



DESGLOBALIZACIÓN

Y ANÁLISIS DEL SISTEMA DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL DESDE UNA PERSPECTIVA CRÍTICA

C O O R D I N A D O R E S

GIUSEPPE LO BRUTTO • RAFAEL DOMÍNGUEZ

BENEMÉRITA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE PUEBLA • UNIVERSIDAD DE CANTABRIA
INSTITUTO DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES "ALFONSO VÉLEZ PLIEGO"

DES

A partir de 2016, la desaceleración del comercio mundial y de los flujos internacionales del capital, así como las restricciones crecientes a las migraciones internacionales, han provocado la reducción de la interdependencia económica entre las economías nacionales o proceso de desglobalización. Esta situación, cuya proyección política es el abandono del multilateralismo por Estados Unidos (EEUU), se ha agudizado con la pandemia Covid-19, que ha puesto en tensión el desarrollo de las cadenas globales de valor y ha incentivado en los países desarrollados políticas industriales para lograr autonomía estratégica. Todo ello permite hablar de desglobalización genuina, que podría anticipar una tendencia a la fragmentación de la economía mundial en bloques.

Precipitada por el retorno de EEUU a su secular tradición nacionalista y proteccionista, ahora manifestada en la guerra comercial y tecnológica contra China, la desglobalización es el correlato del proceso de transición hegemónica entre EEUU y China en el contexto de una bipolaridad cada vez más rígida. En este interregno, la arquitectura internacional de cooperación para el desarrollo se ha convertido en el terreno de una disputa entre los dos regímenes actualmente en competencia: el régimen internacional del Comité de Ayuda al Desarrollo de la OCDE y el régimen internacional inspirado en la tradición de la cooperación Sur-Sur liderado por China. El presente libro analiza la institucionalidad, estrategias de desarrollo y perspectivas de evolución de los actores involucrados en esta disputa entre regímenes, con particular énfasis en la región de América Latina.



Editorial
Universidad
Cantabria



e-book

DESGLOBALIZACIÓN
Y ANÁLISIS DEL SISTEMA DE COOPERACIÓN
INTERNACIONAL DESDE UNA PERSPECTIVA CRÍTICA

DESGLOBALIZACIÓN Y ANÁLISIS DEL SISTEMA DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL DESDE UNA PERSPECTIVA CRÍTICA

Giuseppe Lo Brutto
Rafael Domínguez Martín
(coordinadores)



Editorial
Universidad
Cantabria

BENEMÉRITA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE PUEBLA
INSTITUTO DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES
“ALFONSO VÉLEZ PLIEGO”

UNIVERSIDAD DE CANTABRIA - EDITORIAL UC

BENEMÉRITA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE PUEBLA

ALFONSO ESPARZA ORTIZ

Rector

MARÍA DEL SOCORRO GUADALUPE GRAJALES Y PORRAS

Secretaria General

FRANCISCO M. VÉLEZ PLIEGO

Director del Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades
“Alfonso Vélez Pliego”

UNIVERSIDAD DE CANTABRIA

ÁNGEL PAZOS CARRO

Rector

SONIA CASTANEDO BÁRCENA

Secretaria General

BELMAR GÁNDARA SANCHO

Directora de la Editorial de la UC

ANDRÉS HOYO APARICIO

Director de la colección Sociales

Este libro es el n. 66 de la colección Sociales de la EUC que obtuvo el certificado CEA/APQ de calidad en edición académica, promovido por UNE y avalado por ANECA y FECYT, con **mención de internacionalidad**.

Esta publicación tuvo un proceso de dictamen, doble ciego, por pares académicos, que garantiza su calidad y pertinencia académica.



Noé Blancas Blancas
Corrección y formación

Julio Broca
Portada

Primera edición, 2020

D.R. © Giuseppe Lo Brutto, Rafael Domínguez Martín, coordinadores

D.R. © Benemérita Universidad Autónoma de Puebla

4 Sur 104, Centro Histórico, Puebla, Pue. C.P. 72000

Teléfono (222) 229 55 00

www.buap.mx

Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades
“Alfonso Vélez Pliego”

Av. Juan de Palafox y Mendoza 208, Centro Histórico, Puebla, Pue., C.P. 72000.

Teléfono (222) 229 55 00 Ext. 3131

www.icsyh.org.mx

D.R. © Editorial de la Universidad de Cantabria

Avda. de los Castros s/n, 39005 Santander (España)

www.editorialuc.es

publica@unican.es

ISBN BUAP: 978-607-525-705-1

ISBN Editorial Universidad de Cantabria: 978-84-17888-11-4

DOI -EUC-: <https://doi.org/10.22429/EUC2018.086>

Reservados todos los derechos. Prohibida la reproducción total o parcial de esta obra, sea cual fuere el medio, sin la anuencia por escrito de los titulares de los derechos.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN: DESGLOBALIZACIÓN Y COOPERACIÓN INTERNACIONAL PARA EL DESARROLLO Rafael Domínguez Martín y Giuseppe Lo Brutto	9
ENSAYO INTRODUCTORIO: ISOMORFISMOS DE LA COOPERACIÓN INTERNACIONAL EN TIEMPOS DE TRANSICIÓN HEGEMÓNICA Y DESGLOBALIZACIÓN Rafael Domínguez Martín	13
1. LA COOPERACIÓN SUR-SUR Y LA COOPERACIÓN INTERNACIONAL PARA EL DESARROLLO DE CHINA VS. BRETTON WOODS: ¿UN HORIZONTE DE DESGLOBALIZACIÓN? Pierre-Olivier Sire	75
2. DESGLOBALIZACIÓN EN AMÉRICA LATINA FRENTE A LA EXPANSIÓN GLOBAL DE CHINA Giuseppe Lo Brutto y Javier Alberto Vadell Compagnucci	161
3. LAS NUEVAS TENDENCIAS DE LA COOPERACIÓN EN ACCIÓN CLIMÁTICA: ENTRE LA DESGLOBALIZACIÓN Y LA BELT AND ROUTE INITIATIVE Antonina Ivanova Boncheva	189
4. AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE EN LOS ALBORES DE LA DESGLOBALIZACIÓN Eduardo Crivelli Minutti y Ada Celsa Cabrera García	219
5. DESGLOBALIZACIÓN Y COOPERACIÓN INTERNACIONAL: IMPACTOS DE LA ACCIÓN CHINA EN LAS AGENDAS DE CELAC Y FOCAC Alexandre Cesar Leite Cunha, Aline Carolina da Rocha Mota y Polianna de Almeida Portela	243
6. ¿PARA QUÉ EVALUAR? UNA REFLEXIÓN SOBRE EL CARÁCTER HÍBRIDO DE LA COOPERACIÓN MEXICANA Carlos Cortés Zea y Mathilde Nicoli	273
7. DESGLOBALIZACIÓN Y EL FUTURO DEL SISTEMA DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL EN BOLIVIA Fernando de la Cruz Prego	297

3. LAS NUEVAS TENDENCIAS DE LA COOPERACIÓN EN ACCIÓN CLIMÁTICA: ENTRE LA DESGLOBALIZACIÓN Y LA BELT AND ROAD INITIATIVE

ANTONINA IVANOVA BONCHEVA¹

INTRODUCCIÓN

El cambio climático es el desafío del siglo XXI. De acuerdo con el Informe Especial del Panel Intergubernamental de Cambio Climático (IPCC, 2018), la temperatura global aumentará en 1.5 °C para el año 2030. Tenemos solo 10 años para tomar las medidas pertinentes y evitar los impactos catastróficos sobre el planeta y los seres humanos. Sin embargo, las acciones climáticas tienen que llevarse a cabo en condiciones de desglobalización, provocada por las crecientes controversias entre las grandes potencias. Uno de los hechos más relevantes en este sentido es la salida de los Estados Unidos del Acuerdo de París.

De acuerdo con Lund *et al.* (2019) algunas de las características principales de la modificación de la globalización, o bien, de la desglobalización son los siguientes: las cadenas de valor (o de suministro) se vuelven siempre más regionales y menos globales, dependiendo la ubicación de las empresas de la cercanía geográfica, más que del costo de la mano de obra. Por otro lado, se da un creciente consumo en las economías emergentes (50% de aumento desde 2007) y se consolidan las cadenas de suministro entre las economías del Sur, en la mayoría de los casos liderados por China. Todo lo anterior acompañado por la proliferación de la economía del conocimiento que es el principal factor que determina el éxito económica y social de los

¹ Profesora-investigadora del Departamento de Economía y coordinadora del Centros de Estudio del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico de la Universidad Autónoma de Baja California Sur. Miembro del Sistema Nacional de Investigadores de México, Nivel II y miembro de la Academia Mexicana de Ciencias. Autora-líder del VI Informe Evaluativo del Panel Intergubernamental de Cambio Climático en el marco de la Organización de las Naciones Unidas (2018-2021). E-mail: aivanova@uabcs.mx.

países en la época actual. La creciente cooperación Sur-Sur (CSS) que es un instrumento muy prometedor para avanzar hacia el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sustentable, incluyendo una exitosa acción climática para alcanzar los compromisos del Acuerdo de París. Por medio de la CSS los países en desarrollo pueden priorizar sus necesidades de conocimiento y de transferencia de tecnología para encontrar soluciones a largo plazo sustentables, incluyentes y económicamente eficientes. Un importante nuevo desarrollo es que, en algunas iniciativas y tecnologías, el liderazgo les corresponde de manera creciente a las economías del Sur desafiando el paradigma tradicional de la cooperación Norte-Sur.

