



BRASIL

Perfil Logístico



ÍNDICE

1. INFORMACIÓN ECONÓMICA DE PAÍS DE DESTINO	4
1.1. Indicadores del comercio transfronterizo del país destino	4
1.2. Indicadores desempeño logístico del país destino (LPI)	5
1.3. Infraestructura logística portuaria, aeroportuaria y terrestre.....	6
1.3.1. Infraestructura Marítima	6
1.3.1.1. Puerto de Santos	7
1.3.1.2. Puerto de Itajai (inc. Navegantes/Portonave).....	8
1.3.2. Infraestructura Aérea	10
1.3.2.1. Aeropuerto Internacional São Paulo/Guarulhos.....	10
1.3.3. Infraestructura terrestre.....	11
1.4. Movimiento de exportaciones por vías transporte (marítimo, aéreo y terrestre)	13
1.4.1. Movimiento de exportaciones por vías transporte por sectores	14
1.5. Tratados y convenios comerciales internacionales con el país destino.....	15
1.5.1. Acuerdo Libre Comercio entre Perú y MERCOSUR	15
2. SERVICIOS Y PROCEDIMIENTOS EN ORIGEN	17
2.1. Entidades de control para exportación: aduanas y agencias de control de mercancías restringidas y procedimientos logísticos	17
2.1.1. Agencias de control	17
2.1.2. Costos de los principales servicios logísticos	22
2.1.3. Costos en origen	23
2.1.4. Conectividad y costos de flete marítimo y aéreo	27
2.1.4.1. Conectividad Marítima	28
2.1.4.2. Flete marítimo	29
2.1.4.3. Conectividad Aérea Perú – Brasil	30
2.1.4.4. Flete Aéreo.....	30
2.2. Flujo Procedimiento de exportación	31
2.2.1. Documentación aduanera para la exportación	31
2.3. Tamaño o presentaciones frecuentes de productos comercializados en el mercado destino ...	34
2.4. Envase y embalaje recomendados considerando el o los productos analizados. (información general).....	34
2.4.1. Rotulado de embalaje y de las mercancías.....	35
2.4.2. Envase y embalaje	37
3. SERVICIOS Y PROCEDIMIENTOS EN DESTINO	38
3.1. Estructura arancelaria e impuestos a la importación	38
3.1.1. Estructura arancelaria	38

3.1.2. Impuestos a la importación	39
3.2. Entidades de control para importación: aduanas, agencias de control de mercancías restringidas y procedimientos logísticos.	43
3.2.1. Licencias de importación	43
3.2.2. Agencias de control	44
3.3. Flujo procedimiento de importación	46
3.4. Exigencias en cuanto a documentación comercial, logística y aduanera en el país destino	49
3.5. Operadores logísticos en destino (forwardings, brokers aduaneros y centros distribución)	51
3.6. Conceptos principales de los costos en destino	52
Bibliografía.....	54

1. INFORMACIÓN ECONÓMICA DE PAÍS DE DESTINO

1.1. Indicadores del comercio transfronterizo del país destino

La clasificación Doing Business se compone de indicadores cuantitativos sobre las regulaciones empresariales y la protección de los derechos de propiedad que se pueden comparar en 190 economías. Esta clasificación está compuesta por 10 áreas (apertura de una empresa, manejo de permisos de construcción, obtención de electricidad, registro de propiedades, comercio transfronterizo, obtención de crédito, protección de los inversionistas minoritarios, pago de impuestos, cumplimiento de contratos y resolución de insolvencia), de los cuales se ha considerado al indicador “comercio transfronterizo” y sus variables para el presente análisis. (DOING BUSINESS, 2020)

Tabla 1

Indicadores transfronterizos de Brasil - 2020

Indicador	Brasil	Puntaje
Ranking	108	69.9
Tiempo para exportar:		
Cumplimiento fronterizo (horas) ¹	49	69.8
Cumplimiento documental (horas) ²	12	93.5
Costo para exportar		
Cumplimiento documental (USD)	226	43.4
Cumplimiento fronterizo (USD)	862	18.7
Tiempo para importar		
Tiempo para importar: Cumplimiento fronterizo (horas)	30	89.6
Tiempo para importar: Cumplimiento documental (horas)	24	90.4
Costo para importar:		
Cumplimiento fronterizo (USD)	375	68.8
Cumplimiento documental (USD)	107	84.7

Fuente: Doingbusiness

Según el ranking Doing Business respecto al Comercio Transfronterizo, Brasil se ubicó en el puesto 108, de un total de 190 economías, y con un puntaje de 69.9, el cual lo posiciona por encima de países como Argentina (puesto 119), Paraguay (puesto 128), Honduras (puesto 130) y Colombia (puesto 133) con puntajes de 67.1, 65.1, 64.3 y 62.7, respectivamente. Sin embargo, Brasil es superado por Chile (puesto 73), Nicaragua (puesto 84), Bolivia (puesto 100), Perú (puesto 102) y Ecuador (puesto 103). Es importante mencionar que la puntuación en la facilidad para hacer negocios varía entre 0 y 100, siendo 0 el desempeño o rendimiento más bajo en términos de facilidad para hacer negocio, y 100 el mejor desempeño o rendimiento. (DOING BUSINESS, 2020)

¹ El tiempo y el costo para el cumplimiento fronterizo incluyen el tiempo y costo para la obtención, preparación y presentación de documentos durante el manejo en puertos o fronteras, el despacho de aduanas y los procedimientos de inspección.

² El tiempo y el costo del cumplimiento documental incluyen el tiempo y el costo de la obtención, preparación, procesamiento y presentación de documentos.

1.2. Indicadores desempeño logístico del país destino (LPI)³

Según el Logistics Performance Index (LPI) publicado por el Banco Mundial en 2018, Brasil ocupa el puesto número 56 en el mundo en cuanto al desempeño logístico, de un total de 160 países, y con una calificación promedio de 2.99. Este índice varía entre 1 y 5, donde 5 representa el mejor desempeño. (The World Bank Group, 2018)

El desempeño presentado por Brasil en cada uno de los diferentes aspectos que componen el LPI: 1. Eficiencia aduanera (Aduanas), 2. Calidad de la infraestructura (Infraestructura), 3. Competitividad de transporte internacional de carga (Envíos Internacionales), 4. Competencia y calidad en los servicios logísticos (Competencia Logística), 5. Capacidad de seguimiento y rastreo a los envíos (Seguimiento y Trazabilidad), 6. Puntualidad en el transporte de carga (Puntualidad), fue el siguiente:

Tabla 2
Índice de desempeño logístico de Latinoamérica y el Caribe: Brasil – 2018

Países	LPI		Aduanas		Infraestructura		Envíos Internacionales		Competencia Logística		Seguimiento y Trazabilidad		Puntualidad	
	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score
Chile	34	3.32	32	3.27	34	3.21	38	3.27	43	3.13	44	3.20	31	3.80
Panamá	38	3.28	45	2.87	42	3.13	34	3.31	35	3.33	36	3.40	46	3.60
México	51	3.05	53	2.77	57	2.85	51	3.10	52	3.02	62	3.00	49	3.53
Brasil	56	2.99	102	2.41	50	2.93	61	2.88	46	3.09	51	3.11	51	3.51
Colombia	58	2.94	75	2.61	72	2.67	46	3.19	56	2.87	53	3.08	81	3.17
Argentina	61	2.89	98	2.42	62	2.77	59	2.92	68	2.78	58	3.05	58	3.37
Ecuador	62	2.88	48	2.80	69	2.72	80	2.75	70	2.75	55	3.07	75	3.19
Costa Rica	73	2.79	70	2.63	84	2.49	76	2.78	79	2.70	67	2.96	83	3.16
Paraguay	74	2.78	68	2.64	80	2.55	91	2.69	76	2.72	101	2.61	55	3.45
Perú	83	2.69	86	2.53	111	2.28	65	2.84	110	2.42	108	2.55	54	3.45
Uruguay	85	2.69	87	2.51	94	2.43	82	2.73	78	2.71	82	2.78	109	2.91
República Dominicana	87	2.66	103	2.41	105	2.36	77	2.77	108	2.44	65	2.97	101	2.98
Honduras	93	2.60	125	2.24	88	2.47	93	2.66	75	2.72	93	2.68	118	2.83
El Salvador	101	2.58	120	2.30	114	2.25	86	2.71	91	2.56	117	2.47	90	3.10
Guatemala	125	2.41	132	2.16	122	2.20	130	2.33	136	2.25	122	2.42	88	3.11
Bolivia	131	2.36	117	2.32	129	2.15	106	2.54	139	2.21	148	2.13	127	2.74
Venezuela	142	2.23	156	1.79	134	2.10	123	2.38	141	2.21	133	2.29	141	2.58
Cuba	146	2.20	143	2.03	139	2.04	137	2.27	143	2.20	147	2.15	147	2.46

Fuente: The World Bank Group

³ LPI 2018 (The Logistics Performance Index) compara 160 países y evalúa a los países en seis aspectos: 1. Eficiencia aduanera, 2. Calidad de la infraestructura, 3. Competitividad de transporte internacional de carga, 4. Competencia y calidad en los servicios logísticos, 5. Capacidad de seguimiento y rastreo a los envíos, 6. Puntualidad en el transporte de carga. Los datos utilizados en el ranking provienen de una encuesta a profesionales de la logística a quienes se les hace preguntas sobre los desempeños logísticos en los países donde operan.

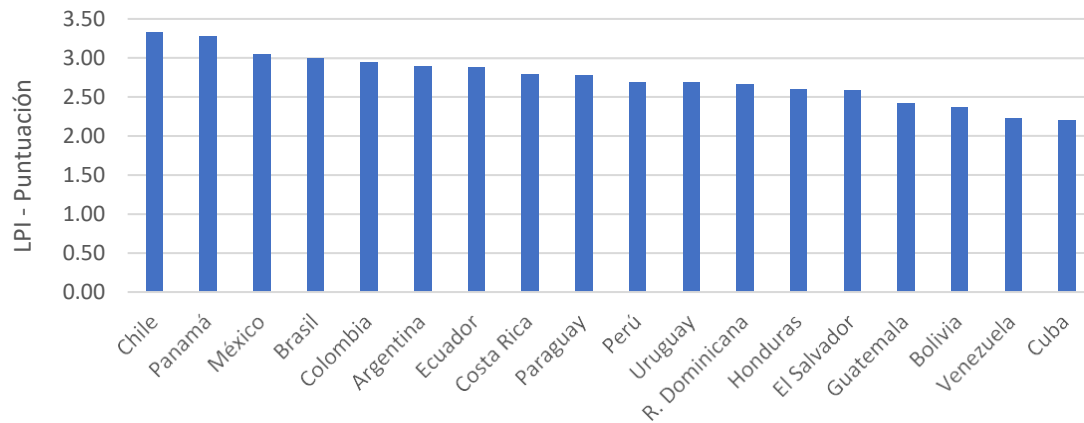


Figura 1. Desempeño logístico de Latinoamérica - 2018
Fuente: The World Bank Group
Elaboración: Propia

1.3. Infraestructura logística portuaria, aeroportuaria y terrestre

A continuación, se describe la infraestructura logística tanto de la vía marítima y aérea en base a la representatividad que tienen los puertos y aeropuertos de Brasil para el comercio exterior entre Perú y dicho país.

1.3.1. Infraestructura Marítima

Brasil cuenta con 37 puertos públicos, de los cuales tres son fluviales y los 34 restantes son marítimos. De estos últimos, 16 son manejados por gobiernos estatales o municipales y los otros 18 son administrados por sociedades privadas de capital mixto, en donde el Gobierno es el socio mayoritario. (Logiscomex, 2015) . Desde Perú, el tráfico de mercancía se maneja principalmente a través de los puertos de Brasil, los cuales son: Santos⁴ (20.40%), Rio de Janeiro (20.38%), Itapoa (13.80%), Tramandai (9.58%) y otros (35.83%). (Veritrade, 2020)

⁴ <http://www.portodesantos.com.br/>

1.3.1.1. Puerto de Santos

Es uno de los principales puertos de Brasil, el cual está localizado dentro del centro del litoral del Estado Sao Paulo. Su área de influencia comprende el Estado en el que se ubica y gran parte de los Estados de Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Goiás, Minas Gerais y Paraná. (MINCETUR, 2016)



Figura 2 Puerto de Santos
Fuente: Tradenews

Tabla 3
Información general del puerto de Santos

Información general del puerto de Santos	
TEUS – 2019	3,904,566
Ranking de puertos – América Latina	2
Terminales ⁵	6
Superficie (km2)	7.70
Sitios de atraque ⁶	65
Grúas para contenedores	9
Zona Franja	Si
Inversión Anunciada US\$ (millones)	3149
Conectividad ferroviaria	Si
Principales compañías ⁷	Rodrimar, Libra termináis, Norfolk, Fibria Celulose y Liquigás

Fuente: CEPAL⁸, América Economía⁹
Elaboración: Propia

⁵ <https://www.scame.com/es/web/scame-global/port-of-santos-terminal-container-brazil>

⁶ <http://www.sat-investment.com/es/los-10-mejores-puertos-de-america-latina-2/>

⁷ <https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/paises/navegacion-principal/el-mercado/estudios-informes/DOC2018804560.html?idPais=BR>

⁸ http://perfil.cepal.org/l/es/portmovements_classic.html

⁹ <https://rankings.americaeconomia.com/puertos-2014/ranking-2/>

Manejo de la carga en contenedores

En la siguiente Tabla N° 4 se muestra el movimiento de contenedores en el Puerto de Santos entre el 2017 y 2019, el cual alcanzó los 3,904,566 TEUS, con una variación porcentual del 1.77% en el último año.

