COMISIÓN DE PROMOCIÓN DEL PERÚ PARA LA EXPORTACIÓN Y EL TURISMO

ANALISIS DE ALTERNATIVAS PARA LA UTILIZACION DE LA CARRETERA INTEROCENICA SUR.

DEPARTAMENTO DE FACILITACION DE EXPORTACIONES

AÑO 2015

ÍNDICE

PRESENTACIÓN 4
INTRODUCCIÓN 8
1. ANALISIS COMERCIAL DE MERCADOS: REPÚBLICA FEDERATIVA DE BRASIL – ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA 11
1.1. República Federativa de Brasil 11
1.1.1. Importaciones de Brasil con el Mundo 11
1.1.2. Intercambio Comercial entre Perú y Brasil 13
1.1.3. Zonas de Influencia de la Carretera Interoceánica 17
1.1.3.1. Estado de Acre 17
1.1.3.1.1. Intercambio Comercial entre Acre y el Mundo. 17
Zona de Procesamiento de Exportación de Acre 21
1.1.3.2. Estado de Rondonia 21
1.1.3.2.1. Intercambio Comercial entre Rondonia y el Mundo 22
1.2. Estado Plurinacional de Bolivia 25
1.2.1. Importaciones de Bolivia con el Mundo 25
1.2.2. Intercambio Comercial entre Perú y Bolivia 27
1.2.3. Zonas de Influencia de la Carretera Interoceánica 29
1.2.3.1. Departamento del Beni 30
1.2.3.1.1. Intercambio Comercial entre Beni y el Mundo 30
1.2.3.2. Departamento de Pando 32
1.2.3.2.1. Intercambio Comercial entre Pando y el Mundo 32
Zona Franca de Cobija 34
2. ASPECTOS TRIBUTARIOS Y ADUANEROS DE LA REPÚBLICA FEDERATIVA DE BRASIL – ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA, REGULACIONES PERÚ PARA EXPORTACIÓN Y TRANSITO INTERNACIONAL EN SENASA 36
2.1. ASPECTOS TRIBUTARIOS Y ADUANEROS DE LA REPÚBLICA FEDERATIVA DE BRASIL 36
2.1.1. Acuerdos Comerciales con Brasil 36
2.1.2. Impuestos de Importación 36
2.1.3. Proceso de Importación de Brasil 37
2.1.3.1. Instituciones y Órganos para Trámites de Importación, Brasil 37
2.1.3.2. Procedimiento de Importación 39
2.2. ASPECTOS TRIBUTARIOS Y ADUANEROS DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA 44
2.2.1. Acuerdos Comerciales con Bolivia 44

2.2.2. Impuestos de Importación..... 45
2.2.3. Proceso de Importación de Bolivia..... 46
2.2.3.1. Instituciones para Trámites de Importación, Bolivia 46
2.2.3.2. Procedimiento de Importación 47
2.3. REGULACIONES PERÚ PARA EXPORTACIÓN Y TRANSITO INTERNACIONAL EN SENASA 50
2.3.1. Servicio Nacional de Sanidad Agraria, SENASA 50
2.3.2. Permisos de Tránsito Internacional..... 53
3. PANORAMA LOGÍSTICO EN LA ZONA DE INTERÉS..... 56
3.1. Infraestructura Logística 56
3.1.1. Carreteras 56
3.2. Volúmenes de Carga Movilizada a Brasil..... 63
3.3. Volúmenes de Carga Movilizada a Bolivia 67
3.4. Cadenas de Distribución Física para la Carga de la Zona de Influencia ... 71
3.5. Situación del Paso de Frontera de Iñapari 75
4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIÓNES 78
FUENTES CONSULTADAS 84
ANEXOS 86
Anexo N° 01: Entrevistas los Grupos de Interés 87
Anexo N° 02: Fichas Producto de las Partidas Priorizadas 103

ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS PARA LA UTILIZACIÓN DE LA CARRETERA INTEROCEÁNICA

PRESENTACIÓN

El presente trabajo de investigación denominado "Análisis de Alternativas para la Utilización de la Carretera Interoceánica" encargado por PROMPERU, ha sido elaborado con la intención de cumplir con dos objetivos.

El primero, brindar a los exportadores de la zona sur del Perú una herramienta de gestión para realizar sus exportaciones a los mercados de Acre y Rondonia en Brasil y Beni y Pando en Bolivia. El segundo objetivo es presentar información factual recopilada por el equipo de trabajo que serviría a empresarios e instituciones públicas y privadas como una herramienta de análisis y como un conjunto de aportes tener en cuenta durante el proceso de implementación de la logística que se requiere en el uso de una de las vías de mayor importancia para la interconexión y desarrollo para el Sur del Perú.

El primer objetivo se cumple con el análisis de las importaciones de los estados de Acre y Rondonia en Brasil y los departamentos de Beni y Pando en Bolivia; además se analiza los elementos aduaneros, tributarios y sanitarios de cada mercado y a manera de guía se presentan fichas de cada producto conteniendo información estadística y regulaciones de ingreso a los mercados de Brasil y Bolivia

El segundo objetivo se logra a través del análisis realizado sobre la información primaria disponible y entrevistas realizada a representantes de empresas del sector privado que actualmente desarrollan actividades económicas en la zona de interés.

Para efecto de este trabajo, la Zona de Interés delimitada comprende:

- En Perú: Los departamentos de Arequipa, Cuzco, Puno, Madre de Dios, Moquegua, y Tacna.
- En Bolivia : Los departamentos de Beni y Pando
- En Brasil: Los estados de Acre y Rondonia.

Para delimitar este espacio geográfico utilizaremos el concepto de **"foreland"** que es el conjunto de territorios o regiones conectadas y vinculadas a un puerto, en este caso Matarani. Tomaremos la definición de Carles Rua Costa que indica: *"Se denomina foreland de un puerto a la región nacional o internacional que es origen de las mercancías desembarcadas en el puerto y destino de las mercancías embarcadas en el mismo. Se trata pues del área de influencia del puerto a la cual se dirige la carga generada por su hinterland o de la cual procede las mercancías destinadas a dicho hinterland[1]".*

[1] Hinterland: El territorio de adentro (circundante al lugar: puerto-aeropuerto, etc.)

Ilustración N°01
Foreland - Zona de Interés

Fuente: Googlemap

La razón de escoger estos mercados o foreland como la zona de interés, se evidencia en la ilustración N° 02, indicado líneas abajo:

Dónde:

- El punto A es Itajai (puerto brasileño en el Atlántico)
- El punto B es Vilhena (Se encuentra al norte de Matto Grosso, es el punto de frontera entre este estado y Rondonia)
- El punto C es Matarani

Ilustración N° 02

Fuente: Googlemap

La distancia de Matarani a Vilhena es de 2,550 km y de Vilhena a Itajai (puerto brasileño en el Atlántico) es de 2,550 km. Consecuentemente, desde un punto logístico de distancia recorrida, los estados brasileños ubicados en el tramo Vilhena – Matarani serán relevantes para los exportadores peruanos si los importadores brasileños encuentran productos peruanos competitivos en costo y calidad en comparación a productos provenientes del Sur de Brasil.

Es evidente que esta afirmación simplifica el escenario, pero es válida si consideramos las distancias y el hecho de que los fletes domésticos brasileños son significativamente más económicos que los fletes internacionales de camiones peruanos que deberán internarse en territorio brasileño sin flete de retorno. Es posible pensar en lograr operaciones comerciales en lugares ubicados al este de Vilhena, siempre y cuando el valor EXW del producto peruano exportado sea significativamente más competitivo que el producto brasileño o los productos extranjeros similares o si se lograse reducir los costos de transporte en camión peruano con permiso de transporte internacional, en este caso aproximadamente USD 4.6 por km recorrido y acercarlo al promedio brasileño de USD 1 (aproximadamente) por km recorrido.

Se ha definido a los departamentos de Beni y Pando en Bolivia como parte de esta Foreland pues como se observa en las ilustraciones N° 02 y N° 03, Riberalta (Beni) y Cobija (Pando) se encuentran logísticamente más cerca del Sur del Perú que de las principales ciudades de Bolivia debido al estado de sus carreteras, esto significa que el transporte es más eficiente en términos de tiempo, costo y riesgo; lo cual significaría un mercado que los exportadores peruanos pueden atender.

Ilustración N° 03

Fuente: Googlemap

INTRODUCCIÓN

La construcción de la Carretera Interoceánica es consecuencia de los acuerdos tomados por los países Sudamericanos que firmaron en el año 2000 la Iniciativa para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana – IIRSA. Como resultado de esta iniciativa, se acordó unir de este a oeste de América del Sur.

El Perú se comprometió a generar tres ejes de integración con Brasil:

Eje Norte: Ruta multimodal (terrestre – fluvial); Puerto de Paita, transporte terrestre hasta el puerto fluvial de Yurimaguas, continua transporte fluvial a Iquitos por el río Amazonas para continuar por esta vía a Manaos (Estado de Amazonas,Brasil).

Eje Centro: Ruta multimodal (terrestre – fluvial): Puerto del Callao, transporte terrestre hasta el puerto fluvial de Pucallpa continua el transporte fluvial a Iquitos por el río Amazonas para continuar por esta vía a Manaos. Existe una variante terrestre desde Pucallpa hasta Crucero do Sul (Estado de Acre, Brasil).

Eje Sur: Transporte terrestre Matarani – Arequipa – Juliaca – Puerto Maldonado – Iñapari – Asis (Estado de Acre, Brasil)– Río Branco (Estado de Acre, Brasil)

De estas tres rutas la única operativa, y con infraestructura casi completa es el Eje Sur que permite el tráfico de y hacia Brasil por el puerto de Matarani; los ejes Norte y Sur aun requieren de algunas inversiones, siendo la ruta por entrar en uso más inmediata la vía Callao – Pucallpa – Manaos.

La construcción de la carretera Interoceánica ha sido uno de los proyectos de desarrollo más importantes emprendidos por los últimos gobiernos, no solo por el monto de inversión (cercano a los USD 1,100 millones), sino también por el significado geopolítico que tiene.

Todo esto de acuerdo a los lineamientos dados por el IIRSA: "*Los Presidentes Suramericanos se reunieron por primera vez los días 31 de agosto y 1 de septiembre del año 2000, en la ciudad de Brasilia, República Federativa de Brasil. En este encuentro de carácter histórico y pionero en la región, los mandatarios acordaron realizar acciones conjuntas para impulsar el proceso de integración política, social y económica suramericana, abordando una agenda de temas prioritarios. El Comunicado de Brasilia da cuenta de los acuerdos alcanzados en cada uno de estos temas y se constituyó en un documento de gran relevancia, estableciendo un hito en el proceso de cooperación regional, que se ve fortalecido a partir de este encuentro hasta los días presentes.*

En particular, en materia de infraestructura de integración, los presidentes acordaron la conformación de la Iniciativa IIRSA, con el objetivo central de avanzar en la modernización de la infraestructura regional y en la adopción de acciones específicas para promover su integración y desarrollo económico y social. Tal compromiso se tradujo en un Plan de Acción 2000-2010, formulado en la reunión de Ministros de Transporte, Energía y Telecomunicaciones de América del Sur, realizada en Montevideo, en diciembre de 2000, el cual estableció las líneas de acción principales

de IIRSA y se ha constituido como marco de referencia para el desarrollo de sus actividades"[2]

Ilustración N° 04
Ejes de Integración IIRSA

Fuente: IIRSA

Por otro lado también afirma *"La Iniciativa IIRSA a lo largo de sus diez años de trabajo, se constituyó como un foro esencial de los doce países para la planificación de la infraestructura del territorio suramericano con una visión regional y compartida de las oportunidades y obstáculos del subcontinente. En el marco de IIRSA, por primera vez, América del Sur actuó como una unidad singular e integrada para crear una Cartera de Proyectos de infraestructura en los sectores de transporte, energía y comunicaciones.*

La conformación de la Cartera de Proyectos ha sido posible a partir del desarrollo y la aplicación de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa como parte del plan

[2] Publicación IIRSA - Integración de Infraestructura Regional Sudamericana: www.iirsa.org/Page/Detail?menuItemId=41

de trabajo de los primeros 10 años de la Iniciativa IIRSA. Esta metodología parte de la identificación de Ejes de Integración y Desarrollo (EID), los cuales organizan el territorio suramericano y ordenan la Cartera de Proyectos[3].

La visión de Ejes de Integración y Desarrollo, profundiza la vinculación de los proyectos con sus espacios y la mejor funcionalidad logística de las inversiones. Así, el proceso de planificación territorial indicativo ha permitido identificar los grupos de proyectos que mayor impacto esperado tendrían en relación al desarrollo sustentable de sus áreas de influencia"[4].

No obstante la trascendencia geopolítica que implica tener una carretera que una a Perú con Brasil y el hecho que después de más de 500 años estos países que han estado de espaldas, uno mirando al Océano Pacifico y otro al Océano Atlántico, se encuentren; vemos que la Carretera Interoceánica aun no es utilizada en su verdadera magnitud como una herramienta de integración que impacte en el día a día de las personas que viven en su área de influencia - foreland, departamentos de Arequipa, Cuzco, Madre de Dios, Moquegua, Puno y Tacna en Perú, Acre y Rondonia en Brasil y Beni y Pando en Bolivia.

Podemos encontrar una serie de factores que han dificultado que este proceso de integración se concrete. Estos factores responden a cuestiones de índole de tamaño de mercado, el aislamiento geográfico, las dificultades logísticas que presenta la zona, la legislación de tres países que no necesariamente esta armonizada, entre otras razones.

Aun se requiere de un análisis más profundo de las diversas variables y también se necesita el desarrollo de **infoestructura**[5] que permita utilizar la infraestructura disponible y no desperdiciar esta inversión de grandes proporciones.

Una de las respuestas preliminares que encontramos en este trabajo y que consideramos se debe profundizar en este sentido, es la necesidad de tener una visión **trinacional** del problema pues las relaciones de causa y efecto se comparten entre los tres países.

Contamos con que este documento será de utilidad para el sector público y privado y plantee una agenda de acciones que reviertan la situación actual.

---

[4] Publicación IIRSA - Integración de Infraestructura Regional Sudamericana: www.iirsa.org/Page/Detail?menuItemId=60

[5] **Alfons Corella** indica: "el concepto parte de que la riqueza de una nación con infraestructura no se genera como consecuencia de tenerla, sino de usarla y explotarla, sacarle un rendimiento." **La infoestructura** son los elementos intangibles que permiten el uso eficiente de la infraestructura, esto implica legislación adecuada a las necesidades, personal del sector público capacitado, empresarios informados y capacitados, disponibilidad de información entre otros.

1. ANALISIS COMERCIAL DE MERCADOS: REPÚBLICA FEDERATIVA DE BRASIL – ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA

1.1. República Federativa de Brasil

La República Federativa de Brasil (en adelante Brasil), se encuentra ubicada al este de América del Sur y se encuentra bordeada por el este por el océano Atlántico. Tiene un área de 8,514,877 km^2 (que representa el 47,7% de América del Sur), que hacen de este sea el quinto país más grande del mundo.

Brasil está constituido por la "Unión" de 26 estados y un distrito federal; y políticamente está formado por tres entidades distintas: estados, municipios y el distrito federal, que son autónomos de acuerdo a la constitución de Brasil. Brasilia es la capital federal.

Con una población estimada de 202,656,788 de habitantes, Brasil es el sexto país más poblado del mundo, con grupos étnicos conformados por blancos, mestizos, negros, asiáticos e indígenas.

La economía brasileña es reconocida como la primera en América Latina y la octava a nivel mundial con un PBI de USD 2,246,037 millones, gracias a sus sectores agrícolas, minero, manufacturero y de servicio que están bastante desarrollados en comparación con el resto de países de la región, lo que le ha permitido ampliar su presencia en mercados mundiales. Desde el año 2003, Brasil se ha mantenido macroeconómicamente estable, ha logrado el crecimiento de sus reservas internacionales y reducir sus deudas. En el año 2008 se convirtió en acreedor externo neto.

Pese a todo lo anterior, Brasil cayó en recesión al inicio de la crisis mundial del año 2008, por la caída en la demanda de productos e inversión de los países afectados. Sin embargo fue una de las primeras economías en iniciar una recuperación y es que para el año 2010 los consumidores e inversores reavivaron la confianza en la economía. Actualmente Brasil, gracias a sus políticas de gobierno, ha logrado que la clase media represente más del 50.0% de la población con un ingreso entre USD 12,000 y USD 50,000, si el ritmo de crecimiento sigue igual que en los últimos años se espera que para el año 2030, la clase media represente el 60.0%.

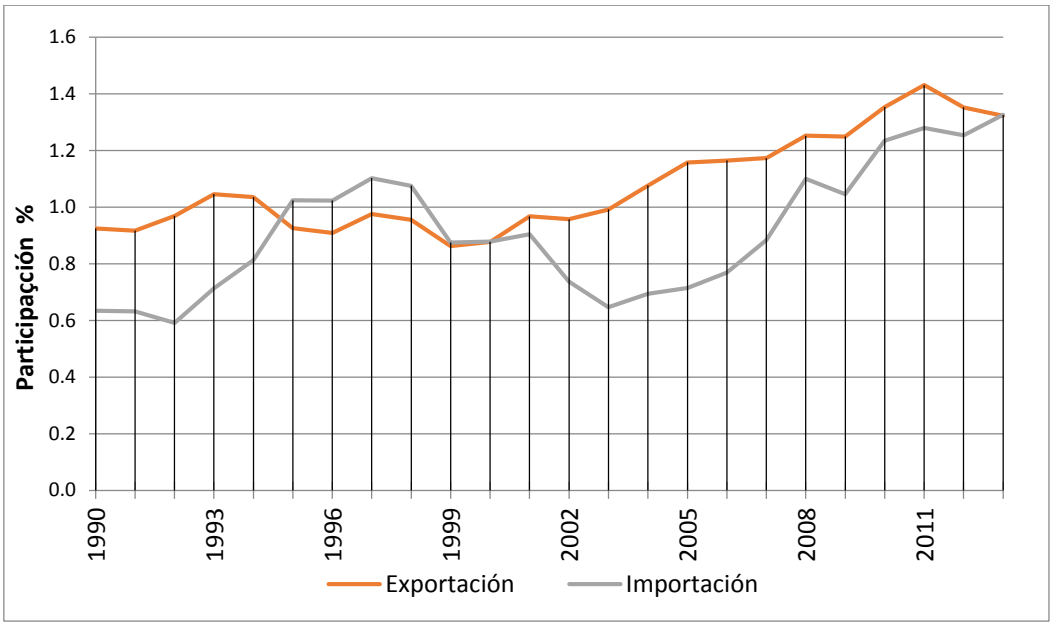
El clima de Brasil es sobre todo tropical, pero templado en el sur. Los peligros naturales son sequías en el noreste recurrentes; inundaciones y heladas ocasionales en el sur.

1.1.1. Importaciones de Brasil con el Mundo

Brasil tiene entre sus mayores socios comerciales a Estados Unidos, la Unión Europea, China, Argentina y los demás países del Mercosur.

A partir del año 2000, como se puede notar en el siguiente gráfico la participación de Brasil en el comercio internacional, que tanto las exportaciones como las importaciones han ido creciendo, después de la crisis mundial del 2008, se puede notar que tuvo una leve caída en la participación de las exportaciones e importaciones en el 2009 de la cual se recupera en los años siguientes logrando incluso los picos más alto en 10 años en el 2011.

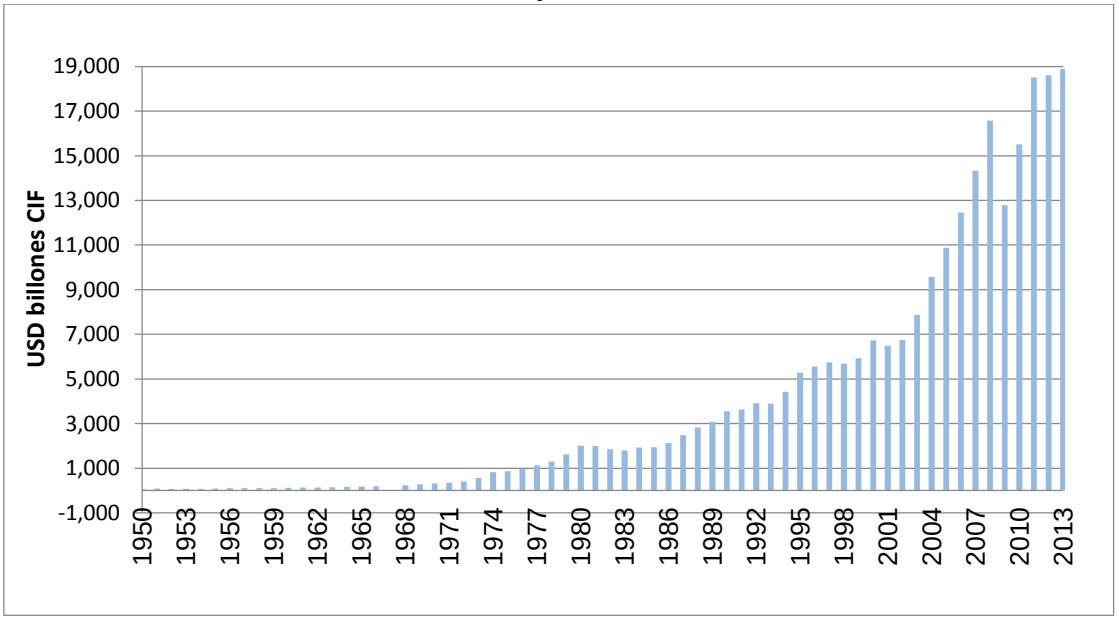
Gráfico N°01
Participación % de Brasil en las Exportaciones e Importaciones Mundiales



Fuente: DECEX
Elaboración Propia

Las importaciones brasileñas se han mantenido en crecimiento por más de 60 años, el crecimiento promedio en este periodo ha sido de más de 9%, alcanzando su pico más alto en 2013 con más de USD 250 mil millones.

Gráfico N°02
Evolución de las Importaciones Brasileñas

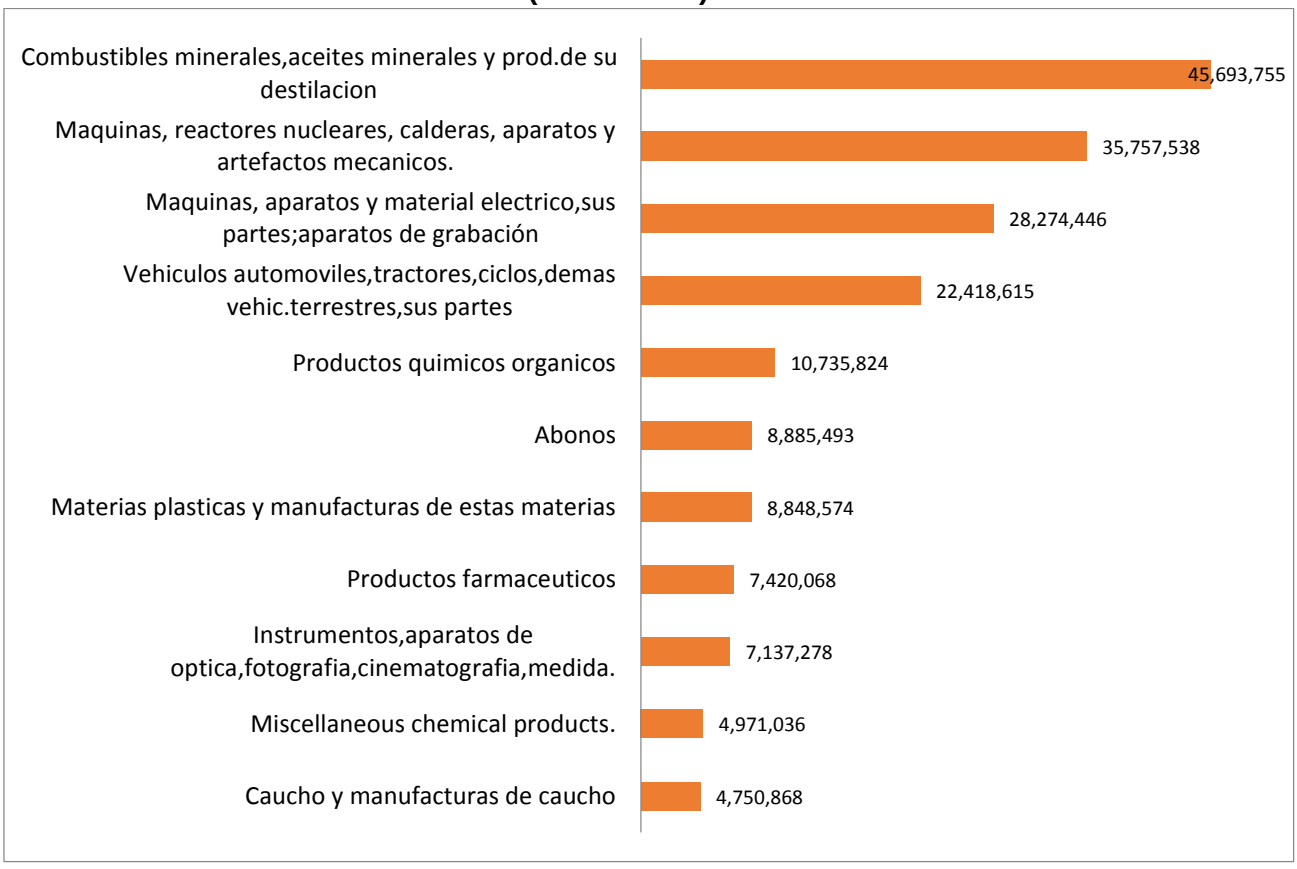


Fuente: DECEX
Elaboración Propia

Los principales países proveedores de Brasil son China, Estados Unidos, Argentina, Alemania y Nigeria, quienes en año 2013 participaron con el 47,9% del total de las importaciones brasileñas. Brasil ocupa la posición 22 como importador en el mundo.

El principales productos importados por Brasil son los combustibles minerales, productos que tienen entre los primeros proveedores a Nigeria, Estados Unidos, Bolivia, entre otros; maquinas, reactores nucleares, calderas, aparatos y artefactos nucleares, que son enviados por China, Estados Unidos, Alemania e Italia; máquinas, aparatos y material eléctrico, sus partes; aparatos de grabación son enviados por China, República de Corea, Estados Unidos, entre otros. Como se puede observar en el siguiente cuadro los principales productos importados por Brasil son productos procesados.

Gráfico N°03
Principales Productos Importados por Brasil del Mundo
(Miles - USD)

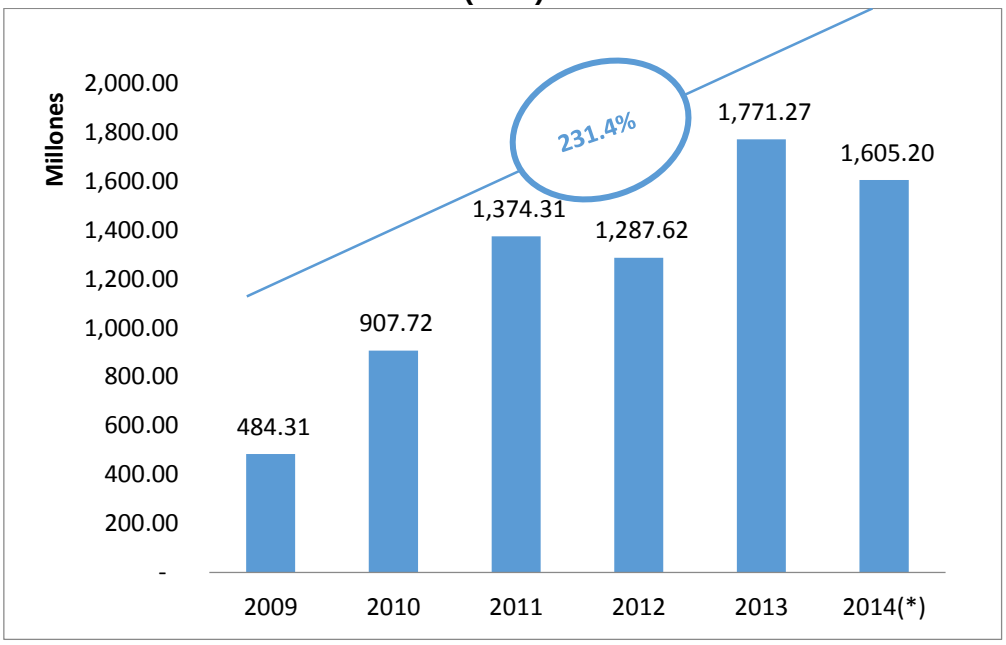


Fuente: TRADE MAP
Elaboración Propia

1.1.2. Intercambio Comercial entre Perú y Brasil

El intercambio comercial entre Perú y Brasil ha ido creciendo en los últimos cinco años, en el 2009, el Perú representaba el 0,4% de las importaciones Brasileñas, pero para el 2014 (enero a noviembre) representa el 0,8%. El las importaciones peruanas se han elevado 35% en seis años.

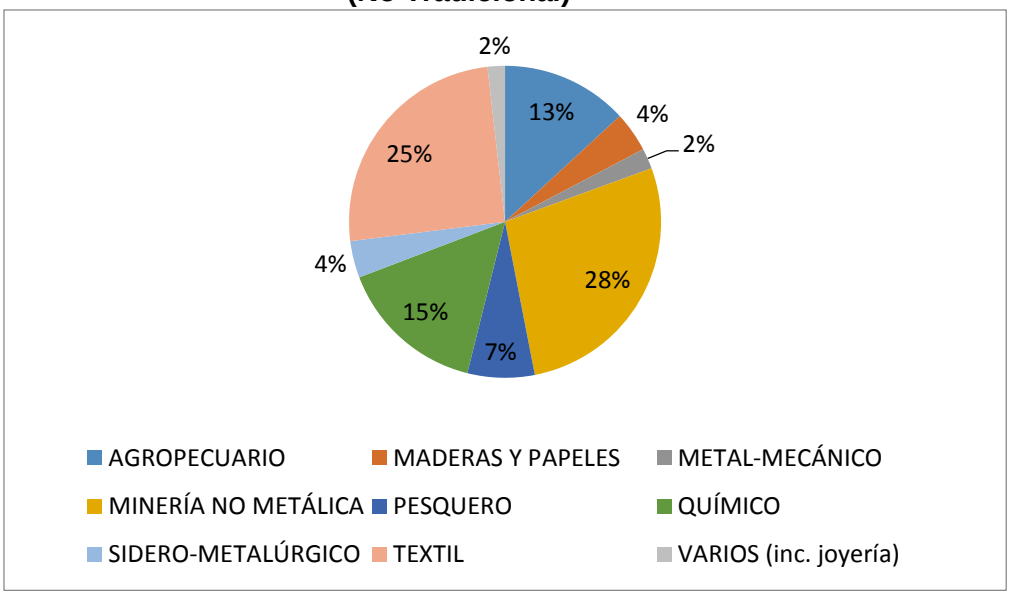
Gráfico N°04
Evolución de las Exportaciones Peruanas a Brasil
(USD)



(*)Cifras de Enero a Noviembre
Fuente: ALICEWEB/MDIC
Elaboración Propia

Del total de nuestras exportaciones para el 2013, el 77% corresponde al sector tradicional con productos como petróleo, cobre, zinc, aceite de pescado; mientras que el sector no tradicional participa con el 27% de las exportaciones a Brasil

Gráfico N°05
Principales Exportaciones Peruanas por Sector a Brasil
(No Tradicional)



Fuente: SUNAT
Elaboración Propia

Entre los principales productos exportados en los últimos años tenemos que los fosfatos de calcio naturales aluminocálcicos naturales y cretas fosfatadas sin moler, alambre de cobre refinado con la mayor dimensión de la sección transversal superior a 6 mm, aceitunas preparadas o conservadas sin congelar, los demás t-shirts de algodón para hombres o mujeres; son los productos peruanos con mayor valor FOB exportado de más de 600 partidas arancelarias entre enero y setiembre del 2014, además estos cuatro productos tienen una participación el 38% del total exportado.

Las demás fibras sintéticas discontinuas sin cardar peinar ni transformar de otro modo para las hilaturas acrílicas o modacrílicas; a excepción de los obtenidos por extrusión húmeda, son los productos que tuvieron mayor crecimiento con 359% de su valor exportado, así como también los demás tomates preparados o conservados (excepto en vinagre) y los demás t-shirts de algodón para hombres o mujeres, que crecieron 74% y 55%.

Tabla N°01
Principales Productos Importados por Brasil del Perú
(Valor FOB – USD)

SECTOR	DESCRIPCION ARANCELARIA	2013	2014*
Minería No Metálica	Fosfatos de calcio naturales aluminocálcicos naturales y cretas fosfatadas sin moler	106,891,001.40	68,254,379.09
Minería No Metálica	Cemento portland excepto cemento blanco o coloreado artificialmente		2,390,235.54
Minería No Metálica	Cementos sin pulverizar (clinker)		1,578,640.25
Textil	Los demás t-shirts de algodón para hombres o mujeres	15,779,965.00	16,571,438.52
Textil	Camisas de punto algodón con cuello y abertura delantera parcial para hombre de tejido teñido de un sólo color incluido los blanqueados	8,988,052.52	9,924,375.80
Textil	Los demás fibras sintéticas discontinuas sin cardar peinar ni transformar de otro modo para la hilatura acrílicas o modacrílicas; a excepción de los obtenidos por extrusión húmeda.	2,233,638.04	7,402,435.13
Sidero-Metalúrgico	Alambre de cobre refinado con la mayor dimensión de la sección transversal superior a 6 mm	1,148,554.94	35,265,681.60
Sidero-Metalúrgico	Plomo en bruto con antimonio como el otro elemento predominante en peso	3,753,813.89	3,595,946.25
Sidero-Metalúrgico	Discos hexágonos de cinc cuya mayor dimensión no exceda de 30 mm	2,960,175.84	2,411,140.30
Agropecuario	Aceitunas preparadas o conservadas sin congelar	14,582,189.31	20,319,566.76
Agropecuario	Orégano (origanum vulgare)	8,660,616.98	5,245,402.10
Agropecuario	Los demás tomates preparados o conservados (excepto en vinagre)	3,609,350.91	4,032,766.22
Químico	Las demás	14,552,241.99	11,610,995.80
Químico	Hidróxido de sodio en disolución acuosa (lejía de sosa o soda caustica)	12,105,254.73	6,643,725.63
Químico	Neumáticos radiales	5,141,032.95	4,453,289.98
Pesquero	Demás jibias globitos calamares y potas congeladas secas saladas o en salmuera	2,983,286.99	3,572,081.44
Pesquero	Demás preparaciones y conservas de pescado	3,978,954.96	3,075,659.04
Pesquero	Caballas (scomber scombrus scomber australasicus scomber japonicus)	1,866,266.00	1,601,700.02
Maderas y Papeles	Los demás artículos similares de cualquier materia excepto pañales para bebés compresas y tampones higiénicos	9,350,830.58	5,751,810.91
Maderas y Papeles	Pañales para bebés	7,262,405.45	2,778,312.63
Maderas y Papeles	Los demás libros folletos e impresos similares incluso en hojas sueltas a excepción de diccionarios y enciclopedias incluso en fascículos horóscopos fotonovelas tiras cómicas o historietas.	355,130.91	131,949.80

(*) Cifras de Enero a Setiembre del 2014
Fuente: SUNAT
Elaboración Propia

1.1.3. Zonas de Influencia de la Carretera Interoceánica

Las zonas de influencia que se consideran y son los mercados más próximos a los que se tiene acceso vía la carretera interoceánica y demandan productos peruanos en Brasil son los estados de Acre y Rondonia.

