

LA INTEGRACIÓN FÍSICA DE LA REGIÓN “MÉXICO-CENTRAL” Y EL FUTURO DE LA RELACIÓN MÉXICO - UNIÓN EUROPEA.

José Tomás Vives Urbina

Universidad de Guadalajara (México)

I.- INTRODUCCIÓN.

Si la globalización es un motor del crecimiento, entonces, la forma práctica como un país se “integre funcionalmente” con el citado motor determinará cómo será su respectivo aprovechamiento. Expresado en forma de pregunta: ¿Participan los niveles gubernamentales y las organizaciones sociales y empresariales (de determinado país) en la promoción de los servicios y la infraestructura necesaria para que ese país esté cada vez mejor integrado a la globalización en función de ser cada vez más competitivo a nivel mundial? La respuesta es un indicador de cuanto puede beneficiarse, tal país, de la citada globalización económica.

El mejoramiento de cómo los agentes económicos pueden conectarse a través de las regiones-inter-países es una tarea impostergable. Las mejores políticas son las que ofrecen más oportunidades y más facilidades para establecer conexiones globales, tanto productivas como de consumo. Se requiere que los negocios internacionales se realicen a partir de hacer cada vez más eficientes y profundas todas aquellas conexiones operativas que permiten a las empresas producir bienes y servicios a cada ves un costo menor, sin sacrificar la calidad, sino por el contrario, mejorándola en beneficio de todas las sociedades implicadas.

El cambio tecnológico ha ido disminuyendo el peso económico que solía tener la distancia geográfica dentro de la estructura de costos de la actividad económica. Por ello, sistemas regionales-mundiales de producción y consumo estrechamente vinculados han hecho surgir muchas de las nuevas actividades comerciales. Estos sistemas implican un complejo esquema de transacciones, geográficamente dispersas, que necesitan ser coordinadas para eficientarlas ya que la integración ofrece oportunidades de vender en grandes volúmenes y, por lo tanto, de reducir los costos unitarios, siempre y cuando se vaya aumentando la eficiencia integracionista.

La globalización económica también ha implicado el aumento de la competencia, ya que muchas empresas de una determinada región del mundo están buscando comprar y/o vender determinado producto en los mismos mercados. Pero las

empresas no son las únicas que compiten. La competencia incluye: ciudades, alcaldías, condados, municipios, provincias y países completos los cuales rivalizan por las oportunidades de empleo y de inversión extranjera que pueda llegar a sus territorios.

Esta contienda gira en torno a la influencia que se pueda tener en la toma de las decisiones de los inversionistas acerca cual lugar ofrece más ventajas. Factores estratégicos, como el acceso (carretero, ferroviario, marítimo y aéreo) a los mercados y a los factores productivos, puede dictar cual será la ubicación elegida, pero las empresas también ven cada vez más importante la garantía de tener una accesibilidad políticamente estable y segura además de que sea funcionalmente eficiente en cuanto a la correspondiente conexión a la economía mundial. Nuestro planteamiento inicial es que México y la Unión Europea pueden ver todo lo anterior conjuntamente en una perspectiva del futuro.

Un estudio realizado por James A. Lewis titulado: **Governments and Global Supply Chains: Measuring Performance in a Networked World** y publicado el 10 de Marzo del presente año 2008 por el CENTER FOR STRATEGIC & INTERNATIONAL STUDIES. Estableció unas “benchmarks” (El proceso de “benchmarking” es utilizado en las organizaciones para evaluar diversos aspectos de la operatividad de sus propias actividades en relación con las mejores prácticas comparativas realizadas por otras organizaciones respecto de las cuales se desean contrastar para después determinar cómo alcanzar esas “marcas”) para seis grupos de componentes pro-integración, con el fin de evaluar las acciones realizadas en favor de la incorporación de una economía a la globalización.

