



OPORTUNIDADES DE COMERCIO EXTERIOR A TRAVÉS DE LA **IIRSA NORTE**

EJE MULTIMODAL: PUERTO – CARRETERA – HIDROVÍA

MAXIMIXE

IIRSA NORTE
Concesión Vial

20 AÑOS

Eje Multimodal: Puerto - Carretera - Hidrovía

por encargo de la Concesionaria Interoceánica Norte

www.iirsanorte.com.pe

Miraflores - Lima

ISBN 000 - 000 - 00000 - 0 - 0

Pueblo Libre - Lima







Prólogo

En Concesionaria IIRSA Norte nos sentimos profundamente orgullosos de poder contribuir, a través de nuestras labores de operación, mantenimiento, construcción y conservación, al crecimiento productivo y económico de la macrorregión nororiental del Perú. Nuestra infraestructura no solo conecta territorios, sino que también genera beneficios concretos para los usuarios: optimiza los tiempos de viaje, mejora la seguridad vial, reduce los costos logísticos y facilita el acceso a servicios y oportunidades. Estos impactos positivos han sido clave para dinamizar las economías locales, fortalecer el comercio regional y mejorar la calidad de vida de las poblaciones ubicadas a lo largo del corredor vial.

Valoramos profundamente el rol que desempeñamos como eje logístico que articula seis regiones del norte y el oriente peruano con el resto del país y con el mundo, al estar interconectados, por un lado, con los diversos puertos que tienen salida hacia el Pacífico, lo que permite el intercambio comercial con los grandes mercados asiáticos; y por el otro, con Brasil, uno de nuestros principales socios comerciales, a través del cual conectamos con el Atlántico.

Conscientes del enorme potencial, presentamos con entusiasmo este estudio elaborado por la consultora MAXIMIXE, que nos permite analizar la situación del comercio entre Perú y Brasil, y la relevancia y oportunidades que surgen en el comercio con un mercado tan competitivo como el de China.

Las importaciones chinas al estado de Amazonas en Brasil representan un total de U\$ 6,975 millones, cifra que promete multiplicarse significativamente con la implementación del estratégico corredor multimodal: Puerto de Chancay – Carretera IIRSA Norte – Hidrovía Amazónica. Este ambicioso proyecto de integración logística representa una oportunidad sin precedentes que impulsará el desarrollo económico y comercial no solo de la macrorregión nororiental, sino que también posicionará al Perú como hub logístico fundamental en el intercambio comercial entre Asia y Sudamérica.

Concesionaria IIRSA Norte cumple 20 años de labor ininterrumpida, tiempo durante el cual hemos podido ver cómo la población de las zonas de influencia ha progresado y lo sigue haciendo. Ofrecemos este estudio como una línea base para que la macrorregión nororiental continúe creciendo, consolidándose como un gran foco de desarrollo para nuestro país.

IIRSA Norte, conectando personas, contribuyendo al progreso.

Andre Guimaraes

Gerente General de la Concesionaria IIRSA Norte





Índice del Estudio

Resumen Ejecutivo	10
Capítulo I. Relevancia del Comercio entre Perú y Brasil	17
I.1 Indicadores económicos y sociales de Perú y Brasil	18
I.2 Intercambio comercial entre ambos países	19
I.3 Acuerdos comerciales, entidades reguladoras, normas, permisos y certificados exigibles	23
Capítulo II. Situación Actual del Comercio Transfronterizo entre Perú y Brasil	49
II.1 Relación e integración entre la Macrorregión Norte del Perú y la Región norte de Brasil	49
II.2 Características económicas del estado de Amazonas, sectores clave	50
II.3 Características económicas de la Macrorregión Norte del Perú y su potencial exportador	58
Capítulo III. Análisis de la Oferta y la Demanda de Productos y Servicios para el Comercio Transfronterizo	115
III.1 Exportaciones de la Macrorregión Norte al estado de Amazonas	115
III.2 Exportaciones del estado de Amazonas a la Macrorregión Norte	116
III.3 Comercio bilateral entre la Macrorregión Norte y el estado de Amazonas	118
Capítulo IV. Relevancia del Comercio entre Brasil y China (y cómo participa Perú)	123
IV.1 El comercio bilateral entre Brasil y China	123
IV.2 El comercio bilateral entre el estado de Amazonas y China	126
IV.3 Perú como puente de conexión entre China y Brasil	132
Capítulo V. Relevancia de la Zona de Manaus como polo de atracción	137
V.1 Zona Franca de Manaus – ZFM	137
V.2 Compra de insumos y venta de productos de la ZFM	144
V.3 Compras por sectores industriales en la ZFM	145
V.4 Ventas de la ZFM	146

	<i>Página</i>
Capítulo VI. Riesgos y Obstáculos en el Comercio Transfronterizo	149
VI.1 <i>Barreras comerciales que dificultan el intercambio bilateral</i>	149
VI.2 <i>Factores de riesgo en la relación comercial del comercio transfronterizo</i>	153
VI.3 <i>Requerimiento de infraestructura multimodal</i>	157
VI.4 <i>Agenda pendiente</i>	172
Capítulo VII. Impacto del Mayor Comercio a través del Corredor IIRSA Norte	179
Conclusiones	191



NO CONTAMINE EL
MEDIO AMBIENTE



Resumen Ejecutivo



1. Relevancia Estratégica del Comercio Perú-Brasil

Brasil es un socio comercial clave para el Perú, consolidándose en 2024 como el tercer proveedor más importante del país y el segundo destino de exportaciones dentro de América Latina. El comercio bilateral superó los US\$ 5,100 millones, con un déficit de más de US\$ 1,800 millones para Perú.

El Eje Multimodal IIRSA Norte es un catalizador del comercio bilateral, permitiendo multiplicar por 3.6 las exportaciones peruanas a Brasil desde su concesión en 2005.

El perfil comercial es complementario: Perú exporta minerales, alimentos y químicos; Brasil provee maquinaria, vehículos, plásticos y agroindustria pesada.



2. Estado Actual del Corredor Multimodal Transfronterizo

Si bien existe una conexión física entre ambos países, su aprovechamiento es limitado, la vía terrestre entre Paita y Yurimaguas está operativa, pero el tramo fluvial hacia Manaus carece hasta hoy de una concesión formal que garantice su funcionamiento continuo y eficiente.

El transporte fluvial presenta serias limitaciones operativas: es lento, estacional y costoso debido a problemas recurrentes como sedimentación, estiajes, ausencia de señalización y la limitada infraestructura portuaria en Yurimaguas, Iquitos y Santa Rosa.

El Eje Multimodal IIRSA Norte aún no se convierte en un canal logístico competitivo frente a otras rutas marítimas, pese a que puede conectar el Pacífico con la Amazonía brasileña y el Atlántico.

//////////

**3. Potencial de
Oferta y Demanda
en el Comercio
Binacional**

Perú puede abastecer de productos agroalimentarios, pesqueros, forestales y bioinsumos a la Zona Franca de Manaus, especialmente en temporadas de escasez interna de Brasil.

Manaus tiene capacidades industriales subutilizadas que podrían exportar artículos plásticos, electrodomésticos y motocicletas al norte peruano, pero la logística y los costos lo hacen inviable hoy.

Existen brechas de mercado importantes: el comercio informal predomina en la frontera debido a los altos costos logísticos y los trámites regulatorios complejos.

Sectores con alto potencial de desarrollo comercial: agroindustria, turismo amazónico, servicios logísticos, manufactura ligera, y comercio electrónico transfronterizo.

//////////

**4. Dimensión
Triangular: Comercio
China-Brasil vía Perú**

China es el principal proveedor de Manaus, con importaciones de 984 mil TM por un valor CIF de US\$ 6,975 millones en 2024.

Se plantea canalizar este flujo de carga vía el puerto de Chancay, con tránsito terrestre por la IIRSA Norte y fluvial por la futura Hidrovía Amazónica hasta Manaus.

La ruta alternativa al Canal de Panamá tendría un ahorro de hasta 10 días de tránsito y reduciría la dependencia de un paso geopolíticamente vulnerable y saturado.

Perú se posiciona como país bisagra entre el Asia-Pacífico y Sudamérica, atrayendo inversión, encadenamientos logísticos e interés geoestratégico de potencias globales.

//////////

**5. Manaus como
Polo de Atracción
Productiva**

La Zona Franca de Manaus cuenta con incentivos fiscales potentes y un ecosistema industrial avanzado, pero con escasa proyección exportadora.

El aislamiento logístico (por río o vía aérea) limita la inserción de Manaus en rutas comerciales internacionales, generando sobrecostos que la desconectan del mercado peruano.

Con mejoras en conectividad e infraestructura, Manaus podría ser un nodo redistribuidor de carga peruana y asiática en el norte de Brasil.



6. Principales Obstáculos a Superar

Persisten trabas no arancelarias relevantes, pese a los acuerdos como el ACE N.º 58: controles sanitarios, burocracia aduanera, inspecciones redundantes.

La navegación fluvial requiere un canal de navegación constante, modernización portuaria y pilotos certificados. Sin ello se encarece el flete fluvial.

La inseguridad en la ruta (contrabando, piratería fluvial, narcotráfico) desalienta la inversión logística formal y favorece esquemas informales.

Falta de interoperabilidad entre sistemas aduaneros y regulatorios, especialmente en el cruce Tabatinga–Santa Rosa–Leticia.



7. Impacto Estimado del Corredor Chancay–Manaus (2024)

Carga base existente: 50,000–55,000 TEU anuales solo con importaciones chinas a Manaus.

Ingreso logístico directo para Perú: US\$ 165 millones/año por transporte terrestre, fluvial y servicios portuarios.

Impacto total en el PBI peruano: US\$ 330–412 millones/año, aplicando multiplicadores sectoriales entre 1.7 y 2.5.

Empleo generado: hasta 130 mil empleos (98% inducidos o indirectos, muchos informales); entre 6 y 8 mil empleos formales directos e indirectos.

Recaudación fiscal estimada: US\$ 35–60 millones/año, principalmente por IGV a servicios logísticos y renta empresarial.

Ventaja geoestratégica: 13% menos distancia total vs. Canal de Panamá, fortaleciendo la autonomía logística de Brasil, China y Perú.

//////////

8. Proyecciones al 2028 (Escenario Moderado de Crecimiento)

Volumen de carga crecería 5% anual: de 984 mil TM en 2024 a 1.2 millones TM en 2028.

Ingresos logísticos escalarían de US\$ 165 a US\$ 200 millones/año.

Impacto en PBI alcanzaría entre US\$ 400 y US\$ 500 millones/año, si se integran servicios de valor agregado (almacenaje, etiquetado, manufactura).

Empleo total potencial: hasta 158 mil puestos, con mayor proporción de empleos formales si se industrializa la ruta.

Recaudación fiscal proyectada: US\$ 75 millones anuales, eventualmente autofinanciando mantenimiento mediante peajes logísticos.

//////////

9. Conclusiones

Viabilidad Económica y Logística del Corredor

La ruta **Chancay-IIRSA Norte-Hidrovia Amazónica-Manaus** constituye una **alternativa logística viable y estratégica** frente a la tradicional vía por el Canal de Panamá, con ventajas en tiempo, costos y geoestrategia, con un ahorro en tiempo de viaje de aproximadamente 10 días.

En 2024, el corredor podría haber generado un **impacto económico directo de US\$ 165 millones** en servicios logísticos, y un **impacto total en el PBI de entre US\$ 330 y US\$ 412 millones**, considerando efectos multiplicadores.

Generación de Empleo

El flujo logístico sostendría **entre 6 y 8 mil empleos formales** y hasta **130 mil empleos totales** (incluyendo informales e inducidos), dinamizando economías regionales tradicionalmente aisladas a lo largo de la ruta, especialmente en la Amazonía y la sierra norte del Perú.

Beneficios Fiscales para el Estado Peruano

La operación del corredor generaría **ingresos fiscales estimados en US\$ 35-60 millones anuales** en 2024, principalmente a través del IGV, impuesto a la renta empresarial y contribuciones laborales, sin que estos tributos recaigan sobre el consumidor brasileño.

Reducción de Dependencia del Canal de Panamá

El corredor representa una **ruta bioceánica alternativa**, que reduce la **dependencia del Canal de Panamá**, aumentando la **resiliencia de las cadenas de suministro** internacionales ante disrupciones geopolíticas o climáticas.

Potencial de Crecimiento al 2028

Bajo un **escenario de crecimiento moderado (5% anual)**, el volumen movilizado podría superar **1.2 millones de TM**, generando ingresos logísticos de **US\$ 200 millones**, un impacto económico superior a **US\$ 500 millones en el PBI**, y hasta **158 mil empleos totales** para 2028.

Condiciones Críticas para su Éxito

Se identifican condiciones necesarias para la viabilidad del corredor:

Mejoras viales (duplicación de tramos, mantenimiento de la IIRSA Norte) y **modernización de la infraestructura fluvial** (dragado y balizamiento de la hidrovía).

Desarrollo de infraestructura portuaria fluvial en Yurimaguas e Iquitos, y posible rol complementario del **Puerto de Eten**.

Simplificación aduanera y creación de regímenes especiales de tránsito binacional.

Seguridad logística frente a riesgos delictivos en zonas sensibles (VRAEM, frontera).

Mitigación ambiental y gestión social que legitime el proyecto ante comunidades locales.

Financiamiento internacional e inversión público-privada para viabilizar obras clave.

Zonas Económicas Especiales (ZEE) que capten valor agregado (ensamblaje, transformación), ampliando el beneficio más allá del tránsito.

Posicionamiento Geopolítico del Perú

La inversión china en Chancay y la consolidación del corredor posicionan al Perú como **actor clave en la interconexión Asia-Sudamérica**, lo que puede traducirse en mayores inversiones y relevancia estratégica si se gestiona con inteligencia diplomática y económica.



Capítulo 1

***Relevancia del
Comercio entre
Perú y Brasil***

El intercambio comercial entre Perú y Brasil refleja un crecimiento sostenido durante dos décadas consecutivas. En 2024, Brasil se consolidó como el tercer origen de las importaciones peruanas, detrás únicamente de China y EEUU. Asimismo, en el ámbito de las exportaciones, el gigante sudamericano se posicionó como el décimo destino a nivel mundial de nuestros productos y el segundo en Latinoamérica y El Caribe. Ese mismo año, las compras a Brasil sumaron más de US\$ 3 mil millones, segundo valor más alto en los últimos 10 años, mientras que las ventas peruanas a Brasil marcaron un récord llegando a más de US\$ 1 mil millones. Además, ambos países mantienen acuerdos comerciales y de integración fronteriza y reducción de regulaciones, que podrían impulsar más el intercambio aprovechando la logística fluvial, vial y portuaria existente en el Eje Amazónico pe incluso llegar a los mercados del Asia. Este capítulo muestra esta relevancia.

1.1 Principales indicadores económicos y sociales Brasil-Perú

Brasil tiene una superficie de más de 8,5 millones de km² y una población al 2024 estimada en 212,6 millones de habitantes¹. En 2024 su Producto Bruto Interno (PBI) alcanzó los US\$ 2,188 billones de dólares, posicionándose como la décima economía más grande del mundo y la tercera en América, solo detrás de EEUU y Canadá. Ese mismo año Brasil fue el primer socio comercial del Perú a nivel latinoamericano y ocupó el cuarto lugar a nivel mundial.

Brasil posee una economía altamente diversificada y se destaca como líder mundial en varios sectores agroindustriales. Es el mayor productor y exportador global de café, naranjas y caña de azúcar, y ocupa el segundo lugar en la producción de soja. En el ámbito de las proteínas animales, Brasil lidera las exportaciones mundiales de carne de res y de pollo, y se posiciona como el cuarto mayor exportador de carne de cerdo. También es uno de los principales productores y exportadores de maíz a nivel mundial. La agroindustria representa aproximadamente el 48.6% de las exportaciones totales del país, subrayando su importancia en la economía nacional.

En el sector industrial, Brasil destaca por su riqueza mineral, siendo el segundo mayor exportador mundial de mineral de hierro y uno de los cinco principales productores de bauxita. También cuenta con importantes reservas de niobio, concentrando el 98% de las reservas conocidas a nivel mundial. En cuanto a la producción de petróleo, Brasil ha incrementado significativamente su capacidad, y en 2024, el petróleo crudo se convirtió en el principal producto de exportación del país, con ventas al exterior que ascendieron a casi US\$ 45,000 millones, superando a la soja por primera vez desde 2012. El país también es un importante exportador de madera, ocupando una posición destacada en el mercado global.

Brasil cuenta con una sólida base industrial en sectores como el automotriz, aeronáutico, farmacéutico, siderúrgico, químico y textil. Es el octavo productor mundial de vehículos y alberga a Embraer, el tercer mayor fabricante de aviones comerciales del mundo. La industria siderúrgica brasileña se encuentra entre las diez más grandes a nivel global, y el país es uno de los principales productores de productos químicos y farmacéuticos en América Latina. Asimismo, Brasil posee la quinta industria textil más grande del mundo, con una producción diversificada que abastece tanto al mercado interno como a la exportación.

En los últimos años, el país se ha lanzado a la producción de servicios de alto valor añadido, especialmente en los campos de la aeronáutica y las telecomunicaciones. El turismo también ha aumentado en los últimos años, convirtiéndose en un segmento importante del sector. La recuperación del sector servicios tras la pandemia estuvo impulsada principalmente por los servicios a las familias, la información y la comunicación, y el transporte, así como por un suave rebote de la industria turística. El sector industrial contribuye en un 20.7% al PBI y emplea al 21% de la población. El sector servicios representa el 58.9% del PBI brasileño y emplea al 70% de la población activa.

En 2024, el PBI per cápita de Brasil fue de US\$ 10,291, ocupando el puesto 78 en relación con el resto de los 196 países que conforman el ranking mundial. La tasa acumulada anual del índice de precios al consumidor (IPC) fue de 4.83%; respecto a la balanza comercial fue superavitaria en US\$ 74 mil millones representando el 4.5% del PBI; y en la medición de la facilidad para hacer negocios, Brasil se encuentra en el 124º lugar de los 190 países que conforman el ranking Doing Business.

¹ Población brasileña al 1.º de julio de 2024, según estimación del Instituto Brasileño de Geografía y Estadística (IBGE).

Para 2024, el Perú ocupó el puesto 91 en la tabla del ranking mundial con un PBI per cápita de US\$ 8,506, en tanto que la tasa de variación anual del IPC anualizada fue de 1.97%. Perú superó a Brasil en cuanto a la facilidad para

hacer negocios, al ocupar el puesto 76, y en cuanto a obtención de electricidad y comercio transfronterizo al ocupar los puestos 88 y 102 respectivamente; aunque ambos países están por debajo de la media.

Principales indicadores socio económicos Brasil-Perú			
Indicadores 2024	Variables	Brasil	Perú
Superficie total	km2	8'511.965	1'285.215
Población estimada	Millones de hab.	212.6	34
PIB US\$ a precios actuales	US\$ MM	2,170	289.5
PIB per cápita a precios actuales	US\$	10,292	8,506
Crecimiento PBI	% anual	3.4	3.3
Inflación promedio	% anual	4.83	1.97
Exportación de bienes	US\$ MM	337	76
Importación de bienes	US\$ MM	263	52
Comercio de bienes	US\$ MM	600	128
Balanza comercial de bienes	US\$ MM	74	24
Arancel NMF aplicado (porcentaje)	Promedio simple	11.2%	2.3%
Índice de competitividad global (2019)	Puesto de 141	71°	65°
IDH-PNUD 2022	Puesto de 193	89 °	87°
Facilidad para hacer negocios		124°	76°
Apertura de un negocio		138°	133°
Obtención de electricidad	Puesto de 190	98°	88 °
Comercio transfronterizo		108°	102°

Fuente: IBGE (Brasil). INEI (Perú), Banco Mundial, Trade Map. Foro Económico Mundial.

Elaboración: MAXIMIXE

I.2 Intercambio comercial entre ambos países

El comercio bilateral entre Perú y Brasil se consolidó en 2024 como uno de los vínculos más relevantes del comercio sudamericano, tras superar de forma sostenida la contracción registrada durante la pandemia de 2020. En ese año, las exportaciones peruanas hacia Brasil cayeron en 33 % respecto a 2019 (de US\$ 1,142 millones a US\$ 761 millones), mientras que las importaciones descendieron en 19 % (de US\$ 2,430 millones a US\$ 1,979 millones).

Para 2024, el intercambio comercial totalizó US\$ 5,117 millones, registrando una caída de 5.8 % frente a 2023 (US\$ 5,434 millones). A pesar de ello, el nivel alcanzado en 2024 sigue siendo el segundo más alto de la serie histórica desde 2005, manteniéndose por encima del promedio de las últimas dos décadas. La balanza comercial continuó siendo favorable a Brasil, con un superávit de US\$ 1,830 millones, ligeramente menor al registrado en 2023 (US\$ 1,978 millones).

Comercio bilateral y balanza comercial Perú-Brasil (2005-2023) (US\$ millones)

Comercio Perú-Brasil	2005	2010	2015	2020	2023	2024
Exportaciones (X.FOB)	458	950	1,053	761	1,728	1,644
Importaciones (M.CIF)	1,032	2,183	1,932	1,979	3,706	3,474
Comercio bilateral	1,490	3,133	2,985	2,741	5,434	5,117
Balanza comercial (M-X)	574	1,233	878	1,218	1,978	1,830

Fuente: Aduanas

Elaboración: MAXIMIXE

En el periodo 2021–2024, dejando de lado el efecto de rebote post-pandemia, las exportaciones peruanas a Brasil crecieron a una tasa promedio anual de 13.0 %, pasando de US\$ 1,141 millones en 2021 a US\$ 1,644 millones en 2024. Por su parte, las importaciones desde

Brasil aumentaron de US\$ 3,361 millones a US\$ 3,474 millones, lo que representa un crecimiento promedio anual de apenas 1.1 %, reflejando una estabilización en las compras peruanas.

Comercio Bilateral Perú – Brasil (2005-2024)



Fuente: Aduanas

Elaboración: MAXIMIXE

Desde el inicio de la concesión de la carretera IIRSA Norte en 2005 hasta el cierre de 2024, las exportaciones peruanas a Brasil pasaron de US\$ 458 millones a US\$ 1,644 millones, lo que implica un crecimiento de 3.6 veces. Por su parte, las importaciones desde Brasil se

elevaron de US\$ 1,032 millones a US\$ 3,474 millones, multiplicándose 3.4 veces. Esta evolución reafirma la importancia del eje vial interoceánico como catalizador clave del comercio bilateral.

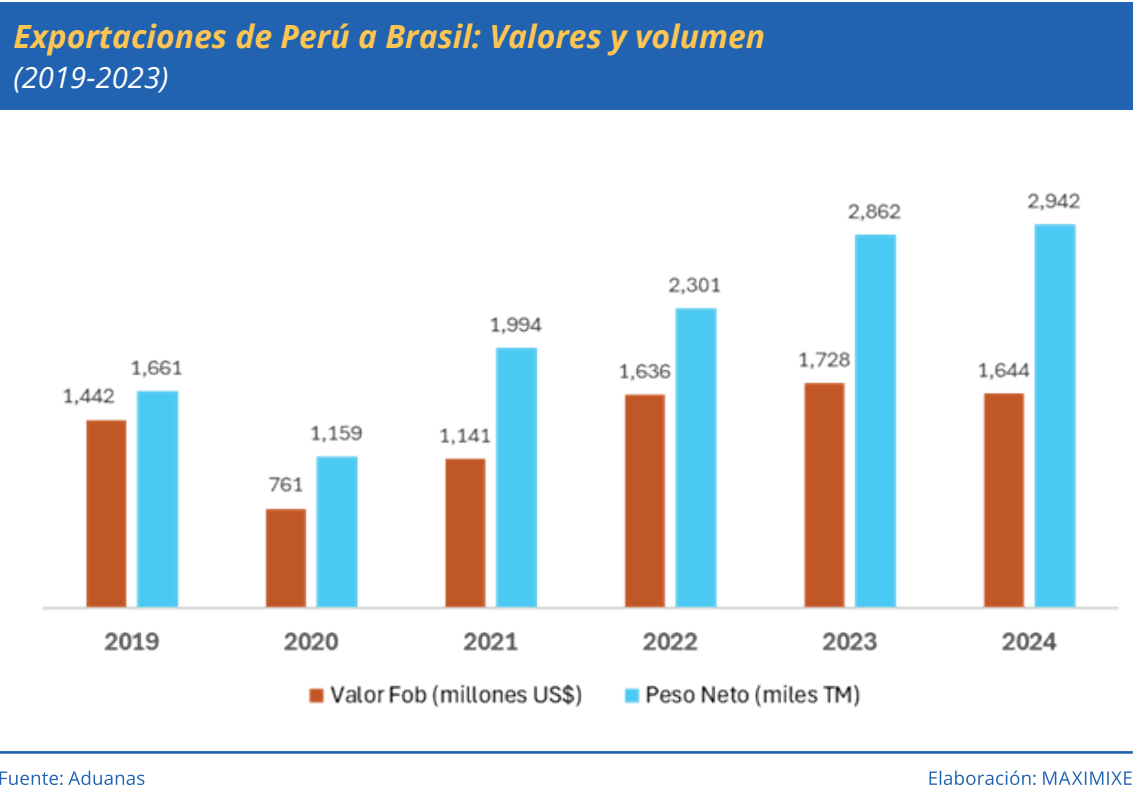
Durante los últimos cinco años (2019–2024), las exportaciones peruanas con destino a Brasil aumentaron en US\$ 502 millones, al pasar de US\$ 1,142 millones a US\$ 1,644 millones, con una tasa promedio anual de crecimiento de 7.6 %. En el mismo periodo, las importaciones provenientes de Brasil crecieron en US\$ 1,044 millones, al pasar de US\$ 2,430 millones a US\$ 3,474 millones, con una tasa promedio anual de 7.4 %. En ambos casos, el único retroceso se registró en 2020, como resultado directo del impacto de la pandemia.

Comercio bilateral y balanza comercial Perú–Brasil (2019-2023) (US\$ millones)						
Comercio Perú-Brasil	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Exportaciones (FOB)	1,142	761	1,141	1,636	1,728	1,644
Importaciones (CIF)	2,430	1,979	3,361	4,204	3,706	3,474
Comercio bilateral	3,872	2,741	4,503	5,839	5,434	5,117
Balanza comercial (M-X)	987	1,218	2,220	2,568	1,978	1,830

Fuente: Aduanas

Elaboración: MAXIMIXE

La siguiente figura muestra las tendencias crecientes en cuanto a valor y el volumen de las exportaciones peruanas al Brasil y un crecimiento más pronunciado en cuanto a éstos últimos.



1.2.1 Importaciones peruanas desde el mundo y desde Brasil

En 2024, las importaciones del Perú desde todo destino ascendieron a US\$ 55,006 millones, mostrando una recuperación respecto a 2023 (US\$ 52,151 millones), aunque sin alcanzar el pico registrado en 2022. China se mantuvo como el principal proveedor, seguida por EEUU y, en tercer lugar, Brasil con un valor de US\$ 3,474 millones, lo que representó el 6,3% del

total importado por el país. Este porcentaje marca una ligera disminución respecto al 2023, cuando Brasil representó el 7.1% de las importaciones totales. A pesar de esta leve caída, se mantiene por encima de los niveles prepandemia y confirma la posición estructural de Brasil como uno de los principales socios comerciales de Perú.

Importaciones peruanas del mundo y Brasil Valor CIF (US\$ millones)						
Importaciones del Perú	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Mundo	42,404	36,122	50,866	60,145	52,151	55.006
Brasil	2,430	1,979	3,361	4,204	3,706	3,474
% Importaciones de Brasil / Total mundial	5.7%	5.5%	6.6%	7.0%	7.1%	6.3%

Fuente: Aduanas

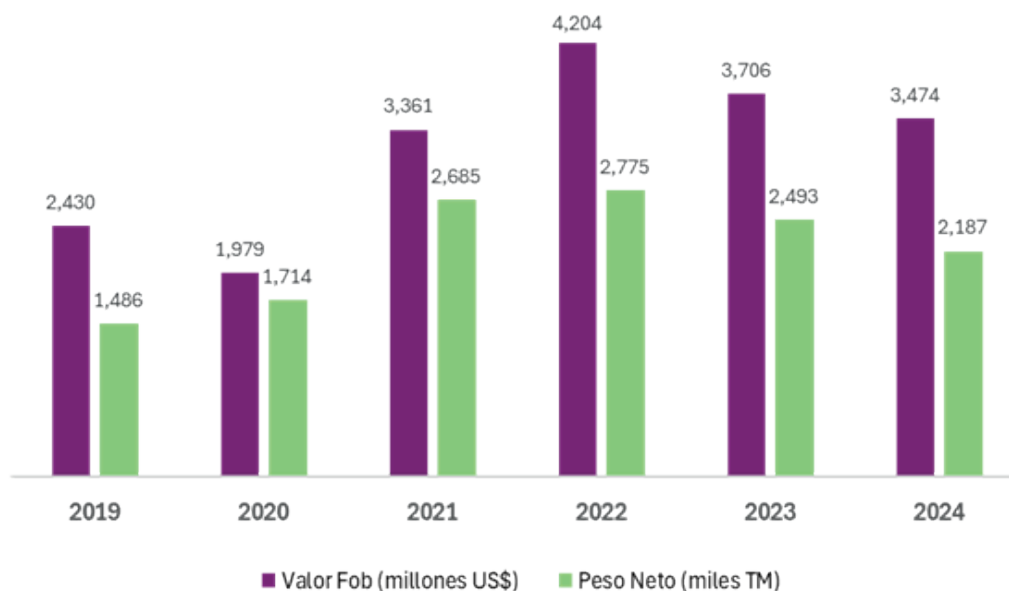
Elaboración: MAXIMIXE

En comparación con 2023, las importaciones peruanas desde Brasil retrocedieron ligeramente —de US\$ 3.706 millones a US\$ 3.474 millones— en parte por la reducción de compras en productos clave como aceites crudos de petróleo, hierro, acero y vehículos. No obstante, se registraron incrementos significativos en otras partidas como automóviles para transporte de más de 10 personas, maquinaria pesada para construcción y minería, tractores para semirremolques, sacarosa, soya y maíz

amarillo, todos con variaciones interanuales notables.

La relación entre el peso neto y el valor CIF de las importaciones brasileñas continuó reflejando que una proporción relevante de los productos importados tienen alto valor agregado o son bienes industriales transformados, lo que confirma la importancia de Brasil como proveedor de insumos y bienes de capital para el aparato productivo peruano.

Relación entre valor y volumen de importaciones desde Brasil (2019-2023)



Fuente: Aduanas

Elaboración: MAXIMIXE

La explicación de la reciente caída en las importaciones se explica en parte por la agresiva estrategia comercial de China que desplazó en gran medida la importación de acero y de vehículos brasileños. Sin embargo, el comercio bilateral entre Perú y Brasil tiene un enorme potencial que puede impulsar en

valor y número de productos el intercambio comercial a la vez de integrar a más ciudades de ambos países en el mismo, mediante la mayor utilización del Eje Multimodal IIRSA Norte (compuesto de la integración de la carretera IIRSA Norte y la futura Hidrovía Amazónica), como ya se viene dando en la IIRSA Sur.

1.3 Acuerdos comerciales, entidades reguladoras, normas, permisos y certificados exigibles

El comercio entre Perú y Brasil se facilita y promueve en base a los múltiples acuerdos, regulaciones y procedimientos vigentes y necesarios para realizar operaciones de comercio exterior en ambos países.

A continuación, mostramos las últimas actualizaciones y detalles de estos instrumentos fundamentales para el comercio, tanto por parte del Perú como por parte del Brasil.

1.3.1 Acuerdos comerciales vigentes y en negociación entre Perú y Brasil

a) Acuerdo de Complementación Económica (ACE) N.º 58 (vigente)

El Acuerdo de Complementación Económica (ACE) N.º 58, Lo conforman Brasil, Argentina, Paraguay y Uruguay, como parte del Mercado Común del Sur (Mercosur), y el gobierno del Perú. Fue suscrito el 30 de diciembre del 2005 y entró en vigor el 2 de enero del 2006².

El ACE N.º 58 establece el marco jurídico e institucional de cooperación e integración económica y física; con ello las mercancías peruanas que ingresen al Brasil y las del Brasil que ingresen al Perú tienen una preferencia arancelaria del 100%. Además, y en consonancia con el Eje Multimodal IIRSA Norte, el acuerdo tiene los siguientes objetivos:

Contribuir a la creación de un espacio económico ampliado que tienda a facilitar la libre circulación de bienes y servicios, así como la plena utilización de los factores productivos, en condiciones de competencia.

Formar un área de libre comercio mediante la expansión y diversificación del intercambio comercial, y la eliminación de las restricciones arancelarias y no arancelarias que afectan el comercio recíproco.

Alcanzar el desarrollo armónico en la región, tomando en consideración las asimetrías derivadas de los diferentes niveles de desarrollo económico de las partes signatarias.

Promover el desarrollo y la utilización de la infraestructura física, con especial énfasis en el establecimiento de corredores de integración, que permita la disminución de costos y la generación de ventajas

competitivas en el comercio regional recíproco y con terceros países fuera de la región.

b) Acuerdo de Reconocimiento Mutuo del Programa Operador Económico Autorizado (OEA) Perú-Brasil (vigente)

Los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo (ARM) son acuerdos bilaterales o multilaterales celebrados por las aduanas de los países que cuentan con Programas de Operador Económico Autorizado -OEA- compatibles. Estos acuerdos permiten el reconocimiento mutuo de las certificaciones OEA otorgadas por la aduana del otro país, garantizando un tratamiento preferente y prioritario en cuanto a la inspección de la carga, lo que, a su vez, redundará en la rebaja de tiempos y costos asociados al control aduanero; la mejora en la predicción y precisión del movimiento de mercancías de un territorio a otro, así como la reducción de hurtos, mejorando así la seguridad y la competitividad de los transportistas.

En el marco del Reglamento de Certificación del Operador Económico Autorizado (OEA), aprobado por el Decreto Supremo N.º 184-2016-EF, en octubre del 2020, las autoridades aduaneras del Perú (Sunat) y del Brasil (Receita Federal) firmaron el Acuerdo de Reconocimiento Mutuo (ARM) de sus respectivos Programas de Operadores Económicos Autorizados³.

c) Acuerdo de Profundización Económico Comercial Perú - Brasil (por firmar)

El Acuerdo de Profundización Económico Comercial entre la República del Perú y la República Federativa del Brasil se suscribió en Lima en abril de 2016, conjuntamente con el Memorando Interinstitucional entre el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo del Perú y el Ministerio de Desarrollo, Industria

² Decreto Supremo N° 035-2005-MINCETUR/SG. Publíquese y póngase en ejecución el acuerdo de complementación económica N° 58, suscrito entre los gobiernos de la República Argentina, de la República Federativa del Brasil, de la República del Paraguay y de la República Oriental del Uruguay, estados parte del Mercosur y el gobierno de la República del Perú.

³ El concepto de operador económico autorizado tiene su origen en el marco normativo de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), con el fin de asegurar y facilitar el comercio global.

y Comercio Exterior de Brasil creando la Comisión Permanente de Facilitación del Comercio Exterior, y un Acta de Aceleración de los Cronogramas de Desgravación para algunos productos en el marco del Acuerdo de Complementación Económica – ACE N° 58. El Acuerdo de profundización tiene como objetivo promover las inversiones bilaterales, fortalecer e impulsar el comercio de servicios y aprovechar las oportunidades que brindan las adquisiciones efectuadas por los estados, en condiciones de transparencia, propiciando una mayor participación de las pequeñas y medianas empresas.

El Congreso brasileño firmó este acuerdo en el 2017 pero hasta la fecha del presente estudio, no ha sido aprobado por el Congreso peruano a la espera de un reglamento y protocolo anticorrupción y otros pedidos respecto a compras estatales que Perú debe alcanzar a Brasil para incorporarse en el ordenamiento legal y ponerlo en vigencia en forma simultánea.

d) Memorando Institucional entre el Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior de Brasil y el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo del Perú (vigente)

El memorando firmado por los ministros de Comercio Exterior de ambos países establece la creación de la “Comisión Permanente de Facilitación del Comercio Exterior entre Perú y Brasil” como un órgano permanente de coordinación, seguimiento, generación de propuestas y evaluación en el ámbito del comercio exterior, las inversiones y la cooperación económica y comercial relacionada a comercio exterior e inversiones.

En diciembre de 2017, el Perú creó oficialmente la Comisión Multisectorial para la Facilitación del Comercio Exterior (Comufal), en la participan representantes de entidades públicas como MINCETUR, que la preside, el MEF, RR.EE, MTC, SUNAT, APN, MINSA, MIDAGRI, PRODUCE,

PROMPERU; mientras que por el sector privado participan un representante de los dueños, consignantes o consignatarios de la carga y un representante de los operadores de comercio exterior, estos dos últimos nombrados por proceso de selección y designación (Resolución Ministerial N° 204-2022-MINCETUR). Las reuniones de la Comisión Multisectorial son como mínimo cuatro veces al año⁴.

Entre los principales objetivos de la Comisión directamente vinculados a impulsar el incremento del comercio bilateral haciendo uso del corredor IIRSA Norte son los siguientes:

- a) Establecer mecanismos de coordinación ágiles y eficientes que permitan potenciar los flujos de comercio de bienes y servicios entre Brasil y el Perú.
- b) Propiciar el aprovechamiento bilateral de la liberalización del comercio.
- c) Generar condiciones de estabilidad a los operadores económico-comerciales en beneficio del intercambio comercial bilateral.
- d) Velar por que ambos países no adopten obstáculos injustificados al comercio; así como evaluar y proponer soluciones para dificultades puntuales que afecten el comercio bilateral de bienes y servicios.
- e) Promover el desarrollo e incremento de la participación de las micro, pequeñas y medianas empresas en el comercio bilateral de bienes y servicios.
- f) Favorecer la integración comercial entre los dos países a través de la participación conjunta en las cadenas de valor global y regional, el desarrollo de encadenamientos productivos y el aprovechamiento de los acuerdos comerciales.

⁴ La Comufal se crea por Decreto Supremo N° 122-2017-PCM, modificado por Decreto Supremo N° 177-2021-PCM,

- g) Incentivar el intercambio comercial transfronterizo, la competitividad logística en el comercio bilateral y el aprovechamiento de la interconexión física en las rutas terrestres, marítimas, fluviales y aéreas, así como en los corredores interoceánicos existentes entre ambos países.
- h) Potenciar los vínculos comerciales y de inversión entre las zonas económicas especiales de Brasil y Perú, entre otros, con el fin de identificar productos de común interés que puedan aprovechar los beneficios del ACE N.º 58.
- i) Promover la simplificación y la transparencia de regulaciones y procedimientos gubernamentales aplicados a importaciones y exportaciones a nivel bilateral y regional.
- j) Promover la cooperación técnica entre las respectivas Ventanillas Únicas de Comercio Exterior (VUCE), para agilizar y facilitar el comercio bilateral y regional, ... con miras a una posible interoperabilidad.

Así también, son funciones de la Comisión:

- i. Supervisar y evaluar periódicamente el desenvolvimiento de la relación bilateral.
- ii. Establecer mecanismos de respuesta rápida para promover la colaboración con otras autoridades competentes a nivel central y subcentral.
- iii. Facilitar el acercamiento y colaboración entre las instituciones públicas y privadas de ambos países para el desarrollo de actividades que aporten al cumplimiento de los objetivos.
- iv. Monitorear, evaluar y proponer acciones y recomendaciones en el ámbito bilateral relacionadas al cumplimiento y aprovechamiento del ACE N.º 58.
- v. Establecer grupos de trabajo específicos para el análisis y elaboración de propuestas dirigidas a posibilitar el cumplimiento de los objetivos establecidos.
- vi. Elaborar recomendaciones para la profundización de los objetivos y facultades de la Comisión.

1.3.2 Entidades que regulan y controlan el comercio internacional

El comercio internacional desempeña un papel crucial en el desarrollo económico de cualquier país al posibilitar el intercambio de bienes y servicios a través de las fronteras, impulsando la productividad, el crecimiento de los ingresos y la generación de empleo. Sin embargo, debido a la complejidad inherente a las transacciones internacionales, se requiere realizar la supervisión constante de todos los procesos que involucra esta actividad, garantizando a su vez la eliminación de sobrecostos, barreras innecesarias o prácticas ilegales que obstaculicen o incluso paralicen las actividades comerciales.

En este sentido, tanto el Perú como Brasil establecen políticas y procedimientos internos que tienen impacto directo en el comercio bilateral. Estas medidas incluyen una serie de regulaciones aduaneras, tributarias, requisitos documentarios y procesos administrativos que involucran a toda la cadena de valor del comercio internacional, desde la producción, el transporte, la logística hasta la entrega.

La siguiente tabla muestra las entidades de Perú como de Brasil a cargo de formular las políticas y negociaciones relacionadas al comercio bilateral de bienes y su facilitación en beneficio de las empresas y población de ambos países:

Entidades a cargo de las políticas y promoción del comercio exterior en Perú y en Brasil

País	Entidad	Función Principal
Perú	Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR) https://www.gob.pe/mincetur	Promover el comercio exterior, negociaciones comerciales internacionales, y facilitar acuerdos de libre comercio.
	Comisión de Promoción del Perú para la Exportación y el Turismo (PROMPERÚ) https://www.gob.pe/promperu	Promocionar exportaciones peruanas, fomentar la inversión extranjera y desarrollar actividades de promoción turística.
Brasil	Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) https://www.gov.br/mdic/pt-br	Formular políticas públicas para el desarrollo económico, industria y comercio exterior.
	Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil) https://apexbrasil.com.br/	Promover las exportaciones brasileñas e inversiones extranjeras.

Además, ambos países tienen entidades con funciones más específicas, vinculadas directamente con la supervisión y vigilancia

permanente de normas de carácter tributario y sanitario.

Entidades a cargo del control del comercio bilateral Perú - Brasil

Operación	Entidad en Perú	Entidad en Brasil
Control aduanero y recaudación	Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT)	Secretaria Especial da Receita do Brasil Receita Federal do Brasil (RFB)
Control Fitosanitario	Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria (SENASA) Dirección de Sanidad Vegetal	Secretaría de Salud Agrícola y Ganadera - SDA. Departamento de Sanidad Vegetal - DSV e Insumos Agrícolas
Control Zoonosario	Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria (SENASA) Dirección de Sanidad Animal	Secretaría de Salud Agrícola y Ganadera - SSAG. Departamento de Salud Animal - DSA
Control Insumos Agropecuarios	Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria (SENASA) Dirección de Insumos agropecuarios e inocuidad alimentaria	Secretaría de Salud Agrícola y Ganadera - SDA. Departamento de Sanidad Vegetal - DSV e Insumos Agrícolas
Alimentos e inocuidad	Dirección General de Salud Ambiental - DIGESA	Agencia Nacional de Vigilancia Sanitaria - ANVISA

A continuación, se detallan las más relevantes para cada país y su respectiva contraparte.

A) Control aduanero y tributario

Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria-Sunat (Perú):

En el Perú, la Sunat es la entidad responsable de aplicar la legislación aduanera en los procesos de exportación, importación, tránsito

y otros regímenes aduaneros permitidos por la ley. Su labor incluye la recaudación de derechos arancelarios, tributos aplicables a la importación para el consumo y los recargos correspondientes. Además, supervisa y controla las fronteras, gestionando el ingreso, permanencia, traslado y salida de mercancías hacia y desde el territorio aduanero, garantizando el cumplimiento de la normativa vigente y la correcta recaudación tributaria.

Receita Federal de Brasil-RFB: La RFB tiene a su cargo y responsabilidad, supervisar la implementación de políticas tributarias y aduaneras, así como gestionar, coordinar y supervisar los servicios de inspección, control aduanero y clasificación fiscal de mercancías, liderando la lucha contra el contrabando, tráfico ilícito de drogas y blanqueo de capitales. Asimismo, se encarga de administrar y regular el Sistema Integrado de Comercio Exterior (Siscomex), en coordinación con otras entidades.

B) Control fitosanitario

Servicio Nacional de Sanidad Agraria- SENASA (Perú): El SENASA, es un organismo técnico adscrito del Ministerio de Agricultura y Riego (Midagri), con autonomía técnica, administrativa, económica y financiera. es la autoridad nacional y el organismo oficial del Perú en materia de sanidad agraria.

1. Importación de productos de origen vegetal. Las plantas, productos vegetales y otros productos e insumos de uso agrícola regulados que ingresan al Perú pueden ser portadores de plagas o material peligros, representando un riesgo para la producción agrícola y el medio ambiente del país. Por esta razón, el SENASA establece medidas obligatorias que deben cumplir todas las personas naturales y jurídicas que transportan o introducen estos bienes, sin importar su uso, cantidad o propósito.

Procedimientos y requisitos fitosanitarios, así como los relacionados con la calidad e inocuidad, para el ingreso al país de plantas, productos vegetales y otros artículos reglamentados.

a) Permiso fitosanitario de importación. Para importar productos vegetales y permitir su ingreso al Perú, se debe obtener previo al embarque con destino al país, el Permiso Fitosanitario de Importación (PFI) que otorga el SENASA. Este documento detalla los requisitos

fitosanitarios aprobados mediante norma que se deben cumplir de forma obligatoria. En caso el producto a importar no cuente con requisitos establecidos, se debe tramitar una solicitud de Análisis de Riesgo de Plagas (ARP), para establecer las medidas fitosanitarias en una importación.

Los productos que requieren solicitar el PFI para una importación se encuentran categorizados dentro del riesgo 3 al 5 en la lista de mercancías agrarias reguladas. En esta lista se puede conocer las mercancías que están reguladas por el SENASA, así como la Categoría de Riesgo en la que se encuentran y la Subdirección que reglamenta la normativa establecida para su ingreso al país.

b) Certificado Fitosanitario (CF): Este documento es emitido por la autoridad fitosanitaria del país que está enviando el producto (es decir, Brasil o el país exportador) y debe ser obtenido antes de su embarque. El CF debe contener la información solicitada por el SENASA, cuando corresponda.

c) Reporte de Inspección y Verificación (RIV): Cuando el envío haya llegado al Perú, debe ser inspeccionado por el SENASA para verificar el cumplimiento de los requisitos.

d) Registro de Cuarentena Post-entrada (CPE): Autorización emitida por el SENASA cuando es necesario verificar la ausencia de plagas que no se visualizan cuando las plantas, partes de plantas y agentes de control biológico llegan al país, y se requieren de ciertas condiciones ambientales para que puedan ser detectadas. El material sujeto a cuarentena Post-ingreso permanecerá en un lugar de producción autorizado por el SENASA para su supervisión durante el periodo establecido.

e) Autorización de Almacén para Guarda Custodia (GC): Es la autorización emitida por el SENASA a los importadores cuyos almacenes privados albergarán los envíos de turba y semillas sexuales importadas por el periodo que demoren en realizarse los análisis fitosanitarios comprobatorios de ingreso. Esta autorización no es obligatoria y se emite a solicitud del importador.

La Subdirección de Inocuidad Agroalimentaria (SIA), como parte del programa nacional de monitoreo de contaminantes, establece la lista de alimentos agropecuarios sujetos al plan anual de monitoreo, por lo que el administrado, antes de la importación, debe verificar que su producto cumpla con los Límites Máximos Permitidos (LMP) establecidos, los cuales estarán disponibles a través de portal institucional del SENASA.

La importación de alimentos agropecuarios primarios y/o piensos como muestras no comerciales o para investigación, que no excedan de un kilogramo de peso, sin contar el medio de embalaje, no requerirán contar con la autorización sanitaria de importación para su ingreso al país (RIV por inocuidad); debiendo presentar al SENASA, previo al inicio de la exportación en el país de origen, una solicitud de importación de muestras para los fines antes mencionados, según artículo 41 del Decreto Supremo N° 004-2011AG que aprueba el Reglamento de Inocuidad Agroalimentaria. Esta disposición no exonera de la obligación de cumplir la normativa fitosanitaria.

2. Importación de plaguicidas e insumos agrícolas. La importación de plaguicidas y otros insumos agrícolas deberá cumplir requisitos específicos.

a) Autorización sanitaria de importador: Documento que autoriza al interesado a importar plaguicidas de uso agrícola para su uso en la investigación, proceso

de registro o comercialización. Cuando se trate de importación de plaguicidas de uso agrícola con fines comerciales, el administrado es responsable de contar con el registro vigente del producto emitido por el SENASA.

b) Autorización de importación de plaguicidas de uso agrícola para uso propio. Documento emitido por la SIA que autoriza a las personas naturales o jurídicas, que desarrollen cultivos u organizaciones de productores agrarios, para la importación de plaguicidas de uso agrícola registrados para uso propio, que dando exceptuado aquellos plaguicidas de categoría 1A y 1B. Para el caso de plaguicidas de uso agrícola para consumo propio, el administrado debe contar con la autorización de importación mediante comunicación escrita de la Subdirección de Inocuidad Alimentaria (SIA).

NOTA: Solo ingresan al país los productos con el Reporte de Inspección y Verificación (RIV) con dictamen favorable emitido por el Senasa. Los documentos necesarios para una importación se encuentran establecidos dependiendo de la Categoría de Riesgo Fitosanitario (CRF) y pueden ser visualizados en la página web institucional. Los costos que demandan las autorizaciones emitidas por el SENASA son informados en la página web institucional o al completar la respectiva solicitud de trámite a través de la Ventanilla Única de Comercio Exterior -VUCE.

Para más detalles y consultas sobre el ingreso de plantas, productos vegetales y otros artículos reglamentados al país regulados por la Dirección de Sanidad Vegetal, conocer sobre la categoría de riesgo de los productos y los requisitos que se deben cumplir para su ingreso a nuestro país, puede visitar el portal del SENASA (www.senasa.gob.pe) o escribir a scv@senasa.gob.pe o llamar al (51) (01) 313-3300.

3. Importación de productos de origen animal. Para la importación de animales, material de multiplicación, productos y subproductos de origen animal e insectos de valor benéfico (abejas) cualquiera sea la modalidad, volumen y fines de su importación; el interesado antes de iniciar el proceso de importación necesariamente deberá solicitar al Senasa el Permiso Zoosanitario de Importación.

La importación no comercial de mascotas (caninos, felinos, otros), podrá realizarse con la presentación de los Certificados de Salud, Desparasitación y Vacunación, donde se especifiquen las vacunas aplicadas, emitidos por la autoridad correspondiente del país exportador, siempre que dichas especies no requieran el Certificado de la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres - CITES.

Permiso Zoosanitario de Importación (PZI).

Es el documento oficial, emitido para autorizar la importación de mercancías pecuarias, de acuerdo con los requisitos zoosanitarios específicos establecidos por el SENASA para cada país de origen y procedencia. El PZI tendrá una validez de noventa (90) días contados a partir de su expedición, será válido para un solo importador, producto o especie animal y para un solo embarque, reservándose el SENASA el derecho a revocar este permiso.

La prórroga de la validez del Permiso Zoosanitario sólo procederá cuando las mercancías pecuarias se encuentren en tránsito hacia el Perú, y siempre que dicha prórroga se solicite con anterioridad a la fecha de vencimiento.

Las mercancías pecuarias que se importen al país deberán venir necesariamente acompañadas del Certificado Zoosanitario del país exportador, donde conste el estricto cumplimiento de los aspectos consignados en

los requisitos zoosanitarios emitidos por el SENASA; dicho documento debe ser otorgado por el Organismo Oficial de Protección Zoosanitaria del País Exportador.

Cuando las mercancías pecuarias procedan de un país diferente al país origen, éstas deberán acompañarse de un certificado zoosanitario que acredite el cumplimiento de los requisitos zoosanitarios en el país de procedencia, de acuerdo a lo establecido por el SENASA.

El Senasa puede modificar los requisitos zoosanitarios de importación para mercancías pecuarias cuando la condición zoosanitaria en el país exportador se vea alterada. Asimismo, éstos podrán ser suspendidos o anulados por el Senasa, debido a causas zoosanitarias luego de su emisión.

En el caso que animales, cualquiera sea su especie o cantidad, ingresen al país bajo la modalidad de cuarentena post-ingreso, éstos deberán ser necesariamente sometidos a un aislamiento en las estaciones cuarentenarias ubicadas en el punto de ingreso. Caso contrario, el SENASA podrá autorizar a las personas naturales o jurídicas dedicadas a la importación de estos, a instalar la infraestructura necesaria para la observación cuarentenaria respectiva. Dicho aislamiento deberá contar con la autorización de la Dirección General de Sanidad Animal y con la supervisión de un Médico Veterinario Inspector de cuarentena Animal del SENASA.

De detectarse enfermedades cuarentenales en alguna de las fases del seguimiento de la cuarentena post-ingreso, el Inspector podrá disponer el tratamiento cuarentenario correspondiente, conforme a los procedimientos que se establezcan. Los gastos que demande la ejecución de las medidas zoosanitarias dispuestas por el Inspector de cuarentena animal serán asumidos por cuenta del importador y/o propietario.

Para la importación de ganado de cualquier especie para reproducción, el SENASA podrá establecer, previo acuerdo con las autoridades sanitarias de los países de origen, los procedimientos previos de inspección sanitaria y cuarentena en origen.

Si se detectaran alteraciones organolépticas, falta de higiene u otra alteración manifiesta en un producto o subproducto de origen animal, el Inspector de Sanidad Animal del SENASA tomará las medidas zoonosanitarias pertinentes, incluyendo su eliminación.

Permisos y certificados. Importación / tránsito internacional de productos de origen vegetal y animal

CUARENTENA VEGETAL - IMPORTACIONES Y TRÁNSITO INTERNACIONAL

Denominación del procedimiento

Permiso fitosanitario de importación (PFI) y permiso fitosanitario de tránsito internacional (PFTI), de plantas, productos vegetales y otros artículos reglamentados, que cuenten con requisito aprobados. Emisión y modificación.

Reporte de Inspección y Verificación (RIV) para la importación de plantas, productos vegetales y otros artículos reglamentados.

Registro de importadores, lugares de producción y responsables técnicos de material sujeto a cuarentena post entrada.

Reporte de inspección y verificación (RIF) para tránsito internacional de plantas, productos vegetales y otros artículos reglamentados.

CUARENTENA VEGETAL - EXPORTACIONES

Denominación del procedimiento

Certificado fitosanitario. Certificado fitosanitario de reexportación y certificados de exportación de productos procesados o industrializados de origen vegetal.

Certificación fitosanitaria de lugares de exportación.

Certificación de platas de tratamiento y empaque.

CUARENTENA ANIMAL - IMPORTACIONES - EXPORTACIONES Y TRÁNSITO INTERNACIONAL

Denominación del procedimiento

Emisión de Permiso Sanitario de Importación (PSI) y Permiso Sanitario de Tránsito Internacional (PSTI) de animales, productos y subproductos de origen animal e insectos de valor benéfico (abejas) que cuenten con requisitos aprobados.

Reporte de Inspección y Verificación (RIV) para la importación de animales, productos y subproductos de origen animal.

Reporte de Inspección y Verificación (RIV) para tránsito internacional de animales, productos y subproductos de origen animal.

Autorización de estaciones de cuarentena.

Registro y autorización de establecimientos de exportadores.

INSUMOS AGRÍCOLAS

Denominación del procedimiento

Autorización sanitaria de fabricante / productor de plaguicida de uso agrícola.

Autorización sanitaria de importador de plaguicida de uso agrícola.

Autorización sanitaria de distribuidor de plaguicida de uso agrícola.

Autorización sanitaria de establecimiento comercial de plaguicida de uso agrícola y sus sucursales y almacenes.

Reporte de inspección y verificación para la importación de insumos agrícolas.

Autorización de importación de muestras de ingredientes activos con antecedentes de registro y productos formulados para análisis físicoquímicos y/o toxicológicos o eco toxicológicos.

Autorización de importación de muestras de ingredientes activos con antecedentes de registro para pruebas de formulación.

Registro de alimentos para animales.

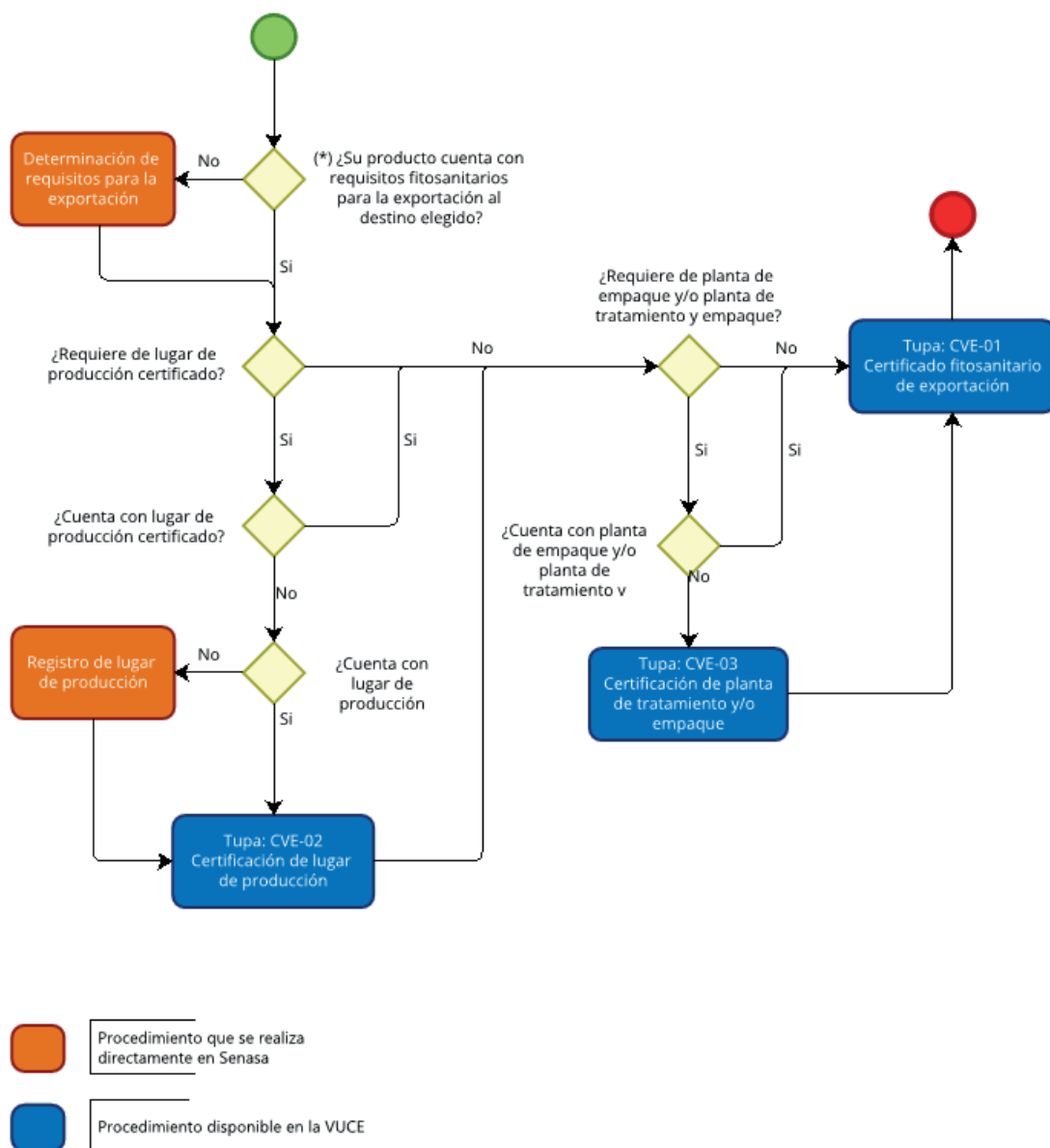
Registro o renovación de productos veterinarios farmacológicos.