1.1.3.1. Estado de Acre

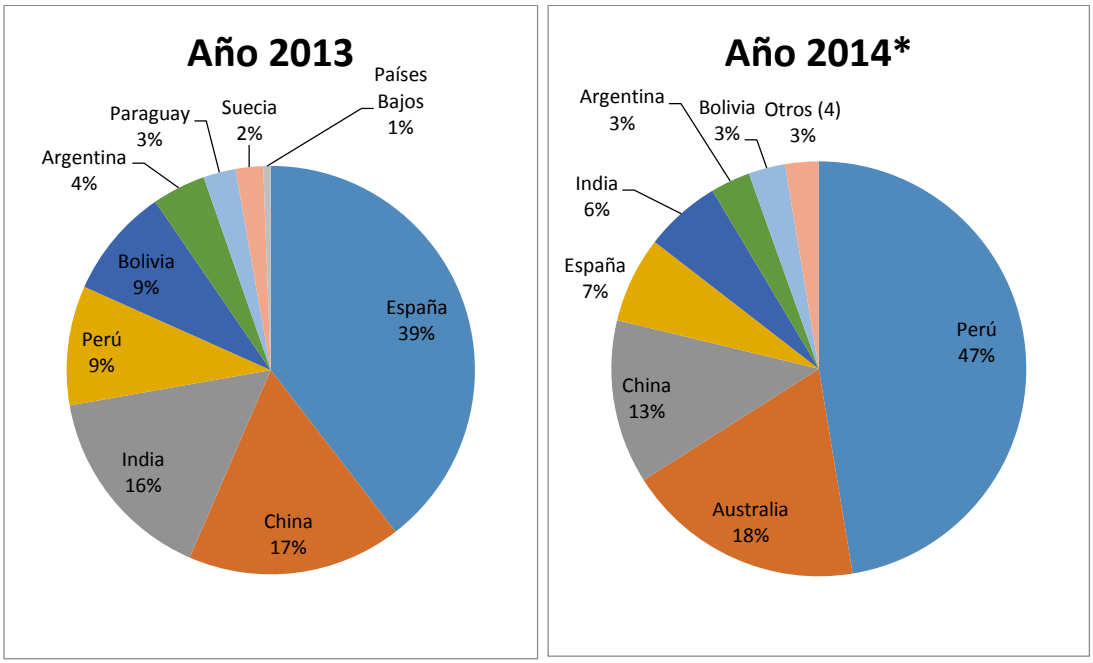
El estado de Acre se encuentra ubicado en la Región Norte de Brasil, limita al norte con el estado de Amazonas, al este con Rondonia, al oeste limita con el Perú y al sur con Bolivia. El estado de Acre tiene una superficie de 164,123,040 km^2 y una población estimada para el 2014 es de 790,101 habitantes, con lo cual podemos determinar que por cada km^2 existen 4.47 habitantes. Su capital es Río Branco y también su ciudad más poblada con 363,928 habitantes. Cuenta con 22 municipios, de los cuales los más poblados son Cruzeiro do Sul (80,953 hab.), Sena Madureira (41,036 hab.), Tarauacá (38,201 hab.), Feijó (32,398 hab.) y Brasiléia (23, 378 hab.).

El PBI de Acre al 2012 corresponde al 0.20% del PBI del país. Las principales actividades económicas en la región son la agricultura, industrias (construcción civil, industria extractiva de mineral, industria de transformación, entre otros) y servicios (administración, salud y educación públicas; comercio; transporte almacenamiento y correo y demás); que aportaban en el 2010 en 21.1%, 12.7% y 7.5% respectivamente al PBI. Del total de la población en edad laboral, es decir poco más de 608,000 habitantes, solo el 60.2% es parte de la población económicamente activa. El PBI per cápita de este estado es de USD 4,780.82.

1.1.3.1.1. Intercambio Comercial entre Acre y el Mundo.

Acre en el año 2013 importó el 0.0008% del total de las importaciones Brasil, que corresponde USD 2,006,213. Sin embargo para entre enero y noviembre del 2014 el valor importado se incrementó en 346% (USD 8,948,534). Este estado tiene como proveedores a 9 países en el 2013, número que aumento a 11 países el hasta noviembre del 2014, en este último año el Perú fue el primer proveedor de mercancías llegando a representar el 47% de la suma total de las importaciones.

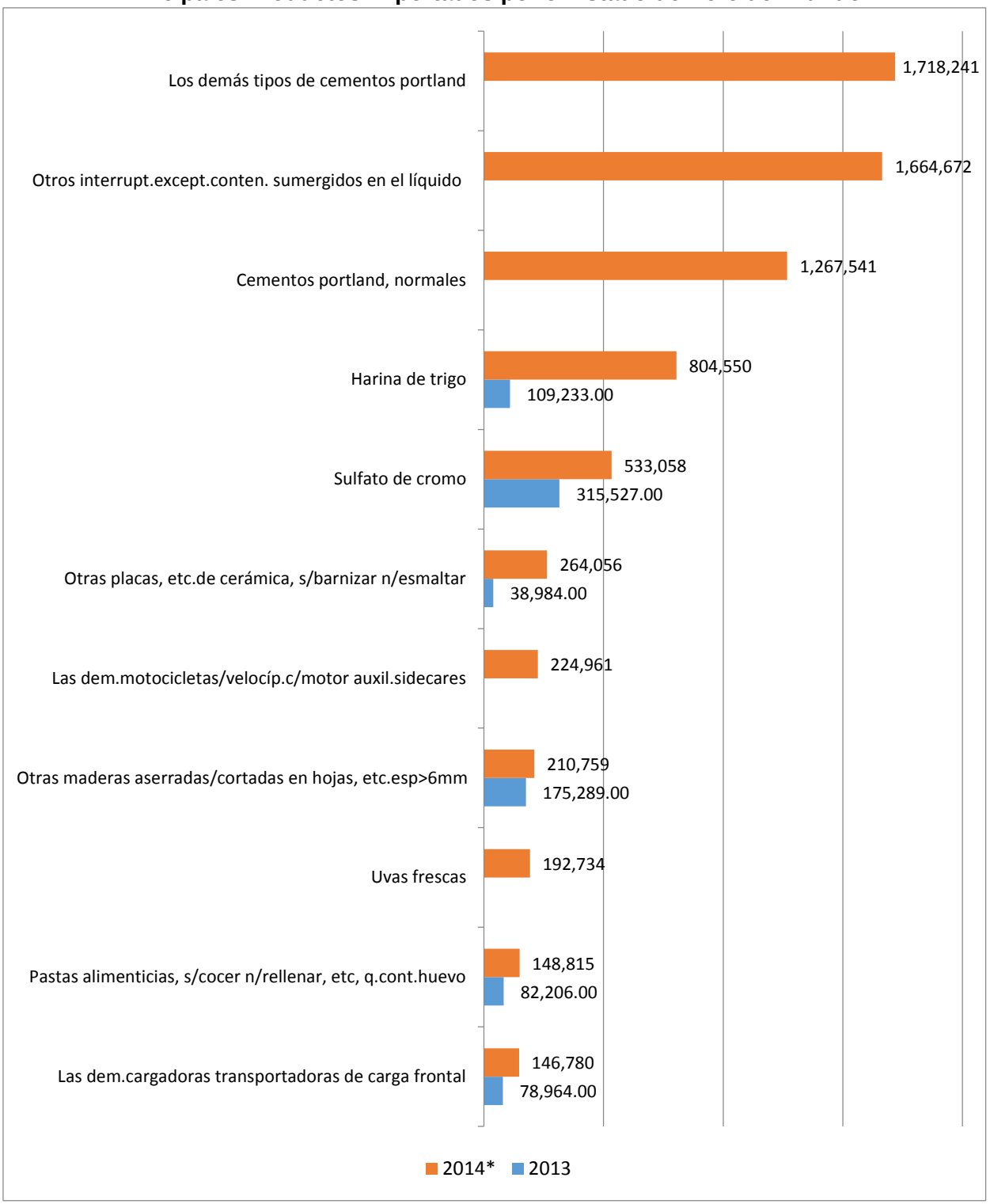
Gráfico N°06
Países Proveedores del Estado de Acre



(*) Cifras de Enero a Noviembre del 2014
Fuente: ALICEWEB/MDIC
Elaboración Propia

El estado de Acre importó entre enero y diciembre del 2014 productos de 143 partidas, 50 partidas más que en el 2013; las cuatro primeras partidas en el 2014 representan el 61% del valor total de las importaciones de este estado.

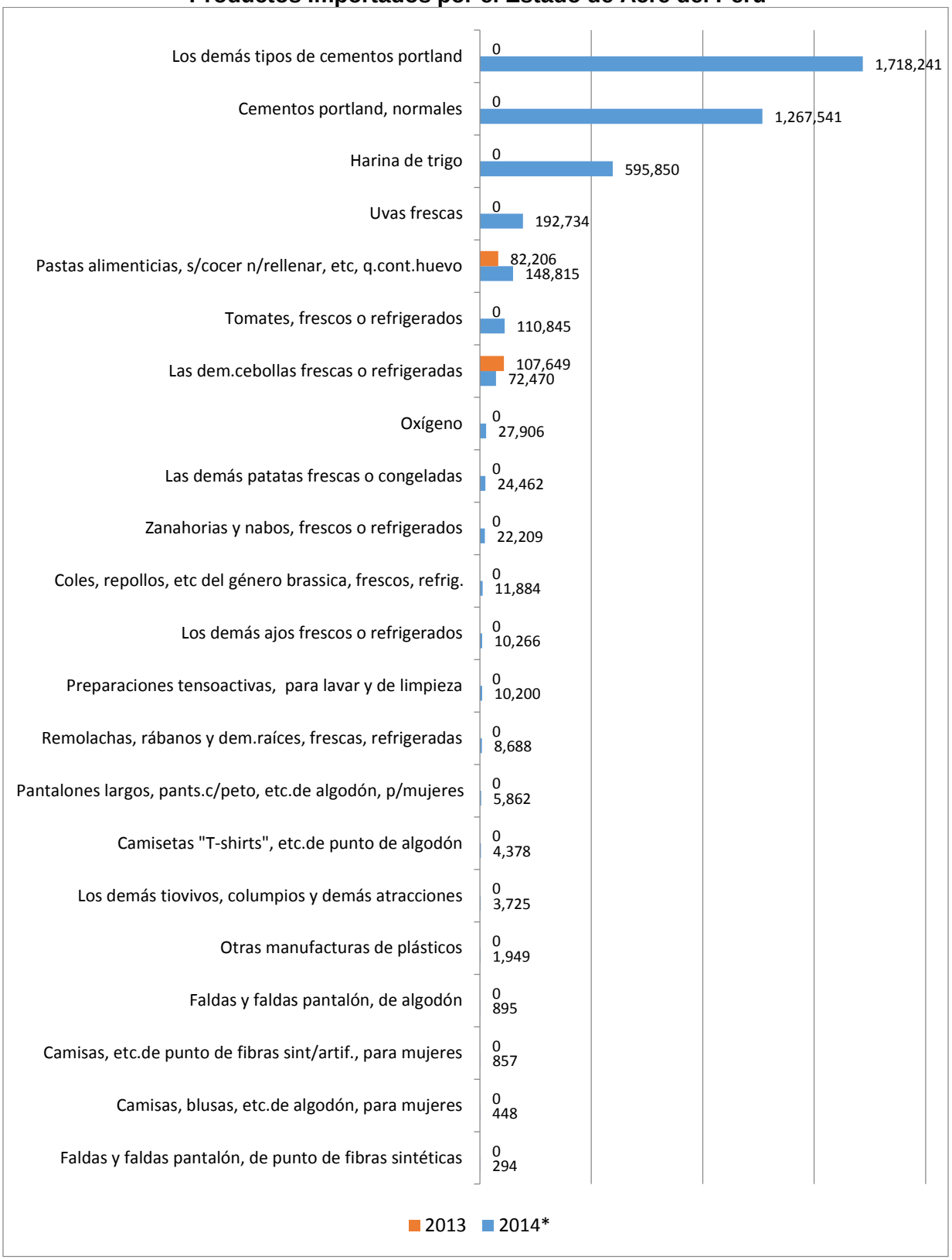
Gráfico N°07
Principales Productos Importados por el Estado de Acre del Mundo



(*) Cifras de Enero a Noviembre del 2014
Fuente: ALICEWEB/MDIC
Elaboración Propia

El Estado de Acre importo del Perú en el 2013 USD 189,855; cifra que creció a USD 4,240,519 entre enero y noviembre del 2014, es decir que las exportaciones peruanas a Acre se elevaron a 2,134% .el incremento de las exportaciones peruanas se debe a los envíos de cemento Portland que participan con 70.4% de las exportaciones.

Gráfico N°08
Productos Importados por el Estado de Acre del Perú



(*) Cifras de Enero a Noviembre del 2014
Fuente: ALICEWEB/MDIC
Elaboración Propia

Zona de Procesamiento de Exportación de Acre

En el año 2007 se crea esta zona industrial con el fin de reducir los desequilibrios regionales y fortalecer la balanza de pagos y promover la difusión de la tecnología y el desarrollo económico y social del país. Esta zona tiene una extensión de 130 hectáreas en la pequeña ciudad de Senador Guiomard, a 22 kilómetros de Río Branco

En esta zona fue destinada para la instalación de empresas dedicadas a la producción de bienes para ser vendidos en el extranjero, se consideran zonas primarias para fines de control aduanero.

Las empresas tendrán algunos beneficios como: la suspensión y reducción de impuestos y contribuciones federales y se benefician de libertad cambiaria , es decir pueden mantener en el exterior el 100% de las divisas obtenidas de las exportaciones, pero para obtener este último beneficio debe destinar por lo menos el 80% de su productos y servicios al exterior. El plazo de vigencia de todos los incentivos es de 20 años, prorrogables por 20 más.

En la actualidad esta área no está siendo utilizada en total capacidad.

Ilustración N° 05
Zona de Procesamiento de Exportación de Acre

1.1.3.2. Estado de Rondonia

Este estado se encuentra ubicado en el noroeste de Brasil, limita con Bolivia al oeste y sur, al norte con el estado de Amazonas y Matto Grosso al este.

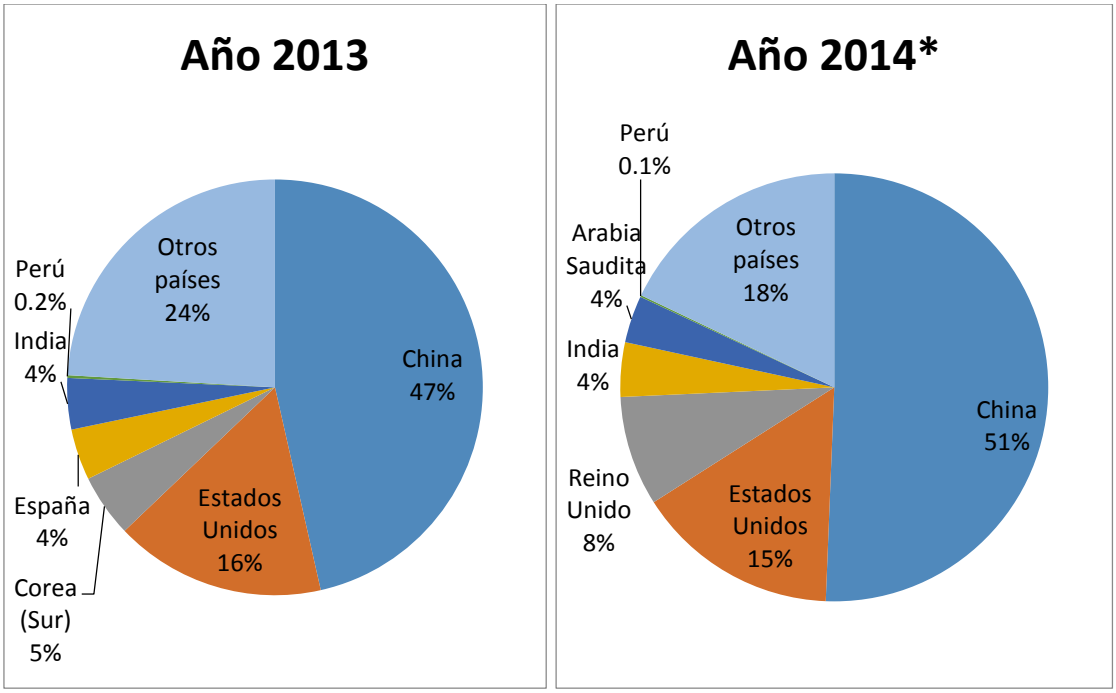
El área de este estado es de 237,590,547 km^2 , cuenta con una población estimada para el 2014 es de 1.748.531 habitantes, y en la que hay 6,58 habitantes por km^2. Su capital es Porto Vehlo y también su municipio más poblado con 494, 013 habitantes. Este estado cuenta con 56 municipios y entre ellos los más poblados son Ji-Para (129,242 hab.), Ariquemes (102,860 hab.), Vilhena (89,797 hab.), Cacoal (86,556 hab.), Rolim de Moura (55,807 hab.), Jaru (55,669 hab.), Guajará-Mirim (46,203 hab.).

El PBI de este estado represento hasta el 2012 el 0,7% del PBI brasileño. Las principales actividades económicas son servicios, agricultura e industria, el PBI per cápita de este estado es de USD 6,956.88.

1.1.3.2.1. Intercambio Comercial entre Rondonia y el Mundo.

El estado de Rondonia representa el 0.26% de las importaciones de Brasil para el 2013, con USD 615,136,479 importados. Para el 2014 (de enero a noviembre) su participación se incrementó en 0,02%, este estado tiene como proveedores a 67 países en este año, 6 países menos que el año anterior. El Perú ocupó el puesto 36 en ambos años, sin embargo la participación peruana sufrió una caída en sus envíos a este estado.

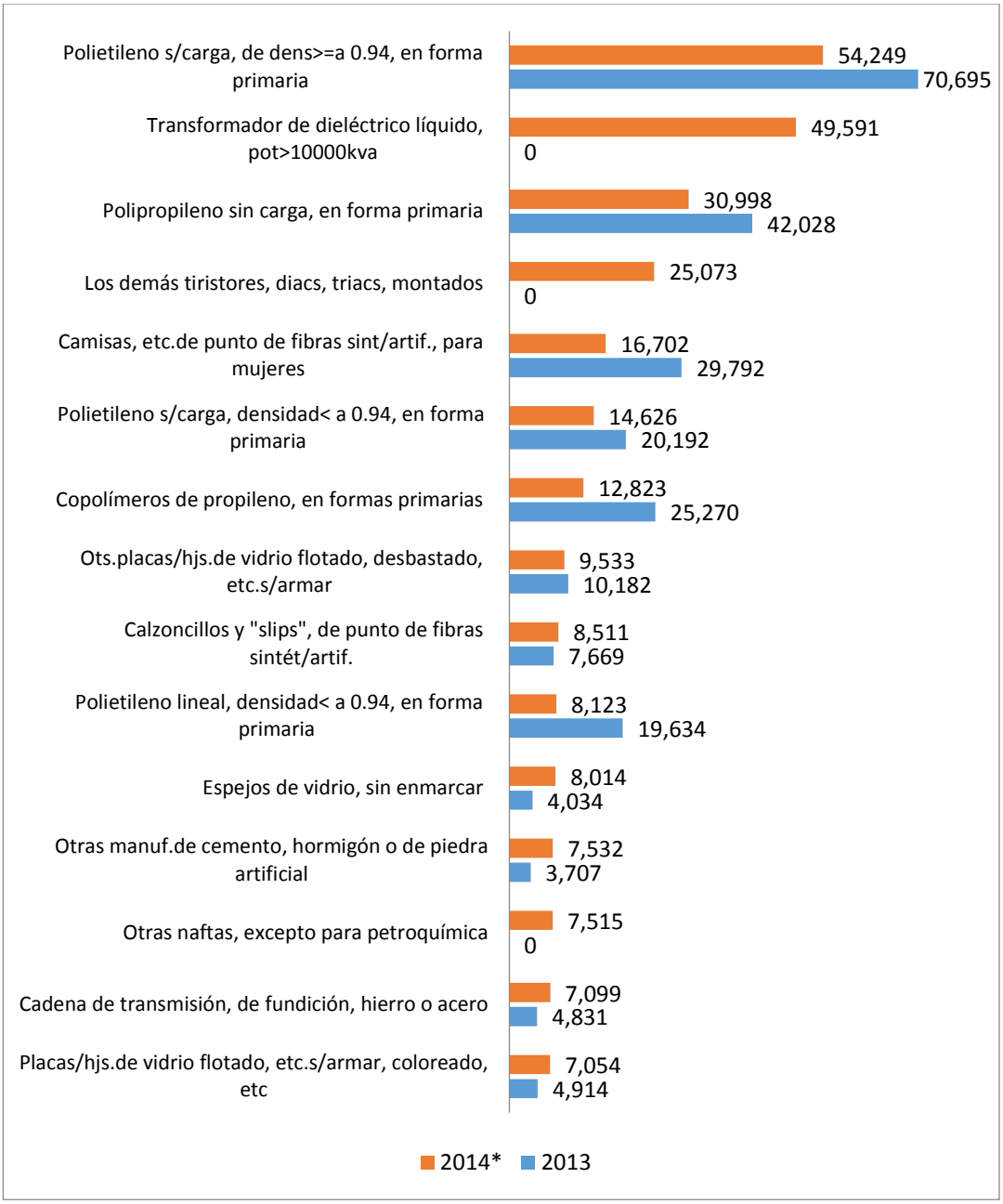
Gráfico N°09
Países Proveedores del Estado de Rondonia



(*) Cifras de Enero a Noviembre del 2014
Fuente: ALICEWEB/MDIC
Elaboración Propia

En el 2013 se importaron productos pertenecientes a 1,637 partidas arancelarias, sin embargo hasta noviembre del 2014 el numero de partidas se elevo hasta 1,668, las cuatro primeras partidas participan con el 26.7% del total de las importaciones del estado de Rondonia.

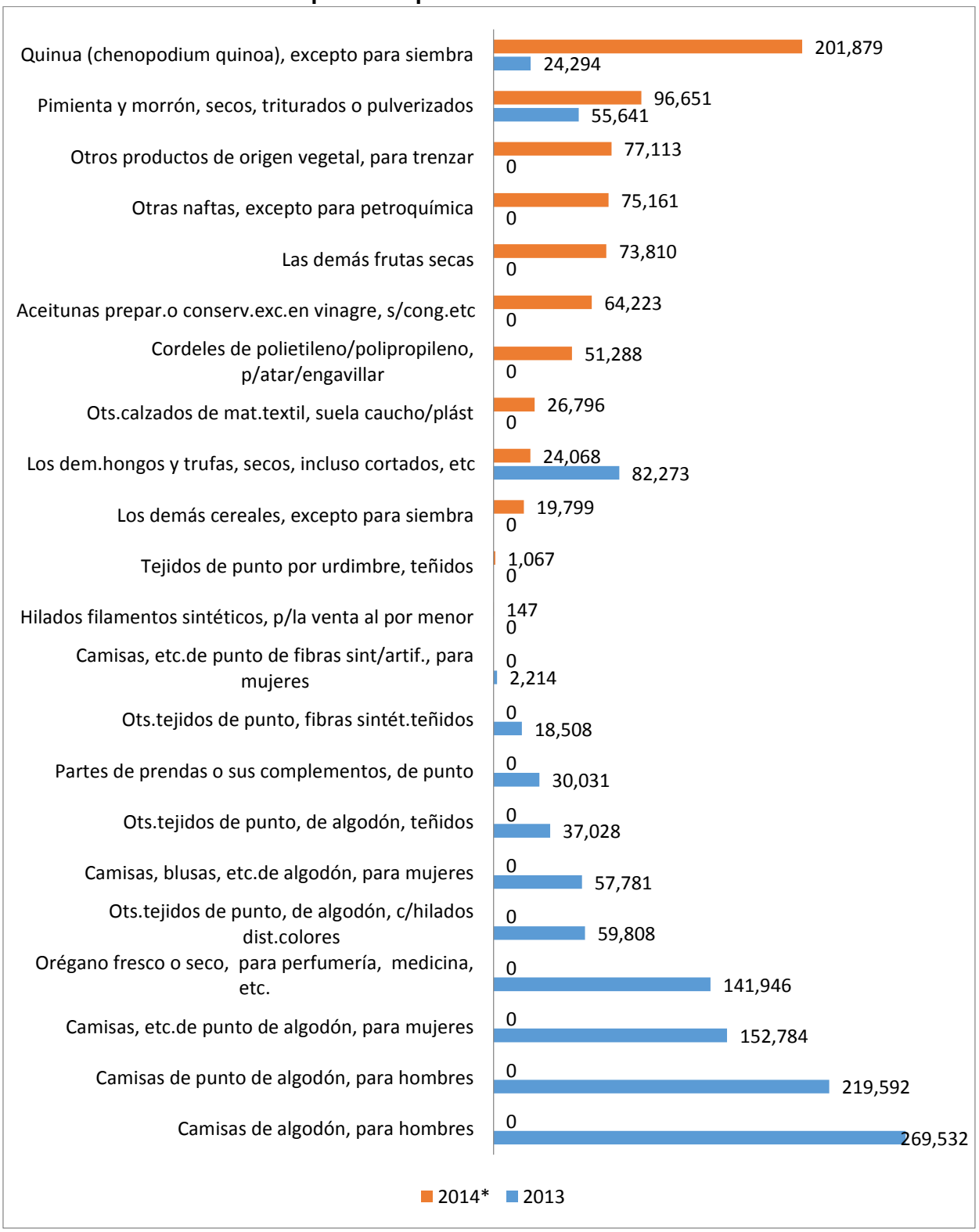
Gráfico N°10
Principales Productos Importados por el Estado de Rondonia del Mundo (Miles - USD)



(*) Cifras de Enero a Noviembre del 2014
Fuente: ALICEWEB/MDIC
Elaboración Propia

El Estado de Rondonia importó del Perú el 2013 USD 1,151,432 cifra que se redujo a USD 712,002 entre enero y noviembre del 2014, es decir que las exportaciones peruanas a Rondonia cayeron en -38%. Esta situación se debe a una caída en las exportaciones peruanas del sector textil.

Gráfico N°11
Productos Importados por el Estado de Rondonia del Perú



(*) Cifras de Enero a Noviembre del 2014
Fuente: ALICEWEB/MDIC
Elaboración Propia

1.2. Estado Plurinacional de Bolivia

El Estado Plurinacional de Bolivia es un país que se encuentra ubicado en la parte central de América del Sur, al suroeste de Brasil. Bolivia carece de litoral. Su capital es La Paz, Bolivia está constituida por departamentos, provincias, municipios y territorios indígena originario campesinos.

Tiene un área de 1,098,581 $km^{2,}$ lo que coloca a Bolivia en el puesto 28 en comparación con la extensión territorial del resto de países del mundo. El clima varía con la altitud; húmedo y tropical al frio y semiárido. El territorio tiene desde montañas de los Andes con un altiplano, colinas y planicies de las tierras bajas de la Cuenca Amazónica. Algunos peligros naturales son las inundaciones en el noreste que se dan entre marzo y abril(en los departamentos de Beni y Pando).

Se estima que al 2014 Bolivia tendría 10,631,486 habitantes, los grupos étnicos que conforman la población quechua, mestiza, aymara y blanca. El 36.3% de la población son personas de entre 25 y 54 años de edad y el 33.3% son personas de entre 0 y 14 años. Tiene una tasa de crecimiento poblacional de 1.6%.

El PBI estimado para el 2013 de Bolivia es de USD 59,110 millones la economía de este país está en el puesto 92 en el mundo. El PBI per cápita es de USD $ 5.500. Las principales actividades económicas son la agricultura (9,2%) con productos como quinua, soya, café, coca, algodón, maíz, caña de azúcar, arroz, patatas; las nueces de Brasil; madera; la industria (38,5%) con las siguientes actividades minería, fundición, petróleo, alimentos y bebidas, tabaco, artesanías, ropa, joyas; y servicios (52,3%).

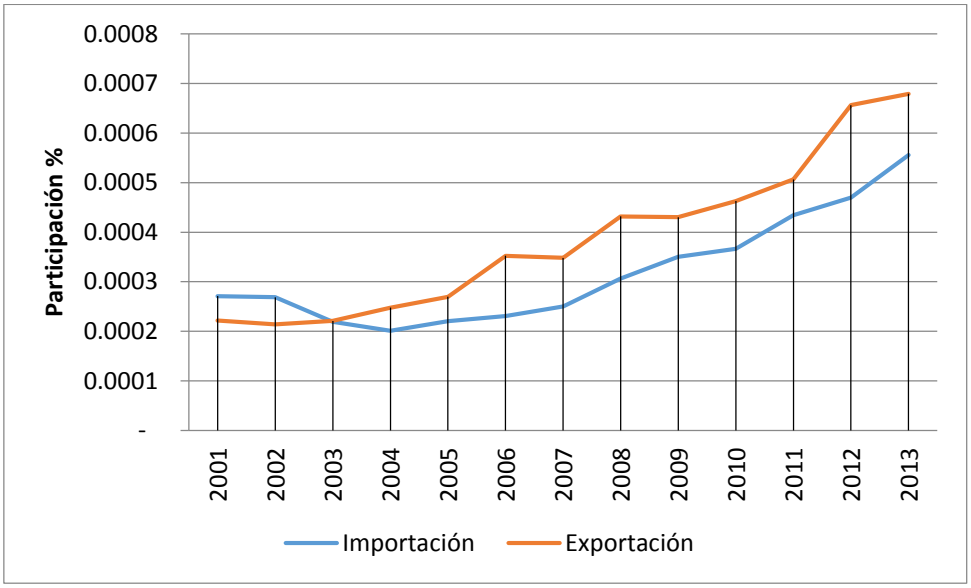
Bolivia es un país rico en recursos, el crecimiento económico de este país se encuentra apoyado en las exportaciones de gas natural y de productos mineros. La agricultura ha adquirido mayor importancia en los últimos años gracias a la demanda mundial de la quinua. Es por todo lo anterior que unido a la fuerte inversión pública ha logrado que Bolivia tenga una economía que en los últimos años ha alcanzado un superávit fiscal.

1.2.1. Importaciones de Bolivia con el Mundo

La participación de Bolivia en las importaciones y exportaciones es pequeña. A partir del 2003 se puede notar que la participación de Bolivia en las exportaciones mundiales ha ido en crecimiento gracias al elevado precio de los hidrocarburos y minerales. En el 2008 empezó a elevarse la participación en las importaciones mundiales después de una leve caída.

De acuerdo con información presentada por el Centro Internacional del Comercio, Bolivia tiene entre sus principales proveedores Brasil, Estados, China, Argentina, Chile y Perú.

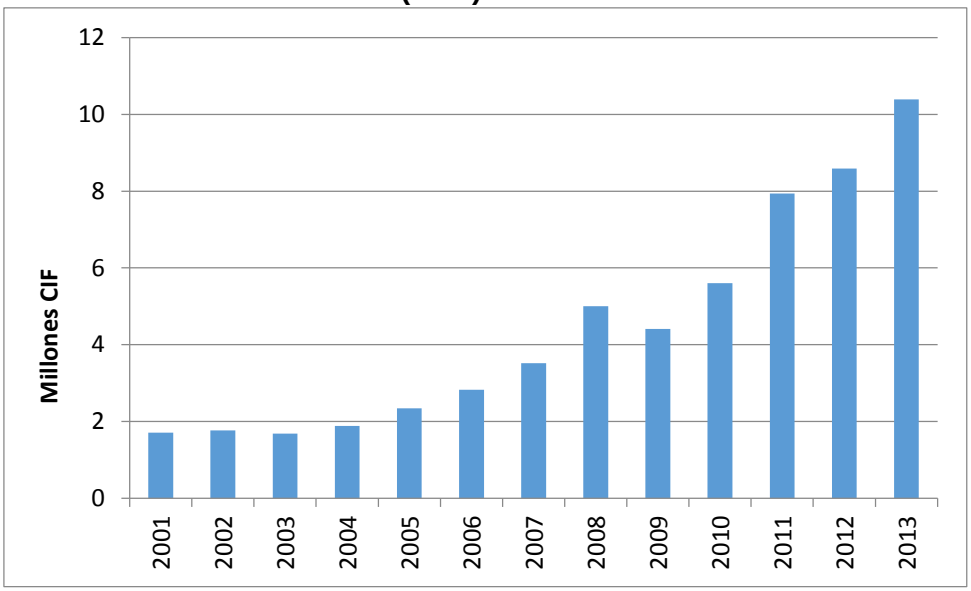
Gráfico N°12
Participación % de Bolivia en las Exportaciones e Importaciones Mundiales



Fuente: TRADE MAP
Elaboración Propia

Bolivia ocupa la posición 99 como importador en el mundo. Las importaciones bolivianas se han elevado 617% en 10 años, en los que crecieron promedio 22% anual, aun cuando sufrió una leve caída en el 2009, año en el que la crisis estaba afectando a la economía mundial, sin embargo logro una rápida recuperación al siguiente año, en el año 2013 las importaciones se elevaron a USD 10,388,265.

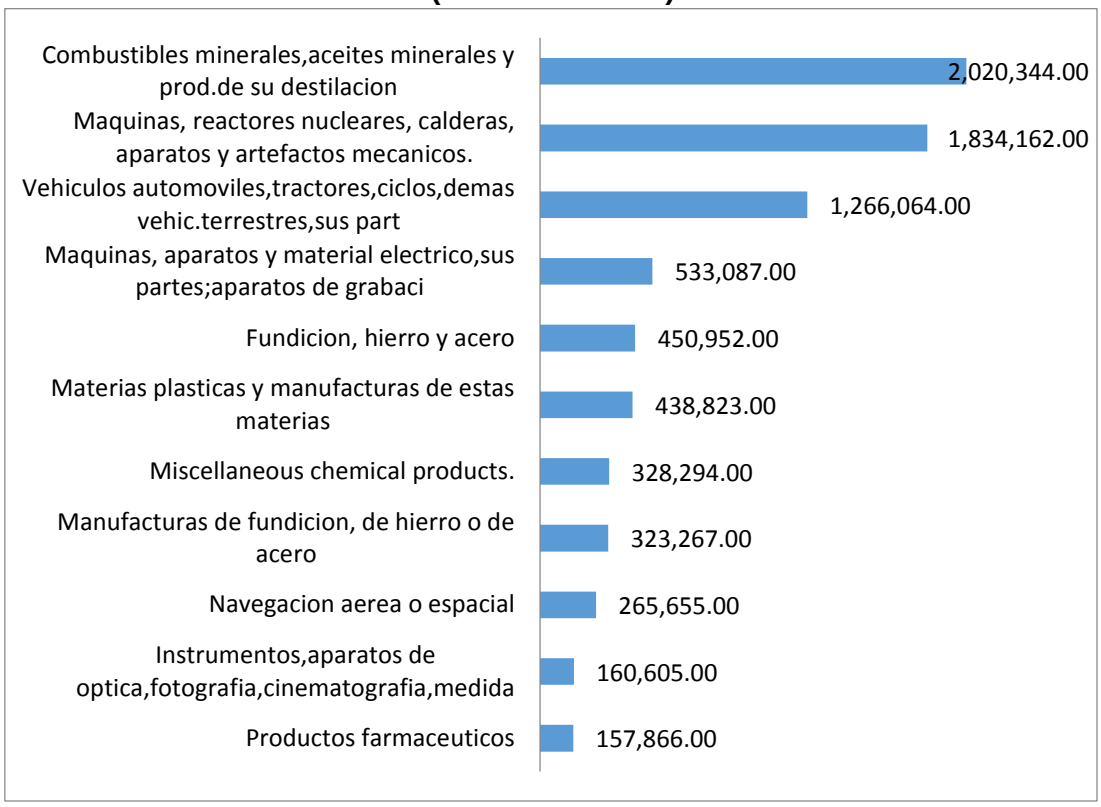
Gráfico N°13
Evolución de las Importaciones Bolivianas del Mundo
(USD)



Fuente: TRADE MAP
Elaboración Propia

El principales productos importados por Bolivia son los combustibles minerales, aceites minerales y productos de su destilación; productos que tienen entre sus primeros países proveedores a Venezuela, Chile, Argentina, entre otros; maquinas, reactores nucleares, calderas, aparatos y artefactos nucleares, que son enviados por Estados Unidos, Brasil, Chile; vehículos automóviles, tractores, ciclos, demás vehículos terrestres y sus partes son exportados por Japón, China, Estados Unidos, entre otros.

