

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

WT/MIN(99)/ST/3
30 de noviembre de 1999

(99-5196)

CONFERENCIA MINISTERIAL
Tercer período de sesiones
Seattle, 30 de noviembre - 3 de diciembre de 1999

Original: francés

COMUNIDADES EUROPEAS

Declaración distribuida por el Sr. Pascal Lamy, Comisario de Asuntos Comerciales

La gran pregunta es la siguiente: ¿Qué hacemos aquí? ¿Qué vamos a hacer esta semana?

Una parte de la respuesta a esta pregunta es fácil. Estamos aquí para aprovechar el calor de la hospitalidad del noroeste de los Estados Unidos, aunque en esta época del año hay que tomar el término calor en sentido figurado. Antes que nada, quisiera agradecer por lo tanto a la Presidenta de esta Conferencia, Sra. Charlene Barshefsky, y al equipo de organización de Seattle por lo que han hecho para acogernos tan calurosamente y por sus esfuerzos y su empeño para que esta Conferencia pueda celebrarse.

Con toda franqueza, todo lo demás nos corresponde a nosotros.

Quisiera comenzar con una metáfora estadounidense. Imaginemos que el comercio mundial es uno de esos trenes enormes de mercancías que van rodando al estilo de los que se ven al este de Spokane y más allá, al sur de California o al norte hacia Vancouver. Si nos imaginamos ese tren, entonces Seattle es un cambio de agujas central y crítico.

No me cabe ninguna duda de que el tren de mercancías se dirige hacia el cambio de agujas a gran velocidad y sin riesgo de descarrilar en un foso de proteccionismo. Pienso, no obstante, que debemos estar vigilantes para que el tren de mercancías circule por la vía correcta. Este aspecto suscita inquietudes.

Nuestros amigos de los países en desarrollo en general están inquietos. Han planteado una serie de problemas en la esfera de la aplicación. Debemos escucharlos y tomar en consideración sus preocupaciones.

Quisiera citar otro ejemplo, que en este caso es más ruidoso: los 50.000, o quizá 100.000, manifestantes que protestan fuera de este recinto. Su presencia no es accidental.

Si no estuvieran allá fuera, la vida para algunos de nosotros sería seguramente más fácil. Entonces podríamos proceder, de acuerdo con nuestras viejas costumbres, a preparar entre nosotros textos voluminosos en una jerga incomprensible. A veces escucho a los negociadores comerciales hablar del interés de las organizaciones no gubernamentales en nuestros asuntos como si fuera una plaga de langostas. "¿Por qué ese interés en nosotros? ¿qué daño tan grande ha hecho la OMC?".

Al mismo tiempo, esperan que las langostas se desplacen y vayan a atacar el campo de un tercero. Lo cierto es que estas concentraciones tienen un derecho legítimo a protestar y que debemos escucharlos.

La presencia de los manifestantes obedece a que lo que hagamos esta semana va a contar. A ellos les preocupa saber hacia dónde se dirige el tren y a nosotros también debe preocuparnos. Tenemos que analizar con ellos sus argumentos.

Vivimos en una nueva era, la de la globalización. En esta nueva era tenemos que encontrar políticas nuevas. En ocasiones, nuestros amigos del exterior tratan de sugerir que nuestra elección se reduce a dos opciones: sucumbir al abrazo de la globalización o echarla por tierra.

En realidad, hay una tercera opción. Ante el Parlamento Europeo yo la titulé la "globalización dominada" y en ella se basa mi planteamiento de la política comercial en general y del trabajo de la presente semana en particular. Dicho planteamiento se puede formular en unos cuantos términos.

En primer lugar, no debemos tener miedo de acelerar la velocidad de nuestro tren de mercancías. La liberalización del comercio ha redundado en enormes beneficios para nuestras economías y no hay razón para pensar que la nueva ronda no vaya a tener el mismo efecto. Necesitamos hacer más para asegurarnos de que los beneficios se distribuyan más ampliamente entre nuestras economías y, con franqueza, dentro de nuestras economías. También debemos evaluar si nuestra velocidad es sostenible, y a ello se debe que la UE efectúe actualmente una evaluación de la repercusión de la nueva ronda en la sostenibilidad. Sin embargo, hay que incluir a la Unión Europea cuando se trata de las negociaciones sobre el acceso a los mercados: en el sector de los servicios, en el sector de las mercancías (a condición de que examinemos los aranceles de manera integral) y -por supuesto que sí- también en el sector de la agricultura.

