



DISTRIBUCIÓN: General
J/08-03/SR-Draft
ORIGINAL: Inglés

Comisión para la Cooperación Ambiental (CCA) de América del Norte

Sesión ordinaria 08-03 del Comité Consultivo Público Conjunto Taller de América del Norte sobre Sustentabilidad Ambiental y Competitividad

**2 y 3 de diciembre de 2008
Puerto Vallarta, México**

Acta resumida

El Comité Consultivo Público Conjunto (CCPC) de la Comisión para la Cooperación Ambiental de América del Norte llevó a cabo una sesión ordinaria los días 2 y 3 de diciembre de 2008 en Puerto Vallarta, México, en relación con el Taller de América del Norte sobre Sustentabilidad Ambiental y Competitividad de la CCA.

En esta acta resumida se presenta un informe sobre cada punto del orden del día, se da cuenta de todas las decisiones tomadas por el Comité y se identifican tanto las actividades como las responsabilidades. (Véase el anexo A para el orden del día y el anexo B para la lista de participantes.)

Las actas resumidas anteriores, las recomendaciones del CCPC al Consejo y otros documentos relacionados con el Comité se pueden solicitar a la Oficialía de Enlace con el CCPC o consultarse en la página web de la CCA: <<http://www.cec.org>>.

Martes 2 de diciembre de 2008

Bienvenida y palabras de apertura, por la presidenta del CCPC, Jane Gardner

La presidenta del CCPC, Jane Gardner, dio la bienvenida a los participantes y ofreció un sucinto panorama general de la estructura y la función del órgano que preside. La presidenta que la sucederá en 2009 será Nelly Correa, de México. Gardner comentó la ausencia de dos miembros del Comité, Patricia Clarey y Gordon Lambert, y mencionó que había dos vacantes en el CCPC (una por parte de Canadá y otra de México). Dio la bienvenida a dos nuevos miembros mexicanos, Martín Gutiérrez y Gustavo Alanís Ortega (quien cumple su segundo periodo). Los miembros asistentes se presentaron: Merrell-Ann Phare, Irene Henriques y Jean-Guy Dépôt de Canadá; Dinkerrai Desai, Ralph B. Marquez y Patricia McDonald de Estados Unidos, y Gustavo Alanís Ortega, Adriana Nelly Correa Sandoval, Martín Alberto Gutiérrez y Carlos Sandoval Olvera de México.

Gardner presentó el tema del taller, “Sustentabilidad Ambiental y Competitividad”, en el cual participarían oradores de distintos ámbitos, entre otros, académico, empresarial y de organizaciones no gubernamentales. Destacó lo oportuno del tema, considerando el

estado que guarda la economía en América del Norte y el reto que supone considerar la protección del medio ambiente y al mismo tiempo mantener a flote al sector privado frente a la difícil situación actual.

Discurso introductorio por el director ejecutivo de la CCA, Adrián Vázquez

Vázquez inició su presentación dando la bienvenida a los asistentes y agradeciendo al CCPC la invitación a uno de los eventos más importantes de la vida institucional de la Comisión. Acto seguido, explicó qué es la Unidad sobre Peticiones Ciudadanas (UPC) del Secretariado de la CCA, uno de los más innovadores mecanismos y el primero de su tipo que incorpora las solicitudes e inquietudes de la ciudadanía en relación con la aplicación efectiva de la legislación ambiental. Señaló la necesidad de que, en un futuro, la UPC trascienda a Montreal con miras a entender la realidad de los diversos cambios que enfrenta América del Norte. Comentó que, el año pasado, la UPC adquirió mayor reconocimiento en la región (con las clínicas de servicios legales y los diferentes foros), que el alcance de las peticiones ha llegado hasta la región del Ártico y que se llevaron a cabo visitas de campo para evaluar el avance de las peticiones.

El director ejecutivo observó que en apego al plan operativo de la CCA las actividades de cooperación contribuyen a que las instituciones participen y promuevan la competitividad de la región ante una economía globalizada. Agregó que considerando el contexto político, 2009 será un año histórico, quizás comparable al año en que se fundó la Comisión, e hizo referencia a las aportaciones del CCPC a los planes Operativo 2009 y Estratégico 2010-2015.

Adrián Vázquez abundó en algunas de las principales áreas en las que ha participado la CCA. En primer lugar, el programa sobre la Conservación de la Biodiversidad ha coadyuvado en el rescate a manos del gobierno mexicano de la vaquita marina, una especie en peligro de extinción. El liderazgo del secretario de Medio Ambiente y Recursos Naturales de México, Juan Rafael Elvira, contribuyó a crear una resolución para que la Comisión procediera con este proyecto en 2008. En segundo lugar, el programa Manejo Adecuado de las Sustancias Químicas (MASQ) reconoce el manejo adecuado de las sustancias químicas como un elemento básico de la competitividad de la región. Con el apoyo de la Agencia de Protección Ambiental (EPA) de Estados Unidos y la colaboración de expertos de los tres países, la Comisión ha estado trabajando en México en el diseño de una estrategia orientada a eliminar el mercurio en el sector salud, así como en la puesta en marcha de proyectos con los tres países a fin de reducir la exposición a los éteres bifenílicos polibromados. Con el ánimo de mejorar la calidad de vida y la competitividad, la CCA continúa respaldando las labores de los tres países por fortalecer los programas sobre calidad del aire para América del Norte. En el área de la aplicación de la legislación ambiental, la Comisión constituye un foro ideal para el intercambio de ideas entre abogados, jueces y organizaciones judiciales. El director ejecutivo agradeció a los miembros del Secretariado el trabajo para preparar el Plan Operativo 2009 y mencionó que las aportaciones del CCPC resultarán sumamente valiosas para el cumplimiento del Plan.

Adrián Vázquez ofreció un panorama general de las nuevas oportunidades que se avecinan para 2009. Agregó que la agenda de la Comisión debe guardar una relevancia

política, razón por la cual este organismo buscará las oportunidades de avanzar en este frente. Dijo que el Consejo en Ottawa recomendó no crear más foros para el debate —sobre el cambio climático, por ejemplo—, sino más bien crear estrategias que coadyuven a entender y responder a sus agendas a escala nacional. Destacó la importancia de proclamar el éxito de ciertos proyectos y de cancelar aquellos que dejen de ser relevantes para las estrategias nacionales.

Para concluir, Adrián Vázquez señaló el enorme entusiasmo del Secretariado por la forma en que la Comisión avanza hacia una nueva era de cooperación internacional. Agregó que el CCPC desempeña un papel esencial en la transparencia de la CCA y su nexos con la sociedad. La labor futura hoy en día reviste una gran importancia, debido a que el medio ambiente es la plataforma en que se establecerá el nuevo orden mundial. El contenido del taller puede demostrar de qué manera podemos ser más competitivos aprovechando las oportunidades de cooperación en materia ambiental.

Discurso inaugural del secretario de Medio Ambiente y Recursos Naturales de México, Juan Rafael Elvira Quesada

El titular de la Semarnat inició su exposición señalando que confía plenamente en el papel del CCPC y que las decisiones gubernamentales deben basarse en el intercambio de información y alinearse con éste. Explicó que los problemas alrededor del mundo son cada vez más complicados y transversales, pero se mostró complacido al ver que el orden del día de hoy así lo refleja, en lo que se refiere a competitividad. Aunque la crisis económica que enfrenta el mundo entero representa un problema de peso, dijo que el tema crucial a abordar es el cambio climático, porque no esperará a que pase esta crisis mundial: está avanzando y necesitamos unir esfuerzos. Explicó que una de las razones por las que considera que el orden del día de hoy está bien estructurado es porque demostrará a empresarios e industriales que el fomento empresarial y el desarrollo sustentable pueden ir de la mano: no necesitan estar aparte. El fomento empresarial no significa destrucción y la protección ambiental no es motivo de temor para el sector empresarial.

El tema del orden del día en materia de transporte resulta de interés para el gobierno mexicano, comentó Elvira Quesada y dijo que recientemente el gobierno federal organizó un evento sobre transporte sustentable en Jalisco. El secretario expresó su interés por que el transporte forme parte de las actividades futuras de la CCA y destacó la importancia de escuchar las recomendaciones y opiniones del CCPC al respecto.

Mencionó el trabajo conjunto de México con la Comisión en la iniciativa de mejoramiento ambiental de las cadenas de abasto, para la que el gobierno mexicano tiene el objetivo de trabajar con mil pequeñas y medianas empresas (pyme) a fin de reducir las emisiones de CO₂ en 800 mil toneladas para 2012. En el marco de la última sesión del Consejo en Ottawa, Elvira habló respecto al cambio climático con Stephen L. Johnson y John Baird sobre la oportunidad de trabajar con un programa regional de intercambio de carbono. La idea tuvo buena acogida entre las otras dos Partes, aunque no ha mostrado avances desde entonces, pues lo han impedido asuntos de índole política en los tres países.

En México, el presidente Calderón se muestra fiel al tema del medio ambiente en sus políticas; ejemplo de ello es el fomento de políticas por parte del gobierno, como los subsidios a la vivienda sustentable.

Por último, Elvira Quesada dijo estar muy interesado en los resultados y conclusiones del taller. Agregó que su gobierno tenía la intención de trabajar con el CCPC y continuar instrumentando políticas en pro de la región de América del Norte.