Registro de fabricante, comercializador, importador o exportador de productos de uso veterinario alimentos para animales o su renovación.

Fuente: Texto Único de Procedimientos administrativos (TUPA) SENASA

<https://www.gob.pe/institucion/senasa/informes-publicaciones/1462572-texto-unico-de-procedimientos-administrativos-tupa-y-sus-formularios-servicio-nacional-de-sanidad-agraria-senasa>

Perú: Procedimientos para obtener certificado fitosanitario



Elaboración: MAXIMIXE

Secretaría de Salud Agrícola y Ganadera - SDA (Brasil): La Secretaría Salud Agrícola y Ganadera (SDA) es la entidad encargada de los controles oficiales, en materia de sanidad vegetal, salud animal, calidad e identidad de los insumos agropecuarios y de los productos de origen animal y vegetal que ingresan mediante importación o tránsito internacional en todo el territorio nacional, con el objetivo de reducir los riesgos de introducción de plagas, patógenos y enfermedades, protegiendo los cultivos, los rebaños y la biodiversidad. Incluye en sus funciones el control de ingreso de bebidas que cumplan con los requisitos de calidad e inocuidad, además de los vegetales que también deben cumplir con los requisitos brasileños establecidos.

Los servicios de fiscalización, inspección y control del ingreso de productos e insumos agrícolas y ganaderos son realizados por el Ministerio de Agricultura, Pecuaria y Abastecimiento - MAPA-, a través del Sistema de Vigilancia Agropecuaria Internacional (Vigiagro).

1. Importación de productos de origen vegetal. Los procedimientos y requisitos fitosanitarios, así como los de calidad e inocuidad, son específicos para cada tipo de producto, incluyendo bebidas, alimentos e insumos agropecuarios.

a) Fito sanidad. Las plantas y los vegetales, sus partes, productos y subproductos, solo se pueden importar si están en la Lista de Productos Vegetales de Importación Autorizada (PVIA). En caso contrario, y si estas nunca han sido importadas por Brasil; haya un nuevo uso propuesto; provengan de un nuevo país de origen; o solo tengan registro de importación de una fecha anterior al 12 de agosto de 1997, su importación estará condicionada a la publicación de los requisitos fitosanitarios específicos en el Diario Oficial del Gobierno Federal (D.O.U.)

Una vez definidos los requisitos, las plantas y los vegetales solo se pueden importar si están en la Lista de Productos Vegetales de Importación Autorizada (PVIA). Si el vegetal de interés no figura en la lista, se deben seguir los procedimientos aprobados para su inserción.

b) Calidad vegetal. Las plantas Los productos de origen vegetal y sus subproductos importados por Brasil deben cumplir con los estándares oficiales de clasificación – POC, establecidos por el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Abastecimiento – MAPA, de conformidad con la Ley N° 9.972, del 25/05/2000. En la actualidad, más de 80 tipos de alimentos y productos vegetales cuentan con POC, elaborados por exigencias de mercado o por determinación del MAPA.

El POC para la clasificación vegetal de alimentos y productos de origen vegetal, determinado por el MAPA, es coordinado y supervisado por el Departamento de Inspección de Origen Vegetal (Dipov) de la Secretaría de Salud Agrícola y Ganadera (SDA), que clasifica y certifica los productos importados.

c) Control higiénico sanitario (inocuidad) de los productos vegetales importados. El control higiénico sanitario de los productos estandarizados, en general, se efectúa de acuerdo con la Instrucción Normativa N° 31, del 15 de agosto de 2013. Esta norma establece los procedimientos que debe adoptar el Ministerio de Agricultura si se constatan residuos de plaguicidas y contaminantes químicos, físicos y biológicos, según lo establecido en la legislación específica de la Anvisa, en productos vegetales, sus subproductos y residuos de valor económico, estandarizados.

Teniendo en cuenta las particularidades de los sistemas de producción y los riesgos asociados, existen normas específicas para el control higiénico sanitario de: maní (cacahuete), maíz y sus subproductos, almendras, pistachos, frutos secos, pop corn, nuez de Brasil, productos Hortícolas.

- d) Particularidades de la importación de la nuez de Brasil.** La importación de la nuez de Brasil sin cáscara (deshidratada) y envasada al vacío tiene autorizada su importación, estando sujeta únicamente a controles en el punto de entrada cuando la mercancía llega al país, ya que puede clasificarse en la categoría de riesgo fitosanitario 1, por lo que no está sujeta al establecimiento de requisitos fitosanitarios para su importación. Es necesario asegurarse de que se cumplan los límites de aflatoxinas que Brasil establece para el producto (20 ppm).

No está autorizada la importación de la Nuez de Brasil con cáscara para los casos de países de origen sin Análisis de Riesgo finalizado, por lo que no se puede importar.

En los casos en que la nuez de Brasil sea importada (con cáscara o pelada) proceda del rechazo de otro país, la misma debe seguir el procedimiento III para ambas NCM (0801.2100 - con cáscara y 0801.2200 - sin cáscara), lo que significa que el producto está sujeto a una autorización de importación previa, que debe otorgarse antes del embarque al extranjero y la inspección en el punto de entrada cuando llegue la mercancía. Es importante resaltar que el procedimiento solo se aplica a productos de origen brasileño que regresan al país, es decir, a mercancía rechazada por el país importador.

- e) Particularidades de la importación de aceite de oliva y trigo.** Para agilizar los trámites de liberación de productos vegetales importados, se puede solicitar el registro del organismo y/o el laboratorio en el Sistema de Registro de Organismos y Laboratorios Extranjeros – SISCOLE para la emisión del certificado de origen, y en el caso de los laboratorios, para la emisión del certificado de análisis de Aceite de Oliva, Aceite de Bagazo de Oliva y clases de Trigo.

- 2. Importación de insumos agrícolas.** La importación de agroquímicos y fertilizantes está condicionada al cumplimiento de requisitos específicos.

- a) Fertilizantes:** Para la importación de fertilizantes, inoculantes y correctivos, el Sistema de Vigilancia Agropecuaria Internacional (Vigiagro) sigue las reglas establecidas en el anexo XLII del Manual Vigiagro (IN MAPA No. 39/2017), publicado el 01/12/2017.

- b) Agroquímicos:** La calidad y la eficacia de los plaguicidas deben mantenerse tanto para el mercado interno como para el externo. La aplicación de este producto puede suponer riesgos para la salud humana y el medio ambiente. Por este motivo, el Sistema de Vigilancia Agropecuaria Internacional (Vigiagro) establece normas para la importación de plaguicidas, componentes y afines.

- 3. Importación de productos de origen animal.** Para la importación de animales vivos, insumos pecuarios, material para investigación de origen animal se deben cumplir previamente requisitos sanitarios específicos, ya que varían según cada especie animal o producto importado, el país de origen y son temporales o definitivos. Es importante consultar siempre los requisitos porque, en cualquier momento, estos pueden cambiar y, como

consecuencia, afectar las importaciones de estos productos.

La consulta sobre los requisitos sanitarios se puede hacer directamente en el Sistema de Información de Requisitos y Certificados del Área Animal – SISREC, o consultando la Coordinación de Tránsito y Cuarentena Animal – CTQA, del Departamento de Salud Animal de la Secretaría de Salud Agrícola y Ganadera – SDA, por e-mail ctqa@agricultura.gov.br.

No obstante, lo indicado previamente, se alcanza un resumen de requisitos vigentes al momento de elaborar el presente estudio.

a) Animales vivos. Los procesos de importación son siempre precedidos por un análisis del Departamento de Salud Animal (DSA/SDA/MAPA), que define los requisitos sanitarios que deben cumplirse para el ingreso de animales vivos al país. En este contexto, se tendrá en cuenta el tipo de producto o la especie del animal a ser importado, la situación del país de origen, el destino y la finalidad de la importación, así como las medidas generales y específicas de gestión de riesgos, que todavía se adoptan en el país de origen y pueden tener continuidad después de su llegada a Brasil.

b) Insumos agropecuarios. La importación de insumos agropecuarios se divide según se trate de insumos o productos de uso veterinario, productos para alimentación de animales o material genético. Trámites según el tipo de producto

b.1) Producto certificado ante el MAPA. producto exento del registro obligatorio o químico farmacéutico de uso exclusivo del fabricante. Exento de autorización previa al envío – Aprobación de licencia de importación en Siscomex por VIGIAGRO al momento de su internalización.

b.2) Producto semiacabado o sustancia sujeta a control especial cuando se destine a la fabricación de un producto de uso veterinario o de un producto de uso veterinario que lo contenga. Requiere autorización previa de importación de la Unidad MAPA encargada de supervisar los productos veterinarios del Estado en la jurisdicción del interesado – Solicitud y extracto de licencia de importación

b.3) farmoquímico destinado a la fabricación de lotes piloto. Requiere autorización previa de importación de la unidad MAPA encargada de inspeccionar los productos veterinarios provenientes de la unidad federativa (UF o estado) de la jurisdicción del interesado – Solicitud y extracto de licencia de importación

b.4) Farmoquímico destinado a la venta a fabricantes de productos de uso veterinario. Requiere autorización previa de importación de la unidad MAPA encargada de inspeccionar los productos veterinarios en la UF de la jurisdicción del interesado – solicitud y extracto de licencia de importación.

b.5) Productos de uso veterinario destinados exclusivamente a una entidad oficial o privada, para fines de investigación, experimentos científicos, programas oficiales o análisis de laboratorio. Requiere autorización previa de importación de la unidad MAPA encargada de fiscalizar los productos veterinarios provenientes de la UF de la jurisdicción del interesado - Solicitud, extracto de la licencia de importación y descriptivo. Los productos deben contener en sus etiquetas, en caracteres destacados, la expresión "PROHIBIDA SU VENTA".

b.6) Para la importación, por parte de persona natural, de un producto para uso veterinario exento del requisito de registro, no sujeto a un régimen especial de control, en cantidad para uso individual y no destinado a la comercialización. Se requiere autorización previa de importación de la Unidad MAPA responsable de la supervisión de productos veterinarios de la UF de la jurisdicción del interesado – utilizar el modelo de Solicitud. Por individuo para uso individual y prescripción del médico veterinario con validez de hasta seis meses a partir de la fecha de expedición.

b.7) Productos sujetos a autorización previa al embarque o envío. Presentarla solicitud específica a la unidad del MAPA encargada de inspeccionar los productos veterinarios de la UF de la jurisdicción del interesado, acompañada de los documentos requeridos por VIGIAGRO.

b.8) Para productos exentos de autorización previa. Presentarla siguiente documentación en formato electrónico requerida por VIGIAGRO en el punto de ingreso para el despacho de la mercancía:

- Declaración Agrícola de Tránsito Internacional - DAT;
- Licencias de Importación;
- Inscripción o registro del producto, cuando corresponda;
- Licencia de Establecimiento;
- Factura o Manifiesto de Carga; y
- Documentos adicionales, necesarios para contrastar la mercancía con la información declarada, (factura, certificados, análisis, lista de empaque).

c) Material de investigación. La importación de animales o materiales de origen animal destinados a la investigación científica cumple los procedimientos establecidos por el MAPA. Los procedimientos varían según el riesgo sanitario del material a ser importado, que puede ser significativo o insignificante.

Control alimentos procesados (inocuidad alimentaria)

Dirección General de Salud Ambiental e Inocuidad Alimentaria-Digesa (Perú): Digesa, es un órgano dependiente del Viceministerio de Salud Pública; Autoridad Nacional en Salud Ambiental e Inocuidad Alimentaria, responsable técnico, normativo a cargo de la vigilancia de los factores de riesgos físicos, químicos y biológicos externos a la persona y fiscalización en materia de inocuidad alimentaria comprendiendo alimentos elaborados industrialmente (alimentos procesados o alimentos fabricados) y bebidas transformados a partir de materias primas de origen vegetal, animal, mineral o combinación de ellas, utilizando procedimientos físicos, químicos o biológicos, o combinación de estos y que contengan aditivos para obtener alimentos destinados al consumo humano. Tiene dentro de sus competencias otorgar certificaciones, emitir opiniones técnicas, autorizaciones, permisos y registros en materia de salud ambiental e inocuidad alimentaria.

La inocuidad de un producto se verifica cumpliendo los procedimientos que la DIGESA exige antes de autorizar su importación, fabricación y comercialización. Además, después de obtener la autorización, la DIGESA continuará ejerciendo control sobre los productos a través de actividades de vigilancia sanitaria o fiscalización.

Autorizaciones previas para importar alimentos y bebidas procesados

Tipo de autorización	Nombre de la autorización
Autorización para fabricar o importar y comercializar alimentos procesados	Registro Sanitario de Alimentos de Consumo Humano (TUPA MINSA 30)
Autorización para importar alimentos procesados que ya cuentan con registro sanitario vigente de un tercero	Certificado de Registro Sanitario de Producto Importado (TUPA MINSA 32)
<i>Texto Único de Procedimientos Administrativos (TUPA): documento que resume los trámites que realizan las entidades públicas (por ejemplo, DIGESA, SENASA, SANIPES). Asimismo, ofrece información complementaria como sedes de atención, horarios, medios de pago, datos de contacto o notas para las personas interesadas.</i>	

Fuente: Dirección General de Salud Ambiental e Inocuidad Alimentaria – Digesa

Antes de importar alimentos procesados, se deben obtener las siguientes autorizaciones o documentos.

Registro Sanitario o Certificado de Registro Sanitario para producto Importado. Cualquier alimento procesado que será importado por primera vez debe obtener antes de su ingreso al país un Registro Sanitario. Uno de los requisitos para obtener el Registro Sanitario es contar con un Certificado de Libre Venta o Comercialización (CLV) emitido en el país de origen. Si el alimento a importar ya cuenta con Registro Sanitario a favor de otra persona natural o jurídica, debe obtenerse el Certificado de Registro Sanitario para producto importado.

a) Alimentos procesados de origen animal.

Si el alimento procesado a importar es de origen animal, se debe presentar al

momento de arribo al país el Certificado Sanitario Oficial de Exportación (CSOE) emitido por la autoridad del país de origen. Este documento certifica que los productos a importar al Perú cumplen con los requisitos sanitarios y zoonosanitarios establecidos por las autoridades competentes.

b) Alimentos procesados de origen vegetal.

Si el alimento procesado a importar es de origen vegetal, deberá verificarse las condiciones establecidas por el SENASA ya explicadas anteriormente

Para la exportación de alimentos procesados no requiere autorización sanitaria de la DIGESA. Sin embargo, el cliente en el extranjero y la aduana de su país puede exigir algunos certificados como los que se detallan en el siguiente numeral.

Autorizaciones previas para exportar alimentos y bebidas procesados

Tipo de autorización	De que se trata
Certificado de Libre Comercialización (CLV) de alimentos de consumo humano fabricados y/o elaborados en el país (TUPA 34)	Documento oficial. Certifica que un alimento es de venta libre en el país fabricante o exportador.
Certificado Sanitario Oficial de Exportación (CSOE) de alimentos de consumo humano (TUPA 34)	Documento oficial. Emitido según el tipo de producto y las especificaciones particulares solicitadas por el exportador, por cada despacho o lote de embarque y país de destino. Para su emisión, se requiere tener un Certificado de Validación Técnica Oficial del Plan HACCP que haya estado vigente durante la fabricación de la mercancía a exportar.
Validación Técnica Oficial Del Plan HACCP (TUPA 35)	Plan HACCP. Documento que prepara cada empresa de conformidad con los principios del Sistema HACCP. Su Validación Técnica Oficial, es el proceso por el cual la autoridad constata que los elementos del Plan HACCP de una empresa son efectivos, eficaces y se aplican según las condiciones y situaciones específicas del establecimiento.

Fuente: Dirección General de Salud Ambiental e Inocuidad Alimentaria – Digesa

Organismo Nacional de Sanidad Pesquera-Sanipes (Perú): El Sanipes es un órgano técnico especializado con autonomía técnica, funcional, económica, financiera y administrativa, adscrito al Ministerio de la Producción (Produce), encargado 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.

Son competencia del Sanipes los productos y recursos hidrobiológicos. También es responsable de realizar acciones de inspección y vigilancia en todas las fases de las actividades pesqueras acuícolas, productos pesqueros, además de la habilitación sanitaria de establecimientos para actividades de pesca y acuicultura.

Son servicios de exclusividad:

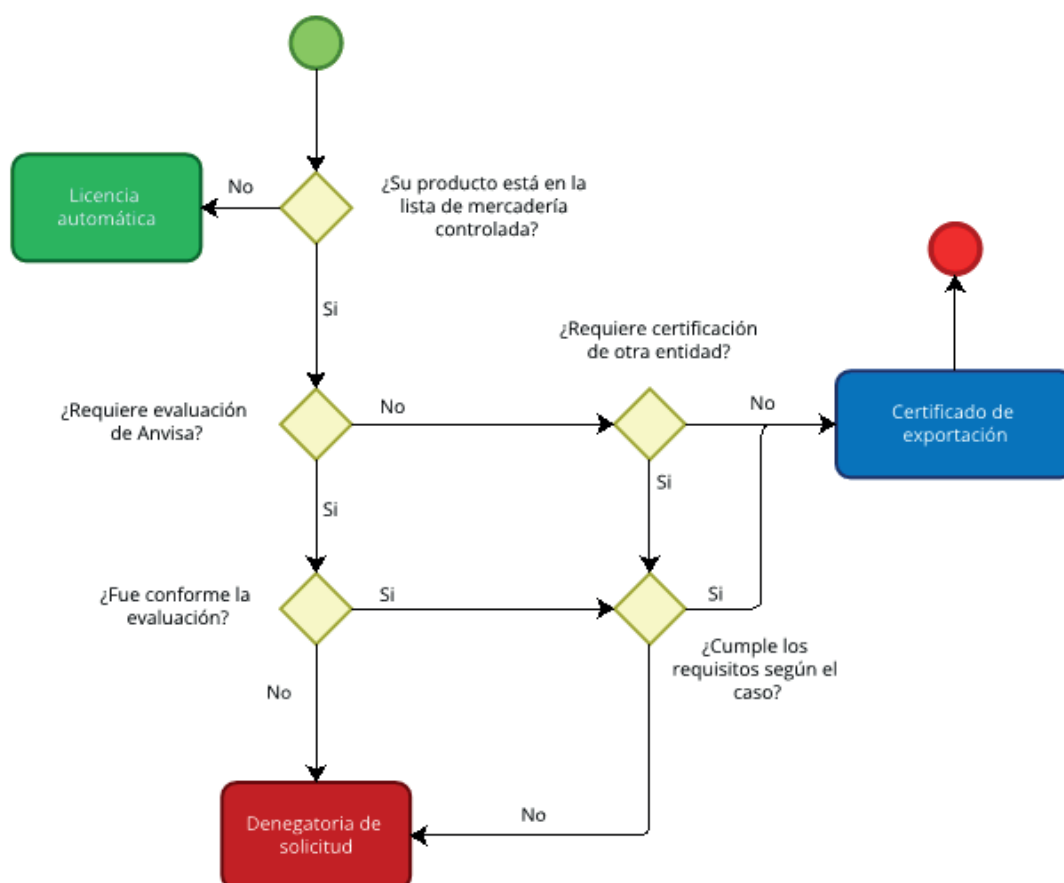
Certificado Oficial Sanitario para productos pesqueros y acuícolas con fines de exportación: documento que valida la inocuidad del producto y conlleva una inspección sanitaria por parte de una entidad de apoyo (laboratorio). Se tramita por cada exportación como TUPA Sanipes.

Certificado de Libre Comercialización-CLV: documento oficial emitido a solicitud de la persona interesada, que certifica que un alimento es de libre venta en el país fabricante o exportador. Se le denomina TUPA Sanipes 40 y tiene la vigencia del registro sanitario.

Agencia Nacional de Vigilancia Sanitaria – Anvisa (Brasil): Anvisa es el órgano gubernamental vinculado al Ministerio de Sanidad de Brasil responsable de reglamentar, controlar y fiscalizar los productos que tienen impacto en la salud humana, incluyendo los alimentos, el tabaco, los cosméticos, plaguicidas para uso doméstico o industrial y productos farmacéuticos, productos médicos, sangre y hemoderivado, sean importados o producidos en el país; a fin de evitar o reducir los riesgos de introducción, establecimiento o propagación de epidemias de enfermedades humanas.

La Anvisa ejerce su función de control sanitario de productos y servicios inspeccionando los ambientes, procesos, insumos y tecnologías vinculados a su producción o prestación. Tiene presencia en puertos, aeropuertos, fronteras y recintos aduaneros instalados en zonas primarias y secundarias.

Brasil. Proceso de emisión de autorización sanitaria para importar



Fuente: Anvisa, Brasil

Elaboración: MAXIMIXE

Los requisitos sanitarios demandados por la Anvisa varían de acuerdo con la clase de mercancía, por lo que se recomienda a los exportadores verificar con antelación los requerimientos aplicables a los productos de su interés, así como coordinar con el importador el cumplimiento oportuno para no tener complicaciones en frontera.

Detalles sobre los requisitos pueden verificarse en la página web de la Anvisa (buscando por categoría de producto) o en el sistema de búsqueda de legislación sobre vigilancia sanitaria previsto en su portal institucional: <https://www.gov.br/anvisa/pt-br>

1.3.3 Normas, requisitos y procedimientos especiales

Requisitos para el etiquetado de productos a importar a Brasil. El Código de Protección al Consumidor de Brasil exige que los productos importados proporcionen información correcta, clara, precisa y fácil de leer, relativa a sus características, calidad y cantidad del producto, composición, precio, garantía, vida útil, riesgos para la salud y seguridad del consumidor. Los productos importados tienen que exhibir esta información en portugués e indicar el país de origen. Además, todas las etiquetas deben contener la marca o el nombre del fabricante.

La Agencia Nacional de Vigilancia Sanitaria (Anvisa) aprobó el 7 de octubre de 2020 nuevas normas de etiquetado relativas al etiquetado nutricional de los alimentos envasados. La medida mejora la claridad y legibilidad de la información nutricional en las etiquetas y ayuda a los consumidores a tomar decisiones informadas. Las nuevas normas, contenidas en la Instrucción Normativa N.º 75 y en la Resolución del Consejo Colegiado N.º 429, ambas publicadas el 8 de octubre de 2020, entrarán en vigor en octubre de 2022.

Cambios en la norma de etiquetado de alimentos en Brasil

Rubro	Detalle
Inclusión de nueva información en la tabla nutricional	• Declarar la cantidad de azúcar total y añadida; • Definir Valores Diarios de Referencia (DRV) para grasas trans; • Declarar los valores del producto en 100 g o 100 ml, además de los valores por porción
Cambio de información	• Incluir el número de porciones en el empaque • Estandarizar formato de texto, color, fuente, tamaño y espaciado; • Nuevos valores mínimos que declarar para algunos nutrientes; • Revisión de la frase % Valor Diario Recomendado (VDR); • Fibra y la proteína serán presentadas por el VDR.
Símbolo en la parte frontal del producto (Lupa)	Resaltando la cantidad más grande que la deseable para los tres nutrientes: • Azúcar añadida • Sodio • Grasa saturada

Valores nutricionales máximos permitidos en Brasil

Componente	Valores máximos permitidos
Azúcares añadidos	Límite en alimentos sólidos o semisólidos: cantidad superior o igual a 15 g de azúcares añadidos por 100 g de alimento.
	Límite en alimentos líquidos: cantidad superior o igual a 7,5 g de azúcares añadidos por 100 ml de alimento.
Grasas saturadas	Límite en alimentos sólidos o semisólidos: cantidad superior o igual a 6 g de grasa saturada añadida por 100 g de alimento
	Límite en alimentos líquidos: cantidad superior o igual a 3 g de grasa saturada añadida por 100 ml de alimento.
Sodio	Límite en alimentos sólidos o semisólidos: cantidad superior o igual a 600 mg de sodio añadido por 100 g de alimento
	Límite en alimentos líquidos: cantidad superior o igual a 300 mg de sodio añadido por 100 ml de alimento

Fuente: Anvisa, Brasil

De esta forma, los productos envasados que excedan los límites determinados para estos ingredientes recibirán una alerta frontal en color negro y con fondo blanco, la cual deberá

ubicarse en la mitad superior del panel principal, con la misma orientación que se muestra en la etiqueta. La lupa no debe colocarse en lugares que se puedan quitar del embalaje o tapar.

Etiquetado de advertencia nutricional en Brasil

a) Modelos con alto contenido de un nutriente



b) Modelos con alto contenido de dos nutrientes



c) Modelos con alto contenido de tres nutrientes



Fuente: Anvisa, Brasil

Se excluyen las categorías de alimentos. fresco y mínimamente procesados, siempre que no tengan ingredientes añadidos, como verduras, carnes, leche y queso, además de bebidas

alcohólicas, fórmulas infantiles y complementos alimenticios. La lista comprende los siguientes alimentos:

Alimentos exonerados de la regla de etiquetado frontal	
Frutas, hortalizas, legumbres, tubérculos, cereales, nueces, castañas, semillas y setas;	Carnes, pescados, mariscos envasados, refrigerados o congelados
Harinas; fórmulas infantiles; fórmulas para nutrición enteral; alimentos para el control de peso; suplementos alimenticios	Huevos; leches fermentadas; quesos; leche de todas las especies de animales mamíferos; leche en polvo;
Aceite de oliva y de más aceites vegetales, prensados en frío o refinados;	Sal destinada al consumo humano bebidas alcohólicas
Productos destinados exclusivamente al procesamiento industrial	Productos destinados exclusivamente a servicios de alimentación;
Aditivos alimentarios y coadyuvantes tecnológicos	Fórmulas dietéticas para errores congénitos del metabolismo

Fuente: Anvisa, Brasil

Requisitos para el etiquetado de alimentos en Perú. En el Perú, la Norma Técnica Peruana NTP 209.038 de 2019 establece la información que debe llevar todo alimento preenvasado destinado al consumo humano:

- Nombre del alimento, el cual deberá indicar la verdadera naturaleza del alimento y, normalmente, deberá ser específico y no genérico.
- Lista de ingredientes (A excepción de alimentos de un único ingrediente) enumerados por orden decreciente de peso inicial (m/m) en el momento de la fabricación del alimento.
- Coadyuvantes de elaboración y transferencia de aditivos alimentarios. Todo aditivo alimentario que se transfieren cantidad notable o suficiente para desempeñar en él una función tecnológica.
- Contenido neto y peso escurrido.
- Nombre y domicilio legal del fabricante, envasador, distribuidor, importador, exportador o vendedor del alimento.
- País de origen del alimento cuando su omisión pueda resultar engañosa o equívoca para el consumidor.
- Identificación del lote

- Fecha de vencimiento e instrucciones para la conservación
- Instrucciones que sean necesarias sobre el modo de empleo

Etiquetado de octógonos de advertencia. De acuerdo con lo establecido por el MINSA Alto en azúcar: ALTO EN SODIO ALTO EN AZÚCAR ALTO EN GRASAS SATURADAS EVITAR SU CONSUMO EXCESIVO CONTIENE GRASAS TRANS EVITAR SU CONSUMO.

Un alimento sólido es ALTO EN AZÚCAR si contiene 22.5 gramos (g) o más de este ingrediente por cada 100 gramos (g).

En el caso de bebidas, llevarán esta advertencia si contienen 6 gramos (g) o más por cada 100 mililitros (ml).

Alto en sodio: Un alimento sólido es ALTO EN SODIO en sodio si contienen 800 miligramos (mg) o más de este ingrediente por cada 100 gramos (g). En el caso de bebidas, llevarán esta advertencia si contienen 100 miligramos (mg) o más por cada 100 mililitros (ml).

Alto en grasas saturadas: Un alimento sólido es ALTO EN GRASAS SATURADAS si contiene 6 gramos (g) o más de este ingrediente por cada

100 gramos (g) del producto. En el caso de bebidas, llevarán esta advertencia si contienen 3 gramos (g) o más por cada 100 mililitros (ml).

Etiquetado de advertencia nutricional en Perú



Fuente: Instituto Nacional de Defensa del Consumidor y la Propiedad Intelectual - INDECOP

1.3.4 Regímenes aduaneros especiales más aplicados por Perú y Brasil

Según el Banco Mundial, el desarrollo del comercio internacional depende un 65% de las infraestructuras y un 35% de aduanas eficaces. La eficacia se logra integrando información electrónica anticipada, ventanillas únicas y operadores económicos autorizados en los procedimientos aduaneros establecidos en cada país; esta integración permite incrementar la competitividad y eficiencia de prácticamente todas las cadenas de suministro a nivel global. Además de los regímenes generales como importación y exportación, la normativa aduanera de Perú y de Brasil contempla regímenes aduaneros especiales que contribuyen a la facilitación y al comercio internacional entre ambos y con terceros países.

Los regímenes aduaneros especiales se aplican sobre bienes y mercaderías en tanto no van a ser nacionalizadas o consumidas en el país, ofreciendo determinados beneficios como suspensión o exención de tributos, tasas y contribuciones. Su objetivo es mejorar la competitividad de la industria nacional y estimular la economía mediante la expansión al comercio exterior. Estos regímenes se rigen

por normas y condiciones específicas aplicables ya sea en Perú o en Brasil. A continuación, se detallan los más importantes.

A) Exportación temporal para reimportación en el mismo estado (ex importación temporal)⁵

La Exportación Temporal para Reimportación en el Mismo Estado – antes denominada Importación Temporal – es el régimen aduanero que permite recibir en el territorio nacional con suspensión de los derechos arancelarios y tributos a la importación debidamente garantizados, ciertas mercancías para ser destinadas a un fin determinado en un lugar específico y posteriormente ser reexportadas en el plazo establecido sin haber experimentado modificación alguna con excepción de la depreciación normal como consecuencia del uso.

Entre sus principales características se tiene el plazo limitado, es decir, pueden permanecer el país durante un periodo determinado sin pago de impuestos. El plazo general es de 18 meses,

⁵ Perú: Exportación Temporal para Reimportación en el Mismo Estado. Decreto Legislativo N° 1053, publicado el 27.6.2008, y modificatorias; Procedimiento: DESPA-PG.05. Brasil: Admissão Temporária Para Utilização Econômica 2.2 Com Dispensa do Pagamento de Tributos. (Decreto n° 6.759, de 2009, art. 376; IN RFB n° 1.600, de 2015, art. 56, § 4°):

pero puede variar según la legislación de cada país y el tipo de mercancía; reexportación obligatoria, al finalizar el plazo concedido los bienes deben ser devueltos al país de origen o exportados a otro país; las mercancías no pueden ser vendidas ni transferidas a terceros durante su estancia en el país de importación temporal.

Como ejemplo de bienes que suelen ingresar por este régimen están los equipos para ferias y exposiciones, herramientas o maquinarias para proyectos específicos (mineros, otros) vehículos de transporte temporal (turísticos), equipos de producción para maquila o ensambles de exportación.

Dentro de los beneficios que contempla el régimen están la exención de impuestos, aranceles y tributos que graban la importación, facilita la movilidad de equipos. Muy útil para empresas que necesitan equipos especializados por un periodo determinado sin tener que importarlos de manera definitiva.

Más información sobre el procedimiento y requisitos para acceder a este régimen se encuentra en los siguientes enlaces:

Perú

<https://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/despacho/exportacion/exTemporal/procGeneral/despa-pg.05.htm>

Brasil

https://www.gov.br/receita-federal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/admissao-temporaria/copy_of_utilizacao-economica/2-2-com-dispensa-do-pagamento-de-tributos/2-2-com-dispensa-do-pagamento-de-tributos

aduanero de mercancías nacionales o nacionalizadas para su transformación, elaboración o reparación, para luego reimportarlas como productos compensadores en un plazo determinado, con pago de los tributos sobre el valor agregado en el exterior.

Se entiende por perfeccionamiento pasivo i) la transformación de las mercancías; ii) la reparación de mercancías, incluidas su restauración o acondicionamiento, y iii) la elaboración de las mercancías, incluidos su montaje, ensamble o adaptación a otras mercancías. La elaboración incluye el envasado de las mercancías, excepto cuando se trate de material de embalaje de uso repetitivo como balones, isotanques, cilindros, entre otros, que deben destinarse al régimen de exportación temporal para reimportación en el mismo estado.

También se considera como una exportación temporal para perfeccionamiento pasivo el cambio o reparación de las mercancías que, habiendo sido declaradas y nacionalizadas, resulten deficientes o no correspondan a las solicitadas por el importador, siempre y cuando dicha exportación se efectúe dentro de los doce meses contados a partir de la numeración de la DAM de importación para el consumo y previa presentación de la documentación sustentatoria.

El plazo para la exportación temporal es automáticamente autorizado por doce meses, contado a partir de la fecha del término del embarque de las mercancías. Este plazo puede ser ampliado a solicitud del despachador de aduana o del exportador, en casos debidamente justificados.

B) Exportación Temporal para Perfeccionamiento Pasivo⁶

La Exportación Temporal para Perfeccionamiento Pasivo es el régimen aduanero que permite la salida del territorio

Como ejemplo de bienes que suelen ingresar por este régimen están el enviar una maquina pesada (tractor) a Brasil a para que lo pinten, tapicen, y reparen, o enviar una prenda desde Brasil al Perú para que se les coloque broches, cinturones, etc.

⁶ Perú: Exportación Temporal para Reimportación en el Mismo Estado. Decreto Legislativo N° 1053, publicado el 27.6.2008, y modificatorias; Procedimiento: DESPA-PG.05. Brasil: Exportação Temporária para Aperfeiçoamento Passivo Capítulo X del Título I del Libro IV del Decreto N° 6.759 de 2009 (Reglamento Aduanero).

La exportación temporal para perfeccionamiento pasivo concluye con la reimportación de las mercancías o cuando se solicite su exportación definitiva, dentro del plazo autorizado. La base imponible para el cobro de los derechos arancelarios y demás tributos aplicables a la importación y recargos, de corresponder, se calcula sobre el monto del valor agregado o sobre la diferencia por el mayor valor producto del cambio, más los gastos de transporte y seguro ocasionados por la salida y retorno de las mercancías.

Cuando la reparación o cambio de las mercancías es efectuada en forma gratuita por el vendedor en virtud de una obligación contractual o legal de la garantía comercial, la cual es verificada por la autoridad aduanera, la base imponible se calcula únicamente sobre el monto de los gastos de transporte y seguros ocasionados por la salida y retorno de las mercancías.

El beneficiario, al reimportar el producto compensador, puede acogerse al tratamiento arancelario previsto en los tratados y convenios internacionales suscritos por el Perú o por el Brasil, cumpliendo con las formalidades establecidas para tal efecto.

Más información sobre el procedimiento y requisitos para acceder a este régimen se encuentra en los siguientes enlaces:

Perú

<https://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/despacho/exportacion/exTemporal/procGeneral/despa-pg.05.htm>

Brasil

<https://www.gov.br/receita-federal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/exportacao-temporaria/aperfeicoamento-ativo/3-aperfeicoamento-ativo>

C) Tránsito Internacional de Mercancías⁷

El Tránsito Internacional de Mercancías es el régimen aduanero que permite transportar

mercancías bajo control aduanero desde una aduana de partida hasta una aduana de destino, cruzando uno o varios pasos de frontera, con suspensión del pago de los derechos, impuestos y recargos. El tránsito internacional tiene un componente de tránsito interno asociado. Así por ejemplo para enviar productos desde Brasil a China por el río Amazonas, se tendría que solicitar el tránsito internacional Brasil – Perú – China.

El régimen subsiste desde el lugar de origen hasta el lugar de destino y desde el momento del despacho para tránsito aduanero por la unidad de origen hasta el momento en que la unidad de destino finaliza el tránsito aduanero. En este contexto, el Reglamento de Aduanas considera:

Lugar de origen, el lugar que, bajo control aduanero, constituye el punto de partida de la ruta de tránsito;

Lugar de destino, el lugar que, bajo control aduanero, constituye el punto final de la ruta de tránsito;

Unidad de origen, aquella que tiene jurisdicción sobre el lugar de origen y en la que se tramita el despacho para el tránsito aduanero; y

Unidad de destino, aquella que tiene jurisdicción sobre el lugar de destino y en la que se realiza la realización del tránsito aduanero.

En cuanto a las modalidades de tránsito, se clasifican según origen, destino y sometimiento o no a despacho de exportación/reexportación de la siguiente manera:

Tránsito de importación (mercancías provenientes del exterior con destino al país).

Tránsito (mercancías procedentes del exterior y con destino al exterior).

Tránsito de exportación (mercancías previamente sujetas a despacho de exportación o reexportación).

⁷ Tránsito Aduanero. Procedimiento: DESPA-PG.08 – DESPA-PG27 (CAN-ALADI)

Dentro de los beneficios que contempla este régimen están la suspensión del pago de cualquier tributo, arancel o derecho, salvo la constitución de una garantía bancaria por el valor de los tributos suspendidos, a ser devuelta al momento de finalizar el tránsito de la mercadería por el país, es en momento de su embarque en el último punto con rumbo a su destino.

Más información sobre el procedimiento y requisitos para acceder a este régimen se encuentra en los siguientes enlaces:

Perú

<https://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/despacho/exportacion/exTemporal/procGeneral/despa-pg.05.htm>

<https://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/>

[despacho/transitoInt/procGeneral/despa-pg.27.htm](https://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/despacho/transitoInt/procGeneral/despa-pg.27.htm)

Brasil

<https://www.gov.br/receita-federal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/transito-aduaneiro>

D) Otros regímenes aduaneros especiales o de excepción

Se trata de un conjunto de regímenes regulados por normativa aduanera específica tanto en el Perú como en el Brasil debido a sus características particulares y excepcionales como por ejemplo los envíos postales, las tiendas libres de impuesto en los aeropuertos, entre otros, según muestra el siguiente cuadro:

Regímenes aduaneros especiales en Brasil	
Régimen	Características generales
Depósito Afiançado (BR)⁸	Régimen que permite almacenar con suspensión del pago de tributos federales, de materiales importados sin cobertura cambiaria, destinados al mantenimiento y reparación de embarcaciones, aeronaves o vehículos de transporte internacional de pasajeros pertenecientes a empresa autorizada a operar en el transporte comercial internacional, y utilizados en esa actividad.
Régimen Aduanero Especial de Ferias o Exposiciones Internacionales (PE)⁹	Régimen aplicable a mercancías y artículos de decoración y/o equipamiento de los stands o pabellones a ser exhibidas en exposiciones o ferias internacionales. Ingresan con suspensión de derechos e impuestos de importación. Se otorga por sesenta (60) días antes de la inauguración hasta el día de la clausura del evento. El plazo máximo para su regularización es ciento veinte (120) días después de la clausura. Los artículos publicitarios, propaganda o de consumo de distribución gratuita en el evento ferial, deben el régimen de Importación para el Consumo. Las ferias realizadas en las fronteras no se rigen por el presente procedimiento y se llevarán a cabo siguiendo los acuerdos bilaterales establecidos vigentes.

⁸ <https://www.gov.br/receita-federal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/regimes-e-controles-especiais/regimes-aduaneiros-especiais/deposito-afiancado#oque>

⁹ <https://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/despacho/especiales/ferias/procGeneral/despa-pg.15.htm>



An aerial photograph of a paved road stretching through a lush, green tropical forest. The road is flanked by dense vegetation and small, scattered buildings. In the distance, a border crossing is visible with a blue and white sign. The sky is blue with scattered white clouds. On the right side of the image, there are two large, diagonal, semi-transparent colored bars: a light green one on top and a blue one below it.

Capítulo II

***Situación Actual
del Comercio
Transfronterizo
entre Perú y Brasil***

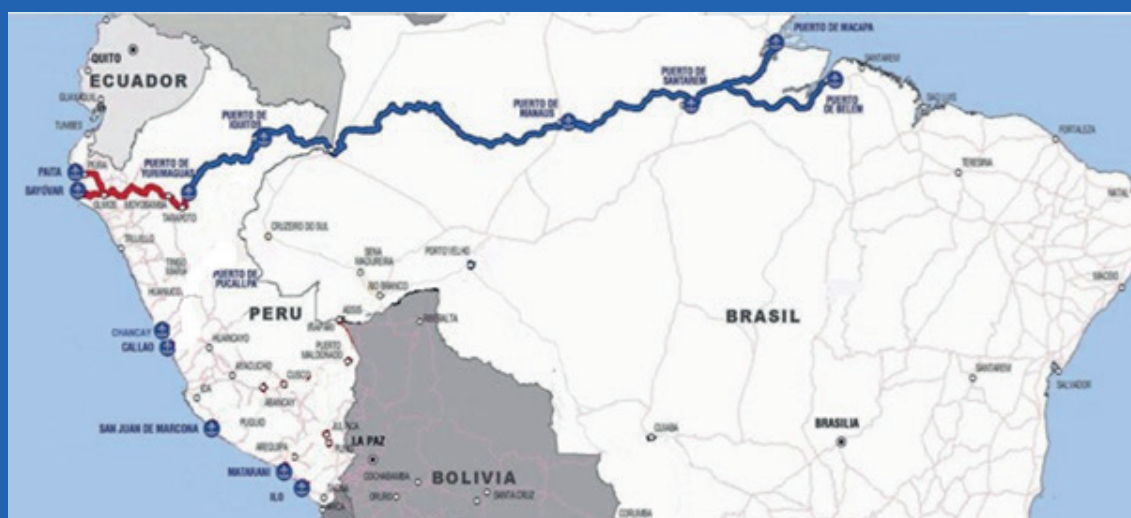
II.1 Relación e integración entre la Macrorregión Norte del Perú y la Región norte de Brasil

Tanto el Perú como el Brasil mantienen hace décadas sólidos acuerdos comerciales y propuestas de integración fronteriza, acompañados de un conjunto de regulaciones diseñadas para fortalecer aún más el intercambio bilateral.

En este contexto, los ejes de integración de la Iniciativa para la Integración de la

Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) destacan como una oportunidad clave. La infraestructura vial y portuaria plenamente operativa del Eje Multimodal Amazonas Norte que incluye a la carretera IIRSA Norte y la futura Hidrovía Amazónica se presenta como una ruta estratégica no solo para el comercio entre ambos países, sino también para el tránsito internacional de bienes entre Brasil y Asia.

Eje Multimodal Amazonas Norte



En septiembre de 2023, bajo el auspicio del Mincetur, se realizó en el terminal portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma, la primera Mesa Técnica Multisectorial para promover el Eje Multimodal del Amazonas Norte, con el objetivo de fortalecer la conectividad entre Perú y Brasil y la conexión del Brasil con el Asia a través del Perú, en beneficio de las regiones de la Amazonía. Participaron representantes de las entidades públicas competentes, operadores de comercio exterior y empresas del sector

privado, procedentes de Lima, Piura, San Martín y Loreto y vinculados a las infraestructuras portuarias y logísticas del eje multimodal.

Como resultado de la Mesa Técnica, las entidades públicas y privadas acordaron ejecutar un plan de acción conjunto para el Eje Multimodal, compuesto por tres aristas: promoción comercial, infraestructura y optimización de procedimientos.

Las actividades específicas realizadas entre 2023 y 2024 como producto de la mencionada mesa técnica incluyeron la organización de Misiones Comerciales y Encuentros Logísticos Binacionales Perú – Brasil, eventos de mejores prácticas sobre el uso de vías navegables para el

comercio exterior, inicio de la implementación del Centro de Atención en Frontera en Santa Rosa (CENAF Flotante), del Laboratorio de Sanidad Animal, Vegetal y de inocuidad, y la optimización de normativas sobre despacho fluvial.

II.2 Características económicas del estado de Amazonas, sectores clave

Extensión y población. El estado de Amazonas es el más extenso del Brasil con una superficie total de 1,559,256 km² y albergando 4.4 millones de habitantes. La capital del estado es la ciudad de Manaus, con un área de 11,541km² y una población de 2.3 millones de habitantes

proyectada al 2024¹⁰. Limita al norte con Venezuela y el estado de Roraima, al sur con los estados de Acre, Rondonia y Mato Grosso, al este con el estado de Para y al oeste con Colombia y Perú.

Mapa de Brasil y la Región Norte



Fuente: Vivir Brasil.com

Elaboración: MAXIMIXE

¹⁰ Población proyectada en base al censo de 2022. Instituto Brasileiro de Geografia y Estadística - IBGE

División político-administrativa: El estado de Amazonas se divide en 6 mesoregiones, 13 microrregiones y 62 municipios. La capital del estado es la ciudad de Manaus, principal puerto fluvial del Brasil, con una población de 2.2 millones de habitantes. El área metropolitana de Manaus concentra los sectores de industria, comercio y servicios. El sector industrial ha logrado un elevado desarrollo debido a los incentivos fiscales que ofrece la Zona Franca de Manaus a industrias de electrónica, motocicletas, petroquímica y alimenticia entre otras.

Dieciséis (16) de los 62 municipios pertenecientes al estado de Amazonas, resaltados en **negritas y cursivas** en el siguiente cuadro, se asientan sobre las márgenes del río Amazonas, en curso desde la triple frontera Perú – Colombia – Brasil (ciudades de Santa Rosa de Yaraví, Leticia y Tabatinga respectivamente), hacia Manaus y hasta Parintins, la ciudad más oriental del estado.

División político-administrativa del estado de Amazonas		
Mesoregión	Microrregión	Municipios
Sudoeste	Alto Solimões	1. Tabatinga, 2. São Paulo de Olivença. 3. Santo Antônio do Içá, 4. Tonantins, 5. Jutai, 6. Fonte Boa, 7. Benjamin Constant, 8. Guajará, 9. Atalaia do Norte, 10. Guajará
	Juruá	11. Carauari, 12. Eirunepé, 13. Envira, 14. IPIXUNA, 15. Itamarati, 16. Juruá.
	Tefé	17. Alvarães, 18. Tefé, 19. Uarini.
	Coari	20. Coari, 21. Codajás. 22. Anamá, 23. Anori, 24. Caapiranga. 25. Beruri.
Centro	Manaus	26. Manacapuru, 27. Manaus (capital). 28. Autazes, 29. Careiro, 30. Careiro da Várzea, 31. Iranduba, 32. Manaquiri.
	Itacoatiara	33. Itacoatiara, 34. Urucurituba. 35. Itapiranga, 36. Nova Olinda do Norte, 37. Silves,
	Parintins	38. Parintins, 39. Barreirinha. 40. Boa Vista do Ramos, 41. Maués, 42. Nhamundá, 43. São Sebastião do Uatumã, 44. Urucará
	Rio Preto da Eva	45. presidente Figueiredo, 46. Rio Preto da Eva.
Norte	Japurá	47. Maraã, 48. Japurá.
	Rio Negro	49. Barcelos, 50. Novo Airão, 51. Santa Isabel do Rio Negro, 52. São Gabriel da Cachoeira.
	Madeira	53. Apuí, 54. Borba, 55. Humaitá, 56. Manicoré, 57. Novo Aripuanã.
Sur	Purus	58. Canutama, 59. Lábrea, 60. Tapauá.
	Boca del Acre	61. Boca dele, Acre, 62. Pauini.

Fuente IBGE-Brasil 2022

Elaboración: MAXIMIXE

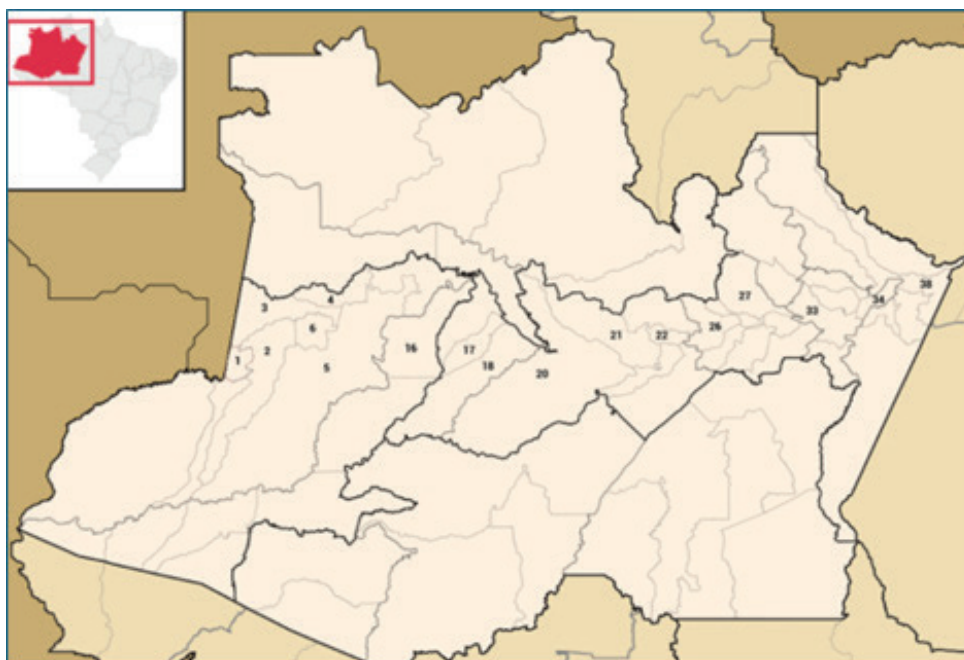
La población de los dieciséis municipios asentados en las márgenes del río Amazonas es de 3 millones de habitantes y se eleva a 3.6 millones si se agregan los 22 municipios cercanos, asentados en los márgenes de los afluentes¹¹.

Población de municipios asentados en la margen del río Amazonas en Brasil	
Municipio	Población (est.2024)
1. Tabatinga	72 283
2. São Paulo de Olivença	35 196
3. Santo Antônio do Içá	30 448
4. Tonantins	20 224
5. Jutai	27 656
6. Fonte Boa	27 875
7. Alvarães	16 670
8. Tefé	79 278
9. Coari	73 820
10. Codajás	24 452
11. Anamá	10 318
12. Manacapuru	110 691
13. Manaus (capital)	2 279 686
14. Iacoatiara	112 520
15. Urucurituba	25 592
16. Parintins	101 956
TOTAL	3 048 665

¹¹ Se incluyen 561 mil personas que viven en los afluentes del Amazonas distantes a menos de 20 kilómetros de distancia de la confluencia.

La siguiente figura muestra los municipios ubicados sobre las márgenes del río Amazonas.

Municipios del estado de Amazonas sobre márgenes del río de Amazonas



Fuente: IBGE

Elaboración: MAXIMIXE

Economía: El PBI del estado de Amazonas para 2021 fue de alrededor de US\$ 24,412 millones, para un PBI per cápita promedio de US\$ 2,577. Las ciudades con mejor PBI per cápita fueron: Japurá (US\$ 9,074); Manaus (US\$ 8,497); Coari (US\$ 7,235); presidente Figueiredo US\$ (5,027) e Itacoatiara (US\$ 4 193). En cuanto a los indicadores del índice de desarrollo humano (IDH-PNUD 2010) son: Manaus (0.737); Parintins (0.658); Itapiranga (0.654); presidente Figueredo (0.647) e Itacoatiara (0.644). Para el año 2023, el ingreso promedio familiar mensual nominal per cápita fue de R\$ 1,172, puesto 21 de 27 estados. En noviembre 2024 Amazonas ocupó el lugar número 20 en exportaciones totales y el lugar número 7 en importaciones totales en Brasil¹².

Transporte y conectividad: El transporte de personas y productos entre las ciudades de los estados del norte y del centro del Brasil se

realiza principalmente por vía fluvial, luego por vía aérea y por último por la vía terrestre.

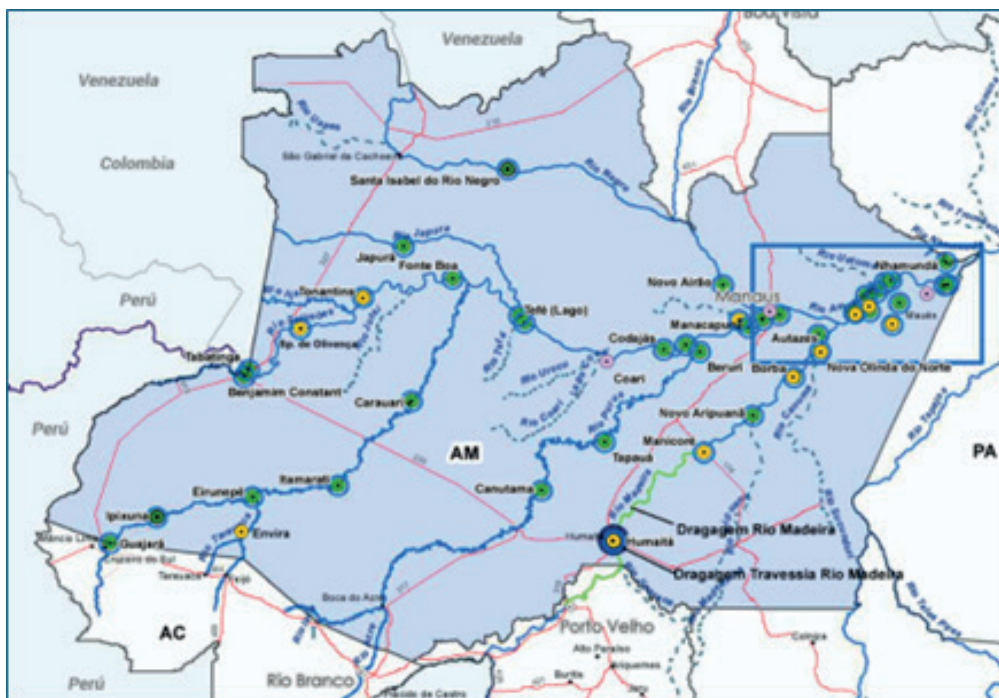
A. Transporte fluvial. Las hidro vías representan un componente estratégico para la logística y el desarrollo económico de toda la amazonia al servir como principal modo de transporte de diversas mercancías, como soya, minerales y combustibles. En Brasil, la red de hidro vías se extiende por más de 63 mil kilómetros siendo más de 20 mil kilómetros navegables y de operación continua todo el año, debido al dragado, mantenimiento y mejora permanente de los canales de navegación, posibilitando la integración del transporte multimodal. La hidro vía del Amazonas, que forma parte del eje IIRSA, permite la navegación de buques de mayor porte y el acceso a infraestructura portuaria en el puerto de Manaus, para el embarque y desembarque de pasajeros,

¹² https://oec.world/es/profile/subnational_bra_state/amazonas

así como para facilitar las importaciones, exportaciones y el cabotaje. El Departamento Nacional de Infraestructura del Transporte, la Dirección de Infraestructura Hidrovía DNIT

es responsable de administrar y gestionar la ejecución de los programas de construcción, operación, mantenimiento y restauración de la infraestructura hidro viaria.

Rutas fluviales del estado de Amazonas



Fuente: Departamento Nacional de Infraestructura de Transporte _DNIT-Brasil 2023

Elaboración: MAXIMIXE

En el puerto de Manaus, diversas líneas navieras internacionales —como Alianca, CMA CGM, DCL, Hamburg Süd, Hapag-Lloyd, Maersk y Wan Hai— ofrecen servicios regulares de carga hacia y desde Europa y Asia a través del océano Atlántico. Sin embargo, el tráfico fluvial hacia el oeste, en dirección a Perú y Colombia, se limita a embarcaciones de mediano y pequeño porte que operan hasta Tabatinga, en Brasil, frente a la isla Santa Rosa de Yaraví en Perú¹³. Desde allí, se realizan transbordos a embarcaciones más pequeñas que continúan hasta el puerto de Iquitos.

La ausencia de una hidrovía completamente desarrollada en esta región impide la operación de buques de mayor calado, lo que restringe el

comercio fluvial y la eficiencia del transporte entre Brasil, Perú y Colombia. El desarrollo de una infraestructura adecuada, como la Hidrovía Amazónica, podría permitir la navegación de embarcaciones de mayor tamaño, mejorando la conectividad y el comercio en la región.