Gráfico N°14
Principales Productos Importados por Bolivia del Mundo
(Año 2013 – USD)

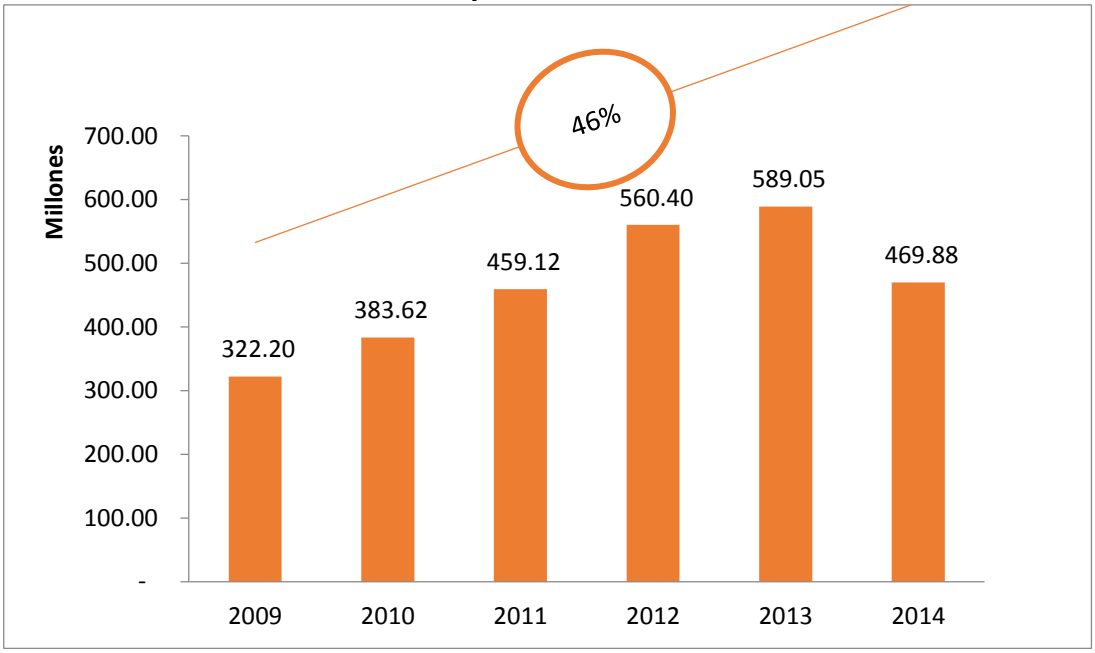


Fuente: TRADE MAP
Elaboración Propia

1.2.2. Intercambio Comercial entre Perú y Bolivia

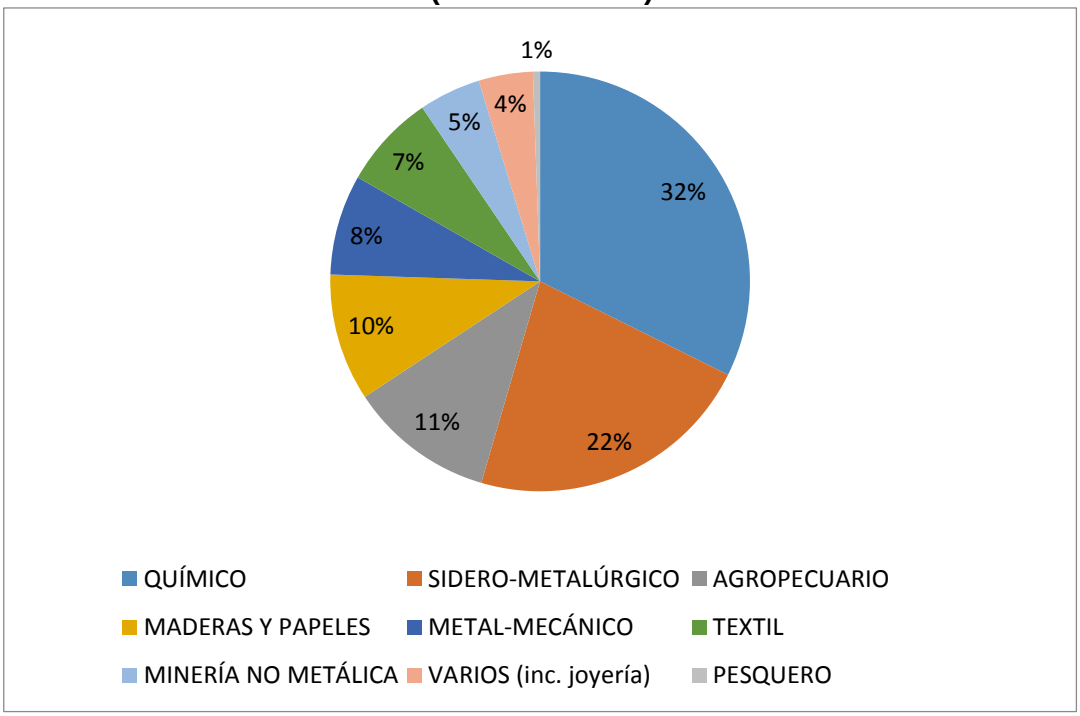
El intercambio comercial entre Perú y Bolivia ha ido creciendo en los últimos cinco años, en el 2009, el Perú representaba el 0,4% de las importaciones brasileñas, pero para el 2014 (enero a noviembre) representa el 0,8%. El crecimiento en seis años es de 35%.

Gráfico N°15
Evolución de las Exportaciones Peruanas a Bolivia



Del total de nuestras exportaciones para el 2013, el 9% corresponde al sector tradicional con productos como petróleo, lana, zinc, cobre, entre otros; mientras que el sector no tradicional participa con el 91 % de las exportaciones a Bolivia.

Gráfico N°16
Principales Exportaciones Peruanas por Sector a Bolivia
(No Tradicional)



Fuente: SUNAT
Elaboración Propia

Como se puede notar en la siguiente tabla entre los principales productos exportados en los últimos años tenemos barra de hierro o acero sin alear con muescas cordones surcos o relieves; pañales para bebés; cemento portland excepto cemento blanco o coloreado artificialmente: perfiles de hierro o acero en "L" laminados o extrudidos en caliente altura<80mm; demás preparaciones para lavar y de limpieza acondicionadas para la venta al por menor; son los productos peruanos con mayor valor FOB exportado de más de 1,690 partidas arancelarias entre enero y setiembre del 2014, además estos cuatro productos tienen una participación el 21% del total exportado.

Tabla N°02
Principales Productos Importados por Bolivia del Perú
(Valor FOB – USD)

SECTOR	DESCRIPCION ARANCELARIA	2013	2014*
Sidero-Metalúrgico	Barra de hierro o acero sin alear con muescas cordones surcos o relieves	63,473,042	47,298,859.73
Sidero-Metalúrgico	Perfiles de hierro o acero en L laminados o extrudidos en caliente altura<80mm	15,312,943.12	11,929,482.13
Sidero-Metalúrgico	Alambre de cobre refinado con la mayor dimensión de la sección transversal superior a 6 mm	5,344,596.28	5,738,543.88
Químico	Demás preparaciones para lavar y de limpieza acondicionadas para la venta al por menor	15,151,814	8,456,914.02
Químico	Las demás placas láminas hojas y tiras de polímeros de etileno	14,443,510.54	12,852,556.14
Químico	Perfumes y aguas de tocador	9,880,296.56	6,423,382.78
Maderas Y Papeles	Pañales para bebés	23,500,499	21,852,758.53
Maderas Y Papeles	Impresos publicitarios catálogos comerciales y similares	7,027,673.31	5,089,323.21
Maderas Y Papeles	Los demás artículos similares de cualquier materia excepto pañales para bebés compresas y tampones higiénicos	3,685,230.47	3,548,347.78
Agropecuario	Galletas dulces (con adición de edulcorante)	8,122,000.56	7,134,791.23
Agropecuario	Leche evaporada sin azúcar ni edulcorante	6,827,315.91	4,789,956.66
Agropecuario	Condimentos y sazonadores compuestos	5,510,011.66	4,297,742.16
Textil	Fibras acrílicas o modacrílicas cardadas peinadas o transformadas para la hilatura	7,537,596.82	6,969,987.55
Textil	Los demás tejidos de punto de algodón teñidos	4,800,419.88	6,605,114.86
Textil	Los demás cables de filamentos sintéticos acrílicos o modacrílicos; a excepción de los obtenidos por extrusión húmeda.	3,936,981	2,906,430.89
Minería No Metálica	Cemento portland excepto cemento blanco o coloreado artificialmente	17,680,237.70	14,322,191.06
Minería No Metálica	Los demás fregaderos lavabos pedestales de lavabo bañeras, bidés, inodoros, urinarios y aparatos fijos similares de cerámica para usos unitarios	2,055,690.57	1,489,622.33
Minería No Metálica	Demás bombonas botellas frascos de vidrio de capacidad superior a 0.33 l pero inferior o igual a 1 l	1,961,683.02	293,195.33

(*) Cifras de Enero a Setiembre del 2014
Fuente: SUNAT
Elaboración Propia

1.2.3. Zonas de Influencia de la Carretera Interoceánica

Las zonas de influencia que se consideran y son los mercados más próximos a los que se tiene acceso vía la carretera interoceánica y demandan productos peruanos en Bolivia son los departamentos del Beni y de Pando

1.2.3.1. Departamento del Beni

El departamento del Beni es uno de los 9 departamentos de Bolivia, limita al norte con el departamento de Pando, al noreste y este con Brasil, al sureste con el departamento de Santa Cruz, al sur con el departamento de Cochabamba y al oeste con el departamento de La Paz. Su Capital es la ciudad de Trinidad.

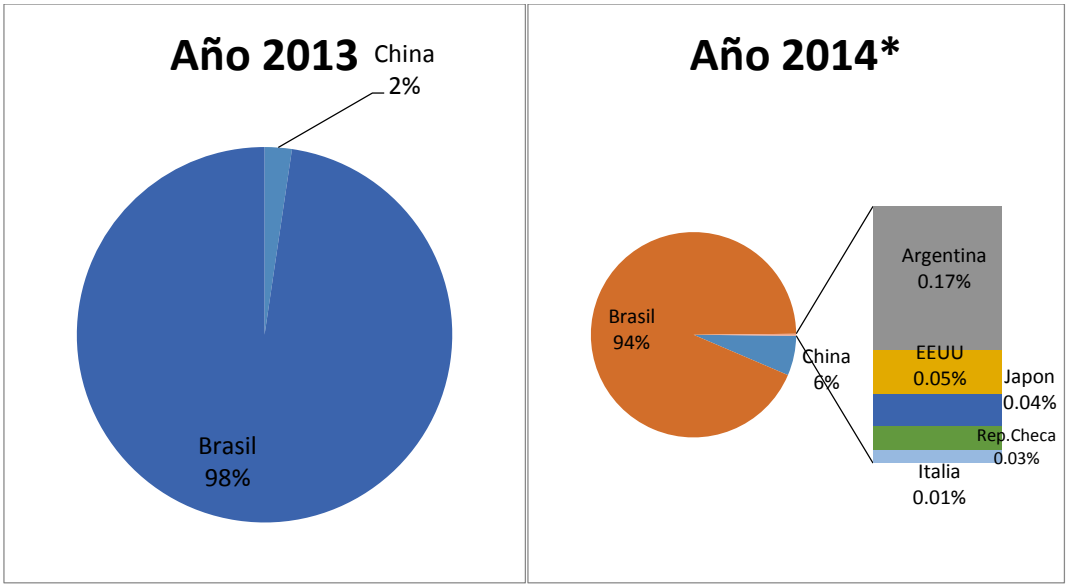
Es el segundo departamento de mayor extensión de Bolivia con 213,564 km^2 , Según el censo realizado en el 2012 , Beni tiene 422,008 habitantes, tiene una densidad de 2 habitantes por km^2 .

El PBI de Beni es USD 740,000,000 con un crecimiento de 4,6%. Las principales actividades económicas son la agricultura, silvicultura, caza y pesca que representa el 30% del PBI, le sigue industria manufacturera con 16% y servicios de administración Pública con 15% . El PBI per cápita de Beni es de USD 1.580.

1.2.3.1.1. Intercambio Comercial entre Beni y el Mundo

Las importaciones del departamento del Beni han mostrado una caída de -97% en los últimos años, no así las exportaciones que han crecido 288%. El año 2013 las importaciones de Beni fueron USD 12,402,686; sin embargo aunque para el año 2014 entre enero y octubre existió un aumento en el número de los países importadores, el valor de las importaciones sumo USD 3,607,952.

Gráfico N°17
Países Proveedores del Departamento del Beni



(*) Cifras de Enero a Octubre
Fuente: INE
Elaboración: Propia

En el 2013 se importaron productos pertenecientes a 57 capitulos del Arancel de Aduanas Boliviano, misma cifra que entre enero y octubre del 2014;en este último año los cuatro principales grupos de productos representan en el 58%.

Gráfico N°18
Principales Productos Importados por el Departamento del Beni del Mundo

(*) Cifras de Enero a Octubre
Fuente: INE
Elaboración: Propia

1.2.3.2. Departamento de Pando

El departamento de Pando se encuentra ubicado en la parte noreste de Bolivia. Limita con Brasil al norte y este, con Perú al oeste, y con los departamentos la Paz y Beni al sur. Su capital es Cobija.

Tiene una superficie de 63.827 km^2, es el quinto departamento con mayor extensión de Bolivia. Según el Instituto Nacional de Estadística de Bolivia en el 2012 su población era de 110,436 habitantes.

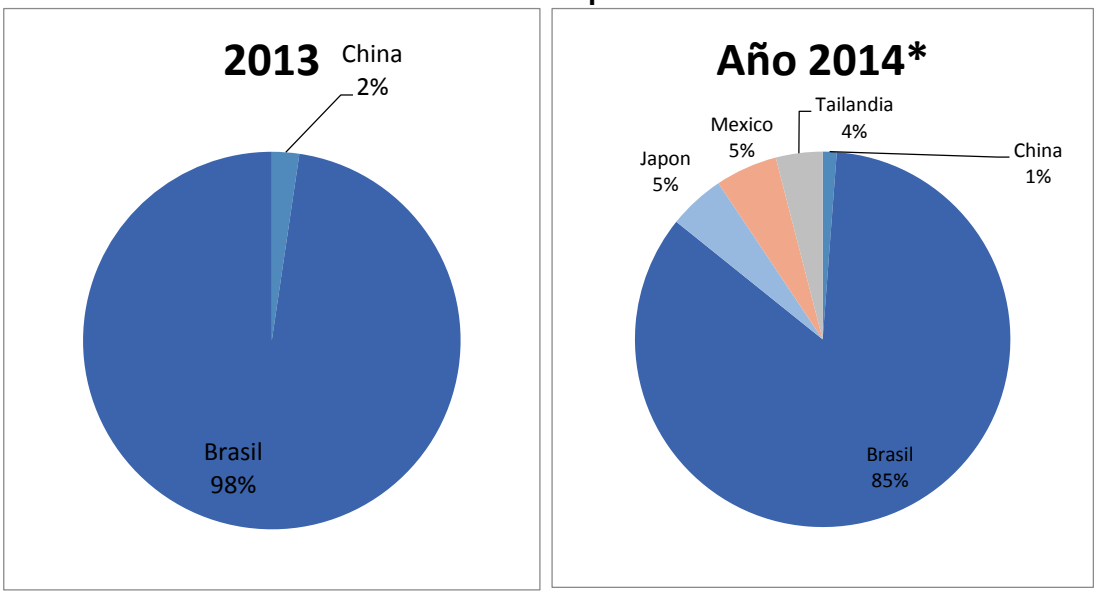
Cobija depende de la minería de oro y de la producción de castañas de Brasil, que son en su mayor parte son exportados a Brasil.

La actividad agrícola del departamento es propia de una zona tropical que es más apropiada para la siembra de cacao, café, maíz, arroz, yuca o mandioca, entre otros. Pando también desarrolla otras actividades como la ganadería y la pesca.

1.2.3.2.1. Intercambio Comercial entre Pando y el Mundo

La importaciones de Pando no superan el millón de dólares, en el 2013 el valor importado fue de USD 480,097, entre enero y octubre del 2014 esta cifra se incrementó en 91%, alcanzando USD 918,320. Este incremento es reflejo de un alza en las importaciones brasileñas a este estado.

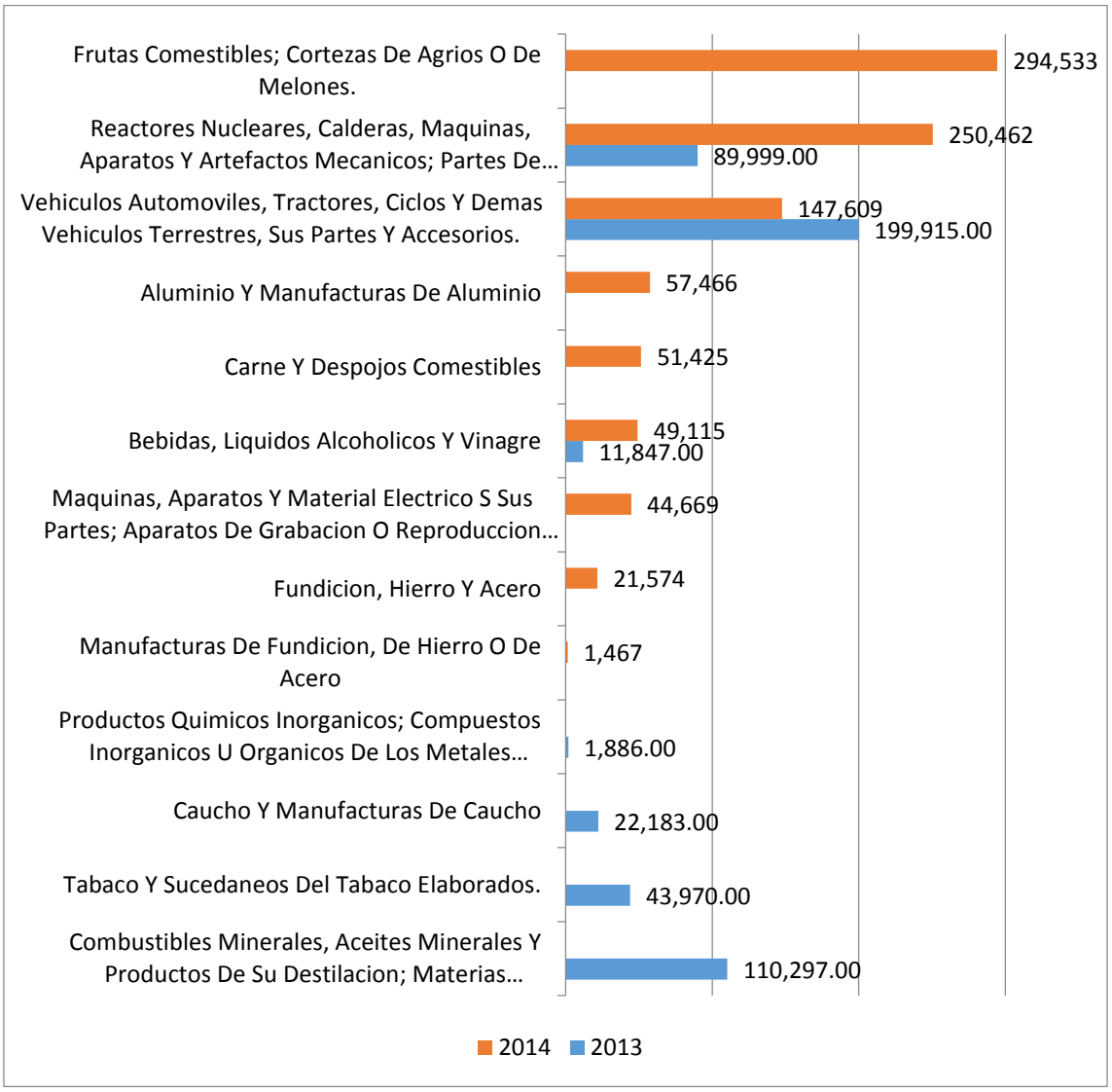
Gráfico N°19
Países Proveedores del Departamento de Pando



(*) Cifras de Enero a Octubre
Fuente: INE
Elaboración: Propia

En el 2013 se importaron productos pertenecientes a 7 capitulos del Arancel de Aduanas Boliviano, 2 capítulos menos que entre enero y octubre del 2014;en este último año los cuatro principales grupos de productos representan en el 82%.

Gráfico N°20
Principales Productos Importados por el Departamento de Pando del Mundo

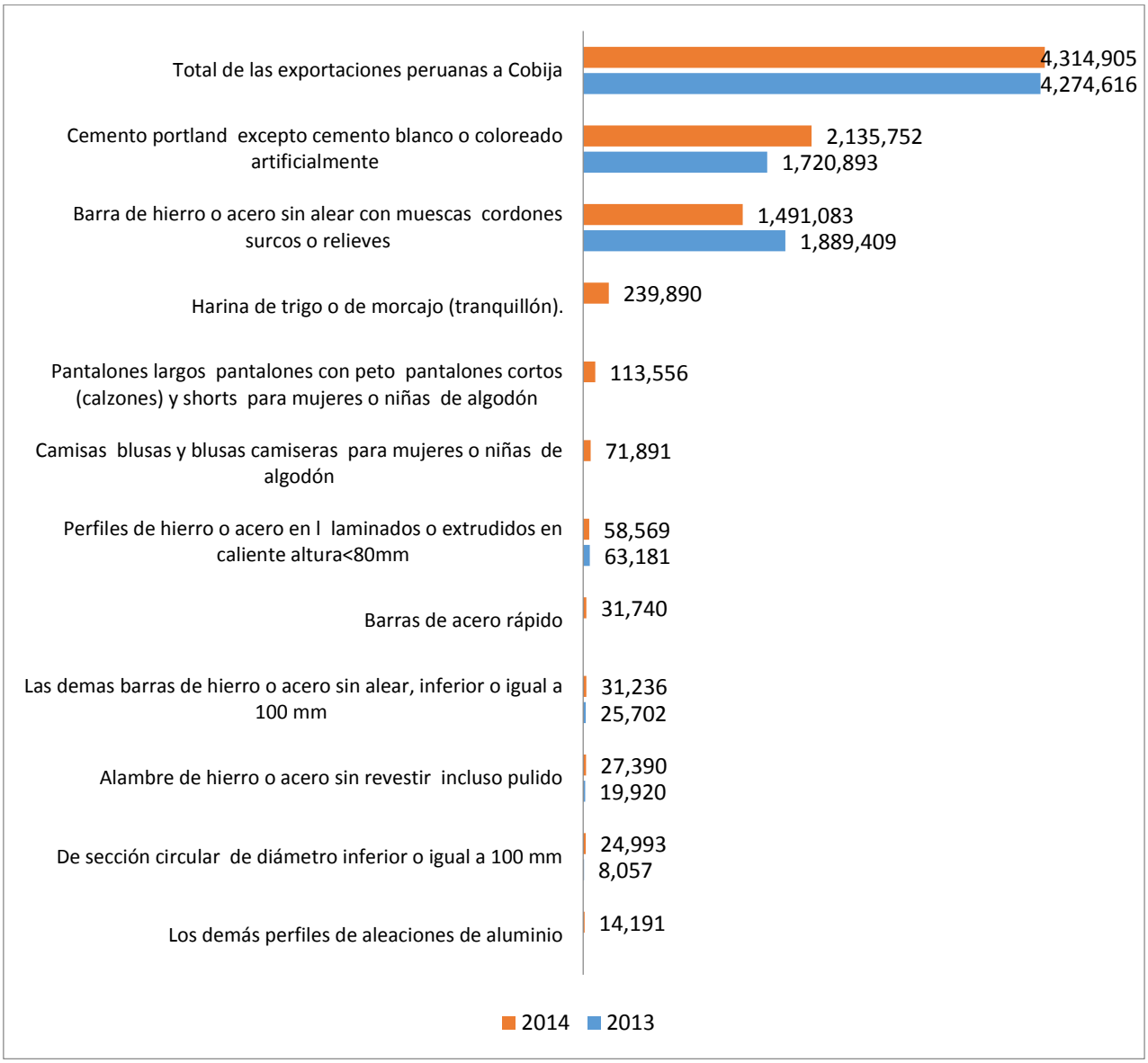


(*) Cifras de Enero a Octubre
Fuente: INE
Elaboración: Propia

Según los registros de la aduana peruana existe mercancia de la cual se a declarado que tiene punto de destino Cobija, se debe resaltar que no existen registros en la Aduana Boliviana que estos productos lleguen a a este destino. Aunque es posible que estos productos ingresen a la Zona Franca de Cobija.

Según los registros de la SUNAT el Perú realiza envíos a Cobija por un valor de más de USD 4 millones. Hasta setiembre del 2014 el número de partidas exportadas es de 41, 24 partidas más que en el 2013. Aunque la mayor de la concentración de valor FOB exportado por partida se encuentra en las dos primeras.

Gráfico N°21
Principales Productos Importados por Cobija del Perú



(*) Cifras de Enero a Octubre
Fuente: INE
Elaboración: Propia

Zona Franca de Cobija

La Zona franca de Cobija fue creada en el año 1983, que la declaraba zona franca por un plazo de 20 años, para el año 2000 el gobierno boliviano volvió a ratificarla como tal. Pues se considera que esta es de suma importancia para el desarrollo de la parte norte de Bolivia.

En el 2013 se generaron ingresos aproximados de USD 120 millones, en el 2012 se consideraba que esta zona tiene un crecimiento anual de entre 10% y 15%. En esta zona se vende desde ropa de marcas reconocidas, material de construcción, hasta cerveza; estos productos provienen principalmente de Chile, China, Brasil, entre otros.

Es por ello que a esta zona llegan visitantes brasileños por el bajo costo de los productos.

En el 2014 el gobierno liberó totalmente el pago al derecho de ingreso a los alimentos de primera necesidad y productos de higiene personal que provengan de territorio extranjero. Además se determina que el ingreso de mercaderías nacionales y nacionalizadas no está sujeto a derecho de pago por el ingreso.

Ilustraciones N°
Zona Franca de Cobija

2. ASPECTOS TRIBUTARIOS Y ADUANEROS DE LA REPÚBLICA FEDERATIVA DE BRASIL – ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA, REGULACIONES PERÚ PARA EXPORTACIÓN Y TRANSITO INTERNACIONAL EN SENASA

2.1. ASPECTOS TRIBUTARIOS Y ADUANEROS DE LA REPÚBLICA FEDERATIVA DE BRASIL

2.1.1. Acuerdos Comerciales con Brasil

El Perú ha firmado el Acuerdo de Complementación Económica N°58 (ACE 58) con los Estados parte del MERCOSUR (Argentina, Brasil, Uruguay y Paraguay), por medio de este acuerdo gran parte de los productos a ser exportados a Brasil ingresan con desgravamen del 100%[6].

Sin embargo, para la importación de productos en Brasil es necesario verificar si su ingreso está sujeto a otros requisitos.

En caso de no contar con un acuerdo comercial con Brasil, este aplica el arancel general (NMF) el cual no está sujeto a ninguna preferencia, sus tasas varían de 0% hasta el 35%, dependiendo del tipo de producto.

2.1.2. Impuestos de Importación

Además de los aranceles, las importaciones en Brasil están sujetas a otros impuestos:

Tabla N°03
Impuestos Brasil

Tributo	Descripción	Base del Calculo
IPI - Impuesto sobre Productos Industrializados	Tasa Variable dependiendo de la clasificación fiscal del producto a ser importado.	Va + Valor Impuesto a Importación
ICMS - Impuesto sobre Operaciones relativas a la Circulación de Mercaderías	Es un impuesto estatal que grava la venta de mercancías; así como los servicios de transporte de las mismas de un estado a otro, aunque no exista venta	Valor de ICMS=Base del Cálculo*Alícuota ICMS
PIS -Contribuciones para Programa de Integración Social	Es una contribución federal cuya alícuota es de 1.65%, se aplica a las empresas privadas	Valor Aduanero +valor del impuesto de importación +Valor IPI+ Valor PIS + Valor CONFIS + Valor ICMS
COFINS - Contribución para la financiación de la seguridad Social	Es una contribución federal cuya alícuota es de 7.6%, se aplica a las empresas privadas	

Fuente: ALADI, Nov 2014
Elaboración: Propia

[6] Acuerdos Comerciales: Lista para exportar mercancías a Brasil
www.acuerdoscomerciales.gob.pe/images/stories/MERCOSUR/docs/Lista_exportar_mercanias_a_Brasi_con_2_o_mas_cronogramas.pdf

2.1.3. Proceso de Importación de Brasil

2.1.3.1. Instituciones y Órganos para Trámites de Importación, Brasil

Secretaría de Comercio Exterior SECEX, del Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior (MDIC)

La Secretaria de Comercio Exterior (SECEX), es un órgano vinculado con el Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior (MDIC), y tiene entre sus funciones la conducción de las políticas de comercio exterior y la gestión de control comercial.

La SECEX norma, supervisa, orienta, planea y controla todas las actividades relacionadas con su ámbito de competencia.

Departamento de Operaciones de Comercio Exterior, DECEX

Actúa como órgano anuente de algunos productos expuestos a procedimientos especiales como importaciones bajo el Régimen Aduanero Especial de Drawback, importaciones expuestas a cuotas arancelarias, importaciones expuestas a Examen de Similitud, en las cuales sean defendidos beneficios fiscales (exención o reducción del Impuesto de importación), importaciones de material usado.

Secretaría de los Ingresos Federales de Brasil del Ministerio de Hacienda, SRFB

Es un órgano específico, singular, subordinado al Ministerio de Hacienda que ejerce funciones para que el estado pueda cumplir sus objetivos. La SRFB es responsable de la administración de los tributos, incluso las cotizaciones de la seguridad nacional, y los que inciden sobre el comercio exterior, abarcando una parte significativa de las contribuciones sociales de Brasil.

Ministerio de Agricultura, Pecuaria y Abastecimiento, MAPA

Responsable de la gestión de las políticas públicas para estimular la agricultura, el desarrollo de la agroindustria y la regulación y normalización de los servicios relacionados con el sector.

Agencia Nacional de Vigilancia Sanitaria, ANVISA

Es el órgano responsable por el control sanitario de productos y servicios, incluso de los ambientes, procesos, insumos y tecnologías a ellos relacionados. Es responsable por la reglamentación, control y fiscalización de productos con impacto en la salud humana – medicamentos, reactivo para diagnóstico, cosméticos, saneantes, alimentos, derivados del tabaco, productos médicos, sangre y hemoderivados –, así como por servicios de salud.

Sistema Integrado de Comercio Exterior, SISCOMEX

Es una interfaz electrónica establecida por el Decreto N° 660 de 25 de septiembre 1992[7]; comenzó a operar en 1993 con la finalidad de simplificar los procedimientos de exportación y para 1997 amplio módulos para operaciones de importación.

[7]Decreto N ° 660: SISCOMEX
www.receita.fazenda.gov.br/legislacao/ins/2012/in12882012.htm

La función esencial de SISCOMEX es ser una herramienta administrativa que integra las actividades de registro, seguimiento y control de las operaciones de comercio exterior a través de un único flujo computarizado de la información.

Las operaciones registradas en el SISCOMEX son analizadas por los órganos gestores y anuentes:

- **Gestores:** Responsables por la administración, mantenimiento y perfeccionamiento del sistema como son:

  – Secretaría de los Ingresos Tributarios Federales ("Secretaria da Receita Federal"- SRF)
  – Secretaria de Comercio Exterior (SECEX)
  – Banco Central de Brasil (BACEN)

- **Anuentes**[8]**:** Son diversos órganos que se asignan dependiendo de la naturaleza de la mercancía, se encargan de analizar y aprobar o no la exportación o importación de mercancías. Son alrededor de 23 órganos.

Tasa de utilización del SISCOMEX

Esta normado por SRF No. 680/06[9] Es el derecho que deben pagar los importadores por utilizar el SISCOMEX, para el registro de la Declaración de Importación (DI).