Mesa de trabajo I: Impulsores y barreras para el mejoramiento del desempeño ambiental

Moderadora: Patricia McDonald, miembro del CCPC por Estados Unidos

Presentación a cargo de Tom Lyon, director, Erb Institute Global Sustainable Enterprise

Tom Lyon analizó lo que denomina la visión “moderna” de la gestión política respetuosa del medio ambiente: Cuando la ciudadanía busca la solución a un problema ambiental, recurre al gobierno, el que, en respuesta, formula normas que las empresas están obligadas a cumplir. Si bien los grupos de interés y el sector empresarial pudieran ser los responsables de forjar la arena política en el camino, el resultado final es la formulación de políticas públicas que generen normas en materia ambiental, las cuales, a su vez, redundan en mejoras en el medio ambiente. La anterior administración de Estados Unidos no mostraba gran interés por emprender acciones de política ambiental y, en esos casos, tenemos que recurrir a otros factores que impulsen el desempeño ambiental.

Como parte de su visión “postmoderna”, en la que el gobierno deja de ser el eje del desempeño ambiental, Lyon propone otros catalizadores que pueden ser los consumidores, al generar una demanda por productos con más ventajas ambientales; las comunidades —por ejemplo, comunidades forestales capaces de administrar sus propios recursos—; activistas, que puedan identificar directamente empresas cuando concluyan que probablemente el gobierno no responderá —casos como los de Home Depot o Mitsubishi, por ejemplo—; el sector empresarial (quizás decidan autorregularse antes de ser identificadas las empresas de forma particular), y el gobierno (generando nuevas formas de interactuar con las empresas mediante la negociación de acuerdos o la invitación a empresas a optimizar su desempeño ambiental y crear acuerdos públicos de carácter voluntario).

Tom Lyon expuso cuáles fueron los factores que motivaron la reducción de la mitad del total de emisiones tóxicas en Estados Unidos entre 1989 y 1995. Explicó que, a pesar de contar con los métodos adecuados, los investigadores no lograron identificar con certeza qué fue lo que surtió efecto en este caso, pero sí llegaron a muchas conclusiones: lo que motivó la reducción de emisiones tóxicas no fue únicamente la aplicación de estrictas normas, sino una combinación de factores, como la presión política y la amenaza regulativa (casi con certeza la amenaza que suponían las normas establecidas por la Agencia de Protección Ambiental [EPA] de Estados Unidos produjo esta reducción de emisiones); la divulgación de información; la presión ejercida por organizaciones no gubernamentales, inversionistas y medios de comunicación (esto redujo las emisiones de

algunas empresas); la autorregulación de la industria (es difícil demostrar que el Programa de Responsabilidad Integral haya marcado alguna diferencia, pero sí podría haber ejercido presión en actores no participantes), así como programas gubernamentales voluntarios (el programa 33/50 de la EPA contribuyó modestamente a la reducción de emisiones de sustancias químicas). En conclusión, explicó que los investigadores no saben a ciencia cierta qué motiva a la industria a optimizar su desempeño ambiental, pero que las amenazas regulativas y la divulgación de información quizás sean las herramientas más poderosas con que contamos.

Presentación de Jorge Luis Chávez Zárate, director de comunicaciones, Meridian 100

En la presentación que hizo de Meridian 100, empresa que busca desarrollar infraestructura logística y zonas de libre comercio en México y Latinoamérica, Chávez explicó que ésta ofrece espacios de vanguardia e infraestructura sustentable a empresas mundiales de logística (dentro de los sectores comercial, manufacturero, tecnológico, automotriz y aeronáutico). Se calcula que, para el año 2020, aproximadamente 80 por ciento del total de los bienes producidos alrededor del mundo cruzarán fronteras internacionales, respecto al 20 por ciento que las cruza en la actualidad. Abundó que la mayor parte del comercio entre Estados Unidos y México pasa por Texas y que la empresa anticipa un crecimiento del comercio de 400 por ciento para 2020. Señaló que Puerto Laredo será el punto de entrada clave para las importaciones provenientes de Asia y que por ese cruce fronterizo pasan hoy en día 12 mil camiones.

Destacó que, con miras a reducir los costos y efectos ambientales en la frontera, en las zonas francas en las que ofrece una plataforma logística Meridian 100 ha evaluado las oportunidades de establecer plantas de biodiésel, a fin de electrificar las bodegas, equiparlas con un sistema de calefacción natural (geotérmico) y generar electricidad mediante un sistema cinético. Con estas instalaciones en marcha, cuya construcción está programada para 2009, los camiones a la larga podrán cruzar la frontera con mayor eficiencia y reducir el impacto general en el medio ambiente.

Presentación de Denis Leclerc, vicepresidente, Desarrollo Sustentable y Medio Ambiente, AbitibiBowater

Establecida en Estados Unidos, Canadá, Europa y Asia, AbitibiBowater es una empresa de productos forestales, además de ser el mayor productor de papel periódico del mundo. Leclerc comenzó su presentación explicando que las dinámicas condiciones económicas —fluctuaciones en los tipos de cambio, costos de energía más elevados, una competencia recia, el acceso reducido a capital y una decadencia en los mercados— han frenado la demanda de papel periódico en América del Norte (a excepción de México, donde muestra un crecimiento). Comentó que el mercado de la vivienda en Estados Unidos también muestra un rápido decrecimiento y que las cambiantes condiciones sociales (cierres de empresas, desempleo, fusiones y una transformación sin precedentes en la industria), junto con las variantes condiciones ambientales (cambio climático y crecimiento poblacional urbano), ocasionan que grupos de interés especial y campañas lanzadas por ONG influyan cada vez más en la opinión pública.

Explicó que, después de considerar las cambiantes condiciones económicas, sociales y ambientales, la empresa decidió alinear su estrategia con base en un desarrollo sustentable. Para ello, se trazó un esquema de acciones gracias al cual la empresa será rentable, sustentable y responsable. A continuación detalló algunas de las acciones que la empresa lleva a cabo con miras a reducir su huella ambiental: identificar medios novedosos para aumentar la eficiencia energética y optar por la energía renovable; proceder para finales de año a la certificación del 100 por ciento de sus bosques; trabajar con instituciones colaboradoras a fin de someter dichos programas a prueba y luego instrumentarlos, así como diseñar innovadores tipos de papel que ofrezcan mayores ventajas ambientales que los productos de la competencia. Comentó que, en términos de participación de actores, la empresa ha establecido cerca de 50 acuerdos con comunidades indígenas.

Los nuevos objetivos de la empresa en materia ambiental, puntualizó, son, en primer lugar, adquirir neutralidad en carbono (cero emisiones netas de gases de efecto invernadero) y, al mismo tiempo, llegar a convertirse en un sumidero de carbono a escala mundial; contar con proveedores responsables de fibras (usar fuentes de fibras que tengan la certificación de ser 100 por ciento sustentables en la producción de papel y productos de madera con grado de ventaja ambiental); ofrecer la administración de productos mediante las mejores líneas de productos de su categoría (ecoeficientes) que ayuden a los clientes a alcanzar sus metas en materia de sustentabilidad, así como tomar en consideración las opiniones e intereses de sectores clave en el proceso de toma de decisiones. En conclusión, el reto a vencer a corto y largo plazos será el reposicionamiento del sector forestal en el contexto del cambio climático. Necesitamos crear un clima de cambio.

Preguntas, respuestas y comentarios

- Como empresa, tenemos la responsabilidad en este mundo de ofrecer un mejor medio ambiente, pero es necesario que sea asequible en términos económicos; en el futuro, será forzoso. Las tecnologías encaminadas a reforzar el desempeño ambiental son demasiado costosas en la actualidad, aunque se espera que sean más accesibles en un futuro.

- ¿Qué fue lo que motivó a una empresa de logística y transporte? Si fueron los precios de la energía, ¿cuál es el catalizador ahora que disminuyeron los precios del gas?

Respuesta: Tenemos la responsabilidad social de optimizar la eficiencia de estas instalaciones —a largo plazo se traducirá en ahorros para los clientes. La distribución de las bodegas, junto con el diseño de zonas francas, contribuye al comercio y, a la larga, también al medio ambiente.

El motor del desempeño ambiental tal vez sea entonces solamente un efecto secundario de la eficacia empresarial en general; no hay una fuerza ambiental que motive dicho cambio.

- ¿Qué motiva a una empresa a reducir su huella de carbono? ¿Responde acaso a los permisos para la emisión de carbono, a que se prevé la aplicación de normas en la

materia o a que existe una inquietud acerca de su reputación?

Respuesta: Un elemento fundamental es la recuperación de la inversión. En el proceso de la toma de decisiones es necesario que entendamos mejor que la recuperación de la inversión ahora incluye una responsabilidad social, aspectos ambientales y licencias para operar. La meta es cómo aumentar nuestra participación de mercado. En primer lugar, tenemos un buen desempeño, lo que significa que no somos blanco de nuevas normas o grupos ambientalistas. Somos testigos de un nuevo movimiento: clientes y empleados que ejercen presión sobre las empresas. El consumidor no tiene suficientes conocimientos sobre las sustancias químicas que contiene un producto como para tomar una decisión informada. El etiquetado quizás no sea el adecuado para las sustancias químicas pero sí para productos de papel.