La *Belt and Road Initiative* (BRI) de China, como un proyecto de cooperación liderado por una economía emergente, representa una de las agendas de infraestructura, comercio y economía más grandes de la historia que, en un contexto de crecimiento global inferior y actual y tensiones comerciales intensificadas, exige la máxima atención. Una serie de estudios realizados por el Banco Mundial estiman que puede conducir a un aumento del 4.1% en los flujos comerciales en 71 países participantes y aumentar el PIB de los países en desarrollo de Asia oriental y el Pacífico en un 2.6 a 3.9% en promedio.

Según el Banco Mundial, aproximadamente el 70% de las emisiones mundiales de gases con efecto invernadero provienen de la construcción y operación de infraestructura (incluyendo energía y transporte) y edificios. Las inversiones en infraestructura en países de la BRI podrían representar hasta el 60% de las inversiones mundiales en infraestructura en las próximas dos décadas. Es decir, los países involucrados en la BRI podrían ser la mayor fuente de emisiones de carbono durante este período crítico. Por lo tanto, es fundamental que estos proyectos sean ecológicos y bajos en carbono, si se quieren alcanzar los objetivos del Acuerdo de París.

La COVID-19 ya ha tenido un impacto significativo en la economía global, afectando la fabricación, la cadena de suministro y el movimiento de personas y bienes. A medida que China moviliza recursos para gestionar la contención del virus, también tiene que equilibrar los desafíos a la liquidez china y la recesión económica general. A medida que se sienten los efectos del coronavirus en todo el mundo, la naturaleza, el ritmo y el alcance de BRI también se verán afectados a corto y mediano plazo.

A pesar de los desafíos para la producción y las cadenas de suministro, el ritmo de consolidación de la BRI en la esfera digital ha aumentado al

igual que el interés de los inversionistas chinos en nuevas tecnologías y en la industria sanitaria general.

Desde 2018 las empresas chinas están reenfocando sus esfuerzos a los mercados más grandes del sudeste asiático, donde los vínculos de las cadenas de suministro con China son fuertes y los retornos de inversión son más predecibles. La COVID-19 solo aumentará el impulso continuo de los fabricantes privados chinos que invierten en el sudeste asiático (Boo *et al.*, 2020).

Un número creciente de empresas chinas, junto con sus socios del norte de Asia, buscarán desarrollar capacidades en todo el sudeste asiático y protegerse contra los crecientes riesgos de interrupción de las cadenas de suministro y fortalecer el desarrollo de ecosistemas productivos en la región. Sin embargo, el desarrollo del proyecto de la BRI, como pilar de reforzar el liderazgo chino en el mundo sigue siendo prioridad para el gobierno chino.

El objetivo de este capítulo es analizar las vías para avanzar en la acción climática durante la época de desglobalización, explorando las tendencias de los acuerdos regionales y la CSS, para ilustrar lo anterior con la BRI, que combina de manera representativa ambas tendencias, y puede interpretarse como un ejemplo de futuras configuraciones económicas, sociales y ambientales en el mundo. Para cumplir con el objetivo, se han desarrollado los siguientes temas. Primero, se analiza la nueva agenda internacional para afrontar al cambio climático mediante el Acuerdo de París del 2015. Segundo, se discuten los acuerdos económicos a nivel regional y su aportación a la acción climática. Como un tercer punto importante se presenta el desarrollo de la cooperación Sur-Sur. El cuarto apartado de este capítulo está dedicado a la *Belt and Road Initiative* como una vía de integración regional bajo el liderazgo del Sur, explorando su impacto sobre la consecución de las metas del Acuerdo de París. Se dedica atención especial a las vías de desarrollo verdes y bajas en carbono en los países de la BRI, así como a los acuerdos y principios para fomentarlos. El capítulo termina con unas breves conclusiones.

Para desarrollar los apartados se aplicó la metodología de búsqueda sistemática que facilitó la exploración de estudios relevantes en varios sitios web académicos, incluidos, entre otros: *Web of Science*, la base de datos *Elsevier*, *Worldcat* y el motor de búsqueda de *Google*. Combinamos esto con literatura gris encontrada en sitios web específicos y de organizaciones de investigación que se dedican a los tópicos relevantes para este estudio. El procedimiento incluyó los siguientes pasos: recopilación de literatura, selección y análisis. Primero, recopilamos literatura desde el año 2007 mediante una

revisión de las listas de referencias de literatura relevante a través de búsquedas en las principales bases de datos bibliográficas utilizando una variedad de algoritmos de búsqueda y palabras clave que incluyen: “Acción climática” “Globalización”, “Desglobalización”, “Acuerdos Regionales”, “Cooperación Sur-Sur”, “*Belt and Road Initiative*”.

Primero, toda la información recopilada se clasificó por contenido (con información clave de cada referencia). En segundo lugar, las referencias se sometieron de forma independiente a tres rondas de filtración para seleccionar las que cumplieran los criterios de calidad y relevancia. Los trabajos seleccionados abordan explícita o implícitamente los tópicos de estudio y el 90% cubre el período 2013-2020. Tercero, con base en las fuentes seleccionadas, se realizó el análisis y se formularon algunas conclusiones significativas.

1. EVOLUCIÓN DE LA AGENDA INTERNACIONAL DE ACCIÓN CLIMÁTICA

La necesidad de involucrar a los países en desarrollo en la reducción de emisiones de gases con efecto invernadero, combinada con el contexto geopolítico, condujo a un cambio fundamental en la arquitectura de acción climática internacional desde el Protocolo de Kioto hasta el Acuerdo de París, así como a la creciente vinculación de la acción climática con los beneficios colaterales del desarrollo. Las diferentes cumbres que han tenido lugar a través de los años marcan los pilares en la evolución de la agenda de acción climática.

El Acuerdo de París es la culminación de un cuarto de siglo de diplomacia climática internacional iniciada con la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, fundada en la Cumbre de la Tierra en Río de Janeiro. El esfuerzo climático global puede resumirse en los siguientes acuerdos internacionales, cada uno de los cuales marca una etapa importante en la evolución de la acción climática a nivel internacional.

El Protocolo de Kioto se adoptó en la Convención de las Partes (COP) 3 en 1997 y entró en vigor en 2005. Sin embargo, sus objetivos iniciales de reducción de las emisiones se extendieron solo hasta 2012, y cuando llegó el momento de negociar una segunda ronda hasta 2020, varios países desarrollados se negaron a participar. Por lo tanto, el Protocolo de Kioto estaba en riesgo y los miembros de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático se esforzaron por desarrollar un marco alterna-

tivo que facilitaría una acción más comprometida de todos los países, tanto desarrollados como en desarrollo (Shishlov, Morel y Belassen, 2016).

El Plan de Acción de Bali 2007 marcó el inicio de negociaciones enfocadas a llegar a un nuevo acuerdo que garantice la “implementación plena, efectiva y sostenida” de los artículos de la La Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático. El acuerdo debía adoptarse en la COP 15 en Copenhague en 2009. El Acuerdo de Copenhague, aunque solo era un acuerdo político que operaba fuera de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, reflejaba un progreso significativo en varios frentes. Se fijó el objetivo de limitar el aumento de la temperatura global a 2°C; se solicitó a todos los países que presenten compromisos de mitigación; se establecieron términos generales para informar y verificar las acciones de los países; se fijó la meta de movilizar US\$ 100 mil millones al año para 2020 en financiamiento público y privado para países en desarrollo; y, se decidió el establecimiento de un nuevo Fondo Verde Climático (Freestone, 2010). La Unión Europea se acercó a los países en desarrollo que compartían su deseo de un régimen legalmente vinculante que cubriera a todos los principales emisores y se establecieron compromisos con los miembros con derecho a veto, como China y los Estados Unidos. Esta estrategia de construcción de puentes se combinó con una promesa condicional de acordar una extensión del Protocolo de Kioto (Dagnet *et al.*, 2016).

En la COP 16 del año siguiente en Cancún, las partes adoptaron los Acuerdos de Cancún formalizando efectivamente los elementos esenciales del Acuerdo de Copenhague bajo la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático. Los Acuerdos de Cancún se componen de un conjunto de decisiones y acciones tanto por la vía del Protocolo de Kioto, cómo por la vía de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, este último conocido como el Grupo de Trabajo Especial sobre Cooperación a Largo Plazo (Morgan y Northrop, 2016). Los Acuerdos de Cancún fueron considerados como un acuerdo interino hasta 2020, y las partes dejaron la puerta abierta a nuevas negociaciones para establecer un sucesor del Protocolo de Kioto (Linn, 2016), ampliamente aceptado por los países miembros de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático.

Las lecciones del Protocolo de Kioto para la estructuración del Acuerdo de París fueron las siguientes: ampliar la cobertura; eliminar los compromisos jurídicamente vinculantes a nivel internacional y limitar el enfoque en los métodos

de cumplimiento; centrándose en los procesos de medir, reportar y verificar (MRV); así como proporcionar flexibilidad en el cumplimiento del acuerdo y el proceso de su adopción (Shishlov, Morel y Belassian, 2016).

La adopción del Acuerdo de París de 2015 es un hito en la política climática internacional y pone fin a años de negociaciones sin éxito. El Acuerdo crea un proceso global de compromiso, seguimiento, ejercicios regulares de inventario y acciones de cooperación (Streck, Keenlyside y von Unger, 2016). Ciento noventa y cinco países presentaron sus compromisos en forma de Contribuciones Nacionalmente Determinadas.

