



MISIÓN LOGÍSTICA AL BRASIL-ESTADOS DE ACRE (RIO BRANCO), RONDONIA (PORTO VELHO) Y MATO GROSSO (CUIABÁ)

INFORME DE VIAJE CONSOLIDADO SECTORES PÚBLICO-PRIVADO

I. ANTECEDENTES

1. El Perú en los últimos años viene experimentando un incremento sostenido de su comercio exterior con el mundo, es así que, en el periodo 2000-2009 las exportaciones crecieron en 289%, mientras que las importaciones lo hicieron en 193%. Asimismo, el grado de apertura comercial se incrementó en 11 puntos porcentuales el último decenio, situándose actualmente en 38.3%.
2. El dinamismo comercial experimentado por el país ha permitido ampliar nuestros mercados de destino y nuestros productos de exportación, pasando de 162 mercados de destino y 3,620 sub partidas de exportación en el año 2000, a 181 mercados de destino y 4,370 sub partidas de exportación en el año 2009, dinamismo que ha contribuido al reconocimiento de las exportaciones competitivas en diversos sectores.
3. El desarrollo comercial del país es un reconcomiendo a los miles de empresarios peruanos y extranjeros que apuestan por la generación de productos exportables de calidad y competitividad mundial. El Estado, a fin de dotar de mayores mecanismos a la comunidad de comercio exterior, viene implementando una serie de Proyectos orientados a facilitar las transacciones comerciales, y de esta manera, asegurar el continuo flujo de intercambio comercial.
4. El MINCETUR implementa dos estrategias fundamentales para desarrollar mercados de destino de exportación, así como diversificar y fortalecer la oferta exportable del país. Las negociaciones comerciales internacionales que, a través de Acuerdos de Promoción Comercial aseguran mercados de destino y flexibilizan el acceso de nuestros productos, y la implementación del Plan Estratégico Nacional Exportador (PENX 2003-2013), contribuyen a la sostenibilidad de nuestro comercio exterior.
5. Precisamente en el marco de la implementación del PENX, de su componente operativo de desarrollo de mercados, se priorizaron aquellos destinos con los cuales el Perú mantiene una importante relación comercial, Acuerdos Comerciales, y al mismo tiempo representan potenciales consumidores. En ese sentido, Brasil se convierte en un destino priorizado para el país, elaborando para tales fines, una serie de estudios y proyectos que permitan educar, incrementar y sostener el flujo comerciales en sus distintas modalidades de transportes, como lo es en este caso, el corredor interoceánico sur.
6. La carretera interoceánica sur se encuentra dentro de la iniciativa IIRSA, que tiene por objeto promover el desarrollo de la infraestructura de transporte, energía y comunicaciones bajo una visión regional. Beneficiará a más de 5.5 millones de peruanos en su ámbito de influencia, al mismo tiempo, permite conectar a la macro región sur del país, con el norte del Brasil a través de una



moderna vía correctamente señalizada y preparada para soportar el transporte internacional.

7. El Estado ha priorizado el desarrollo del corredor interoceánico sur, que para su construcción, viene invirtiendo más de US\$ 1,600 millones en sus cinco tramos (más de 2,500 KM de carretera asfaltada), que une la ciudad de Iñapari en la región Madre de Dios y la frontera con el Brasil - Estado de Acre, con los puertos marítimos del pacífico sur, Marcona, Matarani e Ilo.
8. Brasil, con 190 millones de habitantes, después de Estados Unidos es la segunda economía más grande de América, al mismo tiempo, representa para el país, el segundo socio comercial más importante con un intercambio comercial que superó los US\$ 2,100 millones en el año 2009.
9. Estudios realizados por MINCETUR (Potencialidad de la oferta exportable de la macro región sur), permitieron identificar una variada y potencial oferta exportable de productos del sur del país, que pueden ingresar al mercado de Brasil vía la carretera interoceánica sur, sin embargo, la ruta carece de operadores logísticos que brinden prestaciones logísticas a la carga a gran escala.
10. El MINCETUR, conjuntamente con el Ministerio de Relaciones Exteriores, en

Fecha	Origen/hora	Escala / Transporte	Destino/hora
Domingo 18 de julio	Lima / 08:25	Cuzco (LAN)	Pto. Maldonado / 11:10
Domingo 18 de julio	Pto. Maldonado / 12:00	Asis Migraciones Brasil (Móvil Tours)	Río Branco / 22:00
Lunes 19 de julio	Primer evento en Río Branco / hora por definir (09:00 – 18:00)		

coordinación con entidades públicas y privadas, acordaron en la necesidad de realizar una misión logística al Brasil, a aquellos estados influenciados por la carretera interoceánica sur y que representaban al mismo tiempo, una oportunidad de negocio e intercambio comercial con la macro región sur del país. Se elaboró el siguiente itinerario de viaje, el mismo que se cumplió según lo programado.