- AbitibiBowater usa tres etiquetas de certificación con reconocimiento internacional para cada producto; por ejemplo, la de la Asociación Canadiense de Normalización (*Canadian Standards Association, CSA*) y otro tipo de certificación. La certificación no debe utilizarse en el producto en silo sino como compuesto.
- Se ha dado un cambio de mentalidad entre las empresas que buscan reducir su huella de carbono porque en el futuro se les comparará con otras empresas.
- Mediante la Asociación de Pulpa y Papel, la empresa trata de lograr avances con los competidores en cuanto a los problemas ambientales.
- Una mayor cantidad de proveedores y consumo locales puede contribuir a reducir las emisiones de carbono al disminuir el comercio. Este tipo de confluencia resulta vital para reducir nuestra huella ambiental.
- El transporte intermodal puede ser más eficiente y reducir la huella ambiental. En la actualidad, 85 por ciento de las mercancías se transporta en camiones, aunque México busca alcanzar un sistema intermodal (con vías ferroviarias).
- La Comisión para la Cooperación Ambiental debe analizar el desarrollo de los sectores turístico e inmobiliario en el contexto del cambio climático.
- Es necesario informar a los consumidores sobre el ecoetiquetado, así como encontrar una manera de evaluar todas estas sustancias en una etiqueta.
- Frente al entorno económico que se vive, será difícil esperar que el consumidor pague más por un producto con ventajas ambientales. Las encuestas demuestran que los consumidores están dispuestos a pagar más, pero no es así en la práctica. En aras de expandir la participación de mercado, usemos el medio ambiente de forma positiva.
- En el área de transporte, la CCA deberá empezar a impulsar corredores de transporte de bienes y servicios respetuosos del medio ambiente; por ejemplo, promoviendo el transporte intermodal en el corredor de la Coalición del Súper Corredor de América del Norte (NASCO, por sus siglas en inglés).

- Si constituye un asunto ambiental de relevancia, debemos regularlo.

Mesa de trabajo II: Impulsores y barreras para la innovación ambiental

Moderador: Jean-Guy Dépôt, miembro del CCPC por Canadá

Presentación de Catherine Scrimgeour, especialista en Asuntos Públicos, Zenn Motor Company

Los consumidores constituyen la fuerza motriz en el diseño de vehículos alternativos ante los crecientes precios del combustible, las preocupaciones por la dependencia del petróleo extranjero, así como la concientización de los efectos del cambio climático en todo el mundo. Todos estos factores han contribuido a que el consumidor ejerza bastante presión para que la industria automotriz le ofrezca más opciones. En este sentido, se ha dado un cambio significativo en la industria y existe la necesidad de centrar la atención en los vehículos eléctricos. Básicamente cada uno de los principales fabricantes automotrices trabaja en vehículos alternativos, sean eléctricos, híbridos o de hidrógeno.

Zenn Motor Company aspira a convertirse en el líder en la fabricación de vehículos de emisión cero a escala mundial. Con base en Toronto y St. Jérôme (Quebec), la compañía produce vehículos eléctricos de baja velocidad, que alcanzan una velocidad máxima de 40 kilómetros por hora. Estos vehículos están diseñados para recorridos locales o para trayectos cortos.

Uno de los desafíos que enfrentan las empresas que ofrecen esta clase de vehículos son las normas gubernamentales en vigor. El ministerio de Transporte de Canadá sostiene que los vehículos eléctricos de baja velocidad no son suficientemente seguros para transitar en vías públicas. Hasta ahora, el gobierno sólo permite la circulación de los nuevos vehículos de baja velocidad en campus universitarios y bases militares. La dependencia sostiene esta posición a pesar de que en 41 estados de la Unión Americana se ha aprobado la circulación de vehículos eléctricos de baja velocidad en cierto tipo de vías con límites de velocidad bajos. En julio de 2008, el gobierno de Quebec empezó a permitir la circulación de estos vehículos en algunas vías, siempre y cuando el vehículo porte un triángulo anaranjado en la parte posterior que indique que es de baja velocidad. En Columbia Británica también se permite.

La mercadotecnia de los vehículos eléctricos supone otro desafío. Es importante informar al consumidor al respecto porque prevalece la confusión en torno a los diferentes tipos de vehículos alternativos que hay en el mercado y, más importante aún, si éstos representan una opción viable para ellos. Tanto consumidores como gobiernos desean tomar medidas en este sentido pero están dudosos y confían en el liderazgo y orientación por parte de la industria. Debemos plantearnos la siguiente pregunta: ¿qué dice para fomentar el crecimiento de empresas ambientalmente sustentables cuando la legislación en vigor prohíbe la expansión?

La novedosa y prometedora tecnología EESstor ofrece una solución. Esta tecnología básicamente echará abajo cualquier argumento que se tenga contra los vehículos

eléctricos, dado que la batería almacena la misma cantidad de energía que una batería de litio con la mitad del peso y un tiempo de carga de menos de 10 minutos, además de que alimentaría a un vehículo regulado para carreteras (que pudiera viajar a 125 kilómetros por hora). El uso de estos vehículos de cero emisiones reduciría el total de las emisiones de CO₂ en 6.5 toneladas al año.

Presentación a cargo de Mark Stoler, director y consejero, Salud Ambiental y Medidas de Seguridad (*Environmental Health and Safety Operations*), General Electric Company

EcoImagination es una innovadora iniciativa de crecimiento empresarial sustentable que lanzó General Electric (GE) en 2005 —sin ser una iniciativa con ventajas ambientales ni de sustentabilidad o responsabilidad social corporativa, contiene elementos de las tres. Básicamente se trata de reconocer que el factor crucial del éxito de la empresa a largo plazo es enfrentar los desafíos que plantea el cliente en materia ambiental alrededor del mundo.

EcoImagination comprende cinco compromisos: 1) invertir en la investigación en tecnología respetuosa del medio ambiente: redoblar las actividades de investigación y alcanzar una inversión de 1.5 mil millones de dólares al año para 2010; 2) duplicar las ventas de productos con certificación Ecoimagination; 3) reducir 1 por ciento las emisiones de gases de efecto invernadero de 2004 a 2012; 4) reducir el consumo de agua en 20 por ciento entre 2006 y 2012, y 5) informar y procurar la participación de la ciudadanía y los sectores de interés (mediante la publicación de un informe anual sobre Ecoimagination). Varios de estos objetivos ya se han alcanzado o incluso rebasado.

Uno de los retos es hacer que los clientes entiendan el costo del consumo de agua y las emisiones de carbono. El costo por emitir carbono es suficientemente alto como para frenar el proceso de toma de decisiones. Junto con organizaciones no gubernamentales y otras empresas, GE fundó la Alianza para la Acción Climática de Estados Unidos (US CAP, por sus siglas en inglés), que propugna una política de largo plazo relacionada con el cambio climático. Como parte de los resultados de la iniciativa EcoImagination destacan la sofisticación en el diseño de producto y en el análisis de su ciclo de vida útil; la motivación de los miembros del personal de investigación para presentar nuevas ideas, y el orgullo de los empleados por reducir su huella ambiental.

Presentación por Dianne Dillon-Ridgley, directora, Interface Inc.

Mediante la estrategia denominada Misión Cero, encaminada a tener un impacto nulo en el medio ambiente para 2020 (con la certificación de un tercero), Interface, empresa que cotiza en bolsa, logró una reducción de 82 por ciento en sus emisiones netas absolutas de gases de efecto invernadero en 2007 respecto a los niveles registrados en 1996. La justificación del proyecto de sustentabilidad desde el punto de vista financiero estriba en reducir la huella de carbono mediante la eficacia de procesos y productos, al mismo tiempo que crecen las ventas.

Las siete áreas de la estrategia “Monte Sustentabilidad” son: 1) eliminar el concepto de desecho; 2) centrar la atención en las emisiones inocuas; 3) operar instalaciones a partir

de fuentes de energía renovable; 4) cerrar el circuito (rediseñar procesos y productos a fin de cerrar el circuito técnico, usando materiales recuperados y de origen biológico); 5) dotar de un transporte eficiente (transportar personas y productos eficientemente a fin de eliminar desechos y emisiones); 6) sensibilizar a los grupos interesados (crear una cultura que aplique principios de sustentabilidad con miras a mejorar la existencia y subsistencia), y 7) rediseñar el comercio (crear un nuevo modelo de negocio que demuestre y respalde el valor del comercio basado en la sustentabilidad). Este compromiso de largo plazo surgió por motivación interna y no por la exigencia de una norma ni por verse expuesta la empresa.

Algunos de los factores que motivan a una empresa son: que se trate de una empresa privada, que tenga una importante participación de mercado con un producto y un director ejecutivo fundador con mayor libertad y capacidad para motivar un cambio (por ejemplo, en el caso de la compañía Johnson).

A largo plazo hay una tendencia hacia la equidad y, a medida que aumentan la información y transparencia, la equidad e igualdad entre líneas de género y económicas nos exigirán que entendamos que sólo hay una Tierra y que, si nos lo proponemos, podemos continuar teniendo una economía vigorosa y prácticas sustentables en nuestro vivir.

Preguntas, respuestas y comentarios

- Las disposiciones que prevé el ministerio de Transporte de Canadá constituyen una barrera a la categoría de vehículos eléctricos de baja velocidad. Los limitados recursos de una empresa le impiden ejercer presión sobre el gobierno para obtener nuevas tecnologías, como el automóvil eléctrico. El gobierno de Quebec, no obstante, realizó sus propias investigaciones respecto a este tipo de vehículo y preparó un proyecto piloto que permite las ventas de vehículos eléctricos de baja velocidad en la provincia.
- Los canales de comercialización tradicionales para la nueva tecnología no funcionan. Es necesario que se atraiga la atención de un nicho de clientes identificando las principales áreas geográficas y poniendo en circulación los vehículos, en vez de exhibirlos en ferias de automóviles, por ejemplo.
- La equidad debe ser un tema que forme parte de un análisis más exhaustivo entre los socios de la CCA.
- Los programas de investigación y el proceso de planeación estratégica empresarial en EcoImagination ahora se someten a una perspectiva de más largo plazo. El reto que enfrenta GE es la diversidad de sus negocios —desde Universal Studios hasta plantas de turbinas de gas— en donde se miden las mismas emisiones.
- Uno de los factores que impulsa el mercado de la energía renovable no es únicamente el mejoramiento tecnológico en materia ambiental sino también la reducción de costos de la energía tanto eólica como solar. Resolver ambos lados de la ecuación

(costo y medio ambiente) es el elemento impulsor.