Tabla N°04
Tasa de Utilización del SISCOMEX[10]

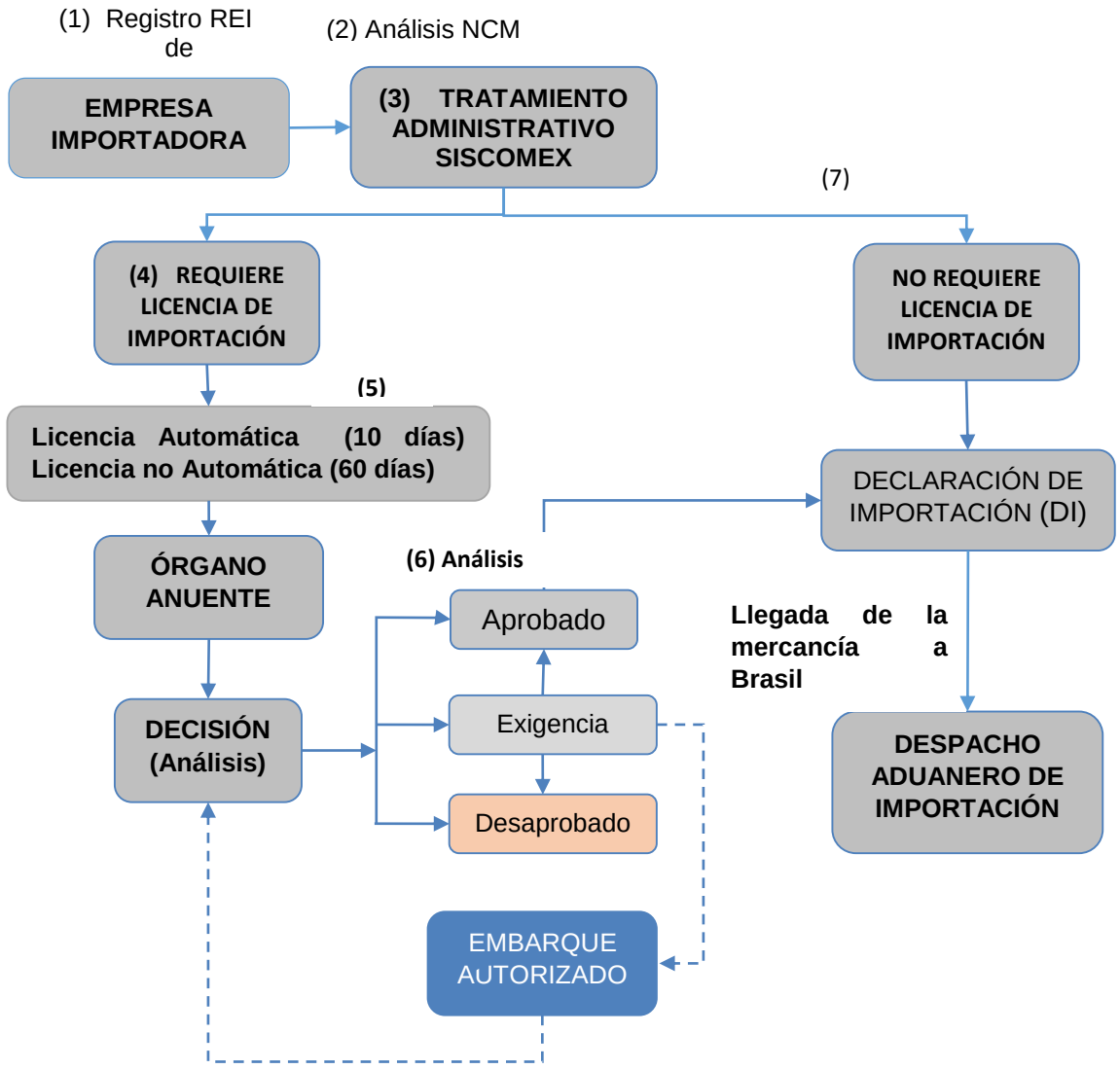
DESCRIPCIÓN	R$	USD
Por una Declaración de Importación	185	99.56
Por una segunda mercancía adicional.	29.5	15.88
De la tercera a quinta mercancía adicional.	23.6	12.7
De la sexta a la décima mercancía adicional.	17.7	9.53
De la décima primera a la vigésima mercancía adicional.	11.8	6.35
De la vigésima primera a la quincuagésima mercancía adicional.	5.9	3.18
A partir de la quincuagésima primera mercancía adicional	2.95	1,59

Fuente: Receita Federal do Brasil, Dic 2014
Elaboración: Propia

[8] Lista de órganos anuentes para proceso de importación www.mdic.gov.br//sitio/interna/interna.php?area=5&menu=278&refr=246
[9] Receita Federal do Brasil: Instrucción Normativa SRF 680, de 02 de octubre 2006; Regula el despacho aduanero de importación. www.receita.fazenda.gov.br/legislacao/ins/2006/in6802006.htm
[10]Receita Federal do Brasil: Tasa de utilización SISCOMEX, www.receita.fazenda.gov.br/legislacao/ins/2011/in11582011.htm

2.1.3.2. Procedimiento de Importación

Gráfico N°22
Flujo Procedimiento Administrativo de Importación.



Fuente: Procedimiento de Importación, Decreto 6.209, de 18 de setiembre 2007

Secuencia Procedimiento Administrativa de Importación[11]

1. Empresa importadora debe estar registrada en el Registro de Importadores y Exportadores (REI) del SISCOMEX.

[11], Procedimiento de Importación.
www.desenvolvimento.gov.br/arquivo/secex/conporimportacao/consolidacao.pdf

2. Se debe analizar la clasificación arancelaria del producto (Código NCM - Nomenclatura Común del Mercosur).
3. Después de reconocer la nomenclatura exacta se debe consultar con SISCOMEX - "Tratamiento Administrativo" para averiguar si el producto a importar requiere una Licencia de Importación (LI).
4. En el caso de no requerir una LI, el importador o su representante proceden a registrar la Declaración de Importación (DI).
5. En caso el producto requiere una LI, SISCOMEX designara el órgano gestor o anuente encargado del proceso de verificación en esta etapa se revisa si requiere una LI automático o no automática[12].
   - La LI automática se tiene un plazo de 10 días hábiles para su tramitación.
   - La LI no automática se tiene un plazo de 60 días calendario para que los órganos anuentes realicen un control previo para cumplir con condiciones especiales para su ingreso.

     Informaciones de naturaleza comercial, financiera, cambial y fiscal.

   Nota:
   - Este trámite puede durar 90 días, en algunos casos se ha referido una demora de 90 días más.
   - Los órganos anuentes designados de acuerdo a los productos priorizados para la investigación son: MAPA - Ministerio de Agricultura, Pecuaria y Abastecimiento y DECEX.

6. Antes de la aprobación de las LI, estas pueden asumir tres estados:
   - "En análisis", esto indica que la LI se encuentra bajo examen del órgano correspondiente de acuerdo a la naturaleza de la mercancía;
   - "En exigencia": el órgano registra en el SISCOMEX las exigencias que debería cumplir la mercancía para conocimiento y providencias del importador, mientras no las cumpla, encontrará su LI clasificada con este estado
   - Aprobado – Desaprobado: Concluido el análisis, el órgano registra la decisión en el Sistema, con la indicación de Aprobación o Desaprobación.

   En el caso de que la LI esté sujeta a la anuencia de más de un órgano, el importador debe aguardar la autorización de todos ellos. Posterior a la autorización de todos los órganos anuentes, se puede embarcar la mercancía en el exterior y, a su llegada a Brasil, se debe elaborar la Declaración de Importación (DI).

7. El inicio del despacho de importación es procesado por medio de una Declaración de Importación (DI), registrada en el SISCOMEX.

   Posterior a ello se procede a asignar el canal de verificación aduanera:

[12] Lista de bienes sujetos a Licencia de Importación
www.desenvolvimento.gov.br/arquivos/dwnl_1362506157.pdf

- **Canal Verde**: Las mercancías tiene libre ingreso sin ninguna verificación aduanera, y el producto será encaminado para el despacho y posterior nacionalización.
- **Canal Amarillo**: Está sujeta a verificación documentaria y de las informaciones suministradas por el importador en la DI.
- **Canal Rojo**: Las mercancías deberán someterse a verificación documentaria e inspección física.
- **Canal Gris**: Las verificaciones físicas y documentarias serán realizadas para la investigación del valor declarado en la factura comercial, para verificación de elementos indicativos de fraude, inclusive en lo que se refiere al precio declarado de la mercancía.

8. En este proceso se hacen efectivos los pagos de todos los tributos que corresponden a la importación, para conocer con exactitud el costo se puede utilizar el simulador de impuestos[13] . La documentación necesaria la DI es:

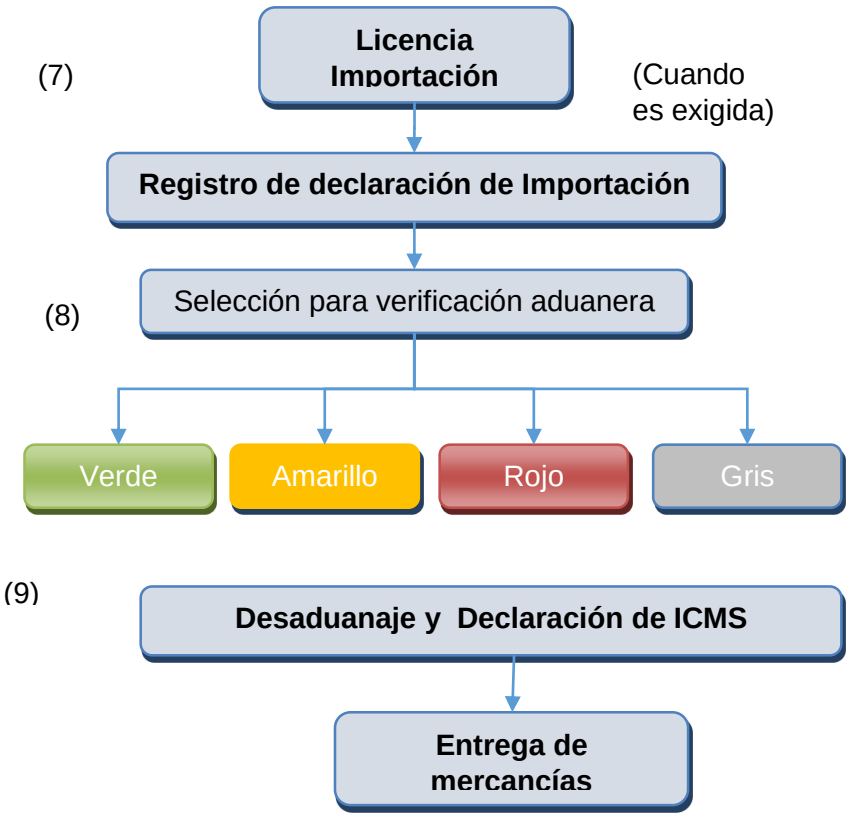
   - Ejemplar original del conocimiento de embarque o documento equivalente.
   - Ejemplar original de la factura comercial, firmada por el exportador.
   - Recuento de carga (packing list).
   - Otros documentos exigidos como consecuencia de acuerdos internacionales o de legislación específica

   El plazo para el desaduanaje varía de 45 a 90 días de la llegada de la mercancía al país, de no ser así esta es considerada como abandonada, lo que motivará la aplicación de pena de “pérdida” y la destinación de la mercancía para uno de los fines previstos en la legislación. Lo mismo ocurre con la mercancía cuyo despacho de importación tenga su curso interrumpido durante 60 días, por acción u omisión del importador.

   El procedimiento culmina con la emisión del Comprobante de Importación (CI), documento comprobatorio del proceso de nacionalización de la mercancía.

[13] Receita Federal do Brasil: Simulador de impuestos de importación. www.receita.fazenda.gov.br/Aplicacoes/ATRJO/SimuladorImportacao/default.htm

Gráfico N°23
Procedimiento Aduanero de Importación[14]



Fuente: Regula el despacho aduanero de importación, Instrucción Normativa SRF 680, de 02 de octubre 2006

a. Requisitos Sanitarios o Fitosanitarios

El MAPA - Ministerios de Agricultura y Abastecimiento de Brasil con su Secretaria de Defensa Agropecuaria (SDA),es el encargado de realizar el control Sanitario y Fitosanitario de los productos agropecuarios de importación, estos requisitos están clasificados por categorías[15], Cada categoría tiene un procedimiento diferente de acuerdo al Manual de Procedimientos Operativos de la Vigilancia Agrícola Internacional del

[14] Receita Federal do Brasil: Instrucción Normativa SRF 680, de 02 de octubre 2006; Regula el despacho aduanero de importación
www.receita.fazenda.gov.br/legislacao/ins/2006/in6802006.htm
[15] Ministerio de Agricultura: Requisitos Fitosanitarios - Categorías
www.agricultura.gov.br/vegetal/importacao/requisitos-fitossanitarios

Sistema Internacional de Vigilancia Agropecuaria (Vigiagro)[16], consulta de los productos autorizados [17]. Listado de Productos Autorizados para Importaciones Brasileñas (PVIA).

Tabla N°05
Categorías de Riesgo Fitosanitario para la Importación en Brasil

Categorías	Descripción
Categoría 0	Son productos que por su grado de elaboración, no requieren control fitosanitario y no transmite plagas. no necesitan permiso de importación
Categoría 1	Productos vegetales industriales sometidos a proceso, no directamente afectados por las plagas de los cultivos de desnaturalización, pero sujeto a las plagas de almacenamiento de vehículos. No requieren permiso de importación y certificado fitosanitario, sin embargo, están sujetos a la inspección de entrada para las importaciones.
Categoría 2	Son los productos vegetales semiprocesados (Sujetos a la desecación, limpieza, clasificación, pelado, etc.) que pueden albergar plagas. Están diseñados para uso del consumidor directo o la transformación.
Categoría 3	Los productos vegetales, productos frescos destinados al consumo, al uso directo o transformación
Categoría 4	Son considerados como de categoría 4 las semillas, plantas u otras materias vegetales destinados a la propagación o la reproducción
Categoría 5	Cualquier producto vegetal o no vegetal que no esté en las categorías anteriores e implique un riesgo

Fuente: Ministerio de Agricultura, Pecuaria y Abastecimiento, MAPA
Elaboración: Propia

b. Estándares exigidos por Brasil

El gobierno de Brasil exige que los productos a ser comercializados cumplan con las características físicas y calidad como el color, tamaño calibre, homogeneidad, estado de maduración y limpieza de productos entre otras; estas características están detalladas en los padrones, comparado con las Normas Técnicas peruanas, de que el gobierno brasileño exige para:

- Los productos destinos a la alimentación humana
- Operaciones de compra y venta con el estado

[16] Ministerio de Agricultura: Requisitos Fitosanitarios – Procedimientos Operativos de Vigilancia Agrícola Internacional
www.agricultura.gov.br/arq_editor/file/Vigiagro/Cap%20V%20-%20Se%C3%A7%C3%A3o%20I%20import%20Vegetal.pdf
[17] Ministerio Brasil: Consulta con productos de Importación autorizada
www.agricultura.gov.br/vegetal/importacao/requisitos-fitossanitarios/consulta-de-produtos-de-importacao-autorizada

- Las importaciones en puertos, aeropuertos y puestos de frontera

Algunos de los padrones sujetos son[18]:

- AJO – AHLO: PORTARIA Nº 242 , de 17 de setembro de 1992
- PAPA: Cumplimiento de padrones microbiológicos – tolerancia de microorganismos RESOLUCAO Nº 12, de 2 de janeiro de 2001
- ACEITUNAS: Cumplimiento de padrones microbiológicos – tolerancia de microorganismos RESOLUCAO Nº 12, de 2 de janeiro de 2001
- CEBOLLAS: Riesgo de plagas INSTRUCAO NORMATIVA Nº 28, de 05 de noviembre de 2010
- FRIJOL CASTILLA: INSTRUCAO NORMATIVA Nº 12, de 28 de marzo de 2008
- FRUTAS: ciruela, almendras con cáscara, cereza, chirimoya, damasco, frambuesa, cranberry, kiwi, membrillo, manzana, arándano, frutilla, nectarina, nueces con cáscara, plantas de olivos, pera, durazno, damasco y uva de Chile para ingreso a Brasil (MAPA) Portaria 39 de 2008
- Palta: Requisitos fitosanitarios para la importación de Palta (Persea americana) – IN 9 de 2012

En el estudio realizado por el Sr. Luis Cáceres Angulo “La Interoceánica, Oportunidades de Negocios con Brasil, Identificación de la oferta exportable peruana al Brasil, ubicada en el área de influencia de la carretera Interoceánica Sur” publicado en junio de 2009 se menciona una cantidad considerable de productos que pueden exportarse a Brasil, se requiere dimensionar la demanda e identificar a los productos que se venden en los mercados de interés con los cuales los productos peruanos tendrán que competir, por ejemplo.

2.2. ASPECTOS TRIBUTARIOS Y ADUANEROS DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA

2.2.1. Acuerdos Comerciales con Bolivia

El Perú tiene firmado el Acuerdo de Integración de la Comunidad Andina (CAN) con los países que actualmente la integran (Bolivia, Colombia y Venezuela) por medio de este acuerdo los aranceles presentan un desgravamen al 100% para el ingreso de productos a Bolivia.

[18] ALADI, Medidas Sanitarias y Fitosanitarias para la importación n Brasil: www.aladi.org/nsfaladi/guiasimportacion.nsf/09267198f1324b64032574960062343c/8f8cbc2416b7c9a703257c8200536cec?OpenDocument

2.2.2. Impuestos de Importación

Tabla N°06
Impuestos de Importación y Bolivia

Aranceles / Impuestos	Tasas	Base Imponible	Observación
Arancel de Importación	10 %	CIF - Frontera	Algunos bienes de capital (maquinarias y equipos) tienen una rebaja del 50%. Del arancel de importación.
Tasa de Almacén aduanero	0.5 %	CIF - Frontera	Valor según el servicio prestado. Se establece valor referencial 0.50 %
Tasa de Verificación	1.95 %	FOB - Origen	Servicio pagado por el importador a las verificadoras.
Aporte Gremial	0.3 %	CIF - Frontera	Aporte gremial a la Cámara de Industria y Comercio (CAINCO)
Despacho Aduanero	0.5 %	CIF - Frontera	Comisión de la agencia aduanera por despacho de importación.
Imp. al Valor Agregado	14.94 %	CIF - Aduana	IVA importaciones, grava sobre el valor de mercadería más el arancel.
Imp. a Consumos Específicos	---	CIF - Aduana	Impuesto variable, grava a licores, tabaco y bienes suntuarios.
Imp. a los Hidrocarburos	---	CIF - Aduana	Gasolina especial Bs. 1.20 por litro Diesel Oíl Bs. 0.10 por litro
TOTAL Costo Aproximado:	30 %	CIF - Frontera	Incluye otros gastos fijos e incremento por base imponible del IVA.

Fuente: ALADI, Procordoba Argentina; Nov 2014
Elaboración: Propia

2.2.3. Proceso de Importación de Bolivia

2.2.3.1. Instituciones para Trámites de Importación, Bolivia

Aduana Nacional de Bolivia

Organismo encargado de ejecutar la política aduanera y tributaria del país con la finalidad de controlar el flujo internacional de mercancías y recaudar los tributos dentro de una política de Estado para el desarrollo productivo y social de Bolivia.

Sistema Aduanero Automatizado, SIDUNEA

Es un sistema informático utilizado para el control y administración de la gestión aduanera en Bolivia, implementado por la Ley 1990, art. 254. Este sistema fue desarrollado por La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y el Desarrollo UNCTAD; actualmente es usada en más de 80 países.

Ministerio de Desarrollo Rural y Tierras, MDRyT

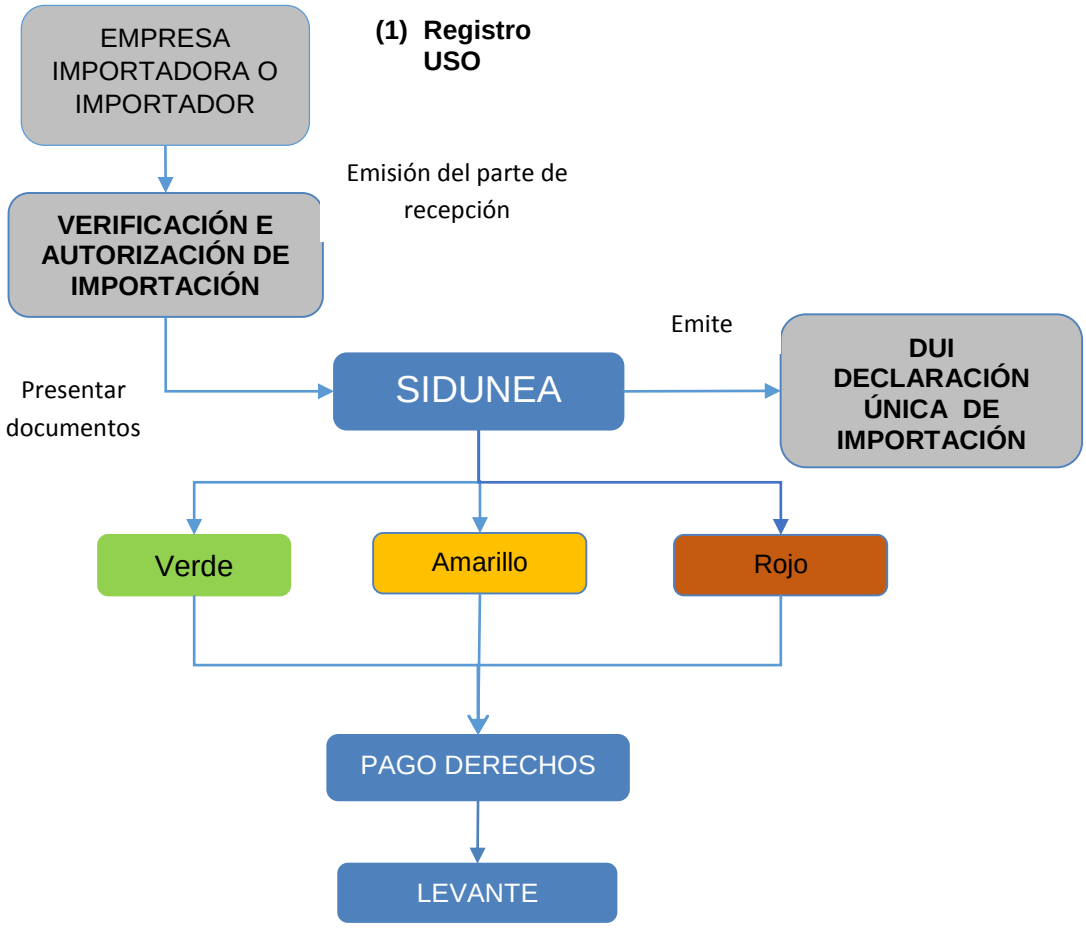
Es el encargado de consolidar el proceso de saneamiento, acceso, distribución de la tierra y de la autogestión comunitaria del territorio en el marco del Plan de Desarrollo Sectorial y el Plan Nacional de Desarrollo además de promover la soberanía alimentaria y el desarrollo rural agropecuario de forma integral y sustentable, a favor de los productores rurales, comunidades indígenas y pueblos originarios.

Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria e Inocuidad Alimentaria, SENASAG

Es el organismo encargado de administrar el régimen de sanidad agropecuaria y la inocuidad alimentaria en los tramos productivos y de procesamiento; y de mantener la situación sanitaria de las plagas y enfermedades exóticas del país y mejorar la situación sanitaria de aquellas plagas y enfermedades de importancia económica presentes en Bolivia.

2.2.3.2. Procedimiento de Importación

Gráfico N°24
Procedimiento Aduanero De Importación



Fuente: Aduana Nacional Bolivia, Resolución Administrativa N°RA-PE 01/12/13 Procedimiento Régimen de Importación para el Consumo

Procedimiento de importación

1. Toda persona o empresa que desee realizar una importación debe registrarse en ante la Aduana boliviana en la Unidad de Servicios de Operadores (USO)19. Formulario N°170 de Aduana Bolivia.
2. Antes del embarque de la mercancía se debe constatar si esta no requiere una autorización previa, Decreto Supremo Nº 572 de 14/07/2010. Las partidas priorizadas en la investigación (Ver Anexo N°2) no requieren de autorización.
   Con el ingreso de la mercancía en aduana boliviana se emite el Parte de Recepción, con lo que se procede a iniciar el trámite de despacho aduanero. Para el procedimiento se requiere la presentación de los siguientes documentos:

[19] Instructivo para el llenado del formulario de 170, Inscripción como importador habitual y no habitual www.aduana.gob.bo/aduana7/sites/default/files/kcfinder/files/sistemaoperador/PROCEDIMIENTO_FOR170.pdf

- Original de la Factura Comercial o documento equivalente, según corresponda.
- Original o copia del documento de embarque: Conocimiento de embarque , según corresponda el medio de transporte.
- Original de la Declaración Andina de Valor (Cuando el valor de la mercancía es mayor a USD 5.000).
- Original del Parte de Recepción emitido por el concesionario de depósito aduanero o de Aduana o Zona Franca, según corresponda.
- Copia de la Póliza de Seguro de Transporte.
- Original del documento de gastos portuarios.
- Copia de la Factura de transporte internacional
- Original del Certificado de Origen, para mercancías sujetas a preferencias arancelarias.
- Original de Certificaciones o Autorizaciones Previas, según la naturaleza de la mercancía.
- Otros documentos requeridos según el caso especifico

3. Presentando los documentos se procede a elaborar la Declaración Única de Importación (DUI) a través del sistema informático SIDUNEA, mediante el cual se asigna un número a dicha declaración en señal de aceptación del trámite.

   Aceptado el DUI se tiene un plazo de 3 días hábiles para hacer los pagos tributarios aduaneros.

4. Pagados los tributos el SIDUNEA asigna un canal de control:
   - **Canal Verde:** Se autoriza el levante (retiro de la mercancía) del depósito aduanero o de la zona franca, sin que la mercancía ni la documentación sean verificadas por la aduana,
   - **Canal Amarillo:** Se realiza el examen de la documentación que respalda el despacho aduanero, a fin de verificar que se presenten todos los documentos requeridos y que los datos consignados en los mismos sean consistentes,
   - **Canal Rojo:** Se realiza el examen de la documentación y el reconocimiento físico de la mercancía, a fin de verificar que dicha mercancía corresponde a la declarada.

5. El declarante o despachante imprime la DUI en tres ejemplares, el que debe ser presentado junto con la documentación soporte ante Aduanas.

   Posteriormente al levante de observaciones, de ser el caso, el importador presenta una copia simple del DUI y fotocopia del documento de identidad para que aduanas emita una Constancia de Entrega Mercancías, a partir de ese momento será de libre circulación.

   Se proceden a realizar los pagos correspondientes a depósito aduanero. Se tiene un plazo de 2 días para retirar la mercancía, vencido el plazo para retirar

la mercancía, dentro de los próximos 10 días se hará con un pago de 1% sobre el valor CIF, vencido este plazo la mercancía es declarada en abandono.

a. Requisitos Sanitarios o Fito Sanitarios

El control de ingreso de productos agropecuarios, alimenticios está a cargo de SENASAG, detallado en la Nómina de Mercancías Sujetas a Autorización y/o certificación[20] (El Decreto Nº 0572/10).

Requisitos generales solicitados:

- Certificación Sanitaria emitida por el Ministerio de Desarrollo Rural y Tierras (SENASAG).
- Certificado Fitosanitario emitido por la autoridad nacional competente. Para la obtención de los certificados nacionales se requiere de las respectivas certificaciones sanitarias otorgadas por las autoridades competentes del país de origen (art. 3). Decreto Supremo Nº 25359 de 22/IV/99. Modificado por Decretos Supremos Nº 25393/99 y 25686/00.
- La Certificación para el despacho aduanero deberá obtenerse antes de la presentación de la Declaración de Mercancías previo cumplimiento de los requisitos establecidos.
- Las autoridades correspondientes emitirán el Certificado en un plazo no mayor a diez (10) días hábiles a partir de la recepción de la solicitud (Art. 119).

En caso de ser productos procesados:

- Deberá cumplir con La Resolución Administrativa Nº 121/02 en su Anexo N° 3 (Requisitos Generales) establece que el importador deberá inscribirse en el Registro Sanitario del SENASAG y que el certificado sanitario de exportación del país de origen debe indicar que la empresa donde se procesó el alimento cuenta con Buenas Prácticas de Manufactura y tiene implementados los Procesos Estandarizados de Limpieza y Desinfección y el Plan de Control de Plagas. Decreto Supremo Nº 25870 de 11/VIII/00. Modificado por Decretos Supremos Nos. 27340/04; 27341/04; 27421/04; 28761/06; 28762/06; 28768/06; 0572/10, 1487/13.

[20] Nómina de Mercancías sujetas a Autorización y/o Certificaciones. http://nt5000.aladi.org/mna/Bolivia/Dto0572-10.pdf

2.3. REGULACIONES PERÚ PARA EXPORTACIÓN Y TRANSITO INTERNACIONAL EN SENASA

2.3.1. Servicio Nacional de Sanidad Agraria, SENASA

Servicio Nacional de Sanidad Agraria, es el organismo de Perú encargado de la sanidad agraria, calidad e insumos, producción orgánica e inocuidad alimentaria; mantiene un sistema de Vigilancia Fitosanitaria y Zoosanitaria, que protegen al país del ingreso de plagas y enfermedades.

Por otro lado implementa normas, suscribe protocolos y convenios con organismos de sanidad agraria de otros países, maneja los acuerdos sanitarios sobre ingreso a mercados para la exportación de productos agropecuarios.

Por su parte SENASA establece categorías de riesgo fitosanitario de plantas, productos vegetales y otros artículos reglamentados.

Tabla N° 07
Categorías de Riesgo Fitosanitario de origen vegetal[21]

Categorías de Riesgo fitosanitario	Descripción	Ejemplo
CRF1:	Productos de origen vegetal que, debido a su grado de procesamiento, ya no tienen capacidad para ser infestados por plagas cuarentenarias; por lo tanto no están sujetas a control fitosanitario obligatorio por parte del SENASA.	Fideos, gelatina
CRF2:	Productos de origen vegetal industrializados que han sido sometidos a cualquier método y grado de procesamiento pero que aún tienen capacidad de ser infestados por plagas cuarentenarias o que el método o grado de procesamiento puede no haber eliminado las plagas.	Madera
CRF3	Productos vegetales semi procesados o naturales primarios destinados a consumo, uso directo de transformación. Teniendo posibilidades de introducir o dispensar de plagas cuarentenarias	Uvas, flores
CRF4	Semillas, plantas o sus partes destinados a propagación	Papa
CRF5	Cualquier otro producto de origen vegetal o no vegetal no considerado en las categorías anteriores y que indica un riesgo fitosanitario demostrable de acuerdo al correspondiente análisis de plagas - ARP o sea requerido por el organismo fitosanitario del país importador, para el caso de exportación.	Insectos

Fuente: SENASA, dic 2014
Elaboración: Propia

[21] Resolución Directoral N°0002-2012-AG-SENASA-DSV; Categorías de Riesgo Fitosanitario de plantas, productos vegetales y otros artículos reglamentados. www.minag.gob.pe/portal/download/pdf/marcolegal/normaslegales/resolucionesdirectorales/2012/rd_0002-2012-ag-senasa-dsv.pdf
(última modificación publicada el 06 de febrero del 2014)
www.ausa.com.pe/images/uploads/normas/RD%20%20002_2014_MINAGRI_SENASA_DSV.pdf

Así mismo establece las categorías de riesgo de mercancías pecuarias.

Tabla N° 08
Categorías de Riesgo de mercancías pecuarias[22]

Categorías de Riesgo fitosanitario	Descripción	Ejemplo
CRF1:	Productos y subproductos de origen animal, que han sido sometidos a uno o más procesos químicos o físicos, con un alto grado de transformación de su estado natural, eliminándose la posibilidad de vehiculizar agentes patógenos de importancia cuarentenaria. Para su ingreso al país no requieren de Permisos Sanitario de Importación, certificado sanitario de exportación ni pasar por inspección sanitaria en el punto de ingreso al país.	Productos derivados de la leche
CRF2:	Productos y subproductos de origen animal, que han sido sometidos a uno o más procesos químicos o físicos durante su elaboración, disminuyendo la posibilidad de vehiculizar agentes patógenos de importancia cuarentenaria. Para su ingreso al país no requieren de Permiso Sanitario de Importación, pero deberán contar con el Certificado Sanitario de Exportación original cumpliendo con los requisitos sanitarios que se establezcan y serán inspeccionados en el punto de ingreso al país.	Miel, conservas, lactosas entre otros.
CRF3	Productos y subproductos de origen animal, cuyo proceso de elaboración o industrialización no garantiza la destrucción de agentes patógenos de importancia cuarentenaria. Para su ingreso al país deben contar con el Permiso Sanitario de Importación y el Certificado Sanitario de Exportación original y serán inspeccionados en el punto de ingreso al país.	Carnes y despojos.
CRF4	Productos primarios de origen animal, de uso directo o sin transformación. Para su ingreso al país deben contar con el Permiso Sanitario de Importación y el Certificado Sanitario de Exportación original y serán inspeccionados en el punto de ingreso al país.	Carne y parte de ovino, porcino, etc
CRF5	En esta categoría se agrupan animales, material de reproducción u otros productos de origen animal considerados de mayor riesgo sanitario para la introducción de agentes patógenos de enfermedades. Para su ingreso al país deben contar con el Permiso Sanitario de Importación y el Certificado Sanitario de Exportación original y serán inspeccionados en el punto de ingreso al país.	Animales vivos

Fuente: SENASA, dic 2014
Elaboración: Propia

[22] SENASA: Categorías de Riesgo de Mercancías Pecuarias
http://admin.senasa.gob.pe/RepositorioAPS/0/0/JER/SUB_SEC_NOR_INS/RD-004-2013-AG-SENASA-DSA%20mqv.pdf

Los Certificados fitosanitarios de exportación se emiten de acuerdo a los requisitos establecidos por la organización de protección fitosanitaria del país de destino, para conocer a detalle sobre estas especificaciones SENASA publica los protocolos/planes de trabajo para exportación e importación de productos vegetales[23] específicos por país o producto, sin embargo no se cuenta con un protocolo específico publicado para la exportación de productos vegetales a Brasil en este caso SENASA sugiere revisar la página del Ministerio de Agricultura de Brasil[24] – Bolivia y la lista de productos autorizados para la importación proveniente de Perú.

Tabla N° 09
Normas de ingreso para la importación en Brasil y Bolivia

N°	Descripción	Normas - Brasil	Normas- Bolivia
1	Granos de Quinua	Brasil: IN SDA 35/10. Certificado fitosanitario	SENASAG DS26590
2	Los Demás T-Shirts de Algodón para Hombres o Mujeres	órgano anuente DECEX, PORT SECEX 2011000023	No especifica
3	Aceitunas Preparadas o Conservadas Sin Congelar	Certificación Fitosanitaria No requiere LI	SENASAG DS26590
4	Orégano (Origanum Vulgare)	Importación autorizada art. 5° da IN MAPA n° 06, de 16/05/2005.	SENASAG: Resolución Administrativa Nº 187 de 05/XI/09
5	Cebollas Y Chalotes Frescos O Refrigerados	IN SDA 05/11. Certificado fitosanitario – certificado fitosanitario de reexportación Envío libre de Stegobium paniceum	Permiso Fitosanitario emitido por el SENASAG. DS26590 Resolución Administrativa Nº 114 de 19/XI/2004 – SENASAG
6	Uvas Frescas	Brasil: Las importaciones autorizadas de conformidad con el art. 5 IN MAPA n° 06, de 16/05/2005. Perú: Procedimiento para la certificación fitosanitaria de la uva fresca para exportación R.D. N° 0053-2014-MINAGRI-	SENASAG DS26590

[23] Lista de protocolos / planes de trabajo publicados para la importación y exportación de productos vegetales publicados por SENASA.
www.senasa.gob.pe/0/modulos/JER/JER_Interna.aspx?ARE=0&PFL=2&JER=3525
[24] Lista de productos autorizados para la importación desde PEru
www.agricultura.gov.br/vegetal/importacao/requisitos-fitossanitarios/consulta-de-produtos-de-importacao-autorizada

		SENASA-DSV	
N°	**Descripción**	**Normas - Brasil**	**Normas- Bolivia**
7	Tomates Frescos O Refrigerados.	IN SDA 36/04. Certificado fitosanitario - certificado fitosanitario de reexportación, solo están autorizados los productos provenientes de Pachacamac, Lima	SENASAG DS26590
8	Aceite De Oliva Virgen	No necesita de permiso de importación, certificado fitosanitario, o de inspección al momento de ingresar al país.	SENASAG DS26590
9	Ajos Excepto Para Siembra.	Importación autorizada art. 5° da IN MAPA n° 06, de 16/05/2005.	SENASAG DS26590
10	Alcachofas (Alcauciles)	No especifica	SENASAG DS26590

Fuente: SENASA, dic 2014
Elaboración: Propia

2.3.2. Permisos de Tránsito Internacional

SENASA es el órgano encargado del control de tránsito internacional de mercancías en Perú; estas deben pasar por un Puesto de Control Cuarentenario (PCC) de entrada y salida, los requisitos para acceder al certificado dependen del riesgo implicado por su paso por el país.

En el caso de productos de origen vegetal, la Subdirección de Cuarentena Vegetal (SCV) de la Dirección de Sanidad Vegetal (DSV), es la única dependencia autorizada para controlar los Permiso Fitosanitarios para Tránsito Internacional (PFTI); las inspecciones dependen del tipo de categoría de riesgo de la mercancía[25]. El certificado tiene una vigencia de 90 días calendarios contados a partir de la fecha de su emisión y serán emitidos para un solo envío que constituyan un embarque.

