

Fuente

Fecha

El Comercio A

12/Feb/2016

## El sueño en el que nos quedamos dormidos

Las exportaciones peruanas a Brasil por carretera no han superado el máximo de 2% del volumen total enviado en los últimos seis años.

MARCELA SAVEDRA

El sueño de la integración física de América del Sur se plasmó en un ambicioso plan de iniciativa brasileña por el año 2000. La idea de generar vasos comunicantes tuvo en la carretera Interoceánica, que conectaba al Perú y Brasil, su más orgulloso emblema de modernización y desarrollo.

Alejandro Toledo e Inácio Lula da Silva, entonces presidentes de Perú y Brasil, respectivamente, se encargaron de materializar la fantasía que, además de buscar la integración energética e industrial, se comprometía a engrosar el comercio bilateral. La notable reducción de los días de tránsito de contenedores, que se demoraban hasta 26 días en ruta marítima, era una clara ventaja logística para ambos.

“El Perú va a ser mucho mejor aliado de Brasil que cualquier otro país situado al otro lado del Océano Atlántico”, afirmaba emocionado el mandatario de nuestro mayor socio comercial latinoamericano y que en el 2008 se encaminaba a coronarse entre las cinco primeras economías del mundo.

### —Dificultades—

En el 2005, a la par de la firma del acuerdo de complementación económica N° 58 entre el Perú y los países del Mercosur—que daba paso a preferencias arancelarias en el mercado brasileño al 96% de productos exportados por nuestro país—se incubaban las obras para las vías IIRSA Norte y Centro y la Interoceánica Sur.

Sin embargo, la ejecución de estos

#

1,1 mlls.

de las exportaciones locales hacia Brasil pasaron por la aduana de Puerto Maldonado el año pasado, de acuerdo con cifras de Aduanas.

923 mlls.

fue el déficit comercial entre el Perú y Brasil el 2016, el más alto desde el 2012.



“Pese a la desventaja del tiempo, el hacer que un contenedor llegue a Sao Paulo por vía marítima es más barato que por vía terrestre”.

ÓSCAR VÁSQUEZ,  
KPMG Perú

proyectos se hizo a ritmos distintos. El eje norte buscaba conectar Paita (Piura) con Manaus (al noroeste de Brasil) a través de una carretera y una red fluvial para transporte de carga y personas. La autoridad portuaria nacional recibió recién el muelle Nueva Reforma (Yurimaguas) en diciembre pasado. La hidrografía amazónica (valorizada en US\$95 millones y que permitirá la conexión fluvial) será adjudicada recién en la primera mitad del año, según Pro Inversión. “De completarse este trayecto, se podrían agregar US\$2.000 millones al intercambio comercial entre el Perú y Brasil”, calcula Miguel Vega Alvear, presidente de la Cámara Peruana Brasileña (Capebras).

El eje centro, que conectaría Lima con Cruzeiro do Sul, en Acre, redujo su objetivo inicial. Dificultades por las áreas protegidas y las comunidades asentadas en las posibles vías llevaron a que la carretera solo sea pensada hasta Pucallpa.

Entonces, la vía Interoceánica Sur, inaugurada en el 2011, quedó como único corredor operativo terrestre entre los puertos de Matarani e Ilo, e Iñapari (Perú) y Rio Branco (Brasil).

Tras los más de US\$1.800 millones invertidos en los más de 3.000 kilómetros de carretera, el comercio por esta vía no ha despegado. El techo es un 2% de participación respecto al total del volumen despachado desde el 2011, con lo que el transporte marítimo ha continuado siendo la principal forma de comercio. Inclusive, el movimiento en monto no mejoró tras cinco misiones comerciales, seminarios y conversatorios promovidos desde el 2013 por el programa Consolida Brasil del Mincetur. Por la aduana de Puerto Maldonado—a 228 kilómetros del punto de control

Comercio exterior en millones de US\$



Exportación a Brasil por vía... En %



Fuente: Aduanas / Cámara de Comercio de Lima

fronterizo de Iñapari—se ha movilizado, en promedio, solo unos US\$2,69 millones anuales de carga de exportación hacia Brasil en los últimos seis años, según Aduanas.

¿Cuál ha sido la limitante para que la vía no logre ser una importante arteria comercial? Por una parte, los costos. “Pese a la desventaja del tiempo, el hacer que un contenedor llegue a Sao Paulo por vía marítima es más barato que por vía terrestre”, indica Óscar Vásquez, gerente senior de Tax & Legal de KPMG Perú. Y tal como hace tres años se señalaba en este

Diario, la generación de costos por “falsos fletes”, en este caso, derivados de contar con carga de ida pero no de vuelta, aún continúa, según Vega.