El moderador agradeció la asistencia de los participantes y anunció que la reunión se reanudaría después del almuerzo.

Mesa de trabajo III: ¿De qué manera el mejoramiento del desempeño ambiental de las empresas influye en su competitividad comercial?

Moderadora: Nelly Correa, miembro del CCPC por México

Presentación de John Gocek, Sofame Technologies

Sofame Technologies diseña y fabrica sistemas de calentamiento de alta eficiencia y contacto directo a partir de la recuperación de calor y agua caliente. Los productos patentados de Sofame extraen hasta 99 por ciento del calor de los gases de combustión y reintegran la energía en forma de agua caliente a altas temperaturas o aire tratado precalentado. Además de ser un medio económico de recuperar el calor de la energía residual, el equipo contribuye a una reducción considerable de las emisiones de gases de efecto invernadero del cliente. Una de sus tecnologías es el economizador de condensación de “contacto directo” Percotherm que recupera el calor residual del gas de chimenea de caldera y lo transfiere a una corriente de agua fría para calentarla. La rentabilidad de este sistema generalmente se obtiene de uno a tres años. Entre los proyectos que cuentan con estos sistemas figuran la Escuela Politécnica de Montreal, el Aeropuerto de Montreal y hospitales.

A pesar de ser una empresa muy exitosa y de las iniciativas publicitarias desplegadas, Sofame sigue siendo relativamente pequeña y desconocida, aunque espera con interés que las disposiciones le den un empujón dentro del mercado. La tendencia en materia de normatividad en Estados Unidos, que incluye el proyecto de ley Lieberman-Warner de Seguridad Climática (precursora de un sistema de topes y canje), junto con la nueva política energética de Obama, que promueve la eficiencia energética y la reducción en el consumo de energía y de las emisiones de gases de efecto invernadero en 80 por ciento para 2020, representa un estímulo para la empresa.

En conclusión, Sofame aguarda con interés el establecimiento de un sistema de topes y canje. En lo particular, el rendimiento de la inversión en sus productos no es suficiente como para convencer a las empresas de invertir en tecnologías ambientalmente seguras: existe una verdadera resistencia al cambio.

Presentación a cargo de Alejandro Lorea, director ejecutivo, Comisión de Estudios del Sector Privado para el Desarrollo Sustentable (Cespedes)

La situación del medio ambiente en México es insatisfactoria, lo que deja espacio para el progreso. La crisis económica habrá de permitir un nuevo acercamiento al manejo de riesgos, el cual estriba en considerar las oportunidades. En lo que respecta específicamente al cambio climático, esta crisis ambiental podría ser profunda y permanente, y la competitividad y sustentabilidad se encauzan mediante una visión a largo plazo que trata de establecer un sistema (basado en estándares, normas, certificaciones y etiquetado) que permita avanzar a México. De ahí la importancia de

establecer un marco institucional que promueva el desempeño ambiental.

Las estrategias encaminadas a fomentar la competitividad en México contemplan la reforma del marco legal en materia ambiental en México. Es necesario contar con leyes, disposiciones y permisos que promuevan el desempeño ambiental y que no sea simple burocracia. También se requiere minimizar los costos derivados de un ineficiente sistema jurídico, así como generar propuestas estratégicas que se traduzcan en políticas. Debemos aprovechar la actual administración federal en México, que promueve la eficiencia energética en todo el plan económico.

En los últimos dos años, el gobierno federal ha propuesto una estrategia y programa nacionales en materia de cambio climático. A fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero mediante la mitigación, es necesario demostrar cómo pueden adaptarse las empresas para contrarrestar el cambio climático sin comprometer su éxito a largo plazo. Algunas soluciones son conceder subsidios y reducciones fiscales para actividades de investigación y desarrollo relativos a la eficiencia energética, lo que representa un mayor potencial para reducir emisiones. Se requiere también un mejor desempeño en materia de eficiencia energética, así como un uso racional de los recursos y un control de la contaminación. Tenemos que mantenernos actualizados con los demás países y buscar asistencia técnica y financiamiento.

Como región de América del Norte, es necesario fortalecer estos mecanismos y buscar la manera de mejorar el desempeño ambiental (tal vez mediante la CCA). La falta de indicadores de desempeño en México nos impide exponer los avances alcanzados por la industria. México trabaja en la formulación de un subsistema de indicadores que nos permitiría tener un panorama más general del país en materia ambiental.

Presentación a cargo de Irene Henriques, profesora adjunta, Schulich School of Business, Universidad de York

La doctora Henriques analizó los factores que afectan el desempeño ambiental, a saber: recursos y capacidades (cultura de la salud y seguridad, sistema de manejo de la calidad, compromiso del trabajador, presupuesto para investigación y desarrollo ambientales); presiones de carácter institucional (presiones y controles normativos, así como de mercado, propiedad y sociales), y prácticas de manejo ambiental, a su vez, afectadas por los factores mencionados (incluyen políticas ambientales en texto, criterios ambientales usados para evaluar, auditorías internas y externas y establecimiento de parámetros de referencia para el desempeño ambiental).

Se analizaron estos factores en empresas de cuatro países y se recogieron los resultados. El nivel de desempeño de cada instalación corresponde a la medida de su desempeño comercial, rentabilidad y desempeño de crecimiento. El resultado del estudio muestra que son los recursos y las capacidades los motores que más influyen en el manejo ambiental y el desempeño comercial.

Se analizó también la relación que guardan las prácticas de manejo ambiental con el desempeño ambiental. Cuando las instalaciones empiezan a adoptar prácticas ambientales, al principio el desempeño ambiental (reducción de emisiones) mejora

rápido, ya que las iniciativas más sencillas son aquellas que se adoptan primero. En algún punto, sin embargo, empieza a registrarse un beneficio menguante resultado de la iniciativa.

En las fases intermedias de la adopción de prácticas ambientales, el mejoramiento del desempeño ambiental se frena o incluso se deteriora, debido a que las bases para combinar múltiples prácticas no logran entenderse adecuadamente. Hay un proceso de aprendizaje que tiene lugar a medida que las instalaciones identifican la forma más conveniente de combinar diversas prácticas ambientales a fin de mejorar su desempeño ambiental. Las innovaciones administrativas por sí solas resultan insuficientes para alcanzar un continuo mejoramiento ambiental; las innovaciones en el ámbito tecnológico llegan a ser necesarias para desacelerar la relación curvilínea a través del tiempo. Si una compañía realiza actividades de investigación y desarrollo, se concentrará en reducir el impacto de las sustancias químicas más tóxicas e invertirá recursos para atender los aspectos de salud asociados con ello. Hay indicios de que al invertir en tecnología se ha logrado reducir las emisiones en sitio ajustadas por su toxicidad en Canadá, no así las emisiones totales.

Preguntas, respuestas y comentarios

- ¿Por qué las empresas rebasan el punto en que se encuentran en la parte más baja de la curva de emisiones?
Respuesta: Tal vez se deba a que anticipan algún tipo de norma. Las compañías no estiman esto y probablemente no sepan exactamente en qué nivel se encuentran. Sería interesante ver si con el paso del tiempo se detienen al llegar a la parte más baja de la curva de emisiones.
- ¿Qué incentivos se ofrecen a las pyme en esta época de dificultades económicas?
Respuesta: Un ejemplo es cómo GTZ demostró que dar una respuesta a la generación de desechos se tradujo en un beneficio para las pyme. No necesitamos tener normas a ese nivel. Además, el proyecto de mejoramiento ambiental de las cadenas de abasto de la Comisión, que promueve la transferencia de prácticas de manejo adecuadas, permite un mejor desempeño ambiental.
- La competitividad tiene que tomar en cuenta aspectos de carácter social, ambiental y económico. Si no contempla estos tres componentes, entonces no es sustentable. Es necesario hacer frente a la pobreza en México, así como generar prosperidad sustentable para las comunidades locales. La sociedad brinda la legitimidad que las empresas necesitan para mantenerse en el negocio. Debemos promover una cultura en la que la sustentabilidad y la creación de empleos se conjuguen con los limitados recursos con que contamos.
- ¿Existen barreras derivadas de la reglamentación que imposibiliten la adopción de tecnología de Sofame?
Respuesta: Esta tecnología requiere un nuevo conducto de más de 1.2 metros (cuatro pies) de altura, para lo cual los clientes deben contar con un nuevo permiso. Aun cuando el producto beneficie al cliente, la percepción del riesgo

que implica hacer un cambio y la inercia burocrática son impedimentos.

- ¿Las arenas bituminosas serían un buen negocio para Sofame?
Respuesta: Sí, de hecho, pero no ahí todavía.
- ¿Tienen alguna tecnología equivalente para vivienda?
Respuesta: Es difícil convencer a la población estadounidense de cambiar a calentadores de agua por condensación.
- No todos aprovechan las cosas que están al alcance de la mano, pero tampoco se cuenta con la información adecuada. Hay resistencia al cambio. Tenemos que pensar cómo instrumentar mecanismos de incentivos. La CCA quizás podría documentar la aplicación de prácticas óptimas.