El logro de absolutamente todas las mejores prácticas en favor de la incorporación de su respectiva economía a la globalización le permitiría obtener, a un determinado país, una calificación máxima de 100. Los títulos de los seis grupos de componentes se presentan en el cuadro siguiente

CUADRO 1

SEIS GRUPOS DE COMPONENTES PARA EVALUAR LAS ACCIONES EN PRO DE LA INCORPORACIÓN DE UNA ECONOMÍA A LA GLOBALIZACIÓN
<p>1. Políticas para la Apertura al Comercio y los Mercados Acciones de gobierno para permitir el libre mercado internacional favoreciendo el flujo comercial</p>
<p>2. Mejores prácticas para el Comercio Internacional : mediante minimizar puntos críticos en los procesos de importación y exportación, en particular los costos</p>
<p>3. Infraestructuras aprovechable en el contexto de la Economía Mundial . a) La infraestructura física; b.) Los servicios públicos, c.) Infraestructura de comunicación</p>
<p>4. Servicios financieros y fiscales a través de las fronteras para el comercio. Los costos de Apertura y funcionamiento de las empresas. La atracción de capital global vinculada a los impuestos y Requisitos fiscales para que las empresas los cumplan.</p>
<p>5. Capital Humano. Los gobiernos desempeñan un papel directo en el desarrollo de la fuerza laboral a través de gastos en educación y capacitación.</p>
<p>6. Sistemas Legal y Judicial eficaces. Relacionados, por ejemplo con las leyes y los reglamentos de contratación, registro y protección de la propiedad etc...</p>

Los resultados de la investigación aquí comentada se muestran en gráfico 2 siguiente:

Como podemos observar, en el mencionado gráfico 2 ningún país de los 20 considerados en el estudio logró reunir el 100% de las Mejores Prácticas Comparables ó “Benchmarks”. Cabe aclarar que todas las –llamadas Mejores Prácticas sí se están llevando a cabo solo que, determinados países, que sí están siendo eficientes en algunos de los (antes mencionados) seis grupos de componentes, muestran deficiencias en otros componentes, respecto de los cuales, varios de los demás países sí están siendo exitosos.

GRÁFICO 2

Perfect Score = 100	
1. Canada	80
2. U.S.	78
3. France	69
4. Israel	66
5. Panama	56
6. Poland	54
7. Croatia	54
8. Turkey	53
9. South Africa	52
10. China	50
11. Philippines	49
12. Indonesia	48
13. Mexico	48
14. Russia	45
15. Kazakhstan	45
16. Argentina	45
17. Brazil	44
18. Egypt	42
19. India	41
20. Kenya	40

LOS FUTUROS MOTORES DEL CRECIMIENTO GLOBAL ... LOS "BRICS"

La otra parte del gráfico se refiere a los llamados “BRIC’s” , La empresa financiera y consultora Goldman Sachs afirma que el potencial económico de **B**rasil, **R**usia, **I**ndia y **C**hina (**BRIC**) es tal que pueden llegar a ser, encabezadas por China e India, las cuatro economías dinamizadoras del crecimiento económico global hacia el año 2050. Estos países abarcan más de veinticinco por ciento de la superficie terrestre del mundo, el cuarenta por ciento de la población del planeta y significaban (en el 2003) un PIB combinado [PPP] de 15,435 trillones de dólares, el cual, está creciendo de una manera importante.

Ahora bien, volviendo al tema de las prácticas realizadas para la integrarse en la economía global, queremos destacar que actualmente México está mejor posicionado que Rusia, Brasil e India. Además muy cercano a China, por lo tanto, en el caso de que México hiciera esfuerzos por mejorar sus actividades en pro de la incorporación de su respectiva economía a la globalización, en esa medida podría aprovechar el cambio que se estima ocurrirá en cuanto al relevo de las actuales economías impulsoras del crecimiento mundial. Es decir el relevo en el rol motriz de las más grandes economías mundiales.

II.- UN CASO DE INTEGRACIÓN FÍSICA EN NORTE AMERICA.

Este apartado, es pertinente iniciarlo con comentarios en torno al concepto de Supercorridor (ó “SuperCorridor” como se le llama en algunos ámbitos Estadounidenses). Se trata de una infraestructura física y organizacional compleja. Un supercorridor pudiera utilizar franjas de terreno de algunos cientos de metros de ancho paralelas a determinadas carreteras y a las líneas de algunos servicios públicos. Así mismo suele unir entronques de: vías ferroviarias, parques industriales y/o corredores industriales, Puertos Interiores, (Inland-Ports) y **FTZ** (Foreign Trade Zones) y aeropuertos. Es también probable que la vía carretera, en algunos de sus segmentos, se divida en dos elementos: carriles para camiones de carga y carriles para vehículos de pasajeros. Del mismo modo, pudiera separar líneas ferroviarias para mercancías, y vías de trenes de mayor velocidad para pasajeros. Las líneas de servicios pueden incluir agua, electricidad, gas natural y gasolina ó petróleo, además de líneas de fibra óptica y otros servicios de telecomunicaciones. También puede integrar otros elementos relacionados con el transporte como son puertos de navegación en ríos y los puertos marítimos. Inclusive también consideran coordinar, iniciativas ambientales que reduzcan el impacto de los medios de transporte, proyectos de investigación en ámbitos como el de la ingeniería del transporte, y el intercambio de experiencias organizacionales para lograr las "mejores prácticas" en el campo de la distribución de mercancías. Lo cual implica la coordinación de los esfuerzos de los gobiernos locales, (alcaldías, condados ó municipios) estatales ó provinciales y federales (ó sea de nivel nacional) así como a las organizaciones de los sectores empresarial y social.