En cuanto a los productos pecuarios, se otorga la autorización siempre y cuando los países exportadores no se encuentren con restricciones sanitarias que impliquen riesgo para el Perú.

Procedimiento en el punto de ingreso y salida.

- Solicitud dirigida al Responsable del Puesto de Control Externo.

[25]SENASA: Verificación Fitosanitaria para el Transito Internacional de Productos Vegetales http://www.senasa.gob.pe/0/modulos/JER/JER_Interna.aspx?ARE=0&PFL=2&JER=823

- El personal en el Puesto de Control en frontera (oficinas del SENASA en puerto o aeropuerto) verifica la documentación (Certificado Sanitario de exportación) a la mercancía.
- Verificación o inspección física de la mercancía pecuaria.
- Los medios de transporte terrestre, previo a su ingreso al territorio peruano con mercancías pecuarias, son desinfectados en el punto de ingreso.
- Posteriormente en el punto de ingreso al país, el Inspector de Cuarentena Animal o funcionario autorizado otorga la Autorización de Tránsito Internacional.
- En el punto de salida o Puesto de Control Externo, el Inspector de Cuarentena Animal procede a la revisión documentaria y a la verificación o inspección de la mercancía pecuaria.

El procedimiento general para el ingreso de mercancías en tránsito comprende:

- Presentar permiso fitosanitario de tránsito internacional.
- El envío debe venir en contenedores cerrados o vehículos de transporte encarpados y precintados.
- EL envío debe ir acompañado de una copia del certificado fitosanitario oficial del país de origen.
    - En el caso de la madera debe contener: Tratamiento de fumigación preembarque, en bromuero metílico; fosfamina.
- Los inspectores de SENASA verifican los precintos en los puestos de entrada y salida.
- Los inspectores de SENASA en los puestos de entrada colocará un precinto cuya numeración la misma que será revisada en el puesto de salida, en caso de no corresponder la carga deberá dirigirse nuevamente al puesto de entrada.

Los requisitos se especificaciones por producto se detallan en la siguiente tabla:

Tabla N° 10
Norma sobre requisitos fitosanitarios para el tránsito internacional de plantas, productos vegetales y otros artículos reglamentados

Normas	Resolución
Requisitos fitosanitarios de cumplimiento obligatorio para el tránsito internacional por territorio peruano de Nuez del Brasil, con cáscara seca al natural, con cáscara seca industrial o mondada, sin cáscara seca al natural, sin cáscara seca industrial o mondada o rallada, en harina o polvo de origen y procedencia Brasilera o Boliviana.	RD N° 0051-2014-MINAGRI – SENASA-DSV[26].
Requisitos fitosanitarios para el tránsito internacional de madera de diversas especies, de origen y procedencia Brasil o Bolivia.	RD N° 0011- 2013- AG-SENASA -DVS[27]
Requisitos fitosanitarios de cumplimiento obligatorio para el tránsito internacional por territorio peruano de productos de origen vegetal industrializados considerados dentro de la categoría de riesgo fitosanitario 2	RD Nº 0030-2013-MINAGRI-SENASA-DSV[28]

Fuente: SENASA, dic 2014
Elaboración: Propia

[26] Tránsito internacional de nuez de Brasil procedente de Brasil y Bolivia: www.senasa.gob.pe/RepositorioAPS/0/0/JER/REQUISITOSFITOSANITARIOSTRNSITOINTERNACIONAL/RD%200051-2014-MINAGRI-SENASA-DSV.pdf
[27] Tránsito internacional de madera de diversas especies, de origen y procedencia Brasil o Bolivia: admin.senasa.gob.pe/RepositorioAPS/0/0/JER/REQUISITOSFITOSANITARIOSTRNSITOINTERNACIONAL/RD%200011-2013-AG-SENASA-DSV.pdf
[28] Tránsito internacional de la categoría de riesgo fitosanitario 2 admin.senasa.gob.pe/RepositorioAPS/0/0/JER/REQUISITOSFITOSANITARIOSTRNSITOINTERNACIONAL/RD%200030-2013-MINAGRI-SENASA-DSV.pdf

3. PANORAMA LOGÍSTICO EN LA ZONA DE INTERÉS

3.1. Infraestructura Logística

3.1.1. Carreteras

Ilustración N°06
Carretera Interoceánica

La zona de interés identificada cuenta con tres formas de acceso, la primera es la Carretera interoceánica que es la única vía de IIRSA que le corresponde desarrollar al Perú que actualmente está en funcionamiento conectando a los tres puertos del Sur (San Juan de Marcona, Matarani e Ilo) con Brasil por el paso de frontera de Iñapari.

Ilustración N°07
Tramos de Interoceánica Sur

Fuente: Diario la Republica

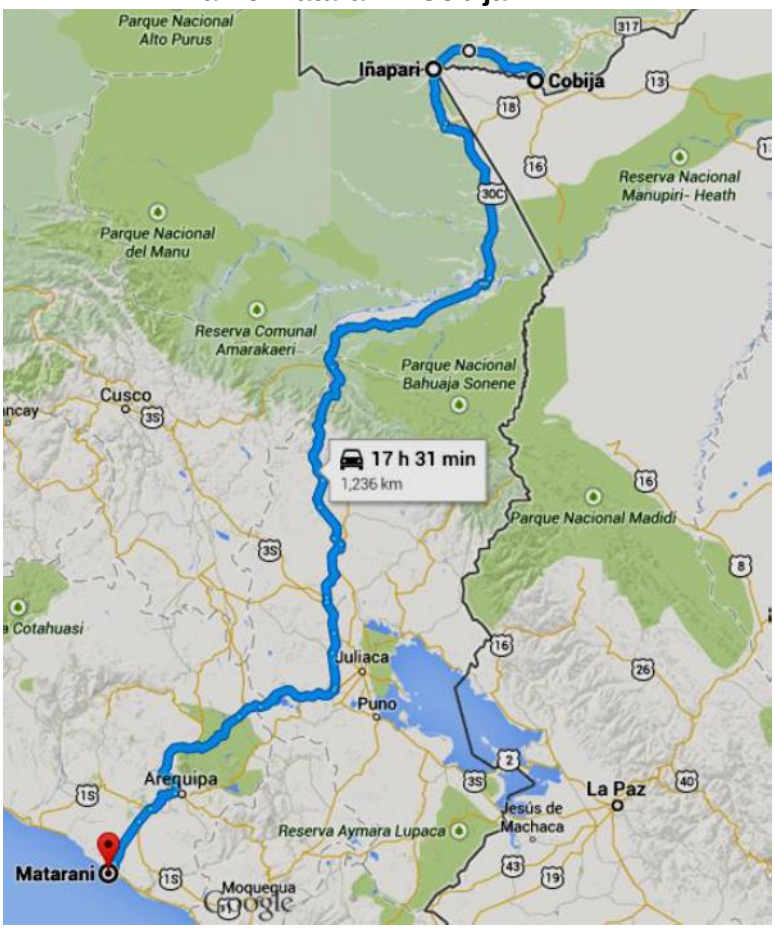
Esta carretera permite unir los puertos de Matarani e Ilo con río Branco y Porto Velho así como con Cobija. La vía está pavimentada y no presenta mayores inconvenientes para los transportistas salvo el tramo Assis – Epitaciolandia que requiere ser mejorado. El tramo peruano de Iñapari a Matarani está perfectamente pavimentado y mantenido.

Tabla N°11
Distancia Matarani - Cobija

Ruta	Distancia (km)
Matarani	
Iñapari	1,117
Assis	3.5
Epitaciolandia	144
Cobija	40
Total	1,305

Fuente: Googlemap

Ilustración N°08
Tramo Matarani - Cobija



Fuente: Googlemap

La segunda vía es a través del sistema de carreteras de Brasil que conecta a Río Branco con Porto Velho por la carretera 317. Esta carretera que conecta a Río Branco y Porto Velho con los puertos de Santos, Itajai, Navegantes, entre otros; es cortada cuando se producen inundaciones producto de la crecida de los ríos como sucedió en Febrero del 2014 cuando se imposibilitó la comunicación entre Río Branco y Porto Velho por la crecida del río Madeira.

Tabla N°12
Distancia Río Branco, Porto Velho – Principales Puertos de Brasil
Kilómetros

Ruta	Santos	Itajai	Navegantes
Rio Branco	3,545	3,846	3,840

Fuente: Googlemap

Ilustración N°09
Situación De La Carretera Río Branco A Porto Velho
Por Desborde Del Río Madeira Febrero 2014

La tercera opción es por la carretera Cobija – La Paz, una trocha carrozable de 1,074 km que permite el tránsito de camiones de 10 metros de largo y que movilizan más de 26 TN y no permite el tránsito de camiones porta contenedores y que además se inunda en los meses de lluvia (enero hasta abril).

Tabla N°13
Distancia Cobija – La Paz

Ruta	Distancia (km)
Cobija	
La Paz	1,074
Arica	458
Total	1,532

Fuente: Googlemap

Ilustración N° 10
Camiones En La Carretera Cobija - La Paz

Ilustración N°11
Carretera Cobija – La Paz, Tramos Intransitables

Ilustración N°12
Tramo Arica - Cobija

Fuente: Googlemap

Tabla N°14
Tabla de Distancias Comparativas

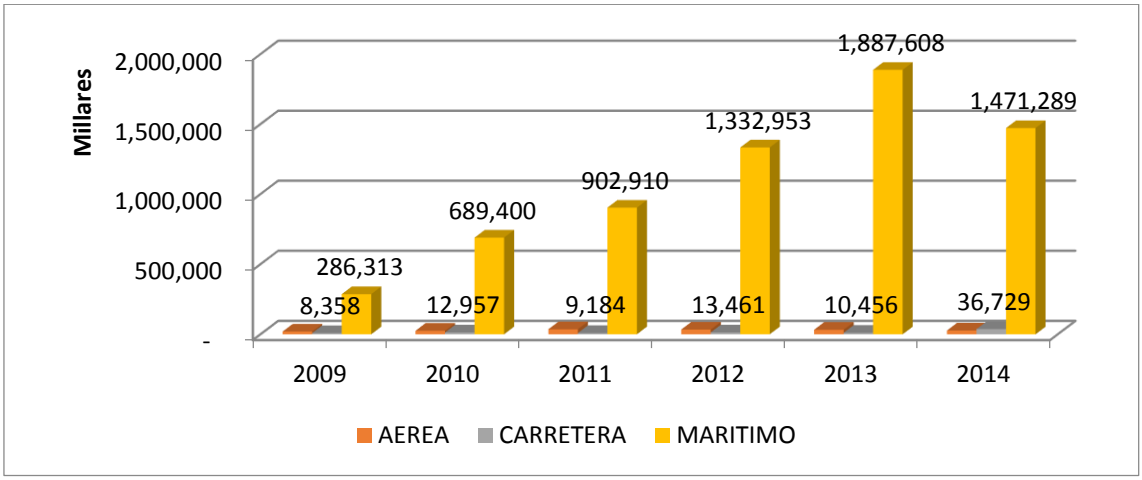
Origen	Destino	km.
Rio Branco	Itajai	3,870 km.
	Paranagua	3,757 km.
	Santos	3,569 km.
	Fortaleza	4,084 km.
	Matarani	1,311 km.
	Arica	1,800 km.
	Iquique	2,059 km.
Porto Velho	Itajai	3,371 km.
	Paranagua	3,258 km.
	Santos	3,070 km.
	Fortaleza	3,578 km.
	Matarani	1,760 km.
	Arica	2,249 km.
	Iquique	2,508 km.
Cuiabá	Itajai	1,909 km.
	Paranagua	1,796 km.
	Santos	1,608 km
	Fortaleza	3,204 km.
	Matarani	2,433 km.
	Arica	2,216 km.
	Iquique	2,475 km.
Cobija	Matarani	1,270 km.
	Arica	1,850 km.

Fuente: hwww.cidademapa.com.br

Como se evidencia en la tabla de distancias comparativas, el puerto de Matarani es la mejor opción para la carga de los estados de Acre y Rondonia, Beni y Pando con origen y destino de mercados de ultramar, por distancia y estado de la carretera.

3.2. Volúmenes de Carga Movilizada a Brasil

Gráfico N° 25
Volumen de Exportaciones de la Zona Foreland Perú a Brasil según el Medio de Transporte utilizado (Toneladas)



2014 (*) Cifras de Enero a Setiembre
Fuente: SUNAT
Elaboración: Propia

Tabla N°15
Exportaciones de la Zona Foreland Perú a Brasil por Vías (2009 -2014*)

Departamento	AÉREA		CARRETERA		MARÍTIMO	
	Valor FOB (USD Miles)	Volumen Toneladas	Valor FOB (USD Miles)	Volumen Toneladas	Valor FOB (USD Miles)	Volumen Toneladas
Lima	725,081.1	83,441.1	21,061.1	7,093.0	1,062,930.3	928,807.6
Callao	37,018.4	36,467.5	1,024.3	266.2	497,481.7	374,226.2
Moquegua	9,755.5	9.0	-	-	2,082,254.6	283,949.3
Cusco	19.0	0.4	56.0	26.3	319,800.4	141,334.7
Arequipa	3,823.5	106.8	3,441.1	20,208.7	73,920.4	61,452.2
Tacna	-	-	107,241.3	60,271.2	338.1	120.0
Puno	17.5	6.1	60.8	9.4	3,392.9	1,801.4
Madre de Dios	-	-	75.5	14.2	705.2	83.1
Total	775,714.9	120,030.9	132,960.1	87,889.0	4,040,823.7	1,791,774.5

(*) Cifras de Enero a Setiembre
Fuente: SUNAT
Elaboración: Propia

Como se aprecia en la tabla anterior el 84% de las exportaciones de los departamentos seleccionados de Perú se realizan vía marítima, por el puerto del

Callao o en el caso aéreo por el aeropuerto Jorge Chávez. Cabe señalar que en algunos casos las estadísticas disponibles no indican el punto de salida pues las DAM pueden ser numeradas en otras ciudades lo cual sucede usualmente por que los agentes de aduanas cuentan con jurisdicción en diferentes intendencias o también por que el domicilio fiscal del exportador no se encuentra en el lugar de producción o de exportación.

Tabla N°16
Exportaciones de la Zona Foreland Perú a Brasil por Punto de Destino vía Carretera
(2009 - 2014*)

Departamento	ARICA		ASSIS		Total FOB	Total Volumen
	Valor FOB	Volumen (Kg)	Valor FOB	Volumen (Kg)		
Lima			1,347,402.58	618,314.02	1,166,824	344,865
Arequipa			58,649.10	155,875.00	51,249	135,875
Tacna	367,401.40	233,355.00	36,335.00	50,000.00	184,157	120,150
Callao			300,000.00	15,220.00	300,000	15,220
Madre de Dios			60,000.00	10,893.36		
Total	367,401.40	233,355.00	1,802,386.68	850,302.38	1,702,230	616,110

(*) Cifras de Enero a Setiembre
Fuente: SUNAT
Elaboración: Propia

Hemos agregado las exportaciones de 2009 al 2014 para este análisis, puesto que los volúmenes son muy poco representativos.

Como se puede observar en los tablas N° 11 y N° 12 los volúmenes de exportación peruana a Brasil por vía terrestre de divide en dos puntos de salida, la primera por vía terrestre hasta Arica, via Santa Rosa, (básicamente exportaciones de Tacna) donde se embarca para ser transportada en buques portacontenedores que ingresan al Océano Atlántico por Cabo de Hornos y en caso no se disponga de frecuencias y si el costo lo permite, se descarga en Valparaíso, cruza los Andes por el Paso de Los Libertadores para posteriormente cruzar territorio argentino y uruguayo, esta última ruta es la más costosa (pues incrementa el costo logístico en USD 1,800 por contenedor aproximadamente). La segunda es por el paso de frontera de Iñapari – la que es materia de este estudio-.

Por lo que podemos concluir que en los 3 últimos años se ha exportado a los estados de Acre y Rondonia un aproximado a 495 TN por un valor de USD 1.5 millones.

Tabla N°17
Exportaciones de la Zona Foreland Perú (Arequipa, Tacna, Cuzco, Puno, Madre de Dios y Lima) a Brasil Principales Partidas

DESCRIPCIÓN	Valor FOB			Total Volumen Toneladas	Var % (13- 12)
	2012	2013	2014*		
Cemento portland excepto cemento blanco o coloreado artificialmente	355.13	-	18,574.31	18,929.44	100.00
Aceitunas preparadas o conservadas sin congelar	9,164.07	6,069.22	10,274.95	25,508.24	-33.77
Orégano (origanum vulgare)	2,037.70	2,281.51	2,381.69	6,700.90	11.96
Harina de trigo o de morcajo (tranquillón).	-	-	957.00	957.00	-
Aceitunas conservadas provisionalmente todavía impropias para el consumo inmediato	815.40	453.98	857.53	2,126.91	-44.32
Pastas alimenticias sin cocer rellenar o preparar que contengan huevo	75.00	141.00	171.00	387.00	88.00
Tomates frescos o refrigerados.	-	-	143.45	143.45	-
Demás pastas alimenticias sin cocer rellenar ni preparar de otra forma	-	-	73.20	73.20	-
Agua incluidas el agua mineral y la gaseada con adición de azúcar u otro edulcorante	-	-	70.91	70.91	-
Otros (62)	831.20	1,447.86	711.83	2,990.89	74.19
Total	13,278.51	10,393.55	34,215.87	57,887.93	21.73

(*)Cifras de Enero a Setiembre
Fuente: SUNAT
Elaboración: Propia

Tabla N°18
Exportaciones de la Zona Foreland Perú (Arequipa, Tacna, Cuzco, Puno, Madre de Dios y a Brasil Principales Empresas – Vía Carretera (2012-2013-2014*)

N°	EMPRESA	Valor FOB (USD - Miles, 12-13-14*)	Volumen Toneladas (12-13 -14)	FOB Var % (13-12)	Volumen Toneladas Var% (13-12)
1	Yura S.A.	2,462.5	19,009.4	-100.0	-100.0
2	Nobex Agroindustrial S.A.	6,091.5	3,255.0	57.9	36.2
3	Fundo La Noria SCRL	4,307.9	2,871.4	-20.7	-34.6
4	Agroindustria y Comercial Guive E.I.R.L	2,823.3	2,170.8	-40.9	-56.9
5	Exportaciones MIRSA EIRL	3,238.4	2,043.0	-7.6	-20.6
6	Agroindustrias Inca Perú EIRL - A.I.P. E.I.R.L.	2,585.9	1,673.5	5.6	10.0
7	Exportadora El Sol S.A.C.	2,156.5	1,519.1	20.7	-17.3
8	Estela Y Compañía S.C.R.L.	4,430.8	1,493.5	26.3	-0.5
Otros (88)		47,756.7	23,675.9	26.3	-21.6
Total		75,853.4	57,711.6	19.1	-21.7

(*)Cifras de Enero a Setiembre
Fuente: SUNAT
Elaboración: Propia

Podemos concluir que las principales exportaciones peruanas a Brasil por la carretera interoceánica han sido productos agrícolas (ajo, cebolla y otras hortalizas) y cemento.

Es evidente que la cercanía del sur del Perú en comparación con el sur de Brasil permite tiempos de transito más cortos aun cuando el trámite aduanero y sanitario resten eficiencia a las exportaciones peruanas. El principal elemento que resta eficiencia a las exportaciones peruanas es el costo logístico y la poca demanda, esta carga al requerir ser transportada en camiones refrigerados (tipo Thermoking) se requiere carga brasileña de retorno ya sea para consumo en Perú o exportación a ultramar.

3.3. Volúmenes de Carga Movilizada a Bolivia

Tabla N°19
Exportaciones de la Zona Foreland Perú (Arequipa, Tacna, Cuzco, Puno, Madre de Dios y Lima) A Bolivia Por Vías
(2009 -2014*)

Depart.	LA PAZ		COCHABAMBA		DESAGUADERO		SANTA CRUZ		COBIJA	
	Valor FOB (USD - Miles)	Volumen Toneladas	Valor FOB (USD - Miles)	Volumen Toneladas	Valor FOB (USD - Miles)	Volumen Toneladas	Valor FOB (USD - Miles)	Volumen Toneladas	Valor FOB (USD - Miles)	Volumen Toneladas
Arequipa	347,795.45	768,708.31	171,883.31	219,394.52	21,227.96	168,284.05	81,314.89	154,802.71	13,579.57	41,028.72
Lima	165,210.36	91,833.21	5,327.18	2,757.73	56,124.48	42,138.61	49,054.47	26,076.59	-	-
Callao	45.83	59.25	0.02	0.01	11.00	0.10	514.79	167.25	-	-
Tacna	778,394.27	383,051.99	116,045.30	51,051.94	176,059.72	121,508.34	480,934.82	139,545.92	935.77	1,285.03
Moquegua	61.24	115.78	-	-	-	-	16.10	3.73	411.44	183.06
Puno	-	-	-	-	-	-	45.07	296.09	-	-
Cusco	713.48	153.74	125.99	40.05	-	-	-	-	-	-
Madre De Dios	4,214.82	2,085.27	69.84	137.02	319.10	565.07	140.47	66.63	-	-
Total General	1,296,435.43	1,246,007.55	293,451.63	273,381.27	253,742.26	332,496.18	612,020.61	320,958.92	14,926.78	42,496.82

(*)Cifras de Enero a Setiembre
Fuente: SUNAT
Elaboración: Propia

Tabla N°20
Exportaciones de la Zona Foreland Perú (Arequipa, Tacna, Cuzco, Puno, Madre de Dios y Lima) a Bolivia Puertos de Destino
(2009 -2014*)

Depart.	AÉREA		CARRETERA		MARÍTIMO	
	Valor FOB (USD Miles)	Volumen (Toneladas)	Valor FOB (USD Miles)	Volumen (Toneladas)	Valor FOB (USD Miles)	Volumen (Toneladas)
Arequipa	0.99	0.02	682.14	1,403.97	0.15	0.13
Lima	98.03	20.75	1,436.09	676.81	92.04	45.67
Callao	11.05	10.14	266.31	155.56	48.06	44.26
Tacna	-	-	4.74	2.85	-	-
Moquegua	-	-	0.48	0.29	0.01	0.01
Madre de Dios	-	-	0.05	0.30	-	-
Puno	0.01	0.00	0.56	0.23	-	-
Cusco	-	-	0.84	0.19	-	-
Total	110.08	30.91	2,391.20	2,240.21	140.26	90.07

(*)Cifras de Enero a Setiembre
Fuente: SUNAT
Elaboración: Propia

Tabla N° 21
Exportaciones de la Zona Foreland Perú (Arequipa, Tacna, Cuzco, Puno, Madre de Dios y Lima) A Bolivia por Sectores vía Carretera (2012-2013 -2014*)

N°	SECTOR	Valor Toneladas			Total Valor Toneladas	Var % (13 - 12)
		2012	2013	2014*		
1	Minería no metálica	234,194.64	211,391.78	161,445.16	607,031.58	-9.74
2	Sidero-metalúrgico	98,824.92	111,237.85	89,118.62	299,181.39	12.56
3	Químico	103,936.31	104,738.63	84,476.86	293,151.80	0.77
4	Agropecuario	25,988.70	41,148.90	27,120.08	94,257.68	58.33
5	Maderas y papeles	21,881.20	22,220.89	18,861.79	62,963.88	1.55
6	Petroleó derivados	18,453.42	10,900.12	6,077.97	35,431.51	-40.93
7	Metal-Mecánico	11,255.67	8,972.35	6,866.20	27,094.21	-20.29
8	Textil	5,772.91	6,018.24	4,957.30	16,748.45	4.25
9	Varios (inc. Joyería)	2,787.54	3,227.80	1,942.69	7,958.03	15.79
Otros (10)		540.31	271.46	386.16	1,197.93	-49.76
Total		523,635.61	520,128.02	401,252.84	1,445,016.47	-0.67

(*)Cifras de Enero a Setiembre
Fuente: SUNAT
Elaboración: Propia

Tabla N° 22
Exportaciones de la Zona Foreland Perú (Arequipa, Tacna, Cuzco, Puno, Madre de Dios y Lima) A Bolivia Por Principales Partidas vía Carretera (2012-2013 -2014*)

DESCRIPCIÓN	Valor Toneladas			Total Volumen Toneladas	Var % (13- 12)
	2012	2013	2014*		
Cemento portland excepto cemento blanco o coloreado artificialmente	193,333.32	199,356.87	156,328.10	549,018.29	3.12
Barra de hierro o acero sin alear con muescas cordones surcos o relieves	63,494.54	71,127.29	53,869.64	188,491.47	12.02
Perfiles de hierro o acero en “L” laminados o extrudidos en caliente altura<80mm	15,135.87	16,831.93	12,856.18	44,823.98	11.21
Con un porcentaje de nitrógeno superior o igual a 45% pero inferior o igual a 46% en peso (calidad fertilizante)	11,851.30	13,634.12	11,465.55	36,950.97	15.04
Cementos sin pulverizar (clinker)	30,001.17	3,706.26	-	33,707.43	-87.65
Demás preparaciones para lavar y de limpieza acondicionadas para la venta al por menor	11,581.63	13,190.83	7,659.78	32,432.24	13.89
Carbonato de disodio	9,600.20	8,874.40	7,567.40	26,042.00	-7.56
Betún de petróleo	10,181.25	7,457.57	5,437.50	23,076.32	-26.75
Otros	178,456.33	185,948.76	146,068.69	510,473.77	4.20
Total	523,635.61	520,128.02	401,252.84	1,445,016.47	-0.67

(*)Cifras de Enero a Setiembre
Fuente: SUNAT
Elaboración: Propia

Tabla N°23

Exportaciones de la Zona Foreland Perú (Arequipa, Tacna, Cuzco, Puno, Madre de Dios y Lima) A Bolivia Por Principales Empresas Partidas vía Carretera (2012-2013 -2014*)

N°	EMPRESA	Valor FOB (USD - Miles, 12-13-14*)	Volumen Toneladas	FOB Var %	Volumen Toneladas Var% (13-12)
1	Yura S.A.	51,040.46	583,590.27	-5.29	-9.36
2	Corporación Aceros Arequipa S.A.	225,972.41	252,359.60	11.69	11.64
3	Corporación Misti S.A.	46,439.82	78,512.62	-8.33	0.02
4	Union De Cer Per Backus Y Johnston S.A.A	24,239.15	32,481.35	-53.78	-34.90
5	Cusa S.A.C.	10,077.19	27,582.24	-15.15	-7.24
6	Productos de Acero Cassado Sa Prodac Sa	34,039.11	26,946.41	17.51	25.32
7	Trupal S.A.	40,808.83	26,278.11	-17.39	4.03
8	Kimberly-Clark Peru S.R.L.	78,051.95	21,898.66	6.85	-2.71
Otros (88)		860,903.63	23,675.90	-2.01	9.81
Total		1,371,572.56	1,445,016.47	-1.69	-0.67

(*)Cifras de Enero a Setiembre
Fuente: SUNAT
Elaboración: Propia

Actualmente el producto que se exporta en mayor cantidad a Cobija es el cemento, las barras de acero, fertilizantes y cerveza, pudiendo diversificarse la oferta a hortalizas, frutas y otros productos alimenticios, así como textiles y materiales de construcción (como sanitarios, baldosas y grifería)

3.4. Cadenas de Distribución Física para la Carga de la Zona de Influencia

A fin de incrementar la masa crítica[29] que permita un tráfico fluido de camiones que a su vez genere una reducción de los fletes terrestres a las exportaciones peruanas, se debe incentivar que las exportaciones e importaciones de y hacia ultramar de Acre, Rondonia, Beni y Pando se realicen por la Carretera Interoceánica. En reiteradas oportunidades los gobernadores del estado de Acre, como en su momento el Sr. Arnobio Marques de Almeida y luego el Sr. Jorge Viana ha manifestado su interés en que la Carretera Interoceánica sea la via de salida de las exportaciones de esa zona de Brasil al Asia.

Ilustración N°13
Distancias Comparativas

Fuente: Googlemap

Se ha realizado el análisis de las cadenas de Distribución Física Internacional (DFI) comparando los costos logísticos para contenedores para exportaciones de Río Branco a Shanghái vía Matarani y vía Santos, así mismo se ha comparado la cadena de DFI de carga boliviana con origen Cobija y destino Shanghái vía Arica y Matarani.

Como se muestra en la Tabla de Distancias (Ver Tabla N° 10), la distancia de Río Branco a Matarani es 1,311 km y de Río Branco a Santos 3,569 km y de Cobija a Matarani 1,270 km mientras que de Cobija a Arica 1,850 km. Esto es un indicador de que es posible captar esta carga para los puertos del sur del Perú.

[29] Masa Crítica: Volumen de carga requerido para que el uso de una infraestructura sea rentable o que una operación sea viable en términos de costos.

Es importante notar que la distancia física no es la única variable logística a considerar cuando se plantea una cadena de DFI, también es necesario evaluar:

- Tiempo de transito
- Fluidez en el paso de frontera
- Disponibilidad de infraestructura logística
- Frecuencia de buques
- Numero de transbordos
- Experiencia para el manejo de carga en transito

Los exportadores bolivianos y brasileños encontraran que es atractivo exportar por puertos peruanos cuando el costo logístico sea más competitivo y las variables antes indicadas sean atendidas de manera eficiente.

Tabla N°24
Tabla Comparativa de Cadenas de DFI
Carga Brasileña Exportada A Shanghái Con Origen Río Branco Vía Santos y Matarani – Para Carga Seca

Costos Logísticos Rio Branco - Shanghai	Matarani		Santos		Costos Logísticos Rio Branco Shanghai
	20'	40'	20'	40'	
EXW RIO BRANCO					**EXW RIO BRANCO**
Flete Terrestre hasta Matarani	6,000	6,000	5000	5,000	Flete Terrestre hasta Santos
Costos Logísticos en Matarani	935	945	400	400	Costos Logísticos en Santos
FCA MATARANI	**6,935**	**6,945**	**5,400**	**5,400**	**FCA MATARANI**
Flete Maritimo hasta Shanghai EGL	1,800	3,400	1,200	2,400	Flete Marítimo hasta Shanghai
CPT SHANGHAI	**8,735**	**1,0345**	**6,600**	**7,800**	**CPT SHANGHAI**

Fuente: Sea Land Logistics del Perú (sede Arequipa) / Lion Logistics (Sao Paulo)
Elaboración: Propia

Las cifras indicadas muestran los costos promedio del año 2014, en el caso del flete marítimo de exportación a Shanghái tanto por Matarani como por Santos puede variar en un 30% dependiendo de las condiciones del mercado.

Los fletes para carga de exportación de carga seca no peligrosa con origen Matarani y destino Shanghái han sido los siguientes para el año 2014:

1er. Trimestre: USD 1650/20' y 3050/40'
2do. Trimestre UDS 1700/20' y 3200/40'
3er. Trimestre USD 2100/20' y 4000/40'
4to. Trimestre USD 2450/20'y 4550/40'

El flete terrestre considera el flete de mercado del último trimestre de 2014. Como es evidente, con los costos señalados en la tabla anterior, la exportación via Matarani no es atractiva para el exportador brasileño.

Como se aprecia en la tabla siguiente, el flete terrestre de Río Branco a Matarani se ha reducido al 50%, flete que sigue siendo rentable para el transportista permanente pues significa un promedio de 2.28 dólares por kilómetro recorrido, siendo el flete domestico peruano para la ruta Lima Arequipa – Lima (2,000 km) de USD 0.82 por km.

Tabla N°25
Tabla Comparativa de Cadenas de DFI
Carga Brasileña Exportada A Shanghái Con Origen Río Branco Vía Santos y Matarani – Para Carga Seca

Costos Logísticos Rio Branco - Shanghai	Matarani		Santos		Costos Logísticos Rio Branco Shanghai
	20'	40'	20'	40'	
EXW RIO BRANCO					**EXW RIO BRANCO**
Flete Terrestre hasta Matarani	3,000	3,000	5,000	5,000	Flete Terrestre hasta Santos
Costos Logísticos en Matarani	935	945	400	400	Costos Logísticos en Santos
FCA MATARANI	**3,935**	**3,945**	**5,400**	**5,400**	**FCA SANTOS**
Flete Marítimo hasta Shanghai EGL	1,800	3,400	1,200	2,400	Flete Marítimo hasta Shanghai (Maersk)
CPT SHANGHAI	**5,735**	**7,345**	**6,600**	**7,800**	**CPT SHANGHAI**

Fuente: Sea Land Logistics del Perú (sede Arequipa) / Lion Logistics (Sao Paulo)
Elaboración: Propia

Tabla N°26
Tabla Comparativa de Cadenas de DFI
Carga Boliviana Exportada A Shanghái Con Origen Cobija Via Arica y Matarani – Para Carga Seca

Costos Logísticos Cobija - Shanghai	Matarani		Arica		Costos Logísticos Cobija - Shanghai
	20'	40'	20'	40'	
EXW COBIJA					**EXW COBIJA**
Flete Terrestre hasta Matarani	6,000	6,000	5,050	5,050	Flete Terrestre hasta Arica
Costos Logísticos en Matarani	935	945	300	300	Costos Logísticos en Arica
FCA MATARANI	**6,935**	**6,945**	**5,350**	**5,350**	**FCA ARICA**
Flete Maritimo hasta Shanghai Evergreen	1,800	3,400	1,096	1,610	Flete Maritimo hasta Shanghai Con Maersk
CPT SHANGHAI	**8,735**	**10,345**	**6,446**	**6,960**	**CPT SHANGHAI**

Fuente: Sea Land Logistics del Perú (sede Arequipa) / Lion Logistics (Sao Paulo)
Elaboración: Propia

En la tabla N° 22, observamos que el flete Cobija a Arica es de USD 5050 por camión, pero está compuesto por dos tramos, el primero Cobija – La Paz y el segundo La Paz Arica. Los fletes de los transportistas bolivianos son más competitivos que los fletes peruanos porque el petróleo diésel boliviano está subvencionado.

Tabla N° 27
Tabla Comparativa de Cadenas de DFI
Carga Boliviana Exportada a Shanghái Con Origen Cobija Vía Arica y Matarani

Costos Logisticos Cobija - Shanghai	Matarani		Arica		Costos Logisticos - Cobija Shanghai
	20'	40'	20'	40'	
EXW COBIJA					**EXW COBIJA**
Flete Terrestre hasta Matarani	3000	3000	5050	5050	Flete Terrestre hasta Arica
Costos Logísticos en Matarani	935	945	300	300	Costos Logísticos En Arica
FCA MATARANI	**3935**	**3945**	**5350**	**5350**	**FCA ARICA**
Flete Maritimo hasta Shanghai EGL	1800	3400	1096	1610	Flete Maritimo hasta Shanghai Con Maersk
CPT SHANGHAI	**5735**	**7345**	**6446**	**6960**	**CPT SHANGHAI**

Fuente: Sea Land Logistics del Perú (sede Arequipa) / Lion Logistics (Sao Paulo)
Elaboración: Propia

En el tabla anterior observamos que el flete terrestre peruano se redujo en 50% por la posibilidad de contar con fletes de ida y vuelta, lo que permite que el costo logístico de embarcar vía Matarani sea más competitivo que embarcar vía Arica en contenedores de 20'.