Mesa de trabajo IV: Enfoque industrial: el sector del transporte

Moderador: Benjamin Teitlebaum

Presentación a cargo de:

Stephen Blank, profesor invitado distinguido de la cátedra Ross sobre Relaciones Empresariales y Económicas entre Canadá y Estados Unidos, Universidad Occidental de Washington (*Canada-US Business and Economic Relations, Western Washington University*), y

Barry Prentice, director del Instituto sobre el Transporte y profesor adjunto de la Facultad de Ciencias Agrícolas y de la Alimentación de la Universidad de Manitoba

Blank y Prentice abordaron los retos que supone lograr que la movilidad sea sustentable: comienza con el *crecimiento económico* (un incremento en el consumo y en las actividades industriales), lo que genera un *impacto en el transporte* (aumento en los índices de viajes y urbanización), lo que, a su vez, produce un *impacto económico y ambiental* (emisiones, ruido, embotellamientos), lo cual puede inhibir los *servicios de transporte* (facilitación del movimiento de mercancías).

Los movimientos de ciudadanos por los corredores comerciales en Canadá y Estados Unidos, y más recientemente en México, están tratando de convencer a las empresas de traer sus cadenas de abasto a través de corredores específicos, lo que se traduciría en valor económico y beneficios ambientales. En términos de valor, cerca de 88 por ciento del comercio estadounidense con Canadá y México se transporta vía terrestre, y 30 por ciento de las emisiones de CO₂ proviene del transporte terrestre (automóviles y camiones). A pesar de que en los últimos años el transporte por carretera se ha vuelto más eficiente por cuanto a combustible, según datos de la EPA es probable que sea hasta 2030 cuando todos los camiones en circulación tengan motores “verdes” (lo que aumentaría la eficiencia del combustible y reduciría las emisiones de gases de efecto invernadero, aunque no de partículas ni de óxidos nitrosos [NO_x]).

El transporte de carga contribuye cada vez más al total de emisiones de algunos contaminantes porque la contaminación que generan otras fuentes (por ejemplo,

vehículos ligeros y plantas generadoras de electricidad) está disminuyendo. El sector del transporte es un prolífico generador de gases de efecto invernadero, así como una de las fuentes de emisiones de mayor crecimiento. Ante la falta de políticas orientadas a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero producidas por el transporte, se prevé que el sector continúe registrando el crecimiento más rápido entre la fecha del presente y 2030. La Administración de Información sobre Energía de Estados Unidos proyecta un incremento de 40 por ciento en las emisiones de dióxido de carbono del transporte en dicho periodo.

En un futuro cercano debemos esperar más tráfico, probablemente mayores embotellamientos en los principales corredores carreteros, más centros de espera, así como más corredores marítimos (los que representan el medio de transporte “más limpio” y, aunque un aumento de este medio de transporte podría traducirse en una reducción de las emisiones, crearía mayores embotellamientos cerca de las zonas portuarias). Los trenes generan menos problemas ambientales, aunque habrá más.

Existen estrategias de mitigación que representan oportunidades de generar menos emisiones. En primer lugar necesitamos cambiar *lo que* se transporta. Al hacer el proceso de fabricación y abasto tan limpio como sea posible, se reduce el impacto ambiental de los materiales que se transportan. Esto se refiere a las cadenas de abasto respetuosas del medio ambiente en las que las empresas miden y controlan su impacto social y ambiental. La gestión ambiental se está convirtiendo en un elemento central de la responsabilidad social corporativa a medida que las empresas buscan reducir el peso de sus actividades en el medio ambiente.

En segundo lugar es necesario diversificar *cómo* se transporta un producto. A fin de reducir las emisiones de CO₂, hace falta cambiar la composición del gas del tubo de escape y optar por combustibles alternativos (diésel con bajo contenido de azufre, metano, hidrógeno, combustibles de gas propano o biocombustibles) y por motores más limpios (vehículos eléctricos híbridos). Asimismo, es indispensable reducir el tiempo de espera de los camiones y crear sistemas de información con miras a aumentar la consolidación de fletes y permitir combinaciones de tamaño y dimensión de camiones grandes. La administración de la demanda de transporte —la fijación de precios podría utilizarse como una herramienta para la administración de la demanda, por ejemplo, con el cobro de cuotas— y el diseño de tecnología nueva para el transporte de carga (por ejemplo, aeronaves) podrían coadyuvar a reducir el tráfico y las emisiones.

Los embotellamientos y las demoras resultan particularmente problemáticos en los cruces fronterizos entre Canadá, Estados Unidos y México y se han complicado aún más desde el 11 de septiembre. La anterior administración de Estados Unidos únicamente reforzó la seguridad en sus fronteras. ¿Debe la seguridad eclipsar la eficiencia, el comercio y la sustentabilidad? El reto a vencer es equilibrar la seguridad fronteriza y la sustentabilidad.

En tercer lugar se requiere variar *adónde* enviamos los productos. A fin de reducir los efectos ambientales, necesitamos pensar en función de la ubicación de las plantas. Por ejemplo: se requiere más agua y aire cerca del consumo del producto en la fuente (como en el caso de importar cerveza Corona de Estados Unidos a Canadá).

Los camiones transportan 70 por ciento de la mercancía, frente al 30 por ciento que se transporta por tren. El ferrocarril es mucho menos contaminante; sin embargo, el costo por expandir la infraestructura férrea sería considerablemente elevado.

Debemos aprender de otras partes del mundo. Estados Unidos, por ejemplo, anunció un programa de transporte de carga respetuoso del medio ambiente (que incluye disposiciones para aplicarse en todo el territorio estadounidense), mientras que ese tipo de normatividad es poco frecuente en el resto de América del Norte.

Para concluir, debemos formular una estrategia sistemática y tener cuidado de no generar problemas para el futuro. Si optamos por camiones más limpios, por ejemplo, tenemos que considerar el costo ambiental que implica construir más carreteras. A su vez, necesitamos pensar en medios alternativos (más ferrocarriles y transporte marítimo de corta distancia). Debemos también cambiar las prioridades de tal forma que integremos al comercio inquietudes sobre medio ambiente (por ejemplo, el mejoramiento ambiental de las cadenas de abasto y la instrumentación de cambios regulativos, como en el caso del cabotaje). Es indispensable ofrecer incentivos para crear nuevas tecnologías y considerar el ejemplo de los europeos en dicho frente. Por último, deben identificarse los corredores comerciales para mostrar cambios, con respecto a combustibles o protocolos fronterizos, por ejemplo, así como procurar la participación de los líderes de los corredores comerciales para que asuman un papel destacado en una iniciativa de mayor envergadura en materia ambiental. Los alcaldes y dirigentes municipales conforman una red de apoyo en la que debemos trabajar.

Presentación a cargo de Jorge Luis Chávez Zárate, director de comunicaciones, Meridian 100

Ahora que el comercio se lleva a cabo por bloques y no por países, Meridian se encuentra en medio de los tres países de América del Norte, donde puede tener acceso fácilmente a 75 por ciento de los consumidores de Estados Unidos. Los corredores asiáticos se establecerán en otros puertos además del de Long Beach (California), China aumentará sus inversiones en Latinoamérica y veremos movimiento de mercancías provenientes de Sudamérica hacia América del Norte. En ello radica la importancia del canal de Panamá. El Programa Nacional de Infraestructura en México promoverá el transporte intermodal por ferrocarril, la expansión de los aeropuertos, así como la construcción de puertos y carreteras.

Preguntas, respuestas y comentarios

- ¿Cuál es el detonador para crear este programa de transporte para las cadenas de abasto?

Respuesta: El embotellamiento en los puertos y cruces fronterizos genera un fuerte impacto en el medio ambiente. Ahora nos damos cuenta de que la globalización de las cadenas de abasto conlleva un impacto ambiental. La consecuencia es que hay entusiasmo por la producción local. Pero el hecho de que los bienes se produzcan internamente no significa que no haya un impacto ambiental.

- ¿Tiene alguna sugerencia referente a las importaciones de automóviles de bajo costo de California a México?

Respuesta: Estos automóviles son baratos pero contaminantes. Un estudio del Centro Mario Molina demostró que este aspecto influirá en la estrategia ambiental futura de México.

A continuación, un miembro del CCPC presentó un resumen, repasó cada una de las mesas de trabajo y resumió los principales mensajes.

- En la primera mesa se analizaron los motores y las barreras del mejoramiento del desempeño ambiental. Se concluyó que sí existen barreras: impedimentos institucionales (por parte de los gobiernos), así como leyes en vigor —que cumplieron un propósito al momento de redactarse pero que requieren una revisión (por ejemplo: el caso de la nanotecnología, en donde las leyes no se han actualizado). Es necesario ir a la par de las nuevas tecnologías.
- En la segunda mesa de trabajo se abordaron los motores y las barreras de la innovación en el desempeño. Algunas empresas están mejorando su desempeño ambiental sin estar reguladas y emprenden iniciativas porque saben que es el camino a seguir y porque tenemos un solo planeta y los recursos son limitados. Observamos disposición política por parte de los tres países. El futuro parece más prometedor que hace apenas unos meses.
- Los miembros de la tercera mesa de trabajo analizaron cómo los avances corporativos en materia de desempeño ambiental afectan la competitividad comercial. El sector empresarial está actuando en ese sentido. Incluso en Canadá, donde no se cuenta con sistemas públicos voluntarios, se están logrando avances. Saben que el cambio climático constituye un problema y están exigiendo cambios. Numerosas empresas llevan la batuta al respecto y están pidiendo cambios a escala gubernamental. El consumidor necesita también considerar estas nuevas oportunidades.
- Por último, en relación con el sector de transporte, se formuló la pregunta de si en realidad necesitamos importar productos de China. ¿No podría producirse mucho aquí? Los precios de la gasolina van en aumento y deberíamos pensar en empezar a fabricar las cosas localmente. Es necesario que se nos motive y que pensemos de otra manera: pensar globalmente y actuar localmente. El *statu quo* no es una opción.