Obviamente, la ejecución de un concepto tan amplio solo puede avanzar lenta y difícilmente. Inclusive puede originar conflictos de interés político-económicos por parte de distintos niveles inferiores de gobierno y las organizaciones empresariales que estimen que serán afectados por la competencia internacional ó la mayor injerencia del gobierno federal. Una serie de experiencias de naturaleza antagónica, por ejemplo, pueden revisarse para el caso del North America's SuperCorridor Coalition (**NASCO**). Esta organización nació en 1994 como el "I-35 Corridor's Coalition." (Donde I-35, significa “Carretera Interestatal número 35”). Inicialmente, se centró enteramente en la I-35 en el norte de Texas pero en esa misma época se promulgó el NAFTA, y la organización creció rápidamente, El caso NASCO se ha expandido y ahora abarca también las Interestatales I-29 e I-94 hasta incluir la coordinación funcional con el

mayor cruce fronterizo en América del Norte: el Puente Embajador en Detroit, y con el cruce de frontera en Laredo, Texas. Aún más, llega hasta Edmonton y Winnipeg en Canadá. Esta organización ha sido acusada, sin fundamentos, de querer ser uno de los instrumentos para ir haciendo, paulatinamente, realidad lo que se ha llamado la “North American Union” NAU, (es decir la fusión tipo Unión Europea de los tres países del NAFTA), además, le achacan la falsedad de querer promover una nueva moneda común llamada “Amero”. (NASCO ofrece información en su sitio: www.nascocorridor.com).

III.- INTEGRACIÓN FÍSICA EN PROCESO EN LA REGIÓN: MÉXICO CENTRAL.

Si recordamos lo mostrado en el primer cuadro, observaremos que un Supercorridor conjuga (aunque sea parcialmente) por lo menos 3 de los grupos de acciones señalados en el citado cuadro 1: Es decir a). Mejores prácticas para el Comercio Internacional. b). Infraestructuras aprovechables en el contexto de la Economía Mundial. c). Servicios financieros y fiscales a través de las fronteras para el comercio. Todo esto quedará claro al presentar lo que la Red Norte Americana de Puertos Interiores (North American Inland Ports Network NAIPN. <http://www.nascocorridor.com/naipn/index.html>) considera la llamada región “México-Central”.