Tabla 4
Movimiento de contenedores en puerto de Santos

	2017	2018	2019
TEUS	3,578,192	3,836,487	3,904,566

Fuente: CEPAL

Elaboración: Propia

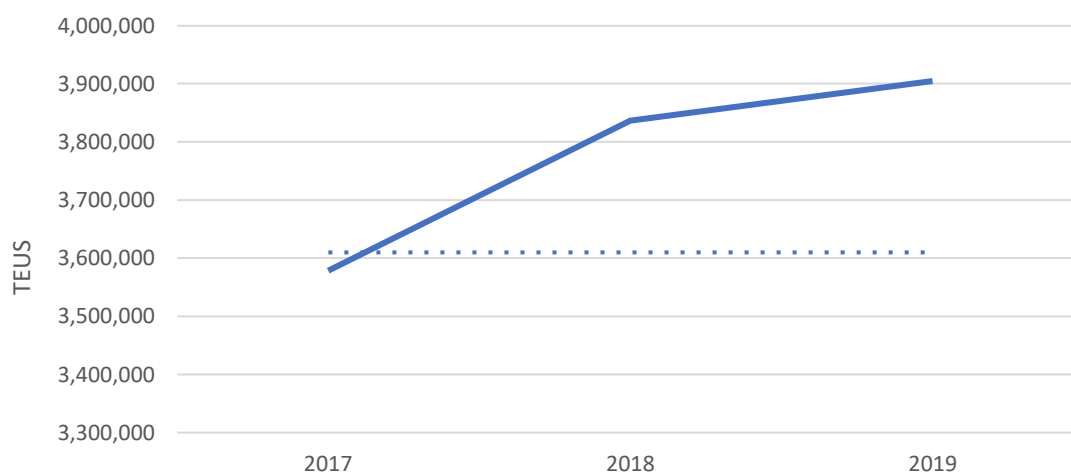


Figura 3. Movimiento de contenedores en puerto de Santos, 2017 - 2019

Fuente: CEPAL

Elaboración: Propia

1.3.1.2. Puerto de Itajai (inc. Navegantes/Portonave)

El Puerto de Itajai se encuentra ubicado estratégicamente en uno de los principales entroncamientos viales del sur de Brasil, a pocos km de las carreteras BR 101 y BR 470. Por su ubicación geográfica, está en el centro de la Región Sur, y las capitales de Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Paraná y São Paulo.¹⁰

¹⁰ https://comercioexterior.la/puertos-maritimos/brasil/puerto-de-itajai/#Portonave_S_A



Figura 4. Puerto de Itajai
Fuente: PortalPortuario

Tabla 5

Información general del puerto de Itajai

Información general del puerto de Itajai	
TEUS – 2019	1,233,262
Ranking de puertos – América Latina	15
Terminales ¹¹	6

Fuente: CEPAL, América Economía
Elaboración: Propia

Manejo de la carga en contenedores Puerto de Itajai

En la siguiente Tabla N^o 5 se muestra el movimiento de contenedores en el Puerto de Itajai entre el 2017 y 2019, el cual alcanzó los 1,233,262 TEUS, con un crecimiento del 17.92% en el último año.

¹¹ <https://comercioexterior.la/puertos-maritimos/brasil/puerto-de-itajai/>

Tabla 6*Movimiento de contenedores en puerto de Itajai (inc. Navegantes/Portonave)*

	2017	2018	2019
TEUS	999,277	1,045,813	1,233,262

Fuente: CEPAL

Elaboración: Propia

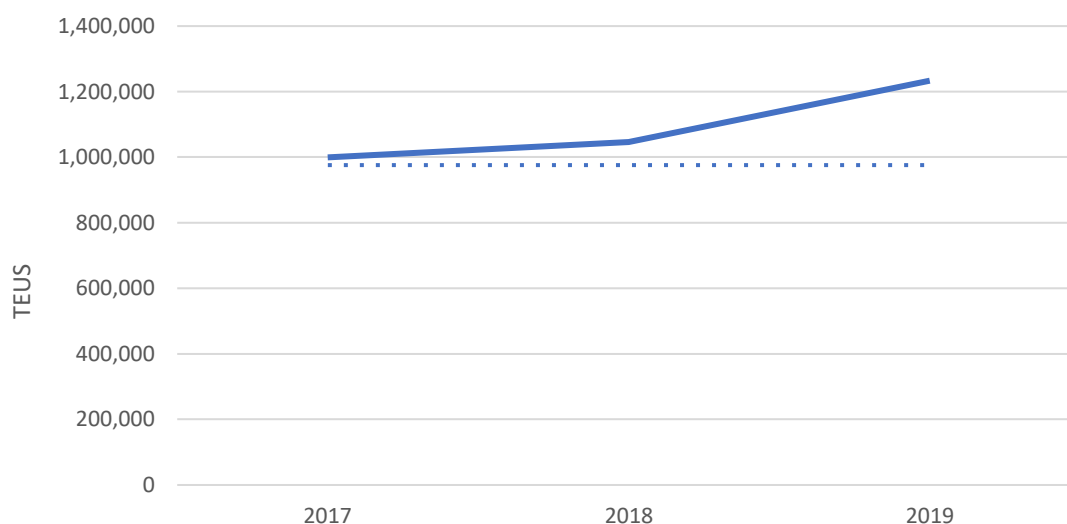


Figura 5. Movimiento de contenedores en puerto de Itajai (inc. Navegantes/Portonave), 2017 - 2019

Fuente: CEPAL

Elaboración: Propia

1.3.2. Infraestructura Aérea

Según el DAC (Departamento de Aviación Civil), Brasil cuenta con un total de 703 aeropuertos públicos, de los cuales 66 son administrados por INFRAERO y 235 administrados mediante convenio entre la Comandancia de Aeronáutica y los Estados y Municipios. Los aeropuertos de INFRAERO concentran el 97% del movimiento del transporte aéreo regular en Brasil¹². Por otro lado, el intercambio de mercancías entre Perú y Brasil se realiza a través de los aeropuertos de Brasil, los cuales son: São Paulo/Guarulhos - Governador André Franco Montoro (44.27%), Aeropuerto Salgado Filho – Porto Alegre (23.28% %), Aeropuerto Internacional Eduardo Gomes – Manaus (16.30%), Aeropuerto de Vitória (11.52%) y otros (4.63%) . (Veritrade, 2019)

1.3.2.1. Aeropuerto Internacional São Paulo/Guarulhos

El Aeropuerto Internacional de São Paulo/Guarulhos - Governador André Franco Montoro, también conocido como Aeropuerto de Cumbica e inaugurado el 20 de enero de 1985, es el más importante en cuanto a vuelos internacionales no sólo de Brasil, sino de toda América del Sur,

¹² <https://www.mecalux.es/articulos-de-logistica/infraestructura-aeroportuaria-brasil-evolucion>

ya que numerosos vuelos de larga distancia hacen escala allí. Opera con destinos en América, Europa, Medio Oriente, África y Asia¹³.



Figura 6 Aeropuerto Internacional de São Paulo-Guarulhos (GRU)
Fuente: aeroportos.net

Tabla 7

Información general del Aeropuerto Internacional de São Paulo-Guarulhos (GRU)

Información general del Aeropuerto Internacional de São Paulo-Guarulhos (GRU)	
Ubicación	Ciudad de São Paulo en Brasil, localizado en la municipalidad de Guarulhos
Horario de atención	24/7
Terminales ¹⁴	3
Área total del aeropuerto (perímetro patrimonial) ¹⁵	11,905,056.52 m ²
Área total del aeropuerto (perímetro operativo)	11,905,056.52 m ²
Área total del patio	815,903.46 m ²
Pistas de rodaje	485,632.1 m ²

Fuente: GRU

Elaboración: Propia

1.3.3. Infraestructura terrestre

La ubicación geográfica de Brasil ha permitido que se mantengan acuerdos de transporte terrestre con la mayoría de los países de Sudamérica, particularmente en el transporte de tipo

¹³ <https://www.aeropuertodelmundo.net/aeroporto-GRU/>

¹⁴ <https://www.aeropertos.net/aeroporto-internacional-de-sao-paulo-guarulhos/>

¹⁵ <https://www.gru.com.br/es/institucional/sobre-gru-airport/historial>

carretero. El desplazamiento en carreteras puede resultar útil cuando se transportan cargas pequeñas y dentro de un peso límite en distancias cortas. (MINCETUR, 2016)

El transporte de mercaderías por vía terrestre se realiza principalmente en la Carretera Interoceánica Sur, eje vial de conexión entre Brasil y Perú que recorre la parte central del continente sudamericano y une al Océano Pacífico con el Océano Atlántico. Es particularmente útil para el comercio fronterizo entre Perú, Brasil y Bolivia, debido a que conecta los puertos de San Juan de Marcona (puerto boliviano), Matarani e Ilo con Iñapari. Esta carretera es producto de la Iniciativa para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA). (MINCETUR, 2016)



Figura 7. Tramos de la Carretera Interoceánica Sur
Fuente: Mincetur

1.4. Movimiento de exportaciones por vías transporte (marítimo, aéreo y terrestre)

Según cifras de aduanas, 2019, el 90% de las exportaciones peruanas al mercado de Brasil, se da por vía marítima, el 8% por vía aérea, el 2% por carretera.

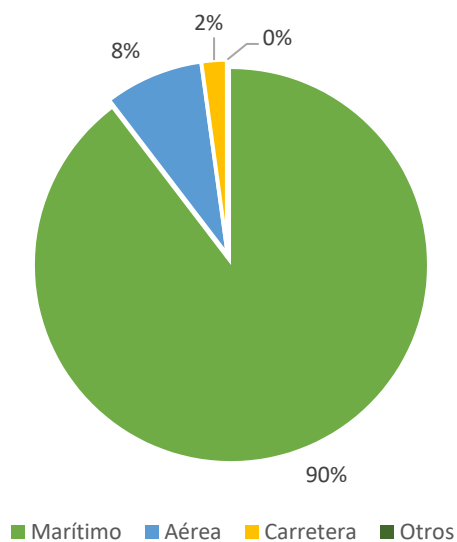


Figura 8 Exportaciones peruanas totales en valor FOB (USD) al mercado brasileño por vía de transporte - 2019
Fuente: Veritrade
Elaboración: Propia

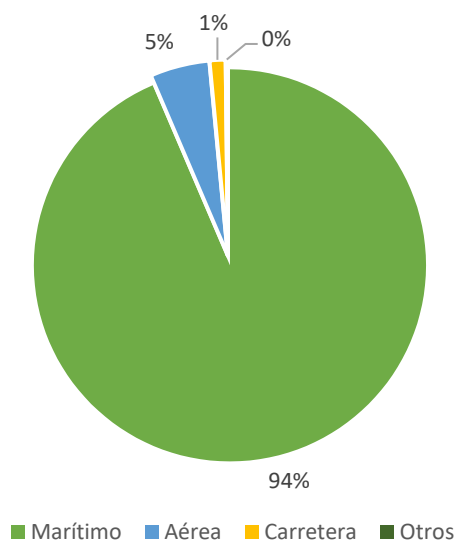
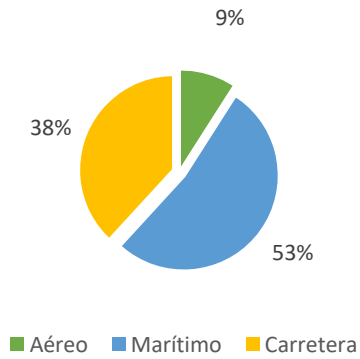


Figura 9 Exportaciones peruanas totales en cantidad (kg) al mercado brasileño por vía de transporte - 2019
Fuente: Veritrade
Elaboración: Propia

1.4.1. Movimiento de exportaciones por vías transporte por sectores

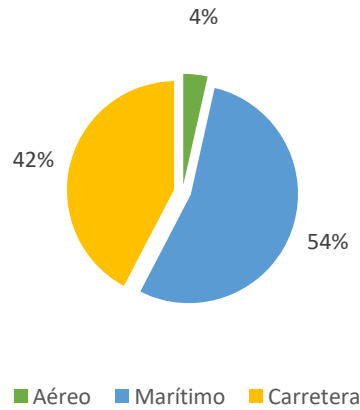
Sector agropecuario y agroindustrias
Valor 2019

Total exportado: \$ 67,239,082



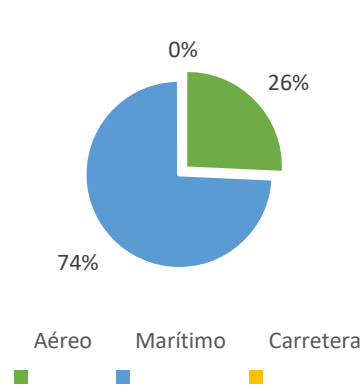
Volumen 2019

Total exportado: 47,567,099 Kg



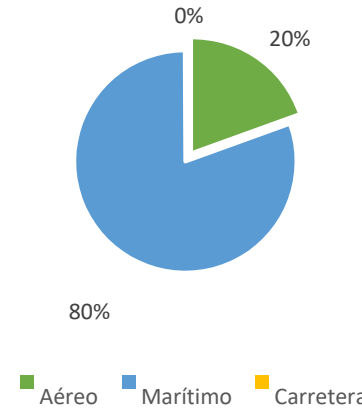
Sector prendas de vestir
Valor 2019

Total exportado: \$ 52,177,446



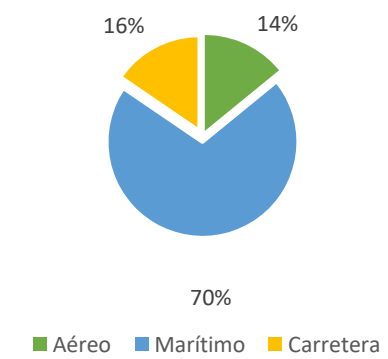
Volumen 2019

Total exportado: 1,932,916 Kg



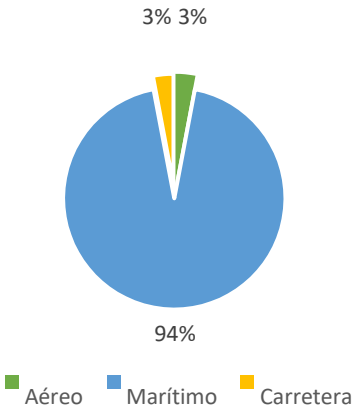
Sector metal – mecánico
Valor 2019

Total exportado: \$ 23,806,115



Volumen 2019

Total exportado: 33,929,814 Kg



Fuente: Adex Data Trade¹⁶

¹⁶ <http://www.adexdatatrade.com/Members/Productos.aspx>

1.5. Tratados y convenios comerciales internacionales con el país destino.

Entre Perú y los estados parte del MERCOSUR (Argentina, Brasil, Uruguay y Paraguay), existe un acuerdo comercial vigente que otorga preferencias arancelarias a los productos que ingresan al mercado brasileño. (Acuerdos Comerciales, 2006)

Por otro lado, El Acuerdo de Profundización Económico Comercial entre la República del Perú y la República Federativa del Brasil se suscribió en la ciudad de Lima el 29 de abril de 2016, está por entrar en vigencia. A la fecha, los países han iniciado los trámites para incorporarlo a su ordenamiento legal con el fin de ponerlo en vigencia en forma simultánea.

1.5.1. Acuerdo Libre Comercio entre Perú y MERCOSUR

El Acuerdo de Libre Comercio entre el Perú y Mercosur (Argentina, Brasil, Uruguay y Paraguay) entró en vigencia a partir 2 de enero de 2006. El objetivo de este acuerdo es crear un espacio económico ampliado, con el fin de facilitar la libre circulación de bienes y servicios y la plena utilización de los factores productivos, en condiciones de competencia entre Perú y los Estados Parte del MERCOSUR. Por otro lado, desde el 1 de enero del 2012 los bienes peruanos destinado al mercado brasileño cuentan con una preferencia arancelaria de 100%, de decir ingresan con arancel cero a dicho mercado.