El moderador agradeció la asistencia de los participantes y anunció que el taller se reanudaría la mañana del día siguiente.

Miércoles, 3 de diciembre de 2008

Presentación a cargo de Felipe Arrequin Cortés, Comisión Nacional del Agua (Conagua)

La cantidad de agua que tiene la población mexicana a su disposición es poca en

comparación con otros países; por ello, el gobierno mexicano instrumentó el Programa Nacional Hídrico 2007-2012. Este programa comprende ocho objetivos: 1) mejorar la productividad del agua en el sector agrícola (77 por ciento del agua extraída es para fines agrícolas); 2) incrementar el acceso a agua potable; 3) aumentar la calidad de los servicios de alcantarillado y saneamiento; 4) promover el manejo integrado y sustentable del agua; 5) consolidar la participación de los usuarios en la toma de decisiones; 6) prevenir los riesgos derivados de fenómenos hidrometeorológicos (por ejemplo, huracanes); 7) evaluar los efectos del cambio climático en el ciclo hidrológico, y 8) crear una cultura contributiva (en materia administrativa y regulativa). Entre los proyectos que se contemplan para el futuro próximo figuran la construcción de presas y plantas de tratamiento de aguas residuales; el fomento al ahorro de agua en el sector agrícola (en la cuenca del río Bravo); la preservación de lagos, como el lago de Chapala, y la modernización de los sistemas de riego. Por otro lado, la industria tiene mucho por hacer en relación con el tema del tratamiento de aguas residuales.

Una de las principales amenazas es el cambio climático, el cual afectará el ciclo hidrológico —aumento del nivel del mar, cambios en los regímenes de lluvia e intensificación de tormentas—; los bosques serán más vulnerables como resultado de la tala ilegal, y otra amenaza es la salinización de los acuíferos, que puede ocurrir cuando el nivel del mar se haya expandido 50 kilómetros tierra adentro. Se han visto avances en México en este frente desde que comenzó a participar en todos los acuerdos internacionales y a llevar un registro de las emisiones de gases de efecto invernadero. El problema es que dependemos de programas a escala mundial y no estamos trabajando con datos de México, los cuales no están digitalizados; apenas contamos con modelos del Panel Intergubernamental sobre el Cambio Climático (PICC). Estamos trabajando para recuperar y modernizar nuestra propia información.

Entre las estrategias de mitigación y adaptación encaminadas a atenuar el cambio climático destacan: proteger las zonas costeras y a la población que vive en zonas de inundaciones; fomentar un uso más eficiente del agua, y prevenir la deforestación. A escala internacional, Estados Unidos y México tienen el compromiso de proteger el río Bravo, para lo cual se tienen medidas como construir plantas de desalinización del agua y optimizar los sistemas de riego.

Es necesario que los planes para la gestión del agua comparen el precio del agua virtual —el volumen de agua que se requiere para fabricar un producto o prestar un servicio— de diferentes fuentes. Por ejemplo, se requieren 200 litros de agua para producir una botella de cerveza: obtener agua de plantas desalinizadoras en Cancún es menos costoso que importarla.

Preguntas, respuestas y comentarios

- ¿Enfrenta México el problema de tener que reconstruir el sistema de distribución subterránea de agua?

Respuesta: En numerosas ciudades se registra 36 por ciento de fugas en las redes de distribución. Es necesario que establezcamos estrategias para atender este problema.

- ¿Qué proyectos tiene Conagua a fin de aumentar la competitividad?
Respuesta: En México, los responsables de ofrecer los servicios a los usuarios son los municipios y la Conagua se encarga de brindarles apoyo e incentivos. Los municipios pagan los derechos y estos fondos se invierten en servicios públicos de agua y sistemas de abasto. Otro programa promueve la participación del sector privado.
- No son muchos los países que enfrentarán escasez de agua. La tendencia señala que finalmente el agua tendrá un valor económico. En términos de agua virtual, cultivar alfalfa en el desierto no se justifica en el aspecto económico.

Mesa redonda ¿Cómo puede promoverse el apoyo mutuo entre desempeño ambiental y competitividad?

Moderador: Carlos Sandoval, miembro del CCPC por México

Presentación de Isabel Studer, directora, Centro de Diálogo y Análisis sobre América del Norte, Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey

La doctora Studer explicó de qué manera la competitividad es por naturaleza un concepto relativo y dinámico. Por ejemplo, México logró avances importantes con las reformas económicas a fin de alcanzar mayor competitividad, pero, con la llegada de China al mercado, se volvió menos competitivo. Es difícil medir la competitividad ante la falta de indicadores definidos para este concepto. La competitividad depende de la percepción que los inversionistas tienen de un país, una región o una institución. Hoy en día, la percepción es que China es competitiva y esto atrae inversiones.

A continuación, Studer identificó los factores que contribuyen a la competitividad. Primero, la creación de valor, que se refiere al crecimiento del mercado, así como al crecimiento poblacional, el acceso a los mercados y la innovación. Segundo, la reducción de costos gracias a la localización geográfica, la productividad de los recursos humanos, los precios internacionales de las materias primas, el uso de los recursos naturales, el sistema tributario, la infraestructura de telecomunicaciones, los servicios financieros y la cultura. El tercer elemento es el control sistemático de riesgos. La estabilidad macroeconómica, institucional y política son factores importantes que generan estabilidad legal. La combinación de todos estos factores determina la competitividad de una empresa o un país.

A fin de elaborar una estrategia en materia de competitividad, es necesario que reconozcamos que existe un nuevo paradigma económico y que implica cambios fundamentales. En primer lugar, el consumidor debe colocarse al centro y al inicio de las decisiones empresariales. Segundo, el concepto de la creación de valor de un producto deberá reevaluarse en términos de las necesidades de los consumidores. Asimismo, esta nueva economía requiere bajos costos de transacción, lo que implica una mayor competencia en la arena internacional (y excelentes infraestructuras de transporte y comunicaciones), junto con la transformación de las relaciones laborales con miras a que

los trabajadores puedan participar más activamente en el proceso de producción. La transición de una economía basada en la agricultura a una economía de servicios y posteriormente a una economía del conocimiento requiere que se planteen los conceptos de generación de valor e innovación.

El consumidor es sumamente vulnerable frente al tema del desarrollo sustentable. Hay interés de las empresas por incorporar innovaciones ambientales a sus procesos a fin de reducir costos y generar valor. El cambio climático ofrece oportunidades alentadoras para que las empresas innoven y se beneficien de las ventajas de ser las primeras en actuar. Debemos utilizar el medio ambiente no únicamente como una medida para reducir costos, sino también como una ventaja competitiva. Por último, en una economía basada en el conocimiento, las universidades desempeñan un papel fundamental en la definición de las preferencias de los consumidores.

Comentarios de Brent Parker, ministerio de Medio Ambiente de Canadá (*Environment Canada*)

Brent Parker explicó los profundos cambios que experimenta la base para la competitividad. La industria ahora encuentra valor en el desempeño ambiental para dejar de ser un costo agregado. Definitivamente se ha dado una transformación social que refleja cambios recientes en la política, y estamos entrando a un “renacimiento”. Los principales actores del mercado (consumidores, empresas, comunidad financiera y gobierno) se están alineando con la sustentabilidad. Para el sector empresarial, la sustentabilidad se está convirtiendo en un motor para generar valor. Surgen nuevos indicadores que dan un valor tangible a la sustentabilidad. Las empresas están respondiendo porque se trata de la decisión de mercado correcta.

En el plano gubernamental, las implicaciones son bastante extensas. En primer lugar, el gobierno respalda el papel de todos los actores en un marco que reconoce a los mercados como los principales factores de impulso para la toma de decisiones y la innovación. Segundo, el gobierno podría instrumentar de mejor manera las herramientas de política disponibles. La aplicación de normas debe basarse más en resultados (en vez de ser prescriptivas); los instrumentos fiscales están desaprovechados; las adquisiciones gubernamentales respetuosas del medio ambiente deben promoverse (deben impulsarse nuevas tecnologías); debe brindarse a los mercados mejor información y transparencia sobre el desempeño ambiental corporativo, e información sobre el cumplimiento de la legislación ambiental, así como de índole ambiental, debe estar a disposición de la ciudadanía. Los mercados de capitales empiezan a dar cuenta de aspectos ambientales, sociales y de gestión en sus procesos de evaluación (por ejemplo, los fondos de pensiones en Canadá cuentan con políticas que explican aspectos de desempeño ambiental de su cartera).

Comentarios de Antonio Lloret, Itam

Se presentará un informe a la CCA sobre competitividad en América del Norte. Uno de los sectores analizados fue la industria de pulpa y papel. Los costos relacionados con actividades forestales sustentables son tan elevados que resultan inaccesibles para la industria y la normatividad no va de acuerdo con los intereses de la industria. La pregunta

es, ¿cómo crear infraestructuras institucionales que permitan a las empresas operar y, al mismo tiempo, tener un mejor desempeño ambiental? Una idea es centrar la atención en el contenido “ecológico” de un producto, lo que da una ventaja competitiva. Las universidades desempeñan un papel destacado en la generación de nuevas ideas, pero necesitamos desarrollar un lenguaje común y terminologías para transmitir el conocimiento a la ciudadanía en general.

Comentarios de Dianne Dillon-Ridgley, directora, Interface Inc.

Es importante transmitir a los consumidores el concepto de agua virtual, ya que desconocen cómo se integra a un producto. Tal vez en el futuro el medio ambiente deje de ser un simple aspecto para convertirse en algo más fundamental: si no es ambientalmente conveniente, entonces deja de tener sentido económico. Un producto debe poder denotar también equidad en términos de prácticas laborales y cuestiones relacionadas con la mercadería. A medida que se tiene más acceso a la información, su democratización, junto con el nivel de transparencia y apertura, será una herramienta crucial para abordar los aspectos de equidad.