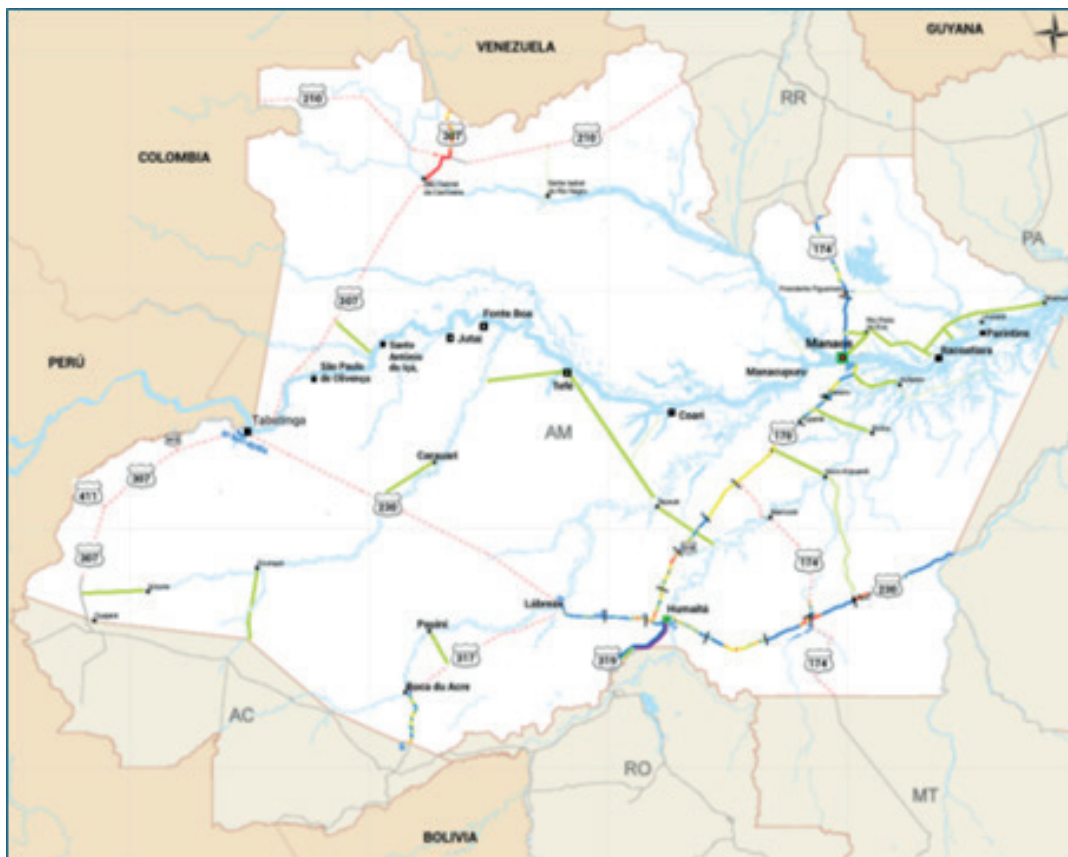
B. Transporte aéreo. El servicio de transporte aéreo en el estado de Amazonas se realiza principalmente por el Aeropuerto Internacional Eduardo Gomes, el tercero más grande del Brasil. Ubicado en la ciudad de Manaus es operado por la empresa Vinci Airports que tiene la concesión hasta el 2052. En 2023, el aeropuerto atendió a 2.7 millones de pasajeros y realizó 40,516 movimiento de carga. Actualmente el aeropuerto de Manaus atiende

¹³ Estas embarcaciones suelen tener una eslora (longitud) de entre 20 y 40 metros, una manga (ancho) de aproximadamente 6 a 10 metros y un calado (profundidad bajo la línea de flotación) que varía entre 1,5 y 2,5 metros.

las aerolíneas Gol, LATAM, Azul Airlines, TAP Air Portugal, Avianca, Air Europa, Abaete. Su concesionario también opera el aeropuerto de Tefé (vuelos nacionales) y el aeropuerto internacional de Tabatinga, con servicios de conexión a las ciudades de Rio Branco y Cruzeiro do Sul, en Acre; Porto Velho, en Rondônia; y Boa Vista, en Roraima. Además, hay aeródromos en las ciudades de Sao Paulo de Olivença, Fonte Boa, Coarí e Itacoatiara, todos en el estado de Amazonas.

C. Transporte terrestre. La gran extensión del bosque amazónico, su particular geografía física definida por una importante cantidad de ríos de curso permanente, las reservas naturales y áreas protegidas del estado de Amazonas, condiciona a que el principal modo de transporte sea el fluvial, no obstante, y a pesar que no todos los municipios tienen acceso terrestre, existe con distintos grados de operación y cobertura, una red de carreteras y caminos; una parte son carreteras estatales y otra son carreteras federales.

Red vial del estado de Amazonas



Fuente: Departamento Nacional de Infraestructura de Transporte _DNIT-Brasil 2023

Elaboración: MAXIMIXE

Red vial del estado de Amazonas

Código	Tipo de vía	Conexiones	Extensión (km)
BR-174	Federal	Amazonas, Roraima Rondonia, Mato Grosso	1 902,0
BR-210	Federal	Amazonas, Pará, Amapá y Roraima	411,7
BR-230	Federal	Amazonas, Pará, Tocantins, Maranhón, Piauí, Ceará, Paraíba	4 260,0
BR-307	Federal	Amazonas - Venezuela	205,0
BR-319	Federal	Amazonas, Rondonia	885,0
AM010	Estadual	Manaus, Rio Preto da Eva e Itacoatiara,	250,0
AM-070	Estadual	Manaus, Iranduba e Manacapuru.	89,0
AM-254	Estadual	Autazes, Nova Olinda do Norte	94,0
AM-352	Estadual	Manacapuru e Novo Airão	98,6

Fuente: Departamento Nacional de Infraestructura de Transporte _DNIT-Brasil 2023

Elaboración: MAXIMIXE

No existe conexión vía terrestre entre Manaus, la ciudad más poblada del norte del Brasil, y la frontera con Colombia y Perú, no siendo posible el comercio por este modo de transporte. Manaus se encuentra integrada por vías estatales y federales que – aunque limitadamente – permiten unir la capital del estado con el resto del país; las más importantes son las carreteras federales BR-174, BR-210, BR-230, la BR-307 y la BR-319.

La carretera BR-174, conocida como Manaus-Boa Vista, conecta los estados de Mato Grosso, Rondônia, Amazonas y Roraima con Venezuela. Es la ruta más estratégica del estado, fue proyectada para tener una longitud de 3,300 km, pero solo se han implementado 1,900 km, manteniendo muchos tramos sin pavimentar. Esta carretera parte cerca de la ciudad de Cáceres en el estado de Mato Grosso, y desde allí recorre varias ciudades hasta llegar a la ciudad de Vilhena, en Rondônia. Desde Vilhena, la BR-174 se proyecta y entrelaza con varias

carreteras estatales conformando una red que se expande hacia los estados de Amazonas y Roraima.

La BR-307, se extiende desde la ciudad de São Gabriel da Cachoeira, en el estado de Amazonas, hasta la frontera con Venezuela y sirve de ruta de intercambio entre Brasil y Venezuela, aunque el tránsito está condicionado al estado de la vía que dan en parte intransitables durante la temporada de lluvias debido al barro y las inundaciones debido a que hay segmentos que carecen de pavimentación adecuada, lo que dificulta el tránsito de vehículos.

La BR-210, más conocida como la Perimetral Norte, atraviesa transversalmente el norte y este del Brasil. Fue proyectada para conectar los estados de Amazonas, Pará, Amapá y Roraima, pero solo se ha completado la ruta entre Roraima y Amapá y aunque gran parte esta pavimentada, hay tramos importantes en estado crítico que incrementan riesgos de

seguridad y en la eficiencia del transporte. Los tramos hacia el oeste (estados de Pará y Amazonas), son prácticamente inexistentes.

La BR-230, conocida como Carretera Transamazónica, es la tercera más extensa del Brasil con 4,300 kilómetros. Inicia en puerto Cabedelo, en el estado de Paraíba – en el extremo Este -, y su otro extremo va al oeste terminando en la ciudad de Lábrea en el estado de Amazonas. Actualmente menos de la mitad de su longitud está pavimentada siendo el resto intransitable durante la temporada de lluvias. A pesar de ello, en Paraíba la BR-230 recorre 520 kilómetros en buenas condiciones de tránsito hasta la frontera con el estado de Ceará, constituyendo el principal eje de circulación de personas y mercancías entre sus municipios.

Las vías entre Manaus y ciudades cercanas son la AM-10, con 205 km, conecta el centro de la región metropolitana con los municipios de Manaus, Rio Preto da Eva e Itacoatiara, La AM-70, con 89 km conecta Manaus, Iranduba y Manacapuru, los dos últimos municipios eminentemente agrícolas. La AM-254, con 94 km, conecta Manaus con los municipios de Nova Olinda do Norte y Autazes, la mayor cuenca lechera de la Amazonia y desde Autazes con el distrito de Purupuru, ubicado en el municipio de Careiro y el distrito de Autaz Mirim, ubicado en el municipio de Careiro da Várzea. La AM-352, con 98,6 km de longitud, conecta los municipios de Manacapuru y Novo Airão, ambos ubicados en la Región Metropolitana de Manaus. Y por último la AM-354, con 43 km, comienza en el cruce con la BR-319, llegando al municipio de Manaquiri en la Región Metropolitana de

Manaus, siendo fundamental para el flujo de la producción agroindustrial.

Producción: Las actividades que más contribuyen con la producción del estado son: la agricultura (cultivos temporales y permanentes), la ganadería (acuícola y pecuaria) y la manufactura, en especial la de la Zonas Franca de Manaus.

Atendiendo al valor total de la producción de 2023, para el sector agrícola en el estado de Amazonas destacaron los cultivos de yuca (US\$ 180 millones) banano (US\$ 87.1 millones), piña (US\$ 49.2 millones), azaí (US\$ 41.9 millones), sandía (US\$ 19.5 millones), maracuyá (US\$ 14.0 millones), naranja (US\$ 13.6 millones) caña de azúcar (US\$ 13.4 millones) y papaya (US\$ 11.7 millones). En el sector agropecuario destacaron la producción de gallinas (4.5 millones), ganado bovino (2.3 millones de cabezas), búfalos (128 mil cabezas) y porcinos (76 mil cabezas).

En cuanto a las actividades industriales y manufactureras para el periodo diciembre 2023 a noviembre 2024 el estado de Amazonas lideró el índice mensual de crecimiento de la zona noroeste del Brasil en los meses de diciembre 2023 (11.3%), enero 2024 (12.4%) y julio 2024 (6.1%), sin embargo, las caídas de marzo (-13.7%), mayo (-5.4%), y junio (-3.2%) de 2024, sumados a los resultados de los de más meses, ocasionaron un crecimiento promedio anual discreto (1.44%). Mención aparte tiene el desempeño de la Zona Franca de Manaus, conocida ahora como el Polo Industrial de Manaus (PIM), que en 2024 obtuvo ingresos por US\$ 37,514 millones.

II.3 Características económicas de la Macrorregión Norte del Perú y su potencial exportador

Para el presente estudio se entiende como Macrorregión Norte del Perú los departamentos de Tumbes, Piura, Lambayeque, Amazonas,

San Martín y Loreto; cuyas características se detallan a continuación:

II.3.1 Departamento de Tumbes

Ubicación y población. El departamento de Tumbes, con un área de 4,669 km², se ubica en el extremo norte del país. Limita al norte con la República de Ecuador, al sur y al este con Piura y al oeste con el Océano Pacífico.

División Política. Tumbes se divide en tres (03) provincias y trece (13) distritos. Las provincias son Tumbes, Zarumilla y Contralmirante Villar.

Población. La población departamental asciende a 260,000 habitantes, el 93.7% habitan en centros urbanos y el 6.3% en áreas rurales. El 53.9% son hombres y el 46.1% mujeres.

La ciudad más poblada es Tumbes con 119,000 habitantes (45.6% del total). Le siguen Zarumilla (10.4%), Corrales (9.9%) y Aguas Verdes (7.6%), colindante con la ciudad ecuatoriana de Huaquillas en la frontera.



División Política de Tumbes



Tumbes: Principales indicadores económicos y sociales 2023

Indicadores 2023		Tumbes	Perú
Superficie	Mil km ²	4,67	1 285
Población	Millones Hab.	0,3	33,7
Crec. Promedio población	% (2019-2023)	1,7	1,8
Densidad poblacional	Hab./Km ²	56	26
PBI Nominal	US\$ Millones	1,509	267,582
PBI Nominal	Part. %	0,6	100
PBI per Cápita	US\$	5,735	7,934
Exportaciones	US\$ Millones	146	64,614
Exportaciones	Part. %	0,2	100
Exportaciones / PBI	%	9,6	24,1
Crec. Promedio Export.	% (2019-2023)	1,5	6,1
Pobreza	Tasa %	29,0	29,0

Fuente: INEI, BCRP, SUNAT / Elaboración: Mincetur-VMCE-DGIECE

Elaboración: MAXIMIXE

Economía: En los últimos diez años (2014-2023), el producto bruto interno (PBI) del departamento de Tumbes creció en promedio 1.5%.

Respecto al desempeño económico, en 2023, mostró una contracción del -4.2% con respecto al año anterior, explicada por la fuerte caída de las actividades pesca y acuicultura (-45.5%), agropecuaria (-15.3%) y construcción (-13.4%), debido a los efectos del ciclón Yaku, fenómeno

tropical que se mantuvo activo desde febrero hasta marzo ocasionando lluvias intensas, desbordes de ríos e inundaciones. En cuanto al PBI per cápita, para el 2023 ascendió a US\$ 5,735.

Según actividad económica, el sector comercio contribuyó con el 19.9% del PBI de la región, seguido por construcción (16.4%), manufactura (9.2%) y agropecuario (8.8%), entre las principales.

Tumbes: Producto Bruto Interno según actividad económica, 2023			
Actividad	PBI 2023		Var. %
	Millones (soles corrientes)	Participación (%)	2023/2022
Comercio	1 007 144	19,9%	1,2%
Construcción	827 819	16,4%	-13,4%
Manufactura	467 729	9,2%	-6,8%
Agropecuario, Caza y Silvicultura	444 284	8,8%	-15,3%
Transporte, Almacenaje y Correo	337 568	6,7%	1,6%
Pesca y Acuicultura	198 866	3,9%	-45,5%
Alojamiento y Restaurantes	118 862	2,3%	2,3%
Telecom. y servicios información	102 260	2,0%	3,7%
Minería, Petróleo y Gas	51 970	1,0%	9,1%
Electricidad, Gas y Agua	45 117	0,9%	10,1%
Otros Servicios	1 073 885	21,2%	2,1%
Administración Pública y Defensa	384 339	7,6%	6,2%
Total	5 059 843	100%	-4,5%

Fuente: INEI

Elaboración: MAXIMIXE

Nota: El PBI corresponde al valor agregado bruto. Para la variación porcentual se considera el PBI en soles constantes del 2007

Producción agropecuaria: En 2023, el VBP del sector agropecuario de Tumbes se contrajo en 15.1% en términos de volumen, debido a la caída de la actividad agrícola (-16.3%) atenuada parcialmente por la mayor actividad pecuaria (8.8%).

En el subsector agrícola, las mayores reducciones se dieron en la producción de los dos principales cultivos que tiene el departamento: plátano (-43.8%) y de arroz cáscara (-7.0%), asociado al fenómeno climatológico El Niño. En el subsector pecuario en cambio, se registró una mayor oferta de caprino (28.3%), porcino (19.2%) y ovino (33.3%).

Tumbes: VBP del Sector Agropecuario 2023 -2022

PRODUCTO	ENE-DIC 2023			ENE-DIC 2022			VAR VBP %
	VBP (Millones de S/ 2007)	% PART VBP	PRODUCCIÓN (t)	VBP (Millones de S/ 2007)	% PART VBP	PRODUCCIÓN (t)	
ARROZ	97,7	57,0 %	119.651,26	105,1	52,0 %	128.632,57	-7,0 %
PLATANO	30,4	17,7 %	89.749,46	54,1	26,8 %	159.698,03	-43,8 %
LIMON	21,4	12,5 %	49.505,19	17,4	8,6 %	40.351,02	22,7 %
CACAO	5,4	3,1 %	1.071,56	7,8	3,8 %	1.538,68	-30,4 %
VACUNO	4,2	2,5 %	971,88	4,2	2,1 %	969,48	0,2 %
CAPRINO	2,3	1,3 %	614,20	1,8	0,9 %	478,64	28,3 %
PORCINO	1,6	0,9 %	453,15	1,4	0,7 %	380,13	19,2 %
YUCA	1,4	0,8 %	4.161,80	2,5	1,2 %	7.378,79	-43,6 %
MAIZ AMARILLO DURO	1,4	0,8 %	2.058,33	1,3	0,6 %	1.974,56	4,2 %
MAIZ CHOCLO	1,3	0,8 %	2.341,35	1,4	0,7 %	2.484,28	-5,8 %
AVE	1,1	0,6 %	282,99	1,1	0,6 %	295,93	-4,4 %
CIRUELA	0,9	0,5 %	1.913,40	1,0	0,5 %	2.123,00	-9,9 %
Total	171,6	100,0 %		202,1	100,0 %		-15,1 %

Fuente: MIDAGRI. 2023

Elaboración: MAXIMIXE

En relación con los principales cultivos del departamento, para el año 2023, el arroz ocupó el primer lugar con el 57.0% del VBP del sector agropecuario (60.5% del VBP agrícola), posicionando a Tumbes como el octavo productor nacional de arroz cáscara, con una participación de 3.6% de la producción nacional; el mismo año, la producción de arroz cáscara de Tumbes decreció en -7.0% respecto a 2022.

El plátano es el segundo cultivo más importante del departamento, con el 17.7% del VBP del sector agropecuario (18.8% del VBP agrícola), ubicando a Tumbes en el noveno lugar con una participación de 3.7% de la producción nacional.

El tercer cultivo más importante del departamento es el limón con el 12.5% de la producción agropecuaria (13.3% del VBP agrícola). Tumbes es el segundo productor nacional de limón con 15.2% de participación, después de Piura (60.9%) y seguido por Lambayeque (9.4%). La producción de limón de Tumbes se incrementó en 22.7% en 2023.

Pesca y acuicultura: En 2023, la pesca para consumo humano directo (CHD) totalizó 65,500 toneladas, lo que representó el 4.3% del total de desembarque hidrobiológico a nivel nacional.

El 50.5% de los recursos fueron destinados al consumo fresco y el 49.5% a la manufactura de productos congelados y enlatados. Las principales especies hidrobiológicas extraídas

fueron langostinos (55.5%), merluza (2.6%), cabrilla (2.4%), machete (2.3%), entre otras especies (37.2%).

Tumbes: VBP Pesca Marítima 2022 – 2023 (TM)			
Sector	2022	2023	Participación (%) 2023
<i>Consumo humano directo</i>			
Fresco	82 131	33 054	50,5%
Congelado	36 536	31 976	48,8%
Enlatado	1 141	470	0,7%
Total	119 808	65 500	100,0%

Fuente: PRODUCE

Elaboración: MAXIMIXE

Los desembarques según especies estuvieron liderados por langostinos con 36,300 toneladas (23.8% del total), seguidos por peces como

merluza con 1.6 mil TM y machete con 1.5 mil TM.



Fuente: PRODUCE

Elaboración: MAXIMIXE

En 2023, el departamento de Tumbes también destacó en producción acuícola siguió liderando la crianza y producción de langostinos llegando a cosechar 35,883 TM, que derivaron en una producción de 25,498 TMB y exportaciones por US\$ 265.8 millones de dólares. Tumbes cuenta con 69 acuicultores registrados y 94 derechos otorgados sobre 5,966 hectáreas.

Manufactura: La manufactura es el cuarto sector más relevante en la economía de Tumbes, representando el 9.2% de su actividad económica. En 2023, el departamento represento el 0.5% del total de la producción manufacturera nacional, ubicándose en el décimo noveno lugar del ranking industrial del país. En contraste, Lima (incluyendo Lima Metropolitana y El Callao) lidera ampliamente el ranking con una participación del 59.4%. Las principales actividades industriales en Tumbes incluyen la producción y procesamiento de especies hidrobiológicas, pescados, mariscos y crustáceos congelados y refrigerados.

En 2023, en el espacio de la Macrorregión Norte, Tumbes se posicionó como el sexto productor manufacturero, con un 5.6% del total macrorregional, superando al departamento de Amazonas (1.8%), pero debajo de los otros cinco departamentos que conforman la macrorregión.

Comercio Exterior: La oferta exportable de la región se compone principalmente de langostino, que representa el 93% de la exportación de la región. Además, la región exporta productos agrícolas (5%), entre los que destacan el arroz, las hortalizas/legumbres (maní y cebolla) y frutas (banana y sandía).

Durante 2023, Tumbes se consolidó como el segundo mayor exportador de langostinos del país, con el 48.7% de las ventas al exterior, solo superado por Piura, con el 51.0%. Las exportaciones de Tumbes totalizaron US\$ 146 millones, cifra 17% menor a la registrada en 2022, explicada principalmente por la disminución en la venta de langostino (-12%), producto que se envía hacia Asia (82%), especialmente a China (51%) y a Corea del Sur (24%).



Fuente: MINCETUR

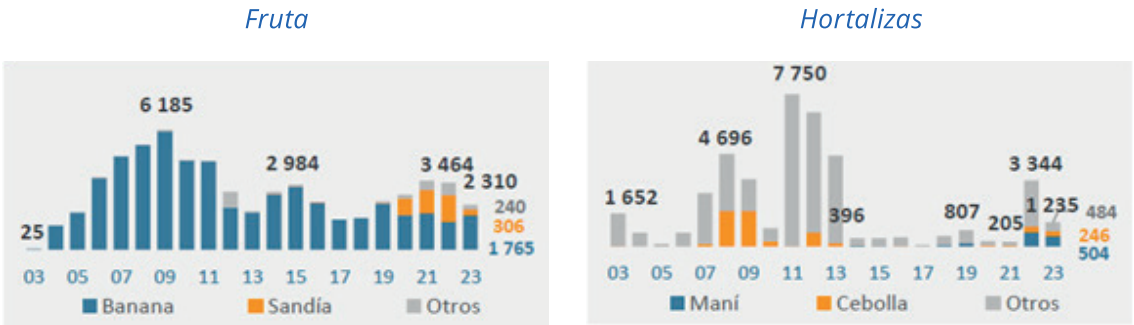
Elaboración: MAXIMIXE



Por otro lado, la agroexportación a través de la aduana de Tumbes disminuyó 32%, totalizando US\$ 7.4 millones. Ello obedeció, principalmente, a la disminución en los despachos de arroz

(-8%), sandía (-78%) y ajo (-99%). No obstante, aumentaron las exportaciones de banana (23%) y alimento para langostino (US\$ 135,000).

Tumbes: Exportaciones agropecuarias 2023 (US\$ Miles)



Fuente: MINCETUR Elaboración: MAXIMIXE

El comercio exterior a través de la aduana de Tumbes cayó 20% en 2023. La exportación disminuyó 22% debido a las menores ventas de café y harina de pescado, a pesar del aumento en las ventas de azúcar (174%), etanol (55%), alambre de cobre (41%) y melaza de caña (32%). Por su parte, la importación cayó 14%.

Turismo: En el año 2023, los arribos a establecimientos de hospedaje de Tumbes alcanzaron los 302,581, significando un aumento de 4.4% interanual. Del total de arribos, el 87% (206,116) fueron residentes nacionales y el 16% (96,445) fueron extranjeros.

La mayor participación de nacionales correspondió a residentes en Lima (60.5%), seguido de Tumbes (12.7%) y de Piura (10.6%), entre otros. Del total de arribos extranjeros, el 61.2% fueron residentes de Ecuador, seguido de Chile (8.0%), EE.UU. (6.8%), Colombia (5.2%), entre otros.

Arribo de turistas nacionales según lugar de residencia



Transporte y conectividad: El transporte de personas y bienes hacia y desde Tumbes se realiza principalmente por vía terrestre,

seguido de la vía aérea. La red vial vinculada a la IIRSA Norte incluye las vías nacionales PE-1N y la vía PE-1NO.

Tumbes: Redes viales del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC

Tipo de red vial	Nro. de Rutas	Pavimentada	%	Tipo de superficie (km %)				Total
				No Pavimentada	%	Proyectada	%	
Red Nacional	3	169,1	93,4	0	0,0	12,0	6,6	181,1
Red Departamental	10	96,1	13,0	288,4	39,0	355,8	48,0	740,3
Red Vecinal	59	-	-	1527,1	100,0	-	-	1527,1
Total	72	265,2	10,8	1815,4	74,4	367,7	15,0	2448,4

Fuente: MTC - Tumbes - Red Vial Georreferenciada

Elaboración: MAXIMIXE

La carretera Panamericana (PE-1N) atraviesa el departamento paralelo a la costa y de sur a norte. En su trayecto une las ciudades de Zorritos, Tumbes y, en Zarumilla, cerca de la

frontera con Ecuador, la vía se divide en la PE-1NO, terminando en la ciudad fronteriza de Aguas Verdes.

Tumbes: Mapa vial – 2023



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones¹⁴

¹⁴ <https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/4769951-tumbes-red-vial-georreferenciada>

La conexión de Tumbes con la carretera IIRSA Norte se realiza a través de la carretera panamericana (PE-1N) en ruta con rumbo sur, conectando las ciudades de Aguas Verdes, Zarumilla - Tumbes - Sullana - Piura - Olmos -

Bagua - Moyobamba - Tarapoto - Yurimaguas, para desde este último punto, posibilitar el cambio a modo fluvial para seguir en ruta oeste a Iquitos- Santa Rosa - Manaus.

Tumbes: Conexión vial Aguas Verdes - Yurimaguas - 2023



Fuente: Google

La conexión desde y hacia Lima es por la ruta Tumbes - Sullana - Piura - Chiclayo - Trujillo - Chimbote - Barranca - Chancay - Callao - Lima. Y la conexión con Ecuador por la ruta Tumbes - Zarumilla - Aguas Verdes - Huaquillas - Machala - Guayaquil - Quito. Todas asfaltadas y en óptimas condiciones todo el año

El transporte aéreo se realiza a través del aeropuerto de Tumbes, Aeropuerto Capitán FAP Pedro Canga Rodríguez, ubicado en el km 1,276 de la carretera Panamericana Norte, distrito y provincia de Zarumilla, a 16 kilómetros al norte de la ciudad de Tumbes. Es operado por Aeropuertos del Perú (A.D.P.), empresa privada concesionaria del aeropuerto desde 2006.

Cuenta con una pista de aterrizaje de 2,500 metros de longitud por 45 metros de ancho y con capacidad para recibir hasta 2 naves tipo C: Airbus A319, Airbus 320 y Airbus 320 Neo.

Actualmente operan las líneas aéreas LATAM y SKY Airlines, con tres y cuatro vuelos diarios respectivamente, todos directos desde la ciudad de Lima, con una duración aproximada de dos horas. Según la Corporación Peruana de Aviación Civil (CORPAC), en 2023 arribaron al aeropuerto de Tumbes 206,949 pasajeros, superando en 3.0% el registro del año anterior. Asimismo, es importante destacar que dicha cifra se incrementó en 63.4% en comparación con lo alcanzado durante el año 2019.

II.3.2 Departamento de Piura

Ubicación y población. El departamento de Piura se ubica al norte del país, sobre un área de 35,892 km². Limita al norte con el departamento de Tumbes y la República de Ecuador, al sur con el departamento de Lambayeque, al este con el departamento de Cajamarca y al oeste con el Océano Pacífico.

División Política. Piura se divide en ocho (08) provincias y sesenta y cinco (65) distritos. Las provincias son: Talara, Sullana, Paíta, Piura, Sechura, Morropón, Ayabaca y Huancabamba.

Población. La población asciende a 2.1 millones de habitantes, el 79.3% vive en áreas urbanas y el 20.7% en el área rural. El 50.4% son hombres y el 49.6% mujeres.

Las ciudades más pobladas son los distritos de Veintiséis de Octubre con 205,000 habitantes, Castilla con 201,000 y Piura con 191,000 habitantes. Los tres representan el 27.8% del total departamental y se ubican en la provincia de Piura.



División Política de Piura



Piura: Principales indicadores económicos y sociales 2023

Indicadores 2023		Tumbes	Perú
Superficie (13/24)	km ²	35 892	1285
Población	Millones Hab.	2,1	33,7
Crec. Promedio población	% (2019-2023)	1,5	1,8
Densidad poblacional	Hab./Km ²	60	26
PBI Nominal	US\$ Millones	12 185	267 582
PBI Nominal	Part. %	4,8	100
PBI per Cápita	US\$	5 728	7 934
Exportaciones	US\$ Millones	3 671	64 614
Exportaciones	Part. %	5,7	100
Exportaciones / PBI	%	30,1	24,1
Crec. Promedio Exportaciones	% (2019-2023)	6,2	6,1
Pobreza	Tasa %	30,4	29

Fuente: INEI, BCRP, SUNAT / Elaboración: Mincetur-VMCE-DGIECE

Elaboración: MAXIMIXE

Clima: El clima en el departamento de Piura está influenciado por el choque, a la altura del frente costero de la ciudad de Sechura, entre la corriente fría de Humboldt, con temperaturas de 13 a 19°C, y la corriente cálida de El Niño, de 22 a 27°C, otorgándole características únicas: mitad desierto y mitad trópico. La temperatura promedio anual es de 24°C; en el verano supera los 35°C, pudiendo llegar hasta 40°C cuando se presenta el Fenómeno El Niño extraordinario. En las zonas andinas, el clima presenta noches frías y mañanas templadas.

Empleo: Piura cuenta con una Población Económicamente Activa ocupada de 1.21 millones de trabajadores: el 58% son hombres y el 42% mujeres. En cuanto a la concentración de empleo, el 62.2% de la PEA ocupada se dedica a actividades de servicios y agropecuarias.

Economía: En la última década (2014–2023), Piura creció 2.0% en promedio, apenas 0.5% debajo del promedio nacional. En 2023, la producción de la región creció en 1.5% respecto al 2022, debido al incremento y fuerte contribución de los sectores de servicios, manufactura, comercio, minería y petróleo al valor agregado bruto departamental; mostrando una total recuperación del retroceso de -9.3% en 2020 por la pandemia del COVID-19.

Según actividad económica, el sector manufacturero contribuyó con el 23.7% del PBI de Piura, seguido por otros servicios (18.4%), comercio (12.2%) y agropecuario (9.6%), entre los principales.

Tumbes: Producto Bruto Interno según actividad económica, 2023

Actividad	PBI 2023		Var. %
	Millones (soles corrientes)	Participación (%)	2023/2022
Agropecuaria, Caza y Silvicultura	4 477 422	9,6%	0,1%
Pesca y Acuicultura	2 080 471	4,5%	-0,2%
Minería, Petróleo y Gas	3 393 799	7,3%	2,4%
Manufactura	11 027 708	23,7%	2,9%
Electricidad, Gas y Agua	857 314	1,8%	1,1%
Construcción	4 008 581	8,6%	9,2%
Comercio	5 699 611	12,2%	10,4%
Transporte, Almacenaje y Correo	2 512 297	5,4%	2,7%
Alojamiento y Restaurantes	1 179 576	2,5%	1,3%
Telecom. y Serv. de información	561 244	1,2%	0,7%
Administración Pública y Defensa	2 200 690	4,7%	-0,6%
Otros Servicios	8 546 143	18,4%	-1,2%
Total	46 544 856	100%	1,5%

Fuente: INEI

Elaboración: MAXIMIXE

Nota: El PBI corresponde al valor agregado bruto. Para la variación porcentual se considera el PBI en soles constantes del 2007

Producción agropecuaria: En 2023, el VBP del sector agropecuario de Piura se contrajo en 6.3%, debido a la caída de la actividad agrícola (-7.2%) y a la menor actividad pecuaria (-1.3%), causada por las mayores temperaturas producto del Fenómeno El Niño y el ciclón “Yaku”, que afectaron negativamente la floración.

En el subsector agrícola, las mayores reducciones se dieron en la producción de caña de azúcar (-31.6%) y en otros cultivos destinados al exterior como mango (-29.2%), uva (-11.2%) y arándano (-26.9%). En el subsector pecuario, la reducción se debió a la menor oferta de ave (-4.3%) y huevos (-3.8%).

Piura: VBP del Sector Agropecuario 2023 -2022

PRODUCTO	ENE-DIC 2023			ENE-DIC 2022			VAR VBP %
	VBP (Millones de S/ 2007)	% PART VBP	PRODUCCIÓN (t)	VBP (Millones de S/ 2007)	% PART VBP	PRODUCCIÓN (t)	
ARROZ	387,2	20,2 %	474.145,00	394,0	19,3 %	482.421,00	-1,7 %
UVA	331,9	17,3 %	232.854,00	373,8	18,3 %	262.252,28	-11,2 %
AVE	142,1	7,4 %	37.762,90	148,5	7,3 %	39.478,43	-4,3 %
PLATANO	140,9	7,4 %	415.914,00	139,1	6,8 %	410.605,00	1,3 %
MANGO	136,3	7,1 %	250.986,00	192,5	9,4 %	354.382,00	-29,2 %
CAÑA DE AZUCAR (PARA ETANOL)	88,1	4,6 %	1.190.411,99	128,8	6,3 %	1.739.884,60	-31,6 %
LIMON	85,9	4,5 %	198.783,00	88,2	4,3 %	204.152,50	-2,6 %
VACUNO	63,7	3,3 %	14.599,75	61,6	3,0 %	14.130,89	3,3 %
ARANDANO	53,4	2,8 %	5.951,37	73,1	3,6 %	8.144,00	-26,9 %
PAPRIKA	45,3	2,4 %	7.393,00	14,2	0,7 %	2.315,00	219,4 %
CAFE	45,0	2,4 %	9.401,00	27,1	1,3 %	5.662,00	66,0 %
Total	1914,8	100,0 %		2042,4	100,0 %		-6,3 %

Fuente: MIDAGRI. 2023

Respecto a los principales cultivos del departamento, para el año 2023 el arroz ocupó el primer lugar, participando con el 20.2% del VBP agropecuario (24.3% del VBP agrícola). A nivel nacional, Piura fue el segundo productor con 474,145 toneladas (12.1% de la producción nacional), superado por San Martín que alcanzó 909,562 toneladas (27.0%) y seguido por el departamento de Lambayeque con 406,891 toneladas (12.1%). En 2023, la producción de arroz de Piura disminuyó en -1.7% respecto al año 2022.

La uva ocupó el segundo lugar de los cultivos en orden de importancia, al contribuir con el 17.3% del VBP de producción agropecuaria en 2023 (20.8% del VBP agrícola). A nivel país, Piura fue el segundo departamento productor con 232,854 toneladas (23.0% del total nacional), superado por Ica con 548,196 toneladas (54.2%) y seguido de Lima con 80,388 toneladas (8.0%). En 2023, la producción de uva en Piura cayó en -11.2% respecto a 2022.

El tercer cultivo más importante del departamento de Piura en 2023 fue el banano, que contribuyó con el 7.4% del VBP agropecuario (8.8% del VBP agrícola). A nivel nacional, fue el segundo productor con 415,914 toneladas, equivalente al 17.2% del total del país, solo superado por San Martín cuya producción fue de 467,452 toneladas (19.3%) y seguido por el departamento de Ucayali con 292,813 toneladas (12.1%). Entre 2023 y 2022, la producción de banano en Piura creció en 1.3%.

Piura destacó también respecto al resto de los departamentos con la producción de caña de azúcar para etanol (primer productor nacional con 1,190,000 toneladas); limón (primer productor nacional con 198,700 toneladas); palta (segundo productor nacional con 204,351 toneladas); mango (251,000 toneladas), entre otros.

En el sector pecuario, destacó la producción de aves, que representó el 7.4% del VBP del sector agropecuario (44.4% del VBP del subsector pecuario), con 37,763 toneladas. Entre 2023 y 2022, la producción de aves decreció en -4.3% respecto al año 2022. Piura no tiene participación significativa en la producción nacional de aves ni de otros productos pecuarios.

Pesca y acuicultura: Piura es la principal zona pesquera para Consumo Humano Directo (CHD) del país, con una participación del 24.4% en la producción pesquera nacional

durante el periodo 2014–2023. Asimismo, concentra el mayor porcentaje de pescadores y embarcaciones artesanales del país, con 32.5% y 31.7% respectivamente.

En 2023, la pesca para CHD en Piura totalizó 788,300 toneladas, lo que representó el 48.3% del total de desembarque hidrobiológico a nivel nacional. El 14.0% de los recursos fueron destinados al consumo fresco, el 85.0% a la manufactura de productos congelados y enlatados, y el 1.0% a curado.

Piura: VBP Pesca Marítima 2022 – 2023 (TM)			
Sector	2022	2023	Participación (%) 2023
<i>Consumo humano directo</i>			
<i>Congelado</i>	432 938	591 859	80,3%
<i>Fresco</i>	80 184	103 195	14,0%
<i>Enlatado</i>	32 255	35 025	4,7%
<i>Curado</i>	5 654	7 354	1,0%
Total	551 031	737 433	100,0%

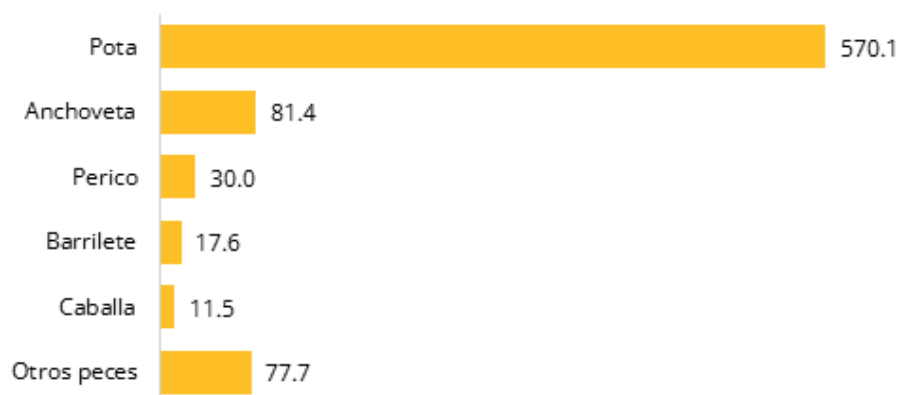
Fuente: PRODUCE

Elaboración: MAXIMIXE

La pesca de pota le permite a Piura obtener el liderazgo nacional en la producción de congelados para consumo humano directo, con una importancia relativa a nivel nacional de 64.1% en el periodo 2014–2023.

En el año 2023, los desembarques según especie extraída fueron: pota con 570,000 toneladas (72.3%), anchoveta con 81,400 toneladas (10.3%), perico con 30,000 toneladas (3.8%), barrilete con 17,600 toneladas (2.2%) y caballa con 11,500 toneladas (1.5%). Además, se desembarcaron 77,700 toneladas (9.9%) de otras especies de peces.

Pesca marítima CHD según especies 2023 (Miles de TM)



Fuente: PRODUCE

En 2023, el departamento de Piura también destacó en producción acuícola, liderando la producción nacional de concha de abanico con 2,464 toneladas, representando el 62.1% de la producción nacional, seguido por el departamento de Áncash con el 38.8%. Piura también destacó en la producción de langostinos con 6,269 toneladas, equivalente al 19.7% del total nacional, solo superado por el departamento de Tumbes, que cosechó 25,468 toneladas (80.3% del total nacional).

Manufactura. La manufactura es el sector más relevante en la economía de Piura, representando el 23.7% de su actividad económica. En 2023, el departamento representó el 4.1% del total de la producción manufacturera nacional, ubicándose en el sexto lugar del ranking industrial del país. En contraste, el departamento de Lima (incluyendo Lima Metropolitana y El Callao) lidera ampliamente el ranking con una participación del 59.4%.

Ese mismo año, en el espacio de la Macrorregión Norte, Piura se posicionó como el primer productor manufacturero, con el 45.3% del

total macrorregional, seguido por Lambayeque (18.3%) y Cajamarca (11.0%).

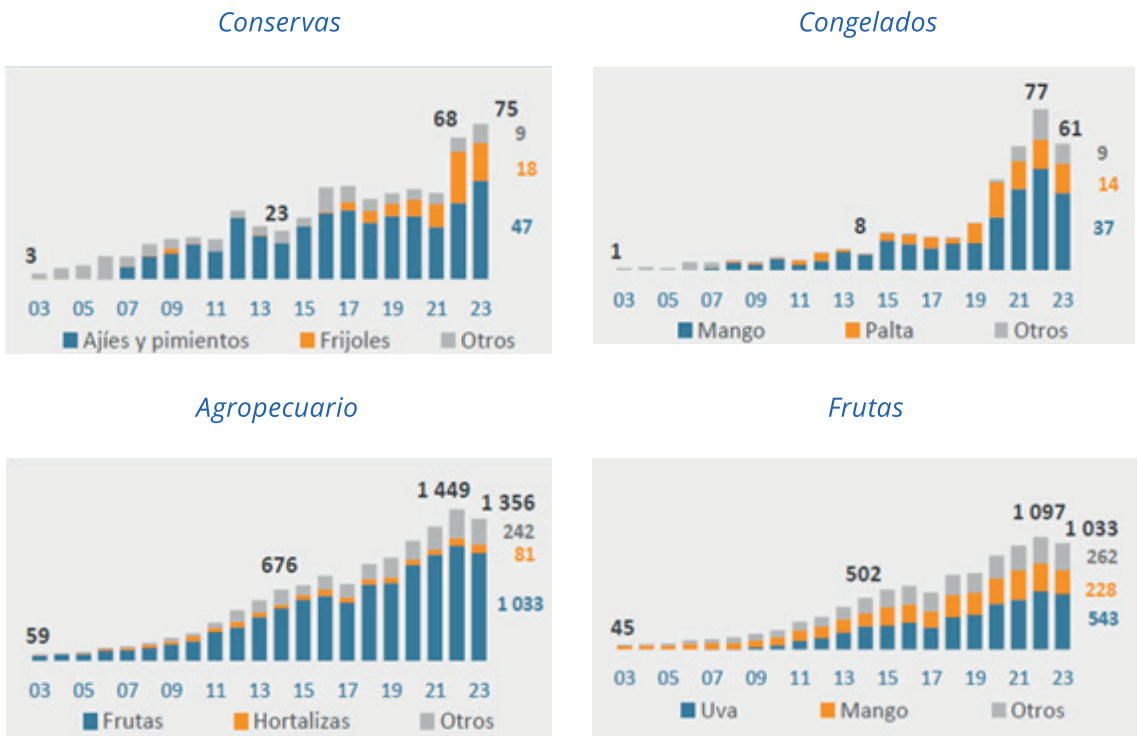
Las principales actividades industriales en Piura incluyen la producción y procesamiento de hidrocarburos y de etanol para combustible; además se procesan todo tipo de especies hidrobiológicas congeladas y refrigeradas, alimentos y bebidas, textil y confecciones, metalmecánica, entre otras.

Comercio Exterior. Las exportaciones de Piura se componen de una amplia variedad de bienes agroindustriales (37%, incluidos derivados), productos hidrobiológicos (32%), minerales (18%) e hidrocarburos (13%); otorgándole al departamento una gran capacidad de diversificación y el primer lugar a nivel nacional en las exportaciones de bienes no tradicionales (16% del total). Asimismo, Piura es el primer productor y exportador de recursos hidrobiológicos (pota, langostinos, conchas de abanico, merluza, etc.), minerales no metálicos (fosfatos), mango (fresco, congelado y en conserva), limón (fresco y aceite esencial) y etanol.

Durante 2023, Piura mostró una reducción en sus agroexportaciones de -6%, explicada principalmente por la reducción de envíos de etanol (-40%) y de frutas como: mango (-16.0%), banana (-14%) y uva (-4.0%). Pese a ello, crecieron las ventas de palta (50.0%), limón y derivados (33%) y ajíes/pimientos (27%). También mostraron reducciones la

exportación de frijoles en conserva (-27.0%), jugo de maracuyá (-25%), jugo de limón (-32%) y congelados de mango y arándanos con -24% y -37% respectivamente. No obstante, compensaron estas caídas productos como limón y derivados (33.0%), que superaron los US\$ 100 millones.

Exportaciones agroindustriales 2023
(US\$ Millones)



Fuente: MINCETUR

En el sector hidrocarburos, tradicional de Piura, la exportación ascendió a US\$ 463 millones, valor 20% mayor al registrado el año previo debido a mayor venta de fueloil (377%), a pesar de no registrar exportaciones de petróleo crudo en 2023. Mientras que la exportación

minera alcanzó un récord con US\$ 652 millones, destacando las mayores ventas de oro (89%) y fosfatos de calcio (14%). Respecto al fosfato de calcio, el 64% se exportó a EE.UU. y un 23% a Brasil.

Exportaciones mineras 2023 (US\$ Millones)

Petróleo



Minero



Fuente: MINCETUR

La exportación pesquera del departamento de Piura también marcó un récord al totalizar US\$ 1,164 millones, debido al aumento de envíos al Asia de pota (54%). Los principales

mercados de la pota son China (35%), Unión Europea (21%) y Corea del Sur (18%). También mostraron incrementos las ventas de harina (47%) y conserva de pescado (21%).

Exportaciones pesqueras 2023 (US\$ Millones)

Pesquero

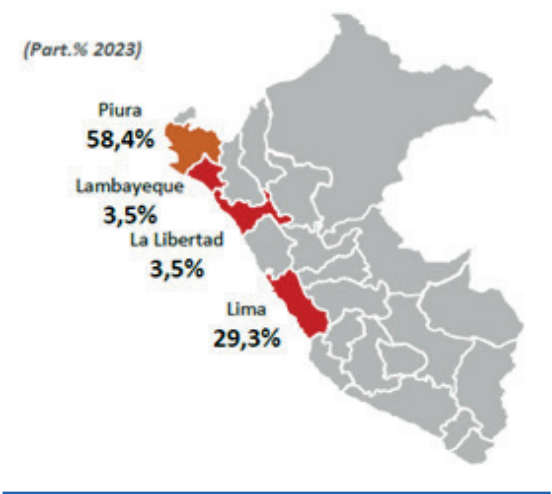


Fuente: MINCETUR

Turismo: En el año 2023, los arribos a establecimientos de hospedaje de Piura totalizaron 1,183,000, significando un aumento de 11.8% interanual. Del total de arribos, el 93% fueron nacionales y el 7.0% extranjeros.

Del total de arribos nacionales a hospedajes (1,099,000), la mayor participación correspondió a residentes de las provincias de Piura (58.4%), seguido de Lima (29.3%), La Libertad (3.5%), Lambayeque (3.5%), entre otros.

Arribo de turistas nacionales según lugar de residencia



Fuente: MINCETUR

Del total de arribos extranjeros a hospedajes (83,318), el 28.3% fueron residentes de Ecuador, seguido de EE.UU. (10.2%), Chile (9.0%), Argentina (5.6%) y España (5.0%), entre los cinco primeros.

Transporte y conectividad: El transporte de personas y bienes hacia y desde Piura se realiza principalmente por vía terrestre, seguido de la vía aérea. La red vial vinculada al eje IIRSA Norte incluye las vías nacionales PE-1N, PE-1NN, PE-1NJ, entre otras.

Piura: Redes viales del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC								
Tipo de red vial	Nro. de Rutas	Tipo de superficie (km %)						
		Pavimen- tada	%	No Pavi- mentada	%	Proyectada	%	Total
Red Nacional	18	1 954,8	67,3	898,7	31,0	47,1	1,6	2 900,6
Red Departamental	13	185,7	22,0	536,7	63,7	119,8	14,3	842,2
Red Vecinal	571	387,2	3,70	10 097,3	96,3	-	-	10 484,5
Total	602	2 527,7	17,7	11 532,7	81,8	165,9	1,7	14 227,3

Fuente: MTC - Piura - Red Vial Georreferenciada

La carretera Panamericana (PE-1N) atraviesa el departamento de sur a norte uniendo en su trayecto las provincias de Talara, Paita, Piura y Sechura. A la altura de la ciudad de Piura, capital del departamento, la Carretera Panamericana se ramifica en varios ramales, siendo los

principales las vías nacionales PE-1NN (Piura - El Alamor, en la frontera con Ecuador), la PE-1NL y PE-1NT (Piura – Tambo Grande – Ayabaca) y la PE-1NJ (Piura – Chulucanas – Olmos), esta última inicio de la ruta de conexión con la carretera IIRSA Norte.

Piura: Mapa vial – 2023



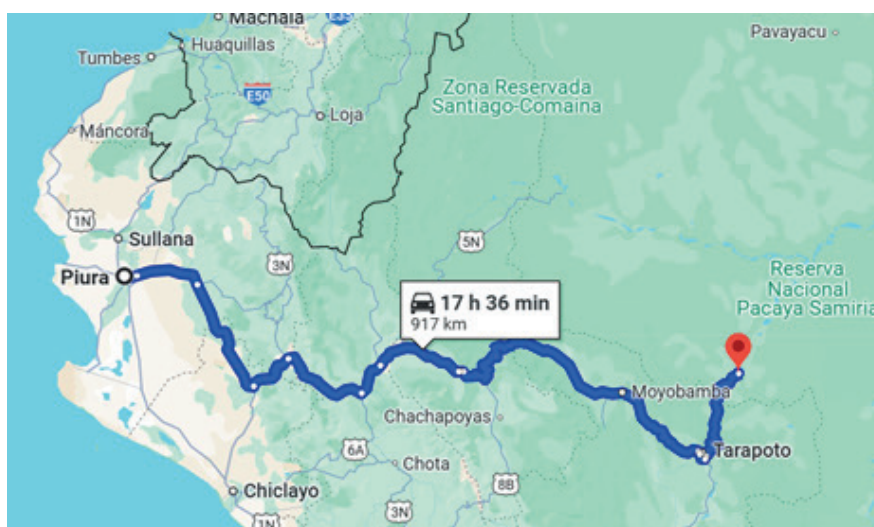
Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones¹⁵

El departamento de Piura se conecta con la carretera IIRSA Norte tomando como referencia principal la carretera Panamericana (PE-1N) e inicio en la ciudad de Piura, donde se inicia la PE-1NJ con rumbo este hasta Chulucanas, y desde ahí con rumbo sur hasta Olmos. A partir

de Olmos, la ruta sigue rumbo este conectando las ciudades de Bagua Grande, Moyobamba, Tarapoto y Yurimaguas, para desde este último punto posibilitar el cambio a modo fluvial y seguir en ruta oeste hacia Iquitos, Santa Rosa y Manaus.

15 <https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/4769667-piura-red-vial-georreferenciada>

Piura: Conexión vial Piura - Yurimaguas - 2023



Fuente: Google

La conexión desde Piura hacia Lima es por la PE-1N en ruta Piura – Chiclayo – Trujillo – Chimbote – Barranca – Chancay – Callao – Lima. Y la conexión con Ecuador por la ruta Piura –

Tumbes – Zarumilla – Aguas Verdes – Huaquillas – Machala – Guayaquil – Quito. Todas asfaltadas y en óptimas condiciones todo el año.

II.3.3 Departamento de Lambayeque

Ubicación y población. El departamento de Lambayeque se ubica en la zona noroeste del país. Limita al norte con el departamento de Piura, al sur con La Libertad, al este con Cajamarca y al oeste con el Océano Pacífico. Ocupa una superficie de 14,531 km².

División Política. Lambayeque se divide en tres (03) provincias y treinta y ocho (38) distritos; las provincias son: Chiclayo, Ferreñafe y Lambayeque.

Población. La población estimada total del departamento asciende a 1.3 millones de habitantes, de los cuales, 81.1% pertenecen a población urbana y 18.9% corresponden a población rural. El 48.7% de la población son hombres y el 51.3% mujeres.

Los tres distritos más poblados pertenecen a la provincia de Chiclayo y son: Chiclayo con 296 mil habitantes, José Leonardo Ortiz con 168 mil y La Victoria con 102 mil habitantes, los tres suman el 41.7% del total departamental.



División Política de Lambayeque



Lambayeque: Principales indicadores económicos y sociales 2023

Indicadores 2023		Lambayeque	Perú
Superficie (20/24)	km ²	14 231	1 285
Población	Millones Hab.	1,4	33,7
Crec. Promedio población	% (2019-2023)	1,2	1,8
Densidad poblacional	Hab./Km ²	93	26
PBI Nominal	US\$ Millones	6 291	267 582
PBI Nominal	Part. %	2,5	100
PBI per Cápita	US\$	4 658	7 934
Exportaciones	US\$ Millones	842	64 614
Exportaciones	Part. %	1,3	100
Exportaciones / PBI	%	13,4	24,1
Crec. Promedio Exportaciones	% (2019-2023)	13,7	6,1
Pobreza	Tasa %	17,9	29

Fuente: INEI, BCRP, SUNAT / Elaboración: Mincetur-VMCE-DGIECE

Elaboración: MAXIMIXE

Economía: El crecimiento económico promedio anual del departamento fue de 2.6% en el periodo 2014–2023, mayor al crecimiento registrado a nivel nacional (2.1%). Este crecimiento lo ubica como el noveno departamento con el mayor crecimiento en la última década, superando a departamentos tradicionalmente más diversificados y productivos como La Libertad (1.8%) y Piura (2.0%).

Según actividad económica, el sector comercio contribuyó con el 20.4% del PBI de Lambayeque,

seguido por transporte y almacenaje (9.7%), manufactura (9.0%) y agropecuario (8.8%). La primacía del sector comercio, que además registró un crecimiento promedio anual de 2.3% en los últimos diez años, se explica por la ubicación estratégica que tiene el departamento en el norte del país, actuando como un eje y bisagra logística que conecta flujos productivos, económicos y poblacionales de los departamentos de Cajamarca, Amazonas, San Martín y hasta Loreto, abarcando tres regiones naturales (costa, sierra y selva).

Lambayeque: Producto Bruto Interno según actividad económica, 2023

Actividad	PBI 2023		Var. %
	Millones (soles corrientes)	Participación (%)	2023/2022
Agropecuario, Caza y Silvicultura	2 010 568	8,8%	0,1%
Pesca y Acuicultura	73 737	0,3%	0,0%
Minería, Petróleo y Gas	65 401	0,3%	2,4%
Manufactura	2 061 680	9,0%	2,9%
Electricidad, Gas y Agua	349 505	1,5%	1,1%
Construcción	1 931 821	8,5%	9,2%
Comercio	4 656 394	20,4%	10,4%
Transporte, Almacenaje y Correo	2 208 903	9,7%	2,7%
Alojamiento y Restaurantes	802 679	3,5%	1,3%
Telecom. y Serv. de información	535 456	2,3%	0,7%
Administración Pública y Defensa	1 447 028	6,3%	-0,1%
Otros Servicios	6 670 253	29,2%	1,4%
Total	22 813 425	100%	5,0%

Fuente: INEI

Elaboración: MAXIMIXE

Nota: El PBI corresponde al valor agregado bruto. Para la variación porcentual se considera el PBI en soles constantes del 2007

Producción agropecuaria: En 2023 la producción agropecuaria del departamento de Lambayeque en términos de volumen se contrajo en 14.3%, debido a la caída de la actividad agrícola (-15.7%) y por la menor actividad pecuaria (-3.8%), explicadas por fenómenos climáticos de El Niño y el ciclón “Yaku”.

En el rubro agrícola, los mayores descensos se dieron en la producción de arándano (-34.9%), arroz (-11.6%), caña de azúcar (-12.5%) y uva (-16.3%). En el rubro pecuario la reducción se debió a la menor producción de ave (-4.4%), huevos (-4.2%), vacuno (-2.3%) y ovino (-7.4%).

Lambayeque: VBP del Sector Agropecuario 2023 -2022

PRODUCTO	ENE-DIC 2023			ENE-DIC 2022			VAR VBP %
	VBP (Millones de S/ 2007)	% PART VBP	PRODUCCIÓN (t)	VBP (Millones de S/ 2007)	% PART VBP	PRODUCCIÓN (t)	
ARANDANO	389,3	24,5 %	43.396,00	597,8	32,2 %	66.645,00	-34,9 %
ARROZ	332,3	20,9 %	406.890,60	376,1	20,3 %	460.501,20	-11,6 %
PALTA	183,7	11,6 %	156.604,00	148,5	8,0 %	126.585,00	23,7 %
AVE	116,4	7,3 %	30.929,97	121,7	6,6 %	32.349,49	-4,4 %
CAÑA DE AZUCAR (PARA AZUCAR)	111,1	7,0 %	1.889.139,50	127,0	6,8 %	2.160.117,54	-12,5 %
MAIZ AMARILLO DURO	62,6	3,9 %	95.317,50	46,1	2,5 %	70.276,74	35,6 %
UVA	50,2	3,2 %	35.224,00	60,0	3,2 %	42.090,00	-16,3 %
LECHE	37,4	2,3 %	44.967,88	38,6	2,1 %	46.487,96	-3,3 %
MANGO	30,8	1,9 %	56.751,00	31,2	1,7 %	57.384,90	-1,1 %
PIMIENTO	26,7	1,7 %	26.004,00	27,5	1,5 %	26.794,00	-2,9 %
VACUNO	25,0	1,6 %	5.738,93	25,6	1,4 %	5.872,92	-2,3 %
Total	1590,2	100,0 %		1855,7	99,9 %		-14,3 %

Fuente: MIDAGRI. 2023

Respecto a los principales cultivos del departamento, para el año 2023 el arándano ocupó el primer lugar participando con el 24.5% del VBP agropecuario (20.5% del VBP agrícola). A nivel nacional, Lambayeque fue el segundo productor con 43,396 toneladas (18.8% de la producción nacional), superado por La Libertad que produjo 118,133 toneladas (51.2%) y seguido por el departamento de Ica con 27,509 toneladas (11.9%). En 2023, la producción de arándano de Lambayeque decreció en -34.9% respecto al año anterior.

El arroz ocupó el segundo lugar de los cultivos en orden de importancia, al contribuir con el 20.9% del VBP agropecuario (24.2% del VBP agrícola). A nivel nacional, Lambayeque fue el tercer productor del país con 406,891 toneladas (12.7%), superado por San Martín (27.0%) y Piura (14.1%), y por encima de Amazonas (10.1%). En 2023, la producción de arroz de Lambayeque decreció en -11.6% respecto a 2022.

El tercer cultivo más importante del departamento en 2023 fue la palta o aguacate, que contribuyó con el 11.6% del VBP agropecuario (13.2% del VBP agrícola). A nivel nacional fue el tercer productor con 156,604 toneladas, equivalente al 14.3% del total del país, solo superado por La Libertad (281,132 toneladas o 25.7%) y Piura (204,351 toneladas o 18.6%), y seguido por el departamento de Lima con 178,939 toneladas (16.3%). Entre 2023 y 2022, la producción de palta de Lambayeque creció en 23.7%.

Otros cultivos en los que la producción del departamento de Lambayeque destaca sobre el resto son: segundo productor de caña de azúcar para azúcar con 1,889,000 toneladas (18.7% del total nacional); segundo productor de mango con 56,751 toneladas (14.6% del total nacional); segundo productor de pimiento piquillo con 15,310 toneladas (31.6% del total nacional); tercer productor de palta con 187,242 toneladas (14.3% del total nacional).

En el sector pecuario destacó la producción de aves, que representó el 54.1% del VBP del sector pecuario y 7.3% del VBP del sector agropecuario del departamento, alcanzando 30,930 toneladas. Entre 2023 y 2022, la producción de aves decreció en -4.4% respecto a la del año anterior. Lambayeque no tiene participación significativa en la producción nacional de aves ni de otros productos pecuarios.