Mucho se ha hablado sobre la agricultura en Ginebra y sobre la ardua y en ocasiones ingrata labor que nuestros Embajadores han realizado en nuestro nombre. Quisiera, no obstante, explicar brevemente lo que estamos dispuestos a hacer. Estamos dispuestos a negociar, sobre la base del famoso artículo 20 en su totalidad. Esto significa: nuevas reducciones de las subvenciones a la exportación (a condición de que también estén sobre la mesa otros medios de ayudar a los exportadores); ayuda interna y aranceles. Pero también significa que se deben tener en cuenta las preocupaciones no comerciales, y no podemos ceder en ese punto.

En segundo lugar, necesitamos interesarnos por otros factores y no sólo por la velocidad del tren. Tenemos que asegurarnos de que la gestión del sistema mundial de comercio esté totalmente actualizada para satisfacer las necesidades de la economía global. Retroactivamente, hay que admitir que era absurdo que el antiguo GATT no tuviera ninguna facultad con respecto a los servicios, por ejemplo, o que no pudiera solucionar diferencias de manera vinculante. Creo que hay paralelismos directos con nuestra situación actual. En los próximos años la gente se preguntará por qué el mundo vaciló en iniciar negociaciones sobre las inversiones, la competencia y la facilitación del comercio. La gente conoce nuestras opiniones en torno a estas cuestiones, que consideramos de importancia crítica para la labor que realizamos aquí. Sin embargo, les pido que reflexionen con cuidado en que si no iniciamos estas negociaciones aquí y ahora, podrían transcurrir 10 años antes de que verdaderamente pudiéramos atajar estas cuestiones vitales.

En tercer lugar, nosotros, los maquinistas del tren, necesitamos desbloquear nuestra "visión de túnel". Tenemos que pensar en el medio ambiente por el que pasa el tren, y al que en ocasiones saquea. También tenemos que pensar en los trabajadores que colocaron las vías, que se ocupan del mantenimiento del tren y que lo hacen funcionar a tiempo. Soy consciente de que las cuestiones del comercio y el trabajo y del comercio y el medio ambiente preocupan a muchos países en desarrollo.

Sin embargo, con respecto a la cuestión del comercio y el trabajo, los insto a que vuelvan a examinar nuestra propuesta sobre un foro de la OIT y la OMC. Esa propuesta se basa firmemente en lo acordado en Singapur, pero va más allá. Su finalidad es la de iniciar un diálogo verdadero sobre esta cuestión. Se ha tenido sumo cuidado al diseñar la propuesta, no sólo para excluir la posibilidad

de sanciones proteccionistas injustas, sino para evitar incluso la sugerencia de que pudieran llegar a aplicarse.

En lo relativo al medio ambiente, las cuestiones muestran una sutil diferencia. Queremos que las consideraciones ambientales queden integradas en la nueva ronda en todo momento de las negociaciones, y queremos que la ronda encare cuestiones fundamentales como la relación entre las normas de la OMC y los acuerdos multilaterales sobre medio ambiente, el etiquetado ecológico y el principio de cautela.

Hay otro elemento que tal vez sea el más importante de todos: necesitamos para nuestro tren nuevos maquinistas, procedentes de los países en desarrollo. Es por esa razón que hemos tratado también de integrar un planteamiento sobre el desarrollo en todas nuestras propuestas. Es por esa razón que pedimos a todos los países más ricos que ofrezcan un acceso en régimen de franquicia arancelaria a los países menos adelantados. Es por esa razón que estamos examinando de nuevo lo que hacemos en la esfera de la creación de capacidad, la asistencia técnica y el trato especial y diferenciado.

Permítanme decirlo con toda claridad. Si enumeramos estos elementos que anhelamos alcanzar no es para descartarlos mañana. Queremos una ronda amplia, con un solo compromiso y un plazo de tres años. No tenemos ningún deseo de aspirar a logros imposibles con respecto a nuevas cuestiones, pero queremos un programa de negociación global y sustancial.

En conclusión, nosotros en la OMC necesitamos ocuparnos de esa "visión" a la que me referí. Tenemos que ver más allá de las hermosas montañas que circundan esta ciudad y pensar dónde tendremos que estar no sólo dentro de un año o dentro de dos años, sino dentro de 20 años. Este plazo rebasa el marco temporal de todos nuestros mandatos políticos, pero no rebasa el legado que dejaremos a la siguiente generación de dirigentes políticos. Esta semana representa una oportunidad que debemos aprovechar si el mañana en verdad nos interesa.