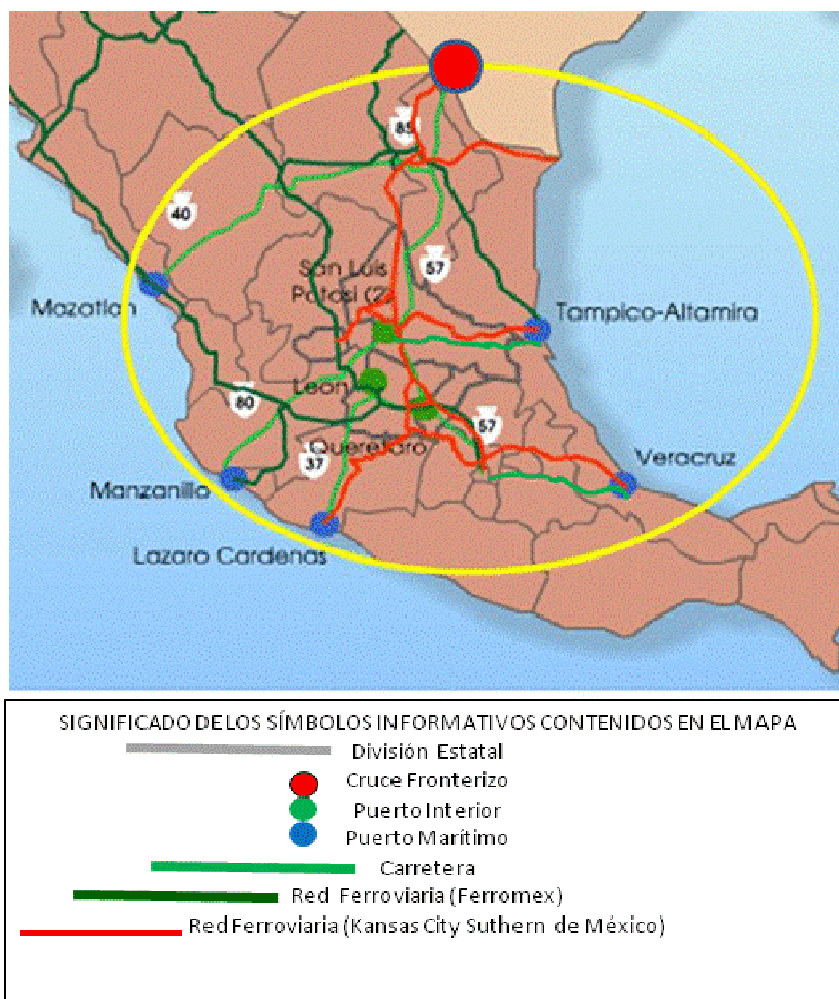
RECUADRO 1

NAIPN fue fundada (Bajo los auspicios de la NASCO) coordinadamente, en 2003, en Canadá, EE.UU. y México para integrar el número creciente de Puertos Interiores en los países citados, y de esta manera proporcionarles un foro para que tales Puertos discutieran y encontraran soluciones a sus problemas y desafíos. así mismo para promover lo importante que son estos Puertos como instrumentos para el desarrollo y el crecimiento económico ante los gobiernos Estatales y Federales y ante los gobiernos locales (alcaldías), Organizaciones promotoras del comercio internacional, Organizaciones de industriales, de proveedores de materias primas, de prestadores de servicios de transportación etc...

La citada región, en este artículo, inicialmente se muestra desde la perspectiva de su integración físico-operativa a la citada Red NAIPN y posteriormente se le enfoca

respecto del ámbito del Acuerdo de Asociación Económica, Concertación Política y Cooperación México Unión Europea. En el mapa que aparece a continuación, se muestra la región “México-Central”

MAPA 1



Ahora, describiremos lo que se está haciendo en la región.

Respecto a la división estatal. Los gobiernos que, formando parte de la región, están más involucrados son: Aguascalientes <http://www.aguascalientes.gob.mx/Economia> Guanajuato <http://sde.guanajuato.gob.mx> Querétaro <http://www.queretaro.gob.mx> San Luis Potosí <http://www.sdeslp.gob.mx> y Zacatecas <http://www.zacatecas.gob.mx>. No está por demás decir que los gobiernos locales (de las ciudades en el mapa mencionadas) también están participando. El cruce fronterizo entre Laredo Texas y Nuevo Laredo México se menciona porque que la

integración funcional implica coordinar su operatividad con el fin de de realizar con fluidez y seguridad el proceso físico Importación - Exportación, en tal cruce. Los puntos de color verde corresponden a 3 ciudades que son San Luis Potosí, S.L.P. León, Guanajuato y Querétaro, Querétaro donde hay “puerto interior”. (Ver Recuadro 2 a continuación)

CONCEPTO DE PUERTO INTERIOR (ENFASIS EN EL CASO MEXICANO)