Para gestionar el certificado de origen, el usuario deberá de seguir los siguientes pasos:

- a) Paso 1: el usuario deberá de registrarse en la plataforma ingresando en el siguiente link:

<https://authorize.vuce.gob.pe/public/login-options/certificado-origen>



The screenshot shows the login interface for the VUCE (Vicepresidencia de Comercio Exterior) system. The header includes the VUCE logo, the Peruvian coat of arms, and the text 'PERÚ Ministerio de Comercio Exterior y Turismo'. On the right, there are links for 'Preguntas Frecuentes' and a 'Mesa de ayuda (01)2071510' button. The main content area is titled 'Certificado Origen' and 'Bienvenido a la VUCE'. It instructs users to select an authentication option: 'Soy Importador y/o Exportador' (with a button 'Ingresa con Clave SOL') or 'Soy funcionario de una Entidad' (with a button 'Ingresa a la Extranet'). Below these are links for 'Consulta Pública de Certificados de Origen', 'Manual de creación de Usuario Secundario para el Componente Origen', 'Capacitaciones: Contactarse con su Entidad Certificadora. (Listado de Entidades a Nivel Nacional)', and 'Decreto Supremo N° 015-2013-MINCETUR'.

b) Paso 2: ingresar al campo de “Nueva Solicitud”

The screenshot shows the VUCE website interface. At the top left is the VUCE logo with the text "Ventanilla Única de Comercio Exterior Perú". At the top right, the user's name "ARAUCO CORDERO NELSON WILLIAM (10730270653LADORIUS)" and a "Salir" link are visible. Below the logo is a navigation bar with buttons for "NUEVA SOLICITUD", "SOLICITUD", "DECLARACIÓN JURADA", "DOCUMENTO RESOLUTIVO", "BUZÓN ELECTRÓNICO", and "SERVICIOS". The main content area displays a welcome message for the user and three informational boxes:

- Solicitudes:** 0
- Borradores:** 0
- PERU MARKETPLACE: tu nuevo canal digital para exportar al mundo**

Estimado exportador,

¿Quieres promocionar tus productos a compradores de todo el mundo? Si tu meta es ingresar y conquistar nuevos mercados, te invitamos a participar gratuitamente del **Peru Marketplace**, el nuevo canal digital de promoción comercial de PROMPERU y Mincetur.

En el **Peru Marketplace**, podrás crear tu tienda virtual donde mostrarás los datos de contacto de tu empresa y toda tu oferta exportable. De esta manera, los compradores internacionales interesados en tus productos podrán encontrarte: cuando busquen
- COMUNICADO A LOS EXPORTADORES QUE TRAMITAN CERTIFICADOS DE ORIGEN**

En relación a la tramitación de certificados de origen, en el contexto del Estado de Emergencia Nacional declarado, la Dirección de la Unidad de Origen, pone en conocimiento de los exportadores, lo siguiente:

[Ver Comunicado completo](#)

Atentamente
Dirección de la Unidad de Origen

c) Paso 3: ingresar al campo de “Emitir certificado de Origen”

TUPAS

Filas 1 - 5 de 5. Página 1 de 1

TUPA	FORMATO	NOMBRE	ESPECIFICACION PAGO	PLAZO
13	MCT001	Emisión de Certificado de Origen	0.8675% de la UIT (S/. 36.00)	
S/N	MCT002	Duplicado de Certificado de Origen		
S/N	MCT003	Reemplazo de Certificado de Origen		
S/N	MCT004	Anulación de Certificado de Origen		
S/N	MCT005	Calificación de Declaración Jurada		

d) Paso 4: Seleccionar los campos de país, acuerdo y entidad.

The screenshot shows the VUCE website interface for the "MCT001 - Emisión de Certificado de Origen (TUPA: 13)" step. The user is prompted to "Seleccionar Acuerdo:" and has selected the following options:

- PAÍS DEL ACUERDO: BRASIL
- ACUERDO COMERCIAL: ACE N° 58 Perú-Mercosur
- ENTIDAD CERTIFICADORA: CAMARA DE COMERCIO DE LIMA

Buttons for "Regresar" and "Continuar" are visible at the bottom of the form.

At the bottom of the page, there is a footer with the text: "Esta pantalla está optimizada para Internet Explorer 7.0, Firefox 3.0, Google Chrome 3.0 y Safari 4.0 o versiones posteriores. Vea las indicaciones de compatibilidad." and the logo of the "Ministerio de Comercio Exterior y Turismo" of Peru.

- e) Paso 5: Para iniciar, verifique los datos de la pestaña "datos del solicitante" y seleccione "guardar formato" Y Finalmente, ingresar la factura y la mercancía.

2. SERVICIOS Y PROCEDIMIENTOS EN ORIGEN

- 2.1. Entidades de control para exportación: aduanas y agencias de control de mercancías restringidas y procedimientos logísticos.

2.1.1. Agencias de control

Las principales instituciones que regulan la salida de productos peruanos para el comercio exterior son la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT), entidad reguladora y fiscalizadora en materia aduanera, y dependiendo de la naturaleza del producto o del tipo de producto tenemos a las mercancías restringidas, las cuales son controladas por las autoridades a la salida del país.

Así tenemos a entidades que regulan en materia sanitaria, como el Servicio Nacional de Sanidad Agraria (SENASA), la Dirección General de Salud Ambiental e Inocuidad Alimentaria (DIGESA), el Servicio Nacional de Sanidad Pesquera (SANIPES), que son los responsables de la regulación y supervisión de las actividades agropecuarias, de alimentos y bebidas para consumo humano¹⁷ y pesqueras respectivamente.

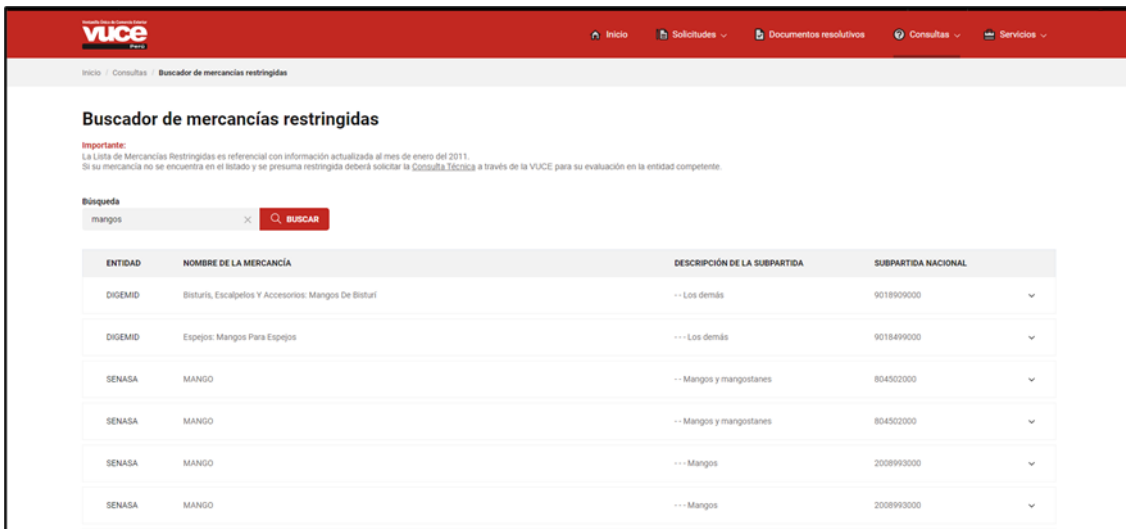
A través de la Ventanilla Única de Comercio Exterior -VUCE, permite a los usuarios realizar los trámites para la obtención de los permisos, certificaciones y demás autorizaciones para la salida de mercancías restringidas como, por ejemplo: alimentos, medicamentos, productos y subproductos de origen animal y vegetal, juguetes, equipos de telecomunicaciones, productos de flora y fauna, entre otros.

Por ejemplo, para identificar la entidad que regula la exportación del producto a exportar, el usuario deberá de seguir los siguientes pasos:

Paso 1: el usuario deberá de ingresar a la plataforma VUCE, con su usuario y clave sol.

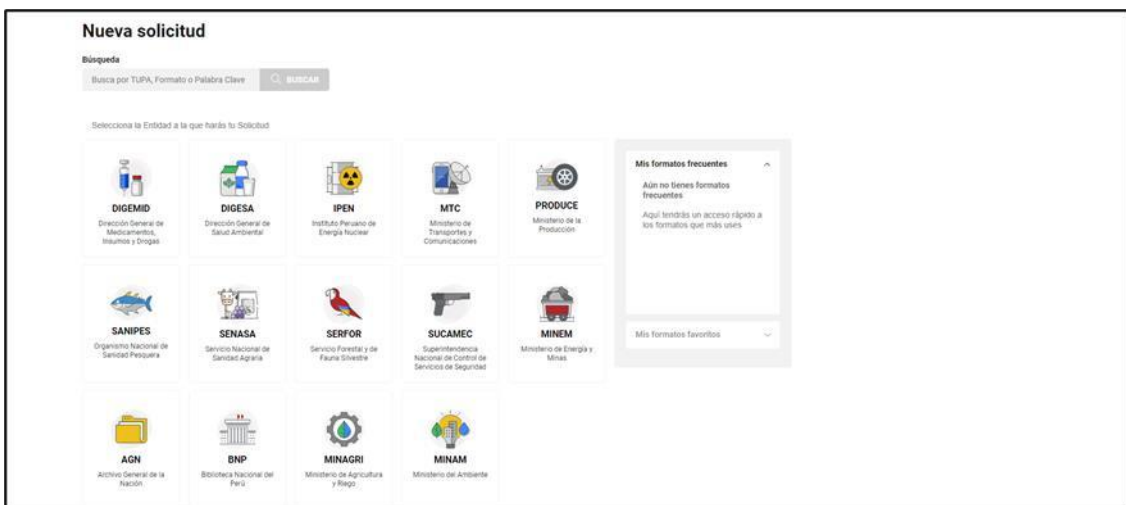
Paso 2: Para saber qué entidad controla el producto que se va a exportar, ingresar el producto en el buscador de mercancías restringidas.

¹⁷ DIGESA: Además controla desinfectantes y plaguicidas para uso doméstico, y plaguicidas para uso en salud pública. Residuos sólidos. Juguetes y útiles de Escritorio.

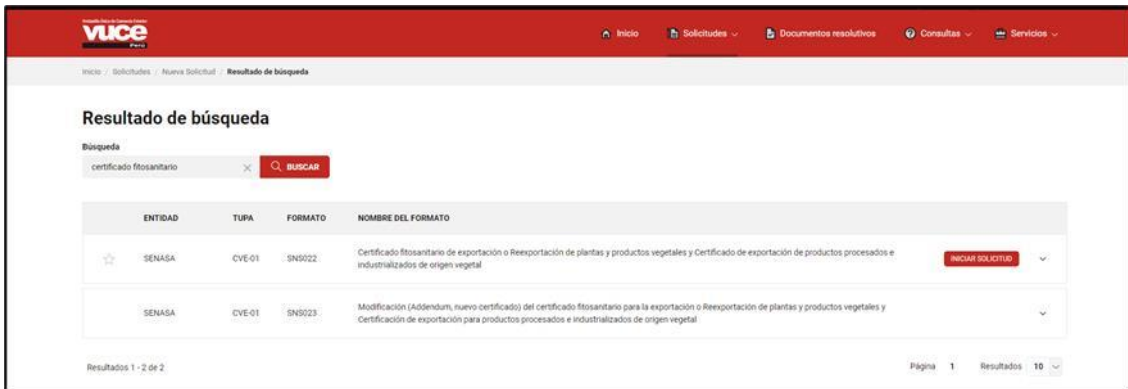


Por ejemplo, para gestionar el certificado fitosanitario de exportación, el usuario deberá de seguir los siguientes pasos:

- Paso 1: el usuario deberá de ingresar a la plataforma VUCE, con su usuario y clave sol.
- Paso 2: Ingresar Crear Nueva Solicitud y en el buscador colocar “certificado fitosanitario”



- Paso 3: Seleccionar e iniciar la solicitud según corresponda.



A continuación, se describen las funciones de las principales agencias de control:

Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria - SUNAT

La Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria -SUNAT, institución pública descentralizada del Sector Economía y Finanzas, es el ente rector en materia tributaria y aduanera a nivel nacional, asumiendo desde inicios de la década pasada estas últimas funciones tras absorber a la Superintendencia Nacional de Aduanas. Las principales funciones y atribuciones de la SUNAT relacionadas a la administración aduanera son las siguientes:

- Control y fiscalización del tráfico internacional de mercancías que tenga como origen o destino al Perú. La SUNAT es la encargada de la gestión y ejecución de los sistemas de análisis y fiscalización de mercancías para el tráfico internacional en el territorio peruano. En ese sentido, son sus funciones el prevenir, perseguir y denunciar el contrabando y tráfico ilícito de mercancías.
- Determinación y recaudación de los derechos arancelarios sobre las importaciones. La SUNAT tiene a su cargo la determinación y difusión del Arancel Nacional de Aduanas, los tratados y convenios vigentes en materia aduanera, así como las normas y procedimientos relacionados a los mismos. Además, lleva a cabo la recaudación de los tributos aduaneros, así como solicita y ejecuta medidas destinadas a cautelar la percepción de dichos tributos.
- Elaboración de estadísticas de tráfico internacional de mercancías. La SUNAT es la institución que sistematiza y ordena la legislación e información estadística de comercio exterior, a fin de brindar información general sobre la materia

Entre todas las funciones y atribuciones de la SUNAT, aquellas relacionadas al control y fiscalización del tráfico de mercancías son las de mayor relevancia para el análisis del presente estudio: esta institución regula y supervisa el proceso de salida de territorio nacional de los productos destinados a la exportación.

Servicio Nacional de Sanidad Agraria – SENASA

El Servicio Nacional de Sanidad Agraria – SENASA, es un Organismo Público Técnico Especializado Adscrito al Ministerio de Agricultura con Autoridad Oficial en materia de Sanidad Agraria, Calidad de Insumos, Producción Orgánica e Inocuidad agroalimentaria. Cuenta con veinticinco órganos desconcentrados, una sede central en la ciudad de Lima y periféricos en el puerto marítimo del Callao y el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

El SENASA tiene a su cargo las siguientes funciones principales:

- Gestión de un sistema de Vigilancia Fitosanitaria y Zoonosológica. Este sistema tiene como objetivo proteger al país del ingreso de plagas y enfermedades que no se encuentran en el país, así como un sistema de plagas de vegetales y animales en lugares donde existen operaciones de importación.
- Certificar el cumplimiento de los requisitos establecidos en la norma sanitaria del sector agropecuario. El SENASA brinda los servicios de inspección, verificación y certificación fitosanitaria y zoonosológica. Asimismo, diagnostica, identifica y provee controladores biológicos. Además, registra y fiscaliza los plaguicidas, semillas y viveros, medicamentos veterinarios y alimentos para animales; y emite licencias de internamiento de productos agropecuarios

Dirección General de Salud Ambiental e Inocuidad Alimentaria -DIGESA

La Dirección General de Salud Ambiental e Inocuidad Alimentaria - DIGESA es el órgano de línea dependiente del Viceministerio de Salud Pública, constituye la Autoridad Nacional en Salud Ambiental e Inocuidad Alimentaria, responsable en el aspecto técnico, normativo, vigilancia, supervigilancia de los factores de riesgos físicos, químicos y biológicos externos a la persona y fiscalización en materia de salud ambiental; la cual comprende en materia de Inocuidad Alimentaria a los alimentos y bebidas destinados al consumo humano y a los aditivos elaborados industrialmente de producción nacional o extranjera, con excepción de los alimentos pesqueros y acuícolas.