El objetivo central del Acuerdo de París es fortalecer la respuesta global a la amenaza del cambio climático limitando al aumento de la temperatura global en este siglo muy por debajo de 2° C, sobre los niveles preindustriales, y continuar los esfuerzos para no permitir el aumento de temperatura más de 1.5 °C. Además, el acuerdo tiene como objetivo aumentar la capacidad de los países para hacer frente a los impactos del cambio climático y hacer que los flujos financieros sean consistentes con una emisión baja de gases con efecto invernadero y una vía de desarrollo sustentable. Los compromisos nacionalmente determinados de los países reflejan su capacidad para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, ya que cada país establece sus propios objetivos y acciones (Mani, Hussein, Gopalakrishnan y Wadhwa, 2018). Por lo tanto, las prioridades y necesidades divergentes fueron reflejadas por medio de los compromisos nacionalmente determinados de cada país, presentados mediante un proceso aceptable para todos los países, bajo la guía de los principios de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (Dagnet *et al.*, 2016).

El Acuerdo de París anuncia una nueva era de “multilateralismo híbrido”² (Morgan y Northrop, 2016) con mayor flexibilidad para reconocer los beneficios de trabajar de diferente manera y en distintos grupos, y permitir formas de gobierno “policéntricas”, más descentralizadas, que involucran a diversos actores a nivel regional, nacional y subnacional (Keohane y Victor 2016; Ostrom, 2010). En este contexto, las lecciones extraídas de los estudios de los regímenes de Acuerdos Multilaterales sobre el Medio

² La Conferencia de las Partes (COP) en cuanto órgano plenario en el que se adoptan las decisiones de aplicación y desarrollo de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, incluidas las que implican asunción de obligaciones por las Partes, representa un híbrido entre una conferencia diplomática sobre una cuestión específica y un órgano permanente de una Organización internacional.

Ambiente³ deben complementarse con evaluaciones de la efectividad de los esfuerzos de cooperación en otros niveles de gobernanza y en otros foros, como lo son los acuerdos regionales de comercio y cooperación económica, acuerdos a nivel ciudades o industrias, entre otros. La investigación emergente en esta área propone metodologías para esta tarea (Hsu *et al.*, 2019a). Los hallazgos destacan la persistencia de desequilibrios similares entre los países desarrollados y en desarrollo a nivel mundial, así como la necesidad de formas más efectivas de incentivar la participación del sector privado en la gobernanza climática transnacional.

En la medida que consideramos las eventuales transformaciones sociales y económicas que pueden emerger de la pandemia de la COVID-19, debemos reconocer que esta enorme fuerza disruptiva fundamentalmente está operando en el ámbito de los sistemas sociales y económicos. La crisis climática opera en mayores escalas de impacto: involucra también los sistemas biofísicos planetarios como la biósfera y la atmósfera. La alteración de esos sistemas puede desencadenar consecuencias mucho más devastadoras sobre la sociedad humana de las que estamos siendo testigos en este momento, al mermar los numerosos beneficios de los sistemas naturales de los que depende nuestra sociedad.

El año 2020 debía ser un “año decisivo” para las iniciativas contra el cambio climático, tal como lo señaló el secretario general de la Organización de las Naciones Unidas António Guterres en una reciente comparecencia relativa a la cumbre anual sobre la acción climática de la Organización de las Naciones Unidas, que iba a tener lugar en Glasgow en el mes de noviembre. De cara a la cumbre, se esperaba que 196 países presentaran nuevos, y más ambiciosos, planes para cumplir con las metas de reducción de emisiones establecidas conforme al Acuerdo de París de 2015. No obstante, el 1 de abril, frente al avance de la pandemia del coronavirus, la Organización de las Naciones Unidas anunció que postergaría la cumbre hasta el año próximo. Esto, junto con las obligaciones de los países a invertir en sus economías afectadas por la COVID-19, puede resultar en un impacto negativo sobre

³ Algunos ejemplos de Acuerdos Multilaterales sobre el Medio Ambiente son los siguientes: El Protocolo de Montreal sobre Sustancias Agotadoras de la Capa de Ozono, Convenio sobre la Diversidad Biológica, Protocolo de Cartagena sobre Bioseguridad, Acuerdo Internacional sobre la Madera Tropical, Acuerdo de las Naciones Unidas sobre los Recursos Pesqueros.

los compromisos nacionalmente determinados de reducir las emisiones de los gases con efecto invernadero.

Así que entre las víctimas de la COVID-19, también podrían contarse las iniciativas globales contra el cambio climático. Otras reuniones internacionales vinculadas con el clima —sobre la biodiversidad y los océanos— también se han visto alteradas. Aunque la necesidad de movilizar a los gobiernos para que adopten medidas para mitigar el calentamiento global nunca ha sido más urgente, en esta coyuntura se agrega la dificultad de no poder reunir a los líderes mundiales para abordar la cuestión. Debido a lo anterior, cobran aún mayor importancia las iniciativas a nivel regional y local, así como la participación de los actores subnacionales.

2. ACUERDOS ECONÓMICOS A NIVEL REGIONAL: CONTRIBUCIÓN A LA ACCIÓN CLIMÁTICA

Debido al hecho de que las cadenas de valor se vuelven más regionales y menos globales en los últimos años, se incrementa la cooperación a nivel regional bajo la modalidad del regionalismo abierto.⁴

Existe una percepción generalizada de que muchos acuerdos comerciales se interponen en el camino de la mitigación climática a nivel nacional y mundial. La reducción universal de aranceles y el crecimiento de los flujos de inversión extranjera han aumentado el comercio de productos que consumen mucho carbono y son destructivos para el medio ambiente, como los combustibles fósiles y la madera, en mayor grado que lo han hecho para los bienes ambientales (Tamiotti *et al.*, 2009; Griffin *et al.*, 2019). También existe el potencial de que los países desarrollados con políticas climáticas nacionales estrictas puedan adoptar medidas comerciales para disminuir el grado de competitividad frente a los países con políticas de mitigación climáticas más laxas, con la aceptación de tales medidas por parte de la Organización Mundial de Comercio (Cosbey, 2016). Del mismo modo, si bien los acuerdos de inversión pueden facilitar los flujos de inversión extranjera para apoyar el desarrollo de tecnología verde, más comúnmente

⁴ El regionalismo abierto, según la propuesta de la CEPAL (1994) entraña la interacción de dos elementos, es decir, la integración impulsada por políticas y la integración “de hecho” alentada por políticas no discriminatorias, a fin de fomentar la competitividad de los países en desarrollo. Un organismo que ha basado su funcionamiento en el regionalismo abierto es el Mecanismo de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC).

estos acuerdos han protegido los derechos de los inversionistas a expensas de las políticas ambientales y de la implementación de energía renovable de los países anfitriones (Miles 2019).

En efecto, las políticas comerciales pueden tener impacto en los esfuerzos de mitigación del cambio climático de los países, así como también las políticas para afrontar al cambio climático pueden influir en el comercio entre los países. Esta relación está entrando en una nueva fase a medida que surgen cambios significativos en el panorama de políticas a partir de la adopción por parte de los estados miembros de la Organización de las Naciones Unidas de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y el Acuerdo de París (UNCTAD, 2015). La nueva fase supone difundir y fortalecer las mejores prácticas ambientales de los existentes acuerdos de comercio e inversión, así como fortalecer la cooperación entre la Organización Mundial de Comercio y la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático.

Las disposiciones ambientales en los Acuerdos Comerciales Regionales se han vuelto siempre más amplias. Los primeros Acuerdos Comerciales Regionales simplemente replicaban las disposiciones ambientales de la Organización Mundial de Comercio. Los acuerdos comerciales regionales más recientes suelen incluir un capítulo completo dedicado íntegramente a la protección del medio ambiente, con obligaciones precisas y exigibles en diversas áreas relacionadas con el ambiente. Las disposiciones climáticas innovadoras son en algunos casos más específicas y aplicables que las que se encuentran en el Protocolo de Kioto y el Acuerdo de París. Por un lado, estas disposiciones climáticas representan un progreso limitado porque siguen sujetas sólo al determinado Acuerdos Comerciales Regionales. Además, la mayoría de los Acuerdos Comerciales Regionales no prevén la solución de conflictos, e incluso cuando lo hacen, pocos prevén sanciones o remedios en caso de violación. Por otro lado, dado que hay menos partes involucradas, mecanismos de aplicación sólidos y espacio para la experimentación de políticas, los Acuerdos Comerciales Regionales tienen un gran potencial para mejorar la gobernanza del cambio climático, reforzándola a nivel regional. Sin embargo, la contribución de los Acuerdos Comerciales Regionales a la gobernanza climática sigue sin explorar.

Los nuevos acuerdos comerciales y de inversión suelen estar más abiertos a los problemas ambientales y climáticos. Los últimos esfuerzos para considerar el cambio climático dentro de las reglas comerciales recién comienzan, y tendrán importantes implicaciones para los mercados agrícolas

y la seguridad alimentaria (Baldos y Hertel 2015; Lilliston 2019). Mattoo y Subramanian (2013) consideran cuatro áreas prioritarias: subsidio de bienes y tecnologías verdes; ajustes de impuestos fronterizos relacionados con el contenido de carbono; restricciones a la exportación de combustibles fósiles; y protección de la propiedad intelectual de nuevas tecnologías y productos relacionados con la acción climática. Existen oportunidades adicionales para impulsar los flujos comerciales amigables con el clima: la eliminación de barreras arancelarias y no arancelarias sobre bienes y servicios ambientales; aprobación de subsidios no discriminatorios de energía renovable; compras verdes; y, limitación explícita de los subsidios a los combustibles fósiles. Nordhaus (2015) argumenta que un mecanismo tarifario uniforme para los no participantes podría aumentar la participación de los países en los acuerdos climáticos. Otro instrumento comercial podría ser la tarifa en relación con el contenido de carbono de la mercancía. Para alinear verdaderamente la arquitectura climática y comercial global, Heal y Kunreuther (2017) recomiendan discutir la introducción de una “exención climática” que permita a los países imponer medidas de respuesta restrictivas del comercio que estén en línea con las obligaciones del Acuerdo de París.