Un Puerto Interior ó Inland Port es un sitio ubicado fuera de las tradicionales zonas costera y fronteriza con la misión de promover el comercio internacional facilitando y abaratando el proceso Importación --Exportación a través de conjuntar recursos infraestructurales, institucionales e inversiones estratégicas como es el caso del transporte Multimodal ó Intermodal es decir aquel en cual se puede realizar la carga y descarga de contenedores, para su respectiva circulación, primero, en la vía férrea y su posterior viaje en carretera ó viceversa. Un Puerto Interior también suele prestar servicios de valor añadido como por ejemplo:(a)-ensacado ó envasado y etiquetado de productos que inicialmente llegan a granel, (b)-armado de piezas de productos que para su traslado fueron desensamblados, (c)-movimiento de mercancías a través de una cadena de suministros Etc. Dentro del área de influencia de los puertos interiores también hay Custom House, ó Customs House. Es decir oficinas que tramitan la documentación para la importación y exportación de mercancías. Los gobiernos las utilizan a fin de recaudar los impuestos y regular el comercio. En el caso de México, para los Puertos Interiores en específico, se cuenta con la intervención de una empresa verificadora (Société Générale de Surveillance. SGS): Las Empresas Verificadoras se encargan de revisar la mercancía antes de la expedición, como parte del acuerdo entre el comprador y el vendedor. Pero, algo que es relativamente nuevo, es el uso de Compañías Verificadoras por parte del gobierno para substituir a los funcionarios de las Aduanas. Estas empresas también pueden certificar si se cumplen los requisitos de las normas establecidas por los mismos gobiernos (por ejemplo, GOST R), ó por los organismos internacionales de normalización (por ejemplo, ISO 9000). Por último las verificadoras también pueden comprobar, para ciertos productos, sus potenciales daños contra la salud, ó la seguridad pública ó cualquier violación a las normas regulatorias del país receptor. También en caso mexicano en 2 de los puertos interiores (ambos en la ciudad de San Luis Potosí) se cuenta con "Recinto Fiscalizado Estratégico" (RFE) el cual, es una nueva figura jurídica en la legislación aduanera que establece la habilitación de un inmueble y la autorización de una persona moral a fin de poder recibir, en ciertas condiciones de beneficio para el comercio, determinada mercancía. Los beneficios para el comercio consisten en que las mercancías que ingresen o salgan del país para destinarse a un RFE: 1.-No pagan los impuestos al comercio exterior, ni impuestos al valor agregado, etc. mientras estén depositados en el RFE y no se decida el uso que se les va a dar 2.-Pueden ser transferidas de una empresa a otra dentro del RFE 3.-Podrán transformarse modificando de esta forma la fracción arancelaria (donde inicialmente se les clasificó) y varias otras ventajas.

Los Puertos Interiores de México-Central también tienen una estrecha vinculación con dos Corredores Industriales. En el grafico siguiente se muestra la correspondiente información

GRAFICO 3

Corredores Industriales en la Región México Central

(A) Corredor Industrial del Noreste. Parques Industriales que lo integran:

- 1.- San Juan del Río (Querétaro)
- 2.- San José Iturbide (Guanajuato)
- 3.- San Luis Potosí (San Luis Potosí)
- 4.- Matehuala (San Luis Potosí)

(B) Corredor Industrial Bajío Central. Parques Industriales que lo integran:

- 1.- Celaya (Guanajuato)
- 2.- Irapuato (Guanajuato)
- 3.- Silao (Guanajuato)
- 4.- Salamanca (Guanajuato)
- 5.- León (Guanajuato)
- 6.- San Francisco del Rincón (Guanajuato)

(C) Extensiones de los Parques hacia el Triangulo de Plata

- 1.- Ciudad de México (Distrito Federal)
- 2.- Guadalajara (Jalisco)
- 3.- Monterrey (Nuevo León)

(D) Extensiones de los Parques hacia Puertos Marítimos

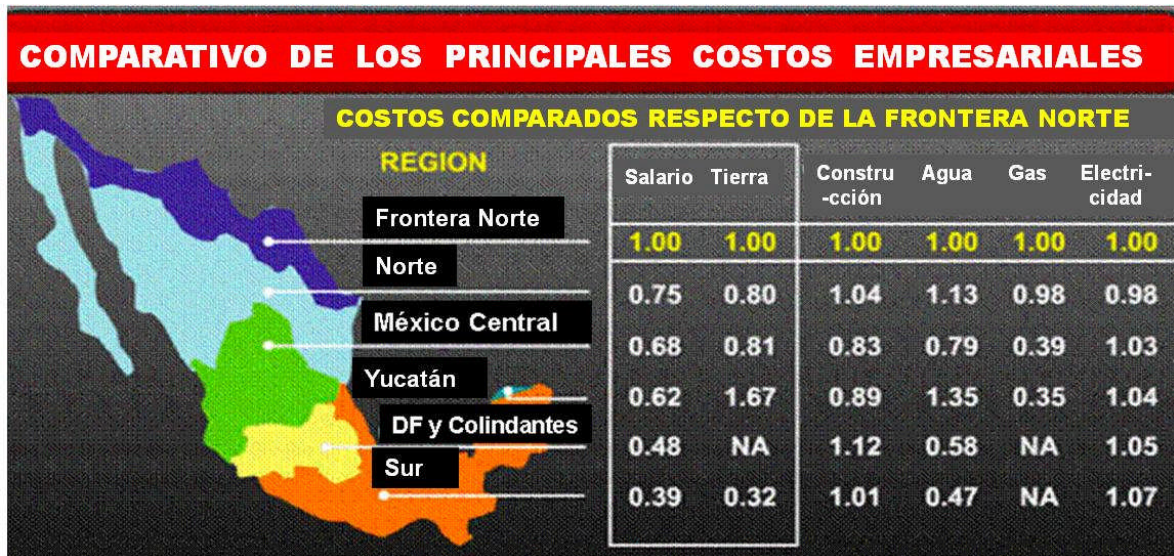
- 1.- Manzanillo (Colima)
- 2.- Lázaro Cárdenas (Michoacán)
- 3.- Tampico y Altamira (Tamaulipas)