Tiene competencia para otorgar, reconocer derechos, certificaciones, emitir opiniones técnicas, autorizaciones, permisos y registros en el marco de sus competencias, ejerce las funciones de autoridad nacional de salud ambiental e inocuidad alimentaria. Constituye la última instancia administrativa en materia de su competencia.

Entre sus funciones:

- Dirigir las acciones de vigilancia, supervigilancia y fiscalización en materia de Salud Ambiental e Inocuidad Alimentaria, conforme a la normatividad vigente.
- Conducir el proceso de otorgamiento de derechos, registros, certificaciones, autorizaciones sanitarias, permisos, notificaciones sanitarias obligatorias y otros en materia de salud ambiental e inocuidad alimentaria, así como en materia de salud ocupacional.

Mencionar que para el caso de exportación de alimentos y bebidas destinados al consumo humano hacia países de América Latina y Centro América es necesario para su ingreso a estos países, el Certificado Libre Venta o Libre Comercialización, el Certificado Sanitario Oficial de Exportación de alimentos para consumo humano entre otros requisitos¹⁸, estos certificados y otros de competencia de DIGESA, se pueden gestionar a través de VUCE (Ventanilla Única de Comercio Exterior).

Organismo Nacional de Sanidad Pesquera - SANIPES

El Organismo Nacional de Sanidad Pesquera, SANIPES, Organismo técnico especializado con autonomía técnica, funcional, económica, financiera y administrativa, adscrito al Ministerio de la Producción, encargada de normar, supervisar y fiscalizar la sanidad e inocuidad en toda la cadena productiva de los recursos y productos pesqueros y acuícolas, así como de los alimentos (piensos), aditivos y productos veterinarios destinados a la acuicultura.

Algunos servicios que brindan:

- Otorgan la habilitación sanitaria a las infraestructuras pesqueras y acuícolas que participan en cada fase de la cadena productiva: embarcaciones pesqueras, desembarcaderos, centros de cultivo, vehículos de transporte, plantas de procesamiento, entre otras.
- Brindan los certificados oficiales sanitarios necesarios para la exportación e importación de productos hidrobiológicos previamente analizados, a través de VUCE (Ventanilla Única de Comercio Exterior).

¹⁸ Para verificar los requisitos necesarios para exportación ingresar a www.ram.promperu.gob.pe

- Auditan, autorizan y registran a organismos que actúan como Entidades de Apoyo para la realización de ensayos e inspecciones de las infraestructuras pesqueras y acuícolas.

Finalmente, tener en cuenta que las entidades mencionadas corresponden a organismos competentes en la regulación de alimentos agropecuarios, alimentos y bebidas y productos pesqueros destinados, pudiendo darse la vigilancia, control y fiscalización a través de inspecciones en Puerto previos a su ingreso al mercado de Brasil. Para el acceso de otro tipo de productos al mercado de Brasil, se recomienda verificar los requisitos de acceso que brinda la herramienta Ram de Promperú.

2.1.2. Costos de los principales servicios logísticos

El proceso logístico de exportación comienza con la salida del producto desde el almacén del exportador, y se extiende hasta su llegada a la ubicación del consumidor final o proveedor. Este proceso se puede dividir en tres etapas:

- El proceso logístico en origen, que incluye todas las actividades realizadas hasta dejar el producto en un puerto en el país de origen para ser transportado.
- El proceso logístico en destino, que comprende aquellas acciones realizadas desde el momento que el producto desembarca en un puerto en el país de destino hasta su despacho al consumidor final.
- El transporte internacional, que vincula los dos procesos antes mencionados por medio de los puertos de salida y entrada

En los procesos en origen y destino, la elección de los puertos de salida y entrada están condicionados básicamente a la ubicación de los almacenes de exportador e importador, con una notable influencia de las condiciones de estos puertos en una serie de aspectos que definen su conveniencia: infraestructura, servicios, condiciones de negociación, etc. Asimismo, las características del producto (valor, tiempo de vida, requerimientos del cliente, etc.) juegan un papel importante en la elección de una ruta para el transporte internacional (modo, recorrido, etc.). Asimismo, los costos, tiempos y características del servicio de este último y los puertos de salida y entrada son los factores de mayor influencia en la cadena de exportación de un producto.

Para desarrollar esta sección y poder identificar los costos de los principales servicios logísticos en origen, se han solicitado cotizaciones con agentes de aduana, agentes de carga

locales, terminales portuarios ¹⁹ para algunos productos en base a la oferta peruanas que actualmente ingresa a Brasil. Teniendo en consideración que los costos de los servicios pueden variar dependiendo de la naturaleza de la carga, en el caso de la oferta de productos que se envían a Brasil, tenemos por ejemplo productos del sector manufactura y textil, a los cuales se les considera como carga general, productos del sector agro como futas, vegetales, los cuales se les considera como carga perecible.

Los siguientes costos no incluyen IGV.

2.1.3. Costos en origen

Los principales conceptos de costos identificados en origen son: Gastos de agenciamiento de aduanas, costos de movimiento de carga, costos de agenciamiento de carga, costos de servicios portuario y se constituyen en:

Costos aduaneros

- a. Costo de agenciamiento de aduana: Es el costo por el servicio de realizar los trámites aduaneros de exportación para un tercero. Incluyen comisión de agencia, costo de precintado, aforo físico, gastos operativos

Costos Logísticos

- b. Costos de movimiento de carga en origen: Se considera:
 - THC (Terminal Handling Charge): Gasto por el manipuleo de contenedores prestado en el país de embarque.
 - INLAND FREIGHT: Gasto por el flete interno en el país de exportación desde el almacén del vendedor hasta el puerto de embarque.
 - PICK UP: Gasto por el recojo de la mercancía en el almacén del vendedor y por colocarla en el medio de transporte para su traslado en el país de embarque.
- c. Costo de Agenciamiento de Carga²⁰. Es el costo que cobra la agencia de carga por los servicios que brinda, Incluyen costos por BL Fee, TDE transmisión, handling.
- d. Costo de Servicios portuarios (vistos buenos estimados). Es el cobro que se cobra por los servicios logísticos- portuarios en los que incurre la carga en contenedores de buques

¹⁹ <https://www.variinvestments.com/>; <https://www.gammacargo.com/>; <http://www.planetcargoperu.com/>;
http://www.grupomancero.com/saximan_logistic.html; <https://www1.tramarsa.com.pe/>; <http://www.imupesa.com.pe/tarifas/>;
<https://www.tpp.com.pe/>

²⁰ Lo cobra el representante de la naviera en Perú

full contenedores que atraviesa un puerto. Incluyen Container Control, SACE-Servicio de Administración de contenedor de Exportación, Gastos administrativos, Servicio documentario, GATE OUT.

Costos aduaneros

Los siguientes costos no incluyen IGV.

- a. Costo de agenciamiento de aduana: Es el costo por el servicio de realizar los trámites aduaneros de exportación para un tercero.

Tabla 8

Costos de agenciamiento de aduanas

Costos de agenciamiento de aduanas	Concepto	Monto (Rango)
	Comisión de Agencia	US\$ 100 -150
	Costo de precintado	
	Aforo Físico	
	Gastos operativos	
	TOTAL	US\$ 100.00 – 150.00

Fuente: Gamma Cargo / Maximan Logistic /Vari Is Investments

Elaboración: Propia

Nota: Pueden haber cargos adicionales. Por alguna gestión no contemplada.

Costos logísticos

- b. Costos de movimiento de carga en origen

Tabla 9

Costos de movimiento de carga en origen

Costos de movimiento de carga en origen ²¹	Concepto	Monto
	PICK UP	\$220
	INLAND FREIGHT ²²	
	THC (Terminal Handling Charge) ²³	\$50 - \$80

Fuente: Empresas logísticas

Elaboración: Propia

Nota: Este costo puede variar, depende donde esté ubicado el local del exportador, en este caso el costo del Inland Freight corresponde a del distrito de Chorrillos al Puerto del Callao.

- c. Costo de Agenciamiento de Carga

Tabla 10

Costos de agenciamiento de carga

Costos de agenciamiento de carga ²⁴	Concepto	Monto
	BL Fee	US\$ 353.00
	TDE transmisión	

²¹ Cargos del agente de carga o transportista.

²² Tarifa para un contenedor carga general

²³ Aplica solo a marítimo y es variable, depende de la línea naviera

²⁴ Incluye los servicios de terminal

	Handling	
	TOTAL	US\$ 353.00

Fuente: Empresas logísticas

Elaboración: Propia

Nota: Este costo puede variar, depende de los servicios que ofrece la empresa, pueden ser servicios integrales o no.

d. Costo de Servicios portuarios (vistos buenos estimados).

En la siguiente Tabla N 11, se muestran los costos promedio de los servicios locales vinculados a la línea naviera Hapag Lloyd, K Line, Seaboard para contenedor de 20 pies, 40 pies carga general y contenedor de 40 pies carga refrigerada, obtenidos del portal Callao Online²⁵. Estos costos al tener tarifa disponible al público, se pueden considerar como costos sin mucha variación dentro de los costos logísticos.

Tabla 11

Costos de servicios portuarios para Contenedor de 20 pies carga general – Hapag Lloyd

	CONCEPTO	MONTO
Costos de servicios portuarios²⁶	Servicio de Administración de contenedor de Exportación, SACE (gestión de despacho contenedor)	\$122.00
	Gastos administrativos (precinto Basc)	\$5.00
	Servicio documentario	\$98.00
	GATE OUT	\$133.00
	TOTAL	\$358.00

Fuente: Callao Online fecha de consulta 4/10/2020

Elaboración: Propia

Tabla 12

Costos de servicios portuarios para Contenedor de 40 pies carga general – K Line

	CONCEPTO	MONTO
Costos de servicios portuarios	Servicio de Administración de contenedor de Exportación, SACE (gestión logística de la carga)	\$160.00
	Gastos administrativos (factura)	\$8.00
	Servicio documentario (gestión logística B/L, control nota de tarja)	\$84.00
	GATE OUT	\$130.00
	TOTAL	\$382.00

Fuente: Callao Online fecha de consulta 4/10/2020

Tabla 13

Costos de servicios portuarios para Contenedor de 40 pies carga refrigerada – Seaboard

	CONCEPTO	MONTO
--	----------	-------

²⁵ <http://www.callaoonline.com/Cotizador.aspx>, fecha de consulta 4/10/2020

²⁶ Depósito temporal, etc

Costos de servicios portuarios	Servicio de Administración de contenedor de Exportación, SACE (container order fee)	\$116.00
	Gastos administrativos (factura)	\$30.00
	Servicio documentario (doc fee)	\$140.98
	GATE OUT	\$138.00
	TOTAL	\$425.00

Fuente: Callao Online fecha de consulta 4/10/2020

Tabla 14

Resumen de costos en origen para un Contenedor de 20 pies carga general - Callao

CONCEPTO	VALOR US\$
Costo agenciamiento aduanero	100.00
Costos de movimiento de carga	270.00
Costo agenciamiento carga	353.00
Costo servicios portuarios	358.00
Total	US\$ 1,081.00

Fuente: Gamma Cargo /Maximan Logistic/ Callao Online

Elaboración: Propia

Nota: Pueden incluirse cargos adicionales

Tabla 15

Resumen de costos en origen para un Servicio de Carga Aérea – carga general

CONCEPTO	VALOR US\$
Costo agenciamiento aduanero	100.00
Costos de movimiento de carga	Variable
Costo agenciamiento carga	100.00

Fuente: Empresas logísticas

Elaboración: Propia

Nota: Pueden incluirse cargos adicionales

Sobre esta sección se puede comentar que las empresas que brindan servicios logísticos, suelen ofrecer a los exportadores servicios logísticos integrales, en ese sentido brindan una cotización global por el servicio, así tenemos de ejemplo los siguientes costos en para un servicio integral: Los costos promedio sin incluir IGV para un contenedor de 40 pies Reefer son los siguientes:

Tabla 16

Resumen de costos por servicios integrales para un Contenedor de 40 pies carga general y reefer – Callao y Paita

CONCEPTO	VALOR US\$
Servicio de logística integral Contenedor de 40 pies carga general	\$1,400.00
Servicio de logística integral Contenedor de 40 pies carga refrigerada	\$2,050.00

Fuente: Empresas de servicios de logística integral

Elaboración: Propia

SERVICIO LOGISTICO INTEGRAL CONTENEDOR 40 PIES CARGA GENERAL (ORIGEN) INCLUYE:GATE OUT - Retiro de contenedor vacío del almacén de la línea/ Transporte CALLAO –SANTA ANITA– CALLAO/Derecho

de Embarque y gastos portuarios vigentes./Certificado de Origen/ Trámite aduanero/Precinto de Línea y de Aduana./ Ingreso directo a puerto/ Preparación de matrices/ Recojo de BL's originales (si fuese el caso) y NN./ Vistos buenos./Aforo físico/Envío de documentos al exterior/ Regularización y entrega de DAM's regularizadas.

Servicios Adicionales NO INCLUIDOS: Movilización y cargos por BOE en puerto/ Llenado de contenedor en planta – Cuadrilla/Almacenaje en puerto/ Servicios Extraordinarios Línea por retiro de contenedor vacío./Servicios Extraordinarios Puerto (refacturado al exportador)/Póliza de Seguro (Bodega origen hasta Bodega destino)/ Cargos de flete, emisión de BL's, otros relacionados ** Según costos de la línea**/ Sobrestadía del Transporte.

SERVICIO LOGISTICO INTEGRAL CONTENEDOR 40 PIES CARGA REFRIGERADA (ORIGEN) INCLUYE: GATE OUT - retiro de contenedor vacío desde el almacén de la línea./Transporte Puerto Paita – Local del Exportador – Puerto de Paita/ 2 termógrafos por contenedor/ Derecho de Embarque y gastos portuarios vigentes/ Ingreso directo a Puerto/Trámites aduaneros/Aforo en Planta (Canal Rojo)/Certificado de Origen./Precinto de Línea y de Aduana./Preparación de matrices/ Ingreso de VGM/Recojo de BL's originales (si fuese el caso) y NN./ Vistos buenos./Regularización y entrega de DAM's regularizadas./ Pago de CPB /Movilización para inspección Senasa / Recojo de Fitosanitario.