Comentarios de Alejandro Loreda, director ejecutivo, Cespedes

Se requiere un marco de referencia institucional para los productos que cuenten con características ambientales, mediante el cual puedan diferenciarse en el mercado (por medio de una etiqueta, por ejemplo), un elemento que contribuye a forjar competitividad. Es importante informar al consumidor a fin de minimizar la confusión con las diferentes etiquetas. La gobernabilidad institucional, el liderazgo de las empresas y la participación de la sociedad civil brindan las condiciones necesarias para llevar a cabo mejoras en términos de desempeño ambiental. Es necesario, sin embargo, que un marco legal institucional permita a las empresas impulsar su desempeño ambiental. El marco jurídico en México —de carácter voluntario— insta al sector empresarial a minimizar el impacto ambiental y al uso racional de los recursos a fin de acrecentar su desempeño ambiental.

Comentarios de Tom Lyon, director, Erb Institute Global Sustainable Enterprise

A pesar de que las inversiones y la competitividad constituyen elementos cruciales, China, que tiene grandes inversiones y es altamente competitiva, está demasiado contaminada: fabrica para todo el mundo y contamina su territorio para competir con otros países. Un etiquetado más eficaz ayuda a que los países usen el medio ambiente para ser más competitivos. La CCA debe trabajar en un etiquetado eficaz a partir de análisis de ciclo de vida de los productos que provengan de otros países. Debe también trabajar en la certificación de programas de certificación y de comercio justo. La mayoría de los consumidores no seleccionarán sus productos con base en una perspectiva ambiental. Quizás deberían establecerse barreras arancelarias a los países que no cumplan con las normas ambientales pertinentes.

Comentarios de Barry Prentice, director del Instituto sobre el Transporte y profesor adjunto de la Facultad de Ciencias Agrícolas y de la Alimentación de la Universidad de Manitoba

El comercio genera transporte de carga y éste produce 30 por ciento de las emisiones de gases de efecto invernadero y va en aumento. El transporte representa un costo del comercio y cualquier reducción en ello redundará en mayor competitividad. El transporte y el comercio están altamente descentralizados; el transporte es muy competitivo y cualquier cambio adaptable será adoptado por la industria. La CCA podría promover controles —como fijar precios a los gases de efecto invernadero y establecer cuotas—, así como reglamentación inteligente a fin de aumentar la eficiencia del transporte (como

normas en materia de cabotaje), e innovaciones menos contaminantes (por ejemplo, aeronaves). La CCA podría respaldar infraestructuras “inteligentes” y promover una mejor información. Debemos estar mejor informados sobre qué acciones pueden emprenderse para reducir los costos del transporte y deben promoverse prácticas óptimas.

Comentarios de Nicole Darnall, profesora, Universidad George Mason

Darnall explicó que están trabajando en un proyecto de investigación para el cual entrevistaron a directores de empresas y representantes de asociaciones industriales sobre cuestiones de competitividad. Los industriales muestran interés por establecer mayor colaboración con los funcionarios a cargo de la reglamentación ambiental, tener mayor flexibilidad en la reglamentación (mediante la instrumentación de estándares basados en el desempeño y no en la tecnología), mayor armonización de la reglamentación con miras a nivelar el campo de juego, así como promover y usar disposiciones basadas en la información.

Los mercados son los principales motores de la innovación, pero carecen de transparencia en cuanto a información ambiental. No existe un medio significativo de identificar a las empresas más limpias ni de exponer a las que contaminan. Tener acceso a la información es demasiado difícil. En Estados Unidos, las adquisiciones gubernamentales respetuosas del medio ambiente cuentan con el respaldo presidencial, pero es sumamente complicado instrumentarlas debido a que los funcionarios responsables de las adquisiciones no tienen idea de cómo identificar qué productos ofrecen mayores ventajas ambientales respecto a otros.

Aunque 15 por ciento de los consumidores estén dispuestos a pagar más por un producto con ventajas ambientales y otro 15 por ciento lo compraría si dicho producto fuera del mismo precio, los consumidores tienen dificultades para identificar los productos respetuosos del medio ambiente. La Comisión Federal de Comercio de Estados Unidos identificó dichos productos como la principal fuente de información errónea sobre un producto. La falta de uniformidad en las etiquetas con información ambiental genera una mala percepción de una empresa. Al interior de la empresa, promueve la fragmentación de problemas ambientales. Al hacer pública la información, las empresas estarían motivadas a cambiar sus formas (como se ve en Estados Unidos a partir de la publicación del Inventario de Emisiones Tóxicas) y promovería la innovación. Por lo tanto, debe regularse.

Comentarios de Irene Henriques, profesora adjunta, Schulich School of Business, Universidad de York

Hoy las empresas consideran el medio ambiente como una inversión en contraposición a un costo. Si creamos las señales adecuadas en materia de fijación de precios (interiorización de lo externo), obtendremos una respuesta por parte del consumidor. Las ONG ambientalistas estudian la transparencia de la información ambiental, la ponen a disposición de la ciudadanía general y la hacen comprensible. La CCA podría facilitar esta medida. Asimismo, la Comisión debe aprovechar la cooperación entre los tres países para promover la competencia (por ejemplo, mediante el uso de servicios de mediación para el capítulo 11 del TLCAN).

Preguntas, respuestas y comentarios

- Lo que ofrece ventajas ambientales se vende bien; le brinda un margen competitivo. Pero hace falta informar al consumidor sobre los criterios empleados para certificar un producto como “orgánico”, es decir, sustentable.
- La participación de las universidades es de suma importancia, a fin de generar conocimiento. También es importante que establezcamos un nuevo lenguaje ambiental y usemos términos que pueda aplicar y comprender la ciudadanía en general.
- La información relativa a tecnologías limpias debe ponerse a disposición de la ciudadanía.
- Es necesario tener una guía de estándares para un mercado trinacional a fin de generar una red de consumidores.
- La Asociación de Productos Sin Cloro (*Chlorine Free Products Association*, CFPA) puede ofrecer el programa “Los siete pecados del ‘lavado verde’” en inglés y español. Otro programa, creado por la Asociación y Terra Choice, establece un índice de sustentabilidad (por ejemplo, cuánta energía o emisiones de gases de efecto invernadero implica la producción de una tonelada de cierto producto, para que las empresas puedan evaluarse individualmente).
- La competitividad se relaciona con el estado que guardan nuestros recursos y la ciudadanía no está consciente de que estamos acabando con ellos. Es necesario adoptar un lenguaje para que el consumidor se percate de los productos con ventajas ambientales. La CCA debe colaborar en este punto.
- El término “crecimiento” en sí puede o no significar algo bueno. Si hay crecimiento económico pero al mismo tiempo hay contaminación y desempleo, podría no considerarse crecimiento.
- Temporalmente hubo inversiones en China pero no tenían innovaciones ni generaban valor. Informar al consumidor es crucial.
- Es necesario hablar de competitividad sustentable, y la relación entre ambos aspectos puede verse a través de indicadores, los cuales deben definirse para medir la competitividad. Los indicadores que reflejan ingresos no necesariamente reflejan sustentabilidad. La CCA podría contribuir dando referencias sobre si un producto es o no respetuoso del medio ambiente.
- En medio de una crisis financiera, la reglamentación no surte efecto en el medio ambiente. Ante esto, la innovación y la tecnología ofrecen una respuesta.
- La CCA debe crear una política en materia de desarrollo sustentable, similar a la que formuló el gobierno de Quebec (que incorpore los efectos económicos, ambientales y

sociales).

- Necesitamos respaldar la energía renovable; América del Norte está rezagada en cuanto a adopción de tecnologías de energía renovable.
- Las universidades tienen la capacidad de aprovechar recursos para brindar información a los consumidores y ofrecerles un marco de referencia para tomar sus decisiones de consumo diarias. Además, tienen que compartir información con otras instituciones, la sociedad civil y los gobiernos.
- No debemos esperar hasta que las ONG ambientalistas recurran al Congreso o al Senado para lograr avances. Debemos reconocer más bien que estas organizaciones pueden ayudar a aumentar la competitividad empresarial.
- La amenaza que supone el capítulo 11 del TLCAN (por ejemplo, la prohibición del uso del plaguicida 2,4-D) produjo una convulsión normativa entre las municipalidades que planeaban instrumentar reglas sobre plaguicidas. Es irónico que afectara a empresas respetuosas del medio ambiente y a aquellas innovadoras que se habían visto beneficiadas por las reglamentaciones que prohibían dichas sustancias. El capítulo constituye una barrera a su desempeño ambiental. En caso de que se liberara el capítulo 11, ¿desempeñaría la CCA un papel más activo en la mediación de controversias que tuvieran implicaciones ambientales para los tres países?
- La incorporación de los costos ambientales es un aspecto a tener en cuenta. China sería menos competitiva si los costos ambientales en que incurre se incluyeran en el precio de los productos que fabrica.

Sesión de conclusiones

Informe a cargo del doctor Rafael Martínez Blanco, miembro del Comité Consultivo Nacional y Gubernamental

Rafael Martínez observó que el Comité Consultivo Nacional (CCN) de México ha mostrado una participación activa en el trabajo de la CCA y que ya cuenta con representación regional. Hasta este año hay 32 consejos consultivos que examinan problemas de desarrollo sustentable a escala federal. Éstos cuentan con la participación de la comunidad académica, redes sociales y ONG y, a partir de este año, de comunidades indígenas y mujeres.