En 2018, la Comisión Europea aprobó una resolución no vinculante para entablar conversaciones comerciales solo con países que forman parte del Acuerdo Climático de París (Lee y Vaughan 2019). Sin embargo, la Comisión Europea no ha aplicado este principio en sus conversaciones con la administración Trump, que está retirando a los Estados Unidos del Acuerdo de París (Sauer 2019). Con su amplia cobertura de esferas económicas, la Asociación Transatlántica para Comercio e Inversión abre ventanas de oportunidad para avanzar en la acción sobre el cambio climático. Al respecto, Holzer y Cottier (2015) examinan las posibles vías y las implicaciones del derecho comercial internacional para una alineación de las normas relacionadas con el carbono entre la Unión Europea y los Estados Unidos. El Tratado de Libre Comercio Unión Europea-Singapur reconoce la necesidad de que las partes tengan “en cuenta” la necesidad de reducir las emisiones de gases con efecto invernadero al diseñar sistemas de subsidios. El Acuerdo Integral sobre Economía y Comercio o Acuerdo Económico y Comercial Global, es una propuesta de tratado de libre comercio entre la Unión Europea y Canadá. El Acuerdo Económico y Comercial Global también establece una serie de disposiciones importantes para apoyar la acción climática. En los acuerdos con Japón y México, la Unión Europea ha hecho referencia al

Acuerdo de París. La Unión Europea está presionando por una cláusula en el Tratado de Libre Comercio Australia-Unión Europea que incluya la implementación total del Acuerdo de París (Lilliston, 2019). La Unión Europea ha tomado una posición similar en relación con sus acuerdos de asociación con el Foro del Grupo del Caribe de los Estados de África, el Caribe y el Pacífico (CARIFORUM) y la Asociación Euromediterránea, así como con los diferentes acuerdos de asociación firmados por la Unión Europea.

El Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) entre Estados Unidos, México y Canadá fue formulado como un acuerdo directo de libre comercio, pero también establece acuerdos paralelos separados para abordar las preocupaciones ambientales y laborales. El Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte, un acuerdo paralelo al TLCAN, establece la Comisión para la Cooperación Ambiental como su órgano de implementación. Betsill (2007) evalúa a la Comisión para la Cooperación Ambiental como un sitio de gobernanza climática regional basado en tres ventajas potenciales de la gobernanza a través de organizaciones regionales: un pequeño número de actores; oportunidades para vinculación de problemas; y, vinculación entre los sistemas de gobernanza nacionales y mundiales. El Acuerdo de Libre Comercio 2003 entre los Estados Unidos y Singapur reconoce los vínculos entre el desarrollo económico, el desarrollo social y la protección del medio ambiente.

El Acuerdo de libre comercio entre Canadá y Chile, el Acuerdo de libre comercio entre Canadá y Costa Rica, el Acuerdo de libre comercio entre Canadá y Perú, el Acuerdo de libre comercio entre Omán y los Estados Unidos, El Acuerdo de libre comercio entre los Estados Unidos y Colombia y el Acuerdo de libre comercio entre Chile y EE. UU. fomentan y apoyan políticas que promuevan el desarrollo sostenible y la gestión ambiental y de los recursos naturales. A su vez, los Tratados de Libre Comercio Estados Unidos-Australia y Australia-Japón estipulan que las partes llevarán a cabo sus actividades “de manera consistente con su compromiso con altos estándares laborales, desarrollo sostenible y protección del medio ambiente” (Gehring *et al.*, 2013).

En muchos Acuerdos Comerciales Regionales, las partes incluyen disposiciones que se comprometen a mejorar y fortalecer las leyes o su aplicación, incluidas las regulaciones que abordan el cambio climático, la promoción de instrumentos de financiación climática y los mercados de carbono. Disposiciones similares se encuentran en los Tratados de Libre Comercio

Canadá Chile, Canadá-Costa Rica, Canadá-Colombia y Estados Unidos-Centroamérica-República Dominicana (Gehring *et al.*, 2013).

Moulot (2016) evalúa las comunidades económicas regionales africanas, presentando ocho estudios de caso, de los cuales solo cuatro tienen disposiciones climáticas específicas. La Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (CEDEAO) ha establecido políticas comunes de energía renovable, mientras que la Comunidad de África Oriental tiene dos iniciativas: Protocolo sobre Gestión del Medio Ambiente y los Recursos Naturales y el Protocolo Climático de la Comunidad de África Oriental. La Iniciativa de la Cuenca del Nilo (NBI) tiene la Estrategia de Cambio Climático del NBI, que se centra en la gestión de los recursos hídricos transfronterizos y la Comunidad Económica de los Estados de África Central (EC-CAS) ha adoptado la Estrategia Regional de Gestión y Adaptación ante Desastres.

La inclusión y el refuerzo de las cláusulas de acción ambiental y climática en los Acuerdos Comerciales Regionales podría contribuir a los objetivos mundiales de mitigación del cambio climático (Schwerhoff, 2016). Por lo tanto, los esfuerzos regionales de acción climática emprendidos dentro de los acuerdos regionales de comercio e integración (Acuerdos Comerciales Regionales) pueden complementar con éxito los esfuerzos a nivel mundial. Aunque la cooperación profunda sigue siendo difícil de alcanzar, muchos esfuerzos parciales podrían generar confianza y conducir a mayores recortes en las emisiones (Keohane y Victor 2010, 2016).

3. LA COOPERACIÓN SUR-SUR

La cooperación Sur-Sur (CSS) y la cooperación triangular son formas innovadoras, en constante crecimiento, para fortalecer la cooperación para el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, el plan de acción global para las personas, el planeta y la prosperidad para erradicar la pobreza (FAO, 2018). La CSS está ganando impulso para lograr el desarrollo sostenible y las acciones climáticas en los países en desarrollo (UNCTAD, 2012; UN, 2017). A través de SSTC, los países pueden mapear sus necesidades de capacidad y lagunas de conocimiento y encontrar soluciones sostenibles, rentables, duraderas y económicamente viables (FAO, 2019).

Gray y Gills (2016) examinan el reciente fortalecimiento de la cooperación Sur-Sur,⁵ que comienza a ocupar lugar central en la política y la economía mundiales, lo que lleva a un renovado interés en su promesa histórica de transformar el orden mundial. En este contexto, el Plan de Acción de Cooperación Sur-Sur ha sido adoptado por los directores de las Naciones Unidas como un pilar sustantivo para apoyar la implementación de la Estrategia de Participación en el Cambio Climático de las Naciones Unidas 2017 (UNOSC, 2017).

Janus, Klingebiel y Mahn (2014) exploran la evolución de la cooperación para el desarrollo y su futura arquitectura de gobernanza basada en la Asociación Global para la Cooperación Efectiva para el Desarrollo y el Foro de Cooperación para el Desarrollo de las Naciones Unidas.

A partir de la evidencia de la industria de energía hidroeléctrica, solar y eólica en China, Urban (2018) presenta el concepto de “geografías de transferencia y cooperación” y desafía el paradigma de transferencia de tecnología y cooperación Norte-Sur para la innovación baja en carbono y la mitigación del cambio climático. Si bien la transferencia y cooperación de tecnología Norte-Sur para la tecnología de energía baja en carbono se ha implementado durante décadas, la transferencia y cooperación de tecnología Sur-Sur y la transferencia y cooperación de tecnología Sur-Norte han surgido recientemente. Kirchherr y Urban (2018) proporcionan una meta-síntesis de los escritos académicos sobre transferencia y cooperación de tecnología Norte-Sur, cooperación de tecnología Sur-Sur y cooperación de tecnología Sur-Norte de los últimos 30 años. Urban *et al.* (2015) presentan un estudio de caso sobre la transferencia de innovación energética con bajas emisiones de carbono y sus oportunidades y barreras, basado en la primera gran presa construida con fondos chinos y construida por China en Camboya.

Urban, Zhou, Nordensward y Narain (2015) exploran el papel que desempeñó la transferencia / cooperación tecnológica de Europa en la configuración de tecnologías de energía eólica a nivel de empresas en China e India y discuten la reciente cooperación tecnológica entre las empresas eólicas chinas, indias y europeas. La investigación encuentra que la trans-

⁵ El origen de la cooperación entre los países en desarrollo data de 1978 con el Plan de Acción de Buenos Aires, en el cual, aunque no se hablaba entonces de CSS, sí de Cooperación Técnica entre Países en Desarrollo, CTPD. Sin embargo, en los últimos años se ha fortalecido la CSS, ante todo en lo que se refiere a las acciones de mitigación del cambio climático, así como de adaptación a sus impactos.

ferencia / cooperación de tecnología a nivel de empresa permitió a China crear liderazgo en tecnologías de energía eólica, y en menor grado a la India. Por lo tanto, la cooperación tecnológica entre China, India y Europa se ha vuelto más multifacética y cada vez más liderada por el sur.