Además, el complejo sistema tributario no anima a muchos exportadores: se aplica de forma distinta por estados de Brasil. A ello se suma la barrera de protección que aplican. Sin embargo, el Perú trabaja en el levantamiento de restricciones a productos marinos y agroindustriales (como langostinos, granadillas, arándanos, entre otros), tal como anunció el Mincetur a inicios de mes.

Fuente

Fecha

El Comercio Web

12/Feb/2016

## IIRSA Sur: el sueño en el que nos quedamos dormidos

Las exportaciones a Brasil por carretera no han superado el máximo de 2% del volumen total enviado en los últimos seis años



US\$923 mlls. fue el déficit comercial entre el Perú y Brasil el 2016, el más alto desde el 2012. (Foto: Archivo El Comercio)

El sueño de la integración física de América del Sur se plasmó en un ambicioso plan de iniciativa brasileña por el año 2000. La idea de generar vasos comunicantes tuvo en la carretera Interoceánica, que conectaba al Perú y Brasil, su más orgulloso emblema de modernización y desarrollo.

Alejandro Toledo e Ignacio Lula da Silva, entonces presidentes de Perú y Brasil, respectivamente, se encargaron de materializar la fantasía que, además de buscar la

integración energética e industrial, se comprometía a engrosar el comercio bilateral. La notable reducción de los días de tránsito de contenedores, que se demoraban hasta 26 días en ruta marítima, era una clara ventaja logística para ambos.

“El Perú va a ser mucho mejor aliado de Brasil que cualquier otro país situado al otro lado del Océano Atlántico”, afirmaba emocionado el mandatario de nuestro mayor socio comercial latinoamericano y que en el 2008 se encaminaba a coronarse entre las cinco primeras economías del mundo.

## *DIFICULTADES*

En el 2005, a la par de la firma del acuerdo de complementación económica N° 58 entre el Perú y los países del Mercosur –que daba paso a preferencias arancelarias en el mercado brasileño al 96% de productos exportados por nuestro país– se incubaban las obras para las vías IIRSA Norte y Centro y la Interoceánica Sur.

Sin embargo, la ejecución de estos proyectos se hizo a ritmos distintos. El eje norte buscaba conectar Paita (Piura) con Manaus (al noroeste de Brasil) a través de una carretera y una red fluvial para transporte de carga y personas. La autoridad portuaria nacional recibió recién el muelle Nueva Reforma (Yurimaguas) en diciembre pasado. La hidrovía amazónica (valorizada en US\$95 millones y que permitirá la conexión fluvial) será adjudicada recién en la primera mitad del año, según Pro Inversión. “De completarse este trayecto, se podrían agregar US\$2.000 millones al intercambio comercial entre el Perú y Brasil”, calcula Miguel Vega Alvear, presidente de la Cámara Peruano Brasileña (Capebras).

El eje centro, que conectaría Lima con Cruzeiro do Sul, en Acre, redujo su objetivo inicial. Dificultades por las áreas protegidas y las comunidades asentadas en las posibles vías llevaron a que la carretera solo sea pensada hasta Pucallpa.

Entonces, la vía Interoceánica Sur, inaugurada en el 2011, quedó como único corredor operativo terrestre entre los puertos de Matarani e Ilo, e Iñapari (Perú) y Rio Branco (Brasil).

Tras los más de US\$1.800 millones invertidos en los más de 3.000 kilómetros de carretera, el comercio por esta vía no ha despegado. El techo es un 2% de participación respecto al total del volumen despachado desde el 2011, con lo que el transporte marítimo ha continuado siendo la principal forma de comercio. Inclusive, el movimiento en monto no mejoró tras cinco misiones comerciales, seminarios y conversatorios promovidos desde el 2013 por el programa Consolida Brasil del Mincetur. Por la aduana de Puerto Maldonado –a 228 kilómetros del punto de control fronterizo de Iñapari– se ha movilizado, en promedio, solo unos US\$2,69 millones anuales de carga de exportación hacia Brasil en los últimos seis años, según Aduanas.

¿Cuál ha sido la limitante para que la vía no logre ser una importante arteria comercial? Por una parte, los costos. “Pese a la desventaja del tiempo, el hacer que un contenedor llegue a Sao Paulo por vía marítima es más barato que por vía terrestre”, indica Óscar Vásquez, gerente senior de Tax & Legal de KPMG Perú. Y tal como hace tres años se señalaba en este Diario, la generación de costos por ‘falsos fletes’, en este caso, derivados de contar con carga de ida pero no de vuelta, aún continúa, según Vega.

Además, el complejo sistema tributario no anima a muchos exportadores: se aplica de forma distinta por estados de Brasil. A ello se suma la barrera de protección que aplican. Sin embargo, el Perú trabaja en el levantamiento de restricciones a productos marinos y agroindustriales (como langostinos, granadillas, arándanos, entre otros), tal como anunció el Mincetur a inicios de mes.