2.1.4. Conectividad y costos de flete marítimo y aéreo

Las líneas navieras son personas que por sí (o por medio de otra que actúe en su nombre o representación) celebran un contrato de transporte marítimo de mercancías con un usuario. En la actualidad por los Terminales Portuarios de Callao (DPW Callao, APM Terminals) y Paita (DPW Logistic/TPE) reciben diferentes navieras.

Los fletes constituyen la compensación pagada a las líneas navieras por el transporte de mercancías de un puerto a otro, según las condiciones estipuladas en el conocimiento de embarque (B/L)²⁷, en los servicios regulares de línea²⁸ y en la póliza de fletamento²⁹ en el servicio arrendado.

Los servicios se contratan por medio de intermediarios llamados agentes marítimos, que representan a las compañías navieras en los distintos puertos. La modalidad de contratación del flete (FOB, CIF) y las cotizaciones de los fletes marítimos en punto de origen y destino, dependerá de los arreglos específicos entre las partes. Lo que sí es común a todos los fletes es su estructura en la cual en general se establece una tarifa o flete básico, recargos y descuentos.

Flete Básico. Representa el pago por el cliente por concepto de fletes que se liquidan sobre la base del peso o volumen (el que sea mayor) y la unidad comercial (por ejemplo, por contenedor). Las conferencias navieras formulan las tarifas de flete básico después de evaluar aspectos tales como: (i) ruta, para tomar en cuenta distancia y las características particulares de

²⁷ Bill of Lading (B/L): es el contrato de transporte marítimo expedido por un agente marítimo en representación de una línea naviera a favor de un exportador específico, para amparar la mercancía a transportar.

²⁸ Servicio que opera con buques que tienen itinerario preestablecido, en una ruta con puertos de origen y destino determinado.

²⁹ Fletamento o Contrato de Fletamento, se constituye una de las operaciones más complejas que se realizan en el campo del transporte, en el contrato de fletamento se recoge íntegramente las condiciones acordadas durante la negociación entre el fletante (dueño del buque) y fletador (exportador)

los puertos origen-destino, de recalaje, etc.; (ii) tipo de producto, usando una de entre 20 y 100 distintas posiciones establecidas por las conferencias navieras para clasificar los productos por sus características; (iii) tipo de servicio, y (iv) otros elementos varios tales como el valor comercial, tipo de embalaje, y tipo de estiba.

Recargos. Son componentes variables que se incluyen en el flete para corregir por efectos eventuales y contextuales que pueden afectar el costo de transporte marítimo. Los recargos más comunes son factores de ajuste monetario (CAF) cuando hay riesgos de diferencial cambiario, y ajuste por costo del crudo (BAF) introducido después de la crisis del petróleo (1973) para mitigar las fluctuaciones de los precios del petróleo que impactan el costo del combustible. Otros recargos que han sido utilizados incluyen aquellos que se originan en el peligro de guerra (riesgo de guerra), por manipuleos especiales (manipuleo), etc.

Descuentos. Este ítem se refiere a descuentos, consistentes en reembolsos por lealtad de los exportadores o importadores, al uso del servicio que presta una determinada conferencia naviera de línea por un cierto periodo de tiempo o el transporte de una determinada cantidad de mercancía.

Los cargos de flete, tienden también a incluir un importe fijo que los Navieros cobran los clientes (Embarcadores/Receptores) en concepto de manipulación de la mercancía en el Terminal Portuario. Ese importe es generalmente conocido como Terminal Handling Charge (THC por sus siglas en inglés). Cada naviero determina libremente el importe a cobrar, salvo que dicho Naviero forme parte de una conferencia³⁰ (MINCETUR, 2015)

En la siguiente sección se detallan los tiempos de tránsito, frecuencias de salida, según la oferta de servicios ofrecida por las navieras, así como una breve descripción de los costos que se añaden tanto a los fletes marítimos como aéreos, los cuales se desarrollan a continuación:

2.1.4.1. Conectividad Marítima

La conectividad marítima se da través de tres rutas: 1. Ruta Callao – Itapoa. 2. Ruta Callao – Santos. 3. Ruta Callao – Itapoa. En el modo marítimo las operaciones tienen inicio principalmente en el puerto del Callao, todas brindan servicio directo de transporte de carga. Los tiempos de tránsito estimado al destino final es de 38 días, la cual varía en función a la naviera que se elija. Los servicios ofrecidos por las navieras sonsemanales.

³⁰ Las conferencias marítimas son una clase particular de acuerdos celebrados entre navieros (Zárate, 2002)

A continuación, se presenta información de la línea Naviera Hapag Lloyd, en la ruta Callao – Puerto de Santos.

Tabla 17

Naviera que brinda los servicios a Puerto de San Santos

Línea naviera	Días de tránsito	Frecuencia de salida
HAPAG LLOYD	38	SEMANAL

Fuente: Línea Naviera Hapag Lloyd

Elaboración: Propia

2.1.4.2. Flete marítimo

En este concepto se va a costear el flete marítimo por destino y vía en función a la naturaleza del producto, sea carga general y/o perecible. Cabe señalar que dependiendo del commodity, las navieras establecen precios por temporadas.

La estructura del flete marítimo va a depender de la naviera y de la negociación que realice el contratante (exportador o importador) siendo los siguientes gastos los más reconocidos.

- Basic Ocean Freight - BAS: Es el costo base del transporte marítimo de puerto a puerto
- Bunker Adjustment Factor - BAF: Gasto por ajuste del flete como consecuencia de un incremento del precio del combustible.
- Carrier Security Service - CSC: Cubre el costo de seguir cumpliendo con los estándares de seguridad impuestas por el International Ship and Port Facility Security (ISPS).
- Terminal Handling Origin: Este servicio cubre el costo del handling por container en el puerto de origen o terminal.
- Terminal Handling Destination: Este servicio cubre el costo del handling por container en el puerto de destino o terminal.
- Panamá Canal Charge: Cargo por el paso del buque por el canal de Panamá.
- HANDLING: Gasto por recibir los documentos de transporte en destino.
- COLLECT FEE: Gasto por el derecho de cancelar el flete en destino.
- THC: Gasto por el manipuleo de contenedores prestado durante un transbordo en un punto intermedio dentro del trayecto de la mercancía desde el punto de embarque hasta el punto de destino.

A través de una Línea Naviera consultada, se ha obtenido el valor del flete promedio con destino Brasil, con los siguientes costos:

Tabla 18

Costo en contenedor de 20,40 Carga Seca y 40 HC del Puerto Callao al Puerto de Santos

Puerto de origen de origen (Perú)	Puerto de destino	US\$ Tarifa promedio de flete por contenedor ³¹		
		Contenedores		
		20 pies	40 pies	40 pies HC
Callao	Santos (Brasil)	1617	1958	1958

Fuente: Línea Naviera Hapag Lloyd

Elaboración: Propia

A través de Siicex Rutas Marítimas³², pueden obtener información de fletes marítimos por línea naviera y por ruta con destino a Brasil.

2.1.4.3. Conectividad Aérea Perú – Brasil

En el modo aéreo las operaciones tienen inicio en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. La empresa Skyline brinda servicios diarios hacia Brasil, el tiempo de tránsito es de 6 horas.

A continuación, se presentan los datos para una carga general, consultada a través de un operador logístico:

Tabla 19

Ruta aérea -Lima – Sao Paulo, Brasil

Línea	Frecuencia	Aeropuertos	Tiempo de tránsito promedio
Skyline	Diaria	Aeropuerto Internacional de São Paulo-Guarulhos (GRU)	6 horas vuelo directo

Fuente: Maximan Logistics SAC

Elaboración: Propia

A través de Siicex Rutas aéreas³³ se puede obtener información de otras líneas aéreas que brindan servicios a Brasil.

2.1.4.4. Flete Aéreo

Para el cálculo del flete aéreo, las aerolíneas ofrecen tarifas de carga consolidada de acuerdo al peso de la misma, la naturaleza del producto y su destino. Asimismo, la tarifa va a variar en función a las temporadas altas o bajas de exportación del producto.

³¹ El costo del servicio del flete del contenedor de 20" y 40" corresponde a la tarifa básica del flete internacional + Freight Surcharges: -Marine Fuel Recovery + Import Surcharges: Local logistic fee import+Terminal handling Charge Dest. THC, EMF. No incluye los reajustes por características específicas, consultar directamente con las líneas navieras.

³² <http://www.mapex.pe/rutasmaritimas/home>

³³ <http://rutasaereas.promperu.gob.pe/>

En este sentido, para el cálculo del flete se han sumado los siguientes componentes que explicaremos a continuación:

- Rate: Es la tarifa base de la aerolínea sobre el cual se sumarán la comisión del combustible, el uso de aeropuerto y la emisión de la guía aérea.
- Fuel Surcharge: Es un recargo por concepto de combustible. Debido a que los precios de los combustibles van cambiando constantemente, éstos generan un incremento de los costos en la industria del transporte, motivo por el cual, las aerolíneas agregan a su rate este indicador.
- Uso de Aeropuerto: Este concepto es una tasa aeroportuaria que se carga a los despachos de exportación.

A continuación, se muestra el flete para una carga general, de la línea aérea Skyline consultado a través de un operador logístico.

Tabla 20
Flete destino en Sao Paulo

Flete aéreo promedio por kilo	Valor USD
Conectividad	Lima- Sao Paulo
0 - 1000 Kilos/Peso volumétrico	US\$ 6.00 /Kg

Fuente: Maximan Logistic SAC

Elaboración: Propia

Adicionalmente al flete se debe considerar:

Gatos locales:

Handling: US\$ 120+IGV

Transmisión: \$50+IGV

Gastos destino:

UA: USD 0.05 x KG

Export Fee: USD 25.00

Tránsito BO: USD 10.00

Import Fee: USD 0.10 x KG

Pudiendo haber otros gastos conexos.

A través de Siicex Rutas Aéreas, se puede obtener valores de fletes aéreos promedio de carga que ingresa a Brasil según línea aérea.

2.2. Flujo Procedimiento de exportación³⁴

2.2.1. Documentación aduanera para la exportación

³⁴ <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/despacho/exportacion/exportac/procGeneral/despa-pg.02.htm>

En el caso de exportaciones mayores a un valor FOB de US\$ 5,000, la Declaración Aduanera de Mercancías (DAM), se tramita por medio de un agente de aduanas. Por otro lado, las exportaciones de un valor FOB menor a US\$ 5,000, se procesan por medio de una Declaración Simplificada de Exportación (DSE), que puede ser por vía electrónica, a través del portal de la SUNAT, o directamente en las ventanillas de la SUNAT.

Los documentos exigidos para sustentar la exportación definitiva son:

- La declaración DAM.
- El documento de transporte (conocimiento de embarque, carta de porte aéreo o carta de porte terrestre, según el medio de transporte empleado).
- La factura o boleta de venta electrónica o la emitida físicamente en contingencia. De no existir la obligación de emitirla, se señala esta condición en la declaración.
- Para las mercancías restringidas, el documento de control emitido por la entidad competente.
- Otros que se requieran por la naturaleza u origen de la mercancía.

Teniendo en consideración que dependiendo de la naturaleza del producto o del tipo de producto, tenemos que las mercancías consideradas como restringidas, deben contar el documento emitido por la entidad competente, así tenemos por ejemplo que las exportaciones de productos pesqueros deben contar con el certificado sanitario emitido por SANIPES.

La SUNAT, mediante técnicas de gestión del riesgo, determina qué declaraciones son asignadas al canal verde y cuáles por el rojo. La mayoría de las declaraciones pasan por el canal verde y se regularizan automáticamente con la sola aceptación de la información digitalizada, indicando que terminó el proceso de exportación. Aquellas, a las que se asigna el canal rojo, requieren revisión documentaria y reconocimiento físico.

Toda mercancía destinada a la exportación, debe ser puesta bajo potestad aduanera, desde un depósito temporal o desde el local del exportador. En el caso de los productos pesqueros, con posterioridad a la tramitación de la DAM, el despachador de aduana debe transmitir la solicitud de embarque directo del almacén designado por el exportador o desde el local del exportador.

En la siguiente figura número 15, se muestra el flujo del proceso de exportación definitiva³⁵.

³⁵ <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/despacho/exportacion/exportac/procGeneral/despa-pg.02.htm>

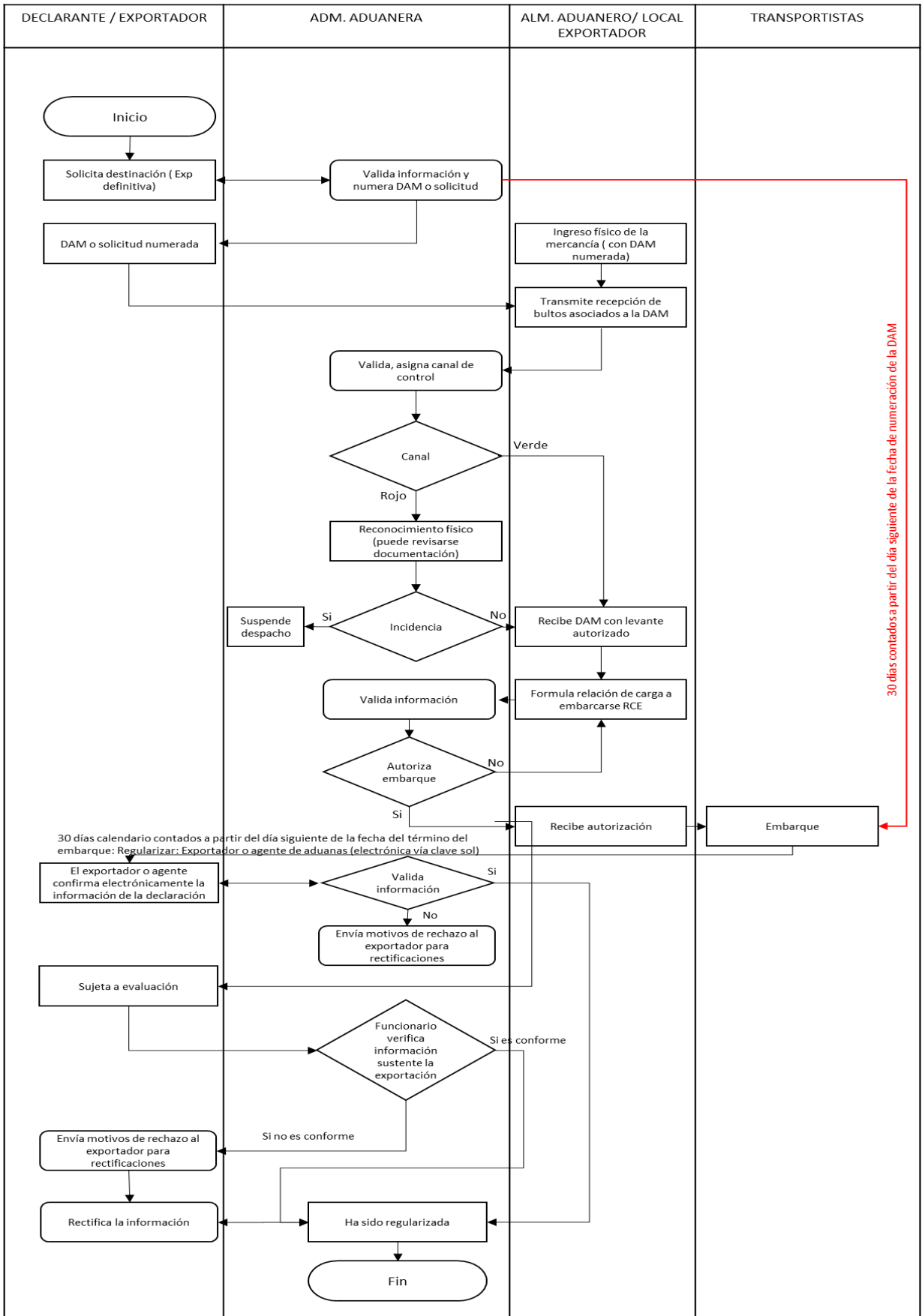



Figura 10. Proceso de exportación definitiva

Fuente: Sunat

2.3. Tamaño o presentaciones frecuentes de productos comercializados en el mercado destino

En las siguientes tablas se muestra las presentaciones de exportación de algunos principales productos de exportación al mercado de Brasil, obtenidas de las páginas web de las empresas exportadoras.