Los corredores industriales son el del Noreste (4 parques industriales) y el llamado Bajío-Central (6 parques industriales). Cabe aclarar que la única ciudad con Recinto Fiscalizado Estratégico (RFE) en parques Industriales es San Luis Potosí. Estos RFE están en los Parques: (a).- “Logistik FTZ”, parte de la empresa Grupo Empresarial Logistik - parque industrial, (web-page: www.logistikftz.com) y (b) -“Parque Logístico / Interpuerto” Una co-inversión Hines-Valoran Corporation,; (<http://www.hines.com/property/detail.aspx?id=517>)

Como puede observarse en el gráfico anterior los corredores Industriales cuentan con extensiones (de servicios) hacia los grandes mercados de las ciudades económicamente más atractivas del país: México D.F, Guadalajara, Jalisco y Monterrey, Nuevo León, (quienes integran el llamado triangulo de plata) y hacia los puertos más importantes para la vinculación con el exterior de México, es decir, los corredores industriales tienen extensiones a: Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Tampico y Altamira En cuanto a las líneas que corresponden a las carreteras se trata de las número: 85,

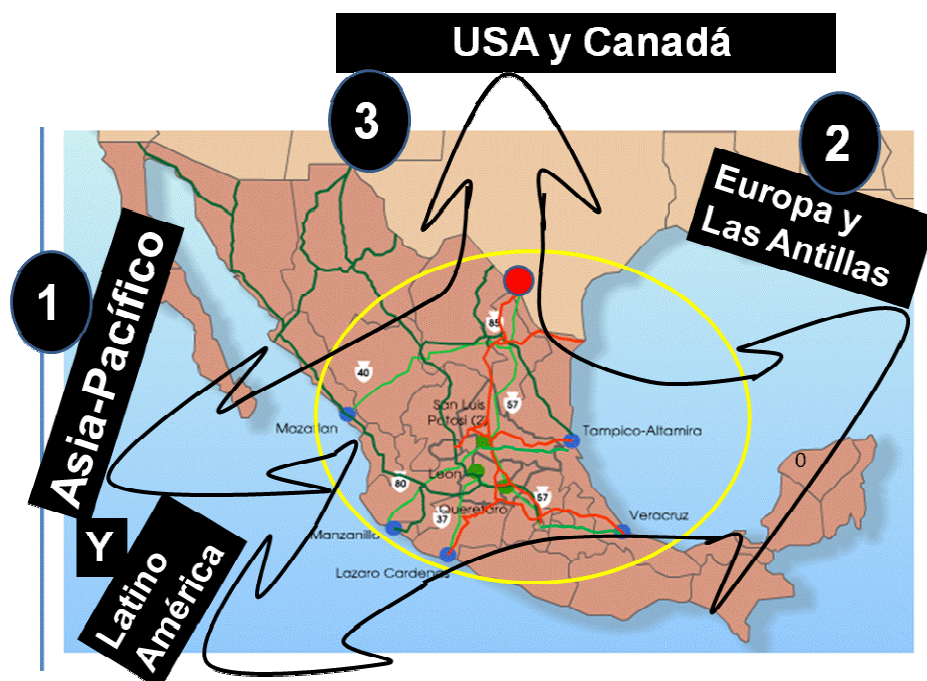
40,57, 80, 37 y 70 además una ruta carretera desde la Ciudad de México hasta Veracruz. Obviamente, surge el cuestionamiento ¿Cómo está operando la Región México-Central en cuanto a su papel de enlace competitivo hacia la economía mundial?. El gráfico y el mapa siguientes nos permiten contestar.