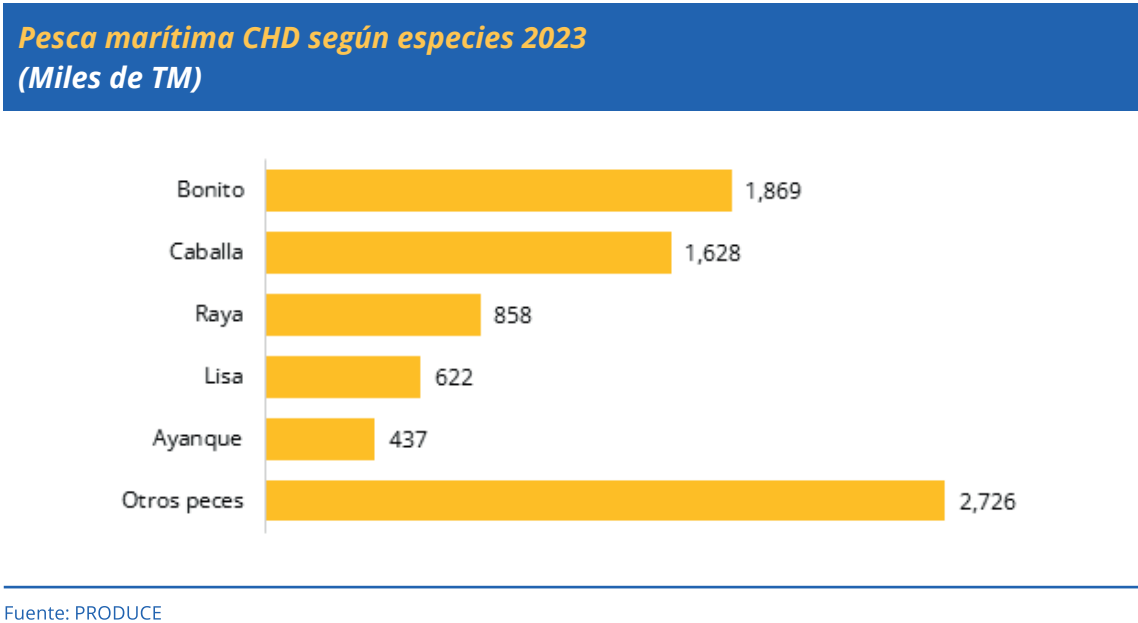
Pesca y acuicultura: En 2023, la pesca para consumo humano directo (CHD) en Lambayeque totalizó 8,145 toneladas, lo que representó el 0.5% del total de desembarque hidrobiológico a nivel nacional. Durante el 2023, el 59.7% de los recursos fueron destinados al consumo fresco y el 40.3% a la manufactura de productos congelados y enlatados.

Lambayeque: VBP Pesca Marítima 2022 – 2023 (TM)			
Sector	2022	2023	Participación (%) 2023
<i>Consumo humano directo</i>			
Fresco	5 263	4 859	59,7%
Enlatado	1 803	1 200	14,7%
Curado	2 050	2 086	25,6%
Congelado	294	-	0,0%
Total	9 410	8 145	100,0%

Fuente: PRODUCE Elaboración: MAXIMIXE

Los desembarques según especies estuvieron liderados por bonito con 1,869 toneladas (23.0% del total), seguidos por caballa con 1,628

toneladas (20.0%), raya con 858 toneladas, lisa con 622 toneladas y ayanque con 437 toneladas. Los demás peces sumaron 2,726 toneladas.



Manufactura: La manufactura es el cuarto sector más relevante en la economía de Lambayeque, representando el 9.0% de su actividad económica. En 2023, el departamento representó el 1.7% del total de la producción manufacturera nacional, ubicándose en el noveno lugar del ranking industrial del país. En contraste, el departamento de Lima (incluyendo Lima Metropolitana y El Callao) lidera ampliamente el ranking con una participación del 59.4%.

Ese mismo año, en el espacio de la Macrorregión Norte, Lambayeque se ubicó en el segundo lugar como productor manufacturero, con un 18.3% del total macrorregional, solo superado por Piura (45.3%) y por encima de los otros cinco departamentos que conforman la Macrorregión Norte.

Las principales actividades industriales en Lambayeque incluyen la elaboración de azúcar y el procesamiento de arroz cáscara para la obtención de arroz pilado; además, como manufactura no primaria, produce café soluble,

jugos y néctares de fruta, aceite esencial de limón, alcohol etílico y procesamiento de productos como mango, maracuyá, pimientos, piquillo y páprika.

Comercio Exterior: Las exportaciones de Lambayeque se componen principalmente de productos y manufacturas del sector agrícola y del sector pesquero. En 2023, los productos agropecuarios representaron el 99% del total de las exportaciones del departamento, destacando el incremento de las exportaciones en términos de valor del arándano (6%), palta (4%), banana (28%), maracuyá (8%) y uva (2%). En general, la fruta explica el 83% de sus exportaciones. No obstante, lo indicado, las exportaciones totales se contrajeron en 4% respecto al récord de 2022 (US\$ 870 millones), explicado por el impacto de las recurrentes y periódicas alteraciones climáticas sobre el campo, que resultaron en menores envíos de pimienta (-51%) y espárrago (-30%), atenuada por el récord en la exportación de fruta con US\$ 695 millones.

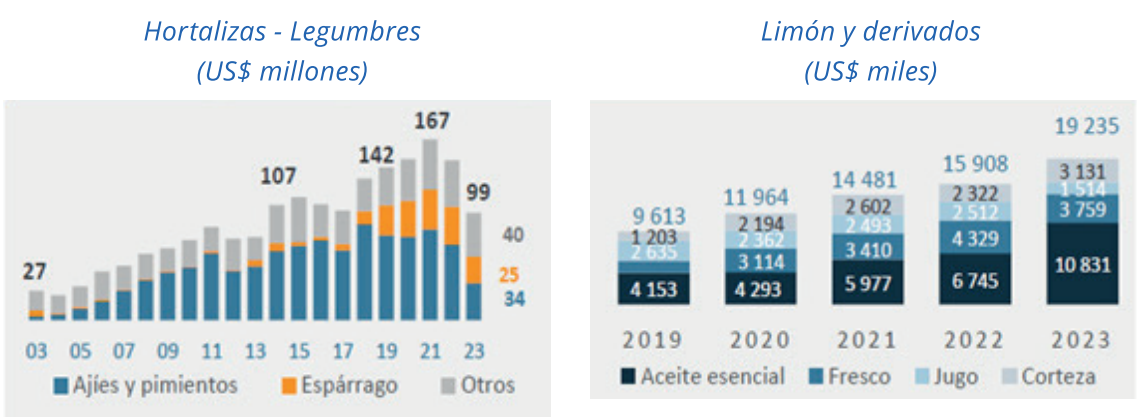


Fuente: MINCETUR

En relación con la agroindustria para exportación, se tiene que el 22% de la colocación al exterior corresponde a productos con procesamiento adicional como conservas, congelados, refinados y jugos. En 2023, la venta de estos bienes cayó 24%, explicada por menores exportaciones de conservas que disminuyeron en 48%, por las caídas en las ventas de ajíes y pimientos (-51%) y piña (-66%),

mientras que la venta de congelados se redujo 12% debido a los menores envíos de palta (-31%). No obstante, crecieron los despachos de productos agroindustriales como aceite esencial de limón (61%) y azúcar (7%). A pesar de la disminución en la venta de hortalizas y legumbres, se destacaron las ventas al exterior de pallares (42%).

Agroexportaciones 2023

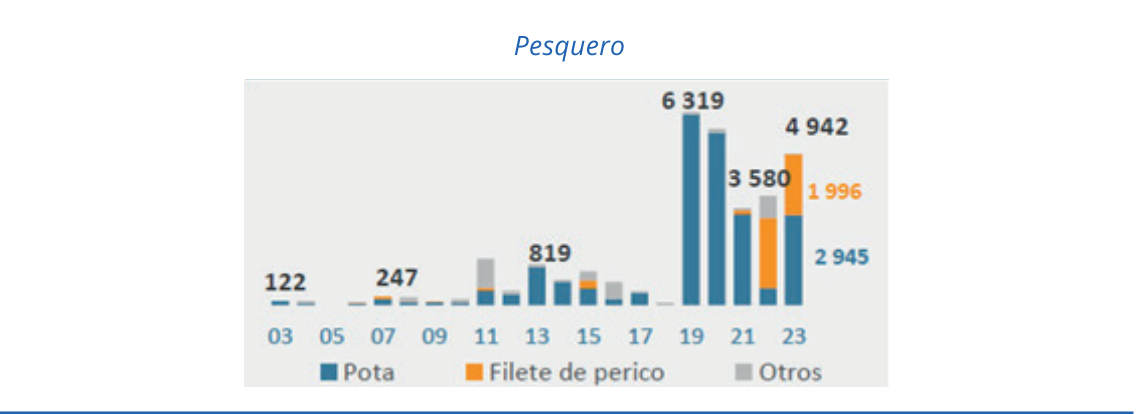


Fuente: MINCETUR

La exportación pesquera del departamento de Lambayeque estuvo compuesta principalmente de pota (US\$ 2.9 millones) y filete de perico (US\$

1.9 millones), creciendo la pota en términos de valor en 434% y cayendo en -13% el filete de perico respecto del año 2022.

Exportaciones pesqueras 2023
(US\$ Miles)

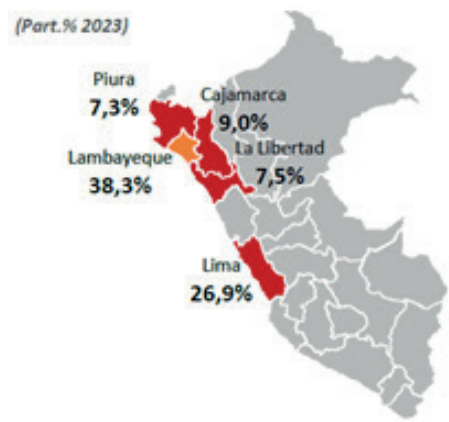


Fuente: MINCETUR

Turismo: En el año 2023, los arribos a establecimientos de hospedaje de Lambayeque totalizaron 798,672, significando una reducción del 11.9% interanual. Del total de arribos, el 97.6% fueron nacionales y el 2.4% extranjeros. Del total de arribos nacionales a hospedajes

(779,386), la mayor participación correspondió a residentes de las provincias de Lambayeque con 38.3% de participación, seguido de Lima (26.9%), Cajamarca (9.0%), La Libertad (7.5%) y Piura (7.3%).

Lambayeque: Arribo de turistas nacionales según lugar de residencia



Fuente: MINCETUR

Del total de arribos extranjeros a hospedajes (19,286), el 12.6% fueron residentes de EE.UU., seguido de Ecuador (9.7%), Colombia (9.4%), Chile (6.8%) entre otros.

Transporte y conectividad: El transporte de personas y bienes hacia y desde Lambayeque se realiza principalmente por vía terrestre, seguido de la vía aérea. La red vial vinculada a la IIRSA Norte incluye las vías nacionales PE-1N, PE-1NI y PE-1NJ.

Lambayeque: Redes viales del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC								
Tipo de red vial	Nro. de Rutas	Pavimen- tada	%	Tipo de superficie (km %)				Total
				No Pavi mentada	%	Proyectada	%	
Red Nacional	7	538,8	87,9	30,5	5,0	43,5	7,1	612,8
Red Departamental	20	259	17,6	1214,4	85,4	-	0,0	1473,4
Red Vecinal	332	-	-	2608,5	100,0	-	-	2608,5
Total	359	797,8	17,0	3853,4	82,1	43,5	0,9	4695,0

Fuente: MTC - Lambayeque - Red Vial Georreferenciada

La carretera Panamericana (PE-1N) atraviesa el departamento de Lambayeque paralela a la costa viniendo desde el sur (La Libertad) y hacia el norte (Piura). En su trayecto por la región pasa por la ciudad de Chiclayo (capital

departamental) y Lambayeque, en donde se bifurca dando origen a la vía nacional PE-1NJ que siguiendo recorrido hacia el noroeste pasa por los poblados de Mochumí, Jayanca, Motupe hasta Olmos.

Lambayeque: Mapa vial - 2023



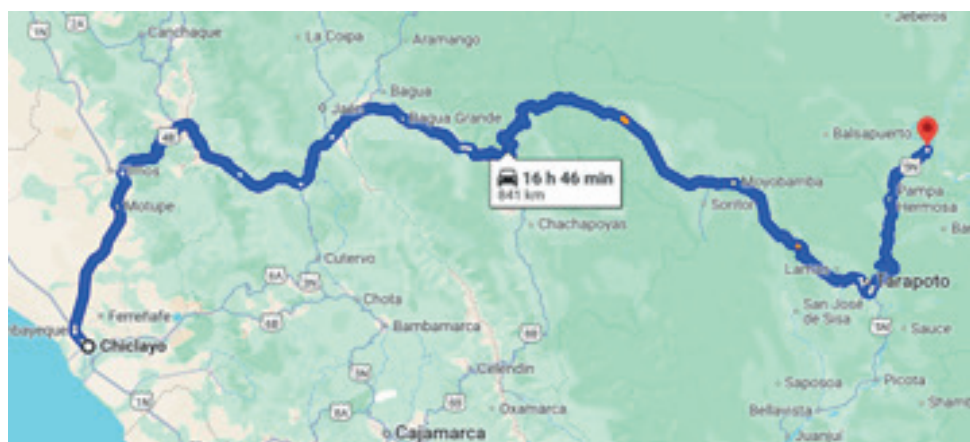
Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones¹⁶

La conexión de Lambayeque con la carretera IIRSA Norte se realiza a través de la carretera panamericana (PE-1N) hasta el cruce con la PE-1NJ, donde toma rumbo noroeste hasta Olmos y desde ahí sigue trayectos por las vías nacionales PE-3N; PE-5N; PE-5NB, cruzando las ciudades de Bagua Grande, Nueva Cajamarca, Rioja, Moyobamba, Tarapoto, Yurimaguas, y desde este último punto, posibilitar el cambio a modo fluvial para seguir en ruta oeste a Iquitos-Santa Rosa – Manaus.

La conexión desde y hacia Lima es por la ruta Chiclayo – Trujillo – Chimbote – Barranca – Chancay – Callao – Lima. La conexión con Ecuador por la ruta Chiclayo, Piura, Contralmirante Villar, Tumbes, Zarumilla – Aguas Verdes – Huaquillas – Machala – Guayaquil – Quito. Todas las vías están asfaltadas y en óptimas condiciones todo el año.

16 <https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/4770029-lambayeque-red-vial-georreferenciada>

Lambayeque: Conexión vial Chiclayo - Yurimaguas – 2023



Fuente: Google

II.3.4 Departamento de Cajamarca

Ubicación y población. El departamento de Cajamarca está ubicado en la zona noreste del país. Limita al norte con la República de Ecuador, al sur con el departamento de La Libertad, al este con Amazonas y al oeste con los departamentos de Piura y Lambayeque. Ocupa una superficie de 33 317 km²

División Política. Cajamarca se divide en trece (13) provincias y ciento veintisiete (127) distritos. Las provincias son: Cutervo, Hualgayoc, Jaén, San Ignacio, San Marcos, San Miguel, San Pablo y Santa Cruz

Población. El departamento tiene una población total estimada en 395 mil habitantes, los cuales, El 64.6 % pertenece al área rural y 35,4% corresponde al área urbana el 50% de la población son hombres y el 50% mujeres.

Los tres distritos con más habitantes son Cajamarca (251 mil), Jaén (109 mil) y Hualgayoc (62 mil) que representan el 17.3%; 7.6% y 4.3% del total respectivamente.



División Política de Cajamarca



Cajamarca: Principales indicadores económicos y sociales 2023

Indicadores 2023		Cajamarca	Perú
Superficie (Puesto 15/24)	km ²	33 317	1 285
Población	Millones Hab.	1,5	33,7
Crec. Promedio población	% (2019-2023)	0,2	1,8
Densidad poblacional	Hab./Km ²	44	26
PBI Nominal	US\$ Millones	6 596	267 582
PBI Nominal	Part. %	2,6	100
PBI per Cápita	US\$	4 544	7 934
Exportaciones	US\$ Millones	1909	64 614
Exportaciones	Part. %	3,0	100
Exportaciones / PBI	%	28,9	24,1
Crec. Promedio Exportaciones	% (2019-2023)	1,8	6,1
Pobreza	Tasa %	44,5	29

Fuente: INEI, BCRP, SUNAT / Elaboración: Mincetur-VMCE-DGIECE

Elaboración: MAXIMIXE

Economía: En la última década (2014–2023), el crecimiento económico promedio anual del departamento de Cajamarca fue de 0.8%, manteniéndose por debajo del promedio nacional (2.1%). En 2023, su producción decreció en 0.5% respecto al año previo, participando con el 2.5% del Valor Agregado Bruto (VAB) nacional.

Según actividad económica, el sector minero contribuyó con el 19.3% del PBI de Cajamarca, seguido por construcción (15.4%) y el sector agropecuario (13.1%). La importancia de

los sectores minero y construcción se debe a la continuidad de proyectos en etapa de explotación de metales como oro, plata y cobre, aunque vienen cayendo, siguen teniendo peso en el VBP de Cajamarca. Respecto al peso del sector comercio, este se explica por la dinámica del intercambio comercial y tránsito entre Cajamarca y sus vecinos: Lambayeque y Amazonas, incluyendo San Martín y Loreto. Todos estos forman parte del ya mencionado eje y bisagra logística que conecta flujos productivos, económicos y poblacionales entre los departamentos.

Cajamarca: Producto Bruto Interno según actividad económica, 2023			
Actividad	PBI 2023		Var. %
	Millones (soles corrientes)	Participación (%)	2023/2022
Agropecuario, Caza y Silvicultura	2 976 219	13,1%	0,1%
Pesca y Acuicultura	831	0,0%	0,0%
Minería, Petróleo y Gas	4 398 737	19,3%	2,4%
Manufactura	998 587	4,4%	2,9%
Electricidad, Gas y Agua	474 797	2,1%	1,1%
Construcción	3 510 132	15,4%	9,2%
Comercio	1 954 140	8,6%	10,4%
Transporte, Almacenaje y Correo	998 952	4,4%	2,7%
Alojamiento y Restaurantes	515 391	2,3%	1,3%
Telecom. y Serv. de información	301 519	1,3%	0,7%
Administración Pública y Defensa	1 622 094	7,1%	-0,2%
Otros Servicios	5 027 388	22,1%	1,0%
Total	22 778 787	100%	-0,5%

Fuente: INEI

Elaboración: MAXIMIXE

Nota: El PBI corresponde al valor agregado bruto. Para la variación porcentual se considera el PBI en soles constantes del 2007

Producción agropecuaria: En 2023, la producción agropecuaria del departamento de Cajamarca en términos de volumen se contrajo en 4.1%, debido a la caída de la actividad agrícola (-4.6%) y la reducción de la actividad pecuaria (-3.2%).

El sector agrícola presentó importantes reducciones en la producción de papa (-22.0%),

maíz amiláceo (-11.1%), arroz (-5.5%), entre otros; e incrementos en la producción de café (2.7%), maíz amarillo duro (3.7%) y alfalfa (5.6%). El sector pecuario presentó reducciones en todos los componentes de la cartera pecuaria, como vacuno (-5.2%), ave (-4.0%), leche (-1.8%) y huevo (-5.3%).

Cajamarca: VBP del Sector Agropecuario 2023 -2022

PRODUCTO	ENE-DIC 2023			ENE-DIC 2022			VAR VBP %
	VBP (Millones de S/ 2007)	% PART VBP	PRODUCCIÓN (t)	VBP (Millones de S/ 2007)	% PART VBP	PRODUCCIÓN (t)	
CAFE	377,7	22,6 %	78.856,36	368,0	21,1 %	76.820,52	2,7 %
LECHE	327,1	19,6 %	393.592,68	333,2	19,1 %	401.009,95	-1,8 %
VACUNO	192,0	11,5 %	44.019,61	202,5	11,6 %	46.429,97	-5,2 %
ARROZ	144,4	8,6 %	176.748,23	152,7	8,8 %	186.997,07	-5,5 %
PAPA	138,5	8,3 %	306.706,99	177,5	10,2 %	393.010,22	-22,0 %
MAIZ AMARILLO DURO	45,9	2,7 %	69.856,76	44,2	2,5 %	67.356,85	3,7 %
RYE GRASS	42,2	2,5 %	1.508.625,83	43,0	2,5 %	1.538.281,82	-1,9 %
MAIZ AMILACEO	39,5	2,4 %	32.676,42	44,4	2,5 %	36.774,82	-11,1 %
FRIJOL GRANO SECO	28,8	1,7 %	14.337,73	29,0	1,7 %	14.435,11	-0,7 %
PORCINO	27,1	1,6 %	7.630,03	27,9	1,6 %	7.855,00	-2,9 %
ALFALFA	25,0	1,5 %	214.035,30	23,7	1,4 %	202.770,84	5,6 %
ARVEJA GRANO SECO	20,9	1,3 %	14.682,07	20,2	1,2 %	14.139,20	3,8 %
Total	1672,8	100,0 %		1745,0	100,0 %		-4,1 %

Fuente: MIDAGRI. 2023

En 2023, el café ocupó el primer lugar participando con el 22.6% del VBP agropecuario (34.7% del VBP agrícola). Cajamarca fue el segundo productor nacional con 78,856 toneladas (21.3%), superado por San Martín (22.0%) y seguido por Junín (18.1%). En 2023, la producción de café de Cajamarca creció en 2.7% con respecto al 2022.

El segundo cultivo en importancia fue el arroz, al contribuir con el 8.6% del VBP agropecuario (13.2% del VBP agrícola). A nivel nacional, Cajamarca fue el séptimo productor del país con 176,748 toneladas (5.2%). En 2023, la producción de arroz de Cajamarca decreció en -5.5% respecto a 2022.

El tercer cultivo en importancia fue la papa, que contribuyó con el 8.3% del VBP agropecuario (12.7% del VBP agrícola). A nivel nacional, fue el noveno productor con 306,438 toneladas, equivalente al 5.6% del total del país. Entre el 2023 y el 2022, la producción de papa de Cajamarca cayó en -22.0%.

En el sector pecuario destacó la producción de leche, que representó el 19.6% del VBP agropecuario del departamento (56.1% del VBP pecuario), alcanzando las 393,592 toneladas. Además, destacó la producción de vacunos y porcinos destinados al mercado regional y nacional. Cajamarca es el primer productor nacional de leche (18.0% del total nacional),

primer productor de rye grass con 1,508,000 toneladas (70.0% del total nacional), tercer productor nacional de vacunos con 44,020 toneladas (11.3% del total nacional), entre otros.

Manufactura: La manufactura es el octavo sector más relevante en la economía de Cajamarca, representando el 4.4% de su actividad económica. En 2023, el departamento representó el 1.0% del total de la producción manufacturera nacional, ubicándose en el duodécimo lugar del ranking industrial del país. En contraste, el departamento de Lima (incluyendo Lima Metropolitana y El Callao) lidera ampliamente el ranking con una participación del 59.4%.

Ese mismo año, en el espacio de la Macrorregión Norte, Cajamarca se posicionó como el tercer productor manufacturero, con un 11.0% del total macrorregional, debajo de Piura (45.3%) y Lambayeque (18.3%), pero superando a los otros cuatro departamentos que conforman la Macrorregión Norte: Loreto (9.2%), San Martín (8.9%), Tumbes (5.6%) y Amazonas (1.8%).

Las principales actividades industriales en Cajamarca se concentran en productos lácteos como leche, quesos, manjar blanco, yogurt y

concentrados de leche. Otras ramas emergentes de producción son la de metalmecánica, agua de mesa y química básica (oxígeno).

Comercio Exterior: Las exportaciones de Cajamarca se componen de productos proveídos por el sector minero y el sector agropecuario. En 2023, las exportaciones totales sumaron US\$ 1,909 millones, correspondiendo el 80% a la minería y el 20% a las agroexportaciones.

Las exportaciones mineras totalizaron US\$ 1,520 millones, correspondiendo a los envíos de oro el 65%, el 34% a envíos de cobre y el 1% a despacho de plata.

En 2023, la agroexportación de Cajamarca cayó en 27% con respecto al 2022, totalizando US\$ 388 millones. El café representó el 94%, seguido por tara con 4.9% y cacao en tercer lugar con 0.5% de dicho total. La significativa caída de la agroexportación respondió principalmente a los menores despachos de café (-28%) y tara (-24%), en ambos casos debido a menores precios y volúmenes de exportación. Sin embargo, se observaron crecimientos significativos en las ventas de cacao (280%) —principalmente cacao en grano—, palta (910%), aguaymanto (482%) y harina de maca (101%).



Fuente: MINCETUR

Agroexportaciones 2023 (US\$ Millones)

Agropecuario



Fuente: MINCETUR

Turismo: En el año 2023, los arribos a establecimientos de hospedaje de Cajamarca totalizaron 723,762, significando una reducción del 16.2% interanual. Del total de arribos, el 98.5% fueron nacionales y el 1.5% extranjeros.

Del total de arribos nacionales (713,025), la mayor participación correspondió a residentes

de las provincias de Cajamarca con 39.1%, seguido de Lima (23.4%).

Del total de arribos extranjeros (10,737), el 19.7% fueron residentes de EE.UU., seguido de Ecuador (9.0%), Chile (7.6%) y Colombia (6.8%), entre otros.

Cajamarca: Arribo de turistas nacionales según lugar de residencia



Fuente: MINCETUR

Transporte y conectividad: El transporte de personas y bienes hacia y desde Cajamarca se realiza principalmente por vía terrestre, seguido de la vía aérea.

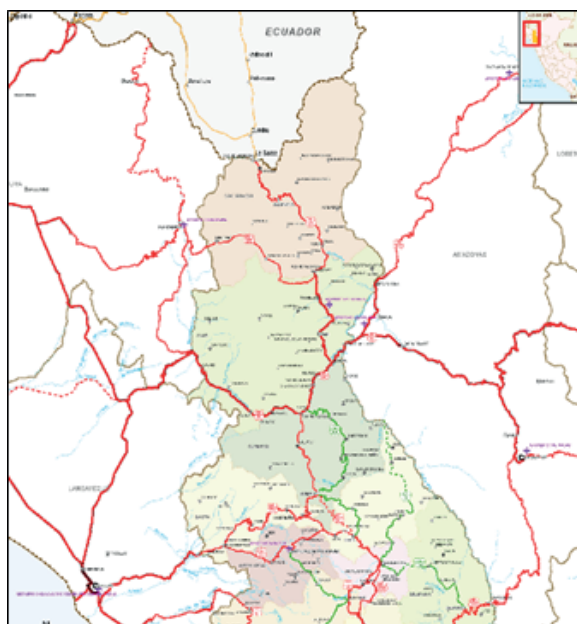
La red vial vinculada a la IIRSA Norte conecta el norte del departamento con Lambayeque en su recorrido hacia o desde la costa e incluye la vía nacional 3N y la 4B.

Cajamarca: Redes viales del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC

Tipo de red vial	Nro. de Rutas	Tipo de superficie (km %)						
		Pavimentada	%	No Pavimentada	%	Proyectada	%	Total
Red Nacional	16	1 824,7	74,7	605,2	24,8	11,3	50,0	2 441,2
Red Departamental	12	33,4	2,5	1 235,7	94,4	68,1	5,1	1 337,2
Red Vecinal	1181	-	-	12 897,0	100,0	-	-	12 897,0
Total	1209	1 858,1	6,4	14 737,9	93,3	79,4	0,30	16 675,4

Fuente: MTC - Cajamarca - Red Vial Georreferenciada

Cajamarca: Mapa vial – 2023



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones¹⁷

La conexión de Cajamarca con la carretera IIRSA Norte se realiza a través de la carretera PE-3N, que atraviesa transversalmente el norte del departamento uniendosutrayectolos centros poblados de Pomahuaca, Pucará, Chamaya y Corral Quemado; y desde ahí sigue trayecto por la ruta PE-5N ingresando al departamento

de Amazonas, conectando Bagua Grande con Nueva Cajamarca, Rioja, Moyobamba, Tarapoto (San Martín) y Yurimaguas (Loreto). Desde este último punto, se posibilita el cambio a modo fluvial para seguir en ruta oeste a Iquitos, Santa Rosa y Manaus.

¹⁷ <https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/4768731-cajamarca-red-vial-georreferenciada>

La conexión desde y hacia Lima es por la ruta Corral Quemado – Olmos – Lambayeque – Chiclayo – Trujillo – Chimbote – Barranca – Chancay – Callao – Lima. Y la conexión con Ecuador por la ruta Corral Quemado – Olmos

– Piura – Tumbes – Zarumilla – Aguas Verdes – Huaquillas – Machala – Guayaquil – Quito. Todas asfaltadas y en óptimas condiciones todo el año.

Cajamarca: Conexión vial Pomahuaca (Cajamarca) - Yurimaguas - 2023



Fuente: Google

II.3.5. Departamento de Amazonas

Ubicación y población. El departamento de Amazonas está ubicado en el nororiente del país. Limita con los departamentos de Loreto y San Martín al este, Cajamarca al oeste, La Libertad al sur y con la República del Ecuador al norte. Cuenta con una superficie de 39,249 km².

División Política. Amazonas se divide en siete (07) provincias y ochenta y cuatro (84) distritos. Las provincias son Santa María de Nieva, Bagua, Bagua Grande, Jumbilla, Lámud, Chachapoyas y Rodríguez de Mendoza.

Población. La población del departamento asciende a 430 mil habitantes, 41.5% vive en área urbana y 58.5% en área rural. El 51.5% son hombres y el 48.5% mujeres.

Los tres distritos más poblados son: Bagua Grande (59 mil h.), Chachapoyas (41 mil h.) e Imaza (34 mil h.), representando el 13.9%, 9.6% y 8.0% del total departamental.



División Política de Amazonas



Amazonas: Principales indicadores económicos y sociales 2023

Indicadores 2023		Amazonas	Perú
Superficie (Puesto 9/24)	km ²	39 249	1 285
Población	Millones Hab.	0,4	33,7
Crec. Promedio población	% (2019-2023)	0,5	1,8
Densidad poblacional	Hab./Km ²	11	26
PBI Nominal	US\$ Millones	1 813	267 582
PBI Nominal	Part. %	0,7	100
PBI per Cápita	US\$	4 216	7 934
Exportaciones	US\$ Millones	54	64 614
Exportaciones	Part. %	0,1	100
Exportaciones / PBI	%	3,0	24,1
Crec. Promedio Exportaciones	% (2019-2023)	8,2	6,1
Pobreza	Tasa %	26,5	29

Fuente: INEI, BCRP, SUNAT / Elaboración: Mincetur-VMCE-DGIECE

Elaboración: MAXIMIXE

Economía: En los últimos diez años (2014–2023), el producto bruto interno (PBI) del departamento de Amazonas creció en promedio 1.6%, nivel inferior al registrado a nivel nacional (2.1%), pero superior al de Loreto (1.1%) y Madre de Dios (-2.2%).

La economía regional creció 1.6% en 2023 respecto al año previo, debido al mayor

dinamismo del sector construcción (10.5%) y al sector comercio (10.0%), destacando también el sector agropecuario como principal actividad productiva de Amazonas. Este último contribuyó con el 40.9% de la economía departamental en 2023, equivalente al 7.3% de la producción agropecuaria nacional durante dicho año. Por su parte, el sector “otros servicios” representó el 19.4% de la economía departamental.

Amazonas: Producto Bruto Interno según actividad económica, 2023			
Actividad	PBI 2023		Var. %
	Millones (soles corrientes)	Participación (%)	2023/2022
Agropecuario, Caza y Silvicultura	2 650 208	40,9%	0,1%
Pesca y Acuicultura	2 533	0,0%	0,0%
Minería, Petróleo y Gas	147 503	2,3%	2,4%
Manufactura	190 165	2,9%	2,9%
Electricidad, Gas y Agua	69 436	1,1%	1,1%
Construcción	680 502	10,5%	9,2%
Comercio	648 132	10,0%	10,4%
Transporte, Almacenaje y Correo	183 137	2,8%	2,7%
Alojamiento y Restaurantes	85 968	1,3%	1,3%
Telecom. y Serv. de información	46 186	0,7%	0,7%
Administración Pública y Defensa	515 936	8,0%	-0,3%
Otros Servicios	1 260 214	19,4%	-0,4%
Total	6 479 920	100%	1,6%

Fuente: INEI

Elaboración: MAXIMIXE

Nota: El PBI corresponde al valor agregado bruto. Para la variación porcentual se considera el PBI en soles constantes del 2007

Producción agropecuaria: En 2023, el VBP del sector agropecuario del departamento de Amazonas se contrajo en -1.6%, debido a la caída de la actividad agrícola (-3.3%), que no pudo ser contrarrestada por el crecimiento del sector pecuario (8.3%).

En el rubro agrícola, las mayores reducciones se dieron en la producción de arroz (-14.1%), cacao (-29.2%), grama azul (-15.7%) y pasto elefante (-2.3%). En el rubro pecuario, la reducción afectó la producción de ave (-5.7%) y huevo (-4.1%), pero fue ampliamente contrarrestada por el incremento productivo de leche (3.4%), vacuno (16.0%), porcino (9.6%) y caprino (4.7%).

Amazonas: VBP del Sector Agropecuario 2023 -2022

PRODUCTO	ENE-DIC 2023			ENE-DIC 2022			VAR VBP %
	VBP (Millones de S/ 2007)	% PART VBP	PRODUCCIÓN (t)	VBP (Millones de S/ 2007)	% PART VBP	PRODUCCIÓN (t)	
ARROZ	281,3	23,2 %	344.361,06	327,3	26,6 %	400.726,17	-14,1 %
CAFE	271,0	22,4 %	56.570,35	258,6	21,0 %	53.991,20	4,8 %
LECHE	90,5	7,5 %	108.888,06	87,6	7,1 %	105.355,68	3,4 %
VACUNO	79,4	6,6 %	18.201,85	68,4	5,6 %	15.690,55	16,0 %
YUCA	60,5	5,0 %	181.485,80	54,6	4,4 %	163.555,20	11,0 %
PASTO ELEFANTE	49,0	4,0 %	1.126.632,31	50,1	4,1 %	1.153.656,77	-2,3 %
BRAQUEARIA	45,8	3,8 %	1.301.302,30	47,1	3,8 %	1.339.968,89	-2,9 %
PLATANO	41,5	3,4 %	122.663,86	42,4	3,4 %	125.124,94	-2,0 %
PAPA	34,8	2,9 %	76.999,90	33,0	2,7 %	73.053,54	5,4 %
CACAO	23,6	1,9 %	4.678,93	33,3	2,7 %	6.606,68	-29,2 %
GRAMA AZUL	22,6	1,9 %	356.739,84	26,8	2,2 %	423.062,50	-15,7 %
MAIZ AMARILLO DURO	20,4	1,7 %	31.019,85	19,7	1,6 %	30.034,03	3,3 %
Total	1211,3	100,0 %		1231,4	100,0 %		-1,6 %

Fuente: MIDAGRI. 2023

Respecto a los principales cultivos del departamento, para el año 2023 el arroz ocupó el primer lugar, participando con el 23.2% del VBP agropecuario (27.5% del VBP agrícola). A nivel nacional, Amazonas fue el cuarto productor con 339,705 toneladas (10.1% de la producción nacional), superado por San Martín, Piura y Lambayeque, que participaron con 27.0%, 14.1% y 12.1% respectivamente; y seguido por La Libertad con 306,255 toneladas (9.1%). En 2023, la producción departamental de arroz decreció en -14.1%.

El café ocupó el segundo lugar en 2023, contribuyendo con el 22.4% del VBP agropecuario (26.5% del VBP agrícola). A nivel nacional, Amazonas fue el cuarto productor de café con 56,620 toneladas (15.3%), superado por San Martín (22.0%), Cajamarca (21.3%) y Junín (18.1%); y seguido por Cusco (7.5%). En 2023, la producción de café de Amazonas creció en 4.8%. Ese mismo año, la producción total de café de las cinco regiones de la Macrorregión Norte representó el 61.5% de la producción nacional.

El tercer cultivo en orden de importancia del departamento de Amazonas en 2023 fue la yuca, que contribuyó con el 5.0% del VBP agropecuario (5.9% del VBP agrícola). A nivel nacional, fue el segundo productor con 178,598 toneladas (11.9% del total nacional), solo superado por Loreto (34.7%) y seguido por San Martín (9.1%). En 2023, la producción de yuca en Amazonas creció en 4.8%. Para el mismo año, la producción total de yuca de las cinco regiones de la Macrorregión Norte representó el 60.0% de la producción nacional.

En el sector pecuario, Amazonas se destacó por la producción de leche, que representó el 7.5% del VBP agropecuario (48.3% del VBP pecuario), alcanzando 108,888 toneladas. Entre 2022 y 2023, la producción de leche creció en 3.4%. La producción de vacuno contribuyó con 6.4% del VBP agropecuario y 42.4% del VBP del subsector pecuario.

Pesca y acuicultura: En Cajamarca no hay producción acuícola significativa. El mercado se abastece casi exclusivamente de especies marinas.

Manufactura: La manufactura es el sexto sector de relevancia en la economía de Amazonas, representando el 2.9% de su actividad económica. En 2023, el departamento representó el 0.2% del total de la producción manufacturera nacional, ubicándose en el vigésimo primer lugar del ranking industrial del país. En contraste, el departamento de Lima (incluyendo Lima Metropolitana y El Callao) lidera ampliamente el ranking con una participación del 59.4%.

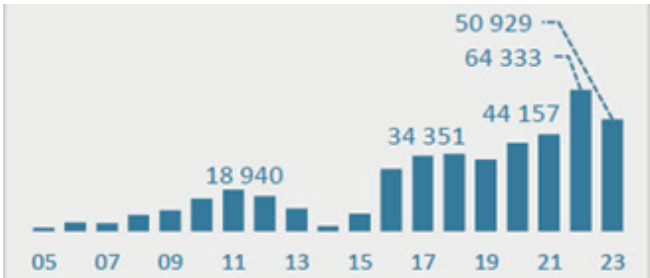
Ese mismo año, en el espacio de la Macrorregión Norte, Amazonas se posicionó como el séptimo productor manufacturero, con 2.0% del total macrorregional, superado por los otros seis departamentos que conforman la Macrorregión Norte.

Las principales actividades industriales en Amazonas incluyen la producción y procesamiento de café, lácteos y procesamiento primario de productos agropecuarios.

Comercio Exterior: Las exportaciones de Amazonas corresponden casi exclusivamente a café, primer producto de exportación de la región (94% del total). En 2023, totalizaron 12,900 toneladas por un valor de US\$ 51 millones, 21% menos que en 2022. La disminución en el valor exportado obedeció a la fuerte reducción de su precio (-23%). Adicionalmente, Amazonas tiene una pequeña oferta exportable de productos agrícolas, cuyas ventas se redujeron en 2023: cacao en grano (-21%), tara (-0.1%) y palta (-100%).

Exportaciones agroindustriales 2023
(US\$ Millones)

Café



Fuente: MINCETUR

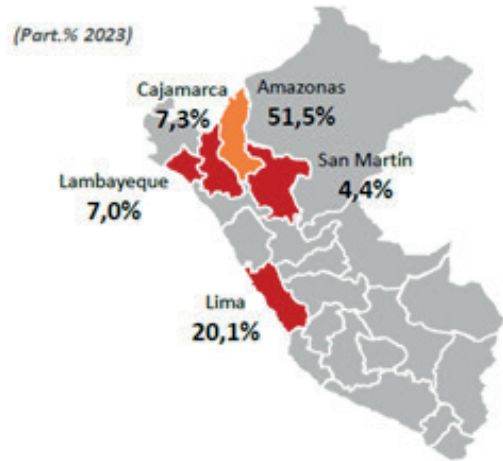
Turismo: En el año 2023, los arribos a establecimientos de hospedaje de Amazonas totalizaron 428,789, significando una reducción del 12.4% interanual. Del total de arribos, el 97.1% fueron nacionales y el 2.9% extranjeros.

Del total de arribos nacionales a hospedajes (416,332), la mayor participación correspondió

a residentes del departamento de Amazonas con 51.5%, seguido de Lima (20.1%), Cajamarca (7.3%), Lambayeque (7.0%) y San Martín (4.4%).

Del total de arribos extranjeros a hospedajes (12,457), el 19.2% fueron residentes de Alemania, seguido de EE.UU. (17.5%), Francia (10.5%) y España (6.3%).

Amazonas: Arribo de turistas nacionales según lugar de residencia



Fuente: MINCETUR

Transporte y conectividad: El transporte de personas y bienes hacia y desde Amazonas se realiza principalmente por vía terrestre, seguido de la vía aérea. La red vial vinculada a la IIRSA norte incluye las vías nacionales 5N; 5NC.

La vía nacional 5N atraviesa el departamento transversalmente de este a oeste. En su trayecto une las ciudades de El Milagro, Bagua Grande, entre otros centros poblados menores.

Amazonas: Redes viales del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC

Tipo de red vial	Nro. de Rutas	Tipo de superficie (km %)						
		Pavimen- tada	%	No Pavi- mentada	%	Proyectada	%	Total
Red Nacional	7	1 106,0	74,4	332,1	22,3	49,3	3,3	1 487,4
Red Departamental	14	36,3	5,1	649,5	90,9	28,0	3,9	713,8
Red Vecinal	198	-	-	1 890,8	100,0	-	-	1 890,8
Total	219	1 142,3	27,9	2872,4	70,2	77,3	1,9	4092,0

Fuente: MTC - Amazonas - Red Vial Georreferenciada

Amazonas: Mapa vial – 2023



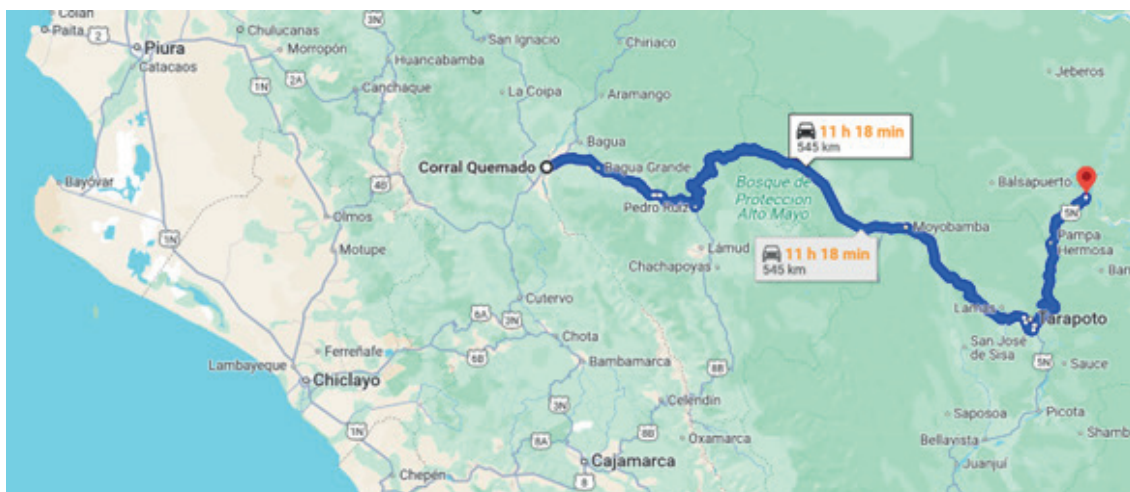
Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones¹⁸

La conexión de Amazonas con la carretera IIRSA Norte se realiza a través de la vía nacional 5N y 5NC, en ruta con rumbo este – oeste, conectando las ciudades Corral Quemado - Bagua Grande - Nueva Cajamarca - Rioja - Moyobamba - Tarapoto - Yurimaguas; desde el último punto, se posibilita el cambio de vía terrestre a modo fluvial para seguir en ruta oeste a Iquitos- Santa Rosa - Manaus.

La conexión desde y hacia Lima es por la ruta Corral Quemado – Olmos – Piura – Chiclayo – Trujillo – Chimbote – Barranca – Chancay – Callao – Lima. Y la conexión con Ecuador por la ruta Corral Quemado – Olmos – Piura – Sullana – Tumbes – Zarumilla - Aguas Verdes – Huaquillas – Machala – Guayaquil – Quito. Todas asfaltadas y en óptimas condiciones todo el año.

18 <https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/4762707-amazonas-red-vial-georeferenciada>

Amazonas: Conexión vial Amazonas (El Milagro) - Yurimaguas – 2023



Fuente: Google

II.3.6 Departamento de San Martín

Ubicación y población. El departamento de San Martín se ubica al nororiente del país. Limita al norte y este con el departamento de Loreto, al sur con Huánuco y al oeste con Amazonas y La Libertad. Ocupa una superficie de 51,253 km².

División Política. San Martín se divide en diez (10) provincias y setenta y ocho (78) distritos. Las provincias son: Bellavista, El Dorado, Huallaga, Lamas, Mcal. Cáceres, Moyobamba, Picota, Rioja, San Martín y Tocache.

Población. La población del departamento asciende a 945 mil habitantes; el 60.8% es urbana y el 39.2% es rural. El 52.6% de la población son hombres y 47.4% mujeres.

Los tres distritos más poblados son: Moyobamba con 90 mil habitantes, Tarapoto con 86 mil y La Banda de Shilcayo con 55 mil habitantes, representando el 9.6%, 9.1% y 5.8% del total respectivamente.



División Política de San Martín

The map illustrates the political division of San Martín province, Peru, into 11 districts. The districts are color-coded and labeled as follows:

- LORETO** (North)
- REQUENA** (Northwest)
- MOYOBAMBA** (North-Central)
- CHETO** (Central)
- EL DORADO** (Central)
- LAUREL** (Central-East)
- SAHIMAYO** (East)
- PIAZA** (South-Central)
- BELLAVISTA** (South)
- TSOKCHE** (South)
- WARGUA** (South-Central)

Neighboring regions are labeled: **AMAZONAS** to the west, **LA LIBERTAD** to the southwest, and **HUÁNUCO** to the south. An inset map titled "UBICACIÓN GEOGRÁFICA" shows the location of San Martín within Peru, bordered by Ecuador, Colombia, Brazil, and the Amazon basin.

SEÑALES CONVENCIONALES

- Capital de Departamento (Yellow square)
- Capital de Provincia (Black dot)
- Límite Departamental (Thick black line)
- Límite Provincial (Thin black line)

San Martín: Principales indicadores económicos y sociales 2023			
Indicadores 2023		San Martín	Perú
Superficie	km²	51 253	1 285
Población	Millones Hab.	0,9	33,7
Crec. Promedio población	% (2019-2023)	1,5	1,8
Densidad poblacional	Hab./Km²	18	26
PBI Nominal	US\$ Millones	3 306	267 582
PBI Nominal	Part. %	1,3	100
PBI per Cápita	US\$	3 535	7 934
Exportaciones	US\$ Millones	258	64 614
Exportaciones	Part. %	0,4	100
Exportaciones / PBI	%	7,8	24,1
Crec. Promedio Exportaciones	% (2019-2023)	20,2	6,1
Pobreza	Tasa %	25,5	29

Elaboración: MAXIMIXE

Economía: Para 2023, el Valor Agregado Bruto (VAB) de San Martín representó el 1.2% del total nacional y, a nivel departamental, creció en 2.0% interanual. En la estructura porcentual del departamento destacan las siguientes actividades: agricultura, ganadería, caza y silvicultura, con una participación de 34.1%; otros servicios con 23.4%; comercio con 11.0%; construcción con 8.4%; y manufactura con 7.1%.

En los últimos 10 años (2014–2023), el VAB registró un crecimiento promedio anual de 3.0%, debido a la reactivación de las actividades económicas a nivel nacional, lo cual se reflejó en el resultado positivo de los sectores: alojamiento y restaurantes (21.4%), transporte, almacenamiento, correo y mensajería (10.8%), pesca y acuicultura (4.5%), comercio (2.7%) y administración pública y defensa (2.1%).

San Martín: Producto Bruto Interno según actividad económica, 2023			
Actividad	PBI 2023		Var. %
	Millones (soles corrientes)	Participación (%)	2023/2022
Agropecuaria, Caza y Silvicultura	4 071 782	34,1%	0,1%
Pesca y Acuicultura	5 493	0,0%	-0,1%
Minería, Petróleo y Gas	73 045	0,6%	2,4%
Manufactura	853 627	7,1%	2,9%
Electricidad, Gas y Agua	92 969	0,8%	1,1%
Construcción	1 001 647	8,4%	9,2%
Comercio	1 313 766	11,0%	10,4%
Transporte, Almacenaje y Correo	349 460	2,9%	2,7%
Alojamiento y Restaurantes	326 485	2,7%	1,3%
Telecom. y Serv. de información	179 276	1,5%	0,7%
Administración Pública y Defensa	889 278	7,4%	-0,7%
Otros Servicios	2 796 800	23,4%	-0,3%
Total	11 953 628	100%	2,0%

Fuente: INEI

Elaboración: MAXIMIXE

Nota: El PBI corresponde al valor agregado bruto. Para la variación porcentual se considera el PBI en soles constantes del 2007

Producción agropecuaria: En 2023, el VBP del sector agropecuario de San Martín creció en 5.5%, impulsado por el buen desempeño del subsector agrícola (6.7%) y pese a la caída del VBP del subsector pecuario (-2.9%).

En el rubro agrícola, los mayores incrementos se dieron en el VAB del maíz amarillo duro (50.5%), seguido del café (11.0%), arroz (4.7%) y yuca (21.1%). En el subsector pecuario, los descensos se dieron en la producción de aves (-4.6%) y de huevos (-3.7%).

San Martín: VBP del Sector Agropecuario 2023 -2022

PRODUCTO	ENE-DIC 2023			ENE-DIC 2022			VAR VBP %
	VBP (Millones de S/ 2007)	% PART VBP	PRODUCCIÓN (t)	VBP (Millones de S/ 2007)	% PART VBP	PRODUCCIÓN (t)	
ARROZ	742,9	28,9 %	909.562,20	709,2	29,1 %	868.384,19	4,7 %
CAFE	388,9	15,1 %	81.176,00	350,4	14,4 %	73.152,70	11,0 %
CACAO	329,0	12,8 %	65.251,80	335,1	13,7 %	66.456,50	-1,8 %
PALMA ACEITERA	186,3	7,2 %	600.177,42	183,6	7,5 %	591.524,20	1,5 %
MAIZ AMARILLO DURO	173,6	6,7 %	264.404,90	115,3	4,7 %	175.656,80	50,5 %
AVE	172,6	6,7 %	45.872,09	180,8	7,4 %	48.059,78	-4,6 %
PLATANO	157,9	6,1 %	466.264,50	156,1	6,4 %	460.715,50	1,2 %
BRAQUEARIA	113,4	4,4 %	3.224.641,53	108,5	4,4 %	3.086.464,00	4,5 %
VACUNO	48,7	1,9 %	11.172,99	48,6	2,0 %	11.143,50	0,3 %
YUCA	45,8	1,8 %	137.272,42	37,8	1,5 %	113.322,74	21,1 %
HUEVO	43,2	1,7 %	13.975,59	44,8	1,8 %	14.508,86	-3,7 %
NARANJA	36,9	1,4 %	85.750,50	37,8	1,5 %	87.662,30	-2,2 %
Total	2572,5	100,0 %		2439,2	100,0 %		5,5 %

Fuente: MIDAGRI. 2023

Respecto a los principales cultivos del departamento, para el año 2023 el arroz ocupó el primer lugar, participando con el 28.9% del VBP agropecuario (32.8% del VBP agrícola). A nivel nacional, San Martín fue el primer productor con 909,562 toneladas (27.0% de la producción nacional), seguido por Piura con 474,145 toneladas (14.1%). En 2023, la producción de arroz de San Martín creció en 4.7% respecto al año anterior.

El café ocupó el segundo lugar de los cultivos en orden de importancia, al contribuir con el 22.4% del VBP agropecuario (26.5% del VBP agrícola). A nivel nacional, San Martín fue el primer productor del país con 81,175 toneladas (22.0%), seguido por Cajamarca (21.3%) y Junín (18.1%). En 2023, la producción de café creció en 11.0% respecto a 2022.

El tercer cultivo más importante del departamento en 2023 fue el cacao, que contribuyó con el 12.8% del VBP agropecuario (14.5% del VBP agrícola). A nivel nacional, fue el primer productor con 65,252 toneladas (39.1%), seguido por Junín (20.1%) y Ucayali (11.3%). Entre 2023 y 2022, la producción de cacao decreció en -1.8%.

San Martín también destacó en la producción de palma aceitera, ubicándose como segundo productor nacional con el 39.5% del total, equivalente a 235 toneladas; maíz amarillo duro (primer productor nacional con 264,408 toneladas o 19.9%) y plátano (primer productor nacional con 467,452 toneladas o 19.3%), entre otros.

En el sector pecuario, destacó la producción de aves, que representó el 56.0% del VBP del sector pecuario y 6.7% del VBP del sector agropecuario del departamento, alcanzando 45,872 toneladas. Entre 2022 y 2023, la producción de aves decreció en -4.6%.

Pesca y acuicultura: En San Martín no hay producción acuícola significativa. El mercado se abastece casi exclusivamente de especies marinas

Manufactura: La manufactura es el sexto sector más relevante en la economía de San Martín, representando el 7.1% de su actividad económica. En 2023, el departamento representó el 0.8% del total de la producción manufacturera nacional, ubicándose en el décimo quinto lugar del ranking industrial del país. En contraste, Lima (incluyendo Lima Metropolitana y El Callao) lidera ampliamente con una participación del 59.4%.

Ese mismo año, en el espacio de la Macrorregión Norte, San Martín se posicionó como el quinto productor manufacturero, con un 8.9% del total macrorregional, superando a Tumbes (5.6%) y Amazonas (1.8%), pero por debajo de Piura, Lambayeque, Cajamarca y Loreto.

Las principales actividades industriales en San Martín incluyen el procesamiento del aceite de palma y la producción de cemento. En menor

medida, también la elaboración de conservas de palmito, jabón de tocador y chocolates.

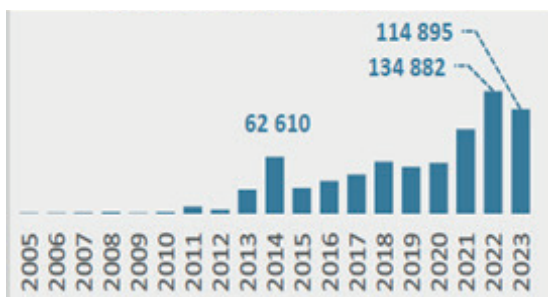
Comercio Exterior: En 2023, el 98% de las exportaciones de San Martín se concentraron en productos agrícolas, agroindustriales y forestales, totalizando US\$ 258 millones, apenas 1% por debajo del año anterior.

En términos de valor exportado, el primer lugar correspondió a la palma aceitera y derivados, con US\$ 114.9 millones (45% del total). Le siguieron el cacao y derivados con US\$ 92.7 millones (36%), café con US\$ 22.4 millones (9%), palmito en conserva con US\$ 13.3 millones (5%) y productos forestales con US\$ 4.2 millones (2%).

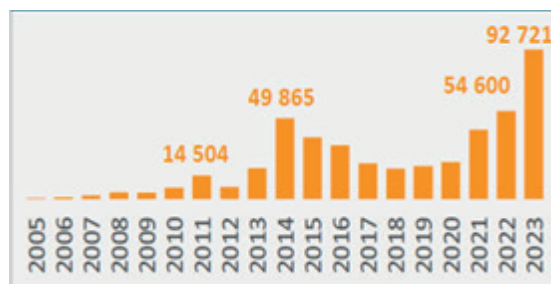
San Martín es el primer productor nacional de cacao (39%), de café (22%) y de arroz (27%), entre otros productos. No obstante, al igual que en Amazonas, una parte considerable de estos productos se traslada y exporta a través de otros departamentos, lo que dificulta calcular con precisión su contribución a las exportaciones departamentales. La oferta exportable de San Martín la componen aceite de palma, cacao, café, palmito, arroz, frijoles, entre otros.

Agroexportaciones 2023 (US\$ Millones)

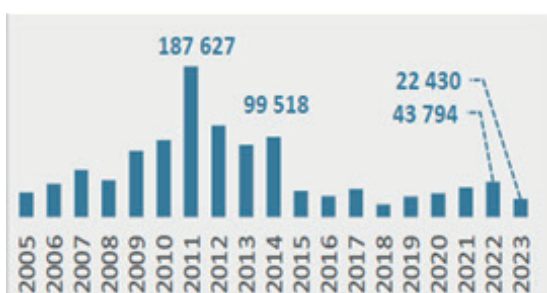
Aceite de Palma y Derivados



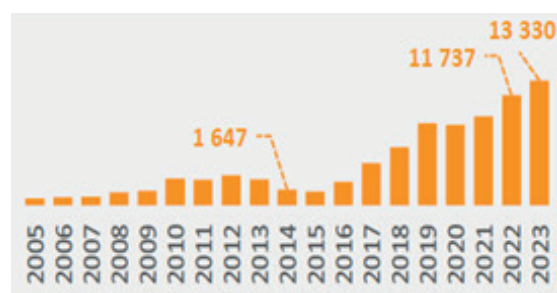
Cacao



Café



Palmito en Conserva



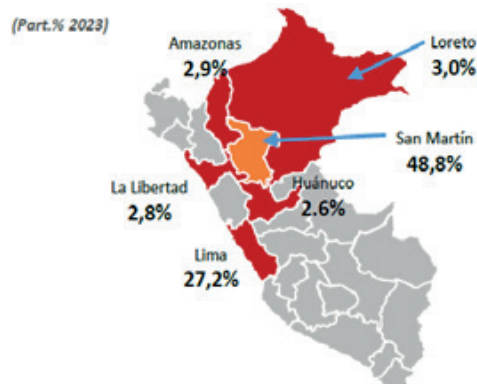
Fuente: MINCETUR

Turismo: En el año 2023, los arribos a establecimientos de hospedaje de San Martín totalizaron 1,053,000 personas, significando una reducción del 7.9% interanual. El 96.9% fueron nacionales y el 3.1% extranjeros. Del total de arribos nacionales (1,020,000), la mayor participación correspondió a residentes de las provincias de San Martín (48.8%), seguido de Lima (27.2%), Loreto (3.0%), Amazonas (2.9%) y La Libertad (2.8%).