Rampa, Bilal y Sidiropoulos (2012) se centran en la forma en que los estados africanos entienden y abordan las nuevas oportunidades de cooperación con las potencias emergentes, especialmente China, India y Brasil, incluidas las iniciativas de desarrollo conjuntas con socios tradicionales y potencias emergentes. La Organización de las Naciones Unidas (2018) presenta y analiza estudios de casos CSS en las regiones de Asia-Pacífico y América Latina y el Caribe. Se pueden consultar estudios de casos ilustrativos sobre Cooperación Técnica en Shimoda y Nagasawa (2012), y casos específicos sobre biocombustibles CSS y Cooperación Técnica en la Cooperación Técnica en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (2012).

Para precisar sobre los beneficios de la CSS en la acción climática, hay que resaltar lo siguiente: muchas veces la transferencia de tecnología y *know-how* entre los países del sur es más accesible y más fácil de implementar por las semejanzas en el clima y en la capacitación de los especialistas. También las semejantes condiciones socioeconómicas facilitan el intercambio de experiencias. Mencionaremos dos casos reconocidos como exitosos a nivel mundial: primero, la CSS entre Brasil y países en desarrollo de América Latina y África en la producción e implementación de biocombustibles (mitigación de gases con efecto invernadero), y, segundo, CSS entre China y países de África y entre la India y países de África en desarrollo de agricultura de bajo uso de agua (adaptación al impacto del cambio climático que lleva a escases de agua y sequías).

En general, la CSS está orientada mucho más que la clásica CNS hacía un desarrollo sustentable e incluyente, así como a la elevación del bienestar de las comunidades involucradas.

4. LA INICIATIVA *BELT AND ROAD* (BRI)

La Iniciativa *Belt and Road* (BRI) fue propuesta por China en 2013⁶ y se espera que movilice decenas de billones de dólares para el desarrollo de

⁶ Los 126 países involucrados en el BRI, excluyendo a China, actualmente representan alrededor del 23% del PIB mundial y alrededor del 28% de las emisiones globales de

infraestructura que tanto se necesita en las economías de mercados emergentes. Según el Banco Mundial, aproximadamente el 70% de las emisiones mundiales de gases con efecto invernadero provienen de la construcción y operación de infraestructura (incluyendo energía y transporte) y edificios (Francopan, 2019). Dado que los países de *Belt and Road* albergarán la mayoría de los nuevos proyectos de infraestructura del mundo durante las próximas décadas, es fundamental que estos proyectos sean ecológicos y bajos en carbono, si se quieren alcanzar los objetivos del Acuerdo de París.

FIGURA 1. MAPA DE LAS REGIONES QUE CONTEMPLA LA INICIATIVA BRI



Fuente: Ortega (2015)

Por lo tanto, los prestamistas e inversores que financian proyectos de infraestructura en la región de la BRI deberían tener una gran responsabilidad sobre el futuro climático de nuestro mundo. Sin embargo, no todos los

carbono. Si continúa su actual modelo de crecimiento intensivo en carbono, es probable que estos porcentajes presenten fuerte crecimiento en las próximas dos décadas

prestamistas o inversionistas son conscientes de las enormes externalidades negativas que están generando, y muchos de ellos todavía están financiando proyectos tradicionales que generan altas emisiones de gases con efecto invernadero y fuerte contaminación ambiental. La razón es que invertir en proyectos contaminantes y con alto contenido de carbono todavía genera ganancias debido a una serie de fallas del mercado, ya que los mecanismos de fijación de precios del carbono no están establecidos y las emisiones de gases con efecto invernadero no están reguladas en la mayoría de los países en desarrollo. En este sentido resalta la tendencia de baja de los precios de petróleo que se observa en los primeros meses de 2020 por los impactos de la pandemia COVID-19. Pero no tenemos tiempo para esperar a que tales fallas del mercado se solucionen lentamente. La acción colectiva entre aquellos que están motivados para impulsar la inversión ecológica en *Belt and Road*, debería liderar el camino hacia la ecologización de la región de la BRI e inspirar al resto de la comunidad de inversión global, aprovechando las nuevas oportunidades de inversión mediante los fondos verdes.

El enfoque de la mayoría de las acciones climáticas actuales es reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (gases con efecto invernadero) de los principales emisores actuales en países de ingresos medios y altos. Sin embargo, las emisiones de gases con efecto invernadero de los países en desarrollo de bajos ingresos, que son relativamente insignificantes en la actualidad, probablemente crecerán fuertemente en las próximas décadas a medida que esos países se embarquen en una trayectoria de urbanización e industrialización, justo cuando Europa y el Reino Unido se dirigen hacia las emisiones netas cero. Según un estudio conjunto de la Universidad de Tsinghua y Vivid Economics (Jun y Zadek, 2019), los 126 países de la región *Belt and Road*, excluyendo China, actualmente representan aproximadamente el 20% de las emisiones mundiales de gases con efecto invernadero, pero esta proporción puede aumentar a alrededor de dos tercios en 2050 si la intensidad de carbono de estas economías solo disminuye lentamente (acorde a los patrones históricos que muestran los países desarrollo). Para el gran grupo de 126 países que firmaron el BRI, se proyecta que las emisiones aumenten del 28% en 2015 al 66% en 2050. Si siguen las rutas de crecimiento con mayor consumo de carbono en la historia, estos países podrían generar un calentamiento global de 2.7°C incluso si el resto del mundo cumple con el objetivo 2°C. El estudio presenta, por primera vez, escenarios de crecimiento agregado y carbono para los países de la BRI. A pesar de las

incertidumbres de los datos, los resultados indican que estos países están actualmente en camino de generar emisiones muy por encima de los niveles del escenario de 2°C en función de los patrones actuales de inversión en infraestructura y las proyecciones de crecimiento.

La nueva infraestructura será un importante contribuyente a las emisiones globales de carbono en las próximas décadas, representando más de la mitad de las nuevas fuentes según el Foro Económico Mundial. Dichas inversiones en países de la región de la BRI podrían representar hasta el 60 por ciento de las inversiones globales en infraestructura en las próximas dos décadas. Es decir, los países de la BRI podrían ser la mayor fuente de emisiones de carbono durante este período crítico.

Los países de la región de la BRI podrían superar su presupuesto de carbono 2°C en hasta 11 gigatoneladas para 2030 y 85 gigatoneladas para 2050. En este escenario, estos países representarían el 50 por ciento de las emisiones globales para 2050, en comparación con el 15 por ciento en 2015, si es que todos otros países lograron seguir una vía 2°C (IEA, 2017).

Los 17 países clave de la *Belt and Road*⁷ fueron elegidos en base a cuatro factores: Producto Interno Bruto (PIB), población, proximidad geográfica y política con China, y la reciente inversión significativa de China. Teniendo en cuenta los antecedentes históricos, en estos 17 países clave, se pronostica que las emisiones de carbono crecerán del 14% del total anual mundial en 2015 al 44% en 2050, si el resto del mundo sigue la vía 2C establecida en París. Según el informe, estos países representan casi la mitad de las emisiones totales de los países de la BRI (Jun y Zadek, 2019).

En los países donde la inversión china representa una gran parte del total y las emisiones son o serán altas, los autores sostienen que la BRI tiene un “potencial significativo para la ecologización”. Varios de los 17 países caen en este “punto óptimo”, con Ucrania y Pakistán encabezando la lista en términos de la proporción de la inversión total de China (IEA, 2018).

La naturaleza de las inversiones de la BRI significa que también tendrán un efecto descomunal sobre las emisiones, según el informe. Las carreteras, las centrales eléctricas y otros proyectos importantes de infraestructura de energía y transporte constituyen la mayor parte de ellos, y estos proyectos son intensi-

⁷ Estos países en orden alfabético son los siguientes: Bangladesh, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Etiopía, India, Indonesia, Irán, Kazajstán, Kenia, Kirgizstan, Malasia, Mongolia, Myanmar, Pakistán, Rusia, Ucrania, Uzbekistán.

vos en carbono por naturaleza. Cada dólar invertido en infraestructura es más significativo que otros tipos de inversión desde una perspectiva de carbono. Y debido a que la infraestructura dura décadas, estas inversiones tendrán una fuerte influencia en las trayectorias de emisiones de los países.

En lo que se refiere al sector eléctrico, las inversiones chinas, dominadas por la energía del carbón, por lo pronto no están alineadas con una ruta de 2°C, sino que están configuradas para seguir una ruta de “negocios como de costumbre”. Este hallazgo, que se basa en proyectos de la BRI de la base de datos del American Enterprise Institute, está respaldado por otra investigación que muestra que la inversión continua de China en proyectos de carbón en el extranjero no está en línea con el Acuerdo de París. Las inversiones planificadas del sector eléctrico podrían generar demasiada capacidad de combustible fósil y no suficiente capacidad limpia. Las inversiones chinas están impulsando vías de emisiones de carbono más altas en las naciones de la BRI (Pike, 2020). Se pronostica que los países en desarrollo emitirán más dióxido de carbono que los desarrollados a mediados de siglo, y la inversión china puede acelerar ese proceso en países vinculados a la BRI (IEA, 2019).

Por los inquietantes escenarios del incremento de la temperatura a nivel mundial y los crecientes impactos socioeconómicos del cambio climático, existe una necesidad urgente de actuar a escala para garantizar que la inversión en infraestructura baja en carbono se convierta en una norma en los países involucrados en la BRI. Cabe mencionar, que si se implementan las políticas orientadas hacia la inversión verde de la BRI puede tener un papel crucial para disminuir las emisiones de gases con efecto invernadero a nivel mundial, fomentado por la cooperación Sur-Sur y procesos de fortalecer el comercio y la integración a nivel regional.