GRAFICO 4



Podemos observar en el gráfico anterior cómo la región México-Central, tratándose de los costos estratégicos para las inversiones empresariales (Salarios, Terreno, Construcción, Agua, Gas y electricidad) es fuertemente competitiva. Ahora bien ¿su ubicación en el contexto de la globalización económica es atractiva? Veámoslo a continuación.

MAPA 2



Aquí, solo haremos alusión al caso de la relación entre la región México-Central y China que se estima, hacia el 2050, será uno de los motores del crecimiento mundial. En este sentido, juega un papel importante el Puerto de Lázaro Cárdenas en donde se distinguen varias Líneas Navieras (algunas con interconexión con el líder de los BRIC es decir China). A saber: Hapag-Lloyd, EVERGREEN, COSCO, American President Linea (APL Ltd.) Etc. Así mismo es pertinente destacar el papel de los puertos marítimos, citados para la región México-Central, en cuanto a su papel en el comercio Antillano y Centro Americano. Esto lo podemos observar en el cuadro siguiente:

CUADRO 2

Estadísticas Portuarias para el Gran Caribe (Expresadas en TEU´s)

Puertos (País) colocados según su volumen	TEU 2003	TEU 2004	TEU 2005
1 Colón (MIT, Evergreen, Panamá Port) Panama	1,512,365	1,943,712	2,054,285
2 Kingston, Jamaica	1,137,798	1,356,034	1,670,800
3 Freeport, Bahamas	1,057,879	1,059,581	1,121,285
→ 4 Manzanillo, Mexico	709,209	830,779	872,562
5 Puerto Cabello, Venezuela	380,039	597,930	746,810
6 Puerto Limón-Moin, Costa Rica	611,984	667,344	688,563
7 Balboa, Panama	457,134	465,091	664,185
→ 8 Veracruz, Mexico	571,867	591,736	631,308
9 Puerto Cortes, Honduras	399,612	466,805	468,563
10 S.P.R Buenaventura, Colombia	259,658	347,938	403,471
11 Santo Tomas de Castilla, Guatemala	312,154	323,045	332,251
12 Port of Spain, Trinidad & Tobago	298,000	350,468	322,466
→ 13 Altamira, Mexico	256,417	297,017	319,551
14 La Guaira, Venezuela	150,844	261,036	269,114
15 Haina, Dominican Republic	395,664	435,200	268,738
16 Puerto Barrios, Guatemala	242,112	232,242	229,448
17 Puerto Quetzal, Guatemala	171,710	195,056	224,169
18 Jarry, Guadeloupe	108,066	106,213	154,263
19 Caldera, Costa Rica	57,275	66,744	90,088
20 Willemstad/ Curacao, Netherlands Antilles	81,212	82,087	89,229

Source: Caribbean Shipping Association Stats.

TEU (TwentyFoot Equivalent Unit) se traduce como :Unidad Equivalente de Veinte Pies = Unidad definida en base a la Organización Internacional de Normalización. Se refiere a contenedores de carga con dimensiones de 20 pies de largo por 8 pies de alto que es el tamaño utilizado como unidad de medida para describir una serie de contenedores. Por ejemplo: un contenedor de 40 pies equivale a 2 TEU

Como podemos ver en el cuadro anterior los tres puertos mexicanos señalados ocuparon los lugares 4º, 8º, Y 13avo. lugar entre los 20 puertos más importantes del Gran Caribe y además significaron, en el año 2005, (en conjunto) 1´823,421 TEU´s es decir, quedarían en segundo lugar después Colón Panamá y superando a Kingston ,Jamaica. Ahora bien, ¿ que importancia tiene todo lo hasta aquí comentado en el escenario del futuro a largo plazo en las relaciones de México con la Unión Europea ?. Para atender esa pregunta utilizaremos la cuarta (IV) sección de este documento

IV.- EL ACUERDO MEXICO – UNIÓN EUROPEA Y LA REGIÓN MEXICO CENTRAL

Bajo el supuesto de que, tanto al gobierno mexicano como al gobierno de la Unión Europea les interesa tomar medidas, desde ahora, con respecto al futuro relevo de los países motores del crecimiento de la economía mundial hacia los BRIC, es

importante destacar ciertas partes del articulado del Acuerdo de Asociación Económica, Concertación Política y Cooperación México – Unión Europea (AAECPMUE)