Tabla 21
Presentación de las granadillas

Imagen del producto	
Descripción arancelaria	Granadilla, "maracuya" (parchita) y demás frutas de la pasión (passiflora spp.) Fresc
Partida Arancelaria	0810.90.10.00
Nombre comercial	Granadilla fresca
Nombre científico	Passiflora Ligularis juss
Color	De verde amarillo intenso
Sabor	Dulce y aromático
Precio en mercados	\$10 dólares por KG

Fuente: Adex Data Trade, Agraria

2.4. Envase y embalaje recomendados considerando el o los productos analizados. (información general)

La mejor forma de transporte de estos productos es el paletizado y la formación de paletas permite agilizar la manipulación del producto empacado y se recomienda la mejor forma de almacenar es en cajas de cartón troquelado resistentes. (Saavedra, 2017)

Las cajas se colocan sobre tarimas de madera de 1,0 x 1,2 m, en capas hasta completar una altura de aproximadamente 2,0 m si se envían en contenedores marítimos tipo "high cube" que tienen mayor altura. Los empaques utilizados para el transporte marítimo deben tener suficiente resistencia mecánica; que es lo que les permite resistir el peso de la estiba de los empaques en la paleta (altura y peso) y los movimientos durante el transporte. Para la granadilla se puede almacenar a una temperatura mínima entre 8 y 9 °C, ya que temperaturas inferiores a estas causan daño por frío a la fruta (se quema la cáscara y toma un color café, no termina de madurar).

Bajo esas condiciones de humedad relativa en el ambiente, las cajas de cartón corrugado absorben humedad y su resistencia mecánica disminuye, razón por la cual se recomienda el uso de películas impermeabilizantes sobre la superficie del cartón para minimizar el efecto de la alta

humedad en el ambiente durante el transporte y almacenamiento de la granadilla, pues de otra forma, se debe recurrir al uso de materiales de cartón más resistentes, con lo cual se incrementa el costo de los empaques.



Figura 11 Forma de empaque de la granadilla

2.4.1. Rotulado de embalaje y de las mercancías

Etiquetado

El artículo Nº 31 de la Ley No 8.078 del Código de Protección al Consumidor³⁶ especifica que el etiquetado de los productos debe proporcionar información precisa sobre la calidad del producto, la cantidad, la composición, el precio, la garantía, la fecha de vencimiento, el origen y los posibles riesgos para la salud humana.

Se debe incluir una traducción al portugués y las unidades deben presentarse de acuerdo con el sistema métrico.

Los medicamentos, especialidades farmacéuticas, textiles y ciertos productos alimenticios están sujetos a normas de etiquetado específicas.

³⁶ http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8078.htm

- a. Con respecto a los productos alimenticios, el etiquetado requiere cumplir con la legislación ANVISA³⁷, que a través de su normativa base Resolución N° 259, 20/09/2002, y la reciente Instrucción Normativa - IN N° 259, 08/10/2020, la cual está por entrar en vigencia, en la cual se destacan las especificaciones de la información que debe ir en el rótulo.
- b. Los productos pesqueros envasados se rigen en el marco del Reglamento Técnico para el rótulo de productos envasados de origen animal que cuenta con la Instrucción MAPA N°22-2005³⁸.
- c. Los requisitos para el etiquetado para productos textiles están disponibles en la página web de INMETRO³⁹. Asimismo la fiscalización que se da en el sector textil brasileño, como una obligación es la indicación de la composición textil, muy importante información para los consumidores, en la medida en que busca la prevención de reacciones alérgicas a determinadas fibras textiles y / o filamentos textiles, asegurando una clara identificación de los productos en toda cadena textil proporcionando, la confiabilidad en la elección en la adquisición de la materia prima y un perfecto control en toda la cadena.⁴⁰

En general MAPA y ANVISA definen los requisitos de etiquetado para todos los productos alimenticios que tienen la identidad del producto y Calidad (PAA) estándares definidos. Si el producto está permitido, pero no bajo las especificaciones PAA, lo cual es el caso de algunos productos, el importador todavía tiene que seguir las reglas establecidas por la Agencia de Protección al Consumidor.

Para el caso de la granadilla, maracuyá (parchita) y demás frutas de la pasión (*Passiflora spp.*) frescas, se debe considerar los siguientes artículos, referidos a la etiqueta de los alimentos (pre-ensados)⁴¹:

Se debe de tomar en cuenta en el etiquetado la declaración (“el envío fue inspeccionado y encontrado libre de Neosilba batesi”) y la coordinación con el SENASA respectivo.

³⁷ <http://antigo.anvisa.gov.br/legislacao#/>

³⁸ http://www.cidasc.sc.gov.br/inspecao/files/2012/08/instru%C3%A7%C3%A3o-normativa-22_2005.pdf

³⁹ http://www.inmetro.gov.br/legislacao/resultado_pesquisa.asp?num_ato=N%FAmero&ano_assinatura=Ano&palavra_chave=t%E Axtéis&imageField.x=13&imageField.y=11&nom_classe=&seq_classe=&sig_classe=

⁴⁰ http://www.inmetro.gov.br/fiscalizacao/treinamento/proced_textil.pdf

⁴¹ Ram Promperú

Considerar adicional:

Marco normativo para el etiquetado de los productos alimenticios nacionales e importados se puede encontrar bajo el PAA de la categoría de alimentos específica. La legislación requiere la siguiente información en las etiquetas:

- Panel frontal: Nombre técnico (de acuerdo con el MAPA / clasificación ANVISA) / Contenido /cantidad de marca / Indicación
- Panel lateral: Lista de ingredientes / País de origen / Información de contacto / Compañía de procesamiento para el importador / Fecha de caducidad / Número de lote / Manejo de la información / Instrucciones de uso del producto (si es necesario) / La información nutricional se debe establecer por parte de los alimentos, y la parte de la lista debe ir acompañada de su respectiva "Medición de la casa". Por ejemplo, una taza, cuchara y cucharilla.

Etiquetado de alimentos embalados:

- El etiquetado de alimentos se rige por la Resolución RDC N° 259 / 2002
- Etiquetado en alimentos que causan alergias deben cumplir lo dispuesto en la RDC N° 26/2015. Conforme la Ley N° 10674, los productos alimenticios industrializados deben contener en las etiquetas y materiales de promoción la advertencia "Contém glúten" o "Não contém glúten".
- Información Nutricional conforme lo dispuesto en la RDC N° 359/2003 y 360/2003 (Modelo de tabla nutricional), mediante la Resolución de la Junta Colegiada - RDC N° 163 del 16/08/2006
- Las etiquetas deben ser en portugués, con muy pocas excepciones. Aunque el exportador deberá verificar con el importador los detalles requeridos para el etiquetado de cada producto, en principio todas deben incluir: nombre del producto, color, peso en kilogramos, número de artículos del envase, dimensiones de la caja o envase, país de origen, nombre del fabricante y del exportador.

2.4.2. Envase y embalaje

ANVISA establece normas de calidad y de identidad para los materiales, tales como plástico, vidrio, metal, cerámica y celulósico. El objetivo de la agencia es garantizar que los materiales de embalaje no contienen sustancias tóxicas o hacer modificaciones al contenido de los alimentos.

Asimismo, la Asociación Brasileira De Normas Técnicas, ABTN42 , tiene publicado normas y reglamentos técnicos sobre embalaje y acondicionamiento (ABNT NBR 16182:2013), las cuales están disponible para compra.

Embalajes de Madera

Los embalajes de madera: cajas, soportes, pallets, entre otros, destinados al acondicionamiento de mercaderías deben cumplir con lo establecido en la Instrucción Normativa MAPA N° 32/2015⁴³, la cual adopta las directrices de la NIMF 15 que reglamenta los embalajes de madera utilizados en el comercio exterior.

En la web de SENASA se encuentra publicada una lista de empresas autorizadas realizar el tratamiento térmico y marcado de embalajes de madera para la exportación⁴⁴.

Requisitos específicos por producto a exportar a Brasil, se puede obtener a través de la herramienta Ram de Promperú⁴⁵.

3. SERVICIOS Y PROCEDIMIENTOS EN DESTINO

3.1. Estructura arancelaria e impuestos a la importación

3.1.1. Estructura arancelaria

Producto: Granadilla

En relación a las partidas arancelarias, en Brasil predomina la clasificación oficial del Mercosur denominada NCM (Nomenclatura Común del Mercosur). En algunas ocasiones las partidas arancelarias utilizadas en Perú, bajo la clasificación NALADISA (Nomenclatura de la Asociación Latinoamericana de Integración), difieren de la NCM.

En este caso, a nivel NALADISA, la granadilla se clasifica en 0810.90.10 y; mientras que a nivel NCM, se clasifican en 0810.90.15.

Tabla 22

Estructura arancelaria de Perú

Estructura arancelaria de Perú		
Denominación	Dígitos	Descripción
Sección	II	Productos del reino vegetal
Número de capítulo	08	Frutas y frutos comestibles; cortezas de agrios (cítricos), melones o sandías
Número partida	08.10	Las demás frutas u otros frutos, frescos.

⁴² <https://www.abntcatalogo.com.br/norma.aspx?ID=258415>

⁴³ <https://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/manuais/despacho-de-importacao/legislacao/outras-normas/instrucao-normativa-mapa-no-32-2015>

⁴⁴ <https://www.senasa.gob.pe/senasa/embalajes-de-madera/>

⁴⁵ <http://ram.promperu.gob.pe/index.html>

Número sub partida del S.A	0810.90	Los demás:
Sub partida Nacional	0810.90.10.00	Granadilla, «maracuyá» (parchita) y demás frutas de la pasión (Passiflora spp)

Fuente: Operatividad aduanera Sunat
Elaboración: Propia

Tabla 23

Estructura arancelaria de Brasil

Estructura arancelaria de Brasil ⁴⁶		
Denominación	Dígitos	Descripción
Sección	II	Productos del reino vegetal
Número de capítulo	08	FRUTA; CASCAS DE CITROS (CITRINOS*) E DE MELÕES
Número partida	08.10	Outra fruta fresca
Número sub partida del S.A	0810.90	(Hylocereus spp., Selenicereus undatus) e frutas do gênero Annona, jacas (Artocarpus heterophyllus), lichias (Litchi chinensis), maracujás (Passiflora edulis), pitaias tamarindos (Tamarindus indica) Carambolas (Averrhoa carambola), anonas e outras
Sub partida Nacional	0810.90.15	Maracujás (Passiflora edulis)

Fuente: Aladi
Elaboración: Propia

3.1.2. Impuestos a la importación

El régimen tributario de las importaciones en Brasil comprende el impuesto de importación, así como otros tributos, que inciden sobre el precio final del producto importado.

Consecuentemente, la realización de importaciones en Brasil está sujeta a un sistema de liquidación de impuestos en cascada, es decir, gravan de manera sucesiva y acumulada a los productos.

A continuación, se describen los siguientes tributos:

a. Impuestos de Importación (II)

Es un impuesto federal, de aplica sobre productos importados del extranjero y a equipajes procedentes de viajeros extranjeros. En el caso de mercaderías extranjeras importadas, el cálculo tributario se realiza según el Arancel Externo Común (Tarifa Externa Común – TEC).

El Impuesto de Importación (Ad Valorem) es selectivo, pues varía de acuerdo con el país de origen de las mercancías (debido a los acuerdos comerciales) y con las características del producto. Sus alícuotas están definidas en la Tarifa Externa Común (TEC), que es la tarifa

⁴⁶http://consultawebv2.aladi.org/sicoexV2/jsfAranceles/arancel_vigente_item_entrada.seam?cid=1190748

aduanera utilizada por los países del Mercosur, basada en la Nomenclatura Común del Mercosur (NCM). La NCM, está basada en el Sistema Armonizado.

Respecto al impuesto ad-Valorem⁴⁷, este varía entre 0% y 55%, el arancel promedio es de 11.49%.

Las tasas de impuestos más representativas (respecto a productos) aplica: Un ad valorem del 2% a 2017 productos, a 2124 productos aplica 14% de ad valorem, y a 1094 productos aplica un ad valorem del 10%.

Tabla 24
Información resumida sobre gravámenes de importación de Brasil

País	Cant. de Item	Grav. Mínimo	Grav. Máximo	Grav. Medio
Brasil	10,310	0	55	11.49

Fuente: Aladi

Elaboración: Propia

b. Impuesto sobre Productos Industrializados (IPI)

Es un tributo de competencia federal, en el caso de bienes extranjeros, se aplica durante el despacho en aduanas. La base del cálculo impositivo es el valor que se utiliza de base para el cálculo de los impuestos de aduana, más el importe de estos impuestos y tasas de cambio. El tipo general aplicable varía entre el 10% y el 20%, sobre el valor aduanero más el impuesto de importación.

c. Impuesto de circulación de mercancías y prestación de servicios (ICMS)

Es un tributo de competencia estadual⁴⁸, toda operación de circulación jurídica o económica de la mercancía, y todo servicio de transporte están sujetos al ICMS. La persona natural o jurídica que importe mercancías del exterior, aunque se destinen al consumo o al activo fijo de la empresa, o que sea destinataria de servicios prestados en el exterior o que se inicien en el exterior, es considerada contribuyente del impuesto. El tipo general aplicable es el 12%, pero puede variar de un Estado federado a otro. Se aplica sobre el valor aduanero, más los II y el IPI, a los que se unen el Impuesto sobre Operaciones Financieras (IOF) y los gastos aduaneros. (MINCETUR, 2016) (INVEST & EXPORT BRASIL, 2016)

⁴⁷http://consultawebv2.aladi.org/sicoexV2/jsfAranceles/arancel_vigente_inf_resumida_amplia.seam?cid=1190748

⁴⁸ <https://www.taxgroup.com.br/tabela-icms-2020-atualizada-2/>

d. Contribuciones Programa de Integración Social (PIS/Pasef) y Contribución social para Financiamiento de Seguridad Social (COFINS).