La BRI puede tener un impacto muy positivo si la inversión se maneja de manera adecuada. En primer lugar, debido a que la iniciativa aumenta la escala y el ritmo de la inversión en infraestructura, aunque en distintos grados en diferentes países. La BRI puede ser una vía para que se fomente y acelere a nivel mundial la inversión en infraestructura verde, con lo que se podría contribuir a la disminución significativa de los gases con efecto invernadero a nivel mundial.

En segundo lugar, plantea la posibilidad de un conjunto más centrado y apalancado de intervenciones relacionadas con el clima dada la alta concentración de flujos financieros y el interés y la influencia de las políticas asociadas. En este contexto, el Comité de Finanzas Verdes, de la Sociedad de

Finanzas y Banca de China, y la Iniciativa de Finanzas Verdes de la Ciudad de Londres lanzaron en consenso un conjunto de principios voluntarios, los Principios de Inversión Verde para la *Belt and Road Initiative* en noviembre de 2018. El Foro Económico Mundial, la red de Principios para la Inversión Verde respaldada por las Naciones Unidas, la Mesa Redonda de Banqueros de la *Belt and Road Initiative*, la Alianza de Inversores Verdes de la BRI y el Instituto Paulson también contribuyeron de manera importante a la redacción de estos principios. El documento llama a prestamistas, inversores y empresas que invierten y operan en la región de *Belt and Road Initiative* para garantizar que sus proyectos estén alineados con los requisitos de sostenibilidad ambiental y el Acuerdo de París. La red de Principios para la Inversión Verde sugirió acciones para incorporar factores ambientales, sociales y de gobernanza (ESG) en el gobierno corporativo, medir y divulgar información ambiental y climática, utilizando instrumentos financieros verdes y adoptando prácticas verdes de la cadena de suministro.

La red de Principios para la Inversión Verde se estableció en 2019 durante el segundo Foro de la *Belt and Road Initiative* en Beijing y como socios-fundadores fungieron todos los principales bancos chinos que tienen operaciones en la región de la BRI y algunas de las instituciones financieras más grandes del Reino Unido, Francia, Alemania, Suiza, Bélgica, Japón, Singapur, Hong Kong, Pakistán, Kazajistán, Emiratos y Mongolia⁸. Para los fines del mismo año participan ya 29 grandes prestamistas e inversores mundiales,

En la Tabla 1 se presentan los principios que integran la red de Principios para la Inversión Verde y que claramente apuntan hacia un fomento de la inversión verde y la colaboración para conseguir este fin:

⁸ Estos países firmantes son (en orden alfabético): Banco Agrícola de China, Banco de Desarrollo Agrícola de China, Al Hilal Bank, Ant Financial, Astana International Exchange, Bank of China, Bank of East Asia, China Construction Bank, China Development Bank, China International Contractors Association, China International Capital Corporation, Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, DBS Bank, Deutsche Bank, Export-Import Bank of China, First Abu Dhabi Bank, Habib Bank of Pakistan, Hong Kong Exchanges and Clearing, HSBC, Industrial and Commercial Bank of China, Industrial Bank, Khan Bank, Bolsa de Luxemburgo, Mizuho Bank, Natixis Bank, Silk Road Fund, Standard Chartered, Trade and Development Bank of Mongolia y UBS Group.

TABLA I. LOS PRINCIPIOS PARA LA INVERSIÓN VERDE Y SU CONTENIDO

PRINCIPIO	CONTENIDO
Principio 1: Incorporar la sostenibilidad en el gobierno corporativo.	Incorporar la sostenibilidad en la estrategia corporativa y cultura organizacional. La alta gerencia ejercerá la supervisión de los riesgos y oportunidades relacionados con la sostenibilidad, establecerá sistemas sólidos, designará personal competente y mantendrá una aguda conciencia de los posibles impactos de las inversiones y acciones en el ámbito del clima, el medio ambiente y la sociedad en la región de la BRI.
Principio 2: Comprender los riesgos ambientales, sociales y de gobernanza.	Dedicar esfuerzos para comprender mejor las leyes, regulaciones y estándares ambientales de los sectores comerciales donde se opera, así como las normas culturales y sociales de los países anfitriones. Incorporar factores de riesgos ambientales, sociales y de gobernanza (ESG) en los procesos de toma de decisiones, llevar a cabo una debida diligencia ambiental y social y desarrollar planes de gestión y mitigación de riesgos.
Principio 3: Divulgación de información ambiental	Realizar un análisis del impacto ambiental de nuestras inversiones y operaciones, que deben cubrir el consumo de energía, las emisiones de gases con efecto invernadero (gases con efecto invernadero), la descarga de contaminantes, el uso del agua y la deforestación, y exploraremos formas de realizar pruebas de estrés ambiental de las decisiones de inversión. Mejorar continuamente la divulgación de información ambiental / climática y la divulgación financiera relacionada con el clima.
Principio 4: Mejorar la comunicación con las partes interesadas	Establecer un mecanismo para compartir información y mejorar la comunicación con las partes interesadas, como los órganos gubernamentales, las organizaciones de protección ambiental, los medios de comunicación, las comunidades involucradas y las organizaciones de la sociedad civil. También se establecerá un mecanismo de resolución de conflictos para atender las disputas que pueden surgir con comunidades, proveedores y clientes de manera oportuna y apropiada.
Principio 5. Utilizar instrumentos financieros verdes	Recurrir activamente para financiar los proyectos ambientalmente amigables en la región BRI a los instrumentos financieros verdes, como bonos verdes, valores respaldados por activos verdes (ABS), YieldCo, financiamiento basado en derechos de emisión y fondos de inversión verdes, etc. También explorar la utilización en mayor escala de seguros ecológicos, como el seguro de responsabilidad ambiental y el seguro contra catástrofes, para mitigar los riesgos ambientales en los países miembros.

PRINCIPIO	CONTENIDO
Principio 6. Adoptar la gestión verde de las cadenas de suministro.	Integrar los factores ESG en la gestión de las cadenas de suministro y aplicar en las inversiones, adquisiciones y operaciones las mejores prácticas internacionales, como el ciclo de vida de las emisiones de gases con efecto invernadero y el uso del agua, las listas blancas de proveedores, los índices de rendimiento, la divulgación de información y el intercambio de datos.
Principio 7. Creación de capacidad a través de la acción colectiva.	Asignar fondos y personal para trabajar de manera proactiva con organizaciones multilaterales e instituciones de investigación y estudios para desarrollar la capacidad organizativa en la implementación de políticas, diseño de sistemas, desarrollo de instrumentos, etc.

Fuente: elaboración propia

Para facilitar la implementación de los principios y crear capacidad para la inversión ecológica, se ha establecido una Secretaría de la red de Principios para la Inversión Verde, con una oficina en Beijing y una oficina en Londres. La Secretaría organiza el intercambio de conocimientos sobre las mejores prácticas, desarrollará herramientas para gestionar los riesgos ambientales y climáticos, producirá estudios de casos sobre inversiones ecológicas y lanzará una base de datos de proyectos ecológicos para la región de la *Belt and Road Initiative*. La base de datos debería ayudar a cerrar la brecha de información entre los financieros y los propietarios de proyectos, crear oportunidades comerciales entre los signatarios y otras partes interesadas, y mejorar la transparencia de las inversiones en la región BRI.

Al suscribirse los Principios para la Inversión Verde, los firmantes están haciendo un fuerte compromiso con la sostenibilidad y demostrando su responsabilidad social para el mundo en desarrollo. La red de Principios para la Inversión Verde también brindará beneficios a sus signatarios y partidarios, al brindarles un mejor acceso a buenas prácticas en la gestión del riesgo ambiental / climático, productos innovadores de financiamiento verde y oportunidades para cofinanciar proyectos verdes en la región de rápido crecimiento de la *Belt and Road*. Se espera que se unan más prestamistas, inversores y empresas a la red de Principios para la Inversión Verde, una plataforma que contribuirá de manera significativa a la ecologización de la *Belt and Road Initiative* y a la agenda climática global.

Reforzar la capacidad de financiamiento verde local será esencial. El capital externo no podrá satisfacer la demanda de inversiones ecológicas, por lo que las instituciones financieras internas de la BRI desempeñarán un papel importante en la determinación de su ruta de carbono. Sin embargo, trabajar a nivel de país no hará los cambios necesarios en el tiempo requerido. De acuerdo a Jun y Zadek (2019) Se necesita una posición política de liderazgo de Beijing que esté alineada con su posición climática internacional y el camino para la decarbonización de la región de la BRI tiene que basarse en los siguientes componentes:

Las capacidades del país miembro de la BRI: comprende la creación de capacidad para la financiación verde en los países de la iniciativa. Se propone establecer una plataforma internacional, de preferencia organizada por la Organización de las Naciones Unidas, para apoyar el desarrollo intensivo de financiamiento verde en todos los países BRI para satisfacer la creciente demanda de infraestructura y energía. Un componente complementario sería fortalecer las capacidades de los propietarios e inversores de proyectos, así como las agencias de adquisición del sector público, para fomentar soluciones de infraestructura verde.

Los estándares de China: extender los estándares ecológicos internos de China a su inversión en la iniciativa *Belt and Road*. Esto debería incluir la aplicación de requisitos obligatorios de evaluación ambiental para las inversiones chinas en la región BRI.