Los consejos consultivos han celebrado 130 sesiones ordinarias y capacitado a 350 consejeros en temas como la elaboración de indicadores y cómo formular una recomendación, entre otros. Tres representantes regionales se eligen democráticamente entre los consejos consultivos, cuyo mandato es mantener un contacto permanente con los responsables de la toma de decisiones a escalas local, regional y estatal. Los consejos consultivos giran recomendaciones a los CCN, con base en las consultas técnicas que hayan realizado sobre aspectos ambientales de carácter federal (por ejemplo, protección de los ecosistemas, biodiversidad, recursos forestales, manejo de cuencas y medio

ambiente).

Consideramos que es importante trabajar conjuntamente con la CCA, aprovechar la experiencia de nuestros homólogos de Canadá y Estados Unidos e intercambiar prácticas óptimas. Es nuestro interés contar con la participación de seis miembros, según el caso, quienes podrían hacer recomendaciones de orden trinacional, junto con los ministros de medio ambiente de los tres países, en relación con el establecimiento de prioridades de cuestiones trinacionales (a saber: cambio climático, competitividad y mejoramiento ambiental de las cadenas de abasto).

Seguimiento del trabajo del CCPC y asuntos administrativos

a) Análisis de una propuesta de recomendación al Consejo sobre los resultados de la reunión

Se decidió reunir a un grupo de trabajo integrado por un miembro del CCPC de cada país a fin de analizar una posible recomendación al Consejo sobre los resultados de la reunión. Irene Henriques, Dinker Desai y Carlos Sandoval se ofrecieron como voluntarios para formar parte de este grupo de trabajo. La propuesta de recomendación al Consejo se publicará en la página web para la recepción de comentarios.

b) Plan Operativo 2009 de la CCA

El Plan Operativo 2009 de la CCA está concluyéndose todavía. Debido a lo tardío que resulta en el año y con los cambios en los gobiernos de Canadá y Estados Unidos, es necesario buscar un equilibrio entre obtener la aprobación del plan operativo y brindarle a la ciudadanía la oportunidad de presentar sus comentarios durante un plazo de cuando menos 30 días. El CCPC recomienda que en aras de facilitar el proceso se publique el borrador del Plan Operativo en el sitio de la CCA en Internet del 4 al 15 de diciembre, fecha en que las Partes podrían aprobarlo de manera provisional. El periodo de comentarios dirigido por el CCPC concluirá el 31 de enero de 2009 y todos los comentarios recibidos se enviarán a las Partes para su consideración.

c) Elección de la presidencia del CCPC para 2009

La siguiente presidenta del CCPC será Nelly Correa, de México, quien asumirá su mandato el 1 de enero de 2009.

d) Discusión de las prioridades y otras reuniones del CCPC para 2009

La próxima sesión del CCPC se celebrará en la primavera de 2009, en México, y el tema a tratar será el manejo de cuencas. Entre las posibles sedes de la reunión figuran Ensenada y Chiapas; se aceptan sugerencias. La sesión de Consejo en 2009 se llevará a cabo en Estados Unidos, aunque la sede aún no se determina. El tema a tratar en la sesión del CCPC será el cambio climático.

e) Plan Operativo 2009 de la CCA: propuesta de recomendación al Consejo

Luego de la revisión del borrador del Plan Operativo de la CCA por parte del CCPC y las discusiones previas con el Secretariado sobre el documento, se formuló una propuesta de recomendación al Consejo. Los miembros llevaron a cabo un análisis y algunos de los comentarios que se tradujeron en cambios a incorporarse en la propuesta de recomendación al Consejo son los siguientes:

- El CCPC sugiere que la CCA adopte una postura más proactiva para demostrar el verdadero efecto de sus proyectos y que, una vez concretados, el Secretariado se mantenga en contacto con los participantes (página 1).
- El encabezado *Información ambiental* necesita moverse unos dos párrafos hacia abajo (parte superior de la página 2).
- El CCPC ve con muy buenos ojos el proyecto cartográfico propuesto en materia de información ambiental y lo señala como una magnífica oportunidad para que la CCA amplíe sus alianzas con otros grupos, como organizaciones indígenas que dependen en gran medida de la cartografía.
- Los miembros del CCPC recomendaron la elaboración de un informe con arreglo al artículo 13 para el próximo año en el que, a partir de análisis de ciclo de vida, se aborden los efectos del transporte, incluido el transporte de bienes y personas, en el contexto del suelo, el agua y la atmósfera de América del Norte. En particular, debe centrarse en los efectos y beneficios ambientales, sociales y económicos, y sería interesante e innovador abordarlo desde una perspectiva de las emisiones de carbono.
- Por cuanto al programa de trabajo de medio ambiente y comercio, el CCPC manifiesta su firme apoyo por el mecanismo para evaluar el nexo entre medio ambiente y comercio que se ha utilizado en el pasado, es decir, desde un ángulo muy académico. El CCPC propone adoptar un enfoque prospectivo, es decir, tratar de analizar problemas ambientales apremiantes. Por ejemplo, este programa de trabajo podría encauzarse a la evaluación de los efectos ambientales del comercio en el contexto del cambio climático previsto.

Asimismo, el CCPC sugiere analizar los efectos ambientales del comercio por lo que respecta a energía en América del Norte. De igual manera estima que, ante los posibles efectos del cambio climático en el medio ambiente, evaluar los efectos que el medio ambiente ejerce en el comercio sería un área productiva, ya que generalmente se considera a la inversa.

- Aunque apoya el análisis en los proyectos relativos a la conservación, en particular por lo que respecta a la identificación de valores basados en los ecosistemas (un plan de trabajo sobre biodiversidad y comercio), el CCPC insta a tener cautela en lo que concierne al aprovechamiento de las fuerzas del mercado para proteger y conservar el agua. El Comité opina que en vista del carácter insustituible del agua y la controversial problemática que implica, se debe centrar la atención en lograr que las Partes cooperen en la conservación del agua y la protección de los ecosistemas, en vez de evaluar la participación del mercado en este asunto.
- Este año, el Consejo decidió emprender un proyecto que estudia el uso de hornos de ladrillo en México. Se trata de un asunto serio con graves implicaciones en la salud humana y el medio ambiente y que afecta al sector más pobre de la población. El CCPC tiene la firme convicción de que este asunto requiere atención inmediata y

puede beneficiarse de un análisis del Secretariado.

- El Comité también apoya firmemente el proyecto sobre edificación sustentable. Recomienda al Consejo reanudar el apoyo para el grupo asesor, dada la gran importancia de su papel en este proyecto.
- En el área de contaminantes y salud, el enfoque basado en los planes de acción regional de América del Norte (PARAN), con base en la eliminación y reducción de sustancias químicas, ha resultado sumamente acertado. Si bien entendemos que el viraje de la Comisión hacia el nuevo enfoque de manejo de riesgos puede ser provechoso, recomendamos que no se pierda el enfoque en la eliminación y reducción de sustancias químicas.
- El CCPC apoya el foro propuesto sobre políticas públicas en materia de calidad del aire.
- El CCPC apoya las acciones de la CCA encaminadas a mejorar la comunicación (vía el sitio web de la Comisión, por ejemplo).
- El CCPC tiene el compromiso de revisar su red de personal a fin de mejorar la difusión de información.
- El Comité revisará su estructura, con miras a participar más a fondo en la instrumentación del Plan Operativo.
- En su debido momento se corregirán los errores tipográficos identificados en la propuesta de recomendación.
- Sugerencias: En el párrafo referente al informe con arreglo al artículo 13, después de la palabra “ambientales”, se sugiere agregar las palabras “sociales” (Merrell-Ann Phare) y “económicos” (Dinker Desai) y “en los ecosistemas” (Nelly Correa), de tal manera que se leería: “En particular, centrarse en los efectos y beneficios ambientales, sociales y económicos, así como en los ecosistemas, desde una perspectiva de las emisiones de carbono, permitiría realizar análisis muy importantes...”. Habiéndose aprobado sin objeciones la propuesta, se procede a enviar la Recomendación al Consejo.

Preguntas, respuestas y comentarios

Comentarios de los miembros del CCPC

- Nelly Correa dijo que es un honor continuar la trayectoria de Jane y se mostró agradecida por la confianza depositada en ella para dirigir al grupo el siguiente año.
- Gustavo Alanís Ortega manifestó su entusiasmo al regresar para un segundo periodo. Invitó a los ciudadanos a discutir la agenda ambiental con el CCPC.

Comentarios de los observadores

- La reunión fue sumamente importante porque la variedad de participantes significa una oportunidad de intercambiar información y, en especial, distintas perspectivas. Podemos establecer un diálogo constructivo y debemos promover su continuidad, así como explorar la diferencia de opiniones. Agradecemos la hospitalidad de los mexicanos y la invitación del CCPC.
- La CCA debe organizar reuniones y eventos más cerca de universidades y contextos académicos.
- Un posible tema futuro podría ser el reciclaje de los desechos electrónicos.
- El próximo año podría abordarse el problema de la rehabilitación de los ecosistemas, por tratarse de una cuestión transversal que considera la biodiversidad, el agua y el suelo.
- Otro tema que podría abordarse más adelante es el impacto del desarrollo en las comunidades indígenas. Por ejemplo, Ciudad Obregón es una región en la que se ha deteriorado la cuenca del río Yaqui, por lo que podría considerarse un sitio conveniente para la sesión del CCPC el año próximo.

La Presidenta del CCPC agradeció a los asistentes, los miembros del Secretariado, la oficial de enlace del CCPC, la coordinadora de proyecto Medio Ambiente y Comercio, y a los intérpretes, y levantó la sesión.