Tabla N°28
Costos Logísticos para una Exportación DAP Arequipa - Rio Branco
Carga Refrigerada

Costos	USD
Transporte Arequipa - Puerto Maldonado.	6,600.00
Agenciamiento aduanero en Puerto Maldonado	379.31
Costo de certificado de origen	16.55
Costo de SENASA	93.10
Agenciamiento aduanero en Brasil	260.22
Inspección Sanitaria del MAPA.	4.16
Total Costo Logístico	**7,353.34**

Fuente: Sea Land Logistics del Perú (sede Arequipa) / Lion Logistics (Sao Paulo)
Elaboración: Propia

Como se observa en la tabla anterior, el costo logístico a diciembre de 2014 para una exportación desde Arequipa en términos DAP Rio Branco Incoterms 2010 es de USD 7,353.34 para una carga refrigerada de 25 TN (ajo, cebolla o uva) y de USD 6,156.09 para una carga seca de 30 TN. El costo logístico señalado para carga refrigerada es similar o incluso mayor a los que se incurren en una exportación de Arequipa a New York o a Valencia. En el caso de carga seca (ver tabla siguiente), debido al costo del flete terrestre, podemos observar que una cadena logística de Puno a Shanghai para una carga de minerales con 26 TN transportada en un contenedor de 20' se aproxima a los USD 4 000, con lo cual se confirma que algunos empresarios prefieren orientar sus esfuerzos comerciales a mercados en Europa, Asia o Norteamérica.

Los costos indicados no incluye los sobrecostos que usualmente se presentan por tener un camión detenido (USD 300 por día) o manipuleos por aforo.

Tabla N°29
Costos Logísticos para una Exportación DAP Arequipa - Rio Branco
Carga Seca

Costos	USD
Transporte interno desde Arequipa - Puerto Maldonado.	5,500.00
Agenciamiento aduanero en Puerto Maldonado	379.31
Certificado de origen.	16.55
Agenciamiento aduanero en Brasil o Bolivia	260.22
Total Costo Logistico	**6,156.09**

Fuente: Sea Land Logistics del Perú (sede Arequipa) / Lion Logistics (Sao Paulo)
Elaboración: Propia

3.5. Situación del Paso de Frontera de Iñapari

Habiendo pasado 4 años desde que se culminó la carretera Interoceánica por el lado peruano, poco se ha hecho por mejorar las instalaciones del puesto de control fronterizo, a pesar de la importancia que este tiene para el flujo de productos tanto para Brasil como para Bolivia.

El puesto de frontera provisional 50 m^2 ubicado en un área que está destinada para actividades recreacionales, dentro de ciudad de Iñapari (capital de la provincia Tahuamanu, departamento de Madre de Dios), ha provocado muchos problemas tanto para los ciudadanos de Iñapari como para los agentes intervinientes en una operación de exportación o importación.

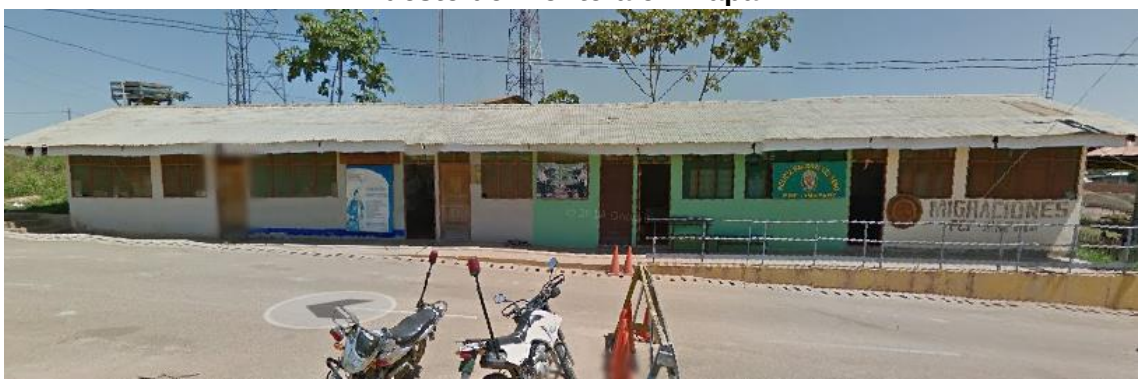
Ilustración N° 14

Ubicación del Puesto de Frontera en Iñapari

Fuente: Google Maps

Este puesto de control cuenta con instalaciones que aun son precarias, no existe medios de comunicación eficientes con la Intendencia de Aduana en Puerto Maldonado o con otros controles aduaneros del país; a pesar de los ejercicios de comunicación de control integrados realizados por las autoridades de Perú y Brasil.

Ilustración N° 15
Puesto de Frontera en Iñapari



Fuente: Google Maps

Los agentes de aduana con jurisdicción en Iñapari tienen sus oficinas principales en Lima y generalmente tienen que trasladarse desde Puerto Maldonado, lo que perjudica y encarece las exportaciones e importaciones de productos perecederos.

La ubicación es otro de los problemas, pues los camiones tienen que hacer fila, en algunos casos por más de un día en el centro de la ciudad, lo que perjudica el orden y tranquilidad de la misma además de significar un riesgo severo para la población pues por esta carretera circulan bajo régimen de Transito Internacional, camiones de placa boliviana con combustible.

Aun cuando ya se encuentra designado el terreno en el que se ubicará el nuevo complejo policial, de SENASA, migratorio y aduanero de 7 hectáreas, no existen intenciones en corto plazo de construirlo. Este puesto de control no tiene zona de estacionamiento vehicular, almacenes

Ilustración N°16

Fuente: Diario 16

En el Convenio de Cooperación entre el Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú, el Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil y la Corporación Andina de Fomento (CAF) se establece que se realizaran inversiones para desarrollar una "Zona de Integración Fronteriza Perú – Brasil" en el año 2012, sin embargo debido ha habido gran lentitud en realizar coordinaciones y actividades conjuntas para la construcción de esta.

El gobierno brasileño parece haber desistido de las intenciones de trabajar conjuntamente con el gobierno peruano para el desarrollo de esta zona; ya que en el 2013 decidió mejorar sus instalaciones en Assis, como parte de un programa de Aduanas Modelo planean construir una megaestructura con todas las tecnologías disponibles, que tendrá incluso viviendas para los funcionarios.

El gobierno peruano está evaluando construir un Centro de Atención Nacional en Frontera, pero aún no se cuentan con los estudios para iniciar el proyecto.

4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIÓNES

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

1.- Existe la necesidad de plantear soluciones a la problemática de la integración económica de la zona seleccionada a nivel de los tres gobiernos (Brasil – Bolivia – Perú) pues la similitud de sus problemas y sus poblaciones, su aislamiento geográfico, la infraestructura logística compartida entre otras razones genera una correlación de causas y efectos que repercuten en los tres países. Por ejemplo, si un camión peruano con carga de ultramar con destino Cobija se demora en Assis por algún inconveniente con la aduana brasileña, afecta al transportista peruano que requiere retornar lo más rápido posible, también afecta al importador boliviano que requiere su mercadería y eventualmente a algún exportador brasileño o boliviano que necesita ese camión para hacer una exportación.

Estas soluciones a nivel trinacional implican propuestas a nivel legal, logístico y de infraestructura, sin dejar de lado cuestiones medio ambientales y de seguridad.

En este sentido, es necesario integrar en esta visión a los departamentos de Beni y Pando en Bolivia. Son productores de madera, carne de res y castaña, están conectados con La Paz por una carretera carrozable que no permite el tráfico de camiones de más de 10 metros y 18 toneladas de carga. Cobija la ciudad más importante, tiene acceso a la Carretera Interoceánica por el paso de frontera con Epitaciolandia en Brasil. Cobija es una Zona Franca Comercial que tiene un interesante comercio con estos dos estados brasileños y puede ser la puerta de ingreso de productos peruanos a esta zona.

2.- La principal limitación para que se realicen exportaciones peruanas a Acre, Rondonia, Beni y Pando son los costos logísticos los cuales restan competitividad a las exportaciones peruanas. A fin de solucionar este problema se plantean dos alternativas.

La primera es que se autorice el tránsito de camiones de los tres países en las Zonas de Interés sin necesidad de contar con permisos de transporte internacional, situación que tiene un antecedente cuando en febrero del 2014 debido a intensas lluvias se desbordo el Río Madeira, afectando así la entrega de suministros a las áreas afectadas tanto a Brasil como a Bolivia, situación que género que Brasil abriera sus fronteras tanto a productos como transportistas peruanos.

La segunda alternativa es la construcción de una Zona de Actividad Logística o un terminal de carga terrestre (con zona primaria aduanera) en un lugar cercano a la frontera, esta infraestructura debería permitir el transbordo de contenedores, el trasegado de camión a camión, túneles para la transferencia de productos frescos de camión a camión, contar con tomas de energía para contenedores refrigerados y además con instalaciones para las autoridades sanitarias y aduaneras plenamente

equipadas. Es evidente que la segunda alternativa implica inversión y gasto por mantener costos fijos de operación que no se cubrirán con los ingresos por servicios hasta que se cuente con una masa crítica de carga suficiente.

Este tipo de infraestructuras ha sido considerada en los acuerdo de integración de los cuales hay normas de carácter supranacional que dan el marco legal necesario. La Decisión 399 de la CAN indica en su artículo 188 : Los Países Miembros adoptarán las medidas necesarias que permitan el establecimiento y organización de Centros Nacionales de Atención en Frontera (CENAF) o de Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF), en cada uno de los cruces de frontera habilitados para el transporte internacional por carretera. Además en su artículo 189 indica que los organismos nacionales competentes adoptarán las acciones necesarias para su funcionamiento, conjuntamente con las autoridades nacionales de los distintos sectores que ejercen el control y prestan servicios complementarios en las fronteras. Para la prestación de los servicios que deben proporcionar los CENAF o los CEBAF, los organismos nacionales competentes, conjuntamente con las demás autoridades referidas en el párrafo anterior, adoptarán manuales de procedimiento binacionales que faciliten su funcionamiento.

3.- Existe un severo desbalance entre la carga de ida y vuelta de y hacia cualquiera de los mercados de interés lo que impide generar un flete terrestre competitivo. A modo de comparación, un flete Lima – Arequipa- Lima para un camión de 30 TN tiene un costo de aproximadamente USD 2,000 a USD 2,500 para 2,000 km, esto es aproximadamente USD 1.25 por km. Un flete Arequipa – Río Branco tiene un costo de USD 5,500 para 1,300 km esto es USD 4.23 por km. Es evidente que se requiere conseguir carga de retorno o viajes redondos (round trip) para que este flete sea menor. En este sentido se debe contar con carga brasileña o boliviana de y hacia ultramar que se movilice por carreteras peruanas y se embarque en Matarani o Ilo.

4.- Para reducir los fletes terrestres y permitir que exportaciones peruanas ingresen a las zonas de interés con costos competitivos, se requiere de una masa crítica que de viabilidad económica a la operación. La opción que se recomienda es que la carga de exportación e importación brasileña y boliviana con destino y origen a puertos del Asia sea embarcada o desembarcada por los puertos de Ilo y Matarani. Estas acciones permitirán generar un flujo de carga que incrementara la masa crítica requerida que permita una reducción importante en los fletes de exportación peruana. La carga de exportación brasileña de la zona foreland que se puede captar está calculada en aproximadamente 10,000 contenedores, volumen suficiente para generar el flujo requerido. Para consolidar este aspecto, es necesario que se den las facilidades logísticas y administrativas para permitir el libre tránsito de esta mercadería.

Además se necesita incrementar la exportación de productos que generen una masa crítica suficiente que permita incrementar el tráfico en la zona de influencia. En los estudios realizados por el Sr. Luis Cáceres Angulo y en la entrevista hecha al Ing. Ronald Cervantes, se ha mencionado productos como la sal para la industria ganadera y carbonato de cal, productos de gran volumen que se producen en el sur del Perú, específicamente en Cuzco, Puno y Arequipa.

5.-Las empresas privadas deben tener el soporte del estado para lograr los estándares técnicos requeridos en el mercado brasileño, productos de gran volumen como el cemento, acero de construcción, agregados de construcción y lácteos permitirán generar un tráfico suficiente que será aprovechado por productos no tradicionales de mayor valor unitario pero que requieren ser transportados como carga consolidada.

6.- Se requiere que se permita utilizar unidades de transporte de cualquiera de las tres banderas en la zona foreland a fin que flexibilizar la operatividad y reducir los fletes. Esto implica que (por ejemplo) la carga brasileña para Acre y Rondonia con destino ultramar pueda ser transportada por camiones bolivianos o que carga boliviana con origen ultramar pueda ser transportada en unidades brasileñas. De manera similar sucede Argentina, Brasil y Chile, que permite a Argentina a participar en los movimientos de mercancías entre los otros dos países mencionados, el acuerdo ATIT permite que entre países soberanos se llegue mediante acuerdos trilaterales, a autorizar a una tercera bandera a participar en sus tráficos, con las condiciones y en los términos que se convengan.

7.- Es necesario replantear la visión respecto al impacto de la Carretera Interoceánica en las exportaciones peruanas y concentrar su radio de acción a la zona propuesta. Pretender que la Carretera Interoceánica sirva para llevar exportaciones peruanas a los mercados más densamente poblados de Brasil es muy optimista. Los mercados brasileños más atractivos por volumen de consumidores e ingreso per cápita, es decir, Sao Paulo, Río de Janeiro, Paraná, Santa Catarina y Río Grande Do Sul se encuentran a más de 6,150 km o 5,393 km desde Lima o Arequipa. Los fletes terrestres para llegar a estos mercados son cercanos a los USD 12,000 por camión de 25 TN cuando un flete marítimo Callao – Santos para un contenedor de 20’ cuesta USD 2,000 y si le sumamos todos los costos de la cadena logística de puerta a puerta (de EXW a DAP Incoterms 2010), aproximadamente asciende a USD 4,000. En el primer caso se tiene un tiempo de transito de 12 días, en el segundo más de 30 días, no obstante la velocidad en el transporte, el costo es significativo y le resta interés a los empresarios. Algunas pocas cargas de exportación peruana con un alto valor añadido podrán soportar un costo logístico 300% más alto a cambio de un tiempo de transito menor.

8.- Las condiciones logísticas para transportar carga de Lima o Arequipa a los estados de Sao Paulo, Río de Janeiro, Paraná, Santa Catarina y Río Grande Do Sul son sumamente precarias. Mientras sea mayor el tramo en el cual un camión peruano o brasilero o boliviano se interne en territorio extranjero, más difícil y costoso será conseguir carga de retorno, más aun cuando las empresas de transporte de los tres lados de la frontera no cuentan con relación de agencia, corresponsalía o filiación entre ellas que permita gestionar cargas de retorno. Además, la falta de infraestructura no permite transbordos en frontera para acortar estos tramos. Las zonas primarias o zonas de actividad logística más cercanas a la frontera Perú – Brasil se encuentran en Arequipa o Desaguadero (1,012 km o 949 km hasta la frontera en Perú) o en Epitaciolandia (144 km desde la frontera en Brasil) situación que impide cualquier posibilidad de transbordo en condiciones asequibles pues en cualquier caso se

requiere de camiones con permiso de carga internacional cuyo flete es más alto que el flete doméstico.

9.- Es necesario elaborar estudios de mercado de los productos de exportación peruanos para los mercados de Acre, Rondonia, Beni y Pando prestando especial atención a la demanda, estacionalidad, estándares de calidad, empaque y embalaje, canales de distribución, usos y costumbres comerciales, productos sustitutos y competitivos. Todo ello retomando los estudios encargados por Mincetur, (por ejemplo "La Interoceánica, Oportunidades de Negocios con Brasil, Identificación de la oferta exportable peruana al Brasil, ubicada en el área de influencia de la carretera Interoceánica Sur" realizado por el Sr. Luis Cáceres Angulo) y para ello es imprescindible hacer estudios de mercado de los muchos productos identificados (incluyendo los seleccionados en este estudio) dimensionando la demanda pues el reducido tamaño del mercado obliga a utilizar métodos de comercialización que sean logísticamente viables.

Para ingresar al mercado brasileño, los exportadores peruanos deben esmerarse en los aspectos de calidad ofreciendo estándares mayores a los del mercado doméstico. Por ejemplo para el caso de productos agrícolas, en Río Branco no existen mercados como los conocemos en Perú con pequeños puestos y con gran diversidad de productos (similares los Mercados Santa Anita en Lima o San Camilo en Arequipa), solamente existen supermercados cuyo suministro viene desde Sao Paulo. Esto implica que los productos tienen estándares de calidad definidos. El primer intento de exportar papas a Brasil fue un fracaso pues la autoridad sanitaria de Brasil no autorizo el ingreso de papas que tenían tierra y se transportaron en costales de 60kg. Hay experiencias similares con ajo, zanahoria y tomate, con evidentes pérdidas para los exportadores y el deterioro de la imagen del Perú como país exportador de productos competitivos en el mercado internacional.

10.-Se requiere un trabajo muy agresivo por parte de los agregados comerciales peruanos en Beni, Pando, Acre y Rondonia para identificar oportunidades para los productos peruanos. Este trabajo debe ser especialmente agresivo en Rondonia pues este es el mercado más importante en la zona de influencia, desafortunadamente la participación del Perú en sus importaciones se ha reducido en 38% de enero a noviembre de 2014.

11.- Es necesario capacitar a los exportadores en las formas y métodos adecuados de exportación. Hemos observado que algunos exportadores poco experimentados no utilizan cadenas logísticas apropiadas ni métodos competitivos. Se han presentado casos de exportaciones de ajos u otros productos que se han realizado en camiones sin equipos de refrigeración lo cual ha generado que el producto se dañe por la temperatura del ambiente y ante cualquier demora presente problemas fitosanitarios como hongos (bloqueos de carreteras, errores documentales, retraso en aduanas, etc.). De manera similar, no se utilizan los envases y embalajes que los consumidores o distribuidores demandan o los adecuados para cumplir con las normas sanitarias de Brasil.

12.- Los puertos del Sur del Perú pueden competir con los puertos brasileños del Atlántico una vez que los costos de la cadena logística se reduzcan. La carga producida en Acre y Rondonia para exportación al Asia se transporta en camiones brasileños hasta los puertos del Atlántico de Paranagua, Santos, Itajai, Navegantes y otros recorriendo más de 5,000 km con un flete de USD 5,500 por camión; pero una vez llegado a estos puntos, cuenta con facilidades logísticas, múltiples líneas navieras, fletes marítimos competitivos y con excelentes frecuencias. En caso esta carga quiera transportarse al Asia vía los puertos del sur del Perú, se requiere que el costo del transporte terrestre sea 50% menor (actualmente es de USD 5,500 a USD 6 000 por viaje desde Río Branco a Matarani 1300km), también se requiere que los costos de la cadena logística (fletes marítimos, costos de terminal de carga y portuarios) sean más competitivos para que de esta manera el exportador brasileño o boliviano encuentre una diferencia atractiva en costo y calidad en el servicio. Cabe señalar que las empresas peruanas y bolivianas vinculadas a estas cadenas logísticas están dispuestas a sacrificar sus márgenes y flexibilizar sus procedimientos para hacer atractiva esta ruta para la carga brasileña y boliviana.

13.- Se requiere mejorar la calidad del servicio del personal de Aduanas en Iñapari y Puerto Maldonado, la infraestructura con la que cuentan es precaria, esto es una oficina montada en un contenedor de 20’ con un deficiente acceso a internet, además no cuenta con espacio físico para la inspección o aforo de la carga. En situación similar se encuentra el puesto de SENASA. Tanto el personal de Aduanas como SENASA en Perú y las autoridades sanitarias y aduanas de Bolivia y Brasil debería capacitarse en la atención de los productos que se van a movilizar en la zona, tanto de importación y exportación como para tránsito internacional.

14.- No se cuenta con una legislación que regule el transporte multimodal ni la existencia de operadores logísticos (su análogo en España es el transitario). Si bien la Decisión 331 de la Junta de Acuerdo de Cartagena define al Transporte Multimodal como *El porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un único Contrato de Transporte Multimodal, desde un lugar en que el Operador de Transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega* y al Operador de Transporte como *toda persona que celebra un Contrato de Transporte Multimodal y asume la responsabilidad de su cumplimiento en calidad de porteador,* no se cuenta con una legislación nacional especifica.

Esta situación no permite que carga de ultramar sea desconsolidada del contenedor de la línea naviera y trasegada a contenedores de operadores logísticos peruanos o extranjeros para ser transportada a destino (Brasil o Bolivia) impidiendo que exista fluidez en la operatividad pues obliga a llevar la carga a Brasil o Bolivia en contenedor de la línea naviera con el consecuente riesgo de costo de sobreestadía o tener que optar por desconsolidar en puerto y trasegar a camión exponiendo la seguridad de la carga.

Así mismo, los cobros que se generan dentro de la cadena logística y que deben ser pagados por el exportador o importador brasileño o boliviano (terminal, transporte terrestre, puerto, agente general, agente marítimo, agente de estiba, agente de carga, supervisora, etc.) están gravados por el IGV incrementando el costo. Estos servicios para carga en tránsito deberían ser considerados exportación de servicio exonerado de IGV.

Los Operadores de Transporte Multimodal no están normados por la legislación nacional, consecuentemente no existe la posibilidad de emitir un conocimiento de embarque multimodal o FBL que incluya los tramos marítimos, terrestres y costos logísticos incluidos y como se señala en el párrafo anterior, este estaría afecto al IGV en algunos de los costos generados en Perú.

15.- Se deben hacer los esfuerzos necesarios para que los puertos del sur del Perú cuenten con un servicio de transporte marítimo de contenedores tipo feeder y que sea realizado en las mismas naves del servicio de cabotaje a fin de incrementar la masa crítica. Esto implica un cambio en la Ley Nº 29475, la Ley Nº 28583, Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional y del DS N° 014-2011-MTC

Para que este servicio sea operativo y económicamente viable es necesario que para efectos aduaneros se considere el punto de llegada y de salida de la carga a los puertos de Ilo y Matarani permitiendo que en estos puntos se inicie o finalice el régimen y no como viene realizándose actualmente con trámites previos o finales en Callao.

También se requiere que las naves de servicio feeder puedan dejar aguas nacionales para tomar o dejar carga en puertos como Arica y Guayaquil manteniendo en sus bodegas (carga domestica). Esto permitirá incrementar el volumen de carga desplazado generando economías de escala que repercutirán en la reducción de los fletes.

16.- Se requiere vincular a la Zona de Procesamiento de Exportación de Acre (ZPE) con CETICOS Matarani pues estas son instituciones complementarias. Es necesario que las ventajas que brindan sean difundidas a cabalidad pues CETICOS y la ZPE se convierten en plataformas para el ingreso y salida de carga de y hacia Asia.

17.-Se encuentra inconsistencia de datos entre las cifras publicadas por SUNAT (Perú), INE y Análisis de Información de Comercio de Exterior del Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior. Esta información muestra diferencias con las estadísticas publicadas por la base de datos de las Naciones Unidas (UN Comtrade).

FUENTES CONSULTADAS

Bibliografía

- Jorge Luis Delgado Ampuero, Arnaldo Fernández Reyes, Mauricio Nuñez del Prado Eguiluz; *Estrategias para Incrementar el Volumen de Carga en Contenedores para Comercio Exterior por el Puerto de Matarani*, 2014.

- Juan Manuel Gonzales Polar, *Propuesta de Servicio Logístico Integral para Carga de y Hacia El Nor Oeste de Brasil y Norte de Bolivia Desde y a Asia Vía e Puerto de Matarani y por la Carretera Interoceánica* (*IIRSA SUR*), Oct. 2013

- Carles Rúa Costa, *Los puertos en el Transporte Marítimo*, 2006

- Alberto Ruibal Handabaka, *Gestión Logística de la Distribución Física Internacional*, Editorial Norma

- Alberto Ruibal Handabaka, *Corredores Interoceánicos Suramericanos: criterios logísticos de selección*, Lima 2006

- Cámara de Comercio Internacional, *Incoterms 2010*.

Páginas web

Brasil:

- Ministerio de Agricultura, Pecuaria y Abastecimiento de Brasil, MAPA
  - www.agricultura.gov.br
- Secretaría de los Ingresos Federales de Brasil del Ministerio de Hacienda, SRFB
  - www.receita.fazenda.gov.br
- Ministerio de Desenvolvimiento, Industria y Comercio Exterior, Brasil
  - www.mdic.gov.br
- Instituto Brasileño de Geografía y Estadística - IBGE
  - www.ibge.gov.br
- Sistema de Análisis de Información de Comercio Exterior - Aliceweb
  - www.aliceweb.mdic.gov.br/
- Gobierno del Estado de Acre
  - www.ac.gov.br/
- Gobierno del Estado de Rondônia
  - www.rondonia.ro.gov.br/

Bolivia:

- Aduana Nacional de Bolivia
  - www.aduana.gob.bo
- Sistema Aduanero Automatizado, SIDUNEA
  - www.sidunea.aduana.gob.bo
- Ministerio de Desarrollo Rural y Tierras de Bolivia

  - www.agrobolivia.gob.bo
- Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria e Inocuidad Alimentaria de Bolivia, SENASAG
  - www.senasag.gob.bo
- Instituto Nacional de Estadística de Bolivia
  - www.ine.gob.bo
- Gobierno Autónomo Departamental del Beni
  - www.beni.gob.bo/
- Gobierno Autónomo Departamental de Pando
  - www.pando.gob.bo/

Perú:

- Ministerio de Agricultura y Riego de Perú
  - www.minag.gob.pe
- Servicio Nacional de Sanidad Agraria de Perú, SENASA
  - www.senasa.gob.pe
- Superintendencia Nacional de Administración Tributaria SUNAT
  - www.sunat.gob.pe

Organismos Internacionales:

- Asociación Latinoamericana de Integración, ALADI
  - www.aladi.org
- Iniciativa Para Integración De La Infraestructura Regional Suramericana, IIRSA
  - www.iirsa.org
- International Trade Centre – Centro de Comercio Internacional, Trade Map
  - www.trademap.org
- CIA The World Factbook
  - www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/

ANEXOS

Anexo N° 01: Entrevistas los Grupos de Interés

I. Entrevista N° 01

Nombre del Entrevistado: Heverson Mota
Cargo: Representante Sea Land Logistics en Brasil Proyecto Amandes

1.- ¿Qué tipo de mercaderías producidas en Acre, Rondonia y Matto Grosso además de Beni y Pando se podrían vender en el Sur del Perú?

Maíz, soya, carne de res, castaña en casca, arroz, fréjoles, lacticinios, cerdo, pescado (pirarucu, tambaqui etc.).

2.- ¿Qué tipo de mercaderías producidas en Acre, Rondonia y Matto Grosso además de Beni y Pando se podrían exportar a través de los puertos del Sur del Perú?

Carne de res, madera, castaña, pescados (pirarucu, tambaqui etc.), granito.

3.- ¿Qué tipo de mercaderías producidas en ultramar se requieren en Acre, Rondonia y Matto Grosso además de Beni y Pando se podrían importar a través de los puertos del Sur del Perú?

Motocicletas, electrodomésticos, vehículos, máquinas pesadas, ajo, componentes para industrias, llantas, textiles, cemento, hierro.

4.- ¿Cuáles son los problemas a nivel de transporte (de los tres países) puede ver que no permiten generar incremento de flujos de entrada y salida de carga de y hacia Acre, Rondonia y Matto Grosso además de Beni y Pando con el Sur del Perú?

Una zona primaria en la frontera entre Brasil y Perú. Sin un recinto aduanero en la frontera no hay como hacer transbordo de mercaderías. Eso evitaría que cargas de los 3 países tengan costos elevados por el tema del reglamento del ATIT. Cuanto más lejos van los transportistas en país extranjero, más caro queda el flete. Porque la vuelta solo puede ser con cargas para su país de origen o vacío. Infraestructura física adecuada en la aduana peruana, SENASA y VIGIAGRO (Brasil). El personal que está en la frontera no tiene capacitación sobre el tipo de operaciones, proveer de área de parking para los camiones en la frontera peruana, los aforos se hacen en la carretera.

5.- ¿Cuáles son los problemas a nivel de aduanas (de los tres países) puede ver que no permiten generar incremento de flujos de entrada y salida de carga de y hacia Acre, Rondonia y Matto Grosso además de Beni y Pando con el Sur del Perú?

Personal capacitado e íntegro. Entendimiento 24h. Integración de las aduanas en un único sitio (Brasil/Perú).

6.- ¿Cuáles son los problemas a nivel sanitario (de los tres países) puede ver que no permiten generar incremento de flujos de entrada y salida de carga de y hacia Acre, Rondonia y Matto Grosso además de Beni y Pando con el Sur del Perú?

Acuerdos claros para autorización de productos permitidos a ingresaren a las fronteras. Proceso sencillo y rápido de obtención de autorización de tránsito/importación de productos de origen animal y vegetal. Al ejemplo de la madera, dónde mucho tiempo si pierde para autorizar una especie de madera a ingresar a los países por el tema de fumigación.

7.- ¿Qué acciones se deben realizar para incrementar el flujo ya sea de importación o exportación o de tránsito internacional para dinamizar el comercio y flujo logístico de Acre, Rondonia y Matto Grosso además de Beni y Pando con el Sur del Perú?

Inversiones de Brasil/Perú/Bolivia en estructura de zonas primarias en las fronteras. Recintos aduaneros dónde se permiten transbordo, almacenaje, inspección, pesaje y control de aduanas. Sitios dónde todo puede ser hecho en conjunto con las aduanas, oficinas anuentes tales como: SENASA, MAPA, SENASAG, IBAMA etc. Definición y aceptación de la contabilidad jurídica de cada transportista por sus gastos en otros países. Hay transportistas que no logran deducir del impuesto a la renta por los gastos en otros países.

II. Entrevista N° 02

Nombre del Entrevistado: Alejandra Belon Ruiz
Cargo: Jefe Sur Perú Greenandes Perú / Agente General De Evergreen Line

1.- ¿Evergreen Line puede atender carga de y hacia ultramar de clientes de Brasil y Bolivia?

Evergreen si puede atender carga de clientes de Brasil y Bolivia via Matarani, en este momento contamos con dos recaladas mensuales, sin embargo de tener un mayor volumen de carga la línea puede evaluar el ingreso de una tercera nave de manera regular, ya que hemos tenido algunos meses 3 recaladas, debido al volumen de la carga de importación, para poder confirmar cualquier nave adicional la línea deberá contar con las proyecciones de embarques y así revisar la disponibilidad de una nave adicional en caso se requiera.

III. Entrevista N° 03

Nombre del Entrevistado: Julio Reátegui Guerola
Cargo: Gerente Comercial de AGZ Transporte

1.- ¿Qué tipo de restricciones operativas se presentan para que el tránsito a Iñapari / Acre / Pando se realice de forma fluida?

El principal problema que podemos mencionar es que no están claramente establecidos los procedimientos del tránsito desde Lima u otras aduanas principales hasta el cruce de frontera en Iñapari, además que la falta de interconexión entre el puesto de control fronterizo y la sede central y otras aduanas de salida de mercancías hace que el proceso para el cruce sea lento y burocrático.

Por otro lado tenemos la falta de una infraestructura de apoyo como almacenes, instalaciones sanitarias, Aduana interconectada, etc.

2.- ¿Qué riesgos se pueden presentar que imposibiliten o incrementen los costos de esta cadena logística?

La mayoría del os productos que se intercambian son productos agrícolas o forestales, lo que obliga la participación de los organismos sanitarios de ambos países, por lo que si no existe una operatividad clara y diseñada para facilitar los trámites sanitarios, además de trabajar los protocolos sanitarios oportunamente, se podría generar el riesgo de que los productos sufran daños irreparables inclusive hasta pérdidas totales.

Así mismo procedimientos que no sean claros, o entendidos erróneamente por el personal a cargo, podría generar sanciones a operadores como transportistas, exportadores, agencias de aduanas, entre otros

3.- ¿Qué problemas se han presentado a nivel aduanero, tributario, de legislación etc. en este servicio?

El problema más recurrente es la pérdida de tiempo tanto para la salida como para el retorno de las unidades, esto debido a que la mayoría de procesos y directivas, deben ser revisados y actualizados desde la sede central.

En temas aduaneros, el principal limitante existente es la falta de comunicación e interacción con otras aduanas, por lo que se debe hacer muchas veces consultas y/o procesos manuales

A nivel de legislación, se debe trabajar en sugerir el unificar los requerimientos para el tránsito en todos los Países, ya que en el caso de Brasil, algunos requerimientos sobre todo en la parte sanitaria varían dependiendo del estado por el cual se circule.

4.- Que aspectos sugiere modificar para permitir que el tránsito por el eje IIRSA sur se realice de manera eficiente.

- Reducir los requisitos para el Permiso de transporte de carga internacional
- Sistematizar la atención e la aduana de Iñapari
- Ampliar los tiempos de transito
- Permitir la numeración de exportación desde Callao, para evitar hacer trámites en puerto Maldonado o el mismo iñapari y concentrarse solo en un cruce de frontera eficiente.
- Permitir tránsitos sanitarios a lugares donde se pueda realizar de forma correcta el aforo por parte de SENASA.
- Implementar un Centro Aduanero común para evitar el costo excesivo que se genera con los trámites fronterizos, por tener que realizar trámites en ambos lados de la frontera.

IV. Entrevista N° 04

Nombre del Entrevistado: Carlos Lozada García
Cargo: Gerente de Fundo América SAC

1.- ¿Cómo fue el inicio de las exportaciones de Fundo América a Brasil?

Exportamos cebolla amarilla como MC&M desde 2010. Los primeros contactos los hicimos en algún encuentro empresarial promovido por MINCETUR, en Arequipa y Río Branco.

2.- Sabemos que el gobierno brasileño autorizo y flexibilizo el ingreso de productos peruanos debido al estado de emergencia generado por la crecida del Río Madeira y usted participo proveyendo diversos productos al mercado de Acre.

Es correcto. Nuestros clientes de cebolla nos pidieron que les enviáramos otras frutas y hortalizas.

3.- ¿Qué dificultades encuentra a nivel regulatorio para incrementar sus exportaciones?

Encontramos que existen trabas para la exportación de algunos productos y específicamente con el tomate el cual es un producto con un mercado atractivo. Así mismo, el trámite de los permisos brasileños para la importación de ajos demora hasta 15 días. Por otro lado, los protocolos fitosanitarios (que se deben elaborar por producto) demoran años gracias a la burocracia de ambos lados de la frontera.

4.- A nivel logístico que problemas encuentra:

Existe un embudo pues hay pocas unidades disponibles. El costo de transporte es excepcionalmente alto (USD 6800 por 1300Km). No es posible hacer aduanas en Arequipa, se hace aduanas en Puerto Maldonado lo cual deteriora la carga pues no hay un ambiente adecuado, además, por la diferencia de temperatura se genera humedad en el producto. El personal de aduanas y de la autoridad sanitaria brasileña (MAPA) no se encuentra en la frontera y hay que coordinar previamente con ellos y cada día de camión parado cuesta USD400. El tiempo de transito Arequipa - Río Branco es de 8 días debiendo ser 4 o 5. Los costos aduaneros de exportación son sumamente altos.

5.- A nivel comercial que tipo de problemas encuentra:

La principal limitación es la calidad de los productos pues los estándares brasileños son altos y Río Branco y Porto Velho se proveen de Sao Paulo, por ejemplo la papa y la zanahoria se vende lavada y seleccionada por tamaño.

6.- ¿Ha considerado el mercado de Beni y Pando como una alternativa comercial?

No, tengo mucho temor a la informalidad de los comerciantes bolivianos, pero podríamos probar.

7.- ¿Qué mejoras sugiere implementar o que elementos mejorar para dinamizar esta ruta?