La recién lanzada Alianza para Inversión Verde de BRI, que involucra a las principales instituciones de China, podría desempeñar un papel de coordinación en la promoción de este cambio de política. Además, la Asociación Internacional de Contratistas de China (CHINCA) tiene el potencial de desempeñar un papel de liderazgo en la formación de un consorcio de empresas para generar infraestructura verde en la región de la BRI.

Inversión internacional: promover la adopción de principios de inversión ecológica por parte de los inversores mundiales. China y el Reino Unido han tomado la iniciativa de desarrollar un conjunto de Principios de Inversión Verde que cubren la inversión en BRI con 29 instituciones principales chinas e internacionales. La Secretaría de la red de Principios para la Inversión Verde, en asociación con actores internacionales, se enfocará en las políticas y herramientas de inversión bajas en carbono. La red de Principios para la Inversión Verde también podría establecer una base de

datos de proyectos ecológicos e informar sobre el progreso en el avance de la inversión baja en carbono en la región BRI.

Transparencia en emisiones de carbono: Promover la transparencia de las huellas de carbono de la inversión en infraestructura de los países BRI. Dado que las inversiones en infraestructura en BRI tendrán un impacto decisivo en las emisiones globales de carbono en el futuro, es imprescindible mejorar la divulgación del impacto climático de estos proyectos. Esto debería incluir las recomendaciones del Grupo de trabajo sobre divulgación de riesgos relacionados con el clima, aprovechando las capacidades de iniciativas existentes como el Proyecto de Divulgación de Carbono, el piloto de la Iniciativa de Finanzas del PNUMA y el piloto de China y el Reino Unido sobre divulgación de información ambiental / climática. También debe incluir la medición y la presentación de informes de la huella de carbono del ciclo de vida de las inversiones en infraestructura, en comparación con los objetivos y presupuestos climáticos relevantes.

Coalición Internacional por el Clima: formar una coalición de iniciativas internacionales para apoyar el financiamiento verde en la región BRI. Se propone una coalición entre varios esquemas de colaboración internacionales, regionales y bilaterales, ya existentes, con miras a avanzar de manera más efectiva en las inversiones bajas en carbono y resistentes al clima en la región BRI. Esta tiene que basarse en el trabajo de muchas instituciones e iniciativas en curso, pero debería centrarse específicamente en cuestiones financieras asociadas con el desarrollo de infraestructura verde y baja en carbono.

CONCLUSIONES

Uno de los principales problemas que tiene que afrontar nuestro mundo es el cambio climático con sus crecientes impactos sobre la vida económica y social, sobre la biodiversidad y ambiente, y, por ende, con el riesgo inminente que representa para la sobrevivencia del ser humano si la temperatura se incrementa por arriba de 2°C.

Actualmente el acontecimiento más importante en la cooperación internacional en acción climática es la negociación y la operacionalización del Acuerdo de París que a diferencia del Protocolo de Kioto se basa no en obligaciones vinculantes sino en contribuciones nacionalmente determinadas de manera voluntaria por los países miembros de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático. Estas obligaciones para

los países en vías de desarrollo están por lo general vinculadas a la ayuda financiera internacional por medio de los fondos verdes climáticos. La desglobalización del proceso se acentúa por el hecho de la salida de los Estados Unidos, el segundo emisor a nivel global, del Acuerdo de París. China está aprovechando el momento del retiro de los Estados Unidos como líder de la acción climática a nivel mundial para dar pasos para convertirse en el nuevo líder en este ámbito.

Como vemos a pesar de la naturaleza común global del problema, las soluciones se están asignando más a compromisos nacionalmente determinados de disminución de los gases con efecto invernadero. Una barrera importante para lograr los objetivos de descarbonización es el ritmo al que las sociedades pueden pasar del uso de tecnologías con alto contenido de carbono a las de bajo contenido de carbono. Esto está relacionado con las imperfecciones del mercado, así como la transferencia de tecnología, que pueden requerir soluciones de arriba hacia abajo, pero también son siempre más los aspectos que requieren enfoques de abajo hacia arriba y sectoriales. Existe evidencia de que muchos países industrializados tienen los recursos y la capacidad para participar en una rápida implementación y transferencia de tecnología, mientras que muchos países en desarrollo no lo hacen, y requieren asistencia para la descarbonización rápida. El Acuerdo de París refleja esta nueva lógica. Muchos países en desarrollo han presentado compromisos condicionados, donde la condicionalidad se refiere al apoyo financiero, tecnológico y a la generación de capacidades. Por lo tanto, los países han acordado establecer un nuevo objetivo cuantificado colectivo antes de 2025 para movilizar US\$ 100.000 millones por año para ayudar a los países en desarrollo.

En estos nuevos procesos se ve claramente que la ruta de tomar decisiones de arriba hacia abajo, o bien de manera centralizada, siempre se transfiere hacia la toma de decisiones y establecimiento de compromisos de abajo hacia arriba, desde los países, hacia los acuerdos regionales (con participación creciente de actores a nivel subnacional: organizaciones de sociedad civil, empresas, municipios, ciudades, etc.). Las cadenas de valor globales se reestructuran por los cambios en la geografía de la demanda global. La desglobalización se está reflejando en este proceso de regionalización, que además ha demostrado ser más eficiente en acción climática (como en otros aspectos). Pues es mucho más fácil ponerse de acuerdo entre menor número de miembros, así como implementar mecanismos de monitoreo y resolución de controversias.

Otra tendencia importante en los procesos de desglobalización y la acción climática es la creciente cooperación Sur-Sur que está tomando el lugar de la cooperación Norte-Sur, que lideraba los clásicos procesos de globalización. Las tecnologías y los procesos *know-how* que se intercambian entre los países en vías de desarrollo muchas veces son más aptos para ser absorbidos e implementados por semejantes condiciones climáticas, culturales y/o de educación.

Este capítulo presentó la *Belt and Road Initiative* de China como un ejemplo de cooperación Sur-Sur y de un acuerdo regional de comercio e integración, que tiene un gran potencial de fomentar la acción climática a nivel internacional y puede consolidar el papel de China como líder en acción climática en el mundo. Retóricamente, China ya ha esbozado una visión para una BRI verde, y recientemente aumentó su compromiso por medio de la iniciativa de la red de Principios para la Inversión Verde, anunciando una nueva coalición internacional para mejorar la sostenibilidad y fomentar la infraestructura verde.

La guerra comercial entre Estados Unidos y China y la COVID-19 solo incentivan aún más a China a adoptar un modelo más colaborativo hacia la BRI. Los proyectos de la BRI se centrarán cada vez más en oportunidades rentables relacionadas con la cadena de suministro en el sudeste asiático, donde el capital privado juega un papel siempre más importante.

Las soluciones incluyen un claro 'no' a las plantas de carbón en los países de la región BRI (especialmente aquellas con altas preocupaciones ambientales, sociales y baja viabilidad financiera), y una transición hacia energías renovables, así como cultivar el mercado de bienes ambientalmente amigables. Por las dificultades financieras provocadas por la pandemia se podrían priorizar en los siguientes 12-24 meses las inversiones a nivel nacional, así como en los países geográficamente más cercanos a China. En consecuencia, Asia Central, África Subsahariana y Europa del Este verán una caída a corto plazo en la actividad relacionada con BRI, en relación con el sudeste asiático. Sin embargo, la BRI mantendrá su potencial de desarrollo a mediano y largo plazo para toda la región que involucra. China buscará compartir su valiosa experiencia de lucha contra la COVID-19 con otros países de la BRI. Un área clave de potencial está en los proyectos enfocados en fortalecer los sistemas de salud de los países de bajos ingresos. Para impulsar su fuerte industria de paneles solares y tecnologías verdes, China buscará su colocación en la región de la BRI. Estas serían las áreas potenciales donde es probable que China enfoque sus esfuerzos en las primeras etapas de recuperación económica. Más allá del corto plazo,

los cambios en las cadenas de suministro globales brindan nuevas oportunidades para la diversificación a través de actividades conjuntas con el norte y el sudeste asiático. También existe la posibilidad de una actividad BRI digital acelerada relacionada con las empresas tecnológicas chinas y los inversionistas privados ahora pueden volverse más activos.

Para finalizar, es importante destacar que cualquiera que sea el impacto duradero de la COVID-19 en la economía global, donde claramente se pueden vislumbrar tendencias hacia futura desglobalización y regionalización, la BRI seguirá siendo una prioridad para China, fomentando la cooperación Sur-Sur a nivel regional, así como las vías hacia un desarrollo incluyente, sostenible y bajo en carbono. Sin duda, el éxito económico, social y ambiental de la *Belt and Road Initiative* será la garantía para consolidar a China como líder mundial en cooperación regional, desarrollo económico y acción climática.