La Cofins-Importación y el PIS-Importación son contribuciones sociales de competencia federal para el financiamiento de la seguridad social, incidentes sobre la importación de productos extranjeros. Esas contribuciones dan tratamiento tributario igual a los bienes producidos en el País, que sufren la incidencia de esas contribuciones, y los bienes importados, que son tributados con las mismas alícuotas que los bienes nacionales.

En la casi totalidad de las importaciones, la alícuota aplicable del PIS es de 2,1% y la de Cofins es de 9,65%. La base de cálculo para ambas contribuciones es el valor aduanero de las mercancías importadas.

En la web de Ministerio de Economía: Tributos Federais administrados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil⁴⁹, se explican y describe la aplicación de tributos, impuestos a las importaciones.

Asimismo, está disponible en la web de Ministerio de Economía: Simulador do Tratamento Tributário e Administrativo das Importações, en donde se puede realizar una simulación de tratamiento tributario y administrativo de importaciones, según partida arancelaria ⁵⁰.

A continuación, se hizo una simulación de los impuestos a los que estaría gravado una exportación de la partida 0810.90.15. En la siguiente gráfica se muestran los resultados.

⁴⁹ <http://receita.economia.gov.br/acesso-rapido/tributos>

⁵⁰ <http://www4.receita.fazenda.gov.br/simulador/BuscaNCM.jsp>

← → ↻ No es seguro | www4.receita.fazenda.gov.br/simulador/Simulacao-tag.jsp

Receita Federal Buscar no portal

MINISTÉRIO DA ECONOMIA

Perguntas Frequentes | Contato | Serviços | Dados Abertos | Área de Imprensa | Onde Encontro | Avisos

Simulador do Tratamento Tributário e Administrativo das Importações

■ Dados da Simulação

Código NCM	0810.90.15		
Descrição NCM	MARACUJÁS (PASSIFLORA EDULIS)		
Taxa de Câmbio do Dia 9/10/2020	R\$ 5,6200		
Valor Aduaneiro Convertido	R\$11.240,00		
Aliquota II (%)	<input type="text" value="10.00"/>	Tributo II	R\$ 1.124,00
Aliquota IPI (%)	<input type="text" value="0.00"/>	Tributo IPI	R\$ 0,00
Aliquota PIS (%)	<input type="text" value="2.10"/>	Tributo PIS	R\$ 236,04
Aliquota COFINS (%)	<input type="text" value="9.65"/>	Tributo COFINS	R\$ 1.084,66

As alíquotas podem ser preenchidas manualmente e os tributos recalculados

[Recalcular Tributos](#) [Efetuar Nova Consulta](#)

■ CIDE, Antidumping e Medidas Compensatórias

Não há incidência de Antidumping.
 Não há incidência de Cide.
 Não há incidência de Medidas Compensatórias.

■ Tratamentos Administrativos

1) MERCADORIA
 Mercadoria sujeita à anuência do MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUARIA E ABASTECIMENTO

2) PAÍS POR MERCADORIA
 Mercadoria impedida de ser importada.

Tabla 25
Impuestos por producto aplicados al sector Alimentos

Sector	Partida	Descripción Arancelaria	Arancel	IPI	PIS	COFINS	ICMS ⁵¹
Alimentos	0810.90.15	Granadilla (Passiflora spp)	0%	0%	2.10%	9.65%	12%

Fuente: Macmap/Taxes Group/Receita Federal
 Elaboración: Propia

⁵¹ Suponiendo que la carga llega a Puerto de Santos y se tiene que trasladar vía transporte marítimo a Río de Janeiro. Le corresponde una tasa del 12%.

3.2. Entidades de control para importación: aduanas, agencias de control de mercancías restringidas y procedimientos logísticos.

Para fiscalización y autorización de la entrada de productos en territorio brasileño, operan en Brasil diversos órganos de control, cuya función es la de, analizar y autorizar la importación del bien por medio de la emisión de Licencia de Importación en el Siscomex, siempre que el producto examinado cumpla todos los requisitos necesarios.

3.2.1. Licencias de importación

Brasil aplica un régimen administrativo de licencias de importación con fines estadísticos y de control regulatorio de importaciones. En general, el proceso de despacho de importaciones no exige tramitar licencias; sin embargo, existen ciertas mercancías que requieren de este trámite de forma indispensable. Existen tres tipos de regímenes administrativos según las características de la Importaciones dispensadas de licencias de importación: (MINCETUR, 2016)

a. Importaciones dispensadas de Licencias de Importación

Los importadores deben presentar solamente el registro de la Declaración de Importación en el Sistema Integrado de Comercio Exterior (SISCOMEX) para dar inicio al procedimiento de despacho aduanero. Se encuentran incluidos en esta categoría los productos del sector textil y confecciones, algunos insumos como la goma de tara, entre otro tipo de productos.

b. Importaciones sujetas a licencias automáticas:

Son aquellos productos especificados en el “Tratamiento Administrativo” de SISCOMEX y las importaciones efectuadas bajo el régimen aduanero especial del drawback. El plazo máximo para el otorgamiento de este tipo de licencias es de 10 días hábiles desde la fecha de registro en SISCOMEX.

c. Importaciones sujetas a licencias no automáticas:

Son, en su mayoría, productos que pueden ser perjudiciales para la integridad de las personas y de los animales o para la preservación de los vegetales. El plazo máximo para el otorgamiento de estas licencias es de 60 días calendario.

La lista completa de bienes sujetos a licencia y prohibiciones de importación, así como los órganos responsables de la aprobación de la licencia, puede consultarse en el sitio web del

Sistema Integrado de Comercio Exterior de Brasil (SISCOMEX): Bienes sujetos a licencia o prohibición de importación⁵².

Asimismo, a través del Simulador de Tratamiento Administrativo de Importación del Siscomex, puede consultar si un producto de la oferta peruana se acoge a un licenciamiento automático o no automático⁵³.

Si un producto que se desea exportar está sujeto a licencias de importación, el importador llenará un formulario de licencia de importación en SISCOMEX, indicando la información comercial de la operación realizada. Se debe registrar la licencia con la debida antelación de modo que el embarque en el exterior se realice con posterioridad a la autorización del licenciamiento. La licencia otorga un plazo de 90 días para el embarque de la mercancía en el exterior y ofrece la posibilidad de extender el plazo unos 90 días adicionales por una sola vez. La importación sin licencia tiene una penalización equivalente al 30% del valor en aduana de las mercancías. Además, hay una penalización de 10% ó 20% si la mercancía es embarcada después de que haya expirado la licencia de importación.

Por lo tanto, debido a las aprobaciones previas exigidas en el caso de algunos productos es importante que antes del embarque de las mercaderías el exportador le informe al importador brasileño todas las características técnicas de las mercaderías que sean necesarias para su correcta clasificación y posterior licenciamiento.

La legislación completa que regula a las mercancías sujetas a Licencia de Importación o Prohibición con el consentimiento de otros organismos están contenidas en la Ordenanza SECEX No. 23/2011⁵⁴.

3.2.2. Agencias de control

A continuación, se describen a los órganos de control:

Departamento de Operaciones de Comercio Exterior (DECEX)

⁵² <http://www.siscomex.gov.br/informacoes/importacao/tratamento-administrativo-na-importacao/>

⁵³ https://siscomex.desenvolvimento.gov.br/tratamento/private/pages/consulta_tratamento.jsf

⁵⁴ <http://www.siscomex.gov.br/legislacao/secex/>

El Decex, además de ser el organismo responsable por la gestión y la actualización del tratamiento administrativo del Siscomex, actúa como órgano anuente de algunos productos sujetos a procedimientos especiales, así como en la concesión de aprobación a ciertas operaciones de importación que están sujetas a licenciamiento independientemente del producto comercializado.

El Sistema Integrado de Comercio Exterior - SISCOMEX

El Sistema Integrado de Comercio Exterior – Siscomex, instituido por el Decreto nº 660/92, es el instrumento administrativo que integra las actividades de registro, seguimiento y control de las operaciones de comercio exterior, mediante un flujo único y computadorizado de informaciones⁵⁵. El usuario, por intermedio de terminal conectado al Sistema, puede hacer el registro y el acompañamiento de sus exportaciones e importaciones, recibir mensajes e intercambiar informaciones con los órganos responsables de las autorizaciones y fiscalizaciones.

El acceso al Siscomex puede ser efectuado a partir de cualquier punto conectado (bancos, corretoras, despachantes aduaneros o el propio establecimiento del usuario), así como por medio de terminales instalados en los órganos federales encargados del control del comercio exterior.

Secretariado de Comercio exterior (SECEX)

Para un eficaz control de las actividades de importación, el gobierno de Brasil cuenta con una estructura administrativa diversificada, siendo el Ministerio del Desarrollo, Industria y Comercio Exterior – MDIC, el responsable directo por estas actividades. El órgano más importante es la Secretaría de Comercio Exterior – SECEX, que posee diversos objetivos y atribuciones, entre los cuales se destacan: Administrar los mecanismos e instrumentos de seguimiento y control de las operaciones de exportación e importación.

Agencia Nacional de Vigilancia Sanitária (ANVISA)

La Agencia Nacional de Vigilancia Sanitaria (ANVISA)⁵⁶ es el órgano responsable por la reglamentación, control y fiscalización de productos con impacto en la salud humana. Alimentos, medicamentos, productos médicos, reactivos para diagnóstico, cosméticos, derivados del tabaco, sangre y hemoderivados, así como por servicios de salud; además, se responsabiliza por el monitoreo de precios de medicamentos, por la anuencia previa en el proceso de concesión

⁵⁵ <http://siscomex.gov.br/>

⁵⁶ <http://portal.anvisa.gov.br/>

de patentes de productos y procesos farmacéuticos y por el control de la propaganda de productos sujetos al régimen de vigilancia sanitaria.

Ministerio da Agricultura, Pecuaria e Abastecimento (MAPA)⁵⁷

Es el órgano responsable por la fiscalización y control del tránsito internacional de productos e insumos agropecuarios en los aeropuertos, puertos, puestos de frontera y aduanas especiales, con el objetivo de cohibir el ingreso de plagas y enfermedades que puedan representar amenaza para la sanidad de los vegetales y para el ganado nacional. Le compete al MAPA garantizar el ingreso de productos de origen animal y vegetal e insumos agropecuarios en conformidad con los patrones establecidos y a emitir la certificación Fito zoosanitaria y sanitaria de los productos que son exportados

Otros ministerios y/o agencias también participan en la vigilancia y control, estos son el Instituto de Protección del Medio Ambiente (IBAMA), del Ministerio de Medio Ambiente; el Instituto Nacional de Metrología, Normalización y Calidad Industrial (INMETRO) del Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio (MDIC); la Comisión Técnica Nacional de Bioseguridad (CTNBio), que es una Comisión Interministerial con sede en el Ministerio de Ciencia y Tecnología (MCT); y el Departamento de Protección al Consumidor y Defensa (DPDC) dentro del Ministerio de Justicia. (PromPerú, 2015)

3.3. Flujo procedimiento de importación.

Todos los procedimientos de importación en Brasil⁵⁸, están informatizados en un sistema denominado Siscomex – Sistema Integrado de Comercio Exterior ⁵⁹⁶⁰, en el cual los órganos gubernamentales están interligados a todos los agentes que, de alguna u otra forma, participan activamente en los procesos de exportación e importación. (INVEST & EXPORT BRASIL, 2016)

Considerar que el sistema brasileño de importaciones de mercaderías, incluye un proceso administrativo⁶¹ y aduanero⁶² de las importaciones en Brasil. A continuación, describiremos el proceso aduanero.

El proceso de despacho de importaciones es el proceso mediante el cual se verifica la exactitud de los datos declarados por el importador con el fin de cumplir con los trámites pertinentes para el despacho de aduana. Toda mercancía procedente del exterior está obligada

⁵⁷ <https://www.gov.br/agricultura/pt-br/>

⁵⁸ https://investexportbrasil.dpr.gov.br/arquivos/Publicacoes/ComoExportar/CEXBrasil_espanhol.pdf

⁵⁹ <http://siscomex.gov.br/>

⁶⁰ https://www1.siscomex.receita.fazenda.gov.br/siscomexImpweb-7/login_cert.jsp

⁶¹ Ver 3.2.1

⁶² <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/despacho-de-importacao/legislacao>

a ser sometida al procedimiento de despacho aduanero. A continuación, se indican las etapas que constituyen el proceso:

Procedimiento de Despacho Aduanero

- El despacho de importación es procesado por medio de la Declaración de Importación (DI), registrada en el Sistema Integrado de Comercio Exterior (Siscomex)
- Antes de iniciar una operación de importación, el interesado debe verificar si su habilitación para utilizar el Siscomex será necesaria y si ella se encuentra en vigente.
- El despacho aduanero de importación es dividido, básicamente, en dos categorías: el despacho para consumo y el despacho para admisión en régimen aduanero especial o aplicado en áreas especiales.
- El despacho aduanero de importación es procesado por medio de la Declaración de Importación (DI), que debe presentarse a la unidad aduanera bajo cuyo control se encuentren las mercaderías.
- La Declaración de Importación (DI) debe contener, entre otras informaciones, la identificación del importador y del adquirente, caso no sean la misma persona, así como la identificación, clasificación, valor aduanero y origen de la mercancía.
- La DI es formulada por el importador o su representante legal en el Siscomex, de acuerdo con el tipo de declaración y la modalidad de despacho aduanero.
- El acto que determina el inicio del despacho aduanero de importación es el registro de la DI en el Siscomex.

Una vez registrada la Declaración de Importación e iniciado el procedimiento de despacho aduanero, la DI es sometida al análisis fiscal y seleccionada para uno de los canales de verificación. Tal procedimiento de selección recibe el nombre de parametrización. Los canales de verificación son cuatro: verde, amarillo, rojo y gris.

La importación seleccionada para el canal verde es nacionalizada automáticamente sin cualquier verificación. El canal amarillo implica la verificación de los documentos de instrucción de la DI y de las informaciones constantes en la Declaración. Si la importación es seleccionada para el canal rojo, además de la verificación documental es requerida la verificación física de la mercancía. Finalmente, cuando la DI es seleccionada para el canal gris, se realiza el examen documental, la verificación física de la mercancía y la aplicación de procedimiento especial de control aduanero, para verificación de indicios de fraude, incluso en lo que se refiere al precio declarado de la mercancía.

El despacho aduanero concluye con la nacionalización aduanera, previo a la conclusión de la verificación aduanera. En la siguiente figura se muestra el flujo del proceso de importación.