Del total de arribos extranjeros a hospedajes (33,142), el 21.4% fueron residentes de EE.UU., seguido de Francia (12.9%), Alemania (9.1%) y España (7.8%).

Transporte y conectividad: El transporte de personas y bienes hacia y desde San Martín se realiza principalmente por vía terrestre, seguido de la vía aérea. La red vial vinculada al eje IIRSA Norte incluye las vías nacionales 5N y 5NB.

San Martín: Arribo de turistas nacionales según lugar de residencia



Fuente: MINCETUR

San Martín: Redes viales del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC

Tipo de red vial	Nro. de Rutas	Pavimen- tada	%	Tipo de superficie (km %)				Total
				No Pavi- mentada	%	Proyectada	%	
Red Nacional	5	758,1	69,7	164,8	15,5	165,0	15,2	1 087,9
Red Departamental	20	262,7	15,2	1 188,8	68,8	276,4	16,0	1 727,9
Red Vecinal	510	-	-	3 747,3	100,0	-	-	3 747,3
Total	535	1 020,8	15,5	5 100,9	77,7	441,4	6,7	6 563,1

Fuente: MTC - San Martín - Red Vial Georreferenciada

La vía nacional 5N ingresa al departamento por el centro poblado Pardo Miguel y lo atraviesa transversalmente con rumbo sur suroeste. En

su trayecto une las ciudades Nueva Cajamarca, Rioja, Moyobamba, Tarapoto y Yurimaguas.

San Martín: Mapa vial – 2023



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones¹⁹

La conexión de San Martín con la carretera IIRSA Norte se realiza a través de la carretera %N, como ya se mencionó, uniendo las ciudades

Nueva Cajamarca, Rioja, Moyobamba, Tarapoto y Yurimaguas.

¹⁹ <https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/4769689-san-martin-red-vial-georreferenciada>

La conexión desde y hacia Lima es por la ruta Tarapoto – Moyobamba – Rioja – Nueva Cajamarca – Corral Quemado – Olmos y desde ahí hacia Chiclayo – Trujillo – Chimbote – Barranca – Chancay – Callao – Lima. Y la conexión

con Ecuador por el intercambio Olmos hacia el norte pasando por Piura – Sullana – Tumbes – Zarumilla – Aguas Verdes – Huaquillas – Machala – Guayaquil – Quito. Todas asfaltadas y en óptimas condiciones todo el año.

San Martín: Conexión vial San Martín - Yurimaguas – 2023



Fuente: Google

II.3.7 Departamento de Loreto

Ubicación y población. El departamento de Loreto ubicado en el nororiente del país limita al norte con las Repúblicas de Ecuador y de Colombia, al sur con el departamento de Ucayali, al este con la República Federativa de Brasil y al oeste con los departamentos de Amazonas y San Martín. Loreto es el departamento más extenso del Perú con 368,851 km².

División Política. Loreto se divide en ocho (08) provincias y cincuenta y dos (52) distritos. Las provincias son: Alto Amazonas, Datem del Marañón, Loreto, Mcal Castilla, Maynas, Putumayo, Requena, Ucayali.

Población. La población departamental asciende a 1.05 millones de habitantes, 51,6% son hombres y 48,4% mujeres; 68.7% bien en área urbana y 31,3% en área rural.

Los tres distritos más son San Juan Bautista (165 mil h.), Iquitos (164 mil h.) y Yurimaguas (113 mil h.).



División Política de Loreto



Loreto: Principales indicadores económicos y sociales 2023

Indicadores 2023		Loreto	Perú
Superficie (1ro)	km ²	368 851	1 285
Población	Millones Hab.	1,1	33,7
Crec. Promedio población	% (2019-2023)	1,0	1,8
Densidad poblacional	Hab./Km ²	3	26
PBI Nominal	US\$ Millones	4 320	267 582
PBI Nominal	Part. %	1,7	100
PBI per Cápita	US\$	4 108	7 934
Exportaciones	US\$ Millones	235	64 614
Exportaciones	Part. %	0,4	100
Exportaciones / PBI	%	5,4	24,1
Crec. Promedio Exportaciones	% (2019-2023)	25,5	6,1
Pobreza	Tasa %	39,6	29

Fuente: INEI, BCRP, SUNAT / Elaboración: Mincetur-VMCE-DGIECE

Elaboración: MAXIMIXE

Economía: En 2023, la producción de Loreto creció en 2.5% respecto al año previo, participando con el 1.7% del Valor Agregado Bruto (VAB) nacional. Según actividad económica, el sector servicios contribuyó con el

27.2% del PBI de Loreto, seguido por comercio (19.9%), hidrocarburos (9.9%) y agropecuario (9.7%). La importancia del sector comercio se confirma en términos del valor monetario de su crecimiento, el más alto del año.

Loreto: Producto Bruto Interno según actividad económica, 2023			
Actividad	PBI 2023		Var. %
	Millones (soles corrientes)	Participación (%)	2023/2022
Agropecuaria, Caza y Silvicultura	1 471 743	9,7%	11,1%
Pesca y Acuicultura	112 111	0,7%	-0,2%
Minería, Petróleo y Gas	1 511 479	9,9%	-25,9%
Manufactura	1 188 631	7,8%	1,4%
Electricidad, Gas y Agua	249 884	1,6%	14,2%
Construcción	714 420	4,7%	11,7%
Comercio	3 029 717	19,9%	5,6%
Transporte, Almacenaje y Correo	807 437	5,3%	16,9%
Alojamiento y Restaurantes	585 419	3,8%	9,0%
Telecom. y Serv. de información	228 257	1,5%	5,9%
Administración Pública y Defensa	1 172 188	7,7%	2,4%
Otros Servicios	4 140 400	27,2%	9,5%
Total	15 211 686	100%	2,5%

Fuente: INEI

Elaboración: MAXIMIXE

Nota: El PBI corresponde al valor agregado bruto. Para la variación porcentual se considera el PBI en soles constantes del 2007

En el departamento de Loreto, la logística de transporte se realiza principalmente por vía fluvial y aérea, y se conecta con la carretera IIRSA Norte desde la ciudad de Yurimaguas, en ruta con rumbo oeste-este.

Producción agropecuaria: En 2023, el VBP del sector agropecuario de Loreto mostró un ligero incremento debido al desempeño del

subsector agrícola (1.6%), que contrarrestó la menor actividad del subsector pecuario (-2.3%).

En el subsector agrícola, los incrementos se dieron en la producción de yuca (4.2%), plátano (1.6%) y palma aceitera (1.5%). En el rubro pecuario, la reducción se debió a la menor oferta de ave (-3.2%), huevo (-5.4%) y leche (-3.0%), a pesar del incremento de vacuno (4.3%) y porcino (6.8%).

Loreto: VBP del Sector Agropecuario 2023 -2022

PRODUCTO	ENE-DIC 2023			ENE-DIC 2022			VAR VBP %
	VBP (Millones de S/ 2007)	% PART VBP	PRODUCCIÓN (t)	VBP (Millones de S/ 2007)	% PART VBP	PRODUCCIÓN (t)	
YUCA	174,2	22,6 %	522.174,00	167,2	21,9 %	501.277,00	4,2 %
AVE	16,5	15,1 %	30.968,53	120,4	15,8 %	32.005,37	-3,2 %
PLATANO	94,3	12,3 %	278.488,00	92,9	12,2 %	274.176,00	1,6 %
ARROZ	87,2	11,3 %	106.761,00	88,3	11,6 %	108.073,00	-1,2 %
MAIZ AMARILLO DURO	71,5	9,3 %	108.877,00	72,3	9,5 %	110.061,00	-1,1 %
PALMA ACEITERA	66,0	8,6 %	212.608,00	65,0	8,5 %	209.379,00	1,5 %
HUEVO	14,3	1,9 %	4.643,72	15,2	2,0 %	4.907,28	-5,4 %
VACUNO	13,3	1,7 %	3.039,72	12,7	1,7 %	2.915,34	4,3 %
CAÑA DE AZUCAR (PARA ALCOHOL)	12,6	1,6 %	169.514,00	12,5	1,6 %	168.659,00	0,5 %
CAMU CAMU	10,3	1,3 %	12.831,00	10,1	1,3 %	12.522,00	2,5 %
FRIJOL GRANO SECO	10,3	1,3 %	5.112,00	10,2	1,3 %	5.069,00	0,8 %
Total	769,4	100,0 %		763,1	100,0 %		0,8 %

Fuente: MIDAGRI. 2023

Respecto a los principales cultivos del departamento, para el año 2023 la yuca continuó en el primer lugar, participando con el 22.6% del VBP agropecuario (28.3% del VBP agrícola). A nivel nacional, Loreto fue el primer productor de yuca con 522,174 toneladas (34.7% de la producción nacional), superando a Amazonas (11.9%) y San Martín (9.1%). En 2023, la producción de yuca en Loreto creció 4.2%.

El plátano ocupó el segundo lugar de los cultivos en orden de importancia, al contribuir con el 12.3% del VBP agropecuario (15.4% del VBP agrícola). A nivel nacional, Loreto fue el cuarto productor con 488,278 toneladas (11.5%), superado por Ucayali (12.1%), Piura (17.2%) y San Martín (19.3%). En 2023, la producción de plátano creció en 1.6%.

El tercer cultivo más importante del departamento fue el arroz, que contribuyó con el 11.3% del VBP agropecuario (14.2% del VBP agrícola). A nivel nacional, no tuvo una contribución significativa, siendo un producto destinado principalmente al mercado regional.

Entre 2022 y 2023, la producción de arroz de Loreto decreció en -1.2%.

En el sector pecuario, destacó la producción de aves, que representó el 15.1% del VBP agropecuario y el 75.2% del VBP pecuario del departamento, alcanzando 30,968 toneladas. Entre 2022 y 2023, la producción de aves decreció en -3.2%. Loreto no tiene participación significativa en la producción nacional de aves ni de otros productos pecuarios.

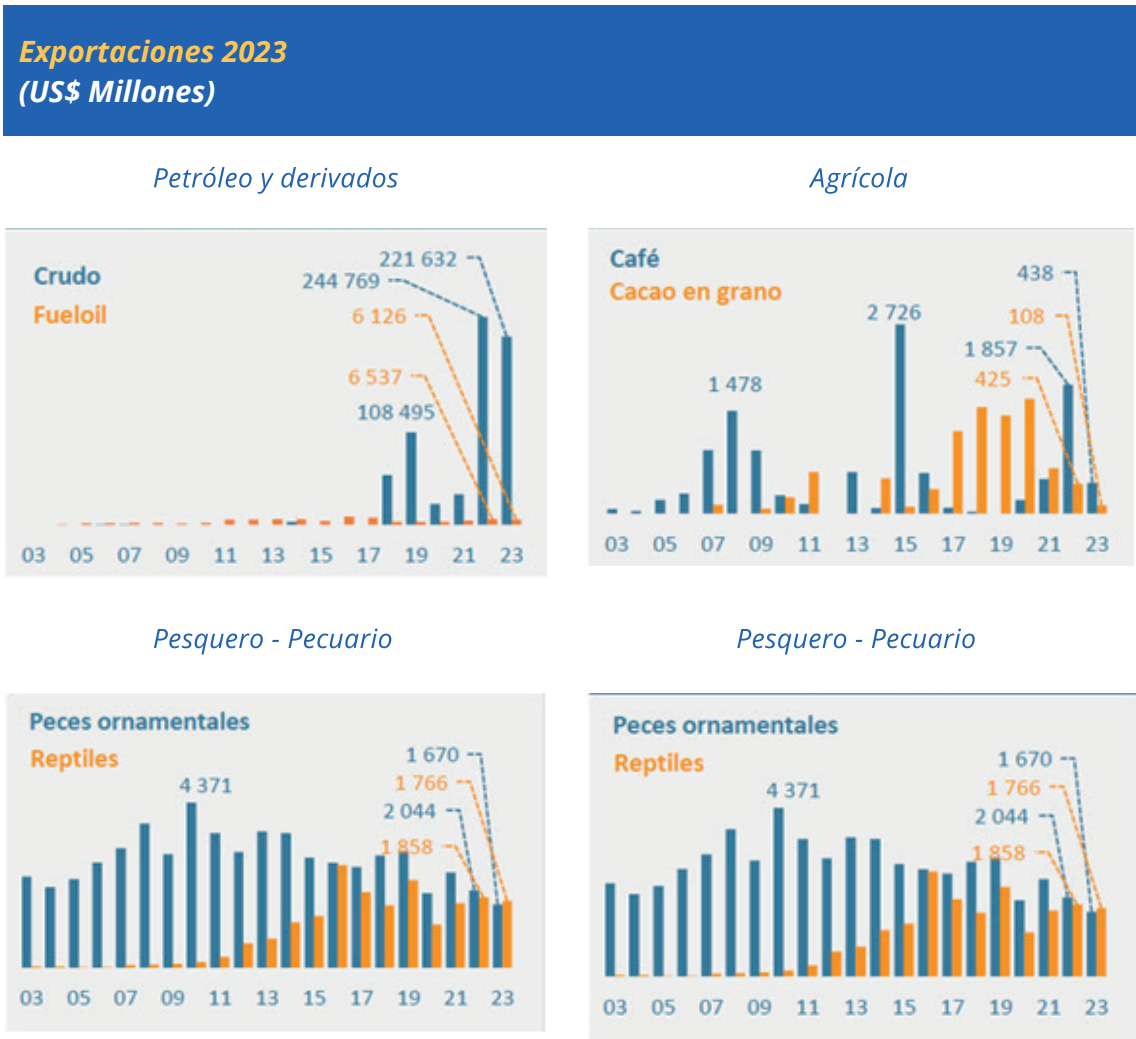
Manufactura: La manufactura es el quinto sector más relevante en la economía de Loreto, representando el 7.8% de su actividad económica. En 2023, el departamento representó el 0.8% del total de la producción manufacturera nacional, ubicándose en el décimo cuarto lugar del ranking industrial del país.

Ese mismo año, en el espacio de la Macrorregión Norte, Loreto se posicionó como el cuarto productor manufacturero, con un 9.2% del total macrorregional, superando a San Martín (8.9%),

Tumbes (5.6%) y Amazonas (1.8%), pero por debajo de Piura (45.3%), Lambayeque (18.3%) y Cajamarca (11.0%).

Las principales actividades industriales en Loreto incluyen el procesamiento de derivados de petróleo crudo y el ensamblaje de motocicletas y motokar. En menor medida, también se desarrolla la producción de madera aserrada, triplay, bebidas gaseosas y procesamiento primario de productos amazónicos.

Comercio Exterior: Las exportaciones de Loreto se componen casi en su totalidad de crudo de petróleo y derivados (97%). En menor medida, se exportan productos agropecuarios y de fauna y flora (1.9%), pesqueros (0.7%) y forestales (0.4%). En conjunto, estas exportaciones totalizaron US\$ 235 millones, cayendo 11% respecto al año anterior. La contracción se explicó por la menor demanda de combustibles por parte de Brasil (-9%) y Colombia (-24%), principales destinos de la región. También se redujeron los despachos de café (-76%), sangre de grado (-28%), peces ornamentales (-18%) y madera aserrada (-47%).

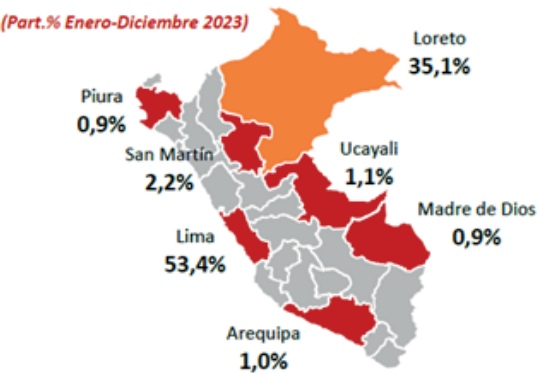


Turismo: En el año 2023, los arribos a establecimientos de hospedaje de Loreto ascendieron a 380,694, significando una reducción de 27.9% interanual. Del total de arribos, el 70.7% fueron nacionales y el 29.3% extranjeros.

Del total de arribos nacionales (269,000), la mayor parte correspondió a residentes de Lima (53.4%), seguidos por residentes de las provincias de Loreto (35.1%), entre otros.

Del total de arribos extranjeros a hospedajes (111,686), el 34.5% fueron residentes de EE.UU., seguido de España (7.4%) y Alemania (6.3%).

Loreto: Arribo de turistas nacionales según lugar de residencia



Fuente: MINCETUR

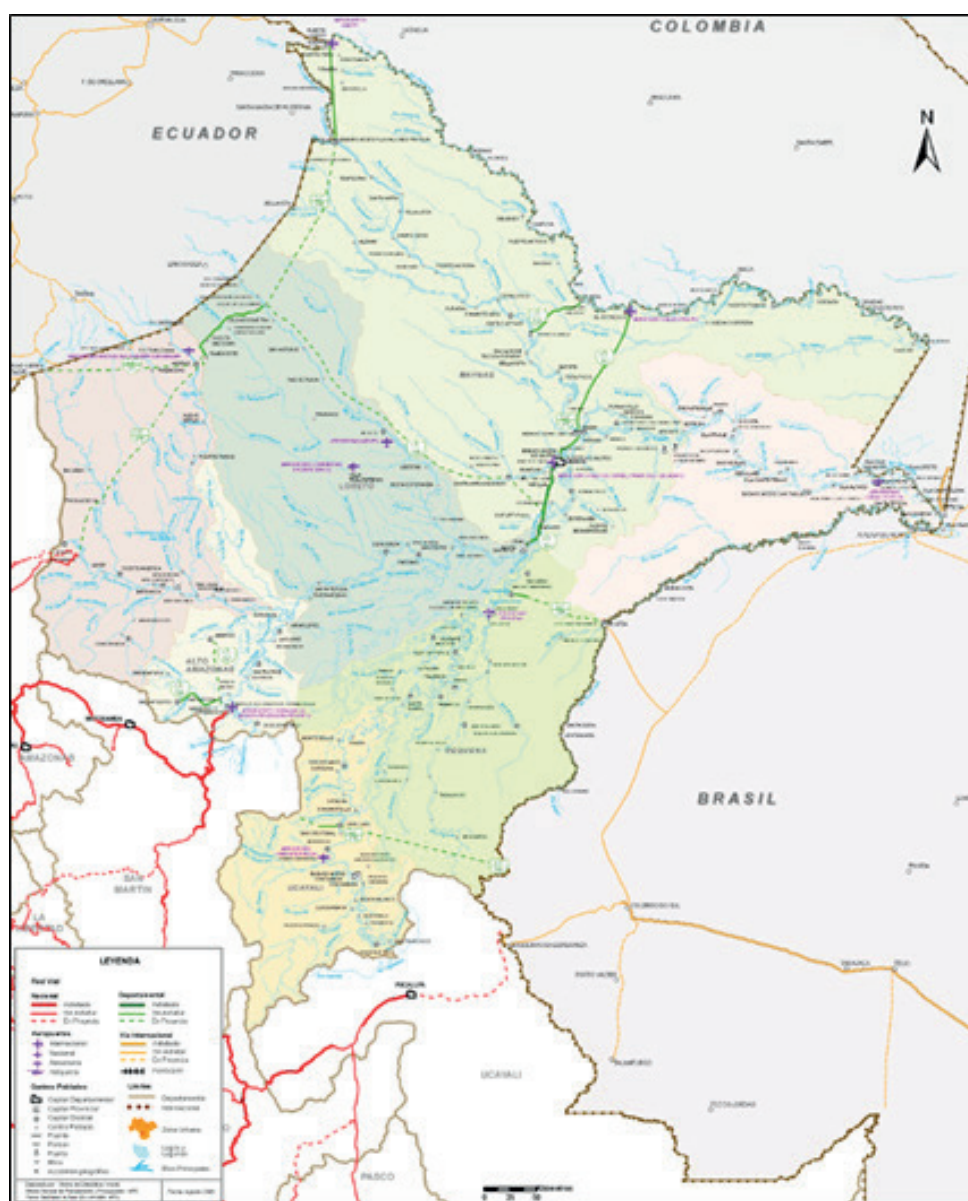
Transporte y conectividad: El transporte de personas y bienes hacia y desde Loreto se realiza principalmente por vía fluvial navegable, seguido de la vía aérea. La red vial incluye los ríos Amazonas y sus principales afluentes: Ucayali Marañón, Napo, Putumayo, entre otras decenas de ríos menores. No obstante, la ciudad de Iquitos, capital del departamento de Loreto cuenta con la siguiente red vial distrital.

La conexión de Loreto (Iquitos) con la carretera IIRSA Norte se realiza a través de la carretera 5NI con rumbo sur, conectando las ciudades de Iquitos y Nauta y desde Nauta o Iquitos, cambio a modo fluvial hasta Yurimaguas, para desde este último punto, posibilitar el cambio a modo terrestre nuevamente y seguir en rumbo oeste desde Yurimaguas hasta Olmos, desde donde se bifurca hacia el norte (Ecuador) o al Sur (Chiclayo – Lima).

Loreto: Redes viales del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC								
Tipo de red vial	Nro. de Rutas	Tipo de superficie (km %)						
		Pavimen- tada	%	No Pavi- mentada	%	Proyectada	%	Total
Red Nacional	4	51,4	15,3	109,9	32,8	172,9	51,7	334,2
Red Departamental	9	159,8	6,0	233,6	8,8	2 256,7	85,2	2 650,1
Red Vecinal	46	14,5	1,9	770,6	98,1	-	-	785,1
Total	59	225,7	6,0	1 114,1	29,5	2 429,6	64,5	3 769,4

Fuente: MTC - Loreto - Red Vial Georreferenciada

Loreto: Mapa vial – 2023



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones²⁰

²⁰ <https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/4769495-loreto-red-vial-georreferenciada>

An aerial photograph of a two-lane asphalt road winding through a lush, green forested valley. In the distance, a small town is visible on a hillside, and further back, a range of mountains is partially obscured by a light haze. The sky is bright and clear. On the right side of the image, there are two large, overlapping diagonal stripes: a light green one in front of a darker blue one.

Capítulo III

***Análisis de la
Oferta y Demanda
de Productos y
Servicios para el
Comercio
Transfronterizo***

Existe un escaso desarrollo comercial entre la Macrorregión Norte del Perú y el estado de Amazonas (Brasil), a pesar de que Manaus es un centro manufacturero clave en Sudamérica. Actualmente, las exportaciones peruanas por vía fluvial desde Iquitos hacia Amazonas se limitan casi exclusivamente al petróleo crudo, y las exportaciones de Amazonas a Perú son prácticamente inexistentes.

III.1 Exportaciones de la Macrorregión Norte al estado de Amazonas

Importancia de las Exportaciones de la MRN a Brasil

Las exportaciones de la Macrorregión Norte (MRN) a Brasil han sido marginales en el período 2010-2024. Con un total de US\$ 173 millones, estas representan apenas 1.9% del total exportado por la MRN. Además, la contribución de la MRN a las exportaciones peruanas a Brasil es limitada, alcanzando solo el 12.5%, lo que refleja una baja integración comercial con el mercado brasileño.

Las exportaciones de la MRN a Brasil están altamente concentradas en tres regiones: Piura, Loreto y La Libertad, que en conjunto representan el 93.7% de las exportaciones de la MRN a Brasil. Además, dentro del top 10 de regiones exportadoras a Brasil, apenas el 12.5% del valor total proviene de estas tres regiones.

Evolución por Vía de Transporte (2020-2024)

En los últimos tres años, las exportaciones de la MRN a Brasil han crecido significativamente. En 2021, se registraron US\$ 121.7 millones, pero en 2022 el monto ascendió a US\$ 410.4 millones, consolidando una tendencia de crecimiento. Para 2024, las exportaciones alcanzaron US\$ 481.1 millones, con una predominancia de la vía fluvial y marítima.

La distribución por tipo de transporte en 2024 muestra que la vía fluvial representa el 56.9% del total, con US\$ 273.8 millones, mientras que la vía marítima alcanza el 41%, con US\$ 197.3 millones. En contraste, el transporte terrestre y aéreo tienen valores menores, aunque muestran una tendencia creciente.

Macrorregión Norte: Exportaciones hacia Brasil por vía de transporte					
	2020	2021	2022	2023	2024
Marítimo	52,088	118,211	153,407	185,501	197,353
Fluvial			244,769	221,847	273,881
Aéreo	3,524	3,473	11,181	2,547	3,479
Terrestre		37	1,033	1,899	6,386
Total	55,612	121,720	410,391	411,794	481,098

Fuente: Aduanas, SUNAT

Elaboración: MAXIMIXE

El Papel de PetroTal en el Crecimiento de las Exportaciones

El crecimiento abrupto de las exportaciones fluviales desde 2022 es circunstancial y responde principalmente a la estrategia de PetroTal, una empresa canadiense con operaciones en el Bloque 95 de la cuenca del Mara  n. PetroTal ha utilizado la ruta fluvial hacia Brasil como alternativa ante las interrupciones del Oleoducto Norperuano debido a conflictos sociales. Esta empresa exporta petróleo crudo a terminales en Manaus, Brasil, donde se

transfiere a tanqueros para su exportación al Atlántico.

PetroTal realizó su primera exportación a Brasil en diciembre de 2020 con 106,000 barriles transportados por el río Amazonas. Desde entonces, esta ruta ha cobrado mayor relevancia, lo que explica el incremento de las exportaciones fluviales desde 2022. Además, PetroTal ha firmado acuerdos con Novum Energy Trading para asegurar ventas a largo plazo mediante esta ruta.

Macrorregión Norte: exportaciones hacia Brasil por vía fluvial (miles de US\$ FOB)					
	2020	2021	2022	2023	2024
Petróleo crudo			244,769	221,632	273,881
Bombas para líquidos (agua, petróleo otros fluidos)				215	
Total	0	0	244,769	221,847	273,881

Fuente: Aduanas, SUNAT

Elaboración: MAXIMIXE

III.2 Exportaciones del estado de Amazonas a la Macrorregión Norte

Entre los años 2020 y 2024, las exportaciones desde el estado brasileño de Amazonas hacia Perú experimentaron cambios importantes en términos de valor y vías de transporte utilizadas. La vía marítima fue la más relevante durante todo el periodo analizado, iniciando con exportaciones por un valor de US\$ 6,337 mil en 2020 y alcanzando un máximo significativo de US\$ 60,368 mil en 2023. Sin embargo, en 2024 hubo una disminución considerable hasta los US\$ 16,914 mil, aunque este valor aún supera al registrado al inicio del periodo.

Por otro lado, el transporte fluvial tuvo inicialmente una participación muy limitada, con exportaciones por solo US\$ 94 mil en 2020, las cuales descendieron aún más a US\$ 10 mil en 2022. No obstante, a partir del año 2023 esta vía mostró un crecimiento notable, alcanzando US\$ 1,225 mil ese año y aumentando considerablemente hasta los US\$ 6,878 mil en 2024. Este incremento refleja una creciente importancia estratégica del transporte fluvial para el comercio entre Amazonas y Perú.

Finalmente, la vía aérea presentó una marcada caída desde los US\$ 1,415 mil registrados en 2020 hasta apenas US\$ 83 mil en 2021. En los años siguientes se mantuvo relativamente estable con valores bajos, cerrando el año 2024

con exportaciones por US\$ 110 mil. Esto indica que el transporte aéreo ha perdido relevancia frente a las otras vías durante el periodo analizado.

Amazonas: exportaciones hacia Perú por vía de transporte (miles de US\$ FOB)					
	2020	2021	2022	2023	2024
Marítimo	6,337	15,702	9,014	60,368	16.914
Fluvial	94	61	10	1,225	6,878
Aéreo	1,415	83	44	88	110
Total	7,846	15,845	9,069	61,681	23,902

Fuente: Aduanas, SUNAT

Elaboración: MAXIMIXE

Exportaciones fluviales (dirigidas a la Macrorregión Norte)

Las exportaciones por vía fluvial desde el estado de Amazonas (Brasil) hacia Perú entre 2020 y 2024 muestran un crecimiento significativo, impulsado principalmente por productos específicos que ganaron relevancia en los últimos años. El valor total de estas exportaciones pasó de apenas US\$ 94 mil en 2020 a un notable US\$ 6,878 mil en 2024, destacando la diversificación de los bienes comercializados.

En los primeros años del período, las exportaciones fluviales fueron limitadas y concentradas en productos como tanques de hierro o acero para gas (US\$ 94 mil en 2020) y

motores hidráulicos de pistón (US\$ 10 mil en 2022). Sin embargo, a partir de 2023, se observa un cambio significativo con la incorporación de nuevos productos que impulsaron el crecimiento. Entre estos destacan el azúcar sólido sin aditivos (US\$ 967 mil en 2023 y US\$ 5,145 mil en 2024) y el pescado congelado (US\$ 1,172 mil en 2024), que se convirtieron en los principales motores del comercio fluvial.

Otros productos relevantes en este periodo incluyen aceite de soya en envases pequeños (US\$ 431 mil en 2024), azúcar de caña sin refinar para procesamiento (US\$ 201 mil en 2023 y US\$ 130 mil en 2024) y embarcaciones de recreo (US\$ 57 mil en 2023). Estos bienes reflejan una diversificación creciente en las exportaciones hacia Perú.

Amazonas: exportaciones hacia Perú por vía fluvial (miles de US\$ FOB)					
	2020	2021	2022	2023	2024
Aceite de soya en envases pequeños					431
Azúcar de caña sin refinar para procesamiento				201	130
Otros tipos de azúcar sólido sin aditivos				967	5,145
Barras y perfiles de plástico (PVC)		21			
Tanques de hierro o acero para gas	94				
Motores hidráulicos de pistón			10		
Embarcaciones de recreo (excepto de remo)				57	
Partes de casas prefabricadas de madera		40			
Pescado congelado					1,172
Total	94	61	10	1,225	6,878

Fuente: Aduanas, SUNAT

Elaboración: MAXIMIXE

El rol del azúcar sin refinar en el incremento de las exportaciones amazónicas

El notable incremento de las exportaciones de azúcar sólido sin aditivos desde el estado de Amazonas hacia Perú en 2024 está relacionado con la creciente demanda de insumos para la producción de etanol en el mercado peruano. Llevar azúcar sin refinar desde Brasil hasta

Iquitos por la vía fluvial demanda un tiempo promedio de 7 días, mientras que la alternativa de llevar el producto desde la costa peruana a Iquitos mediante el uso de vías multimodales resulta en un tiempo promedio de entre 7 y 10 días (depende del lugar de donde se lleve el producto) y probablemente más costosa, por eso para los importadores es preferible traer el producto desde Manaus.

III.3 Comercio bilateral entre la Macrorregión Norte y el estado de Amazonas

El comercio entre la Macrorregión Norte del Perú y el estado de Amazonas en Brasil es prácticamente inexistente, pese a la proximidad geográfica y la propuesta teórica de integración mediante el Eje Multimodal Amazonas Norte. Este proyecto, planteado para interconectar la costa norte peruana con Manaus (capital de Amazonas-Brasil), aún no logra articular una dinámica comercial significativa.

Las exportaciones peruanas desde esta Macrorregión —que incluye La Libertad, Piura y otras— se orientan principalmente a mercados asiáticos y de EEUU, con productos como minerales y agroindustriales. Mientras tanto, la actividad económica en la frontera común con Brasil se limita a intercambios informales, sin cadenas productivas integradas ni acuerdos comerciales estructurados.

Por otro lado, Perú enfrenta una situación imprevista en sus exportaciones de petróleo crudo desde la selva norte debido a los recurrentes ataques al Oleoducto Nor Peruano. Estos sabotajes —incluido un inédito ataque con explosivos en 2020— han interrumpido el flujo de hasta 100,000 barriles diarios, obligando a operadores a buscar alternativas logísticas temporales. La reactivación total del oleoducto sigue en incertidumbre, ya que persisten conflictos sociales y demandas de seguridad no resueltas.

En contraste, Brasil (Amazonas) mantiene una exportación estable de azúcar sin refinar para etanol, con envíos que superan los 2,900 millones de litros anuales, principalmente a Corea del Sur y EEUU. Sin embargo, otros productos con potencial complementario — como frutos amazónicos, cacao o madera certificada— no han logrado dinamizar el intercambio bilateral. Existen oportunidades para diversos productos amazónicos peruanos, incluyendo nueces del Brasil y café, que podrían equilibrar la balanza comercial. No obstante, factores como la deficiente infraestructura vial, la falta de certificaciones y la competencia con otros países sudamericanos frenan este potencial, perpetuando una desconexión comercial que contrasta con la vecindad geográfica.

¿Por qué Manaus casi no exporta productos a Perú?

A pesar de la relativa proximidad geográfica (separados solo por la Amazonía), Manaus prácticamente no abastece al mercado peruano. Varias razones explican esta ausencia. En primer lugar, Manaus es un polo industrial orientado al mercado interno brasileño. Desde fines de los 60, Brasil fomentó allí un polo de desarrollo mediante la Zona Franca de Manaus, otorgando exenciones fiscales a industrias para que suplan localmente bienes que de otro modo serían importados. Esto atrajo a unas 600 empresas manufactureras (electrónica, motos, químicos, etc.) que producen principalmente bienes de consumo masivo (p. ej., celulares, televisores, motocicletas).

Sin embargo, estos productos se destinan casi enteramente a Brasil, aprovechando ventajas tributarias dentro del país. Exportar fuera (por ejemplo, a Perú) no ha sido la prioridad: implicaría competir en el mercado internacional donde Manaus no tiene las mismas ventajas comparativas. De hecho, la estructura de costos de la industria manauense —beneficiada por subsidios fiscales pero encarecida por fletes hacia el resto del mundo— la hace menos competitiva para exportar. Por otro lado, la demanda peruana de manufacturas (electrodomésticos, vehículos, etc.) suele ser satisfecha por importaciones de Asia o por producción local/regional a precios menores que los de Manaus.

Como resultado, Manaus no ha encontrado nichos rentables en Perú. Esta realidad la reconocía incluso el exalcalde de Manaus, Serafim Corrêa, en 2007: señalaba que para que Manaus exporte sus productos industriales a Perú primero debía viabilizarse la logística de envío desde Perú hacia Brasil. Es decir, si no hay un flujo comercial consolidado (barcos, camiones) entre Iquitos y Manaus, es muy difícil que empresas manauenses exploren activamente ese mercado.

Adicionalmente, las economías de escala juegan en contra. El estado de Amazonas tiene aproximadamente 4 millones de habitantes (2.2 millones en Manaus) y Loreto aproximadamente 1 millón (0.5 en Iquitos). Son mercados pequeños comparados con las metrópolis costeras. A las empresas de Manaus les resulta más sencillo vender su producción en São Paulo o exportar vía Atlántico a grandes mercados, que enviar lotes pequeños a Iquitos.

Más aún, muchos productos de Manaus son bienes duraderos (electrónica, motos) donde Perú ya tiene proveedores establecidos; para ingresar tendrían que competir en precios o redes de distribución, lo cual no ha ocurrido. En síntesis, el escaso comercio de Manaus hacia Perú se debe a la falta de incentivos económicos: altos costos logísticos, mercados reducidos y enfoque productivo hacia Brasil.

Falta de atractivo del mercado peruano para Amazonas

Desde la perspectiva brasileña, el norte de Perú no figura como destino estratégico de exportación. Las exportaciones brasileñas hacia Perú en general han sido modestas en comparación con otros socios (China, EEUU, Argentina). Brasil exportó a Perú principalmente maquinaria, químicos y cereal (maíz, arroz), pero casi nada provino del estado de Amazonas. Para los productores amazónicos, Perú no es atractivo porque su volumen de compra es bajo y concentrado en pocos productos.

Por ejemplo, Perú importa combustibles, vehículos, maquinaria pesada –bienes que Amazonas no produce (los trae de otros estados de Brasil). En cambio, manufacturas que sí salen de Manaus (electrónica de consumo) encuentran en Perú un mercado con menor poder adquisitivo y fuerte presencia de marcas asiáticas. Además, históricamente la economía peruana estuvo más vinculada a la Comunidad Andina y la cuenca del Pacífico, mientras la Amazonia brasileña miraba hacia el interior de Brasil.

Incluso tras acuerdos comerciales, la integración real sigue débil: en 2023 solo 13% de las exportaciones totales de Brasil fueron a Sudamérica (habían sido 35% en 2000), debido a que Brasil redirigió su comercio hacia Asia en las últimas décadas. En ese contexto macro, el estado de Amazonas priorizó suplir sus necesidades vía el resto de Brasil antes que importando de países vecinos. Cabe anotar que, dentro de Brasil, Manaus compite con productores de otras regiones; su ventaja comparativa radica en el régimen fiscal, no en costos de producción o cercanía a mercados externos. Por tanto, no hubo una oferta exportable de Amazonas adaptada al mercado peruano, y viceversa, la demanda peruana no obtiene productos de Manaus por precio o disponibilidad.

Mercado interno de Amazonas y dependencia del consumo local

La economía del estado de Amazonas se caracteriza por un alto grado de aislamiento geográfico y dependencia de la demanda interna. Con poca agricultura comercial y escasa conexión terrestre, Amazonas importa la mayoría de los alimentos e insumos desde otras partes de Brasil o vía importaciones exentas. Manaus actúa como un enclave industrial urbano, rodeado por vastas áreas rurales de baja densidad poblacional y economía de subsistencia. Esto ha hecho que, más que exportar, Manaus se preocupe por abastecer su propio mercado y los estados vecinos.

Un rasgo importante es que el gobierno federal brasileño implementó en Amazonas políticas para reducir costos de vida: por ejemplo, la creación de Áreas de Libre Comercio (ALCs) en las zonas fronterizas. En Tabatinga (frontera con Perú/Colombia) opera una ALC desde 1990 que permite importar libre de aranceles mercancías destinadas al consumo local de esa triple frontera. Medidas así buscan compensar la lejanía de Manaus (ya que llevar productos desde São Paulo a Tabatinga es costosísimo; resulta más práctico traerlos de países vecinos). Sin embargo, estas importaciones “libres” están limitadas a surtir comercios minoristas en Tabatinga/Leticia, con volúmenes pequeños.

En general, el consumo regional se satisface internamente: Manaus produce bienes industriales bajo protección y recibe del resto de Brasil alimentos y combustibles subvencionados. El resultado es que la demanda por productos peruanos en Amazonas ha sido mínima, al igual que la oferta de Amazonas hacia Perú. Ambos territorios funcionan como economías insulares: Loreto depende de bienes traídos vía Lima o de importaciones puntuales de Brasil/Colombia en la frontera, mientras Amazonas depende de su industria y de provisiones del sur de Brasil. Esta autarquía relativa explica la baja interdependencia comercial.

Oportunidades comerciales no aprovechadas

A pesar de todo lo anterior, existen nichos potenciales de comercio bilateral que podrían explotarse con mejor integración. Uno de ellos es el sector agroalimentario. La región de Loreto en Perú produce frutos amazónicos (camu camu, aguaje), pescado, madera, así como algunos cultivos tropicales, que podrían encontrar mercado en Manaus si se resolvieran la logística y certificaciones sanitarias. Inversamente, Manaus produce algunos bienes manufacturados y alimentos procesados que podrían venderse en Iquitos. Un ejemplo concreto identificado es el de productos agrícolas complementarios: un estudio peruano destacó que la cebolla amarilla y el ajo peruano podrían colocarse en Manaus durante ciertos meses donde la oferta brasileña es escasa.

El principal competidor de la cebolla peruana en Manaus es la cebolla brasileña (de Minas Gerais), pues la cebolla argentina no llega al mercado de Manaus por dificultades logísticas, quedando un vacío en la temporada de mitad de año. Perú (Arequipa e Ica) produce cebolla y ajo en contra estación y de calidad, que podría aprovechar ese nicho si la cadena de frío y el transporte se optimizan. De hecho, se calculó que un envío desde el sur peruano, cruzando la Interoceánica Sur y luego Brasil, tardaría unos 12 días en llegar a Manaus, con costos competitivos si se envía en camiones refrigerados. Esto muestra que hay oportunidades no explotadas por falta de información y conectividad.

Otro rubro es el de maderas y productos forestales. Loreto posee variedad de maderas

duras y blandas; Manaus tiene demanda para construcción y muebles. Actualmente mucha madera peruana sale ilegalmente o hacia la costa; una ruta formal a Manaus podría ser una alternativa de valor, aprovechando la cercanía. Asimismo, el turismo es una oportunidad bilateral: tanto Iquitos como Manaus son destinos amazónicos únicos que podrían armar circuitos integrados (por ejemplo, paquetes turísticos que incluyan la reserva de Pacaya Samiria en Perú y el teatro Amazonas en Manaus).

Esto requeriría transporte más fluido (vuelos, cruceros fluviales internacionales). También existe interés en insumos y alimentos procesados: en la reunión de 2013 entre empresarios loretanos y autoridades de Manaus, se mencionó que Manaus quería exportar alimento balanceado para peces o ganado a Loreto (dado que abrirían una planta), mientras Loreto buscaba vender productos agrícolas y madereros en Manaus. Son intercambios de nicho que hasta ahora no despegan.

En definitiva, las oportunidades no aprovechadas obedecen a que no existen actualmente las condiciones logísticas ni marcos adecuados para materializarlas. Tanto oferta como demanda potencial existen en ciertos sectores (agro, madera, turismo, manufacturas ligeras), pero la falta de rutas eficientes, información de mercado y acuerdos específicos han impedido su desarrollo. Identificar y promocionar estos nichos, apoyados en mejoras de conectividad, sería clave para dinamizar el comercio entre la Amazonía peruana y brasileña.

Capítulo IV

Relevancia del Comercio entre Brasil y China (y cómo participa Perú)



El intercambio comercial entre Brasil y China constituye uno de los ejes más importantes del comercio internacional latinoamericano, con una trayectoria ascendente que ha convertido al gigante asiático en el principal socio comercial de Brasil desde 2009. Esta relación económica, que celebró 50 años de relaciones diplomáticas en 2024, presenta dinámicas cambiantes que reflejan tanto las oportunidades como los retos de este vínculo estratégico.

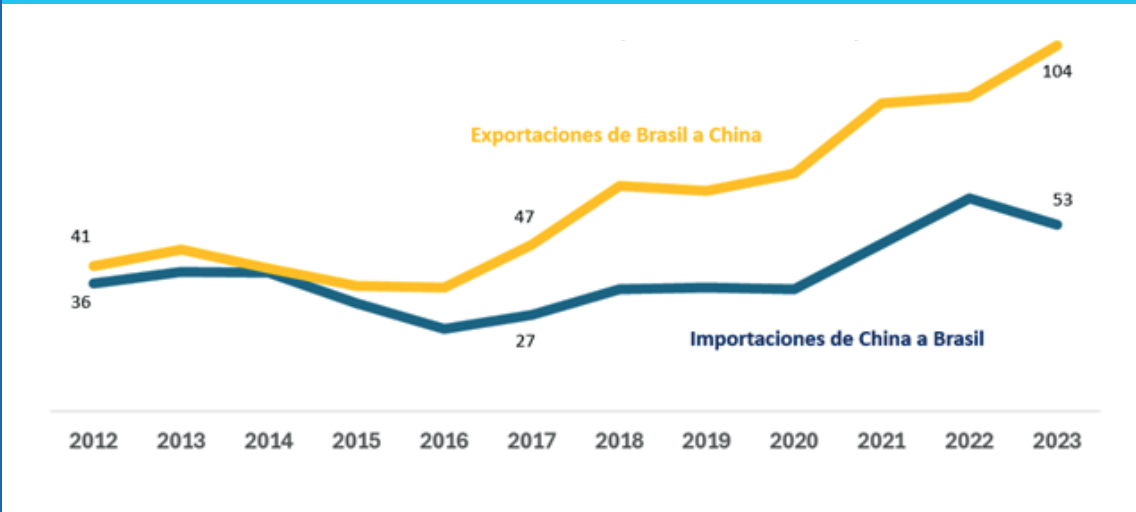
IV.1 El comercio bilateral entre Brasil y China

IV.1.1 Evolución de las exportaciones brasileñas con destino a China

En 2023, Brasil alcanzó un hito sin precedentes en su relación comercial con China, logrando exportaciones por un valor récord de US\$ 104.000 millones. Este logro histórico representó un crecimiento significativo, consolidando a China como el socio comercial

más importante de Brasil y marcando el cuarto récord consecutivo de exportaciones hacia el gigante asiático. Varios factores clave convergieron para propiciar este excepcional desempeño comercial.

Evolución del Comercio Brasil - China
(US\$ miles de millones)



Fuente: Trademap

Composición de las exportaciones

La canasta exportadora brasileña a China en 2023 estuvo dominada por tres productos principales:

Soja: Representó el producto de mayor exportación con un valor aproximado de US\$ 38.600 millones de dólares

Mineral de hierro: Alcanzó exportaciones por valor de US\$ 20.600 millones.

Petróleo crudo: Generó ingresos cercanos a los US\$ 20.100 millones.

Estos tres productos constituyeron más del 75% del valor total exportado, reflejando la fuerte concentración de las exportaciones brasileñas en materias primas y productos primarios.

Récords sectoriales específicos

Además del valor total récord, varios sectores específicos registraron volúmenes históricos de exportación:

Soja: Alcanzó volúmenes sin precedentes, con un aumento del 88% en la participación china respecto al año anterior.

Maíz: Se incorporó con fuerza al portafolio de exportaciones, constituyéndose como un nuevo motor de la relación comercial bilateral.

Mineral de hierro: La minera brasileña Vale reportó que, de los 380 millones de toneladas de mineral de hierro exportadas por Brasil en 2023, 242 millones se destinaron a China (63.7%), y de este total, el 76% fue vendido por Vale.

Factores que impulsaron el crecimiento de las exportaciones

Renovado impulso diplomático bajo el gobierno de Lula: El aumento de las ventas brasileñas a China coincidió estratégicamente con el regreso de Luiz Inácio Lula da Silva a la presidencia de Brasil. Durante 2023, Lula priorizó el fortalecimiento de las relaciones con China, realizando una visita oficial al

país asiático que fue considerada un “hito de acercamiento” político. Esta visita no solo reafirmó el compromiso brasileño con China como socio estratégico, sino que también abrió nuevas oportunidades de negocio entre ambas naciones.

El impacto de esta Iniciativa diplomática se extendió más allá del ejecutivo federal. A lo largo de 2023, gobernadores de cinco estados brasileños (Bahía, Minas Gerais, Pará, Goiás y Mato Grosso do Sul) también visitaron China, junto con altos representantes del poder legislativo, incluidos los presidentes del Senado y la Cámara de Diputados. Esta ofensiva diplomática a múltiples niveles facilitó acuerdos comerciales y fortaleció los canales de comunicación entre ambos países.

Coincidencia con la reapertura post-pandemia de China: El renovado impulso diplomático brasileño coincidió oportunamente con la reapertura de China al mundo tras las restricciones impuestas durante la pandemia de COVID-19. Esta sincronización permitió a Brasil posicionarse ventajosamente en un momento clave de recuperación de la demanda china, particularmente en sectores estratégicos como alimentos y materias primas.

Levantamiento de restricciones comerciales: Un factor catalizador del aumento de exportaciones fue el levantamiento de restricciones comerciales en sectores estratégicos. Por ejemplo, Brasil volvió a vender carne bovina a China después del final de una suspensión impuesta por razones fitosanitarias. Esta reapertura del mercado chino a la carne brasileña ocurrió precisamente durante la semana de la visita presidencial, simbolizando la mejora en las relaciones comerciales.

Fortalecimiento de asociaciones estratégicas: Durante 2023, Brasil y China firmaron 15 acuerdos bilaterales por un valor estimado de unos US\$ 10.000 millones

durante la visita de Estado del presidente Lula. Estos acuerdos abarcaron diversos campos, desde el desarrollo aeroespacial hasta la inversión en infraestructuras, profundizando la colaboración en áreas como la reducción de la pobreza, el desarrollo social, la innovación tecnológica y la economía digital

Fuerte Demanda China de Materias

Primas: El crecimiento económico chino y su continua urbanización e industrialización mantuvieron una robusta demanda de materias primas, especialmente de minerales y productos energéticos. China se ha convertido en un país clave para el sector minero brasileño, sobre todo en el mercado del hierro, por el impulso de la recuperación de la industria china.

Demanda Creciente de Productos

Agrícolas: La necesidad de garantizar la seguridad alimentaria para su enorme población convirtió a China en un importador voraz de productos agrícolas brasileños. En 2023, los sectores que más contribuyeron al crecimiento de las exportaciones fueron el complejo de la soja, el sector sucroalcoholero y los cereales. China representó el 36.6% de las exportaciones del agronegocio brasileño, con compras totales por valor

de US\$ 51,100 millones, consolidándose como el principal destino individual de la producción agroindustrial de Brasil.

Impacto económico y posición estratégica

superávit comercial sin precedentes: Este extraordinario desempeño exportador permitió a Brasil alcanzar un superávit comercial con China de aproximadamente US\$ 53.000 millones. Esto situó a Brasil en la inusual posición de mantener un balance comercial positivo con China, un logro notable considerando que muchos países enfrentan déficits persistentes en su comercio con el gigante asiático.

Consolidación de la interdependencia

económica: El récord de exportaciones en 2023 reforzó la interdependencia económica entre ambos países, con China representando aproximadamente el 30% de todas las exportaciones brasileñas. Esta interdependencia, aunque beneficiosa para la balanza comercial brasileña, también ha generado debates sobre la concentración excesiva y la necesidad de diversificación de mercados, como se empezó a observar en 2024 con una ligera disminución de la participación china en las exportaciones brasileñas.

IV.1.2 Evolución de las importaciones brasileñas con origen en China

Desde 2004, se observa que las importaciones brasileñas desde China han adoptado un desempeño dinámico y complejo que ha transformado la estructura del comercio exterior brasileño. Desde modestos US\$ 3.7 mil millones en 2004 hasta superar los US\$ 60 mil millones en 2022, esta trayectoria ascendente ha estado marcada por importantes fluctuaciones que responden tanto a ciclos económicos globales como a dinámicas específicas de la relación bilateral.

Esta creciente presencia de productos chinos en el mercado brasileño presenta tanto oportunidades como riesgos. Por un lado,

proporciona acceso a bienes manufacturados competitivos y tecnología avanzada; por otro, plantea interrogantes sobre su impacto en la industria nacional y la sostenibilidad a largo plazo de una relación comercial caracterizada por la exportación de materias primas y la importación de productos manufacturados.

A medida que Brasil continúa ajustando su estrategia comercial frente a China, el mantenimiento de un balance favorable en esta relación asimétrica seguirá siendo uno de los principales desafíos de su política económica exterior.

Composición de las importaciones desde China

Las importaciones brasileñas desde China están dominadas por productos manufacturados, que representan el 98.9% del total, reflejando el rol de China como proveedor de bienes industriales y tecnológicos para la economía brasileña. En 2023, los cinco principales productos importados por Brasil desde China fueron:

Dispositivos semiconductores (US\$ 4,150 millones)
Equipo de transmisión (US\$ 2,180 millones)
Pesticidas (US\$ 1,620 millones)
Circuitos integrados
Teléfonos inteligentes

Esta composición refleja una clara tendencia hacia productos de mayor valor agregado y contenido tecnológico.

Factores que impulsan el crecimiento de las importaciones

Mejora en la percepción de calidad de los productos chinos: Uno de los principales motores del aumento de importaciones desde China ha sido la transformación radical en la percepción de la calidad de los productos chinos. “El concepto de ‘hecho en China’ ha cambiado. Ahora los productos chinos destacan por su innovación, complejidad y eficiencia. Esta evolución cualitativa ha permitido que los productos chinos compitan no solo en precio sino también en calidad y tecnología.

Ventajas competitivas en precios y tiempos de entrega: Las importaciones chinas han ganado terreno en Brasil gracias a sus precios más competitivos y tiempos de respuesta reducidos. Esta combinación resulta particularmente atractiva para empresas brasileñas que buscan optimizar costos sin sacrificar calidad. En sectores como el automotriz, la electrónica y la infraestructura, esta ventaja competitiva ha sido decisiva para el incremento de las importaciones.

Sectores con mayor dinamismo: los sectores que han mostrado mayor dinamismo en las importaciones desde China incluyen: (1) infraestructura, (2) electrónica; y, (3) equipos de transporte. Las empresas brasileñas han optado cada vez más por importar vehículos eléctricos y maquinaria china debido a los precios más competitivos y tiempos de respuesta reducidos, lo que ha contribuido significativamente al crecimiento de las importaciones.

Acceso al mercado brasileño y plataforma de exportación: Un aspecto significativo del aumento de importaciones está relacionado con la estrategia de inversión china en Brasil. Las empresas chinas buscan primero vender sus productos en el creciente mercado de consumo brasileño, para luego utilizar a Brasil como una base para exportar al resto de Latinoamérica. Esta estrategia de largo plazo ha impulsado tanto las inversiones directas como el flujo de importaciones.

IV.2 El comercio bilateral entre el estado de Amazonas y China

Las estadísticas comerciales del estado de Amazonas en Brasil revelan un profundo desequilibrio en su balanza comercial. Mientras sus exportaciones en 2024 alcanzaron apenas los US\$ 922.7 millones, sus importaciones se dispararon hasta los US\$ 14,972.7 millones, generando un déficit comercial de

aproximadamente US\$ 14,050 millones. Este desbalance no es meramente coyuntural sino estructural, reflejando las particularidades económicas de esta región amazónica y sus retos para desarrollar un comercio exterior equilibrado.

El estado, que alberga la Zona Franca de Manaus, presenta un modelo económico altamente dependiente de insumos importados, mientras enfrenta obstáculos significativos para potenciar sus exportaciones, principalmente por limitaciones logísticas y estructurales.

Estructura de las exportaciones del estado de Amazonas

Composición y destinos principales

El perfil exportador del estado de Amazonas presenta una diversificación relativamente

equilibrada en términos de destinos, aunque con volúmenes modestos. Alemania lidera como principal destino con US\$ 157 millones, representando el 16.2% del total exportado en 2024, seguido por China con US\$ 119 millones (12.3%) y EEUU con US\$ 100 millones (10.3%). Otros mercados importantes incluyen Bolivia (8.2%) y Argentina (7.9%), evidenciando cierta penetración en mercados desarrollados junto con presencia regional.

Exportaciones del estado de Amazonas (millones US\$ FOB)				
Países	2020	2024	Part. % 2024	Crec. Prom. % 24-20
Alemania	56	157	16.2%	43.2%
China	48	119	12.3%	15.5%
EEUU	69	100	10.3%	13.4%
Bolivia	38	80	8.2%	0.7%
Argentina	80	76	7.9%	-6.4%
Venezuela	194	59	6.1%	-6.4%
Colombia	77	57	5.8%	-12.0%
Paraguay	24	30	3.1%	2.6%
Viet Nam	15	25	2.6%	15.4%
Uruguay	14	23	2.4%	3.6%
Perú	8	21	2.1%	27.0%
Puerto Rico	0	20	2.1%	240.4%
Trinidad y Tobago	0	20	2.0%	230.3%
Países Bajos	5	17	1.9%	14.8%
India	8	13	1.3%	1.8%
México	11	12	1.2%	3.1%
Emiratos Árabes Unidos	0	12	1.2%	19.2%
Ecuador	16	11	1.1%	0.6%
Resto	124	119	1.2%	-0.8%
Total	787	970	100.0%	4.3%

Fuente: Comexstat

Elaboración: MAXIMIXE

Al analizar el crecimiento de las exportaciones entre 2020 y 2024, destaca el espectacular incremento hacia mercados como Puerto Rico (240.3%) y Trinidad y Tobago (230.3%), aunque sobre bases muy pequeñas. Sin embargo, preocupa la caída en las exportaciones hacia Colombia (-12%), Venezuela (-6.4%) y Argentina (-6.4%), mercados tradicionalmente importantes.

Desafíos estructurales para la exportación

Uno de los principales obstáculos para potenciar las exportaciones amazónicas es la compleja logística de la región. La densa selva tropical, la extensa red de ríos y las precarias conexiones por carretera con el resto del país dificultan severamente el transporte de productos hacia los mercados internacionales. Esta desventaja estructural limita la capacidad exportadora incluso en productos con alto potencial como el açaí, la guaraná y otros productos de la biodiversidad amazónica.

Un estudio del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) sobre 60 productos amazónicos señaló que, entre 2017 y 2019, Brasil, que concentra el 65% de la superficie amazónica, exportó en promedio apenas US\$ 295 millones de estos bienes, mientras la demanda internacional de estos productos en ese mismo período era en promedio de US\$ 160 mil millones. Este enorme diferencial evidencia el desaprovechamiento del potencial exportador de la región.

Estructura de las importaciones del estado de Amazonas

El análisis de las importaciones revela una concentración significativa y volúmenes extraordinariamente altos. China domina como principal proveedor con US\$ 6,975 millones, representando el 40.2% del total importado en 2024. Le siguen EEUU con US\$ 1,581 millones (9.1%), Vietnam con US\$ 1,339 millones (7.7%) y Rusia con US\$ 1,331 millones (7.7%).

Importaciones del estado de Amazonas (millones US\$ CIF)				
Países	2020	2024	Part. % 2024	Crec. Prom. % 24-20
China	4,447	6,975	40.2%	11.9%
EEUU	1,019	1,581	9.1%	4.4%
Viet Nam	797	1,339	7.7%	8.4%
Rusia	124	1,331	7.7%	53.4%
Corea del Sur	726	1,017	5.9%	1.6%
Taiwán	562	917	5.3%	8.6%
Japón	377	589	3.4%	6.0%
India	128	412	2.4%	23.6%
Tailandia	300	404	2.3%	5.4%
Indonesia	181	343	2.0%	17.5%
Hong Kong	101	256	1.5%	9.2%
Sudáfrica	304	238	1.4%	-1.8%
Bélgica	150	218	1.3%	7.6%
Singapur	113	186	1.1%	20.2%
Alemania	144	170	1.0%	0.7%
Malasia	118	151	0.9%	-4.2%
México	89	128	0.7%	4.6%
Arabia Saudita	36	109	0.6%	9.8%
Resto	527	978	5.6%	13.2%
Total	10,244	17,344	100.0%	10.4%

Fuente: Comexstat

Elaboración: MAXIMIXE

El crecimiento promedio de las importaciones entre 2020 y 2024 alcanzó un 10.4%, superando significativamente el crecimiento de las exportaciones (4.3%). Particularmente notable es el aumento de importaciones desde Rusia (53.4%), India (23.6%) y Singapur (20.2%), reflejando cambios importantes en los patrones comerciales de la región.