REFERENCIAS

- Baldos, Uries; Lantz, C. and Hertel, Thomas W. (2015). The role of international trade in managing food security risks from climate change. *Food Security*, 7 (2): 275-290.
- Betsill, Michele M. (2007). Regional Governance of Global Climate Change: The North American Commission for Environmental Cooperation. *Global Environmental Politics*, 7 (2): 11-27.
- Casola, Laura and Freier, Alexander (2018). The climate change-renewable energy nexus in Mercosur. A comparative analysis of Argentina's and Brazil's legislations. *Derecho del Estado*, 40: 153-179.
- CEPAL (1994). El regionalismo abierto en América Latina y el Caribe. La integración económica al servicio de la transformación productiva con equidad. *CEPAL*, LC/L.808 (CEG.19/3), https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/11951/1/053081089_es.pdf
- Chum Boo, Bee; Simpfendorfer, Ben; Martin, David and Zhenyu, Ruan (2020). Understanding How COVID-19 Alters BRI. *Baker McKenzie*. <https://www.bakermckenzie.com/-/media/files/insight/publications/2020/03/covid19-bri-short-report.pdf?la=en>
- Cosbey, Aaron (2016). *The Trade Implications of the Paris COP21 Agreement*. https://www.cgdev.org/sites/default/files/archive/doc/full_text/policyPapers/3120362/four-changes-trade-climate-change.html
- Dagnet, Yamide; Waskow, David; Elliott, Cynthia; Northrop, Eliza; Thwaites, Joe; Mogelgaard, Kathleen; Krnjaic, Melisa; Levin, Kelly and Mcgray, Heather (2016). Staying on Track from Paris: Advancing the Key Issues of the Paris

- Agreement. *Working Paper*. Washington, DC: World Resources Institute, <http://www.wri.org/ontrackfromparis>.
- FAO (2018). FAO's south-south and triangular cooperation to achieve the sustainable development goals. Fostering partnership among the global South.
- (2019). South-South and Triangular Cooperation in FAO – Strengthening partnerships to achieve the SDGs.
- Frankopan, Peter (2019). *The New Silk Roads. The Present and Future of the World*. Bloomsbury. Great Britain.
- Freestone, David (2010). From Copenhagen to Cancun: Train Wreck or Paradigm Shift?. *Environmental Law Review*, 12: 87–93.
- Gehring, Markus W., Cordonier Segger, Marie, de Andrade Correa, Fabiano, Reynaud, Patrick, Harrington, Alexandra and Mella, Rodrigo (2013) Climate Change and Sustainable Energy Measures in Regional Trade Agreements (RTAs): An Overview. *ICTSD*, <https://pt.ictsd.org/sites/default/files/news/2013/08/climate-change-and-sustainable-energy-measures-in-regional-trade-agreements-rtas.pdf>
- George, Clive (2014). Developments in Regional Trade Agreements and the Environment: 2013 Update. *OECD Trade and Environment Working Papers*, 2014/01, OECD Publishing, Paris.
- Gray, Kevin and Gills, Barry. K. (2016). South–South cooperation and the rise of the Global South. *Third World Q.*, 37: 557–574.
- Griffin, Conor; Hindle Fisher, Diana; Haider, Ailia; Dawar, Kamala; Green, Adam and Owen, Gereth (2019). *Climate change and trade agreements: Friends or foes?*, <https://pages.eiu.com/rs/753-RIQ-438/images/TradeandClimateChange2019.pdf>.
- Heal, Geoffrey and Kunreuther, Howard. (2017). An alternative framework for negotiating climate policies. *Climatic Change*, 144 (1): 29-39,
- Holzer, Kateryna and Cottier, Thomas (2015). Addressing climate change under preferential trade agreements: Towards alignment of carbon standards under the Transatlantic Trade and Investment Partnership, *Global Environmental Change*, 35: 514-522.
- IEA (2017). World Energy Outlook 2017. A World in Transformation. *iea.org*, <https://www.iea.org/reports/world-energy-outlook-2017>
- (2018). World Energy Outlook 2018. *iea.org*, <https://www.iea.org/reports/world-energy-outlook-2018>
- (2019). Defining energy access. *iea.org*, <https://www.iea.org/articles/defining-energy-access-2019-methodology>.
- IPCC (2018). Global Warming of 1.5 C. *Special Report, WMO*. Geneva: UNEP.
- Ivanova, Antonina y Cuevas Tello, Ana B. (2016). How climate action at regional level contributes to the objectives of the UNFCCC: the APEC case. *Modern Economy*, 7: 1428-1443

- Janus, Heiner; Klingebiel, Stephan and Timo Casjen, Mahn (2014). How to Shape Development Cooperation? The Global Partnership and the Development Cooperation Forum. *SSRN Electronic Journal*
- Jun, Ma (2019). Greening the Belt and Road is essential to our climate's future, *World Economic Forum*. <https://www.weforum.org/agenda/2019/07/belt-and-road-climate-future-change-green/>
- Jun, Ma y Stephan Zadek (2019). *Decarbonizing the Road and Belt. A Green Finance Roadmap*. Tsinghua :Tsinghua University-Vivid Economics-Climate Works Foundation.
- Keohane, Robert and David, Victor (2010). The Regimen Complex for Climate Change. *The Harvard Project on International Climate Agreements*, 1-30.
- Keohane, Robert O. and David, Victor (2016). Cooperation and Discord in Global Climate Policy. *Nature Climate Change*, 6: 570–575.
- Kirchherr, Julian and Frauke, Urban (2018). Technology transfer and cooperation for low carbon energy technology: Analysing 30 years of scholarship and proposing a research agenda. *Energy Policy*, 119: 600–609.
- Lee, B. and Vaughan S. (2019). Trade Can be a Driver of Climate Action. *International Institute for Sustainable Development*.
- Lilliston, Ben (2019). When Climate goals and trade rules collide. *Climate and Agriculture Policy Monitor*, <https://www.iatp.org/blog/201904/when-climate-goals-and-trade-rules-collide>.
- Linn, Amelia (2016). Next Steps for the Paris Agreement: When and How will the Agreement Enter into Force? Issue Brief. New York: NYU School of Law-*Guarini Center*.
- Lund, Susan; James, Manyika; Woetzel, Jonathan; Bughin, Jacques; Krishnan, Meekala; Seong, Jeongmin, and Muir, Mac (2019). *Globalization in transition: The future of trade and value chains*. Report. McKinsey Global Institute.
- Mani, Muthukumara; Zekarias, Hussein; Badri, Nayanan and Wadhwa, Deepika (2018). Paris Climate Agreement and the Global Economy: Winners and Losers. *World Bank Policy Research Working Paper*, 8392.
- Mattoo Aaditya and Subramanian, Arvind (2013). Four Changes to Trade Rules to Facilitate Climate Change Action. *CGD Policy Paper 021*.
- Meltzer, Joshua P. (2014). The Trans-Pacific Partnership Agreement, the Environment and Climate Change. In: Voon, T. (ed), *Trade Liberalisation and International Co-operation: A Legal Analysis of the Trans-Pacific Partnership Agreement*, Edward Elgar.
- Miles, Kate (2019). *Research Handbook on Environment and Investment Law*. Kate Miles, Ed. Edward Elgar. United Kingdom: Cambridge.
- Morgan, Jennifer and Northrop, Eliza (2017). Will the Paris Agreement accelerate the pace of change? *Wiley Interdisciplinary Review of Climate Change*, 8, e471.
- Moulot, Jacques (2016). *Regional Integration in the Context of Climate Change*, ADBG-NEPAD.
- Nordhaus, William (2015). Climate Clubs: Overcoming Free-riding in International Climate Policy. *American Economic Review*, 105: 1339–1370.

- Northrop, Eliza and Waskow, David (2015). A Framework for Describing Fairness and Ambition in Intended Nationally Determined Contributions. *Working Paper*. Washington, D.C.
- Ortega, Andrés (2015). La Nueva Ruta de la Seda: Gran Ingeniería Geopolítica. *Instituto Real ELCANO*, <https://blog.realinstitutoelcano.org/la-nueva-ruta-la-seda-gran-ingenieria-geopolitica/>
- Ostrom, Elinor (2010). Polycentric systems for coping with collective action and global environmental change. *Global Environmental Change*, 20: 550–557.
- Pike, Lili (2019). Belt and Road countries will make or break the Paris Agreement, *Business & Human Rights Resource Centre*, <https://www.weforum.org/agenda/2019/07/belt-and-road-climate-future-change-green/>
- Rampa, Francesco; Sanoussi, Bilal and Sidiropoulos, Elizabeth (2012). Leveraging South–South cooperation for Africa’s development. *South African Journal of International Affairs*, 19: 247–269.
- Schwerhoff, Gregor (2016). The economics of leadership in climate change mitigation, *Journal Climate Policy*, 16 (2): 196–214.
- Shimoda, Yukimi and Shigeki Nakazawa (2012). *Flexible Cooperation for Indonesia’s Multi-dimensional Challenges for South-South Cooperation Under A Shared Vision*. 149–172
- Shishlov, Igor; Morel, Romain and Bellassen, Valentin (2016). Compliance of the Parties to the Kyoto Protocol in the first commitment period. *Climate Policy*, 16: 768–782,
- Streck, Charlotte; Keenlyside, Paul and von Unger, Moritz (2016). The Paris Agreement: A New Beginning. *Journal for European Environmental & Planning Law*, 13: 3–29.
- Tamiotti, Ludivine; Teh, Robert; Kulaçoğlu, Vesile; Olhoff, Anne; Simmons, Benjamin and Abaza, Hussein (2009). *Trade and Climate Change, A report by the United Nations Environment Programme and the World Trade Organization*.
- UN (2018). South-South and Triangular Cooperation on Climate Technologies. *Iai.int*, <http://www.iai.int/admin/site/sites/default/files/2018>
- United Nations Conference on Trade and Development [UNCTAD] (2012). *State of South-South and Triangular Cooperation in the Production, Use and Trade of Sustainable Biofuels*. United Nations
- (2015). *Trade and Climate Change Policy Beyond 2015*. http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/presspb2015d8_en.pdf.
- United Nations Office for South-South Cooperation [UNOSC] (2017). United Nations Action Plan on South-South Climate Cooperation (2017-2021). UNOSSC, South-South and Triangular Cooperation.
- Urban, Frauke (2018). China’s rise: Challenging the North-South technology transfer paradigm for climate change mitigation and low carbon energy. *Energy Policy*, 113: 320–330.