TÍTULO VI- COOPERACIÓN

ARTÍCULO 14 Cooperación industrial:

1. Las Partes apoyarán y fomentarán medidas para desarrollar y **fortalecer las acciones destinadas a poner en marcha una gestión dinámica, integrada y descentralizada de la cooperación industrial con el fin de crear condiciones favorables al desarrollo económico, teniendo en cuenta sus intereses mutuos.**

b) fortalecer y ampliar el diálogo existente entre los operadores económicos de ambas Partes mediante la promoción de actividades de consulta y coordinación adicionales en este ámbito con objeto de ... **ayudar a la industria a que se adapte a las necesidades del mercado;**

ARTÍCULO 17 Cooperación en el sector de las pequeñas y medianas empresas

1. Las Partes promoverán un entorno favorable para el desarrollo de las pequeñas y medianas empresas.

2. Esta cooperación consistirá en lo siguiente:

a) fomentar contactos entre agentes económicos, **impulsar inversiones conjuntas y el establecimiento de empresas conjuntas**

ARTÍCULO 24 Cooperación en el sector de los transportes

1. La cooperación entre las Partes sobre asuntos de transporte estará destinada a:

a) **apoyar la reestructuración y modernización de los sistemas de transporte;**

d) **asistencia técnica para apoyar la reestructuración y modernización del sistema de transporte, en todas sus variantes.**

3. **Las Partes estudiarán todos los aspectos relativos a los servicios internacionales de transporte marítimo para que éstos no constituyan un obstáculo a la mutua expansión del comercio**

ARTÍCULO 37 Cooperación regional

1. Las Partes fomentarán actividades destinadas a **desarrollar acciones conjuntas mediante proyectos de cooperación, principalmente en Centroamérica y el Caribe.**

2. **Se dará prioridad a las iniciativas encaminadas a: promover el comercio intrarregional en Centroamérica y el Caribe;** fomentar la cooperación regional sobre temas medioambientales y en el sector de la investigación científica y tecnológica; **promover el desarrollo de la infraestructura de comunicaciones esencial para el desarrollo económico de la región**

Como vemos el articulado del AAECPYCMUE antes expuesto pudiera fundamentar una participación y aprovechamiento conjunto de las condiciones favorables de la región México Central para convertirla en una plataforma de integración de empresas: México-Europeas ó Europeas coordinadas con Mexicanas que se considere estarán en condiciones de aumentar su competitividad en relación a el futuro relevo de los actuales motores del crecimiento mundial por parte de los BRIC's además de mejorar la posición mexicana y europea en cuanto a poder estar en condiciones de cumplir con su propósito de fungir como dinamizadores ó impulsores en cuanto al crecimiento en las zonas del Caribe y de América Central

V.- CONCLUSIONES

1.- Las economías nacionales exitosas, en términos de que sus niveles de vida están incrementándose cada vez más, son aquellas que de manera comparativamente más amplia están participando en la globalización económica mundial.

2.- La creciente participación antes citada ha implicado la realización de acciones de política económica en pro de la incorporación de sus economías a la globalización.

3.- Hay tres grupos de acciones que son destacables: a). Mejores prácticas para el Comercio Internacional. b). Infraestructuras aprovechables en el contexto de la Economía Mundial. c). Servicios financieros y fiscales a través de las fronteras para el comercio. Estos grupos de acciones parcialmente se han concretizado en el concepto llamado SuperCorridor.

4.- En cuanto a los motores futuros impulsores de la economía global se prevé que para el año 2050 serán los llamados BRIC.

5.- La Región México Central está avanzando hacia una creciente integración física y operativa tipo SuperCorridor que le permitiría ser una plataforma para que la Unión Europea y México prevean su inserción en condiciones competitivamente mejores respecto de los países que en el futuro impulsarán la economía mundial.

6.- Lo antes expresado se puede lograr mediante la implementación de varios apartados de los artículos de relativos a la cooperación (14, 17, 24, y 37) plasmados en el Acuerdo de Asociación Económica, Concertación Política y Cooperación México – Unión Europea (AAECPMUE). El marco legal, ya está dado, ahora, dependerá de que las autoridades gubernamentales europeas y mexicanas (acompañadas por sus sectores empresariales) orienten en tal sentido sus acciones.