La dependencia de manufacturas importadas

La composición de las importaciones amazónicas refleja la estructura económica del estado, fuertemente centrada en la Zona Franca de Manaus. Brasil importa de China básicamente manufacturas, y esta tendencia se acentúa en el estado de Amazonas, donde la industria manufacturera depende críticamente de componentes e insumos importados para su funcionamiento.

El parque industrial de Amazonas representa el 1.5% del PIB de Brasil, debido principalmente a la Zona Franca de Manaus, seguida por el polo petroquímico y la creciente industria de explotación minera. Este modelo económico, si bien genera actividad industrial, crea una dependencia estructural de importaciones que contribuye decisivamente al déficit comercial.

Causas estructurales del déficit comercial

El modelo económico de la Zona Franca: La Zona Franca de Manaus, creada como polo de desarrollo industrial en la Amazonía, ha generado un modelo económico particular: importa componentes e insumos con beneficios fiscales para el ensamblaje y producción local, pero gran parte de esta producción se destina al mercado interno brasileño más que a la exportación. Este flujo comercial explica parcialmente por qué las importaciones son exponencialmente mayores que las exportaciones.

Infraestructura y logística deficientes: La geografía amazónica presenta desafíos logísticos extraordinarios. El gobierno brasileño ha reconocido esta problemática

anunciando inversiones de 300 millones de reales para mejorar las conexiones del Amazonas, incluyendo la recuperación de la carretera que conecta Brasil con Venezuela y la ampliación de varios puertos y aeropuertos. Sin embargo, estas inversiones resultan insuficientes frente a la magnitud del desafío.

Limitada diversificación productiva: La economía amazónica aún no ha desarrollado plenamente sectores exportadores basados en su extraordinaria biodiversidad. La bioeconomía, que podría ser un motor de exportaciones sustentables, apenas comienza a desarrollarse con iniciativas como la producción de cosméticos a partir de açaí y el procesamiento sostenible del cacao.

Impacto económico del déficit comercial

El déficit comercial tiene implicaciones significativas para la economía amazónica. En primer lugar, genera una dependencia estructural de flujos financieros desde otras regiones de Brasil para compensar la salida neta de divisas. Según datos disponibles, la región amazónica en general tiene un déficit comercial de 114 mil millones de reales (US\$ 23,900 millones) por año con el resto de Brasil y el mundo.

Este déficit persistente limita la capacidad del estado para generar acumulación de capital local y desarrollo económico autónomo. Si bien el PBI per cápita del estado de Amazonas (US\$ 7,916) lo ubicaba en la posición 12 entre los estados brasileños, este indicador refleja principalmente la actividad industrial concentrada en Manaus, con limitados derrames hacia el resto del territorio.

Evolución de las importaciones provenientes de China

El estado de Amazonas, impulsado por la Zona Franca de Manaus, se ha consolidado como uno de los principales importadores de Brasil. En

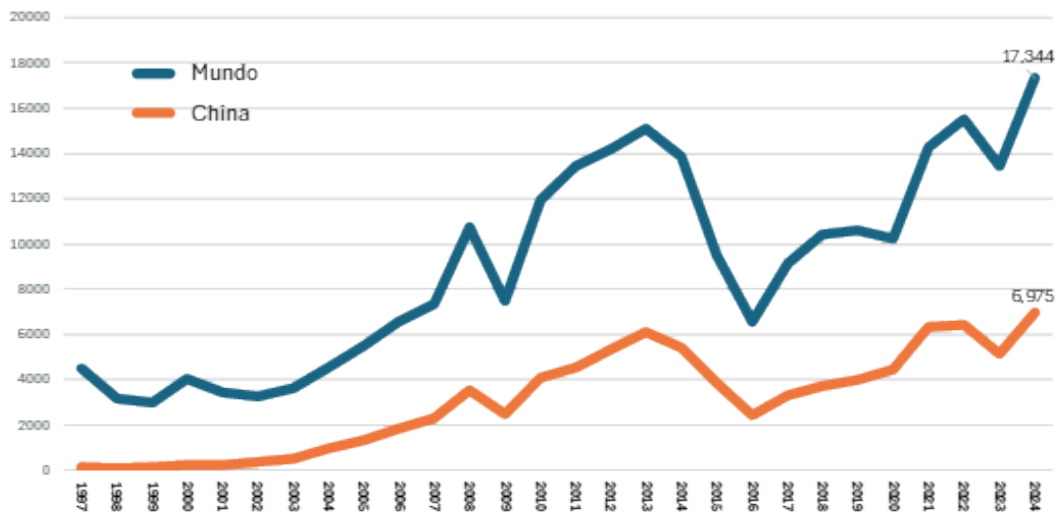
2024 Amazonas rompió récords de importación, registrando más de US\$ 17 mil millones. Esto lo posiciona como el sexto mayor importador entre las 27 unidades estatales de Brasil, de dicho monto las importaciones provenientes de China fueron de US\$ 6,975 millones, alcanzando un récord histórico.

Las importaciones desde China han presentado profundas fluctuaciones, pero pese a ello desde 1997 han seguido una senda creciente, impulsadas por el fortalecimiento de los lazos comerciales entre ambas economías,

la consolidación de China como principal proveedor global de bienes industriales y la creciente demanda de productos tecnológicos en Amazonas.

No obstante, en los últimos dos años, se observó una tendencia a la baja debido a factores como la desaceleración económica global, el encarecimiento del transporte marítimo, los ajustes en las cadenas de suministro y la adopción de estrategias para diversificar los orígenes de importación. Con el impulso de 2024, se corta dicha performance bajista.

Importaciones del estado de Amazonas (millones US\$ CIF)



Fuente: Comexstat

Elaboración: MAXIMIXE

China destaca como el principal proveedor de bienes de alta tecnología, componentes electrónicos e insumos industriales esenciales para diversas cadenas de producción. Este comercio fluido se debe en parte a la competitividad de los precios de los productos chinos, la eficiencia logística y la especialización del mercado asiático en la manufactura de bienes estratégicos.

Además, las importaciones reflejan la demanda sostenida de las empresas locales por insumos que les permitan mantener su productividad y competitividad en sectores clave como la manufactura, la construcción y la electrónica de consumo.

La relación comercial con China sigue siendo determinante en la estructura económica de Amazonas, impulsada por la necesidad de

abastecer tanto el mercado industrial como el de bienes intermedios y de consumo final. Los productos con mayor valor importado fueron:

Amazonas: Importaciones provenientes de China por productos

Productos	Millones de US\$ FOB
<i>Discos, cintas y moldes para fabricar discos</i>	1,196
<i>Circuitos integrados, microchips y placas impresas</i>	1,08
<i>Equipos con ventilador y control de temperatura/humedad</i>	582
<i>Piezas para radios, televisores y otros dispositivos</i>	340
<i>Extractores de aire, compresores y bombas de vacío</i>	271
<i>Teléfonos, videoteléfonos y sistemas de transmisión</i>	263
<i>Baterías y acumuladores eléctricos</i>	234
<i>Circuitos impresos</i>	184
<i>Transformadores y convertidores eléctricos</i>	181
<i>Partes y accesorios</i>	157
<i>Resto</i>	2,486
Total	6,975

Fuente: Comexstat

Elaboración: MAXIMIXE

En términos de volumen total de importaciones se alcanzó 984 mil toneladas métricas (TM).

Los productos más importados en volumen fueron:

Amazonas: Importaciones provenientes de China por productos

Productos	Miles de TM
<i>Láminas de acero y hierro</i>	230
<i>Equipos con ventilador y control de temperatura/humedad</i>	91
<i>Productos laminados planos de fierro con recubrimiento</i>	85
<i>Productos laminados en frío planos de fierro sin recubrimiento</i>	58
<i>Extractores de aire, compresores y bombas de vacío</i>	55
<i>Discos, cintas y moldes para fabricar discos</i>	44
<i>Piezas para radios, televisores y otros dispositivos</i>	27
<i>Transformadores y convertidores eléctricos</i>	24
<i>Hidrocarburos cíclicos</i>	24
<i>Calentadores eléctricos y secadores de cabello</i>	23
<i>Resto</i>	324
Total	984

Fuente: Comexstat

Elaboración: MAXIMIXE

Se observa una fuerte presencia de materiales industriales, lo que indica que una parte importante de las importaciones está dirigida a la industria manufacturera y de construcción.

El hierro en sus distintas formas es el producto más importado en volumen, reflejando una demanda creciente en sectores de infraestructura y metalurgia.

IV.3 Perú como puente de conexión entre China y Brasil

Perú tiene el potencial de consolidarse como un nexo estratégico fundamental entre China y Brasil, aprovechando su privilegiada ubicación geográfica en la costa del Pacífico sudamericano. Los beneficios de esta posición estratégica se extienden más allá de la simple facilitación comercial, generando oportunidades para el desarrollo económico peruano a través de zonas económicas especiales, atracción de inversiones y diversificación productiva. Sin embargo, para maximizar estas oportunidades, Perú deberá continuar mejorando su infraestructura interna, fortalecer sus capacidades logísticas y mantener políticas comerciales que favorezcan su rol como puente entre Asia y Sudamérica.

Descripción del actual proceso logístico para importar desde China a Manaus

Costos y tiempos estimados usando rutas tradicionales: Las rutas acostumbradas incluyen envío directo desde China a puertos brasileños como Belém o Santos con tiempos

de tránsito de hasta 41 días. Desde Belém o Santos, el transporte terrestre o fluvial hasta Manaus añade 5 días (en el caso de Belém) y 10 días (en el caso de Santos), más costos adicionales.

Principales retos logísticos y costos de transporte actuales: Estos incluyen la distancia (1,606 km en la ruta Belém-Manaus o de 6,000 km en Santos-Manaus), infraestructura limitada en carreteras y la dependencia de transporte fluvial, con costos elevados en temporada de lluvias.

Competencia entre tramos: La elección de la ruta depende de factores como el tipo de carga, urgencia y presupuesto. Si la prioridad es reducir costos y la mercancía no es crítica en tiempo, Belém-Manaus es la mejor opción. Para cargas sensibles a retrasos, Santos-Manaus (con planificación estricta) es más confiable.



Evaluación de la Ruta Multimodal desde China a Manaus por el Megapuerto de Chancay

Tramo Marítimo: Importaciones chinas a través del Puerto de Chancay, con tiempos reducidos a 23 días desde China. Costos estimados en US\$ 4,150 – US\$ 4,210 por contenedores de 20 y 40 pies, respectivamente.

Tramo Terrestre: Conexión Chancay -> Paíta -> Yurimaguas (vía IIRSA Norte), con una distancia de aproximadamente 4,834 km, estimando 5 días; o potencialmente en el futuro la conexión Chancay -> Eten -> Yurimaguas (vía IIRSA Norte), con una distancia de aproximadamente 4,550 km, estimando una distancia de 4 días.

Tramo Fluvial: Navegación por la Hidrovía Yurimaguas -> Tabatinga -> Manaus, con tiempos de 7-10 días.

Comparación de Costos y Tiempos: La ruta Chancay-Manaus totalizaría aproximadamente 35 días, una considerable reducción de tiempo respecto de los 46 días que en promedio requiere la ruta entre Shanghái-Manaus por el Atlántico.

Viabilidad y Desafíos de Implementación: La viabilidad depende de mejoras en infraestructura y resolver problemas ambientales y sociales. Dentro de estas mejoras las más importantes tienen que ver con el desarrollo de la Hidrovía Amazónica y el Puerto de Eten. Con ello se podría reducir el tiempo de viaje de Shanghái a Manaus en aproximadamente 11 días.

Rutas Multimodales para Llevar Carga a Manaus desde el Perú

Ruta Multimodal 1: Chancay - Paíta - Manaus

Ruta Actual por el Puerto de Paíta	Kilómetros de Recorrido	Tiempo de Viajes (días)
Chancay a Paíta (Panamericana)	1,067	5
Paíta a Yurimaguas (IIRSA Norte)	987	
Yurimaguas a Tabatinga (fluvial)	1,180	7
Tabatinga a Manaus (fluvial)	1,600	
Total Perú - Brasil	4,834	12
Total China - Brasil		35

Ruta Multimodal 2: Chancay - Eten - Manaus

Ruta Potencial por el Puerto de Eten	Kilómetros de Recorrido	Tiempo de Viajes (días)
Chancay a Eten (Panamericana)	885	4,5
Eten a Yurimaguas (IIRSA Norte)	885	
Yurimaguas a Tabatinga (fluvial)	1,180	7
Tabatinga a Manaus (fluvial)	1,600	
Total	4,550	11,5
Total China - Brasil		34,5

Fuente: Google Maps, Proinversión, MTC

Elaboración: MAXIMIXE

Hubs logísticos y capacidades internas del Perú

La posición estratégica del Perú en Sudamérica se ve reforzada por una infraestructura logística en constante expansión, que convierte al país en un nodo clave de integración comercial entre Asia y América del Sur. Sin embargo, persiste una brecha crítica: la falta de una hidrovía amazónica plenamente operativa que articule de manera efectiva el oriente peruano con el eje transoceánico.

Centros logísticos estratégicos: Perú dispone de hubs logísticos consolidados en puntos neurálgicos como Lima, Callao y Trujillo. Estas ciudades concentran infraestructura portuaria, aeroportuaria y vial de alta capacidad, lo que permite operaciones eficientes de recepción, almacenamiento, preparación de pedidos y despacho, tanto para el mercado interno como para el comercio exterior. Estos centros cumplen un rol fundamental como puntos de consolidación de carga entre Brasil y China, vía el Pacífico.

Sector logístico en expansión: La actividad logística en el país ha mostrado un crecimiento sostenido, impulsada por el dinamismo del comercio exterior, el desarrollo de parques industriales y el avance del e-commerce. Los almacenes logísticos han evolucionado hacia plataformas integradas de distribución que permiten optimizar el flujo de mercancías entre distintas regiones y continentes.

Red de acuerdos comerciales y proyección trilateral: Perú ha consolidado una sólida plataforma de tratados de libre comercio que le permiten posicionarse como un facilitador del intercambio entre América del Sur y Asia. A esto se suma su vínculo estratégico con China y la creciente cooperación comercial con Brasil, lo que abre oportunidades para construir un eje logístico trilateral.

Relación privilegiada con China: Desde 2014, China se ha mantenido como el principal socio comercial del Perú y su mayor inversionista extranjero. La participación de Cosco Shipping en el megaproyecto del Puerto de Chancay es una muestra tangible de este vínculo, que busca convertir a Perú en el principal puerto de entrada de mercancías chinas hacia Sudamérica.

Cobertura comercial internacional: La red de tratados comerciales del Perú cubría en 2017 el 89% de sus exportaciones, gracias a acuerdos con países como Estados Unidos, la Unión Europea, China, México y Chile. Esta cobertura ofrece a los operadores logísticos una base contractual segura para el comercio transfronterizo.

Oportunidades de Desarrollo Económico

La función de Perú como nexo entre China y Brasil genera múltiples oportunidades de desarrollo económico para el país andino y la región. Primero, la discusión sobre la creación de una **Zona Económica Especial** en la región de Chancay se presenta como una herramienta aún subutilizada que podría potenciar significativamente la competitividad regional. Este modelo podría convertirse en un referente replicable para otras regiones del país. Y, segundo, el **Nearshoring**, estrategia que consiste en trasladar operaciones o cadenas de suministro a países cercanos al mercado final, representa una oportunidad adicional para Perú. Su ubicación estratégica y sus ventajas logísticas lo posicionan favorablemente para atraer inversiones en este contexto.

La Hidrovía Amazónica: el eslabón que falta en la conectividad logística

El sistema logístico del Perú presenta una debilidad estructural significativa: la ausencia de una hidrovía amazónica funcional y moderna que permita una integración fluida entre el hinterland oriental del país y el sistema de comercio transcontinental.

El proyecto de la Hidrovía Amazónica —que busca habilitar la navegabilidad permanente de los ríos Huallaga, Marañón, Ucayali y Amazonas— permitiría transformar la ciudad de Iquitos en un verdadero hub fluvial internacional, enlazado con Tabatinga (Brasil), Leticia (Colombia) y Manaus. Esto abriría una salida directa al Atlántico desde el oriente peruano y permitiría conectar con la red logística del puerto de Chancay en el Pacífico a través de sistemas multimodales.

Actualmente, la estacionalidad de los ríos, la sedimentación natural, los bajos niveles de dragado y la falta de infraestructura portuaria moderna limitan la competitividad del eje amazónico. El transporte fluvial, que debería ser una ventaja natural por sus menores costos operativos por tonelada, se convierte en un cuello de botella logístico por las dificultades de navegación y conectividad terrestre complementaria.

Además, la ausencia de una hidrovía integrada restringe el desarrollo económico de regiones clave como Loreto, Ucayali, San Martín y Amazonas. Estos territorios enfrentan mayores costos logísticos, menores incentivos para la inversión y dificultades para vincularse a los mercados internacionales, a pesar de su enorme potencial en biocomercio, agroindustria y turismo sostenible.

La implementación de esta hidrovía no debe entenderse como un proyecto aislado, sino como una pieza crítica del rompecabezas logístico nacional. Su puesta en marcha permitiría cerrar un corredor bioceánico real, habilitando el tránsito fluido de mercancías desde el Atlántico brasileño hasta los puertos del Pacífico peruano, integrando cadenas de valor regionales y potenciando la posición geopolítica del Perú en el comercio global.

Capítulo V

***Relevancia de la
Zona de Manaus
como polo de
atracción***

V.1. Zona Franca de Manaus – ZFM

En el espacio bajo análisis, destaca la influencia y el peso en la economía brasilera que tiene la Zona Franca de Manaus (Amazonas - Brasil) y

el Área de Libre Comercio – ALC de Tabatinga. Ambas bajo administración de la SUFRAMA.

Rutas entre Zonas Económicas Especiales



V.1.1 El Área de Libre Comercio de Tabatinga – Brasil

En el límite geográfico del estado de Amazonas (Brasil) con el departamento de Loreto (Perú), opera el Área de Libre Comercio de Tabatinga (ALC Tabatinga), como una zona de tributación especial con incentivos fiscales semejantes a la propia Zona Franca de Manaus, ubicada a poco más de 1,100 kilómetros en línea recta hacia el este.

Antecedentes. El ALC Tabatinga fue creada por Ley N° 7.965, y opera desde 1990 como una zona de libre comercio de importación y exportación, bajo un régimen fiscal especial aplicable a todo el Municipio de Tabatinga y sus puertos fluviales; fue establecida con el propósito de promover el desarrollo y el comercio de la región fronteriza y mejorar el control de ingreso y salida de mercaderías por la frontera en el extremo occidental del estado de Amazonas.

Ubicación, área y servicios. El ALC Tabatinga (ALC-T), se ubica sobre la margen izquierda del río Amazonas ocupando un área continua de 20 km², abarcando la totalidad del perímetro urbano de la ciudad de Tabatinga incluyendo un espacio para almacenamiento de productos a nacionalizar o reexportar. Se considera integrada al ALC-T la franja superficial de ríos adyacentes a ella, en las proximidades de sus puertos, observándose lo dispuesto en los Tratados y Convenios internacionales.

El ALC-T limita al norte de manera contigua con la ciudad de Leticia (Colombia), por el este, al frente del río Amazonas, con la isla de Santa Rosa de Yavarí (Perú).

La triple frontera: Perú, Brasil y Colombia



Fuente: Google Maps

Régimen fiscal. El ingreso de productos extranjeros a la ALCT se realizará con la suspensión de los impuestos a la importación y de los impuestos a los productos industrializados, cuando se destinen a:

- Para consumo interno;
- Procesamiento, en su territorio, de pescado, recursos minerales y materias primas de origen agrícola o forestal;
- Agricultura y piscicultura;
- Instalación y operación de actividades y servicios turísticos de cualquier naturaleza;

- Almacenamiento para comercialización o utilización en otras partes del Territorio Nacional;
- Actividades de construcción y reparación naval;
- Industrialización de otros productos en su territorio, según proyectos aprobados por la Superintendencia de la Zona Franca de Manaus, considerando la vocación local y la capacidad productiva ya instalada en la región;
- Almacenamiento para reexportación y para comercialización o empleo en otras partes del país.

Incentivos tributarios y aduaneros otorgados en el ALC-T		
Concepto	Régimen general (fuera del ALC)	Régimen en el ALC-T
Impuesto a la Renta	25%	Deducción de hasta 75%
Impuesto a la importación	0% hasta 35%	No afecto
Impuesto a productos industrializados	5% a 10%	No afecto
Impuesto a las exportaciones	0% a 30%	No afecto

Fuente: Promperú 2024

Elaboración: MAXIMIXE

Beneficios adicionales. Además de los beneficios indicados en la anterior tabla, las industrias instaladas en el ALCT podrán gozar de lo siguiente:

- Está exonerado del pago de impuestos el equipaje acompañado procedente de ALC-T, conteniendo productos de origen extranjero, hasta el límite correspondiente al establecido para la Zona Franca de Manaus.
- La exoneración del pago de impuestos comprende únicamente los productos ingresados por el puerto, aeropuerto o puesto fronterizo de la ciudad de Tabatinga, que requieran envío a nombre de un importador establecido en la ALCT.

- Los productos nacionales o nacionalizados, que ingresen al ALCT, están exonerados del Impuesto sobre Productos Industrializados (IPI), cuando se destinen a los fines y actividades permitidas.
- Se garantiza el mantenimiento y utilización de los Créditos Fiscales sobre Productos Industrializados (CFPI) relativos a materias primas, productos intermedios y material de embalaje utilizados en la industrialización de productos que ingresan al ALCT.

El límite global para las importaciones a través de la ALCT se establece anualmente en la misma fecha del que dispone el Poder Ejecutivo para la Zona Franca de Manaus; sin embargo, el Poder Ejecutivo puede excluir del

límite global, las importaciones de productos a través de ALCT destinadas exclusivamente a la reexportación, quedando prohibida la remesa de la moneda correspondiente y, cuando se reexporten, hubieren sido observados todos los procedimientos legales aplicables a las exportaciones brasileñas.

Actividades permitidas. Las actividades permitidas incluyen: procesamiento de pescado, minerales o de materias primas de origen agrícola o forestal; servicios turísticos de cualquier naturaleza; almacenamiento para comercialización; actividades de construcción y reparación naval; industrialización de productos con vocación productiva en el territorio.

Empresas, productos y mercados. El Instituto Brasileiro de Geografía y Estadística reporta un total de 965 organizaciones entre públicas y privadas, siendo las privadas en su mayoría comerciantes minoristas y empresas de servicios de transporte de personas. El comercio fronterizo se realiza casi íntegramente con la

ciudad colombiana de Leticia, No se registra comercio significativo con el Perú.

Conectividad. La conectividad y logística solo es posible por vía fluvial o aérea; no existe comunicación terrestre con Tabatinga más allá de Leticia. El viaje por el Amazonas río abajo hacia Manaus requiere siete días. Tabatinga está a una distancia de aproximadamente 350 kilómetros por vía aérea y de aproximadamente 430 kilómetros por vía fluvial de Iquitos, en travesía con barco de carga por el Amazonas río abajo. Además, también se conecta por vía aérea desde el Aeropuerto de Iquitos hasta la Isla Santa Rosa de Yavarí, solo para transporte de pasajeros.

Servicios logísticos. Respecto a operadores logísticos que brindan servicios se encuentran diversas agencias de carga y de pasajeros. Los controles migratorios se realizan en la Isla Santa Rosa, no existe un puesto de control aduanero permanente, por lo que las exportaciones peruanas a Manaus mayormente realizan los trámites de aduana en Iquitos.

Por su ubicación distante de Manaus, donde se halla el principal mercado de consumo, no hay grandes empresas interesadas en invertir en esta región, apenas existen algunas fábricas. El costo de vida es elevado a causa de la distancia con la capital, todavía, la ciudad de Leticia sigue siendo su soporte económico puesto que comercia con ella libre de todo impuesto por parte de Colombia.

Los pobladores de Tabatinga van a la ciudad a realizar compras diversas, entre otras electrodomésticos y perfumes. La población de Tabatinga es mixta con pobladores brasileños, colombianos y peruanos e indígenas de diversas etnias. Dentro de los brasileños en Tabatinga, existe una población rotativa, correspondiente a los militares de las fuerzas armadas brasileñas, por que es una región fronteriza. El área de educación es suplida por un Centro de Estudios Superiores de la Universidad del estado del Amazonas (UEA). Hay varios deportes que se practican en la ciudad, como el motocross, BMX y parkour.

V.1.2. La Zona Franca de Manaus - ZFM

Ubicación, área y servicios. Concebida en 1951 como un puerto franco, en 1967, por Decreto Ley Nro. 288 se reformula como “Zona Franca de Manaus – ZFM”, definida como *“...un área de libre comercio de importación y exportación e incentivos fiscales especiales, establecida con el propósito de crear dentro de la Amazonía un centro industrial, comercial y agrícola dotado de condiciones económicas que permitan su desarrollo, teniendo en cuenta factores locales y la gran distancia a la que se encuentran los centros consumidores de sus productos”*.

La ZFM se ubica en la margen izquierda de los ríos Negro y Amazonas, 50 kilómetros aguas abajo de Manaus y setenta kilómetros aguas arriba de esta ciudad, abarcando un área continua con una superficie de 10,000 kilómetros cuadrados, incluyendo la ciudad de Manaus y sus alrededores.

Su administración está a cargo de la Superintendencia de la Zona Franca de Manaus – Suframa, organismo federal responsable de ejecutar los programas y aprobar los proyectos presentados en forma anual por las empresas establecidas en el área que además promueve el desarrollo de ciencia y tecnología con instituciones académicas de la región y empresas del área. El Polo Industrial de Manaus, perteneciente a la zona franca, es uno de los polos industriales más importantes de América Latina.

La ZFM comprende tres polos económicos: comercial, industrial y agrícola. El polo comercial tuvo su apogeo hacia finales de los años 1980, cuando Brasil adoptó un régimen de economía

cerrada. El polo industrial, considerado la base de la ZFM, cuenta con aproximadamente 500 industrias de alta tecnología que generan más de medio millón de empleos directos e indirectos, principalmente en los segmentos de electrónica, TI y motocicletas. El polo agrícola alberga proyectos enfocados a la producción de alimentos, agroindustria, piscicultura, turismo, actividades de procesamiento de madera, entre otros.

Actividades permitidas. En el polo industrial se pueden desarrollar actividades de la industria electrónica, química, automotor (motocicletas), cosmética, termoplástica, metalurgia, textil, bebidas, etc. En cuanto al polo agrícola de la ZFM están permitidas las actividades de agricultura, ganadería, forestal, minería, acuicultura, turismo ecológico, fines institucionales, actividades agroindustriales, entre otras.

Empresas, productos y mercados. Al 2023, cerca de 600 empresas instaladas generaban 115 mil empleos directos.

Conectividad. La conectividad y logística se realiza principalmente a través del puerto de Manaus, considerado el puerto fluvial flotante más grande del mundo. Actualmente el puerto sirve además a los estados amazónicos de Roraima, Rondonia, Acre y Mato Grosso. El puerto permite recibir y atender barcos de cualquier tamaño, incluso los que hacen travesía hacia el océano Atlántico y desde Asia en servicios directos y con conexiones en otros puertos.

Vista aérea del puerto de Manaus – Brasil



Fuente: Suframa

Por su parte, el Aeropuerto Internacional Eduardo Gomes (MAO) de Manaus, Brasil, es el principal aeropuerto de la región norte del país. Cuenta con una capacidad para movilizar 13,5 millones de pasajeros al año. Puede operar aviones comerciales y cargueros, excepto el Airbus A380 y el Antonov An-225. Se encuentra en el barrio Tarumã, a 14 km del centro de la ciudad de Manaus. Ocho compañías aéreas operan en el aeropuerto, conectando Manaus con varias ciudades de América del Norte, Central y del Sur, además de rutas domésticas.

Servicios logísticos. En la ciudad de Manaus se concentran un importante número y variedad de operadores logísticos que brindan todo tipo de servicios a la carga y pasajeros, para despachos de importación, exportación y tránsito, sea hacia y desde todo el resto del Brasil, hacia y desde las distintas zonas de frontera, así como a diversos destinos en el resto del mundo. La oficina comercial del Perú en Brasil puede

brindar información actualizada sobre los operadores que operan en la ruta para todo tipo de servicios demandados.

OCEX SAO PAULO - Oficina Comercial de Perú en Brasil - PROMPERU Brasil

Tel.: +55 11 45077230 Cel.: +55 11 955592131 (WhatsApp)

Dirección: Av Brigadeiro Luís Antônio 4187 - Jardim Paulista - São Paulo

A manera de información general se presentan algunos datos sobre estas empresas que pueden atender servicios de transporte y aduanas desde Perú hacia Manaus y viceversa.

IEX Assessoria Aduaneira, IEX uma empresa genuinamente amazonense com soluções em comércio exterior., <https://iexcda.com.br/novo/>

Terminal Ajato, Empresa Cris Transporte revendedor autorizado das Lanchas Ajato..., <http://www.terminalajato.com.br/login>

G/M Oliveira Navegações, Transporte de cargas y pasajeros Manaus – Tabatinga, n_m_oliveira@hotmail.com
H P Logística e Navegação Multimodal LTDA – Manaus, Empresa proveedora de soluciones de transporte y logística fluvial, con operaciones en toda la amazonia y países limítrofes. <https://www.hplogistica.com.br/home/index.php#hp-log>

Incentivos aduaneros y tributarios.
Los incentivos tributarios otorgados a las empresas instaladas en la ZFM originalmente hasta 1997, fueron ampliándose hasta que

en 2014 se extendieron otros 50 años, hasta 2073 (Enmienda Constitucional 83/2014). Ese mismo año 2014, se aprobó la extensión del plazo de los incentivos para todas las Áreas de Libre Comercio (ALC) hasta el 31 de diciembre de 2050 (incluida el ALC de Tabatinga). Las exenciones, incentivos tributarios y aduaneros aplicables a bienes nacionales y extranjeros destinados al consumo, instalación empresarial, industrialización y uso en procesos de fabricación de las empresas con registro en Suframa y a los que se brindan a los usuarios de ZFM son los siguientes:

Cuadro de incentivos tributarios en la Zona Franca de Manaus			
Finalidad o uso de los insumos o bienes que ingresan a la Zona Franca *			
Comercialización	Industrialización	Uso o consumo	Sobre activos fijos
Mercadería nacional • Exonerada del IPI • Exonerada del ICMS • Reducción a cero del PIS/CONFINS	Mercadería nacional • Exonerada del IPI • Exonerada del ICMS • Reducción a cero del PIS/CONFINS	Mercadería nacional • Exonerada del IPI • Reducción a cero del PIS/CONFINS	Mercadería nacional • Exonerada del IPI • Reducción a cero del PIS/CONFINS
Mercadería extranjera • Exonerada del II • Exonerada del IPI	Mercadería extranjera • Exonerada del II • Exonerada del IPI • Suspensión del PIS/CONFINS	Mercadería extranjera • Exonerada del II • Exonerada del IPI	Mercadería extranjera • Exonerada del II • Exonerada del IPI • Suspensión del PIS/CONFINS

Fuente: Suframa. 2024

Elaboración: MAXIMIXE

* IPI: Impuesto especial sobre los productos (IPI). ICMS: Impuesto a la circulación de mercaderías y servicios, el IVA brasileño. PIS: Programa de Integración Social. CONFIS (Contribución Social para Financiamiento de Seguridad Social). II: Impuesto a las importaciones (Arancel).

No se benefician de la exención del ICMS: armas, municiones, tabaco, bebidas alcohólicas, automóviles de pasajeros, productos de perfumería o de tocador, preparaciones y preparados cosméticos, excepto las clasificaciones en los códigos 3303 a 3307 de la Nomenclatura Común de Mercosur – NCM - si así lo desean.

También se registran los beneficios fiscales aplicables a proyectos considerados prioritarios en toda la Amazonía Legal que soliciten estos

beneficios a la Superintendencia de Desarrollo de la Amazonía – SUDAM, previa presentación del proyecto.

Beneficios adicionales. Además de los beneficios indicados en la anterior tabla, las industrias instaladas en la ZFM gozan de lo siguiente:

Reducción en un 75% del Impuesto a la Renta de Personas Jurídicas (IRPJ), incluyendo adicionales para emprendimientos

clasificados como prioritarios para el desarrollo regional;

Restitución parcial o total, variando entre el 55% y el 100% (dependiendo del proyecto) del Impuesto sobre Operaciones Relativas a la Circulación de Mercaderías y sobre la Prestación de Servicios de Transporte Interestatal e Intermunicipal y de Comunicaciones (ICMS);

Crédito en el ICMS concedido por la Secretaría de Hacienda del estado de Amazonas a los productos oriundos de otros estados brasileiros destinados al consumo o industrialización en la ZFM;

Exención del Impuesto sobre la Propiedad Predial y Territorial Urbana, Tasas de Servicios de Recolección de Basura, de Limpieza Pública, de Conservación de Calles y Zonas de Recreación Públicas, y Tasas de Licencia para empresas que generen un mínimo de 500 empleos, de forma directa, desde el inicio de sus actividades, que debe ser mantenido (como mínimo) para seguir gozando de la exención (Ley Municipal n. 427/1998);

Exención o reducción del Impuesto sobre Servicios (ISS) para las empresas prestadoras de servicios con proyectos aprobados por la Prefectura Municipal de Manaus (Decreto Municipal n. 5626/86);

Subsidio del Flete desde y hacia Manaus. Equiparados al que correspondería abonar desde y hacia en el puerto de Santos, en el estado de San Pablo (aproximadamente US\$ 2.600 por un contenedor de 40 pies); tanto para la exportación de productos finales como para la compra de insumos, componentes, bienes intermedios o material de embalaje.

Créditos para la formación de capital para las empresas que con proyectos aprobados por Suframa, otorgado por el Finam (Fondo Industrial de Amazonia).

En términos del sistema de ciencia y técnica a nivel regional, es importante destacar que las empresas productoras de bienes y servicios del sector informático deben invertir, anualmente, el 5% de su facturación bruta en actividades de Investigación y Desarrollo a ser realizadas en la Amazonia.

En dicho contexto, el año 2000 comenzó a funcionar el Instituto de Tecnología Genius, organismo privado orientado a promover innovaciones tecnológicas en las áreas electrónicas y de telecomunicaciones. Complementariamente, se ha creado el Centro de Biotecnología de la Amazonia, en 2002; y el Centro de Ciencia, Tecnología e Innovación del Polo Industrial de Manaus (CTI PIM), creado por la Suframa en 2003.

V.2 Compra de insumos y venta de productos de la ZFM

El análisis de los datos operativos de la Zona Franca de Manaus revela un modelo económico caracterizado por una fuerte dependencia de importaciones de insumos y una orientación casi exclusiva hacia el mercado interno brasileño. La combinación de estos factores, junto con los desafíos logísticos inherentes a la región amazónica, explica por qué es extremadamente difícil acceder a productos fabricados en la ZFM desde mercados internacionales.

En 2024, de los US\$ 22,201 millones en compras totales, US\$ 14,155 millones (63.8%) correspondieron a importaciones, mientras que las compras locales (US\$ 4,175 millones, 18.8%) y nacionales (US\$ 3,871 millones, 17.4%) son significativamente menores. Esta tendencia se ha mantenido consistente desde 2019, con las importaciones representando entre el 60-67% del total de compras de insumos.

El análisis de los datos de ventas revela una disparidad extrema entre ventas internas y exportaciones, en 2024 de los US\$ 37,514 millones en ventas totales, solo US\$ 619 millones (1.65%) corresponden a exportaciones, mientras que US\$ 36,895 millones (98.35%) son ventas internas. Esta proporción se ha mantenido relativamente constante desde

2019, con las exportaciones representando consistentemente menos del 2% de las ventas totales.

Este patrón confirma que la ZFM está orientada casi exclusivamente al mercado interno brasileño. En realidad, el principal mercado de la Zona Franca enclavada en el corazón de la Amazonía es el resto de Brasil.

Resultados Operativos de la Zona Franca (US\$ millones)							
Años	Compras de Insumos para la Producción				Ventas del Periodo		
	Compras Totales	Locales	Nacionales	Importaciones	Ventas Totales	Exportaciones	Internas
2019	13,494	2,807	1,942	8,744	26,453	413	26,040
2020	12,605	2,358	1,741	8,507	22,880	393	22,487
2021	17,772	3,203	2,620	11,948	29,609	452	29,157
2022	20,189	3,667	3,276	13,246	34,750	584	34,166
2023	17,534	3,734	3,005	10,795	35,271	555	34,716
2024	22,201	4,175	3,871	14,155	37,514	619	36,895

Fuente: Suframa

Elaboración: MAXIMIXE

V.3 Compras por sectores industriales en la ZFM

Los principales sectores industriales de la ZFM son los siguientes:

Productos eléctricos y electrónicos: Es el rubro más importante, representando más del 57% de las importaciones totales en 2024. Este sector incluye televisores, teléfonos inteligentes, dispositivos electrónicos y electrodomésticos.

Vehículos de dos ruedas (motocicletas): Es otro sector clave, con empresas como Honda y Yamaha instaladas en Manaus. Representa aproximadamente el 11.5% del total importado.

Metalmecánica: Ha mostrado un crecimiento significativo reciente (+225% desde 2019), alcanzando una participación del 10.4% en 2024. Incluye componentes metálicos y maquinaria industrial.

Termoplásticos: Sector destacado con una participación del 8.6%, utilizado principalmente para fabricación de productos plásticos y embalajes.

Químicos: Representan alrededor del 6.8% de las importaciones, siendo esenciales para la producción de concentrados para bebidas y otros productos industriales.

Importaciones de la Zona Franca de Manaus por Rubros Industriales (US\$ millones)

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Productos Eléctricos y Electrónicos	5,245	5,529	7,43	8,053	6,513	8,139
Relojería	136	72	120	144	130	149
Vehículos de Dos Ruedas	1,098	794	1,069	1,419	1,34	1,624
Termoplástico	578	568	1,081	1,334	912	1,219
Metalurgia	168	117	206	138	280	378
Metalmecánica	452	402	626	567	524	1,471
Maderas	2	1	1	1	0	1
Papel y Cartón	10	13	16	18	17	19
Químicos	838	810	1,092	1,246	901	967
Óptica	13	9	11	12	11	12
Otras Manufacturas	72	66	83	104	89	85

Fuente: Suframa

Elaboración: MAXIMIXE

V.4 Ventas de la ZFM

Las ventas de los principales productos de ZFM es la siguiente:

Ventas de los principales productos de la Zona Franca de Manaus (US\$ millones)

Motocicletas, motonetas y ciclomotores	5,486.61
Placa de circuito impreso montada (uso informático)	2,607.68
Aire acondicionado tipo split system	2,315.77
Horno microondas	476.81
Televisor con pantalla LCD y OLED	436.63
Teléfono celular	269.43
Autoradio y aparatos reproductores de audio	245.66
Bicicletas, incluyendo eléctricas (ciclo-eléctricas)	175.80
Unidad evaporadora para aire acondicionado tipo split	166.59
Relojes de pulsera y de bolsillo	159.58
Encendedores (mil unidades)	129.03
Aire acondicionado de ventana o de pared de cuerpo único	105.05
Radios y aparatos reproductores/grabadores de audio (no portátiles)	87.53
Unidad condensadora para aire acondicionado tipo split	59.41
Bolígrafos y lápices (mil unidades)	47.08
Monitores con pantalla LCD (uso informático)	38.01
Cuchillas y cartuchos (unidad)	24.16
Juguetes	24.10
Home theater	8.66
Cuchillas y cartuchos (mil unidades)	7.68
Aparatos telefónicos – incluyendo portero electrónico	7.30
Bolígrafos y lápices (unidad)	4.72
Receptores de señal de televisión	2.88
Microcomputadoras – de escritorio (desktop)	2.76
Reproductor de DVD, incluyendo Blu-ray	0.46
Videojuego (consola de juegos)	0.26
Disco compacto – incluyendo CD-ROM y DVD-ROM	0.00

Fuente: Suframa

Elaboración: MAXIMIXE

Capítulo VI

***Riesgos y Obstáculos
en el Comercio
Transfronterizo***

Elevar los índices del comercio, intercambio y del tránsito internacional de mercancías por la frontera nororiental entre Perú y Brasil, requiere poder brindar eficientes y modernos servicios de soporte a los medios de transporte, a la carga que estos transportan y a los demás actores económicos que intervienen en toda la cadena de valor que hace posible el comercio global.

Sin embargo, en la actualidad, lograr que se den estas condiciones en la frontera y en el transporte fluvial por el río Amazonas enfrenta múltiples obstáculos en forma de barreras comerciales, factores de riesgo y falta de infraestructura multimodal, siendo mucho más crítica la situación en determinadas zonas del eje amazónico.

VI.1 Barreras comerciales que dificultan el intercambio bilateral

El tránsito comercial transfronterizo en Sudamérica aún no alcanza estándares de rapidez y eficiencia en las fronteras de países europeos, salvo en algunos de los pasos que comparten Brasil, Argentina, Uruguay y Paraguay como miembros del MERCOSUR y Colombia, Perú, Ecuador, Bolivia y Chile como miembros de la Comunidad Andina de Naciones - CAN²¹. No así en el caso de transportar por vía fluvial personas y mercancías en la ruta Manaus - Yurimaguas (Perú), obligados a enfrentar retos y desafíos naturales propios del espacio y geografía andino-amazónica, además de otras falencias que impiden acceder a un servicio de transporte multimodal rápido y seguro aprovechando la óptima infraestructura de carreteras, puertos y servicios regulares existentes desde Yurimaguas hasta la derivación del eje vial para tomar rumbo al futuro puerto

de Eten (en estudio), Paíta, Chancay o Callao en el Océano Pacífico. Actualmente, no es posible transportar grandes volúmenes de carga por la mencionada ruta.

A pesar de los acuerdos comerciales preferenciales y de integración fronteriza suscritos entre Perú y Brasil, que han eliminado prácticamente todos los obstáculos al comercio, el tránsito y el comercio fluvial en la frontera Santa Rosa-Tabatinga sigue siendo mínimo. Esto se debe principalmente a las constantes escalas y paradas obligatorias para controles a lo largo de la ruta, especialmente a partir del mencionado punto fronterizo. La falta de integración efectiva en esta zona constituye el principal impedimento para aprovechar plenamente las oportunidades que ofrecen los acuerdos vigentes²².

²¹ Chile es miembro asociado de la CAN.

²² Perú y Brasil han suscrito dos Acuerdos de Complementación Económica N° 39 (ACE 39) y N° 58 (ACE 58); un Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) y un Acuerdo Marco para el Establecimiento de la "Zona De Integración Fronteriza" Perú-Brasil" todos vigentes.

A diferencia de Perú, Colombia y Brasil han implementado de manera efectiva sus acuerdos bilaterales en la región amazónica, priorizando el comercio y la integración en sus zonas fronterizas. Un ejemplo destacado es la aglomeración urbana conformada por las ciudades de Leticia (Colombia) y Tabatinga (Brasil), que, a pesar de estar separadas por una frontera internacional, funcionan como una sola unidad urbana con libre tránsito de bienes y personas. Esta integración ha sido facilitada por un régimen especial que simplifica los procedimientos aduaneros y elimina la necesidad de registros, licencias o visados para el comercio local. Ambas ciudades cuentan con infraestructura clave, incluyendo

aeropuertos internacionales, puertos sobre el río Amazonas, plantas de generación de energía y sistemas de tratamiento y potabilización de agua, beneficiando a una población conjunta de aproximadamente 78 mil habitantes.

MAXIMIXE, en un reciente estudio realizado en el ámbito de la Macrorregión Sur, identificó debilidades y obstáculos que se vienen levantando; pero la realidad es diferente en la frontera del nororiente con Brasil, en esencia debido al menor grado de desarrollo y particular aislamiento logístico de la isla ocupada por el centro poblado de Santa Rosa (Perú) frente a las ciudades de Tabatinga (Brasil) y Leticia (Colombia).

La triple Frontera. Perú – Brasil - Colombia



Fuente: Google

A continuación, se describe la dinámica comercial que existe y se brinda en cada país en esta zona denominada “La Triple Frontera” para mostrar las dificultades y diferencias existentes.

En Colombia: La ciudad de Leticia, capital del departamento del Amazonas en Colombia, contaba con una población estimada de 53 mil habitantes en 2023, de los cuales el 72.5 % reside en zonas urbanas. Ubicada en la margen izquierda del río Amazonas, limita directamente con la ciudad brasileña de Tabatinga y con la isla peruana de Santa Rosa de Yavarí, en el punto donde confluyen las fronteras de los tres países.

Leticia destaca por su dinamismo económico, siendo la ciudad con mayor movimiento comercial y oferta de servicios en comparación con sus vecinas inmediatas. Su actividad agropecuaria se concentra en cultivos de arroz, cacao, caña panelera, frijol, maíz, plátano y yuca, con una producción orientada tanto al autoconsumo como al comercio regional.

Colombia ha implementado un Régimen Aduanero Especial para Leticia y el resto del departamento del Amazonas, que elimina toda barrera comercial en esta frontera. Esta normativa exonera del pago de tributos aduaneros a la importación de mercancías permitidas, sin restricciones de cantidad ni de valor, siempre que no se trate de bienes expresamente prohibidos (como armas, precursores químicos, estupefacientes o productos vetados por legislación nacional o convenios internacionales).

Este régimen aplica a las mercancías importadas para la venta, el consumo o el uso por residentes, turistas o viajeros domiciliados en Leticia, y que ingresen por las siguientes vías:

- El Puerto de Leticia
- El Aeropuerto Internacional Vásquez Cobo
- El paso fronterizo terrestre con Brasil, ubicado en la Avenida Internacional

Las mercancías cuyo valor FOB no supere los US\$ 1,000 están exentas de presentar registro, licencia de importación o visado. Solo cuando el valor FOB supere los US\$1,000, se exige presentar una declaración de importación simplificada bajo la modalidad de franquicia, dentro de los dos meses posteriores al ingreso al territorio aduanero nacional.

En caso de que se quiera movilizar mercancía originalmente importada bajo este régimen hacia otras zonas del territorio nacional, se deberá tramitar previamente la modificación de la Declaración de Importación Simplificada ante la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Leticia, y pagar los tributos correspondientes en una entidad bancaria autorizada por la DIAN.

En Brasil: La ciudad de Tabatinga se ubica en el extremo oeste del estado de Amazonas a orillas del río Amazonas. Cuenta con una población de aproximadamente 67 mil habitantes de los cuales más del 70% reside en el área urbana. La ciudad se encuentra conurbada con su vecina, la ciudad colombiana de Leticia, pudiendo los pobladores de ambos países trasladarse libremente entre las dos ciudades.

En diciembre de 2015, Brasil expidió el decreto 8596 poniendo en vigor el Acuerdo que establece el Régimen Especial para la zona fronteriza Tabatinga y Leticia. Este acuerdo binacional fronterizo otorga amplias facilidades para el intercambio de bienes de uso y consumo familiar, además, simplifica radicalmente el estricto procedimiento de despacho aduanero brasileiro disponiendo que para importar bienes desde Leticia a Tabatinga se brinden una serie de facilidades y exenciones, destacando las siguientes:

- Exoneración del trámite de registro o licencia y de cualquier otro visado, autorización o certificación, salvo que sea aplicable por norma sanitaria, fitosanitaria, zoosanitaria y ambiental vigente.

Despacho aduanero simplificado en la importación y exportación, con solo presentar la factura comercial o nota fiscal, siempre que sea posible emitida por medio electrónico.

Presentación de declaración aduanera consolidada y pago de eventuales tributos y otros derechos que les sean aplicables a la importación o la exportación en periodos mensuales, reuniendo todas las facturas o notas fiscales de la empresa, en el periodo, y de más elementos necesarios para determinar los tributos exigibles de acuerdo con la legislación de cada país;

Exención de la presentación del certificado de origen correspondiente a los tratamientos preferenciales acordados en el marco de los tratados comerciales.

La declaración aduanera consolidada (literal "c") deberá ser presentada por el importador o por el exportador habilitado.

De acuerdo con lo establecido en la legislación interna de cada parte, ningún pago de tributo, derecho aduanero u otros gastos incurrirlos, podrá ser exigido hasta el quinto día del siguiente mes al de la realización de la operación, comprendiendo las operaciones de importación o de exportación realizadas al amparo del régimen en el mes inmediatamente anterior.

Para la introducción de mercancías de la zona al resto del territorio nacional, se deberán aplicar las disposiciones contenidas en la normativa nacional vigente de cada parte.

El régimen especial para personas domiciliadas en las ciudades fronterizas se aplica a los artículos para uso y consumo familiar compatibles con sus necesidades y cuando no revelen, por su tipo, volumen o cantidad, tener destino comercial.

El ingreso y salida de mercancías o productos para el consumo de personas domiciliadas no están sujetos a cumplir con un registro o declaración de importación o de exportación. Solo se requiere estén acompañados de factura comercial o nota fiscal, emitida de ser posible por medio electrónico, y suministrada por el establecimiento comercial regularmente establecido y localizado en una de las localidades fronterizas

De la Tributación. La mercancía comercializada al amparo del régimen está exenta de pago: en el caso de Brasil, de los tributos federales incidentes en las operaciones de comercio exterior; y en el caso de Colombia, de los tributos aduaneros.

Disposiciones Finales. El ingreso y salida de mercancías que necesitan de autorización de otros órganos intervinientes en las operaciones de comercio exterior deberá ser instruido con la conformidad de estos, la cual podrá estar anotada en la propia factura comercial.

El régimen permite además que las mercancías o bienes amparadas por el Acuerdo pueda enviarse a otras localidades de Brasil o Colombia para reparación y/o mantenimiento (régimenes aduaneros temporales), conforme sus normas reglamentarias.

En Perú: El centro poblado Santa Rosa de Yavarí pertenece al distrito de Yavarí, provincia de Mariscal Ramón Castilla, departamento de Loreto, y se asienta en el río Amazonas sobre la isla del mismo nombre, compartiendo espacio en la zona denominada Tres Fronteras que incluye a las localidades de Leticia (Colombia) y Tabatinga (Brasil) a las que le da frente.

La isla Santa Rosa cuenta con una población estimada de 900 habitantes de 3 mil habitantes que tiene todo el distrito, dedicados básicamente a labores agrícolas y recolectoras, además de un comercio zonal. (2023). A la isla se arriba desde la ciudad de Iquitos en ferries o barcos lentos en viaje con una duración entre 20 a 36 horas, o en los denominados "rápidos" o deslizadores (duración 10 a 11 horas).

Como resultado de algunos impases con Colombia surgidos a inicios del 2024, el centro poblado está avanzando en el proceso de convertirse en distrito y de esa manera poder integrarse a servicios públicos a los que a la fecha son difíciles de acceder. Para el mes de agosto de 2024 ya se había instalado una plataforma denominada Mejor Atención al Ciudadano o MAC Express, permitiendo brindar aproximadamente 77 servicios de 23 instituciones públicas. La plataforma está ubicada en la sede del Puesto de Control Fronterizo de Migraciones del centro poblado.

Además, aunque no se ha dado una fecha precisa, el gobierno ha informado que en el corto plazo se instalará infraestructura, servicios sanitarios, educativos y de vialidad

para que Santa Rosa sea autosuficiente y presente mejores perspectivas de desarrollo y de mejora de la calidad de vida de su población.

Entre Perú, Brasil y Colombia no se dan barreras comerciales a nivel de aranceles, cuotas y precios de referencia, aunque si se requiere licencias, permisos y certificados sanitarios y fitosanitarios, regulaciones sobre etiquetado de productos, regulaciones sobre estándares técnicos de productos, entre otros, que ya se dan y superan en el intercambio comercial por la vía marítima y aérea por rutas internacionales. Pero no obstante lo indicado, en esta frontera existen otros factores de riesgo que complican el comercio internacional por el modo fluvial, tal como se detalla en el siguiente ítem.

VI.2 Factores de riesgo en la relación comercial del comercio transfronterizo

La ruta de Manaus hacia el Pacífico de ida y vuelta implica navegar un largo tramo por tres ríos amazónicos, que son el sistema fluvial vital de transporte de personas y productos de pan llevar que se comercia en toda la región. Desde Manaus, los barcos pueden llegar a Tabatinga (Brasil) y Santa Rosa (Perú), para desde allí, continuar su ruta con rumbo oeste hacia Iquitos primero y Yurimaguas después; para desde allí cambiar a transporte terrestre hasta el puerto de Paita o el futuro puerto de Eten, en la costa del Pacífico. Esta combinación de transporte fluvial y terrestre que atraviesa grandes espacios deshabitados la convierte en una ruta compleja y sujeta a diversos riesgos para la navegación, las operaciones y el transporte de carga, desincentivando su uso. Los factores o condiciones que dan lugar a riesgos relacionados con la cadena logística, las operaciones, aspectos administrativos, de seguridad y control se presentan a continuación:

1. Riesgos logísticos, operativos y administrativos:

Viniendo hacia el Océano Pacífico desde Manaus en sentido este – oeste y contra corriente, Tabatinga y Leticia están a la margen derecha y la Isla Santa Rosa de Yaraví (o solo Santa Rosa) sobre el curso fluvial; desde Manaus hasta Tabatinga las naves y su carga transitan sin mayores apuros ni problemas.

A partir de Tabatinga, la nave debe cambiar curso e ingresar a aguas peruanas hacia la Isla Santa Rosa, apenas a 400 – 600 metros; en este punto se configura el primer factor de riesgo logístico y operativo, debido a que, al ser paso de frontera internacional, el medio de transporte y su carga deben hacer una parada para control, inspección, reabastecimiento o para transbordo, procedimientos que se pueden realizar en uno de los tres puertos fluviales de Tabatinga, considerando además,

que Santa Rosa no posee terminal fluvial de atraque, maquinaria para trasbordo o izamiento de contenedores ni almacén aduanero para depósito de mercancía en tránsito.

Otro riesgo, también asociado a la logística y operaciones comerciales en la ruta, son las normas de navegación fluvial que incluyen el pilotaje obligatorio de un marino de una nacionalidad específica en los tramos del río del país donde la navegación es complicada, debido a los numerosos afluentes, bancos de arena y niveles de agua variables, siendo esencial contar con pilotos con conocimiento local. Bajo estas condiciones no se puede dar el caso ideal de que la nave y la carga puedan continuar su curso desde Manaus hacia Iquitos – Yurimaguas, sin detenerse tanto en Tabatinga, como en la isla peruana para cambiar de piloto a cargo del practicaaje.

Un tercer factor de riesgo son las condiciones de la ruta fluvial Iquitos – Yurimaguas que demanda remontar el Amazonas hasta su confluencia con el río Marañón para también remontarlo hasta su confluencia con el río Huallaga hasta llegar al puerto de Yurimaguas. Además de la falta de faros guías y señalizaciones, la navegación sobre los ríos Marañón y Huallaga presenta problemas en dos periodos, durante el estiaje o seca (agosto a octubre) cuando baja el nivel y aparecen tramos con bancos de arena y zonas de poco calado; y durante el periodo de avenida o creciente (diciembre a mayo) cuando los ríos presentan alta carga de sedimentos, detritos y fuerte arrastre de material leñoso y rocoso.

Un cuarto factor de riesgo, aunque menos grave, se da en la parada en el puerto de Iquitos, también condicionada a la aplicación de medidas de control, reabastecimiento o un segundo transbordo; y aunque el puerto presenta y ofrece facilidades para realizar faenas de transbordo, trasegado y almacenaje de mercadería, su capacidad y servicios adicionales para determinada carga – como refrigeración – es limitada.

Un quinto riesgo de carácter logístico, operativo y administrativo se relaciona con el rol que deben cumplir la SUNAT en Perú y la Receita Federal en Brasil, ya que no se cuenta con procedimientos estandarizados entre Perú y Brasil para el tratamiento aduanero de la carga. Diferencias en idioma, horarios nacionales, regulaciones y estándares entre ambos países podrían complicar el comercio transfronterizo en grandes volúmenes y mayores flujos.

Otro riesgo adicional lo constituye la necesidad de contar con personal entrenado y capacitado en temas de facilitación aduanero-tributaria durante los siete días de la semana ambos lados de la triple frontera, en Iquitos y en Yurimaguas. Esto debido a que cada país aplica requisitos de contenido local para aprobar las operaciones de comercio exterior

Algo adicional que puede ser un factor de riesgo para las exportaciones, importaciones y para el tránsito de mercadería de origen asiático con destino a Manaus y de alimentos del Brasil con destino al Asia, es el excesivo celo aduanero y la discrecionalidad de algunas autoridades en frontera o cerca de ella de requerir trámites engorrosos para permitir el curso de la carga. En la parte peruana el asunto aduanero tributario en la frontera es más crítico pues no existe puesto aduanero permanente.

Entre los riesgos operativos también se puede incluir la necesidad de acceder al suministro de combustible, la disponibilidad de repuestos y la infraestructura de comunicaciones para el seguimiento de los envíos. Si se produce una avería en una zona remota, el tiempo de respuesta podría ser lento y demorar la atención.

Desde Yurimaguas el modo de transporte cambia a terrestre para seguir hacia Paita, (Eten potencialmente), Chancay o Callao sin prácticamente ningún problema.

Obstáculos y riesgos logísticos y operativos

Área o Zona	Obstáculos y riesgos principales
Frontera Tabatinga-Santa Rosa	- Número de paradas obligatorias en el curso desde Manaus hasta Yurimaguas. - Infraestructura operativo-portuaria inexistente y atención aduanera limitada en frontera peruana. - en Santa Rosa (Perú) - Trámites documentarios y formatos no estandarizados y en horarios e idiomas distintos, - Diferencias de hora oficial nacional. - Problemas para designar práctico a cargo de pilotaje de la nave para atraque y continuar curso.
Curso Santa Rosa – Iquitos Yurimaguas	- Solo dos puntos para suministro de combustible, la disponibilidad de repuestos y la infraestructura - Tramos con dificultad para conectarse y establecer comunicación. Anomalías climáticas más recurrentes con sequías prolongadas (estiaje) y grandes inundaciones (crecientes) - Bajo nivel de entrenamiento para facilitar el tránsito de grandes volúmenes de carga por la zona

Fuente: Entrevistas a operadores de la zona

Elaboración: MAXIMIXE

De implementarse el acuerdo de facilitación para tránsito transfronterizo se podrían replicar las condiciones existentes entre Colombia y Brasil y levantar cualquier barrera comercial específica en la frontera Tabatinga - Santa Rosa.