En Perú: Reducir los plazos para la elaboración de permisos o licencias sanitarias, que el personal que realiza inspecciones trabaje los fines de semana, incrementar la infraestructura aduanera y logística en la zona.

En Brasil: Eliminar las licencias previas a la importación, que el servicio de MAPA y aduanas brasileña en frontera sea permanentes.

V. Entrevista N° 05

Nombre del Entrevistado: Rafael López Pimpao
Cargo: Agente de Aduanas de Orgui Despachos Aduaneros y Comercio Exterior

1.- ¿Cuáles son las cargas que se movilizan en mayor volumen entre Perú y Brasil por Iñapari / Assis?

De Perú: cemento, hortícolas, harina de trigo; de Brasil: castañas, madera, vehículos, máquinas para madereras, plásticos y derivados, maíz.

2.-.- ¿Qué tipo de mercaderías producidas en Acre, Rondonia y Matto Grosso además de Beni y Pando se podrían vender en el Sur del Perú y viceversa?

Frutas, pulpa congelada, maíz, maderas.

3.- Que tipo de inconvenientes a nivel operativo encuentra en el paso de frontera Assis/Iñapari?

No hay fiscal clasificador para inspección de agricultura o sanidad para revisión inmediata de la carga, es necesario aguardar que llegue desde Brasilea.

4.- Que tipo de inconvenientes a nivel aduanero (legislación, documentación, burocracia) encuentra en el paso de frontera Assis/Iñapari?

No hay, el padrón es el mismo en todo Brasil.

5.- Es posible mover carga en tránsito de y hacia ultramar hacia o desde Acre, Rondonia, y Matto Grosso? ¿Qué tipo de carga? ¿Qué inconvenientes encuentra?

Si es posible, todos los productos anteriormente citados.

6.- ¿Qué acciones se deberían tomar a nivel logístico, transportes, aduanero para incrementar el flujo de carga en la zona de interés?

Mas transportadoras catastradas con precios de fletes más competitivos.

7.- ¿Es un requisito para la aduana Brasileña presentar una factura consular?

Solamente si solicitado, y aun así si solo carga estuviera en canal gris.

8.- ¿Cuáles son los costos y plazos para la obtención del RADAR para una empresa extranjera?

El RADAR es solamente para empresas brasileras catastradas en el CNPJ y activas.

10.- ¿A cuánto se eleva el costo logístico si se utiliza el RADAR de otra empresa logística brasileña?

Depende de la negociación, pero varía entre 5% a 15%

11.- ¿Cuánto es el plazo de tiempo que puede demorar el paso las mercancías en cada uno de los canales de la Aduana?

Hasta 48 horas

12.- En caso que caiga en canal rojo y tanto la mercancía como la documentación deben ser revisadas y hubiera alguna duda ¿En qué porcentaje se eleva los costos el realizar un laudo técnico?

No hay datos acerca de eso, nunca fue solicitado. Con los documentos de instrucción del despacho es suficiente para revisar la mercadería.

13.- ¿Es necesario presentar la factura original para operaciones de tránsito internacional en Brasil?

No, solamente una copia, preferencialmente notariada.

14.- ¿Es necesario la numeración del MIC/DTA para las mercancías transportadas por unidad de transporte?

Es obligatoria la numeración del MIC dentro del padrón firmado en el ATIT (BRxxxxxxxxx o PExxxxxxxxx)

VI. Entrevista N° 06

Nombre del Entrevistado: Alberto Ruibal Handabaka
Cargo: Representante: Consultor en Logística Global y Consultor del Banco Mundial, Centro de Comercio Internacional, Organización Mundial de Comercio.

1.- La carretera Interoceánica es una esperanza de desarrollo a través de la integración con el Brasil para los pueblos del sur del Perú, ¿considera que este cometido se ha logrado? ¿Qué pasos se requieren o se han omitido?

El objetivo planteado con este mega emprendimiento se ha alcanzado, pero el pleno usufructo no. Este está en función de una estrategia mancomunada público (estado)-privada, esto es el empresariado exportador e importador, que todavía está pendiente de formularse.

2.- **¿Considera que es posible transportar carga por vía terrestre en condiciones competitivas desde Perú a los mercados brasileños Sao Paulo, Río Grande do Sul, Santa Catarina y Río de Janeiro o el transporte por esta vía se debería circunscribir a los estados Acre y Rondonia**?

La cobertura de la demanda en Brasil, ha de realizarse por etapas, que permitan al empresariado exportador e importador del Perú, ir paulatinamente abarcando.

i-Primera Etapa: Cubriendo los ámbitos adyacentes al Perú, en Brasil (estados de Acre-Rondônia-Mato Grosso norte) y en Bolivia (departamentos de Pando y Beni) vía Cobija (San Lorenzo /Perú-Extrema/Bolivia) y vía Riberalta-Guayaramerín por vía fluvial (Madre de Dios).

ii-Segunda Etapa: Mato Grosso (sur), Goiás, Brasilia, Mato Grosso do Sul y Mina Gerais

iii-Etapas Posteriores: Río de Janeiro, Sao Paulo, Santa Catarina, Paraná y Río Grande do Sul.

3.- ¿Desde el punto de vista logístico, tiene sentido considerar al sur del Perú, Acre y Rondonia en Brasil y Beni y Pando en Bolivia como una unidad económica y geográfica?

Esta mega región trinacional es una unidad geoeconómica tiene vinculaciones (similitudes y afinidades) por lo que se le suele denominar BOLPEBRA (Bolivia-Perú-Brasil).

Un ejemplo comercial interesante que está pendiente de emprenderlo por parte del Perú, es la exportación de castaña (usual, pero erróneamente denominada "castaña del Brasil"). El primer productor mundial es Bolivia, el segundo Brasil (que aparece en las estadísticas mundiales como primero, debido al contrabando desde Bolivia y que se exporta como originario del Brasil) y el tercero Perú.

Una estrategia óptima de la cadena logística de exportación sería acopiar la producción de BOLPEBRA en Riberalta (tiene las mejores y más grandes plantas de procesamiento), para exportarla por Matarani e Ilo, desarrollando las etapas siguientes.

i- Llevando la producción del Perú (dpto. de Madre de Dios) por vía fluvial (Madre de Dios) y la del Brasil por vía autoviaria (Guajara Mirim /Brasil-Guayaramerín /Bolivia), para su procesamiento.

ii- Llevando el producto procesado de Riberalta a Puerto Maldonado por vía fluvial (Madre de Dios) y /o por vía auto viaria (Extrema /Bolivia-San Lorenzo /Perú), por la Interoceánica.

iii- Almacenar en Juliaca el producto procesado para preparar los embarques (refrigerador seco natural) por Ilo y Matarani, a la Cuenca del Pacífico y Europa. Actualmente Bolivia almacena en El Alto (condiciones idénticas que en Juliaca) y exporta por Arica.

4.- ¿Que elementos y acciones a nivel gobierno se deben priorizar para que la Carretera interoceánica cumpla con su cometido?

La "Tríada de Oro" estado (promotor-facilitador-regulador)- empresariado (actor)-academia (capacitador-formador-investigador-asesor), han de cumplir

con sus respectivos roles para que la Interoceánica brinde los beneficios a los empresarios, Macro Región Meridional (MRM) del Perú y BOLPEBRA.

Los Ministerios MINCETUR-MTC-RREE, las entidades del empresariado ADEX-COMEX-Cámaras de Industria de Comercio (Arequipa-Moquegua-Tacna-Puno-Madre de Dios), las universidades públicas y privadas de la MRM tienen este gran desafío y reto.

5.- Por favor agregar sus observaciones y comentarios

Las tareas específicas a cumplir, incluyen las siguientes actividades:

i-MINCETUR-MTC-RREE: establecer en Iñapari (con Brasil en Assis) y en San Lorenzo (con Bolivia en Extrema), Centro Binacionales de Atención Fronteriza (CEBAFs).

ii-MINCETUR-APN: equipar con la más alta tecnología para el manipuleo de carga, a los puertos de Matarani (coordinando con TISUR) e Ilo (grúas pórtico con tasa de izamiento de 2 contenedores por maniobra que suma un ritmo de carga /descarga de 70 TEU /h, elevadores de contenedores, etc.). En esta forma se ha de competir con enorme ventaja con los puertos del Brasil (distancias promedio, 3,800 km contra 1.200 km) y los de Chile (grúas con menor tasa de izamiento, 30 TEU /h).

iii-Las entidades asociativas del empresariado, nacionales y de la MRM, concertar acuerdos comerciales con sus pares de BOLPEBRA, Río Branco y Porto Velho, Brasil y Cobija, Riberalta y Guayaramerín, Bolivia.

iv-Las asociaciones de transportistas auotoviarios internacionales del Perú, concertar convenio con sus pares de BOLPEBRA, para crear una "Bolsa de Fletes" para simetrizar los volúmenes y valores de carga de exportación e importación, vía los puertos de Matarani e Ilo.

VII. Entrevista N° 07

Nombre del Entrevistado: Mauricio Núñez del Prado
Cargo: Gerente Comercial de TISUR-Terminal De Contenedores

1.- ¿Cuáles son las principales limitantes para que la carga de y hacia ultramar de Acre y Rondonia en Brasil y Beni y Pando en Bolivia transiten por la vía interoceánica y se embarquen en Matarani?

Considero que hoy en día la principal limitación es la disponibilidad de transporte en esas rutas; Las pocas empresas que han gestionado permisos y han apostado para atender a esos mercados pretenden fletes que sacan de competitividad a importadores y exportadores.

Por otro lado los pasos de frontera carecen de infraestructura adecuada (centros de transferencia, infraestructura de aduanas y autoridades de control) y en muchos casos falta de reglamentación que se ajuste a la realidad de estas fronteras.

2.- ¿Qué aspectos legislativos u operativos restan competitividad a la cadena de distribución física que movilizaría carga de Acre y Rondonia en

Brasil y Beni y Pando en Bolivia por la vía interoceánica y se embarquen en Matarani?

La legislación con respecto al tránsito internacional de mercancías presenta muchas restricciones. Matarani maneja el 80% de la carga en tránsito internacional en Perú siendo Bolivia evidentemente el principal usuario en ese régimen; sin embargo, no existe reglamentación al respecto de multimodal dad de tránsito por lo que cargas que llegan vía terrestre a Matarani no pueden continuar vía marítima hasta Callao para luego salir al resto del Mundo.

Hoy en día se está gestionando la restricción de permanencia en Puertos para estas cargas hasta 30 días (bajo los conceptos de abandono legal que no son aplicables) lo que eliminaría toda posibilidad de manejo de cargas de volumen pues la logística; de por ejemplo 10,000 TM de productos, que puedan llegar en una nave requieren de mayor tiempo para ser trasladada hasta su destino final.

Por el lado de SENASA, muchas cargas de Brasil y Bolivia carecen de requisitos de tránsito internacional aun cuando esos mismo productos si pueden ser importados a nuestro país. Situación que resta mucha oportunidad de logística por nuestro país y que privilegia las opciones de puertos del norte de Chile.

Estos 3 ejemplos son una clara evidencia de lo necesario de desarrollar legislación específica para esta importante carga.

3.- ¿Matarani tiene capacidad de atender 10 000 TEUs adicionales a lo que viene atendiendo actualmente?

En lo que refiere a nuestro puerto y específicamente a la carga contenerizada actualmente trabajamos al 30% de nuestra capacidad Instalada. Podríamos atender hasta 50,000 TEUs adicionales con la infraestructura de hoy. Y contamos con más de 100 hectáreas adicionales de respaldo para desarrollo de nueva infraestructura en atención a la futura demanda.

4.- Considera que se podría incrementar el tráfico marítimo en Matarani con un servicio tipo feeder? ¿En qué consiste este servicio?

La diversidad de destinos en la demanda exportable de la región y la diversidad de líneas navieras que hoy recalan por el Puerto de Callao, en total 17, generan una distribución de carga que impedirían la captación significativa de volúmenes con el ingreso de una sola línea naviera por Matarani.

En el mismo sentido, incluyendo el ingreso de proyectos de gran envergadura en la región como Proyecto Minero Tía María, Irrigación Majes Siguas II y Polo Petroquímico; la demanda no sería suficiente para captar a más de 3 líneas por el puerto de Matarani lo que limitaría los destinos y frecuencias pues las líneas se especializan en algunos destinos y organizan sus rutas en función de los grandes puertos generadores de carga.

Por ello los esfuerzos para el desarrollo de mejores itinerarios por Matarani deben de enfocarse en el desarrollo de un servicio feeder o cabotaje con participación compartida de algunas líneas navieras con fortalezas en origines y destinos de mayor demanda de la zona de influencia.

Para los grandes buques oceánicos de contenedores, no produce ninguna economía recalar en una multitud de puertos y operar en cada uno de ellos una cantidad pequeña del total de contenedores que llevan a bordo. Aparte de que la operación no resulta económicamente rentable, estos grandes buques en la mayoría de los casos, no pueden entrar en puertos pequeños debido a la falta de calado de sus aguas en relación al calado del buque.

Consecuentemente, nace el concepto de buque feeder o "alimentador" para suministrar desde un gran puerto a los puertos pequeños de sus alrededores mediante buques de tamaño mucho más reducidos que los oceánicos o buques madre. Esta forma de operar el transporte marítimo de contenedores es muy común y se basa en el transbordo de un contenedor en un puerto intermedio, para ser de nuevo cargado en un buque oceánico que lo transportara a su puerto de destino final. Estos buques alimentadores pueden transportar contenedores de todas las líneas en sus servicios de importación y exportación generando un tráfico significativo y permitiendo diversidad de frecuencias y destino.

Es evidente que una diversidad de frecuencias y destinos serán atractivos para los exportadores del sur del Perú, Brasil y Bolivia e incrementaría el tráfico por la Carretera Interoceánica permitiendo reducir los fletes a las exportaciones peruanas.

5.- Por favor agregue los comentarios que consideres pertinentes

La principal restricción de nuestros importadores y exportadores de nuestra región está dada por la falta de disponibilidad de transporte marítimo dentro de su zona de influencia (Matarani - Ilo). Esto obliga a nuestros productores y comerciantes a tener que utilizar los Puertos de Callao con los respectivos sobre costos en transporte que esto representa y la pérdida de competitividad.

Potenciar el tránsito internacional terrestre por nuestro país tanto de Bolivia como Brasil nos permitirá lograr masa crítica para mejorar condiciones de destinos e itinerarios por los puertos del sur en beneficio del comercio exterior. Esta misma situación mejorara la oferta de transporte terrestre para el comercio Bilateral del Perú con estos 2 Países.

No perdamos de vista que Chile ha logrado utilizar este concepto de manera muy eficiente en la región norte y gracias a la gran afluencia de carga boliviana dispone para su carga nacional una excelente red de comunicación marítima con el resto del Mundo.

El gran esfuerzo que ha hecho el estado de lograr infraestructura carretera adecuada (Interoceánica) y de generar competitividad en sus puertos no es acompañado con la generación de legislación adecuada. Podríamos decir que se ha hecho lo más complicado y no estamos optimizando su potencial generador de desarrollo por temas de reglamentación.

VIII. Entrevista N° 08

Nombre del Entrevistado: Fernando Salas
Cargo: Gerente De Transfrio SRL / Empresa de Transporte Boliviana

1.- ¿Cuáles son las cargas que se movilizan en mayor volumen entre Perú y Bolivia por Iñapari / Assis?

- Desde Perú a Cobija: Cemento, Fierro de construcción.
- Desde Matarani. (ultramar): Llantas, material de construcción, equipos electrónicos, vehículos.
- Desde Cobija a Perú: Madera, castaña.

2.-.- ¿Qué tipo de mercaderías producidas en Acre, Rondonia y Matto Grosso además de Beni y Pando se podrían vender en el Sur del Perú y viceversa?

- Desde Acre, Rondonia y Matto Grosso Beni y Pando.- Madera, castaña, carne de res, pescado de rio, frutas.
- Desde Sur de Perú.- Cemento, Fierro, licores, frutas, productos agrícolas, fertilizantes, ropa, calzados, material de librería, entre otros.

3.- ¿Qué tipo de inconvenientes a nivel operativo y documental encuentra en el paso de frontera Assis/Iñapari y Epitaciolandia / Cobija?

- SENASA.- Los principales problemas documentarios en Perú es los certificados Sanitarios de tránsito internacional emitidos por SENASA del Perú.
- SUNAT.- Problemas con los cierres del régimen de Transito y la falta de infraestructura en Iñapari.
- Aduana Nacional de Bolivia.- El poco conocimiento de sus funcionarios que desconocen las normas de ATIT, Mercosur, y no respetan los tratados internacionales.

4.- ¿Qué tipo de inconvenientes a nivel aduanero (legislación, burocracia) encuentra en el paso de frontera Assis/Iñapari y Epitaciolandia / Cobija?

- Perú.- La Aduana comete errores en el cierre de transito lo que perjudica los ingresos y salidas de las unidades por otras fronteras.
- Bolivia.- La aduana Nacional de Bolivia no capacita a sus funcionarios con normas internacionales de comercio exterior y comente abusos e injusticias con las empresas de transporte internacional que quieren generar más fluidez en la ruta.

5.- ¿Es posible mover carga en tránsito de y hacia ultramar hacia o desde Acre, Rondonia, y Matto Grosso y Beni y Pando? ¿Qué tipo de carga? ¿Qué inconvenientes encuentra?

Si es factible, maderas, castaña hacia puertos peruanos. Se puede movilizar productos de China, Estados Unidos y Europa hacia Acre y Rondonia y Matto Grosso así como de Beni y Pando.

6.- ¿Qué acciones se deberían tomar a nivel logístico, transportes, aduanero para incrementar el flujo de carga en la zona de interés?

La mejor acción es la capacitación de funcionarios públicos de los países como Perú y Bolivia, y el incentivo a los transportistas para poder viajar por esas rutas.

IX. Entrevista N° 09

Nombre del Entrevistado: Gregory Vickers
Cargo: Gerente General de White Lion Foods SAC

1.- Cual es la principal limitación que encuentra para realizar exportaciones a Río Branco y Porto Velho?

El transporte entre de un camión refrigerado Thermoking entre Arequipa y Río Branco tiene un costo de entre de USD 5, 000 y USD 6, 500 y hasta Sao Paulo tiene un costo de USD 12, 000, lo que hace que los fletes sean más costosos que enviar el producto por vía marítima. Uno de los factores que producen estos altos costos es que los camiones retornan vacíos

2.- ¿Usted ha tratado de exportar en camiones no refrigerados para reducir el costo?

La intención de la empresa es llevar el ajo seco como se comercializa en Perú, pero se tiene problemas en el momento de pasar el ajo fresco por la sierra donde llega a menos de cero grados y luego ingresar a la selva peruana con temperatura alta y mucha humedad, esto es exponer al producto.

3.- ¿Cuáles son los principales problemas más comunes que ha encontrado para la exportación a Brasil?

Uno de los principales problemas se encuentran en el tiempo que demora la carga en la Aduana Brasileña, la Receita Federal demora demasiado en liberar la carga, llegando a demorar más de cuatro días.

4.- ¿Ha considerado alguna forma de reducir los fletes a Río Branco?

Se ha establecido contactos con empresarios para transportar maíz y soya de Matto Grosso a Perú con la finalidad de hacer que los fletes sean menos costosos, pero el costo de estos productos es bajo USD 100 y USD 200 por tonelada respectivamente. Sin embargo los costos de estos productos se elevan por las barreras de ingreso de estos productos en la frontera peruana como son los impuestos específicos.

5.- ¿Que productos podríamos importar de Brasil?

Aceite de soya, soya, maíz, papel, repuestos para camiones.

6.- ¿Que producto peruanos tendrían oportunidad de éxito?

El ajo, la quinua, tomate, cebolla, uva.

7.- ¿Cuál es el la limitación que encuentra para incrementar su exportación de vegetales a Brasil?

Te doy el ejemplo del ajo. China es el mayor exportador de ajo a Brasil, aun cuando no cuenta con ventajas arancelarias y debe pagar impuestos anti

dumping lo que hace que a veces sus precios son más altos que los nuestros. Sin embargo la principal competencia del ajo peruano en Brasil es el ajo argentino quienes cosechan poco después de Perú y ofertan el ajo a menores precios el nuestro. El precio del ajo argentino es de USD 10 (valor CIF) por una caja de 10 kilos y nuestros precios son 130% más elevados. Y esto se debe sobre todo a que empresarios argentinos se benefician del tipo de cambio de dólares a pesos.

La empresa ha encontrado que existen oportunidades comerciales en Matto Grosso, se ha logrado contactar empresarios brasileños que desean importar sus productos al Perú, logrando con ello abaratar los fletes y que se pueden lograr ventajas frente al ajo argentino, sin embargo son las demoras para el producto en aduanas tanto peruanas como brasileñas que hacen que los costos no sean competitivos. Además se lograría obtener unas mejores oportunidades y mejor rentabilidad si se flexibiliza el tránsito de camiones fuera de sus fronteras.

En cuanto a los trámites que debe realizar el importador la licencia de importación es necesaria para exportar ajo a Brasil y el tiempo que tarde en otorgarse este documento dependerá de los contactos que maneje de la empresa que lo solicite.

X. Entrevista N° 10

Nombre del Entrevistado: Jorge Quilluya
Cargo: Supervisor de Operación de Sea Land Logistics del Perú

1.- Por favor relatarnos la experiencia que ha tenido su empresa en la gestión del transporte de carga boliviana por la Carretera Interoceánica.

Para la ruta Matarani – Cobija vía Iñapari los costos de transporte terrestre son elevados porque no hay carga de retorno y en cuanto al estado de la carretera si está en condiciones de ser transitable. Sería necesario ampliar un poco los plazos de entrega en la normatividad aduanera del punto de salida de la carga desde Matarani, esto debido a que al momento de emitir el CRT y carta porte los plazos son muy cortos y aun sabiendo que esta ruta algunas veces por las lluvias son un poco complicadas.

2.- ¿Cuáles son los principales inconvenientes para mover carga boliviana y brasileña en tránsito de y hacia ultramar vía Matarani por la carretera interoceánica?

Los controles aduaneros y de SENASA en frontera Iñapari son muy lentos y el personal no está plenamente capacitado. También debería haber una zona primaria o un almacén privado con equipos para realizar transbordos de carga en frontera nacional.

3.- ¿Qué aspecto se debería mejorar a nivel documental, legislativo y de los servicios de SENASA y ADUANAS para que el tránsito entre estos países sea más fluido?

Menos tramite documentario y poder a los transportistas para firmar solicitudes en frontera, ya que algunas veces solicitan documentos firmados por los dueños de la carga. La mayoría de carga que se mueve es carga en Tránsito y

por ende solo debería ser una pequeña revisión de o documentos que lleva consigo el transportista.

XI. Entrevista N° 11

Nombre del Entrevistado: Marco Castro
Cargo: Gerente General de CETICOS Matarani

1.- ¿Qué características y ventajas presenta CETICOS Matarani?

Es una zona primaria con beneficios tributarios (la producción para exportación no paga ningún impuesto y la producción destinada a mercado nacional solo paga el IGV y aranceles si les corresponde el usuario esta exonerado del impuesto a la renta) en la cual se pueden realizar actividades como:

- Almacenamiento
- Manufactura y/o producción
- Maquila y ensamblaje
- Reparación y reacondicionamiento de maquinaria y equipo
- Agroindustria y agroexportación
- Servicios como embalaje, envasado, rotulado y clasificación de mercancías

En esta zona se pueden recibir las maquinarias y equipos que necesite la empresa para operar importados sin pagar impuestos en tanto permanezcan en la zona primaria, además que se cuenta con el 2do puerto (TISUR) en importancia y la cercanía a 120 kms de la 2da principal ciudad del país (Arequipa)

2.- ¿Considera que CETICOS Matarani es una alternativa para los inversionistas peruanos o extranjeros que desean ingresar al mercado brasileño o también inversionistas brasileños que desean exportar al Asia?

Si es una alternativa de inversión ya que un usuario instalado en CETICOS Matarani puede exportar a Brasil y/o cualquier mercado. Además pueden beneficiarse de los acuerdos complementarios y TLC en tanto se cumpla con los requisitos para estos beneficios.

Asimismo CETICOS Matarani se ubica en un eje comercial y logístico para las operaciones de importación y exportación a Brasil y Bolivia

3.- ¿Existe alguna limitación para inversionistas extranjeros para participar en CETICOS Matarani?

Para instalarse en CETICOS Matarani se debe constituir como una empresa nacional con ruc sin distinción de la composición del capital que constituye la empresa

4.- ¿Qué se requiere para que CETICOS Matarani se convierta en una plataforma para el comercio internacional del sur del Perú y su repercusión en los estados colindantes de Brasil y Bolivia?

Fundamentalmente la difusión de los beneficios y bondades del sistema

5.- Por favor agregue sus comentarios

CETICOS Matarani cuenta con una área delimitada de 354 has de las cuales se han desarrollado 14 con todos los servicios, contando con lotes 1,000; 1,500; 2,500; 5,000 y 10,000 mt^2. Adicionalmente las empresas que así lo requieran pueden solicitar mayores extensiones de terreno de acuerdo a sus necesidades en las zonas eriazas.

XII. Entrevista N° 12

Nombre del Entrevistado: Ronald Cervantes
Cargo: Funcionario y Director de Empresas Industriales, Docente Universitario y Consultor de Empresas

1.- ¿Usted considera que los mercados de Acre y Rondonia cuentan con demanda que pueda ser satisfecha por el sur del Perú? ¿Podría indicar de qué tipo de productos?

Los mercados de Rondonia y Acre, pueden ser abastecidos básicamente con algunos productos no metálicos, como es el caso de cal viva y cal hidratada, así como cemento.

Es posible también que se pueda exportar morteros secos tanto de cemento como de cal para construcción. Otro producto de importancia es sal mineral para uso industrial, para los procesos de salado de cueros.

2.- ¿Considera que existen trabas para el ingreso de productos peruanos a Brasil?

Considero que en la actual administración de Brasil, se han vuelto a cerrar los mercados. En este momento las barreras de ingreso, están nuevamente con vallas elevadas. Esto sería bueno verlo nuevamente con el agregado comercial de nuestra embajada en Brasil. Pero es evidente que inclusive en el tema turístico que se pensó iba a a ser abierto de manera dinámica, no hay ningún resultado. Otro aspecto como te comenté es ver cuál es el criterio del Brasil con respecto a la apertura de los mercados de Asia- Pacífico.

3.- ¿Qué acciones deberá tomar el estado y las empresas para que la Carretera Interoceánica se convierta en una herramienta de desarrollo?

Precisamente se debe buscar la conectividad. Por ahora la carretera interoceánica, sólo está rindiendo un efecto positivo en el mercado sur peruano. Tengo la impresión que todo el esfuerzo realizado ha quedado detenido desde el momento en que cambió el gobierno de Brasil. Este país que estaba abriéndose al mercado internacional, sobre todo en Sud América, ahora está nuevamente mirando hacia el mercado interno y ha cerrado nuevamente su política de apertura. Inclusive su participación en el Mercosur es débil y no ejerce el liderazgo que le correspondería por ser el país más desarrollado. Este podría ser uno de los motivos por los cuales los estados ribereños del Pacífico como Perú, Chile, Colombia y más allá México han formado la Alianza del Pacífico. Sin embargo el peso específico de Brasil, es enorme.

Anexo N° 02: Fichas Producto de las Partidas Priorizadas

ACEITE DE OLIVA

NOMBRE COMERCIAL:	Aceite de Oliva, azeite de oliva

PARTIDA ARANCELARIA EN EL PERÚ

Partida	Descripción
1509.10.00.00	Aceite de oliva y sus fracciones, incluso refinado, pero sin modificar químicamente. Virgen

DESCRIPCIÓN	El aceite de oliva se procede del fruto del olivo (Olea europaea L), con exclusión de los aceites obtenidos por disolventes o por procedimientos de reesterificación y de toda mezcla con aceites de otra naturaleza.
PRESENTACIÓN	Frasco
TEMPORADAS DE PRODUCCIÓN	Todo el año
PRINCIPALES ZONAS DE PRODUCCIÓN	Lima, Ica, Arequipa y Tacna

VENTANA COMERCIAL DE PERÚ

Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.

EXPORTAR A BRASIL

PARTIDA ARANCELARIA EN BRASIL

Partida	Descripción
1509.10.00	Aceite de Oliva

TARIFAS ARANCELARIAS E IMPUESTOS

TARIFAS ARANCELARIAS (ACE 58)	**0.00 %**
IPI	**0.00 %**
ICMS	**- Acre: 17%** **- Rondonia: 17%**
COFINS	**7,6%**
PIS	**1,65%**

EXPORTACIONES PERUANAS A BRASIL

AÑO	Valor FOB (Miles - USD)	Volumen TM	Var %
2012	44.98	16.00	
2013	227.17	78.37	405.05
2014	182.12	62.37	-19.83
Total	454.27	156.74	-

Fuente: SUNAT
Elaboración: Propia

PRINCIPALES PROVEEDORES DE BRASIL

Mercado	%Var	%Part. 2013	FOB-2013 (Miles - USD)
Portugal	17.82	54.54	166,333.00
España	22.20	25.92	79,041.00
Argentina	-6.83	7.15	21,821.00
Italia	20.35	7.01	21,381.00
Chile	209.94	4.44	13,529.00
Grecia	11.31	0.66	2,027.00
Perú	397.92	0.08	239.00
Otros (13)	114.74	0.20	612.00
Total	-39.86	100	304,983.00

REQUISITOS Y ESTÁNDARES EXIGIDOS PARA IMPORTAR EN BRASIL

Brasil

Categoría 0, Los productos clasificados dentro de esta categoría por el MAPA:
No necesita de permiso de importación, certificado fitosanitario, o de inspección al momento de ingresar al país.

ESTACIONALIDAD DE LAS IMPORTACIONES EN BRASIL

Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.

EXPORTAR A BOLIVIA

PARTIDA ARANCELARIA EN BOLIVIA

Partida	Descripción
1509.10.00.00	Aceite de oliva y sus fracciones, incluso refinado, pero sin modificar químicamente. Virgen

TARIFAS ARANCELARIAS E IMPUESTOS

TARIFA ARANCELARIA CAN	**0%**
GA	**10%**

EXPORTACIONES PERUANAS A BOLIVIA

Año	Valor FOB USD	Volumen Kg	Var % Valor FOB
2010	2,627.91	181.40	-
Total	2,627.91	181.40	

Fuente: SUNAT
Elaboración: Propia

PRINCIPALES PROVEEDORES DE BOLIVIA

Mercado	%Var	%Part. 2013	FOB-2013 (Miles - USD)
Argentina	152.6	29.43	384
Brasil	-	0.00	0
Chile	-	0.61	8
España	149.0	64.67	844
Estados Unidos	200.0	0.92	12
Italia	-77.8	0.31	4
Portugal	130.4	4.06	53
Turquía	-	0.00	0
Total	143.5	100.00	1305

Fuente: ALADI, Nov2014
Elaboración: Propia

REQUISITOS Y ESTÁNDARES EXIGIDOS PARA IMPORTAR EN BOLIVIA

Requisitos Sanitarios para importación en Bolivia están sujetos al decreto administrativo:
SENASAG DS26590

ESTACIONALIDAD DE LAS IMPORTACIONES EN BOLIVIA

Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.

ACEITUNAS PREPARADAS O EN CONSERVA

NOMBRE COMERCIAL:	**Aceitunas Preparadas o Conservadas, sin Congelar, azeitonas preparadas ou conservadas, sem Congelar**

PARTIDA ARANCELARIA EN EL PERÚ

Partida	Descripción
2005.70.00.00	Aceitunas, preparadas o conservadas sin vinagre ni ácido acético, sin congelar

DESCRIPCIÓN	
PRESENTACIÓN	• Enteras: aceitunas que conservan su forma original y a las que no se ha sacado el hueso • Deshuesadas: aceitunas que conservan prácticamente su forma original y a las cuales se ha sacado el hueso y quitado el pedúnculo • Rellenas: aceitunas deshuesadas, rellenas con productos como pimientos, cebollas, almendras, apios, anchoas, etc. • Mitades: aceitunas deshuesadas, rellenas o no, cortadas en dos partes aproximadamente iguales, siguiendo el eje principal del fruto o perpendicularmente a él • En cuartos: aceitunas deshuesadas, cortadas en cuatro partes aproximadamente iguales, siguiendo el eje mayor del fruto y perpendicularmente a éste • Lonjas o rodajas: aceitunas deshuesadas, rellenas o no cortadas en segmentos paralelos de espesor relativamente uniforme • Picadas: aceitunas deshuesadas que se han cortado en piezas pequeñas o trozos de formas y tamaños indeterminados • Rotas: aceitunas que se han roto durante el deshuesado o el rellenado
TEMPORADAS DE PRODUCCIÓN	Las conservas de aceitunas tienen la duración de 1 año más aproximadamente.
PRINCIPALES ZONAS DE PRODUCCIÓN	Tacna, Arequipa, Moquegua, Ica, Lima y La Libertad.

VENTANA COMERCIAL DE PERÚ

Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.

EXPORTAR A BRASIL

PARTIDA ARANCELARIA EN BRASIL

Partida	Descripción
2005.70.00	Preparaciones de aceitunas

TARIFAS ARANCELARIAS E IMPUESTOS

TARIFAS ARANCELARIAS (ACE 58)	**0.00%**
IPI	**0.00%**
ICMS	**- Acre: 17%** **- Rondonia: 17%**
COFINS	**7.60%**
PIS	**1.65%**

EXPORTACIONES PERUANAS A BRASIL

AÑO	Valor FOB (Miles -USD)	Volumen TM	Var %
2011	15,501.67	8,815.97	
2012	20,129.78	13,731.25	29.86
2013	14,582.19	8,358.33	-27.56
2014	20,319.57	13,900.56	39.35
Total	70,533.20	44,806.10	

Fuente: SUNAT
Elaboración: Propia

PRINCIPALES PROVEEDORES DE BRASIL

Mercado	Var % (2013-2012)	% Part. 2013	FOB-2013 (Miles - USD)
Argentina	19.07	75.2	55160
Perú	-25.42	12.0	20142
España	-20.29	10.8	26497
Portugal	-61.14	0.8	1274
Egipto		0.7	555
Grecia	31.71	0.2	316
Chile	-78.63	0.2	982
Otros	29.32	0.2	227
Total	4.35	100.0	105153

Fuente: ALADI, Nov 2014
Elaboración: Propia

REQUISITOS Y ESTÁNDARES EXIGIDOS PARA IMPORTAR EN BRASIL

- No requiere LI
- No presenta estándar específico de importación

ESTACIONALIDAD DE LAS IMPORTACIONES EN BRASIL

Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.

EXPORTAR A BOLIVIA

PARTIDA ARANCELARIA EN BOLIVIA

Partida	Descripción
2005.70.00.00	Aceitunas, preparadas o conservadas sin vinagre ni ácido acético, sin congelar

TARIFAS ARANCELARIAS E IMPUESTOS

TARIFA ARANCELARIA CAN	**0%**
GA	**20%**

EXPORTACIONES PERUANAS A BOLIVIA

Año	Var % 2013 -2012	Part. % 2013	FOB-2013 (USD)
No se registran exportaciones			

PRINCIPALES PROVEEDORES DE BOLIVIA

Mercado	Var % (2013-2012)	Part. % 2013	FOB-2013 (Miles - USD)
No registra importaciones			

REQUISITOS Y ESTÁNDARES EXIGIDOS PARA IMPORTAR EN BOLIVIA

Requisitos Sanitarios para importación en Bolivia están sujetos al decreto administrativo:
SENASAG DS26590

ESTACIONALIDAD DE LAS IMPORTACIONES EN BOLIVIA

Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.

