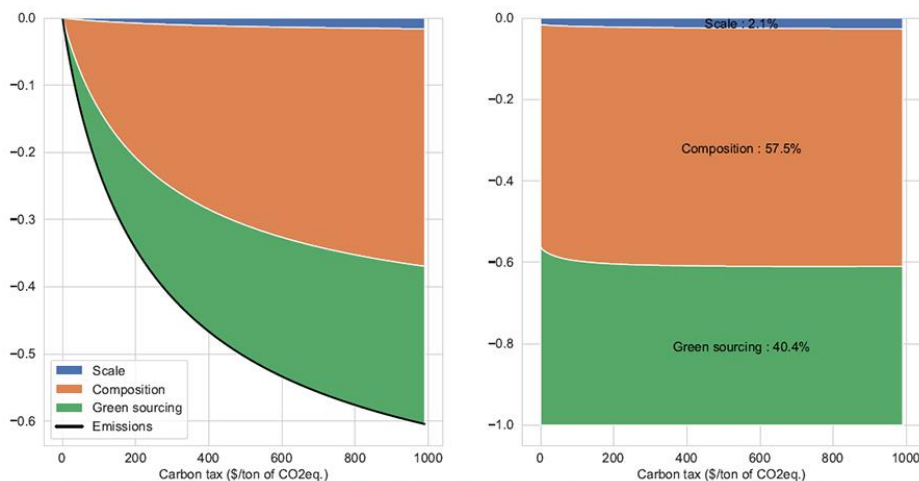
La diferencia fundamental entre estos dos tipos de beneficios es que los económicos se producen naturalmente, como consecuencia de las fuerzas del mercado, mientras que los ambientales requieren la aplicación de políticas climáticas de apoyo. Un ejemplo claro sería un impuesto mundial sobre el carbono — un precio pagado por tonelada de CO<sub>2</sub> emitido —, que ayude a las empresas y los hogares a internalizar el impacto ambiental de sus opciones de producción y consumo. No obstante, el argumento es aplicable a cualquier política climática que motive a las empresas y los hogares a tomar decisiones socialmente eficientes.

En el documento de trabajo, simulamos los efectos de la introducción de un impuesto mundial sobre el carbono. Nuestra hipótesis de referencia comporta un impuesto uniforme sobre el carbono de 100 dólares EE.UU. por tonelada de CO<sub>2</sub> equivalente (tCO<sub>2</sub>eq) sobre todas las mercancías en todas las economías. Sin embargo, nuestra principal conclusión se aplica a una amplia gama de tipos del impuesto sobre el carbono y ámbitos de aplicación. El resultado clave es que más de un tercio de la disminución total de emisiones de gases de efecto invernadero resultante de la aplicación del impuesto sobre el carbono proviene de los beneficios ambientales

derivados del comercio. En otras palabras, el comercio tiene un fuerte efecto multiplicador para las políticas climáticas.

A fin de identificar los beneficios ambientales derivados del comercio, desglosamos las reducciones de las emisiones de gases de efecto invernadero resultantes de la aplicación del impuesto sobre el carbono en tres efectos. En primer lugar, el impuesto aumenta los costos a nivel general, dando lugar a una disminución de la actividad económica general (efecto de escala). En segundo lugar, el impuesto aumenta los precios relativos de las mercancías procedentes de sectores que generan un alto nivel de emisiones de carbono, provocando la reorientación de la actividad económica hacia sectores más verdes (efecto de composición). En tercer lugar, el impuesto hace que las mercancías procedentes de economías con un alto nivel de emisiones sean relativamente más caras, motivando la reorientación de la actividad económica hacia economías más verdes (efecto de abastecimiento verde). Si bien el efecto de escala y el efecto de composición también se manifiestan en una economía cerrada que no participa en el comercio internacional, el efecto de abastecimiento verde genera un beneficio que solo se puede obtener en el marco del comercio internacional, de modo que capta los beneficios ambientales derivados del comercio (véase el gráfico 1).

Figure 1: Decomposition of emissions reductions



Note: The left panel shows the proportional reduction in greenhouse gas emissions for varying levels of carbon taxes decomposed into three effects. The right panel shows the contributions of each effect to the overall emissions reduction for varying levels of carbon taxes.

La principal conclusión a nivel de políticas es que las políticas climáticas deberían concebirse teniendo en cuenta sus repercusiones en el comercio. Puede ser tentador suponer que algunos daños colaterales causados al sistema de comercio son aceptables en la lucha contra el cambio climático. Sin embargo, esta idea pasa por alto un hecho fundamental: la apertura del comercio es esencial para que las políticas climáticas sean plenamente eficaces. Ambas estrategias deben ir de la mano.

¿Significa esto que las emisiones causadas por el transporte no son importantes? En absoluto. Por supuesto, descarbonizar el sector del transporte es fundamental. Sin embargo, las emisiones causadas por el transporte suponen una pequeña proporción de las emisiones globales y las emisiones de producción varían considerablemente entre las distintas economías. En consecuencia, la importación puede ser la opción más ecológica si la disminución de las emisiones derivadas de la producción en el extranjero compensa con creces el aumento de las emisiones causadas por el transporte. De hecho, la especialización en función de la ventaja comparativa ambiental amplía este enfoque de abastecimiento verde a la economía mundial.

¿Significa esto que los beneficios ambientales derivados del comercio benefician sobre todo a las economías avanzadas que ya han hecho progresos sustanciales en la descarbonización? Para nada. Muchos países en desarrollo se encuentran en regiones con abundante sol o fuertes vientos, lo que significa que poseen potencial para generar cantidades importantes de energía verde. Ello brinda a esas economías posibilidades de desarrollar una ventaja comparativa verde en el proceso de producción de alto consumo energético. Por lo tanto, nuestras conclusiones apuntan a una perspectiva más inclusiva del desarrollo sostenible y ponen de relieve la manera en que el comercio, el desarrollo y los esfuerzos de sostenibilidad pueden complementarse entre sí.