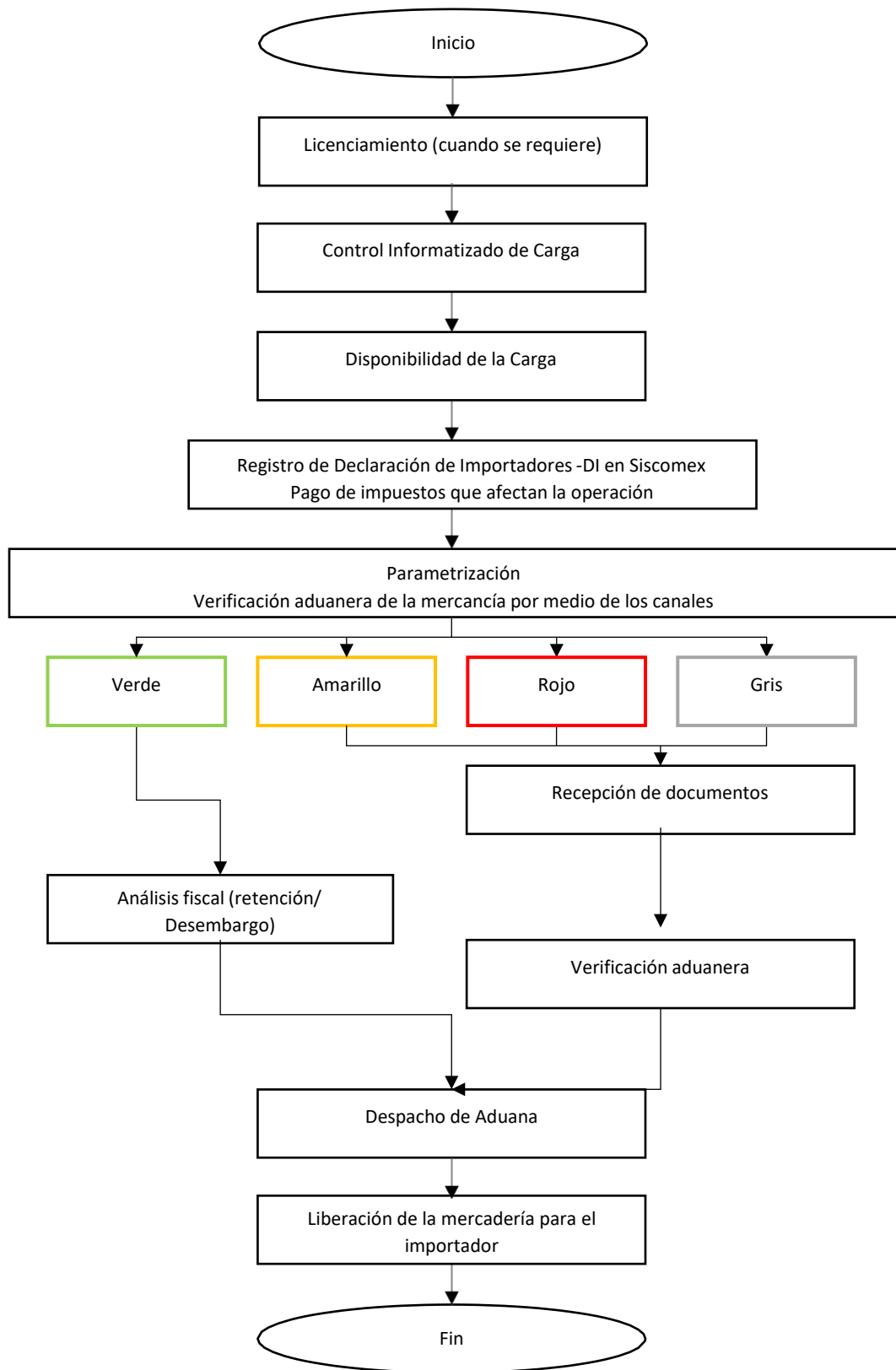


Figura 12. Proceso de despacho de importaciones
Fuente: Invest & Export Brasil/ PDM Brasil Mincetur

3.4. Exigencias en cuanto a documentación comercial, logística y aduanera en el país destino.

3.4.1. Documentación aduanera para la importación

El importador brasilero deberá recibir por el exportador peruano la siguiente documentación, que sirven de base para las informaciones contenidas en la Declaración de Importación - DI:

- Factura Comercial
- Lista de Empaque
- Certificado de origen
- Documento de Transporte: Carta Porte Internacional en el caso de transporte terrestre.
- Documento de Transporte: Manifiesto Internacional de Carga en el caso de transporte terrestre.
- Algún otro documento o certificado emitido en origen, ejemplo Certificado Fitosanitario emitido por el SENASA para productos agro, Certificado Sanitario SANIPES para productos de Pesca, Certificado Libre Venta emitido por DIGESA.

Los documentos que sirven de base para las informaciones contenidas en la Declaración de Importación- DI⁶³ y que son necesarias para realizar el proceso de nacionalización del producto en la aduana de ingreso: son:

- Vía original del conocimiento de carga o documento equivalente;
- Vía original de la factura comercial, firmada por el exportador;
- Comprobante de pago de los tributos
- Remito de carga (packing list), cuando aplicable
- Prueba de Origen⁶⁴
- Manifiesto de carga (lo envía el transportista a la aduana) ; y
- Otros, exigidos en virtud de acuerdos internacionales o de legislación específica.

Otras consideraciones para procedimiento de embarque y trámite documental

En el caso el importador brasileño tenga que obtener la autorización de la LI previamente al embarque en el exterior, el exportador extranjero (peruano) deberá ser avisado para no

⁶³ <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/despacho-de-importacao/topicos-1/despacho-de-importacao/documentos-instrutivos-do-despacho/consideracoes-gerais>

⁶⁴ <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/despacho-de-importacao/topicos-1/despacho-de-importacao/documentos-instrutivos-do-despacho/outros-documentos>

embarcar la mercancía antes de conseguir la autorización. Caso contrario, el importador estará sujeto a las multas previstas en la legislación brasileña.

En el caso de pago anticipado, con la Factura Pro Forma en manos, el comprador deberá providenciar el contrato de cambio para efectuar el envío de las divisas. Tratándose de cobro bancario, el proceso se invierte, de forma que el exportador deberá embarcar primero la mercancía y después remitir la documentación vía banco. Cuando se trata de carta de crédito, el comprador utilizará la Factura Pro Forma para providenciar el trámite ante el banco brasileño.

En cualquier hipótesis, los documentos originales necesarios, básicamente el conocimiento de embarque (documento que comprueba la posesión o propiedad de la mercancía y la contratación de la operación de transporte), la factura comercial (documento similar a la Factura pro forma, pero emitida posteriormente al embarque de la mercancía, reflejando la operación efectivamente realizada entre el exportador extranjero y el importador brasileño), el “packing list” – lista que entrega el exportador al transportador conteniendo la descripción, cantidad, marcas, números y modelos de las mercancías que serán transportadas) y el Certificado de Origen (si fuese pleiteado el tratamiento tarifario preferencial) deben llegar al importador vía banco o directamente a su dirección lo más rápido posible, a fin de que se pueda dar inicio al proceso aduanero de nacionalización.

Se recomienda que el exportador envíe copias de estos documentos escaneados vía e-mail, pues algunos procedimientos pueden ser aplazados mientras la mercancía está viajando a su destino, principalmente si es por vía aérea o terrestre.

Con los documentos originales en manos y la mercancía en local aduanero de zona primaria o zona secundaria, el importador brasileño puede dar inicio al proceso denominado despacho aduanero de importación, vía Siscomex, con el objetivo de nacionalizar la mercancía.

3.5. Operadores logísticos en destino (forwardings, brokers aduaneros y centros distribución)

En la web del Puerto de San Antonio se encuentra una lista publicada de líneas navieras y agentes portuarios que operan en este puerto⁶⁵.

A continuación, se muestra una lista de algunos principales operadores logísticos identificados según el servicio que prestan.

Tabla 26

Aliança Navegação e Logística Ltda.

Nombre	Aliança Navegação e Logística Ltda.
Ubicación	Rua do Comércio 71Centro 11010-141 Santos
Contacto	contato.ssz@alianca.com.br
Teléfono	+55 13 32111300 / 0800 177576 / 0800 5222682
Sitio Web	https://www.alianca.com.br/alianca/es/alianca/index.html
Servicio	Línea Naviera

Fuente: Alianca

Elaboración: Propia

Tabla 27

CMA CGM do Brasil Sao Paulo Headquarter

Nombre	CMA CGM do Brasil Sao Paulo Headquarter
Ubicación	Avenida Paulista, 283 9º andar - cj. 91 e 12º andar - cj. 121 BELA VISTA
Contacto	bma.sales-support@cma-cgm.com
Teléfono	+55 11 3708 0088
Sitio Web	https://www.cma-cgm.com/local/brazil/agency/39/cma-cgm-do-brasil-sao-paulo-headquarter?brand=cmacgm&fullName=False
Servicio	Línea Naviera

Fuente: CMA CGM

Elaboración: Propia

Tabla 28

Transcontinental Logistics S/A

Nombre	Transcontinental Logistics S/A
Ubicación	Av. Diário de Notícias 200 / Sala 1505
Contacto	COMERCIAL@TRANSCON.COM.BR
Teléfono	51 3242 8482
Sitio Web	http://www.transcontinentallogistica.com/contato
Servicio	Depósito

Fuente: Transcontinental Logistics

Elaboración: Propia

⁶⁵ <http://www.portodesantos.com.br/relacoes-com-o-mercado/operadores-portuarios/>

Tabla 29*Phoenix Ltda*

Nombre	Phoenix Ltda
Ubicación	Pça da Republica, 87 Cj. 84, Santos-SP.
Contacto	contato@phoenixltda.com.br
Teléfono	(13) 3232-5577
Sitio Web	http://www.phoenixltda.com.br/en/contact/
Servicio	Agencia de carga y aduana

Fuente: Phoenix Ltda

Elaboración: Propia

Tabla 30*Aurum Freight International*

Nombre	Aurum Freight International
Ubicación	Rua Reginaldo de Lima, 297 - Sala 24 09732-550 São Bernardo do Campo, Estado de São Paulo, Brasil
Contacto	sales@aurumfreight.com.br
Teléfono	+55 11 4122-3711
Sitio Web	https://aurumfreight.com.br/?utm_source=cargo-cards-directory&utm_medium=referral
Servicio	Depósito y agencia de aduana

Fuente: Aurum Freight International

Elaboración: Propia

Tabla 31*HIS Logística Internacional*

Nombre	HIS Logística Internacional
Ubicación	Rod Pref. Francisco Ribeiro Nogueira, 70 - Km 65 08765-340 Mogi das Cruzes, SP Brasil
Contacto	bruna@hislogistic.com
Teléfono	+55 (11) 2779-0818 (11) 94527-8139
Sitio Web	http://hislogistic.com/?utm_source=cargo-cards-directory&utm_medium=referral#contato
Servicio	Transporte terrestre

Fuente: HIS Logística Internacional Brasil

Elaboración: Propia

3.6. Conceptos principales de los costos en destino

Los gastos en destino se van a diferenciar en función de la naturaleza del producto. Para tal sentido se realizará la descripción de los costos que se deben asumir en destino para la nacionalización de los productos.

- Impuestos de aduana – duties: Este concepto corresponde a un derecho arancelario que grava la importación de mercancías. Este derecho arancelario es el Ad- Valorem, las cuales son tasas impositivas en función a la partida arancelaria del producto.
- Considerar que puede haber impuestos internos en destino dependiendo del tipo de mercancía.

- Almacenaje: Tarifa que cobran los almacenes por la colocación temporal de las mercancías mientras se solicita su despacho cuya gestión puede estar a cargo de la aduana, de otras dependencias públicas o de personas privadas.
- Gastos portuarios: Dentro de este concepto están considerados los gastos de pago de depósito de contenedor, THC, reacondicionamiento, doc. Fee y gate in.
- Servicios de agente de aduana: 0.5% del valor CIF por despacho aduanero, para importaciones mayores a \$1000.
- Coordinación de entrega: Costo por el transporte de la mercancía a un almacén del importador una vez desaduanado el producto.

Tabla 32

Costos de agenciamiento de aduanas

Costos de agenciamiento de aduanas	Concepto	Monto (Rango)
	Comisión de Agencia	0.5% del Valor CIF
	Costo de precintado	
	Aforo Físico	
	Gastos operativos	

Fuente: Gamma Cargo / Maximan Logistic

Elaboración: Propia

A continuación, se muestra información de costos referenciales obtenida a través de un operador logístico para una carga suelta (general) con destino Brasil.

BRASIL- SANTOS

Flete marítimo: Usd 20 w/m3

DTHC: usd30xBI

Gastos en destinos

Descarga: usd50 w/m3

Bibliografía

- Acuerdos Comerciales. (2006). *TLC Perú - MERCOSUR*. Obtenido de Acuerdos Comerciales:
http://www.acuerdoscomerciales.gob.pe/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=100&Itemid=123
- DOING BUSINESS. (2020). *Facilidad para hacer negocios en Brasil*. Obtenido de DOING BUSINESS:
<https://espanol.doingbusiness.org/es/doingbusiness>
- INVEST & EXPORT BRASIL. (2016). *Como Exportar a Brasil - Guía práctica sobre el proceso de importación*. Obtenido de INVEST & EXPORT BRASIL:
https://investexportbrasil.dpr.gov.br/arquivos/Publicacoes/ComoExportar/CEXBrasil_espanhol.pdf
- Logiscomex. (04 de Marzo de 2015). *Perfil logístico de Brasil*. Obtenido de Logiscomex:
<https://www.logiscomex.com/BancoMedios/Documentos%20PDF/perfil-logistico-brasil-2015-completo.pdf>
- MINCETUR. (2015). *Análisis de los costos marítimos y portuarios*. Obtenido de
https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/facilitacion_comercio_exterior/Costos_Portuarios_Maritimos_Peru.pdf#page=82&zoom=100,100,621
- MINCETUR. (2016). *Plan de Desarrollo de Mercado - Brasil*. Obtenido de MINCETUR:
https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/plan_exportador/Penx_2025/PDM/brasil/Html5/data/images/files/pdf/pdm.pdf
- PromPerú. (2015). *Guía de Requisitos de Acceso de Alimentos a Brasil*. Obtenido de Siicex:
<http://www.siicex.gob.pe/siicex/documentosportal/guia-requisitos-acceso-alimentos-brasil-2016.pdf>
- Saavedra, F. (Noviembre de 2017). *Servicio especializado para levantamiento de información logística para exportaciones de productos agrícolas y pesca al estado de new york – Estados Unidos y Brasil*. Obtenido de PromPerú.
- Siicex Rutas Aéreas. (2020). *Rutas Aéreas*. Obtenido de Siicex: <http://rutasaereas.promperu.gob.pe/>
- The World Bank Group. (2018). *Índice de desempeño logístico*. Obtenido de The World Bank:
<https://lpi.worldbank.org/international/global>



Departamento de Facilitación
de las Exportaciones

2023