AJO

NOMBRE COMERCIAL: **Ajo, alho**

PARTIDA ARANCELARIA EN EL PERÚ

Partida	Descripción
0703.20.90.00	Los demás ajos excepto para siembra.

DESCRIPCIÓN	Raíz bulbosa que se denomina ""cabeza"" en la que se encuentran 10- 12 ""diente. Cuando los bulbos están intactos su olor es muy poco marcado pero al cortarlos desarrollan inmediatamente un olor intenso característico.
PRESENTACIÓN	Fresco
TEMPORADAS DE PRODUCCIÓN	Se produce durante todo el año, pero la mayor producción se da entre los meses de julio y agosto.
PRINCIPALES ZONAS DE PRODUCCIÓN	Amazonas, Ancash, Apurímac, Arequipa, Ayacucho, Cajamarca, Huancavelica, Huánuco, Ica, Junín, La Libertad, Lima, Moquegua, Piura, Tacna

VENTANA COMERCIAL DE PERÚ

Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.

EXPORTAR A BRASIL

PARTIDA ARANCELARIA EN BRASIL

Partida	Descripción
0703.20.90	Outros alhos, exceto para semeadura

TARIFAS ARANCELARIAS E IMPUESTOS

TARIFAS ARANCELARIAS (ACE 58)	**0.00 %**
IPI	**Libre de Impuesto**
ICMS	**- Acre:17%** **- Rondonia: 17%**
COFINS	**7,6%**
PIS	**1,65%**

EXPORTACIONES PERUANAS A BRASIL

Año	FOB (Miles - USD)	Crecimiento Anual
2009		
2010	8,209.50	
2011	872,986.90	10,533.9%
2012	296,730.05	-66.0%
2013	203,759.00	-31.3%

PRINCIPALES PROVEEDORES DE BRASIL

Mercado	Var % 2013-2012	Part. % 2013	FOB-2013 (Miles - USD)
Argentina	13.63	44.1	79,668
Chile	-72.59	0.4	560
China	28.62	53.6	63,715
Taiwán	-100.00	0.0	255
España		1.4	6,366
México	-54.49	0.4	659
Perú	99.47	0.2	11
TOTALES	17.48	100.0	151,234

Fuente: ALADI
Elaboración: Propia

REQUISITOS Y ESTÁNDARES EXIGIDOS PARA IMPORTAR EN BRASIL

Requisitos Fitosanitarios para Importación en Brasil:
El MAPA, Clasificado Categoría 3, Clase 4
Los envíos requieren inspección fitosanitaria en el puerto.
El envío debe ir acompañado de un certificado fitosanitario o certificado fitosanitario para reexportación.

ESTACIONALIDAD DE LAS IMPORTACIONES EN BRASIL

Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.

EXPORTAR A BOLIVIA

PARTIDA ARANCELARIA EN BOLIVIA

Partida	Descripción
0703.20.90.00	Los demás ajos excepto para siembra

TARIFAS ARANCELARIAS E IMPUESTOS

TARIFA ARANCELARIA CAN	**0%**
GA	**15%**

EXPORTACIONES PERUANAS A BOLIVIA

Año	Valor FOB USD	Volumen Kg	Var % Valor FOB
2012	5,880.00	3,000.00	-
Total	5,880	3,000	-

Fuente: SUNAT
Elaboración: Propia

PRINCIPALES PROVEEDORES DE BOLIVIA

Mercado	% Var 2013 -2012	%Part. 2013	FOB-2013 (Miles - USD)
Argentina	-	85.51	24
Perú	10.71	-	3
Total	664.29	-	27

Fuente: ALADI, Nov 2014
Elaboración: Propia

REQUISITOS Y ESTÁNDARES EXIGIDOS PARA IMPORTAR EN BOLIVIA

Requisitos Sanitarios para importación en Bolivia están sujetos al decreto administrativo:
SENASAG DS26590

Procedimiento general:

· **Productos agropecuarios y agroindustriales**.

- Certificado zoosanitario emitido por la autoridad nacional competente.
- Para la obtención de los certificados nacionales se requiere de las respectivas. certificaciones sanitarias otorgadas por las autoridades competentes del país de origen (art. 3). Decreto Supremo Nº 25359 de 22/IV/99. Modificado por Decretos Supremos Nº 25393/99 y 25686/00.

ESTACIONALIDAD DE LAS IMPORTACIONES EN BOLIVIA

Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.

ALCACHOFA

NOMBRE COMERCIAL: **Alcachofa, alcachofra**

PARTIDA ARANCELARIA EN EL PERÚ

Partida	Descripción
2005.99.10.00	Las demás hortalizas preparadas o conservadas (excepto en vinagre o en ácido acético), sin congelar, excepto los productos de la partida 20.06. Las demás hortalizas y las mezclas de hortalizas. Las demás. Alcachofas (alcauciles)

DESCRIPCIÓN	Alcachofas (alcauciles) preparadas o conservadas.
PRESENTACIÓN	Se exporta en conserva en bandejas o cajas de 6 ó 12 frascos.
TEMPORADAS DE PRODUCCIÓN	Octubre – Noviembre
PRINCIPALES ZONAS DE PRODUCCIÓN	Toda la costa, Cusco, Junín, Huancavelica, Ayacucho, Ancash, Apurímac y Huánuco.

VENTANA COMERCIAL DE PERÚ

Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.

EXPORTAR A BRASIL

PARTIDA ARANCELARIA EN BRASIL

Partida	Descripción
2005.99.00	Outros produtos hortícolas preparados ou conservados, exceto em vinagre ou em ácido acético, não congelados, com exceção dos produtos da posição 20.06. Outros

TARIFAS ARANCELARIAS E IMPUESTOS

TARIFAS ARANCELARIAS (ACE 58)	**0.00 %**
IPI	**0.00 %**
ICMS	**- Acre: 17%** **- Rondonia: 17%**
COFINS	**7,6%**
PIS	**1,65%**

EXPORTACIONES PERUANAS A BRASIL

Año	FOB (Miles - USD)	Crecimiento Anual
2009	625,507.65	
2010	1,058,553.88	69.2%
2011	1,367,220.94	29.2%
2012	1,272,294.61	-6.9%
2013	721,987.14	-43.3%

Fuente: SUNAT
Elaboración: Propia

PRINCIPALES PROVEEDORES DE BRASIL
(200599) Las demás hortalizas preparadas, incluye alcachofa, pimiento piquillo y demás

Mercado	% Var 2013-2012	%Part. 2013	FOB-2013 (Miles - USD)
Argentina	-10.88	27.73	2269
España	-3.37	18.94	1550
Perú	-13.09	14.52	1188
Italia	18.31	7.03	575
Francia	4.19	6.38	522
Otros	0.82	25.40	2078
Total	-4.47	100.00	8182

Fuente: ALADI, Nov 2014
Elaboración: Propia

REQUISITOS Y ESTÁNDARES EXIGIDOS PARA IMPORTAR EN BRASIL

El MAPA no especifica requisitos adicionales relacionados a las alcachofas de origen de Perú

ESTACIONALIDAD DE LAS IMPORTACIONES EN BRASIL

Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.

EXPORTAR A BOLIVIA

PARTIDA ARANCELARIA EN BOLIVIA

Partida	Descripción
2005.99.10.00	Las demás hortalizas preparadas o conservadas (excepto en vinagre o en ácido acético), sin congelar, excepto los productos de la partida 20.06. Las demás hortalizas y las mezclas de hortalizas. Las demás. Alcachofas (alcauciles)

TARIFAS ARANCELARIAS E IMPUESTOS

TARIFA ARANCELARIA CAN	**0%**
GA	**20%**

EXPORTACIONES PERUANAS A BOLIVIA

Año	Valor FOB USD	Volumen Kg	Var % Valor FOB
2013	8,775.40	2,816.02	-
Total	8,775.40	2,816.02	

Fuente: SUNAT
Elaboración: Propia

PRINCIPALES PROVEEDORES DE BOLIVIA (200599) (200599) Las demás hortalizas preparadas, incluye alcachofa, pimiento piquillo y demás

Mercado	% Var	%Part. 2013	FOB-2013 (Miles - USD)
Brasil	4840.00	59.66	247
EEUU	39.77	29.71	123
Argentina	-33.33	3.86	16
Perú	87.50	3.62	15
Otros (11)	-43.48	3.14	13
Total	179.73	100.00	414

Fuente: ALADI, Nov 2014
Elaboración: Propia

REQUISITOS Y ESTÁNDARES EXIGIDOS PARA IMPORTAR EN BOLIVIA

Requisitos Sanitarios para importación en Bolivia están sujetos al decreto administrativo: SENASAG DS26590

ESTACIONALIDAD DE LAS IMPORTACIONES EN BOLIVIA

Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.

CEBOLLA

NOMBRE COMERCIAL: **Cebollas Frescas, Cebola Fresca**

PARTIDA ARANCELARIA EN EL PERÚ

Partida	Descripción
0703.10.00.00	Cebollas y chalotes frescos o refrigerados

DESCRIPCIÓN	
PRESENTACIÓN	La cebolla para mercado fresco se empaca generalmente se empaca en arpillas de material de polietileno o propileno, con dimensiones de 82 x 50 cm. (Largo x Ancho), con una capacidad de 25 a 30 kgs, o bien en arpillas del mismo material con dimensiones de 84 x 50 cm. (Largo x Ancho), con una capacidad de 30 a 35 Kg. El producto no debe sobresalir del nivel superior del envase. Debe empacarse de tal manera que todo el producto quede debidamente protegido.
TEMPORADAS DE PRODUCCIÓN	Costa Central: Abril a junio Sierra: A partir de octubre Costar Sur: Agosto – octubre y febrero –abril.
PRINCIPALES ZONAS DE PRODUCCIÓN	Arequipa, Ica, Lima, La Libertad, Lambayeque, Lima, Tacna, Junín, Piura, Ancash, Cusco, Puno y Ayacucho.

VENTANA COMERCIAL DE PERÚ

Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.

EXPORTAR A BRASIL

PARTIDA ARANCELARIA EN BRASIL

Partida	Descripción
07031019	Cebollas excepto para siembra.

TARIFAS ARANCELARIAS E IMPUESTOS

TARIFAS ARANCELARIAS (ACE 58)	**0.00%**
IPI	**0.00%**
ICMS	**- Acre: 17%** **- Rondonia: 17%**
COFINS	**7.60%**
PIS	**1.65%**

EXPORTACIONES PERUANAS A BRASIL

AÑO	Valor FOB (Miles -USD)	Volumen TM	Var %
2012	200.67	463.00	
2013	137.87	259.58	-31.29
2014	77.49	111.98	-43.79
Total	416.04	834.56	

PRINCIPALES PROVEEDORES DE BRASIL

Mercado	Var % (2013-2012)	Part. % 2013	FOB-2013 (Miles - USD)
Argentina	87.18	78.64	102,180
Chile	327.87	5.30	6,893
España	-35.93	2.05	2,661
Estados Unidos	0.00	0.37	486
México	-	0.01	19
Nueva Zelanda	40.89	0.95	1,237
Países Bajos	52.59	12.50	16,245
Panamá	-	0.01	15
Perú	-20.70	0.16	203
Uruguay	-100.00	0.00	0
Totales	78.50	100.00	129,939

Fuente: SUNAT
Elaboración: Propia

REQUISITOS Y ESTÁNDARES EXIGIDOS PARA IMPORTAR EN BRASIL

Categoría 02, Clase 04
Los envíos requieren inspección fitosanitaria en el puerto.
El envío debe ir acompañado de un certificado fitosanitario o certificado fitosanitario para reexportación, con la siguiente declaración adicional:
DA1:

- El envío deberá estar libre de Stegobium paniceum. Los envíos se deben curar, libres de restos de plantas, el suelo, los tallos y las raíces.
- El envío está sujeto al recojo de muestras que a los que se les realizará el análisis fitosanitario por un laboratorio oficial, o el análisis de cuarentena en las estaciones de cuarentena acreditados.
- El costo de envío de las muestras, así como los costes de la cuarentena o análisis fitosanitario, estará a cargo a la persona interesada, que será el depositario del partido restante hasta la finalización del examen y la expedición de sus informes de liberación.

Exceptuado de LI

ESTACIONALIDAD DE LAS IMPORTACIONES EN BRASIL

Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.

EXPORTAR A BOLIVIA

PARTIDA ARANCELARIA EN BOLIVIA

Partida	Descripción
0703.10.00.00	Cebollas y chalotes

TARIFAS ARANCELARIAS E IMPUESTOS

TARIFA ARANCELARIA CAN	**0%**
GA	**15%**

EXPORTACIONES PERUANAS A BOLIVIA

Año	Valor FOB USD	Volumen kg	Var % Valor FOB
2012	3,906	7,000	
2013	4,180	10,000	7.01
Total	8,086	17,000	

PRINCIPALES PROVEEDORES DE BOLIVIA

Mercado	Var % (2013-2012)	Part. % 2013	FOB-2013 (Miles - USD)
Argentina	-100	0	0
Estados Unidos	-	3.79	8
Países Bajos	-	0.00	0
Perú	314.29	96.21	203
Total	263.79	100	211

REQUISITOS Y ESTÁNDARES EXIGIDOS PARA IMPORTAR EN BOLIVIA

Requisitos Sanitarios para importación en Bolivia están sujetos al decreto administrativo:
SENASAG DS26590

Requisitos específicos para importación Cebolla:

- Cebolla (Allium cepa) para consumo humano procedente del PERÚ.
  - Permiso Fitosanitario emitido por el SENASAG;
  - Registro del Importador en el SENASAG
  - Certificado Fitosanitario emitido por la Organización Nacional de Protección Fitosanitaria del país de origen con la declaración adicional establecida específicamente en la norma.
  - Envases nuevos y de primer uso.
  - Inspección fitosanitaria en el punto de ingreso al país.
  - Toma de muestras. Resolución Administrativa Nº 114 de 19/XI/2004 – SENASAG

ESTACIONALIDAD DE LAS IMPORTACIONES EN BOLIVIA

Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.

QUINUA - CHENOPODIUM QUINOA

NOMBRE COMERCIAL: **Granos de Quinua**

PARTIDA ARANCELARIA EN EL PERÚ

Partida	Descripción
1008509000	Los demás granos de quinua para consumo

DESCRIPCIÓN	Granos en quinua perlado, desaponificado
PRESENTACIÓN	Bolsas de papel trilaminado de 25kg – 50 kg.
TEMPORADAS DE PRODUCCIÓN	Depende de las zonas de producción, en la parte sur pueden darse dos campañas May- Jun; Dic – Ene.
PRINCIPALES ZONAS DE PRODUCCIÓN	Puno, Arequipa, Huancavelica, Junín son los principales productores; sin embargo el producto también ha empezado a ser producido en Piura, Trujillo, Lima, Tacna y Moquegua.

VENTANA COMERCIAL DE PERÚ

Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.

EXPORTAR A BRASIL

PARTIDA ARANCELARIA EN BRASIL

Partida	Descripción
10085000	Granos de quinua (chenopodium quinoa)

TARIFAS ARANCELARIAS E IMPUESTOS

TARIFAS ARANCELARIAS	**ACE 58 0%**
IPI	**0.00**
ICMS	**- Acre: 17%** **- Rondonia: 17%**
COFINS	**7,6%**
PIS	**1,65%**

EXPORTACIONES PERUANAS A BRASIL

AÑO	Valor FOB (Miles -USD)	Volumen TM	Var %
2012	597.41	228.95	
2013	2,231.84	476.64	273.59
2014	3,685.79	673.83	65.15
Total	6,515.04	1,379.42	

Fuente: SUNAT
Elaboración: Propia

PRINCIPALES PROVEEDORES DE BRASIL

Mercado	Var % 2013-2012	Part. % 2013	FOB-2013 (Miles - USD)
Bolivia	1.15	64.15	2,865
Perú	2.64	35.85	1,601
Total	1.52	100	4,466

Fuente: Aladi, nov 2014
Elaboración: Propia

REQUISITOS Y ESTÁNDARES EXIGIDOS PARA IMPORTAR EN BRASIL

Requisitos fitosanitarias para Importación [30]

- **Granos (Categoría 3, Clase 9) de quinoa (Chenopodium quinoa Wild.),** producidos en PERÚ.
  - Requiere inspección fitosanitaria en el puerto de ingreso al país (art. 3º). Instrucción Normativa Nº 35 de 14/XII/10. SDA.
  - El envío debe ir acompañado de un Certificado Fitosanitario o certificado fitosanitario correspondiente reexportación, emitido por la Organización Nacional de Protección Fitosanitaria (ONPF) de Perú (art. 2º).
- Exento de LI.

**Como referencia, granos de amaranto- kiwicha.

Granos (Categoría 3, Clase 9) de amaranto (Amaranthus caudatus L.), producidos en PERÚ.

- Certificado Fitosanitario emitido por la Organización Nacional de Protección Fitosanitaria - ONPF de Perú.
- Inspección Fitosanitaria en el punto de ingreso al país. Instrucción Normativa Nº 1 de 5/I/11. SDA.

ESTACIONALIDAD DE LAS IMPORTACIONES EN BRASIL

Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.

EXPORTAR A BOLIVIA

PARTIDA ARANCELARIA EN BOLIVIA

Partida	Descripción
1008509000	Las demás

TARIFAS ARANCELARIAS E IMPUESTOS

TARIFA ARANCELARIA CAN	**0%**
GA	**10%**

EXPORTACIONES PERUANAS A BOLIVIA

AÑO	Valor FOB (Miles -USD)	Volumen TM	Var %
2009	15.00	28.00	-
2012	84.00	40.00	-
Total	99.00	68.00	-

PRINCIPALES PROVEEDORES DE BOLIVIA

Mercado	%Var Año 2 -Año1	%Part. Año 2	FOB-Año 2 (Moneda)

**Las exportaciones corresponden a los granos de kiwicha No se registran importaciones

Fuente: SUNAT

Elaboración: Propia

REQUISITOS Y ESTÁNDARES EXIGIDOS PARA IMPORTAR EN BOLIVIA

Requisitos Sanitarios para importación en Bolivia están sujetos al decreto administrativo:
SENASAG DS26590

**

**** Como referencia para los granos de amaranto –kiwicha:**

- **Grano de amaranto (Amaranthus caudatus L) procedente de PERÚ**.
  - Permiso Fitosanitario emitido por el SENASAG;

[30] Requisitos Fitosanitarios de Importación – Granos de Quinua.
http://mapas.agricultura.gov.br:81/ddiv/arp/oracle/relatorio.asp?item=1971&qry=WHERE%20Produto_Vegetal=|Quinoa|%20AND%20Pais_de_Origem=|Peru|

- Certificado Fitosanitario emitido por la Organización Nacional de Protección Fitosanitaria del país de origen con la declaración adicional establecida específicamente en la norma.
- Envases nuevos y de primer uso.
- Inspección fitosanitaria en el punto de ingreso al país. Resolución Administrativa Nº 033 de 12/III/08. Servicio de Sanidad Agropecuaria e Inocuidad Alimentaria.

ESTACIONALIDAD DE LAS IMPORTACIONES EN BOLIVIA

Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.

****No se registra ventana comercial para Bolivia**

ORÉGANO (ORIGANUM VULGARE)

NOMBRE COMERCIAL: **Orégano**

PARTIDA ARANCELARIA EN EL PERÚ

Partida	Descripción
1211.90.30.00	Orégano (origanum vulgare)

DESCRIPCIÓN	Es una herbácea perenne aromática del género Origanum
PRESENTACIÓN	Volumen por pallets 16 bolsas prensadas. Volumen por contenedor 1,320 bolsas prensadas.
TEMPORADAS DE PRODUCCIÓN	Enero, Abril
PRINCIPALES ZONAS DE PRODUCCIÓN	Tacna, Moquegua y Arequipa

VENTANA COMERCIAL DE PERÚ

Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.

EXPORTAR A BRASIL

PARTIDA ARANCELARIA EN BRASIL

Partida	Descripción
1211.90.10	Orégano (Origanum vulgare)

TARIFAS ARANCELARIAS E IMPUESTOS

TARIFAS ARANCELARIAS	
IPI	**0.00%**
ICMS	**- Acre: 17%** **- Rondonia: 17%**
COFINS	**7.60%**
PIS	**1.65%**

EXPORTACIONES PERUANAS A BRASIL

AÑO	Valor FOB (Miles -USD)	Volumen TM	Var %
2011	5,397.24	2,220.80	
2012	6,408.93	2,055.70	18.74
2013	8,660.62	2,311.51	35.13
2014	5,245.40	2,386.53	-39.43
Total	25,712.19	8,974.53	

Fuente: SUNAT
Elaboración: Propia

PRINCIPALES PROVEEDORES DE BRASIL

Mercado	% Var 2013-2012	% Part. 2013	FOB-2013 (Miles - USD)
Portugal	39.12	43.47	9,338
España	5.38	13.22	2,840
Argentina	51.85	6.68	1,435
Italia	55.61	6.14	1,318
Chile	58.46	4.97	1,068
Grecia	53.41	4.40	945
Perú	777.91	3.51	755
Otros (13)	16.26	17.61	3,783
Total	35.71	100.00	21,482

Fuente: ALADI, nov 2014
Elaboración: Propia

REQUISITOS Y ESTÁNDARES EXIGIDOS PARA IMPORTAR EN BRASIL

Categoría 02, clase 10
Las importaciones autorizadas de conformidad con el art. 5 IN MAPA n° 06, de 16/05/2005.
Para consumo o transformación. Envíos requiere inspección fitosanitaria en el puerto. El envío debe ir acompañado de un Certificado Fitosanitario o certificado fitosanitario correspondiente reexportación

ORÉGANO FRESC,SECO,CORT.TRIT.PÓ,P/MED.ETC.
De acuerdo a la Lista de bienes sujetos a Licencia de Importación, registra que las partidas dentro del código arancelario 12119010 requieren LI no automática, órgano MAPA, IN MAPA 51/2011

ESTACIONALIDAD DE LAS IMPORTACIONES EN BRASIL

Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.

EXPORTAR A BOLIVIA

PARTIDA ARANCELARIA EN BOLIVIA

Partida	Descripción
1211.90.30	Orégano (origanum vulgare)

TARIFAS ARANCELARIAS E IMPUESTOS

TARIFA ARANCELARIA CAN	**0%**
GA	**10%**

EXPORTACIONES PERUANAS A BOLIVIA

Años	%Var 2013 -2012	% Part. 2013	FOB-2013 (USD)
No Registran Exportaciones			

Fuente: SUNAT
Elaboración: Propia

PRINCIPALES PROVEEDORES DE BOLIVIA

Mercado	%Var 2013 - 2012	% Part. 2013	FOB-2013 (Miles - USD)
Argentina	41.7	24.64	17
Brasil	0.0	5.80	4
Estados Unidos	0.0	14.49	10
Perú	533.3	27.54	19
Turquía	-12.5	10.14	7
Otros	140.0	17.39	12
Total	64.3	100.00	69

Fuente: ALADI, Nov 2014
Elaboración: Propia

REQUISITOS Y ESTÁNDARES EXIGIDOS PARA IMPORTAR EN BOLIVIA

Requisitos Sanitarios para importación en Bolivia están sujetos al decreto administrativo:
SENASAG DS26590

Comino, orégano, clavo de olor, mostaza, linaza, nuez moscada y pimienta, procedente de los países indicados en el Anexo I de la norma.

- Permiso Fitosanitario emitido por el SENASAG.
- Certificado Fitosanitario emitido por la Organización Nacional de Protección Fitosanitaria del país de origen con la declaración adicional establecida específicamente en la norma.
- Inspección fitosanitaria en el punto de ingreso al país.
- Toma de muestras.
- Tratamiento de fumigación. Resolución Administrativa Nº 187 de 05/XI/09. Servicio Nacional de Sanidad Agropecuario e Inocuidad Alimentaria.

ESTACIONALIDAD DE LAS IMPORTACIONES EN BOLIVIA

Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.

T SHIRT DE ALGODÓN

NOMBRE COMERCIAL:	Los demás t-shirts de algodón

PARTIDA ARANCELARIA EN EL PERÚ

Partida	Descripción
6109100039	Los Demás T-Shirts De Algodón Para Hombres O Mujeres

DESCRIPCIÓN	
PRESENTACIÓN	La presentación para la venta se da generalmente en paquetes de bolsa plástica de polietileno. Dimensione de la caja de cartón corrugado: 70cm x 80cm x 90cm con un peso bruto de 25 kg cada una. El peso neto de cada prenda es de 30gr.
TEMPORADAS DE PRODUCCIÓN	El algodón se produce todo el año pero se concentra entre los meses de enero - setiembre
PRINCIPALES ZONAS DE PRODUCCIÓN	El algodón se produce en Ica, Piura, Lambayeque, San Martín, Lima, La Libertad, Ucayali, Ancash, Chincha y Arequipa.

VENTANA COMERCIAL DE PERÚ

Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.

IMPORTAR A BRASIL

PARTIDA ARANCELARIA EN BRASIL

Partida	Descripción
61091000	De algodón

TARIFAS ARANCELARIAS E IMPUESTOS

TARIFAS ARANCELARIAS	**ACE 58 0%**
IPI	
ICMS	**- Acre: 17%** **- Rondonia: 17%**
COFINS	**7,6%**
PIS	**1,65%**

EXPORTACIONES PERUANAS A BRASIL

Año	Valor FOB (Miles -USD)	Volumen TM	Var %
2010	3,555.50	102.48	
2011	7,609.73	198.59	114.03
2012	7,242.54	207.17	-4.83
2013	15,779.97	556.42	117.88
2014	6,571.44	679.80	5.02
Total	50,759.17	1,744.47	206.31

Fuente: SUNAT
Elaboración: Propia

PRINCIPALES PROVEEDORES DE BRASIL

Mercado	%Var	%Part. Año 2	FOB-2013 (Miles - USD)
Perú	25.71	26.53	24,518
Bangladesh	18.79	23.96	20,922
China	6.37	17.58	13,744
India	-7.47	8.69	5,908
Argentina	-31.03	5.52	2,801
Otros	16.59	17.72	15,187
Total	13.02	100.00	83,080

Fuente: COMTRADE
Elaboración: Propia

**El principal medio de transporte utilizado es Marítimo

REQUISITOS Y ESTÁNDARES EXIGIDOS PARA IMPORTAR EN BRASIL

De acuerdo a la Lista de bienes sujetos a Licencia de Importación, registra que las partidas dentro del código arancelario 61091000 presentan LI no automática, órgano anuente DECEX, PORT SECEX 2011000023

ESTACIONALIDAD DE LAS IMPORTACIONES EN BRASIL

Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.

IMPORTAR A BOLIVIA

PARTIDA ARANCELARIA EN BOLIVIA

Partida	Descripción
6109100000	De algodón «T-SHIRTS» Y CAMISETAS, DE PUNTO.

TARIFAS ARANCELARIAS E IMPUESTOS

TARIFA ARANCELARIA CAN	**0%**
GA	**40%**

EXPORTACIONES PERUANAS A BOLIVIA

AÑO	Valor FOB (Miles -USD)	Volumen TM	Var %
2009	702.42	8.47	
2010	490.77	32.71	-30.13
2011	333.16	3.51	-32.11
2012	54.49	1.35	-83.64
2013	222.50	1.92	308.33
2014	301.95	3.39	35.71
Total	2,105.28	51.36	597.23

PRINCIPALES PROVEEDORES DE BOLIVIA

Mercado	%Var 2012 - 2011	%Part. Año 2012	FOB-Año 2 (Moneda)
Brasil	7.23	35.23	831
China	12.50	25.56	603
Colombia	7.32	5.60	132
Perú	-55.12	5.38	127
EEUU	83.72	3.35	79
Sri Lanka	1933.33	2.59	61
Argentina	-15.71	2.50	59
España	2850.00	2.50	59
Otros Países (41)	29.49	17.13	404
total	9.69	99.83	2355

Fuente: COMTRADE

REQUISITOS Y ESTÁNDARES EXIGIDOS PARA IMPORTAR EN BOLIVIA

Bolivia
No especifica

ESTACIONALIDAD DE LAS IMPORTACIONES EN BOLIVIA

Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.

TOMATE

NOMBRE COMERCIAL: **Tomate Fresco**

PARTIDA ARANCELARIA EN EL PERÚ

Partida	Descripción
0702.00.00.00	Tomates frescos o refrigerados

DESCRIPCIÓN	Tomate fresco
PRESENTACIÓN	Caja de cartón corrugado de 29.5 lbs.
TEMPORADAS DE PRODUCCIÓN	
PRINCIPALES ZONAS DE PRODUCCIÓN	Lambayeque, La Libertad, Ancash, Lima, Ica.

VENTANA COMERCIAL DE PERÚ

Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.

EXPORTAR A BRASIL

PARTIDA ARANCELARIA EN BRASIL

Partida	Descripción
0702.00.00	Tomates, frescos ou refrigerados.

TARIFAS ARANCELARIAS E IMPUESTOS

TARIFAS ARANCELARIAS (ACE 58)	**0.00 %**
IPI	**Libre de Impuesto**
ICMS	**- Acre: 17%** **- Rondonia: 17%**
COFINS	**7,6%**
PIS	**1,65%**

EXPORTACIONES PERUANAS A BRASIL

Año	FOB (Miles - USD)	Crecimiento Anual
2009	710.00	
2010	5,527.80	679%
2011		

Fuente: SUNAT
Elaboración: Propia

PRINCIPALES PROVEEDORES DE BRASIL

Mercado	%Var 2013-2012	Part. 2013	FOB-2013 (Miles - USD)
Argentina	158%	99.99%	576,600.00
Uruguay		0.01%	32.00
Total		100.00%	

Fuente: COMTRADE
Elaboración: Propia

REQUISITOS Y ESTÁNDARES EXIGIDOS PARA IMPORTAR EN BRASIL

Los envíos requieren inspección fitosanitaria en el puerto.
El envío debe ir acompañado de un certificado fitosanitario o certificado fitosanitario para reexportación, con la siguiente declaración adicional:
DA1 :

- Los frutos deberán ser las producidos en el Distrito de Pachacamac, Departamento de Lima, Perú;

- El envío deberá estar libre de Prodiplosis longifila
- Los frutos y embalajes deben estar libres de tierra y materiales orgánicos

ESTACIONALIDAD DE LAS IMPORTACIONES EN BRASIL

Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.

EXPORTAR A BOLIVIA

PARTIDA ARANCELARIA EN BOLIVIA

Partida	Descripción
0702.00.00.00	Tomates frescos o refrigerados

TARIFAS ARANCELARIAS E IMPUESTOS

TARIFA ARANCELARIA CAN	**0%**
GA	**10%**

EXPORTACIONES PERUANAS A BOLIVIA

AÑO	Valor FOB (Miles -USD)	Volumen TM	Var %
No registran exportaciones			

Fuente: SUNAT
Elaboración: Propia

PRINCIPALES PROVEEDORES DE BOLIVIA

Mercado	% Var	%Part. 2013	FOB-2013 (Miles - USD)
Perú	244.29	241.00	241
Total	244.29	-	241

Fuente: ALADI, Nov 2014
Elaboración: Propia

REQUISITOS Y ESTÁNDARES EXIGIDOS PARA IMPORTAR EN BOLIVIA

Requisitos Sanitarios para importación en Bolivia están sujetos al decreto administrativo: SENASAG DS26590

ESTACIONALIDAD DE LAS IMPORTACIONES EN BOLIVIA

Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.

UVAS FRESCAS

NOMBRE COMERCIAL: **Uvas Frescas**

PARTIDA ARANCELARIA EN EL PERÚ

Partida	Descripción
0806.10.00.00	Uvas frescas

DESCRIPCIÓN	Uvas frescas
PRESENTACIÓN	Se presentan tradicionalmente en cajas de cartón corrugado o de espuma de polietileno de 5 y 8 kg. Según el mercado.
TEMPORADAS DE PRODUCCIÓN	Octubre - enero, aunque algunas variedades llegan a tener producción hasta el mes de marzo.
PRINCIPALES ZONAS DE PRODUCCIÓN	Ica, La Libertad y Lima.

VENTANA COMERCIAL DE PERÚ

Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.

EXPORTAR A BRASIL

PARTIDA ARANCELARIA EN BRASIL

Partida	Descripción
0806.10.00	Uvas frescas

TARIFAS ARANCELARIAS E IMPUESTOS

TARIFAS ARANCELARIAS (ACE 58)	**0.00 %**
IPI	**Libre de Impuesto**
ICMS	**- Acre: 17%** **-Rondonia 17%**
COFINS	**7,6%**
PIS	**1,65%**

EXPORTACIONES PERUANAS A BRASIL

Año	FOB (Miles - USD)	Crecimiento Anual
2009	299,494.32	
2010	803,209.19	168.2%
2011	687,282.68	-14.4%
2012	1,222,851.50	77.9%
2013	1,887,299.38	54.3%

Fuente: SUNAT
Elaboración: Propia

PRINCIPALES PROVEEDORES DE BRASIL

Mercado	%Var (2012-2013)	% Part. 2013	FOB-2013 (Miles - USD)
Argentina	-51.1	0.38	423
Brasil	171.4	0.03	38
Chile	126.1	0.41	450
China	-100.0	0.00	0
Ecuador	-	0.00	0
Estados Unidos	-	0.00	0
Perú	44.4	0.17	192
Total	-9.1	1.00	1,103

Fuente: ALADI, nov 2014
Elaboración: Propia

REQUISITOS Y ESTÁNDARES EXIGIDOS PARA IMPORTAR EN BRASIL

**Corresponde a Las importaciones autorizadas de conformidad con el art. 5 del MAP en el número 06 de 16/05/2005
Categoría 03, Clase 04:
Los envíos requieren inspección fitosanitaria en el puerto.
El envío debe ir acompañado de un certificado fitosanitario o certificado fitosanitario para reexportación.

ESTACIONALIDAD DE LAS IMPORTACIONES EN BRASIL

Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.

EXPORTAR A BOLIVIA

PARTIDA ARANCELARIA EN BOLIVIA

Partida	Descripción
0806.10.00.00	Uvas frescas

TARIFAS ARANCELARIAS E IMPUESTOS

TARIFA ARANCELARIA CAN	%
GA	10%

EXPORTACIONES PERUANAS A BOLIVIA

Años	%Var 2013 -2012	% Part. 2013	FOB-2013 (USD)
No registran Exportaciones			

Fuente: SUNAT
Elaboración: Propia

PRINCIPALES PROVEEDORES DE BOLIVIA

Mercado	% Var	%Part. 2013	FOB-2013 (Miles - USD)
Chile	126.13	40.80	450
Argentina	-51.10	38.35	423
Perú	44.36	17.41	192
Brasil	171.43	3.45	38
Total	-8.92	100.00	1103

Fuente: ALADI, Nov 2014
Elaboración: Propia

REQUISITOS Y ESTÁNDARES EXIGIDOS PARA IMPORTAR EN BOLIVIA

Requisitos Sanitarios para importación en Bolivia están sujetos al decreto administrativo:
SENASAG DS26590

- **Productos agropecuarios y agroindustriales.**
  - Certificado Fitosanitario emitido por la autoridad nacional competente. Para la obtención de los certificados nacionales se requiere de las respectivas certificaciones sanitarias otorgadas por las autoridades competentes del país de origen (art. 3). Decreto Supremo Nº 25359 de 22/IV/99. Modificado por Decretos Supremos Nº 25393/99 y 25686/00.

ESTACIONALIDAD DE LAS IMPORTACIONES EN BOLIVIA

Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.