2. Riesgos en materia de seguridad y control

La navegación fluvial para el comercio en la ruta Manaus – Paita (Eten) – Chancay – Asia podrá convertirse en una ruta alterna a la marítima si se aprovecha el enorme potencial que tiene, eliminando los cuellos de botella, las deficiencias de infraestructura y reduciendo en lo posible los riesgos que ponen en peligro la seguridad de la nave, la navegación, los tripulantes y la carga que se transporta.

3. Riesgos de seguridad

En la región del Amazonas hay una presencia activa de actividades ilegales que van desde el tráfico de flora y fauna protegida, la minería ilegal, el contrabando, hasta otras mucho más peligrosas como el crimen organizado, tráfico de drogas, la piratería, entre otros ilícitos, que difíciles de controlar, resultan en pérdidas que

afectan las operaciones comerciales de las empresas, de los operadores logísticos y hasta la integridad física de su personal. La particular geografía del espacio en toda la ruta sumada a la falta de personal para control y resguardo policial en varios puntos críticos agrava el problema.

Para mitigar estos riesgos, empresarios privados, operadores logísticos, transportistas y personal de aduanas y la policía plantean adoptar las siguientes medidas para proteger las operaciones y a los operadores comerciales:

Aumentar el número de operativos e incrementar el número de efectivos de las fuerzas de seguridad en zonas clave como Leticia - Santa Rosa – Tabatinga y en el patrullaje permanente en zonas denominadas “calientes”

Implementar sistemas de vigilancia avanzados (cámaras ocultas y drones con elevado nivel de autonomía) para monitorear actividades ilegales.

Implementar sistemas transparentes de gestión aduanera y fomentar la cooperación entre Perú – Brasil y Colombia para reducir la corrupción en los puntos de control.

Protección de rutas fluviales: Realizar operaciones de patrullaje conjunto con marinas de Brasil y Perú.

Convoyes seguros: Rutas supervisadas por fuerzas de seguridad y empresas de escolta privada.

Protocolos anticorrupción: capacitación a funcionarios y sistemas de denuncia anónima.

Por otro lado, la tecnología ofrece actualmente sistemas avanzados de vigilancia y seguridad utilizados para combatir el contrabando, el tráfico de drogas, el robo y otras amenazas en el transporte fluvial de carga y pasajeros. Estos sistemas integran tecnología de vanguardia para garantizar la protección de naves y rutas fluviales, entre los cuales resaltan los siguientes:

Sistemas de seguridad para protección de carga en ruta

Sistemas de Radar y Sonar de Alta Resolución: Radares de vigilancia costera y fluvial capaces de detectar y seguir automáticamente todo tipo de objetivos aéreos y navales.

Drones y Vehículos Aéreos No Tripulados (UAVs) equipados con cámaras espectrales para vigilancia nocturna y detección de calor en embarcaciones sospechosas.

Cámaras con IA integrada. Reconocimiento facial y de patrones de movimiento en tiempo real.

Cámaras térmicas para operaciones en condiciones de poca visibilidad (niebla, noche).

Sistemas de videovigilancia submarina: Cámaras submarinas con IA para detectar manipulaciones en cascos de barcos o anclas

Sensores de movimiento y presión de fibra óptica para detectar vibraciones en muelles o embarcaderos.

Sistemas de geolocalización y seguimiento. Dispositivos GPS para rastrear cargamentos en tiempo real.

Monitoreo satelital de rutas fluviales en áreas sin cobertura celular.

Sistemas de Inspección No Intrusiva: Escáner móvil para inspeccionar contenedores en puertos fluviales. Tomografía computarizada para detectar drogas o contrabando en cargas.

Analizador químico portátil para identificar narcóticos o explosivos.

Sistemas de Ciberseguridad para Infraestructura Fluvial

Firewalls industriales: Protección de redes de comunicación de naves y puertos.

IA que identifica ciberataques en sistemas de navegación o carga. Cadena de custodia basada en blockchain para cargas sensibles.

Etiquetas RFID para rastrear contenedores en tiempo real.

Sellos electrónicos anti-manipulación: Sellos con sensores que alertan si los contenedores son abiertos ilegalmente.

Colaboración con Sistemas de Defensa Nacional

Uso de plataformas como EGIS (European Global Navigation Satellite System) para operaciones transfronterizas.

Plataforma para correlacionar datos de múltiples fuentes (radares, cámaras, sensores) y predecir rutas de contrabando.

Estos sistemas apoyan la prevención de delitos y pueden garantizar la continuidad operativa y la seguridad de cargas, pasajeros y tripulaciones en entornos fluviales. La combinación de

tecnología avanzada, inteligencia artificial y colaboración interinstitucional es clave para enfrentar amenazas modernas.

VI.3 Requerimiento de infraestructura multimodal

Para garantizar un servicio de transporte eficiente de grandes volúmenes de carga y contenedores, operativo durante todo el año, se requiere consolidar una red multimodal que cruce la región amazónica en condiciones de tiempo y costo competitivas frente a las rutas marítimas tradicionales por el Atlántico. Este objetivo estratégico solo será viable mediante la implementación integral de la Hidrovía Amazónica, asegurando navegabilidad permanente entre Yurimaguas e Iquitos con estándares internacionales; la reformulación funcional de puertos marítimos alternativos como el de Eten —incluyendo la ejecución de

obras complementarias como accesos viales, vía de evitamiento y conexión con corredores logísticos—; y la modernización progresiva de puertos fluviales clave, que permitan la integración efectiva entre modos de transporte y aseguren una conectividad continua desde el Atlántico brasileño hasta el Pacífico peruano. Estas inversiones permitirán establecer un corredor bioceánico verdaderamente funcional, capaz de absorber el crecimiento del comercio regional y ampliar la capacidad de respuesta ante el inminente desbordamiento de demanda del puerto de Paita.

VI.3.1 Infraestructura actual

A. Eje multimodal IIRSA Norte (carretera)

Al 2024, la parte terrestre que comprende el territorio peruano del denominado Eje IIRSA Norte, se encuentra 100% habilitado y operativo. La vía terrestre a cargo de la concesionaria IIRSA Norte permite una eficiente y rápida conexión entre Yurimaguas y los puertos de Paita, el Megapuerto de Chancay, que pueden significar en el futuro inmediato

buenas alternativas capaces de soportar en términos de tiempo y costo de fletes el flujo de los volúmenes de carga que intercambia Brasil con sus socios del Asia, su mercado más importante; previniendo además las posibles complicaciones por cuestiones geopolíticas en las rutas que van por el Atlántico y el canal de Panamá. La infraestructura vial recorre los departamentos de Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas, San Martín y Loreto.

Carretera IIRSA Norte. Paita - Yurimaguas



Fuente: Concesionaria IIRSA Norte

Estaciones de peaje. Desde Paita a Yurimaguas hay nueve estaciones de peaje que cuentan con servicios higiénicos, una central de emergencia que brinda asistencia las 24 horas y oficinas de

la Policía Nacional del Perú. El costo del peaje a diciembre 2024 es de S/ 8,80 por unidad para vehículos livianos y de S/ 8,80 por eje a partir de dos y hasta ocho ejes para vehículos pesados.

Estaciones de peaje en la ruta IIRSA Norte Paita – Yurimaguas			
Tramo	Longitud del tramo (km)	Estación de peaje	Ubicación (km)
Tramo 1: Yurimaguas — Tarapoto	127	1. Pongo	km 059+650
Tramo 2: Tarapoto — Rioja	133	2. Moyobamba	km 497+940
		3. Aguas Claras	km 403+350
		4. Pedro Ruíz	km 292+000
Tramo 3: Rioja — Corral Quemado	274	5. Utcubamba	km 199+850
		6. Pomahuaca	km 096+500
Tramo 4: Corral Quemado — Olmos	196	7. Olmos	km 008+000
Tramo 5: Olmos — Piura	169	8. Chulucanas	km 207+600
		9. Paita	km 039+897
Tramo 6: Piura — Paita	56		

Fuente: Ositran 2024

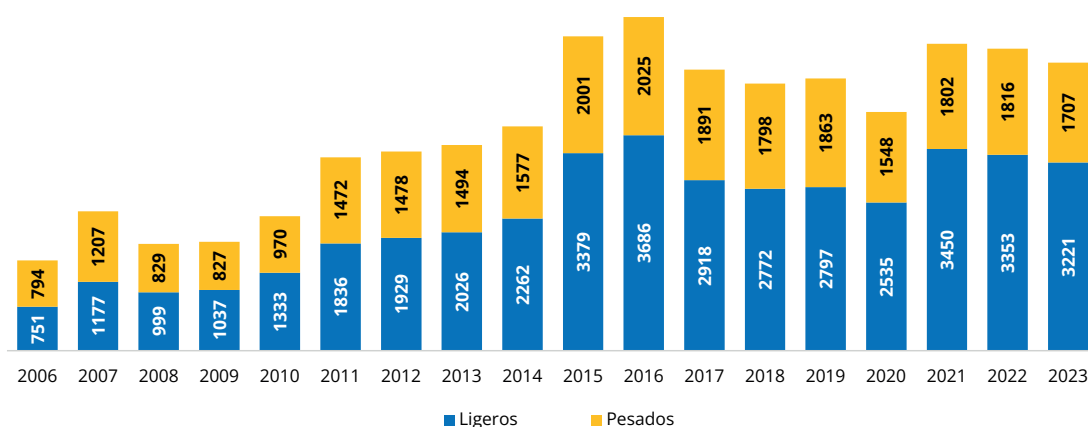
Elaboración: MAXIMIXE

Equipamientos adicionales. Cada diez kilómetros de la vía, a lo largo de los 1,007 km, hay 106 unidades de postes SOS (28 con tecnología satelital y 78 con tecnología GSM), controlados en el Centro de Control de Operaciones (CCO), para atender solicitudes de ayuda en caso de desperfectos mecánicos, accidentes de tránsito o de emergencias de los usuarios en la vía, teniendo el concesionario a disposición 5 grúas para vehículos pesados y 5 grúas para vehículos livianos, que brindan atención de emergencia gratuita las 24 horas del día.

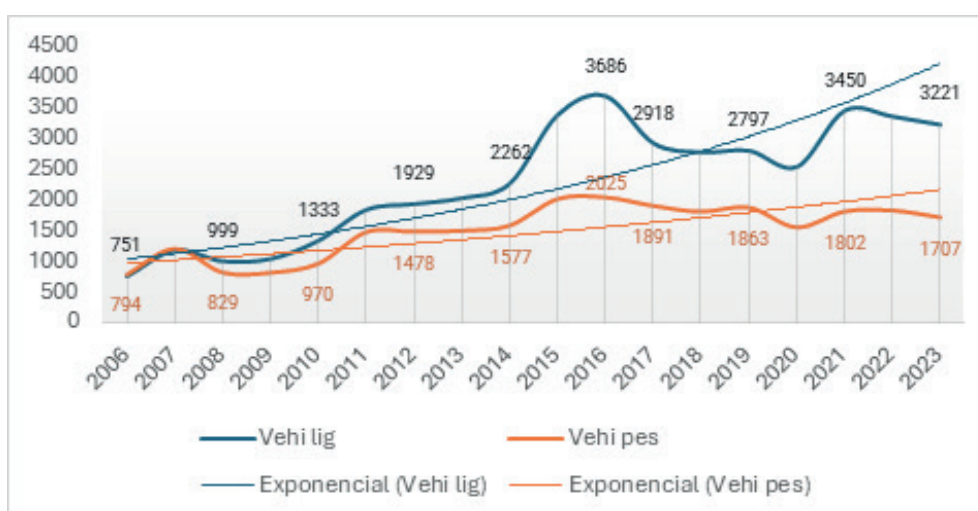
El Concesionario cuenta además con cuatro (4) estaciones de pesaje (1 fija y 3 móviles); la estación fija está en Utcubamba en el tramo Rioja – Tarapoto, kilómetro 203, y las tres restantes (móviles) se encuentran en las zonas de Piura, Pucara y Pongo.

Tráfico vehicular en ambos sentidos de la ruta. Durante el año 2023, transitaron por la Carretera IIRSA Norte un total de 4,93 millones de vehículos, lo cual representó una disminución de 4,7% en relación con el año anterior (5,19 millones). A nivel desagregado la caída fue de 3,9% en el número de vehículos ligeros y de 6,0% en el número de vehículos pesados.

IIRSA Norte: Tráfico de vehículos 2006-2023 (En miles de vehículos)



IIRSA Norte: Línea de tendencia del tráfico de vehículos 2006-2023 (En miles de vehículos)



Fuente: Concesionaria IIRSA Norte

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

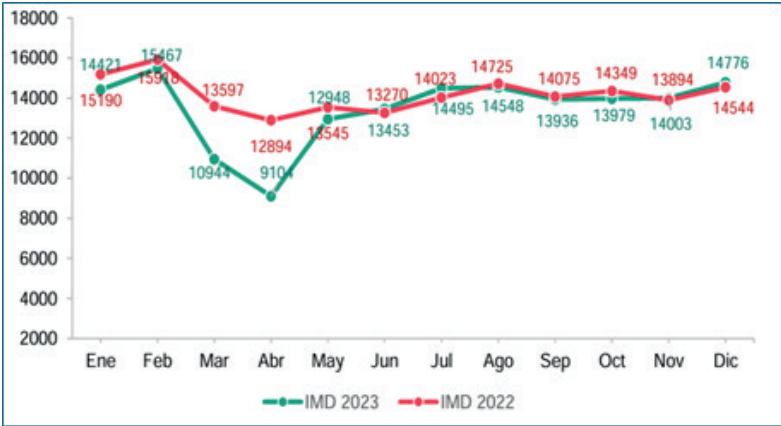
Tráfico según tipo de vehículo y estación de peaje. El tránsito por los peajes según vehículo de transporte fue mayormente de vehículos ligeros (65,4% del tráfico total en 2023). Las estaciones con mayor concentración de peaje fueron Paita, Chulucanas y Olmos (60,0% del total, con el 29,9%, 21,2% y 8,9% respectivamente,

del tráfico total). Esto se explica debido a la dinámica económica, comercial y productiva del área de las mencionadas ciudades. También las estaciones de Pongo, Moyobamba y Utcubamba mostraron el dinamismo del tránsito en las ciudades orientales.

Indicadores de Tráfico. La intensidad media diaria IMD promedio anual durante 2023 fue de 13 506 vehículos día, menor en 4,68% en relación con el promedio de 14,169 vehículos día registrados en el 2022. Asimismo, excepto

los meses de junio, julio, abril, noviembre y diciembre, el resto del año la IIRSA Norte tuvo un menor tráfico de vehículos que el año anterior.

IIRSA Norte: IMD Mensual, 2022 – 2023
(En unidades vehiculares)



Fuente: Concesionaria IIRSA Norte

B. Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma – TPY-NR.

Ubicado en la ciudad de Yurimaguas, región Loreto, en la localidad de Nueva Reforma, sobre la margen izquierda del río Huallaga, dentro del área de influencia del eje intermodal IIRSA Norte. Fue concesionado a la empresa

Concesionaria Puerto Amazonas S.A (COPAM) en mayo de 2011 mediante un contrato a 40 años que comprende desde el diseño, la construcción hasta la operación y conservación del Nuevo Terminal, iniciando sus operaciones en diciembre de 2016, brindando atención a naves de distinto porte como barcazas, chatas y moto chatas, además de tránsito de pasajeros.

Terminal Portuario-Nueva Reforma – Yurimaguas. Infraestructura y equipos

Infraestructura	Equipamiento
Muelles 02 amarraderos, largo = 120 m ancho y 12 m 01 atracadero para pasajeros, Largo = 10 m Almacenamiento - Almacenamiento cubierto, Área 6,092 m2. - Patio de contenedores, Área 7,994 m2. 72 tomas Eléctricas para contenedor refrigerado. - Cámara de Frío de 600 m2. (Refrigeración y congelación de productos)	01 grúa móvil sobre ruedas de 130 t, capacidad de levante 35 t a 12 m. 01 grúa autopropulsada, capacidad 55 t. 01 Reach Stacker, 45 T (4 m de alto) 02 tractores de tiro de 30 t. 05 elevadores de 5 t. cada uno 01 elevador de 10 t. 04 vagonetas de 30 t. 02 chasis portacontenedor. 01 embarcación para mantenimiento de obras de río. - Equipos de izaje y mantenimiento portuario.

Fuente: COPAM 2023

Elaboración: MAXIMIXE

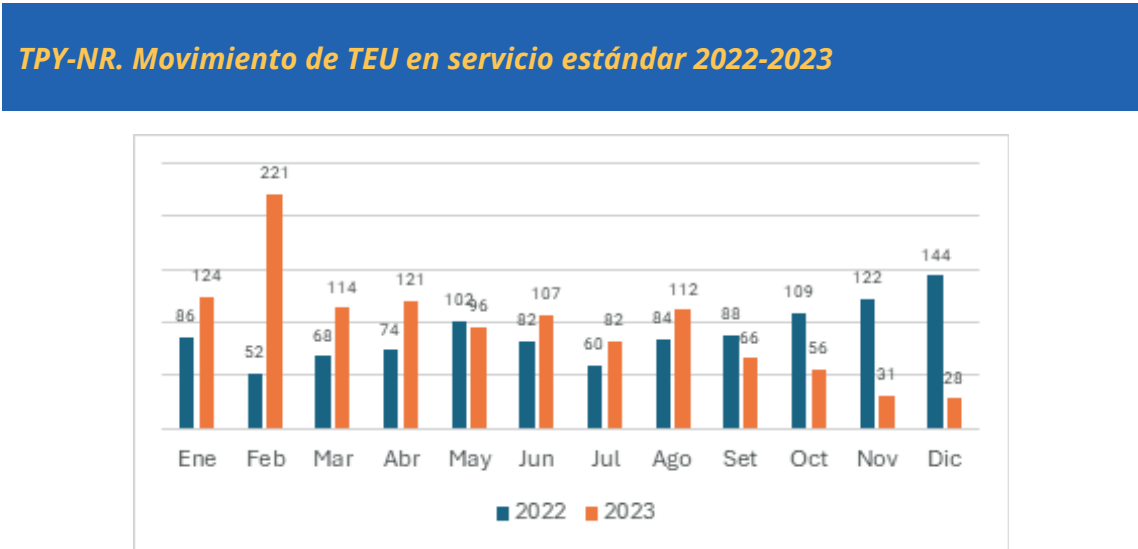
Servicios a la carga. El terminal Nueva Reforma oferta servicios de uso embarque, desembarque, recepción y despacho de carga fraccionada, graneles líquidos o sólidos, contenedores de 20 y 40 pies secos, o refrigerados y carga rodante, 24/7 365 días del año.

Terminal Portuario-Nueva Reforma – Yurimaguas. Servicios a la carga	
Tipo de carga	Descripción
Carga fraccionada	Cemento (bolsas), acero (bobinas, tuberías, alambIÓN, planchas, varillas), madera, paquetes de chatarra, carga frágil (vidrio, mayólicas), carga refrigerada, maquinaria y equipo industrial, carga de proyectos, entre otros.
Granel Líquido - Sólido	Petróleo crudo, gas licuado de petróleo (GLP) y derivados de petróleo.
Contenedores 40 Pies - 20 Pies	Embarque, descarga, transbordo de contenedores de 40 y de 20 pies, secos y refrigerados.
Carga Rodante	Vehículos ligeros (motos, automóviles, camionetas), tráileres, maquinaria pesada, autopropulsada o sobre plataformas o tráileres especiales.
Carga diversa	Servicios el almacenamiento y desconsolidación de carga.

Fuente: COPAM 2023

Elaboración: MAXIMIXE

Carga movilizada. En 2023 el TPY-NR movilizó 1 158 TEUS (contenedores de 20 y de 40 pies), un incremento interanual del 8,1 %. Todas las operaciones de carga contenerizada movilizada correspondieron al régimen de cabotaje. Atendiendo a su tamaño, en el año 2023 los contenedores de 40 pies representaron el 97,9 % del total de contenedores movilizados, en tanto que el 82,6 % de los TEU movilizados en dicho año fueron contenedores llenos. El tráfico de naves registró en diciembre el menor movimiento de carga contenerizada, con 28 TEU (14 contenedores de 40 pies), contrariamente, febrero fue el mes que se movizaron 221 TEU (asociado al movimiento de 111 contenedores).

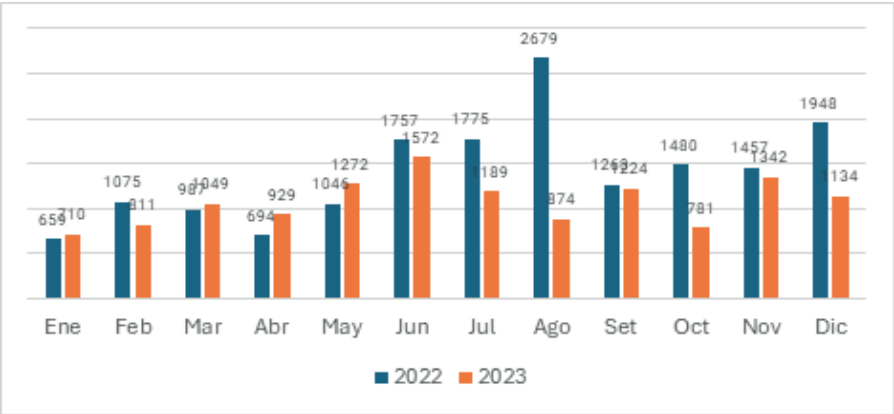


Fuente: COPAM

Carga fraccionada. Con relación a la carga fraccionada, el año 2023 el TPY-NR movilizó 12 894 toneladas en operaciones de cabotaje, cayendo en 23,3% respecto al año 2022, año en que se movilizaron 16,822 toneladas. La siguiente Figura muestra la distribución

mensual del movimiento de carga para el 2022 y 2023, notándose que en julio y noviembre se registraron los mayores movimientos de carga fraccionada; mientras que en los meses de enero y octubre se movilizó la menor cantidad de carga fraccionada.

TPY-NR Movimiento de carga fraccionada estándar, 2022-2023
(En toneladas)

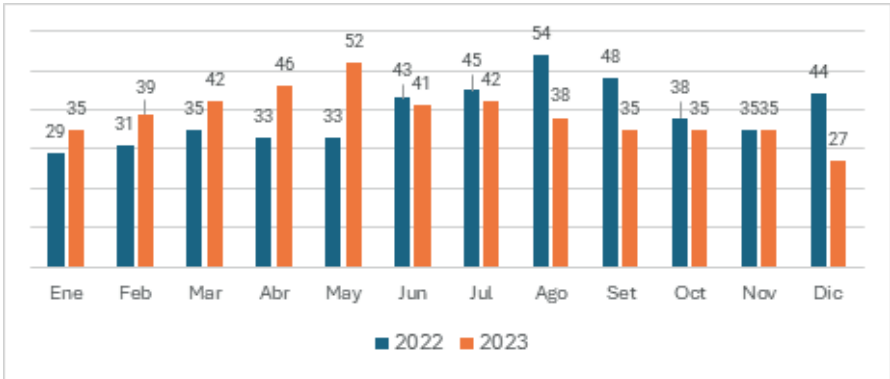


Fuente: COPAM

Movimiento portuario. Durante el 2023, el TPY-NR atendió 467 naves, un 0,21% menor respecto al año 2022, cuando se atendieron 468 naves. Mayo fue el mes con mayor cantidad de naves atendidas (52) y diciembre fue el

mes con menor atención (27). En el 2022, el mes de agosto fue el de mayor atención con 54 naves, mientras que enero fue el de menor movimiento, con 29 naves atendidas.

Tráfico de naves TPY-NR 2022 - 2023
(Número de naves)



Fuente: Informe de desempeño OSITRAN 2023

C. Terminal Portuario de Iquitos (ENAPU).

Ubicado en el departamento de Loreto, ciudad de Iquitos, distrito de Punchana, sobre la margen izquierda del río Amazonas. Es el mayor puerto fluvial de la amazonia peruana y sirve a toda la región conectando río arriba con el puerto de Yurimaguas remontando los ríos Amazonas, Marañón y Huallaga y río abajo en curso por el Amazonas con la triple frontera

entre Perú (Santa Rosa de Yaraví) – Colombia (Leticia) – Brasil (Tabatinga) y el puerto de Manaus, la capital del estado de Amazonas en la República Federativa de Brasil

La mayoría del tráfico es doméstico, con productos típicos de la Amazonía como agrícolas, madera y pescado. También se menciona carga relacionada con exploración petrolera.

Puerto de Iquitos (ENAPU, infraestructura y equipos)	
Infraestructura	Equipamiento
Muelle 1 de atraque directo tipo flotante - Tres pontones de 114 m de largo por 15,3m de ancho y 1,80 m de alto Muelle 2 de atraque directo tipo flotante - Dos pontones de 72 m de largo por 15,3m de ancho y 1,80 m de alto Amarraderos - Once (11) amarraderos para embarcaciones menores y amarraderos de proa para embarcaciones mayores dependiendo de la eslora de la nave. - Sistema de anclaje de cuatro (04) anclas hacia el río y cinco (05) paquetes de cables de fijación hacia tierra a cuatro (04) macizos. Facilidades a la nave - Suministro de combustible, mantenimientos básicos, agua y provisiones a embarcaciones en tránsito Almacenamiento - Dos almacenes en alquiler, uno de 3 284 m2 y otro de 1 560 m2 - Un almacén de carga general (aduanero) de 4 086 m2 - Dos zonas altas de 9 450 m2 y 8 500 m2 respectivamente	02 elevadores de horquilla de 3,5 y 2,5 t. 01 grúa de capacidad de levante 22 t. 02 balanzas camioneras de 100 t y 60 t. 01 grupo electrógeno de 380 kW 04 tractores de 30 t. 31 vagonetas de 15 t. cada una.

Fuente: ENAPU IQUITOS 2023

Nota: El puerto tiene una zona asignada para movilizar contenedores (Zona 7) de 9,450 m², pero actualmente prácticamente no mueve carga contenerizada. En 2023 apenas movilizó 22 TM de carga en contenedores.

Movimiento portuario. Durante el 2023, el terminal portuario de Iquitos atendió 1,714 naves, 674 naves más que en 2022, cuando atendió 1,040. Así mismo, en cuanto a su

participación sobre el total nacional de naves atendidas por terminales de ENAPU, el terminal de Iquitos incrementó su participación del 23,9% al 64,8% entre el 2022 y 2023.

Tráfico de naves en el terminal de Iquitos - ENAPU, 2022-2023 (En número de naves)					
Terminal portuario	2022		2023		2022/2023
	Nro.	Participación	Nro.	Participación	Variación
Iquitos	1 040	23,9%	1 714	32,1%	64,8%

Fuente: ENAPU

Carga movilizada. Entre 2022 y 2023, se observa una disminución de 19 mil trecientas toneladas, equivalente al 12,6% menos; aunque su participación sobre el total anual solo se redujo en 1,9%

Tráfico de carga en el terminal de Iquitos ENAPU, 2022-2023 (En toneladas)					
Terminal portuario	2022		2023		2022/2023
	TM	Participación	TM	Participación	Variación
Iquitos	153 467	16,2%	134 141	14,3%	-12,6%

Fuente: ENAPU

Carga en contenedores. Durante el 2023, la carga contenerizada por ENAPU Iquitos fue de 22 toneladas frente a solo 4 toneladas movilizadas en 2022

Carga fraccionada. Con relación a la carga fraccionada, destacó el terminal de Iquitos al concentrar el 39,6% del total de carga fraccionada movilizada por los terminales administrados por ENAPU, aunque con una variación negativa en cuanto al total de TM movilizadas menor en 12,7% de lo registrado en 2022.

Tráfico de carga fraccionada en el terminal de Iquitos ENAPU, 2022-2023 (En toneladas)					
Terminal portuario	2022		2023		2022/2023
	TM	Participación	TM	Participación	Variación
Iquitos	153 435	39,1%	133 996	39,6%	-12,7%

Fuente: ENAPU

VI.3.1 Infraestructura requerida para la conexión Asia – Manaus

El constante incremento del intercambio de bienes de todo tipo entre los tres países que involucra el estudio (Perú – Brasil, China), conforman una oferta considerable de productos que podrían ser parte de carga que transite por el Eje Multimodal IIRSA Sur;

bastaría facilitar el tránsito internacional multimodal de mercancías y carga general por territorio peruano, desde Manaus hasta puertos peruanos en la costa del Pacífico y desde allí a puertos del extremo oriente, en viaje de ida y retorno²³.

23 Carga potencial por su valor como por su valor y volumen; sólidas y líquidas, como alimentos frescos y refrigerados, soya y torta de soya, partes y piezas de aparatos, vehículos, petróleo y derivados, minerales, etc.

La logística se define como la articulación de la provisión de servicios de infraestructura, la producción, la facilitación del movimiento, la distribución de bienes y la regulación de servicios e información a lo largo de la cadena global (CEPAL, 2021). Cualquiera sea el país asiático de origen de mercancía con destino a la ciudad de Manaus u otra en el Brasil utilizando la vía fluvial, deberá utilizar un operador logístico internacional calificado como “Operador Económico Autorizado” (OEA) por ambos países, que efectúe el transporte

de la carga mediante el tránsito internacional multimodal (terrestre, fluvial y de cabotaje marítimo), debiendo saber el tiempo y el costo que demandará y las condiciones existentes de la infraestructura de carreteras y puertos que son parte de la ruta.

A continuación, se presentan los requerimientos de infraestructura multimodal que se deben cumplir para que dicha selección se opte por la mejor ruta²⁴.

Modos de transporte, rutas y puntos de embarque (este a oeste)

Fluvial	Terrestre	Marítimo
Partida desde el puerto fluvial de Manaus en Brasil	Frontera Brasil – Perú. Ingreso por Isla Santa Rosa, hasta Puerto Nueva Reforma (Yurimaguas),	Desde Yurimaguas, en tránsito por vía terrestre a aduana y/o puerto marítimo
Puntos de control o cambio modal en Brasil	Puntos de control o cambio modal en Perú	Desde puerto en Perú hacia el puerto en destino (Asia - China)
1. Tabatinga (C)	1. Santa Rosa (C) 2. Iquitos (C) 3. Yurimaguas (C) + CM	Ruta 1. Yurimaguas – Paita CM Ruta 2. Yurimaguas – Eten CM Ruta 3. Yurimaguas – Chancay CM

Fuente: MTC

Elaboración: MAXIMIXE

Modos de transporte, rutas y puntos de embarque (oeste a este)

Marítimo	Terrestre	Fluvial	
Partida desde puerto en China hacia el puerto en destino (Perú)	Desde puerto en Perú en tránsito por vía terrestre a aduana y/o puerto fluvial	Desde Puerto Nueva Reforma (Yurimaguas), en tránsito por vía fluvial a destino	Desde puerto en Brasil hasta destino final (Manaus)
Puntos de control o cambio modal en Perú			Punto de control en Brasil
1. Chancay C + CM 2. Eten C + CM 3. Paita C + CM	Ruta 1. Chancay – Yurimaguas Ruta 2. Eten Yurimaguas Ruta 3. Paita - Yurimaguas	1. Iquitos (C) 2. Santa Rosa	1. Tabatinga

Fuente: MTC

Elaboración: MAXIMIXE

²⁴ En el análisis de la infraestructura se da por descontado que las autoridades aduaneras, sanitarias y de todo brindaran las facilidades necesarias para no interrumpir – salvo sea necesario - el tránsito internacional y demás operaciones de comercio exterior que se den en la ruta.

Principales factores para evaluar relacionados a las infraestructuras

Servicios portuarios y servicios logísticos en el hinterland

Factor Global	Costos
Capacidad de las infraestructuras portuarias y logísticas en el hinterland	Calados, ancho y radios de giro de canales de acceso
	Longitud y calado a pie de muelle/ equipamiento portuario Vinculación entre redes de transporte
Eficiencia de las infraestructuras portuarias y logísticas en el hinterland	Tiempos de espera en gates
	Tiempos en procesos aduaneros
	Interrupción de los servicios por huelgas por parte de gremios
Costos de los servicios prestados por las infraestructuras portuarias y logísticas en el hinterland	Costos de terminales portuarias a los cargadores
	Costos de servicios a los buques, costos de puerto y terminal, y de peaje
	Transparencia en las tarifas

Fuente: Evaluación de los resultados de las encuestas

Elaboración: MAXIMIXE

Para el presente estudio se realizó indagaciones con operadores logísticos, quienes identificaron como principales obstáculos a la eficiencia del corredor fluvial los siguientes factores: insuficiente calado en tramos críticos de la ruta y en los accesos a ciertos puertos; exceso de paradas debido al transporte mixto de carga y pasajeros; ausencia total de infraestructura en puntos clave como Santa Rosa; escasa oferta de conexiones multimodales internacionales; demoras en los tiempos de atención; costos elevados por servicios logísticos (fletes, servicios a la nave y a la carga); falta de disponibilidad de espacio en las embarcaciones; irregularidad en las frecuencias de operación; demoras en los procesos de arribo y zarpe; infraestructura portuaria inadecuada tanto para la atención de naves como para la manipulación de carga; y condiciones de inseguridad en la navegación.

Con base en los resultados que anteceden se presenta la siguiente lista de requerimientos de proyectos en infraestructura multimodal:

1. Hidrovía Amazónica

La navegación fluvial entre Tabatinga (Brasil) y Yurimaguas (Perú) enfrenta limitaciones estructurales que reducen su competitividad como alternativa logística dentro del eje multimodal IIRSA Norte. La falta de infraestructura adaptada al tránsito continuo de contenedores genera cuellos de botella que encarecen el transporte, reducen la previsibilidad de los flujos y limitan la integración efectiva de la Amazonía peruana con el Atlántico. Las intervenciones estructurales requeridas son:

Dragado Regular: Se requiere el dragado sistemático de los tramos críticos o “malos pasos” para mantener una profundidad mínima permanente de 2.44 m (8 pies), permitiendo la navegación de embarcaciones de mediano calado. Este mantenimiento debe considerar la variabilidad estacional del caudal y sedimentación de los ríos.

Señalización y Balizamiento: Implementación de sistemas de navegación asistida, como boyas inteligentes, balizas con posicionamiento GPS y paneles de información para condiciones de baja visibilidad. Esto permitirá operaciones nocturnas y en condiciones climáticas adversas, aumentando la eficiencia y seguridad.

Medidas de Seguridad y Control Logístico: Desarrollo de un sistema integrado de vigilancia fluvial mediante drones, estaciones de control y unidades fluviales que reduzcan riesgos de piratería, contrabando o accidentes. Se debe incluir también un sistema de trazabilidad de carga en tiempo real.

Coordinación Aduanera y Normativa Binacional: Establecimiento de una ventanilla única aduanera binacional en puntos fronterizos clave (como Santa Rosa y Tabatinga), con interoperabilidad de plataformas digitales entre SUNAT (Perú) y Receita Federal (Brasil). Se debe acompañar con acuerdos sanitarios, fitosanitarios y de libre tránsito.

Una hidrovía plenamente funcional entre Tabatinga y Yurimaguas permitirá cerrar el eslabón logístico faltante entre el nodo Atlántico brasileño y el Pacífico peruano (Puerto de Paita), viabilizando un corredor bioceánico de bajo costo logístico. Esto abriría nuevas rutas para el comercio China-Brasil, permitiendo:

Reducción de tiempos y costos de transporte hasta en un 30% frente a rutas tradicionales vía Canal de Panamá.

Dinamización del hinterland amazónico mediante nuevos flujos de comercio intrarregional.

Inserción de la Amazonía peruana en cadenas logísticas globales con infraestructura de bajo impacto ambiental.

2. Puerto de Eten

El Puerto de Eten, aún en fase de proyecto, es el punto final de esta ruta y un componente clave para su viabilidad. Para que sea operativo y funcional como terminal de contenedores, se necesita:

Terminales para Contenedores: Construcción de terminales especializadas con capacidad para procesar grandes volúmenes de contenedores, incluyendo áreas de apilamiento y maniobra.

Grúas de Alta Capacidad: Incorporación de grúas pórtico y otros equipos diseñados para la carga y descarga de buques de gran tamaño.

Sistemas de Seguridad y Logística: Desarrollo de sistemas avanzados de seguridad (control de acceso, CCTV) y plataformas logísticas para gestionar el flujo de mercancías.

Conexiones Viales y Ferroviarias: Integración con la red vial y ferroviaria nacional para facilitar la distribución terrestre de la carga hacia el interior del país.

Calado Adecuado: Asegurar una profundidad suficiente en el canal de acceso, posiblemente mediante dragado inicial y mantenimiento, para permitir la llegada de buques de gran calado.

2.1. Obras complementarias para hacer viable el Puerto de Eten

La operatividad plena del futuro Puerto de Eten depende de la ejecución coordinada de tres obras viales fundamentales: (1) la rehabilitación y mejoramiento del tramo Olmos-Lambayeque, (2) la construcción de una vía de evitamiento para descongestionar la ciudad de Chiclayo; y, (3) el desarrollo de un acceso directo al terminal portuario. Estas intervenciones responden a necesidades de conectividad física y conforman un sistema logístico integral destinado a consolidar al norte del Perú como plataforma estratégica para el comercio exterior y la integración regional.

i. **Olmos - Lambayeque.** El primer componente es el tramo vial entre Olmos y Lambayeque, que actualmente enfrenta un nivel de saturación crítico con más de 4,000 vehículos diarios y condiciones estructurales deterioradas. La vía atraviesa varios núcleos urbanos intermedios (como Motupe, Jayanca, Pacora, Íllimo, Túcume y Mochumí), lo que incrementa la congestión y eleva el riesgo de accidentabilidad. Este

tramo constituye la principal conexión entre la zona productiva de Olmos —clave en la agroindustria de exportación— y la infraestructura logística de la costa, por lo que su mejoramiento estructural y funcional es esencial para garantizar una cadena de suministro eficiente y segura.

- ii. **Vía de Evitamiento en Chiclayo.** En segundo lugar, se requiere una nueva vía de evitamiento para la ciudad de Chiclayo. Actualmente, el tránsito de carga pesada se ve forzado a atravesar el área urbana, lo que genera congestión severa, elevados tiempos de viaje y conflictos con el tráfico local. La solución prevista es una carretera perimetral de aproximadamente 32 kilómetros, de doble calzada y diseñada para desviar el flujo logístico del centro metropolitano. Esta obra permitirá reconfigurar la movilidad interprovincial, facilitar el acceso hacia Lambayeque y Eten, y reducir considerablemente los costos logísticos derivados de la ineficiencia vial.
- iii. **Acceso a Eten.** Finalmente, el acceso directo al Puerto de Eten constituye la tercera intervención crítica. Se trata de una vía de aproximadamente 9 kilómetros que conectará el eje troncal regional con el nuevo terminal marítimo. El trazado actual presenta limitaciones geométricas, falta de capacidad estructural y problemas de seguridad vial, lo que impide que el puerto pueda operar con un flujo sostenido de camiones y contenedores. Esta vía debe diseñarse con estándares para tránsito pesado, asegurando la estabilidad de los suelos, el manejo adecuado de drenajes y la conectividad fluida con los corredores nacionales.

La articulación de estas tres obras convertirá al Puerto de Eten en un nodo logístico funcional dentro del eje multimodal del norte peruano, capaz de descongestionar los puertos de Paita y Callao, atraer inversiones privadas en transporte y servicios portuarios, y potenciar el desarrollo económico de Lambayeque y

regiones aledañas. En conjunto, conforman un sistema de conectividad que requiere ser tratado como un proyecto integral, bajo una lógica de desarrollo territorial y eficiencia logística de alcance nacional.

3. Modernización del Puerto de Iquitos (administrado por ENAPU)

El puerto de Iquitos, gestionado por la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU), es un nodo crítico en la Amazonía peruana para el comercio fluvial. Para optimizar el transporte de contenedores, se necesitan las siguientes mejoras:

Capacidad de Almacenamiento: Ampliación de áreas destinadas al almacenamiento de contenedores, incluyendo zonas seguras y, en algunos casos, climatizadas para mercancías perecibles o sensibles.

Modernización de Equipos: Incorporación de grúas modernas y equipos de carga y descarga que permitan manejar contenedores de manera rápida y eficiente.

Sistemas de Gestión Logística: Implementación de plataformas digitales avanzadas para coordinar el flujo de mercancías, reducir tiempos de espera y mejorar la trazabilidad de la carga.

Infraestructura de Apoyo: Refuerzo de la seguridad mediante cercos perimetrales, sistemas de vigilancia (como cámaras CCTV) y mejora de las instalaciones básicas para el personal y las operaciones.

4. Modernización del Puerto de Yurimaguas Nueva Reforma

Yurimaguas Nueva Reforma es un enlace esencial entre el transporte fluvial y terrestre, conectando la ruta acuática con la carretera IIRSA Norte. Para soportar el manejo de contenedores durante todo el año, se requiere:

Muelles Adecuados: Construcción o mejora de muelles capaces de recibir embarcaciones de mayor tamaño, con estructuras diseñadas para el atraque y la manipulación de contenedores.

Áreas de Almacenamiento: Desarrollo de patios de contenedores seguros y bien organizados, con capacidad suficiente para manejar un volumen creciente de carga.

Equipos Modernos: Instalación de grúas pórtico y otros equipos especializados para la carga y descarga eficiente de contenedores.

Integración Multimodal: Optimización de la conexión con la carretera IIRSA Norte mediante accesos pavimentados y sistemas logísticos que agilicen el traslado terrestre de la carga.

Sostenibilidad Ambiental: Todas las intervenciones deben cumplir con regulaciones ambientales para minimizar el impacto en el ecosistema amazónico, utilizando tecnologías sostenibles y planes de mitigación.

Capacitación del Personal: Inversión en la formación de trabajadores portuarios y logísticos para operar equipos modernos y gestionar sistemas digitales de manera eficiente.

Tecnología y Digitalización: Adopción de herramientas como sistemas de seguimiento en tiempo real y plataformas de gestión portuaria para optimizar las operaciones y aumentar la transparencia en la cadena logística.

5. Obras complementarias en la Carretera IIRSA Norte

Como parte del proceso de mejora continua de la infraestructura vial concesionada, la concesionaria IIRSA Norte ha identificado un conjunto de intervenciones prioritarias orientadas a optimizar el flujo vehicular y elevar los estándares de seguridad vial en los distintos tramos de la carretera. Estas propuestas buscan mitigar cuellos de botella, reducir riesgos de siniestralidad, y facilitar el tránsito eficiente de vehículos de carga pesada a lo largo de la Red Vial Nacional. Todas las intervenciones cuentan con la aprobación técnica de OSITRAN y se encuentran en proceso de evaluación por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

Región San Martín: La región amazónica presenta un tránsito intenso de vehículos menores, especialmente en zonas urbanas, lo que genera interferencias con el transporte de carga y eleva los riesgos operativos. Para contrarrestar esta situación, se proponen obras de ensanchamiento de calzada y medidas de seguridad vial en los siguientes tramos:

Puente Cumbaza (km 603) – Entrada a Cuiyumbique y San José de Sisa (km 590).

Zona urbana de Moyobamba (km 488 al km 499).

Zona urbana de Elías Soplín Vargas – Segunda Jerusalén hasta Nueva Cajamarca (km 443 al km 462).

Asimismo, se proyecta la construcción de dos puentes definitivos: Puente Naranjillo y Puente Aguas Claras, ambos cuentan con Proyecto de Ingeniería de Detalle (PID) y se encuentran en revisión por el MTC.

Región Amazonas: En esta región, además de obras menores en evaluación, destacan dos proyectos de mayor impacto:

Puente Yambrasbamba (km 343): obra de seguridad vial ya aprobada por OSITRAN.

Trazado definitivo del tramo Aserradero (km 263 al km 269): el PID se encuentra en revisión por el MTC, y su ejecución permitirá mejorar el alineamiento horizontal y vertical de la vía en un sector crítico.

Región Cajamarca: La intervención de mayor envergadura se ubica en el tramo de intersección hacia la ciudad de Jaén, nodo clave de conexión con zonas productivas de café y arroz:

Cruce Chamaya – Jaén (km 180): obra de seguridad vial, ya validada por OSITRAN y en evaluación por el MTC.

Región Lambayeque: En este territorio se ha identificado un punto crítico que ha sido históricamente afectado por inundaciones, provocando interrupciones frecuentes del tránsito entre la costa y el interior:

Puente Querpón (km 130): se plantea su construcción como solución estructural definitiva ante avenidas fluviales que interrumpen el tránsito en temporadas de lluvias.

Región Piura: Dada la importancia de Piura como puerta de entrada y salida de mercancías a través del puerto de Paita, y la alta congestión urbana en sus corredores logísticos, se propone un conjunto de obras de ampliación y gestión del tránsito:

Ensanchamiento a cuatro carriles desde el Puente Primavera hasta el Óvalo Chulucanas.

Ampliación de la avenida Sánchez Cerro hasta su intersección con el trébol de la Panamericana.

Mejoramiento integral de la vía Piura-Paita mediante retornos operativos y modernización de intersecciones.

Estas intervenciones buscan descongestionar el tránsito urbano, separar el flujo de carga pesada de los vehículos menores y garantizar

un tránsito fluido hacia los puertos, con impacto directo en los costos logísticos y la competitividad regional.

6. Consideraciones adicionales de infraestructura requerida

Para poner en operación y garantizar un servicio de transporte fluvial de contenedores durante todo el año en la ruta Manaus - Chancay, se requiere una inversión significativa y coordinada en infraestructura portuaria y fluvial. En Iquitos, Yurimaguas Nueva Reforma y el proyecto de Puerto Eten, las mejoras deben enfocarse en almacenamiento, equipos modernos, sistemas logísticos y conexiones multimodales.

En la ruta Tabatinga - Yurimaguas, el dragado, la señalización, la seguridad y la coordinación aduanera son esenciales para una navegación confiable. Estas mejoras fortalecerán el comercio entre Brasil y Perú, y promoverán el desarrollo económico de la región amazónica, siempre que se implementen con un enfoque sostenible y estratégico.

Infraestructura requerida o mejoras en puertos fluviales

Isla Santa Rosa de Yaraví

Dada las características de la isla, en caso de la imposibilidad de construcción del muelle, se podría optar por la firma de un convenio de cooperación para facilitar y realizar labores de control aduanero para operaciones de tránsito por frontera en formas coordinada con la Receita Federal de Tabatinga.

Terminal Portuario-Nueva Reforma - Yurimaguas

Ampliación de la capacidad operativa:

- Dragado del canal de acceso para permitir el paso de barcazas de mayor calado (mínimo 3.5 metros).
- Ampliación a muelles multipropósito con capacidad para 3-4 embarcaciones simultáneas.
- Implementación de sistemas de carga/descarga automatizados (ej. bandas transportadoras y montacargas eléctricos).

Intermodalidad

- Zona para almacenamiento temporal y consolidación de carga.
- Instalación de puerto seco en Yurimaguas para almacenamiento y consolidación de carga.
- Sensores IoT para monitoreo de condiciones climáticas y niveles de agua.
- Plataforma logística integrada mediante sistema único de gestión de carga (ej. Single Window for Logistics) para coordinar aduanas, transportistas y puertos

Puerto de Iquitos - ENAPU

Modernización del puerto de Iquitos con las siguientes obras:

- Construcción de un almacén con capacidad para almacenar carga refrigerada.
- Ampliación de patios de almacenamiento con pavimento reforzado para soportar cargas pesadas
- Integración de la carretera Iquitos-Nauta en los futuros proyectos ferroviarios de conexión a la red amazónica.
- Implementar un área como zona de intercambio modal para trasbordo a camiones y barcazas.
- Oficinas de aduanas y SENASA con ambientes y equipos adecuados para agilizar trámites.
- Instalaciones y equipos para inspección de seguridad (escáneres de rayos X, detectores de metales).
- Protección contra inundaciones mediante diques y sistemas de drenaje.
- Plataforma logística integrada mediante sistema único de gestión de carga (ej. Single Window for Logistics) para coordinar aduanas, transportistas y puertos

Infraestructura requerida o mejoras en cursos fluviales

Curso 1
Yurimaguas –
Iquitos – Santa
Rosa
(ida y vuelta)

Navegabilidad del Río Huallaga, Marañón y Amazonas:

- Programa permanente de dragado en el río Amazonas (tramo Tabatinga-Yurimaguas) para garantizar un calado mínimo de 3.0-3.5 metros durante la estación seca
- Identificación y señalización de bancos de arena y obstáculos mediante boyas electrificadas con GPS

Sistemas de Navegación Segura

- Red de estaciones hidrometeorológicas para monitorear niveles de agua, corrientes y clima en tiempo real.
- Implementación de AIS (Sistema de Identificación Automática) para rastrear embarcaciones y evitar colisiones.
- Balizamiento nocturno con luces LED en zonas críticas (ej. curvas pronunciadas).

Gestión de residuos

- Plantas de tratamiento de desechos en todos los puertos para evitar contaminación de aguas.

Infraestructura requerida o mejoras en puertos marítimos

Nuevo Puerto de
Eten

Diseño de un puerto de aguas profundas

- Construcción de un muelle de 500 metros con calado mínimo de 10 metros para recibir buques de carga general y contenedores.
- Terminal de contenedores con capacidad inicial de 100,000 TEU/año.
- Instalación de grúas de muelle y sistemas de escaneo de seguridad.

Conectividad estratégica

- Enlace directo con la carretera Panamericana Norte y el Corredor IRSA Norte.
- Zona logística adyacente con centros de distribución y reparación de contenedores.

Sostenibilidad

- Energía renovable (paneles solares) para operaciones portuarias.
- Sistemas de tratamiento de aguas residuales y control de erosión costera.
- Instalación de puerto seco o ZEEP en Yurimaguas y Eten para almacenamiento y consolidación de carga.
- Plataforma logística integrada mediante sistema único de gestión de carga (ej. Single Window for Logistics) para coordinar aduanas, transportistas y puertos.

Flota de embarcaciones

A. Barcazas y remolcadores adaptados

- Flota de barcazas con capacidad para 50 - 150 contenedores y calado reducido (≤ 3.0 m).
- Remolcadores con tecnología de propulsión eficiente y sistemas de posicionamiento dinámico.

B. Seguridad y prevención:

- Equipamiento con radares de navegación y cámaras térmicas para operaciones en niebla.
- Protocolos de emergencia para derrames de hidrocarburos o accidentes en zonas remotas.

VI.4 Agenda pendiente

Recomendaciones para mejorar la integración comercial

Mejorar la infraestructura y continuidad

logística: Ejecutar con carácter de urgencia nacional la Hidrovía Amazónica, garantizando una profundidad mínima permanente en el eje Yurimaguas–Iquitos–Tabatinga, como condición habilitante para establecer un corredor fluvial competitivo y funcional durante todo el año. Esta medida estructural permitiría reducir drásticamente los costos logísticos y asegurar la regularidad de los servicios fluviales. De manera simultánea, se requiere modernizar los puertos de Iquitos y Yurimaguas, dotándolos de infraestructura estratégica como grúas de carga, almacenes frigoríficos y sistemas aduaneros digitalizados que permitan operaciones de comercio exterior en tiempo real. Es imperativo evaluar la implementación de un centro logístico trinacional en la zona Tabatinga–Leticia–Santa Rosa, que funcione como punto nodal de consolidación de carga, transferencia intermodal y servicios para operadores logísticos. A nivel territorial, debe impulsarse con decisión la mejora de la conectividad local: en Loreto, a través de caminos vecinales que articulen las zonas productivas con los puertos fluviales; y en Brasil, con la continuación de los trabajos de recuperación integral de la BR-319 hacia Manaus. En paralelo, se recomienda gestionar la apertura de una ruta aérea directa Iquitos–Manaus, con frecuencia regular, que facilite el transporte de carga liviana y fomente el turismo de alta gama, permitiendo tiempos de tránsito que transformen la viabilidad comercial de toda la región.

Reducción de costos y trámites fronterizos:

Implementar un Programa de Facilitación Aduanera Amazónica entre ambos países. Esto implicaría acuerdos para un despacho aduanero único en origen/destino (por

ejemplo, que la aduana peruana en Iquitos pueda precintar carga con destino Manaus y que ésta sea liberada rápidamente al llegar, y viceversa). Instalar un puesto fronterizo integrado en Tabatinga con funcionarios peruanos y brasileños trabajando juntos, de manera similar a modelos en la frontera Perú-Chile. Simplificar los requisitos para pequeñas exportaciones e importaciones fronterizas, creando un régimen especial de micro comercio amazónico con montos límite, para formalizar el intercambio que hoy es informal. Así, un pequeño comerciante podría enviar legalmente productos alimenticios o artesanías de Iquitos a Tabatinga con mínimos requisitos. Asimismo, armonizar normas sanitarias para productos amazónicos: por ejemplo, acuerdos de reconocimiento mutuo para la comercialización de pescados, frutos y otros productos forestales no maderables, asegurando estándares, pero evitando trámites duplicados.

Incentivos fiscales y financieros: Diseñar incentivos que hagan atractiva la operación en este corredor. Por el lado peruano, podría restablecerse y fortalecerse el régimen de Zona Franca o Zona Especial de Desarrollo en Loreto, con beneficios tributarios por, digamos, 20-30 años para industrias que se instalen a procesar productos orientados al mercado brasileño. Por el lado brasileño, ampliar las facilidades de la Área de Livre Comércio de Tabatinga para que no solo abastezca su municipio, sino que sirva de plataforma reexportadora hacia el Perú. Adicionalmente, ofrecer créditos blandos o garantías a empresas de transporte que abran rutas hacia/desde Loreto, dado el riesgo inicial alto. Los gobiernos podrían crear un fondo de garantía logística que cubra pérdidas o contingencias a los operadores que prueben la nueva ruta comercial, incentivando así a navieras, aerolíneas o flotas terrestres a participar.

Promoción de cadenas de valor binacionales: Identificar e impulsar proyectos productivos conjuntos donde cada región aproveche sus ventajas. Por ejemplo, un programa agroindustrial amazónico donde agricultores peruanos provean insumos (camote, maíz, frutas) que se procesen en Manaus (jugos, snacks) para ambos mercados. O un proyecto forestal donde madereros de Loreto trabajen con fabricantes de muebles de Amazonas para elaborar productos con mayor valor agregado. Estas iniciativas podrían apoyarse con capacitación técnica y facilidades arancelarias (ej. draw-back o devolución de impuestos para insumos importados que luego se reexporten transformados). También fomentar el turismo integrado: paquetes que incluyan destinos de Perú y Brasil con facilidades migratorias (visa de frontera turística), promovidos conjuntamente en ferias internacionales.

Fortalecer la institucionalidad y la cooperación regional: Dar continuidad y poder de ejecución a los Comités de Frontera Amazónicas creados en 2020. Es vital que no solo se reúnan, sino que implementen los acuerdos. Se recomienda establecer una hoja de ruta binacional 2025-2030 específicamente para la integración Loreto-Amazonas, con metas cuantitativas (p.ej. duplicar el comercio fronterizo formal en 5 años, reducir tiempos de transporte en 30%, etc.). Incluir la participación de los gobiernos regionales, municipales y del sector privado (cámaras de comercio, asociaciones de exportadores) en la vigilancia de estos compromisos. Asimismo, aprovechar organismos multilaterales: por ejemplo, proponer a la OTCA (Organización del Tratado de Cooperación Amazónica) proyectos de integración económica piloto en la zona, o buscar financiamiento del Fondo de Desarrollo de la Cuenca del Plata para infraestructura fronteriza.

Aprender de experiencias exitosas: Implementar en Loreto algo similar a la experiencia de la Feria de Importados de Ciudad del Este (Paraguay) o la Expo frontera que realizan algunas ciudades duales. Es decir, organizar una Feria Comercial Amazónica Binacional anual, rotando entre Iquitos y Manaus, donde productores de ambas partes se encuentren con compradores, se exhiban productos potenciales y se cierre negocios. Esto elevaría la visibilidad de las oportunidades e iría creando una cultura exportadora en la Amazonía. También, inspirarse en la integración energética del Cono Sur: explorar convenios para que el gas natural de Camisea (Perú) pudiera a futuro abastecer a Manaus mediante gasoducto o GNL, o que excedentes de energía renovable de Brasil pudieran enviarse a poblaciones peruanas. Este tipo de proyectos grandes generan interdependencia económica que luego arrastra otras actividades.

Aspectos normativos en el tránsito internacional vía fluvial.

Con relación al tránsito aduanero por Perú con destino al exterior, el artículo 92 de la Ley General de Aduanas no establece ninguna limitación en cuanto a las vías a utilizar y el Reglamento de la mencionada ley tampoco contiene precisión o exclusión sobre este punto; por lo que se desprende que, el tránsito aduanero con destino al exterior se puede llevar a cabo por cualquier vía, incluida la fluvial, siempre que se cumpla con las condiciones y requisitos previstos en la Ley General de Aduanas (LGA) y el Reglamento para solicitar el citado régimen²⁵.

Si bien en el caso de las exportaciones e importaciones peruanas hacia y desde Brasil no hay precisiones que hacer acerca del uso del transporte por vía fluvial, si cabe hacerlas con respecto al uso de este modo en el caso del régimen de tránsito internacional por Perú

²⁵ Informe N.º 000072-2023-SUNAT/340000

para mercaderías del Brasil con destino final terceros países o para mercaderías de terceros países que tengan como destino Brasil y pasen en tránsito por Perú.

Ello debido a que el **actual marco normativo aduanero no contempla como paso de frontera autorizado para el tránsito aduanero internacional de mercancías** el que corresponde a las rutas vía Yurimaguas – Iquitos – Santa Rosa, en la frontera con Brasil.

Perú. Pasos de frontera en Perú autorizados para tránsito internacional

Perú Bolivia	Perú Brasil	Perú Chile	Perú Ecuador
- Desaguadero (Perú) - Desaguadero (Bolivia)	- Iñapari (Perú) - Assis (Brasil)	- Santa Rosa (Perú) - Chacalluta (Chile)	- Aguas Verdes (Perú) Huaquillas (Ecuador) - La Tina (Perú) - Macará (Ecuador) - El Alamor (Perú) - Lalamor (Ecuador)

Fuente: Anexo I de la Resolución de Superintendencia N° 000172-2020/SUNAT - DESPA-PG.27

A la falta de designación específica de un paso de frontera entre Perú y Brasil para el tránsito internacional de mercancías por modo fluvial, se verifica en cambio que los procedimientos de

control aduanero se realizan en la Intendencia de Aduana de Iquitos, y ocasionalmente en el puesto de control de aduana en Santa Rosa (en la frontera Perú – Brasil – Colombia).

Perú. Intendencias y Agencias Aduaneras de pasos de frontera con Brasil

Frontera	Intendencia / Agencia aduanera	Unidades y sus teléfonos
Frontera Noreste Perú – Brasil - Colombia	Intendencia de Aduana de Iquitos (Loreto)	Teléfono fijo: (065) 581100 (Sede Única) División de Técnica Aduanera, Recaudación y Contabilidad Teléfono fijo: (065) 581100 Anexo: 42220 Celular: 961520633 Correo: dperales@sunat.gob.pe División de Control Operativo (Oficiales) Teléfono fijo: (065) 581100 Anexo: 42230 / 42231 Celular: 956683002 Correo: clentz@sunat.gob.pe
	Agencia Aduanera de Santa Rosa Isla Santa Rosa Frontera Tripartita	No se encontraron datos de contacto

Fuente: Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas

Operaciones de tránsito internacional vía amazónica.

A la fecha del presente informe no se reporta movimiento de mercancías bajo el régimen de tránsito internacional por la carretera IIRSA Norte; sin embargo, es preciso anotar que, con el inicio de operaciones del puerto de Chancay, esta ruta se convertirá en un trayecto de interés para el intercambio de productos del Brasil con los países asiáticos, en especial con China.

Al respecto, se reitera que en la isla Santa Rosa solo se tiene un Puesto de Control que se define como un recinto aduanero cuya finalidad es el control de personas, mercancías y medios de transporte, ejecutándose un conjunto de medidas destinadas a asegurar el cumplimiento de la legislación aduanera y los convenios internacionales vigentes. Este puesto de control se ubica en la frontera tripartita Perú – Brasil – Colombia, pero no ofrece los servicios adecuados para operar el régimen de tránsito aduanero internacional.

Efectivamente, el análisis detallado sobre los alcances del procedimiento general para el tránsito aduanero internacional de mercancías CAN – ALADI (PG-27) confirma la falta de habilitación del paso de frontera que permita utilizar la carretera IRSA NORTE para conectar los puertos de la costa peruana con el estado de Amazonas en el centro oeste brasileiro. Superar esta debilidad deberá ser una de las recomendaciones.

Propuestas de marco normativo para impulsar el tránsito internacional multimodal en la Hidrovia Amazónica

La experiencia internacional muestra las ventajas de adoptar un “Código o Sistema Aduanero Uniforme” que unifique normas y procedimientos aduaneros aplicables para un conjunto de países sea que limiten o no por frontera. Así, la Unión Europea aplica un marco legal armoniza los procedimientos aduaneros para todos los países miembros, estableciendo

reglas uniformes para la importación, exportación y tránsito de mercancías, con el objetivo de facilitar el comercio transfronterizo utilizando transporte multimodal²⁶ y los países pertenecientes a la ASEAN²⁷, tienen el “Sistema de Tránsito Aduanero de la ASEAN (ACTS por sus siglas en inglés)”, que permite a los operadores transportar mercancías a través de las fronteras de los Estados miembros con tan solo realizar un trámite aduanero válido en todos los puntos que cruzan.

En ambos casos, la mercadería puede viajar desde su primer punto de carga hasta su último destino sin necesidad de tramitar una declaración aduanera o un procedimiento particular en cada país o frontera, pudiendo incluso transferir las mercancías a cualquier modo de transporte (marítimo, aéreo, terrestre o fluvial) en cada país. Los derechos e impuestos están cubiertos por una única garantía para todos los países que participan en la operación de tránsito.

Al comparar los casos mencionados con el comercio fronterizo entre Perú y Brasil viene a la memoria lo indicado por el banco mundial anotado antes en este trabajo, En el comercio internacional, la infraestructura de soporte representa aproximadamente 60% a 70% del impacto, mientras que los procedimientos y normas aduaneras aportan un 30 a 40%. Estas cifras se basan en el consenso de que la infraestructura es la base física esencial, mientras que las normas aduaneras actúan como un habilitador crítico para optimizar el flujo. Para rutas como la amazónica, invertir en mejorar la infraestructura (puertos, vías fluviales y conexiones terrestres) es naturalmente prioritario, pero esas inversiones deben complementarse necesariamente con reformas del marco aduanero para maximizar la competitividad de todo el eje.

Dicho lo anterior, al margen de la necesidad de atraer inversiones para posibilitar el uso eficiente de la Hidrovia Amazónica entre Brasil y Perú... ¿qué cambios adaptaciones o

²⁶ Mecanismo aduanero único de la UE, normado por el Reglamento (UE) N° 952/2013;

²⁷ La Asociación de Naciones de Asia Sudoriental está integrada por 10 países de la región del sudeste asiático: Birmania, Brunéi, Camboya, Filipinas, Indonesia, Laos, Malasia, Singapur, Tailandia, y Vietnam.

mejoras deben aplicarse al marco normativo legal aduanero tanto peruano como brasilero para lograr una efectiva integración comercial, productiva y del intercambio de toda la región con el Asia? ¿Cuáles son los aspectos institucionales que hay que impulsar para propiciar el avance de una agenda de políticas de mayor integración regional y global a través de la Hidrovía Amazónica? A continuación, se presenta un **breve recuento de las acciones ya implementadas** para luego alcanzar las **propuestas de cambios o adaptaciones**

normativas aduaneras necesarias para impulsar el uso de la hidrovía para el comercio internacional.

Recuento de las acciones normativo - aduaneras adoptadas por Perú y Brasil

La lista de normas legales y procedimientos de facilitación para el comercio internacional que a la fecha mantienen establecidos tanto Perú como Brasil y que aplican para agilizar y simplificar este tipo de comercio son:

Marco legal y procesos de facilitación del comercio vigentes		
Marco legal y normativo aduanero implementado y vigente en Perú y Brasil	Perú	Brasil
1. Ventanilla Única Aduanera: Permite a los operadores económicos presentar toda la documentación necesaria para el despacho de aduanas en un único punto, ya sea para importaciones, exportaciones o tránsitos.	Si	Si
2. Operador Económico Autorizado (OEA). Las empresas que cumplen con estándares de seguridad y confiabilidad reciben este estatus, lo que les otorga menos controles físicos y prioridad en los despachos aduaneros.	Si	Si
3. Automatización y Digitalización (e-Aduanas). Sistemas electrónicos como el Sistema de Control de Importaciones (ICS) y el Sistema de Control de Exportaciones (ECS) permiten gestionar declaraciones aduaneras digitalmente.	Si	Si
4. Acuerdos de Reconocimiento Mutuo. Entre ambos países y con otros países de Asia como China, Corea, Japón, etc., para reconocer mutuamente programas como el OEA, reduciendo controles.	Si, con Brasil y Corea	Si, con Perú y China
5. Tratados comerciales preferenciales entre ambos países y con países asiáticos como China, Corea, Japón, etc.	Si	Si
6. Acuerdos de facilitación del comercio transfronterizo a nivel bilateral	Si (parcial)	Si (parcial)
7. Guías sobre regímenes aduaneros generales (importación, exportación) y especiales (Tránsito Aduanero, importación temporal, exportación temporal, depósitos aduaneros, etc.)	Si	Si
8. Coordinación entre aduanas de diferentes países para evitar duplicidades y retrasos.	Si (parcial)	Si (parcial)
9. Uso de tecnología y digitalización, para modernizar los procedimientos aduaneros como: Identificación de mercancías mediante códigos QR, RFID o blockchain.	Si	Si
10. Sistemas de gestión de riesgos automatizados e Intercambio electrónico de datos entre aduanas y operadores económicos.	Si	Si

Nota: En Perú y en Brasil los sistemas están habilitados en todas las intendencias de Aduanas, excepto en la triple frontera Santa Rosa – Tabatinga – Leticia para el caso de Perú (Brasil tiene sistema integrado de aduanas en dicha frontera).

Propuestas de cambios o adaptaciones legales y normativas aduaneras para mejora del comercio y tránsito internacional de mercancías por la Hidrovía Amazónica

se le contrapone la siguiente lista de cambios normativo-aduaneros y procedimentales necesarios para el impulsar el comercio internacional multimodal por la Hidrovía Amazónica.

A la lista de recuento de acciones normativo – aduaneras ya adoptadas por Perú y Brasil

Cambios normativos pendientes para facilitar uso de la Hidrovía Amazónica

Marco legal y normativo aduanero faltante o pendiente de modificar para implementar uso eficiente de la Hidrovía Amazónica

1. *Crear Zonas Económicas Especiales Privadas en los puntos de intercambio modal (Iquitos, Yurimaguas, Chiclayo) con regímenes aduaneros especiales como tránsito internacional*
2. *Reglamentar el uso de sistemas electrónicos para el seguimiento de cargas y garantías financieras simplificadas para cubrir posibles impuestos durante el tránsito internacional por frontera.*
3. *Modificar los procedimientos Aduaneros Simplificación de Procedimientos para el Comercio Multimodal. Adaptar normativas para integrar el transporte fluvial por el Amazonas con el terrestre y marítimo hacia los puertos peruanos, optimizando la logística y tiempos de tránsito.*
4. *Replicar el Control Aduanero Integrado. Como los controles integrados en frontera de países del MERCOSUR, posibilitando realizar el control en solo un lado de ambos puntos de frontera*
5. *Normar el Régimen de Tránsito Común permitiendo movilizar mercancías bajo suspensión de impuestos a través de Perú Asia y desde países asiáticos al Brasil sin despachos intermedios*
6. *Implementar normativamente el acuerdo de facilitación fronterizo Perú – Brasil mediante asistencia técnica y capacitación para agilizar el comercio a través de zonas fronterizas con apoyo de la Organización Mundial de Aduanas*
7. *Crear una plataforma digital “binacional” que canalice y centralice todos los trámites aduaneros, sanitarios, fitosanitarios y de seguridad para el transporte multimodal. Incluyendo módulos específicos para el transporte fluvial (río Amazonas) y terrestre (IIRSA Norte), con enlaces a puertos del Pacífico*
8. *Reglamentar el uso del Corredor Multimodales con Enfoque Integrado. Seguir el modelo del corredor fluvial Rin-Meno-Danubio en Europa, que integra transporte fluvial, ferroviario y carretero*
9. *Desarrollar un “Plan Maestro Multimodal del Amazonas-IIRSA Norte-Pacífico” con rutas prioritarias y nodos logísticos estratégicos (ejemplo: Puerto de Iquitos en Perú, puerto de Manaus en Brasil, y conexiones a puertos en el Pacífico).*
10. *Crear mecanismos permanentes de Cooperación Transfronteriza y Capacitación, estableciendo comités binacionales que se reúnan periódicamente para resolver disputas y coordinar políticas en cruces clave (ejemplo: en la triple frontera)*
11. *Establecer incentivos para la Inversión en Infraestructura. Promulgar leyes con incentivos fiscales para empresas que mejoren puertos, carreteras y centros logísticos en la región amazónica, como reducción en el impuesto a la renta para empresas que inviertan en instalaciones en Iquitos (Perú) o Tabatinga (Brasil).*

Capítulo VII

Impacto del mayor comercio a través del corredor IIRSA Norte



Actualmente, el intercambio comercial directo entre la Macrorregión Norte del Perú y el estado de Amazonas en Brasil, utilizando la infraestructura existente del Eje Multimodal IIRSA Norte y su conexión fluvial amazónica, presenta niveles de desarrollo aún incipientes. A pesar del potencial geográfico y los acuerdos bilaterales, la dinamización efectiva de este corredor logístico enfrenta desafíos relacionados con la generación de carga sostenida y la consolidación de rutas eficientes.

En este escenario, surge una alternativa estratégica de gran relevancia para potenciar el Eje Multimodal IIRSA Norte – que integra la Carretera Interoceánica Norte (IIRSA Norte) y la Hidrovía Amazónica (conectando puntos clave como el puerto fluvial de Yurimaguas en Loreto con la frontera en Tabatinga, Brasil). Dicha alternativa consiste en el aprovechamiento de un flujo comercial internacional ya existente y de gran magnitud: las importaciones que el estado de Amazonas, y en particular su capital Manaus, realiza masivamente desde China.

La propuesta logística consiste en canalizar una porción significativa de estas importaciones chinas (que alcanzaron las 984 mil TM anuales en 2024 con un valor CIF de US\$ 6,975 millones) a través del nuevo hub portuario de Chancay en la costa del Pacífico peruano. Desde Chancay, la carga transitaría por el IIRSA Norte hasta un puerto fluvial estratégico (como Yurimaguas) para luego continuar por la Hidrovía Amazónica hasta Manaus.

En este sentido, el presente análisis se enfoca en evaluar de manera detallada y cuantificada el impacto económico que tendría para el Perú el desarrollo y la operación del Eje Multimodal IIRSA Norte, utilizando como vector principal de carga este flujo específico de importaciones chinas en tránsito hacia Manaus. Se examinan los efectos directos, indirectos e inducidos sobre los ingresos portuarios y logísticos, la contribución al PBI nacional, la generación de empleo y la recaudación fiscal, dimensionando así el potencial de esta iniciativa para la dinamización económica regional y la consolidación de Perú como un nodo logístico clave en Sudamérica.

Cifra de Negocios: Volumen de Carga en TEU y FEU

Iniciemos el cálculo del impacto para el país del ingreso de las importaciones chinas con destino a Manaus (que en 2024 presentaron un volumen de 984 mil TM). Para ello es necesario estimar cuántos contenedores equivalentes de 20 pies (TEU) serían requeridos. Asumiendo un peso promedio de 18 a 20 toneladas métricas por TEU, se obtiene:

Con 18 TM/TEU: $\approx 54,667$ TEU.

Con 20 TM/TEU: $\approx 49,200$ TEU.

En términos prácticos, esto equivale a unos **50-55 mil TEU anuales**, lo que a su vez corresponde aproximadamente a 25-27 mil contenedores de 40 pies (FEU) (dado que 1 FEU ≈ 2 TEU). Este volumen es significativo pero manejable dentro de la capacidad proyectada del Puerto de Chancay, el cual en su fase inicial podrá movilizar hasta 1 millón de TEU al año (se tomará como escenario prudente 5% de dicha capacidad).

Ingresos Portuarios Estimados

Para calcular los ingresos portuarios directos en Chancay por manipulación de 50-55 mil TEU, se considera una tarifa promedio por contenedor dentro de un rango razonable de US\$ 250 a US\$ 350 por TEU (tarifa que incluye movimientos de muelle, almacenaje básico, etc., similar a otros puertos de la región). Aplicando este rango:

Escenario conservador (US\$ 250/TEU): US\$ 12.3 millones anuales.

Escenario alto (US\$ 350/TEU): US\$ 19.1 millones anuales.

En términos medios, los ingresos portuarios directos rondarían los US\$ 15-16 millones anuales por el paso de estas importaciones. Este monto comprende principalmente los

servicios de carga/descarga de contenedores, uso de infraestructura portuaria, almacenes temporales y trámites aduaneros en Chancay. Son ingresos adicionales para el Perú, ya que, en ausencia de esta ruta, dichas cargas habrían transitado por el Canal de Panamá u otros puertos (sin contribuir a la economía peruana).

Impacto Económico en el PBI

Los efectos económicos no se limitan a los ingresos portuarios, sino que se extienden a toda la cadena logística y sectores vinculados. Para estimar el impacto total en el Producto Bruto Interno (PBI) del Perú, se aplica un multiplicador económico sobre el efecto directo.

Efecto directo: Además de los US\$ 15 millones en el puerto, el transporte terrestre/fluvial a través del Perú genera ingresos significativos. Cada contenedor debe recorrer los entre 1,700 y 2,000 km por carretera hasta Yurimaguas (dependiendo si es Eten o Paita) y luego 2,780 km por vía fluvial hasta Manaus. Estudios logísticos estiman el costo terrestre en un entorno entre US\$ 1,500-2,500 por contenedor (Chancay a Yurimaguas) y el fluvial entre US\$ 1,000-1,500 adicionales (Yurimaguas a Manaus).

Esto implica que los transportistas y operadores en territorio peruano percibirían en promedio US\$ 2,500-3,500 por contenedor en fletes internos. Para aproximadamente 50,000 contenedores, ello supone ingresos del orden de US\$ 125-175 millones anuales para el sector de transporte y logística dentro de Perú (camiones, combustible, peajes, servicios portuarios fluviales, etc.). Sumando el puerto, el flujo directo de ingresos logísticos rondaría los US\$ 140-190 millones por año. Se tomará **US\$ 165 millones** como magnitud de referencia para el impacto directo anual en la economía peruana (valor agregado por las actividades logísticas de tránsito).

Impacto Directo en PBI del Ingreso a Perú de Importaciones Chinas con destino en Manaus (en millones de US\$)

Concepto	Estimación Conservadora	Estimación Alta
Ingresos por puesto de Chancay	15	15
Ingresos por transporte terrestre (Chancay - Yurimaguas)	75	125
Ingresos por transporte fluvial (Yurimaguas - Manaus)	50	75
Total ingresos logísticos en Perú (terrestre + fluvial)	125	175
Total ingresos logísticos incluyendo puerto	140	190
Magnitud de referencia (impacto directo anual)	165	

Estimación: MAXIMIXE

Aplicación del multiplicador: Según la literatura económica, los multiplicadores del sector transporte/logística suelen ubicarse entre 1.7 y 2.5. Es decir, por cada US\$ 1 directo generado, el impacto total en el PBI puede ser de US\$ 1.7 a US\$ 2.5 una vez que se consideran efectos indirectos (proveedores, insumos) e inducidos (mayor consumo por los ingresos laborales generados). Aplicando este rango a los US\$ 165 millones directos tenemos:

Escenario conservador (multiplicador 1.7): Impacto total ≈ US\$ 280 millones en PBI (de los cuales 165 millones directos y 115 millones indirectos/inducidos).
 Escenario alto (multiplicador 2.5): Impacto total ≈ US\$ 412 millones en PBI (de los cuales 165 millones directos y 247 millones indirectos/inducidos).

Como estimación central, el corredor Chancay-Manaus habría aportado alrededor de **US\$ 330-350 millones** al PBI peruano en 2024. Este impacto amplio se distribuye en diversos sectores conexos: transporte terrestre (empresas de camiones, conductores), servicios logísticos (operadores de carga, agentes aduaneros), suministros (combustibles, mantenimiento vehicular), alojamiento y alimentos (servicios a transportistas en la ruta), así como un impulso al comercio minorista local en las regiones de tránsito por el mayor flujo de ingresos. En suma, Perú capitalizaría su posición geográfica estratégica como puente entre Asia y Brasil, generando valor interno a partir de un comercio que de otro modo ocurriría fuera de su territorio.

Impacto Total en el PBI a Perú de Importaciones Chinas con destino en Manaus (en millones de US\$)

Escenario	Multiplicador Aplicado	Impacto Total en PBI	Impacto Directo	Impacto Indirecto e Inducido	Sectores Beneficiados
Estimación Conservadora	1.7	280	165	115	Proveedores logísticos, consumo local, servicios a transportistas
Estimación Alta	2.5	412	165	247	Proveedores logísticos, consumo local, servicios a transportistas
Estimación Central	Rango medio (~2,0)	330 - 350	165	165 - 185	Transporte terrestre, operadores de carga, aduanas, combustibles, alimentación, comercio monirista

Estimación: MAXIMIXE

Se debe tener en cuenta que el valor CIF de las mercancías (US\$ 6,413 millones) no se suma directamente al PBI peruano, pues las cargas están en tránsito hacia Brasil. El impacto en el PBI proviene de los servicios prestados y el valor agregado local durante el tránsito. Por eso se utiliza el método del multiplicador sobre los ingresos logísticos locales para estimar la contribución al PBI.

Impacto en el Empleo

El establecimiento de esta ruta logística generaría empleo tanto directo en las operaciones de transporte y puerto, como indirecto e inducido en los sectores vinculados a lo largo del Eje Multimodal IIRSA Norte.

Empleo directo: Se estiman del orden de 1,000–1,500 empleos directos relacionados con la operación. Esto incluye personal del Terminal Portuario de Chancay (estiba, operadores

de grúas, personal de patio, seguridad, administrativos), que podría requerir varios cientos de trabajadores para manejar decenas de miles de TEU.

Adicionalmente, el transporte terrestre de casi un millón de toneladas implicaría una flota dedicada de camiones: asumiendo que un camión puede hacer aproximadamente 50 viajes al año por la ruta andino-amazónica, se necesitarían unos 1,000 conductores para movilizar 50 mil contenedores (muchos camiones con contenedor de 40’ realizarían 1 viaje redondo por semana).

A esto se suma el personal de operaciones fluviales (tripulaciones de barcasas en la Hidrovía Amazónica) y gestores logísticos. En total, los empleos directos rondarían los **2.2–2.8 miles de puestos** en Perú, mayormente formales dada la escala empresarial de las operaciones portuarias y de transporte.

Impacto en Empleos Directos del Ingreso a Perú de Importaciones Chinas con destino en Manaus (en número de puestos de trabajo)		
Categoría	Estimación Conservadora	Estimación Alta
Terminal Portuario de Chancay	1,000	1,500
Conductores de Camiones	1,000	1,000
Operaciones Fluviales y Logística	200	300
Total Estimado	2,200	2,800

Estimación: MAXIMIXE

Empleo indirecto e inducido: Son los puestos de trabajo generados en cadenas de suministro y servicios de apoyo debido al efecto multiplicador. Aquí se incluyen empleados en empresas proveedoras (por ejemplo, fabricantes de repuestos, talleres mecánicos, proveedores de combustible, servicios de alimentación y hospedaje en las rutas, personal de seguridad, etc.), así como los empleos derivados del mayor consumo local (efecto inducido) financiado por los ingresos de la actividad. Para estimarlos, empleamos un parámetro estándar de 20 empleos por cada

US\$ 1 millón movilizado en la economía local (directa o indirectamente). Dado que el valor total de bienes movilizados por Perú es de más de US\$ 6 mil millones, este método indicaría más de 120,000 empleos indirectos/inducidos asociados. Esta cifra incluye tanto empleos formales (p.ej. en empresas proveedoras de logística, comercio local) como informales en las regiones intermedias (vendedores ambulatorios, servicios informales a camioneros, etc., que proliferan con el aumento del tránsito comercial).

En total, la cadena logística Chancay-Manaus podría sostener del orden de **130,000 puestos de trabajo** en 2024, sumando todas las categorías. Es importante destacar que la mayoría (98%) corresponden a empleos indirectos o inducidos dispersos geográficamente a lo largo del corredor (desde el puerto de Chancay, atravesando la Sierra y la Amazonía peruana, hasta la frontera con Brasil).

Por ejemplo, el mayor movimiento de camiones estimularía economías locales cercanas al Eje Multimodal IIRSA Norte, generando ocupación en estaciones de servicio, paradores, talleres, restaurantes y comercio para atender a transportistas. Estos empleos descentralizados ayudan a dinamizar economías regionales de la macro ruta norte del Perú, tradicionalmente aisladas, articulándolas al comercio global.

Impacto de Empleos Totales del Ingreso a Perú de Importaciones Chinas con destino en Manaus (en número de puestos de trabajo)			
Escenario	Multiplicador Aplicado	Impacto Total en PBI	Impacto Directo
1. Empleo directo	Trabajadores de puerto (estiba, grúas, seguridad), choferes de camión, personal de barcasas, operadores logísticos	Cálculo físico-operavito basado en volumen/logística	2,200 - 2,800
2. Empleo Indirecto (formal)	Empresas proveedoras: talleres, repuestos, combustible, operadores logístico, personal de aduanas	Multiplicador de valor agregado logístico (20 empleos/US\$ M)	6,000 - 8,000
3. Empleo Inducido (informal y local)	Servicios generados por mayor ingreso local: comida, hospedaje, ambulantes, comercios locales	Multiplicador sobre comercio en tránsito (US\$ 6 M)	120,000
Total Empleo Estimado	Suma de todas las categorías anteriores	Estimación agregada	130,000

Estimación: MAXIMIXE

La estimación de más de 120 mil empleos inducidos es una medida del impacto ocupacional amplio. Equivale a decir que por cada US\$ 50 mil de comercio en tránsito se sostiene aproximadamente un puesto de trabajo a lo largo de la cadena (directo o inducido). Es un parámetro alto pero plausible considerando el efecto multiplicador en una economía con mucha informalidad en servicios de bajo ingreso. En términos más conservadores, aplicando el parámetro de 20 empleos por millón solo al valor agregado (US\$ 330 millones de impacto PBI), resultaría 6,600 empleos totales. Podemos inferir entonces que el impacto efectivo en empleo peruano probablemente se ubicaría entre 6 y 8 mil empleos formales (directos + indirectos) y decenas de miles de empleos informales inducidos (de menor productividad) a lo largo del corredor.

Ingresos Fiscales para el Estado

La activación de este corredor logístico aportaría también beneficios en recaudación fiscal para el Perú, a través de varios conceptos:

Impuesto General a las Ventas (IGV):

Los servicios logísticos prestados en Perú (manipulación portuaria, transporte interno, almacenamiento) estarían gravados con IGV (18%). Asumiendo ingresos logísticos directos de US\$ 165 millones, la recaudación de IGV sería del orden de US\$ 29.7 millones (0.18 × US\$ 165 millones). Adicionalmente, el mayor consumo inducido por los trabajadores genera IGV en las ventas locales de bienes y servicios (aunque parte de este consumo puede darse en la informalidad sin recaudo completo).

Impuesto a la Renta empresarial: Las empresas involucradas (operador portuario, navieras en tramo nacional, empresas de

transporte terrestre, agencias) pagarían impuesto a la renta sobre sus utilidades netas. Suponiendo un margen de utilidad del 10% sobre los US\$ 165 millones de ingresos directos, las ganancias serían US\$ 16.5 millones. Con una tasa de 29.5% (régimen general), ello implicaría US\$ 4.9 millones en impuesto a la renta empresarial. (Nota: Si consideramos además las utilidades de subcontratistas y proveedores locales, la cifra aumentaría ligeramente).

Tributos laborales y seguridad social: Los empleos formales generados aportan a través de contribuciones a EsSalud (9% de la planilla) y retenciones de quinta categoría en sueldos medios-altos. Por ejemplo, con 1,500 empleos directos formales y salarios promedio anuales de US\$ 10 mil, la masa salarial directa sería US\$ 15 millones, generando quizás US\$ 1–2 millones en aportes laborales y retenciones. Asimismo, los empleos indirectos formales sumarían a esta recaudación laboral.

Derechos aduaneros: En este escenario, las mercancías chinas ingresan bajo régimen de tránsito internacional hacia Brasil, por lo que no pagan aranceles ni IGV de importación en Perú (no se nacionalizan en el país). Solo se cobrarían tasas administrativas mínimas por

el trámite de tránsito aduanero. Por tanto, los ingresos aduaneros serían marginales. (Si parte de la carga se desviaría al mercado peruano, sí generaría aranceles e IGV; sin embargo, este análisis asume destino final en Manaus).

Sumando los conceptos principales (IGV servicios + renta + laborales), se estima un ingreso fiscal anual en 2024 de aproximadamente US\$ 35–60 millones para Perú derivado de la ruta Chancay–Manaus. Una manera de sintetizarlo es aplicar una tasa efectiva de 20% sobre el impacto en PBI: US\$ 330 millones × 0.20 = US\$ 66 millones. Esto estaría en el rango de lo calculado y refleja que cerca de una quinta parte del valor agregado local retornaría al Estado vía impuestos.

En particular, el IGV a los servicios logísticos es el componente más fuerte (aprox. la mitad del total). Es importante resaltar que estos ingresos fiscales son adicionales para Perú sin afectar al consumidor final brasileño, ya que el IGV peruano se aplica solo a los servicios prestados en el país (y es costo de las empresas logísticas), mientras que Brasil aplicaría sus propios impuestos al importar las mercancías en Manaus.

Impacto de Ingresos Fiscales del Ingreso al Perú de Importaciones Chinas con destino en Manaus (en millones de US\$)				
Concepto de Recaudación	Base Estimada	Tasa Aplicable	Recaudación Estimada	Comentarios
IGV sobre servicios logísticos	165	18%	29.7	Aplicado sobre servicios logísticos facturados
Sobre consumo inducido	No estimado (consumo informal/ local)	18% (sobre ventas formales)	Moderada - difícil de cuantificar	Depende del grado de formalidad del consumo local
Impuesto a la renta empresarial	16.5	29.5%	4.9	Asume margen de utilidad de 10% sobre ingresos directos
Tributos laborales y seguridad social	15	9% EsSalud + retenciones 5ta. categoría	1 - 2	Calculado sobre 1,500 empleos formales promedio US\$10 mil/año
Derechos aduaneros	Carga en tránsito (sin nacionalizar)	Tasas mínimas administrativas	Marginal	No se generan ingresos significativos si toda la carga va a Brasil

Estimación: MAXIMIXE

Se justifica la tasa efectiva de 20%, debido a que la suma de impuestos indirectos y directos suele representar el 20-22% del PBI. Por ejemplo, el IGV equivale a 8-9% del PBI y la renta de 4% del PBI, más aportes y otros. En el sector servicios/logística, el IGV captura

una porción importante del valor añadido, y las empresas formales contribuyen con renta; sin embargo, parte del efecto inducido ocurre en la informalidad (no tributando). Por eso, estimar un retorno fiscal cercano al 20% del impacto económico es razonable para este análisis.

Resumen: Impacto Económico del Ingreso a Perú de Importaciones Chinas con destino a Manaus		
Categoría	Detalle	Observaciones
Volumen de Carga	984 mil TM de importaciones chinas (2024)	Cifras reportadas por importaciones hacia Manaus
TEU estimados	49.200 - 54.667 TEU (18 - 20 TM/TEU)	Conversión según peso promedio por contenedor
FEU estimados	25.000 - 27.000 FEU (1 FEU = 2 TEU)	Equivalente práctico para logística portuaria
Ingresos portuarios	US\$ 12,3 - 19,1 millones anuales (tarifa US\$ 250 - 350/TEU)	Basado en tarifas promedio comparables regionalmente
Ingresos logísticos (directos)	US\$ 125 - 175 millones (transporte terrestre y fluvial); total con puerto: US\$ 140 - 190 millones; referencia: US\$ 165 millones	Incluye camiones, combustibles, peajes, logística fluvial
Impacto económico (PBI)	Escenario bajo: US\$ 280 millones Escenario alto: US\$ 412 millones Estimación central: US\$ 330 - 350 millones	Aplicación de multiplicadores económicos 1,7 - 2,5 del impacto directo
Empleo directo	2200 - 2800 empleos (formales)	Incluye trabajadores de puerto, transporte, logística
Empleo indirecto e inducido	Hasta 128000 empleos (mayoría informales) - parámetro de 20 empleos por US\$ 1 millón	Cubre proveedores, servicios locales, consumo inducido
Total empleo estimado	130000 empleos (directo + indirecto + inducido)	Principalmente en zonas del corredor IIRSA Norte
Recaudación fiscal estimada	US\$ 35 - 60 millones (IGV, renta, aportes laborales); o 20% de impacto en PBI (US\$ 66 millones)	El IGV sobre servicios representa más del 50% del total fiscal

Estimación: MAXIMIXE

Comparativa con la Ruta del Canal de Panamá

Tiempos de tránsito: La principal ventaja promocionada del eje Chancay-Manaus frente a la ruta tradicional por el Canal de Panamá es la reducción en tiempo de transporte hacia Asia. Actualmente, enviar carga desde el norte de Brasil hasta China vía Atlántico/Panamá puede tomar 46 días. En cambio, utilizando el corredor Pacífico: el trayecto marítimo China-Chancay sería más corto (23 días), y aunque se agregan 17 días de transporte terrestre/fluvial a Manaus, la duración total rondaría los 35 días. Esto supone un ahorro potencial de 10 u 11 días. Un ahorro moderado de 1 semana es valioso para mercancías de alto valor o sensibles al tiempo (electrónicos, moda, insumos just-in-time).

Ventajas geoestratégicas: Más allá de las consideraciones de tiempo y costo, la ruta transcontinental por Perú ofrece beneficios estratégicos:

Diversificación geoestratégica de rutas: Establecer un corredor bioceánico entre Brasil y Perú permitiría a ambas economías —y especialmente a China como principal socio comercial de Sudamérica— reducir su dependencia logística del Canal de Panamá, actualmente bajo control político-administrativo de Panamá y con influencia directa de EEUU. Este canal, además de representar un punto crítico geopolítico, se ha visto afectado en los últimos años por restricciones operativas asociadas al cambio climático, como la reducción de calado y la limitación del número de tránsitos diarios debido a prolongadas sequías.

La creación de un corredor sudamericano alternativo —conectando Manaus, Iquitos, Yurimaguas y el Pacífico a través de la IIRSA Norte— ofrece una vía complementaria que introduce redundancia operativa y resiliencia estratégica en las cadenas de suministro globales, evitando una dependencia excesiva de un único canal interoceánico y reduciendo los riesgos de disrupción ante eventos climáticos, conflictos o sobrecarga logística. Esta alternativa no solo es funcional desde el punto de vista del transporte, sino que constituye una apuesta geopolítica de primer orden para América del Sur.

Integración regional: El eje Chancay-Manaus conectaría directamente la costa del Pacífico con el interior de la Amazonía, integrando las economías de Perú y Brasil. Esto podría catalizar un mayor comercio intrarregional Sudamericano, no solo entre Brasil y Perú sino también con países vecinos (Ecuador, Colombia vía conexiones, e incluso Chile si usan Chancay como hub).

Para Perú, supone consolidarse como hub logístico del Pacífico Sur redistribuyendo carga a países vecinos. Para Brasil, brinda una salida más directa al Asia-Pacífico para su región norte, potenciando el polo industrial de Manaus.

Aceleración aduanera: Al establecer un corredor dedicado, podrían implementarse procesos aduaneros más expeditivos entre Perú y Brasil (por ejemplo, ventanillas únicas binacionales, precintado de contenedores en origen). La experiencia del tránsito continuo puede ser más ágil que las escalas múltiples de la ruta marítima tradicional (donde la carga debe pasar por puertos marítimos y fluviales con sus propias burocracias). Esto requeriría acuerdos bilaterales, pero en teoría podría lograr que la mercancía fluya con mínimas demoras fronterizas.

Geopolítica y alianzas: La inversión china en el Puerto de Chancay (más de US\$ 3,000 millones) hace parte de su estrategia de la Nueva Ruta de la Seda en América Latina. Esto posiciona al

Perú como un eslabón importante para China, atrayendo capital y atención asiática. A la vez, la mayor presencia china podría reconfigurar equilibrios geopolíticos en la región, reduciendo la influencia de rutas tradicionales dominadas por Occidente.

Perú se encuentra en medio de las dinámicas EEUU-China, pero puede sacar provecho de ambas partes si administra inteligentemente esta posición (por ejemplo, obteniendo inversión en infraestructura a cambio de facilitar el comercio). No obstante, existen recelos: analistas advierten que Estados Unidos podría ver el puerto de Chancay como un elemento estratégico de China en el Pacífico americano, aumentando la vigilancia sobre su uso.

Condiciones para la Viabilidad del Corredor

Para que el corredor Chancay-Manaus sea viable y maximice su impacto, es necesario superar importantes desafíos e invertir en infraestructura y facilidades complementarias:

a) Infraestructura vial y fluvial. Si bien existe la carretera IIRSA Norte, se requieren mejoras sustanciales. Tramos como Yurimaguas-Moyobamba y Moyobamba-Paita en el norte del Perú necesitan ser ampliados y renovados para soportar tráfico pesado continuo. Idealmente, se debería duplicar carriles, mejorar puentes y estabilizar taludes en la ruta andina para evitar interrupciones por derrumbes o crecidas (la zona es geológicamente complicada).

Asimismo, habilitar pesos y dimensiones especiales para camiones en esta vía (por ejemplo, permitir bitrenes o convoyes más largos) incrementaría la eficiencia. En el tramo fluvial, el gran proyecto pendiente es la Hidrovía Amazónica: el dragado y balizamiento permanente de los ríos Huallaga, Marañón y Amazonas para garantizar navegabilidad todo el año. Sin un cauce suficientemente profundo en épocas

secas, las barcazas podrían tener que reducir carga o detenerse. Inversiones en puertos fluviales modernos son igualmente críticas.

Es necesario un puerto en Yurimaguas o vicinity bien equipado (grúas para transbordo de contenedores de camión a barcaza), e idealmente otro punto de transferencia en la frontera Perú-Brasil (p.ej. Iquitos o la triple frontera Tabatinga/Leticia/Santa Rosa).

Actualmente, las instalaciones portuarias fluviales son básicas; se requiere infraestructura de estándar internacional para manejo eficiente de contenedores. En Brasil, también se demandan mejoras: la ruta fluvial hasta Manaus y la conectividad desde Manaus al resto de Brasil (vía río y carretera) deben ser fortalecidas.

b) El Puerto de Eten como proyecto logístico complementario en evaluación.

Se evalúa el uso del Puerto de Eten como punto de transferencia para reducir el tramo terrestre entre la Amazonía brasileña y el Pacífico. Parte de la carga podría ser transferida allí en lugar de continuar hasta Paíta, acortando la ruta por carretera.

c) Burocracia y facilitación aduanera. Uno de los mayores retos es agilizar los trámites fronterizos y aduaneros. El éxito del corredor dependerá de que las mercancías fluyan sin demoras burocráticas significativas. Para ello, Perú y Brasil tendrían que implementar medidas como: aduana integrada (posiblemente en un solo punto, evitando controles duplicados), intercambio electrónico de documentos, uso de precintos electrónicos GPS en los contenedores en tránsito, y regímenes especiales de tránsito aduanero internacional con mínimos requerimientos.

Actualmente, Brasil es conocido por su burocracia aduanera que puede retrasar exportaciones. Simplificar procedimientos

será crucial para que la ruta compita en tiempos con el Canal de Panamá (donde el barco pasa sin trámite aduanero hasta destino final). Un acuerdo binacional enfocado en la operatividad de esta ruta (quizá bajo IIRSA o PROSUR) debería establecer protocolos claros.

Asimismo, se requiere armonizar normativas de transporte (permisos para camioneros brasileños y peruanos cruzando fronteras, etc.). La cooperación interinstitucional entre aduanas, ministerios de transporte y organismos portuarios de ambos países es condición sine qua non para la viabilidad.

d) Seguridad en la ruta. El corredor atravesará zonas remotas de la Amazonía y VRAEM, donde existen riesgos de inseguridad (asaltos a camiones, actividades ilegales). La vasta extensión amazónica presenta retos logísticos y de seguridad. Será necesario implementar controles y escoltas en convoy en tramos críticos para evitar robos de carga.

También, la presencia de economías ilegales (minería aurífera ilegal, narcotráfico, contrabando) en la región podría aprovechar la mayor actividad para infiltrar ilícitos (ej. ocultar drogas en contenedores). Las autoridades peruanas deberán reforzar la vigilancia y control en la ruta (posiblemente con tecnología de scan y patrullaje) para garantizar un transporte seguro y confiable.

e) Sostenibilidad ambiental y social. La mejora de infraestructuras (carreteras, hidrovía) conlleva impactos ambientales significativos en ecosistemas sensibles (bosque amazónico, ríos). El dragado de la Hidrovía Amazónica puede afectar los cursos de agua, la pesca y comunidades indígenas ribereñas. La expansión de carreteras facilita la deforestación si no se controla el acceso a áreas protegidas.

Por tanto, la viabilidad a largo plazo exige integrar medidas de mitigación ambiental

(p.ej. planes de manejo de sedimentos, vigilancia de deforestación) y consultas/compensaciones a poblaciones locales. Un descontento social podría frenar el proyecto (como se ha visto con protestas locales en Chancay por el impacto al humedal de Santa Rosa). Se debe garantizar que las comunidades en la zona de influencia también reciban beneficios (empleo local, mejora en conectividad y servicios), para legitimar socialmente el corredor.

f) Marco de inversión y financiamiento.

El desarrollo pleno de esta ruta requerirá miles de millones de dólares en inversiones (vial, portuaria, fluvial). Perú por sí solo quizá no pueda costear todo; se necesitará cooperación internacional. Ya China está invirtiendo en el puerto. Brasil, interesado en sacar provecho para Amazonas, podría co-invertir en la hidrovía.

Organismos multilaterales podrían financiar mejoras carreteras. Un esquema de concesiones público-privadas es deseable para mantenimiento de tramos (por ejemplo, peajes en IIRSA Norte para sostenibilidad). Asimismo, crear incentivos (exoneraciones tributarias, facilidades) para empresas logísticas que operen la ruta en sus inicios ayudaría a atraer volumen y consolidar el corredor comercial.

g) Desarrollo de zonas económicas

especiales. Para maximizar el impacto en Perú, no basta con ser país de tránsito; idealmente debe capturarse mayor valor añadido. Una forma es establecer Zonas Económicas Especiales (ZEE) o parques industriales ligados al corredor. Por ejemplo, una ZEE en Chancay cerca del puerto permitiría que parte de las mercancías se ensamblen o procesen en Perú antes de seguir a Brasil.

La creación de una ZEE en Chancay es una herramienta con gran potencial para potenciar la competitividad regional. También podrían habilitarse ZEE logísticas

en la Amazonía peruana (Tarapoto, Pucallpa) para procesar insumos forestales o manufactura ligera destinada a Brasil.

Estas iniciativas requieren marcos legales apropiados. Si Perú logra que inversionistas instalen plantas de ensamblaje de, por ejemplo, electrodomésticos o motos, usando partes chinas y mano de obra peruana para exportar a Brasil (aprovechando arancel cero en Mercosur vía Perú), el corredor pasaría de ser solo logístico a ser un catalizador industrial.

Proyecciones 2025–2028 (Escenario de Crecimiento Moderado)

Mirando hacia el futuro, suponiendo que la ruta Chancay–Manaus entre en operación y gane tracción, es razonable proyectar un crecimiento moderado del 5% anual en el volumen movilizado, junto con una expansión gradual de los servicios logísticos y actividades manufactureras asociadas en Perú.

A continuación, se presentan proyecciones indicativas bajo ese escenario para el período 2025–2028:

Crecimiento de volumen y valor: Partiendo de 984 mil TM en 2024, un 5% anual compuesto implica llegar a 1,196,000 TM en 2028. En valor, los US\$ 6,975 millones crecerían a US\$ 7,795 millones en 2028. Este aumento reflejaría tanto mayor cantidad de contenedores (de 50 mil TEU a 61 mil TEU/año) como posiblemente una diversificación de productos. El corredor podría atraer carga adicional de Brasil (incluso de estados vecinos a Amazonas) conforme se demuestre eficiente.

Ingresos logísticos directos: Escalando los cálculos, los ingresos portuarios crecerían de US\$ 15 millones en 2024 a US\$ 18–19 millones en 2028. Sumando transporte, el total de ingresos logísticos en Perú pasaría de US\$ 165 millones a US\$ 200 millones anuales para 2028 (5% de crecimiento real acumulado 22%). Esto sin considerar mejoras en cuota de mercado; si

la ruta ganara participación más rápidamente, estos montos serían mayores.

Impacto en PBI: Con el mismo multiplicador, el efecto total en PBI subiría proporcionalmente. De US\$ 330 millones en 2024 a cerca de US\$ 400 millones en 2028 (asumiendo multiplicador de 2.0). Sin embargo, aquí entra la expansión de servicios logísticos y manufactura asociada: si Perú desarrolla centros de valor agregado (p. ej. almacenaje avanzado, etiquetado, ensamblaje ligero en Chancay u hubs en la selva), el multiplicador efectivo podría aumentar hacia 2.5. En un escenario optimista, en 2028 el impacto total al PBI peruano podría superar US\$ 500 millones, al capturar Perú una mayor fracción de la cadena de valor (no solo transporte, sino transformación). Por ejemplo, podrían instalarse plantas ensambladoras de electrodomésticos que importen componentes chinos vía Chancay y exporten el producto terminado a Brasil; esto crearía nueva producción peruana.

Empleo 2025–2028: Bajo crecimiento inercial, el empleo directo e indirecto crecería también de 5% anual. Los 130 mil empleos totales (en su mayoría inducidos) podrían llegar a 158 mil en 2028. Más relevante, la composición podría mejorar: más empleos formales calificados si se suman actividades de mayor

valor (operadores de almacenes inteligentes, técnicos de manufactura). Es esperable que la participación de empleos formales aumente con la consolidación del corredor (p. ej. empresas de logística abriendo bases en Tarapoto o Iquitos). Con políticas adecuadas, el corredor podría generar hacia 2028 unos 8–10 mil empleos formales directos/indirectos y seguir sosteniendo a decenas de miles en el sector informal de apoyo.

Ingresos fiscales: En valores absolutos, la recaudación anual subiría de US\$ 60 millones estimados a US\$ 75 millones en 2028 (manteniendo 20% sobre el impacto económico). Sin embargo, si prosperan actividades manufactureras en Zonas Económicas Especiales (ZEE), habría nueva recaudación por renta e IGV interno. Aun con incentivos fiscales a ZEE (que podrían exonerar algunos impuestos), el Estado captaría impuestos por salarios e IGV en insumos locales. Además, conforme madure la ruta, podría evaluarse un peaje logístico o tarifa por uso del corredor para mantenimiento (similar a un peaje canal, pero terrestre/fluvial), lo que generaría ingresos dedicados. En general, hacia 2028 el proyecto debería autosostenerse financieramente (ingresos de concesiones cubriendo gastos de mantenimiento de vía, por ejemplo).

Capítulo VIII

Conclusiones



El presente estudio examina exhaustivamente las posibilidades, desafíos y oportunidades inherentes al fortalecimiento del intercambio comercial entre Perú y Brasil a través del Eje Multimodal IIRSA Norte, con énfasis en mejorar la relación comercial entre la Macrorregión Norte y el estado brasileño de Amazonas. Las conclusiones derivadas de este análisis son multifacéticas y apuntan tanto a un potencial significativo como a la necesidad imperativa de abordar obstáculos estructurales y operativos.

////////////////////

**1. Potencial
Comercial
Subyacente y la
Paradoja de la
Conectividad**

Se confirma la existencia de una relación comercial bilateral robusta y en crecimiento entre Perú y Brasil, posicionando a Brasil como un socio estratégico clave para Perú en América Latina. El volumen de intercambio ha aumentado notablemente en las últimas dos décadas, evidenciando una complementariedad económica existente, aunque actualmente desequilibrada (déficit comercial para Perú). Sin embargo, este crecimiento se ha producido a pesar de las limitaciones logísticas significativas en el eje amazónico, dependiendo en gran medida de rutas alternativas más largas y costosas (marítimas vía Atlántico/Pacífico).

La paradoja central es que, si bien existe una ruta de integración física diseñada (IIRSA Norte), su componente fluvial, esencial para conectar la carretera peruana con el corazón económico de la Amazonía brasileña (Manaus), se encuentra subdesarrollado y opera muy por debajo de su capacidad potencial. Esto sugiere que el potencial comercial latente, especialmente para productos perecederos, agroindustriales y manufacturas específicas entre la Macrorregión Norte peruana y el estado de Amazonas, es considerablemente mayor de lo que las cifras actuales reflejan. La demanda insatisfecha en Manaus de productos que Perú puede ofrecer (frutas, pescado, madera) y la capacidad productiva de la Zona Franca de Manaus para ciertos nichos peruanos representan una oportunidad clara, actualmente frenada por la fricción logística.

//////////

2. El Déficit de Infraestructura Multimodal como Cuello de Botella Crítico

El principal cuello de botella identificado es la insuficiencia y precariedad de la infraestructura de transporte multimodal a lo largo del corredor fluvial Amazonas. Mientras el tramo carretero Paita-Yurimaguas ofrece una conexión terrestre eficiente dentro de Perú, la transición al transporte fluvial y la navegación hasta Manaus enfrenta serias deficiencias:

Navegabilidad: La dependencia de las condiciones estacionales (estiaje, sedimentación) limita la operatividad continua y predecible, afectando especialmente a embarcaciones de mayor calado. La falta de dragado sistemático y señalización adecuada incrementa los riesgos y tiempos de viaje.

Infraestructura Portuaria: Los puertos fluviales clave (Yurimaguas, Iquitos, Santa Rosa/Tabatinga) carecen de la modernización necesaria para manejar volúmenes de carga significativos de manera eficiente, segura y a bajo costo. Faltan grúas adecuadas, capacidad de almacenamiento (especialmente refrigerado) y sistemas de gestión modernos.

Costos y Tiempos: El transporte fluvial actual es lento y comparativamente caro frente a alternativas marítimas consolidadas, erosionando la competitividad de los productos transados por esta vía.

Desconexión Terrestre: La ausencia total de una conexión terrestre viable entre la frontera peruana/colombiana y Manaus elimina la posibilidad de un transporte bimodal carretera-carretera, forzando la dependencia exclusiva del tramo fluvial.

La viabilidad del proyecto de Hidrovía Amazónica y la modernización portuaria son, por tanto, condiciones sine qua non para desbloquear el potencial del corredor.

//////////

3. Barreras No Arancelarias y Entorno Operativo

Más allá de la infraestructura física, una constelación de barreras no arancelarias y desafíos operativos obstaculizan el flujo comercial formal:

Regulaciones y Burocracia: A pesar del ACE N° 58, persisten complejidades en los trámites aduaneros, sanitarios (SENASA/SDA, DIGESA/ANVISA) y fitosanitarios. La falta de armonización, la lentitud en las inspecciones y la necesidad de múltiples certificaciones incrementan los costos y la incertidumbre, desincentivando a las pequeñas y medianas empresas.

Costos Asociados: La necesidad de contratar prácticos locales para la navegación fluvial, los seguros elevados y las ineficiencias en la cadena logística suman costos que merman la competitividad.

Seguridad: La presencia de actividades ilícitas (contrabando, piratería) en ciertas zonas del río Amazonas representa un riesgo real y percibido que disuade el transporte de mercancías de valor por la vía formal.

Gobernanza y Coordinación: Si bien existen mecanismos como los Comités de Frontera, su capacidad para implementar soluciones efectivas y coordinar acciones entre las múltiples entidades involucradas en ambos países ha sido limitada hasta la fecha. Se requiere un impulso político y una estructura de gobernanza más ágil y con metas claras.

4. Dinámicas del Mercado y Contexto Global (Manaus, China, Chancay)

El análisis del mercado revela dinámicas específicas que influyen en el comercio transfronterizo. La Zona Franca de Manaus (PIM), si bien es un polo industrial potente, está históricamente orientada al mercado interno brasileño. Su potencial como mercado de destino para productos peruanos o como hub logístico para exportaciones peruanas hacia el resto de Brasil está condicionado a la superación de las barreras logísticas y a un posible cambio en su enfoque estratégico.

El rol de China como principal socio comercial de ambos países introduce una dinámica triangular. La competencia de productos manufacturados chinos puede limitar el intercambio industrial Perú-Brasil, pero también crea oportunidades para que ambos países actúen como proveedores de materias primas y alimentos para el gigante asiático. En este contexto, el Megapuerto de Chancay emerge como un factor potencialmente transformador. Si se logra una conexión logística eficiente desde Brasil (vía IIRSA Norte u otros corredores), Chancay podría ofrecer a las exportaciones brasileñas (especialmente del oeste y norte) una salida más rápida y competitiva hacia Asia, posicionando a Perú como un hub logístico clave y generando nuevas sinergias comerciales.

5. Impacto Potencial de la Optimización y Necesidad de Acción Estratégica

La eliminación o mitigación significativa de los obstáculos identificados promete dividendos económicos importantes. La reducción de tiempos de tránsito (hasta 30%) y costos logísticos no solo incrementaría el volumen del comercio bilateral formal (potencialmente duplicándolo en cinco años), sino que también catalizaría el desarrollo económico en las regiones amazónicas de ambos países. Esto se traduciría en:

Diversificación Económica: Fomento de la agroindustria, acuicultura, turismo y manufactura ligera en Loreto, San Martín, Amazonas (Perú) y el estado de Amazonas (Brasil).

Generación de Empleo: Creación de puestos de trabajo directos e indirectos en logística, transporte, producción y servicios.

Formalización: Reducción del comercio informal al hacer más atractiva y viable la ruta formal.

Integración Regional: Mayor conexión física y económica de regiones históricamente aisladas.

Sostenibilidad: Potencial para un desarrollo más equilibrado y sostenible si se gestiona adecuadamente el impacto ambiental.

Conclusión e Imperativos

El Eje Multimodal IIRSA Norte representa una arteria vital, aunque actualmente obstruida, para la integración económica profunda entre Perú y Brasil y para la conexión bioceánica de Sudamérica. Su pleno aprovechamiento no es solo una oportunidad comercial, sino un imperativo estratégico para el desarrollo regional amazónico y el posicionamiento competitivo de ambos países en el escenario global, especialmente de cara a los mercados asiáticos.

La materialización de este potencial exige una visión compartida y una acción decidida, coordinada y sostenida por parte de ambos gobiernos, con la participación del sector privado y las comunidades locales. Las recomendaciones del estudio –enfocadas en la inversión prioritaria en infraestructura fluvial y portuaria, la facilitación radical de los trámites aduaneros y regulatorios, el fortalecimiento de la gobernanza binacional y la promoción activa de las oportunidades comerciales– no deben verse como opciones aisladas, sino como componentes interdependientes de una estrategia integral.

El éxito requerirá superar la inercia, asignar recursos significativos y mantener un compromiso político de alto nivel a largo plazo. El costo de la inacción es la perpetuación del aislamiento relativo de vastas regiones ricas en recursos y potencial, y la pérdida de una oportunidad única para generar prosperidad compartida y fortalecer los lazos entre dos naciones hermanas en el corazón de Sudamérica. La ventana de oportunidad, influenciada por desarrollos como el Puerto de Chancay, está abierta, pero requiere ser aprovechada con urgencia y determinación.

Por eso ante todo lo expuesto se concluye lo siguiente:

1. Existe Viabilidad Económica y Ventajas Competitivas en el Eje Multimodal IIRSA Norte

La ruta logística Chancay-IIRSA Norte-Hidro vía Amazónica-Manaus constituye una **alternativa realista y estratégica** frente al Canal de Panamá, con ahorros de hasta **10 días en tiempo de tránsito**, lo que implica una **ventaja competitiva clave** en tiempos de disrupción geopolítica y climática. Su consolidación convertiría al Perú en un **eje bioceánico funcional** entre Asia y el corazón de Sudamérica.

2. Se cuenta con Carga Base y Rentabilidad Inmediata

Existe una **carga base asegurada**: entre **50,000 y 55,000 TEU anuales** de importaciones chinas con destino a Manaus, que podrían ser canalizadas por este corredor. Solo en 2024, el **ingreso directo en servicios logísticos para el Perú** habría alcanzado los **US\$ 165 millones**, con un impacto total en el PBI nacional estimado entre **US\$ 330 y US\$ 412 millones**, aplicando multiplicadores sectoriales.

3. Hay Potencial de Crecimiento al 2028

Bajo un escenario moderado, el volumen de carga se incrementaría **5% anual**, alcanzando **1.2 millones de toneladas métricas en 2028**. Ello generaría hasta **US\$ 200 millones** en ingresos logísticos y un **impacto total de más de US\$ 500 millones** en el PBI nacional. El empleo asociado podría superar los **158 mil puestos de trabajo**, con mayor participación formal si se desarrollan servicios industriales y de valor agregado.

4. Impacto en Empleo y Dinamización Territorial

La operación del Eje Multimodal IIRSA Norte generaría entre **6 y 8 mil empleos formales**, y hasta **130 mil empleos totales** considerando efectos inducidos e informales. Esta dinámica representa una **oportunidad concreta de inclusión económica** para territorios tradicionalmente marginados del desarrollo, en especial en la Amazonía y la Sierra Nororiental del Perú.

5. Importa Beneficio Fiscal Sostenible

La recaudación tributaria derivada de la operación del corredor se estima en **US\$ 35 a 60 millones anuales** en el corto plazo, con posibilidad de alcanzar los **US\$ 75 millones para 2028**. Estos ingresos —principalmente por IGV, renta empresarial y contribuciones laborales— permitirían eventualmente **autofinanciar el mantenimiento** del sistema logístico a través de peajes y tasas de uso.

6. Reducción de Riesgos Sistémicos

El corredor ofrece una **ruta alternativa al Canal de Panamá**, mitigando riesgos de congestión, conflictos diplomáticos o eventos climáticos extremos. Aporta **resiliencia y redundancia** a las cadenas de suministro de Brasil, Perú y China, reforzando la autonomía logística regional.

7. Será Necesario Cumplir con las Condiciones Críticas para su Implementación

El éxito del corredor depende de acciones concretas:

Mejoras viales y mantenimiento continuo de la IIRSA Norte.

Dragado, señalización y modernización portuaria en Yurimaguas e Iquitos.

Facilitación aduanera y regímenes especiales para tránsito binacional.

Seguridad logística y gestión del riesgo en tramos vulnerables.

Inversión pública y apalancamiento privado, nacional e internacional.

Zonas Económicas Especiales (ZEE) para capturar valor agregado.

8. El Eje Multimodal IIRSA Norte Promoverá el Posicionamiento Estratégico del Perú

La consolidación de este corredor, articulado al Megapuerto de Chancay y respaldado por inversión china, proyecta al Perú como hub logístico y comercial de Sudamérica frente al Asia-Pacífico. Si se gestiona con visión, el país podrá capitalizar su ventaja geopolítica, atraer nuevas inversiones y reconfigurar su inserción económica internacional.

Al servicio de:

RSA NORTE
Concesión Vial





Conoce más sobre IIRSA Norte en: www.iirsanorte.com.pe



IIRSA NORTE
Concesión Vial

20 AÑOS

➤ **MAXIMIXE CONSULT S. A.**

Av. Reducto 1174
Miraflores, Lima, Perú
Tel. (01) 612 3600
www.maximixe.com

➤ **CONCESIONARIA IIRSA NORTE**

Av. Ramón Mujica 108 Int. 205
Urb. El Chipe, Piura, Perú
www.iirsanorte.com.pe