PERÚ

**Ministerio
de Comercio Exterior
y Turismo**

**Viceministerio
de Comercio Exterior**

Martes 20 de julio	Río Branco / 07:00	Terrestre (Real Norte)	Porto Velho / 16:00
Miércoles 21 de julio	Segundo evento en Porto Velho / hora por definir (09:00 – 18:00)		
Jueves 22 de julio	Porto Velho / 02:00	Directo (TAM)	Cuiabá / 03:35
Jueves 22 de julio	Tercer evento en Cuiabá / hora por definir (09:00 – 18:00)		
Viernes 23 de julio	Cuiabá / 06:20	Directo (GOL)	Sao Paulo / 09:30
Viernes 23 de julio	Sao Paulo / 19:35	Directo (LAN)	Lima / 22:50

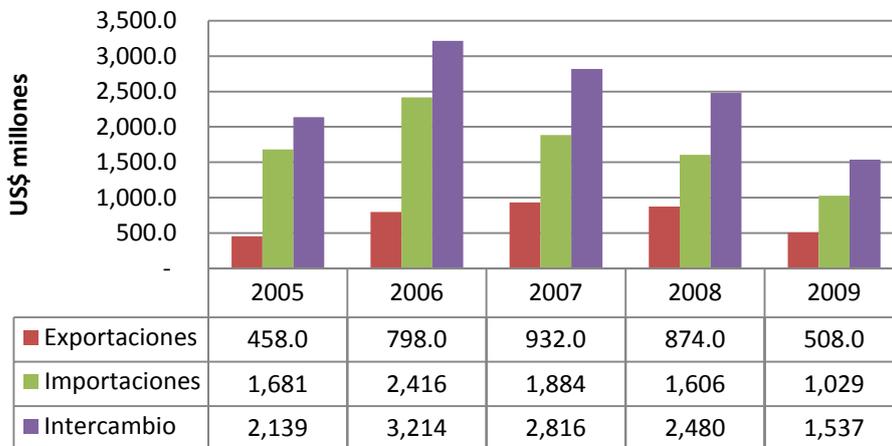
11. La Misión, tuvo como objetivo el establecimiento de vínculos y relaciones comerciales entre operadores logísticos peruanos y sus pares brasileros de los estados de Acre - Rio Branco; Rondonia - Porto Velho y Mato Grosso - Cuiabá. Adicionalmente, la misión permitió conocer en el campo, cuáles son los usos y costumbres en la gestión de la carga, y los distintos puntos de actividad logística de cada zona.

12. En tal sentido, la Misión Logística al Brasil tuvo como finalidad a corto plazo, establecer contacto y relaciones comerciales entre operador logísticos peruanos y sus similares del Brasil y principales gremios empresariales de los estados visitos, y a mediano y largo plazo, captar carga de exportación e importación de dichos estados a fin de que utilicen los puertos peruanos de Ilo y Matarani, haciendo uso del corredor interoceánico sur, y de esta manera asegurar el continuo flujo de intercambio comercial por dicho corredor vial.

II. INFORMACIÓN COMERCIAL

13. Brasil es un socio estratégico para el Perú. Se sitúa, en los últimos cinco años, como el tercer país de origen de las importaciones peruanas.

**Intercambio Comercial Histórico Perú Brasil
(periodo 2005-2009)**

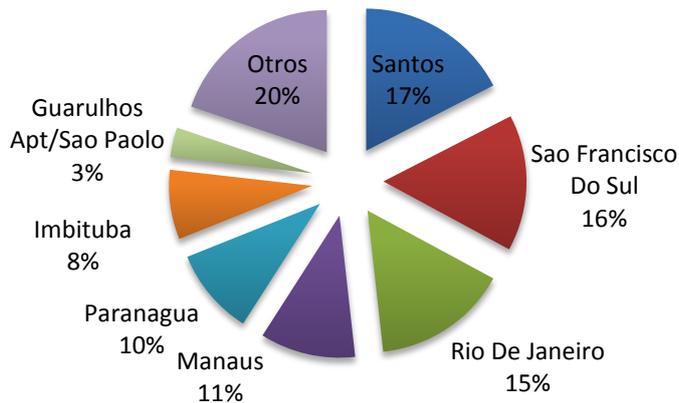


Fuente: SIICEX, SUNAT



14. La modalidad de transporte en el intercambio comercial Perú-Brasil es principalmente a través del transporte marítimo y en menor medida, por transporte aéreo. Ambos países no tienen historia comercial representativa de intercambio comercial por carretera ó vía fluvial, alcanzando una cifra inferior al 1% del comercio total en ambas modalidades de transporte.

Intercambio comercial Perú-Brasil 2009 Exportaciones peruanas por puerto de destino



Fuente: SIICEX

Estado de ACRE

15. El Estado de ACRE se encuentra ubicado al noroeste del Brasil y forma parte de la región norte. Limita al sur con Bolivia, y al oeste con Perú (regiones de Ucayali y Madre de Dios). Cuenta con 690,0 mil habitantes, y un área total de 164,221 km², de los cuales el 90% es de cobertura forestal y el 55% de áreas naturales protegidas. La ciudad capital Rio Branco, se encuentra a 10 horas de la ciudad de Puerto Maldonado (incluido el tiempo de paso por Migraciones y Aduanas).
16. Con un PBI de US\$ 3,800 millones en el año 2009, ACRE viene creciendo a una tasa de 6.4% anual, impulsado principalmente por el crecimiento del sector industrial (18%), que lo sitúa como el séptimo estado de mayor crecimiento en Brasil. En los últimos 5 años, la tasa de crecimiento del empleo formal fue de 7.5% anual.
17. Las exportaciones del estado, en términos de valor pasaron de US\$ 1.5 millones en el año 2000, a un valor de US\$ 15.7 millones en el año 2009, obteniendo un incremento de 900% en dicho periodo. Las importaciones pasaron de US\$ 5.7 millones en el año 2000, a un valor de US\$ 1.3 millones en el año 2009, decreciendo en un 75% en dicho periodo.
18. En el 2009, los cinco principales productos de exportación del estado, representaron el 77% del valor total (otras maderas de espesor superior a 6 mm carnes 42.53%; otras maderas aserradas/cortadas en hojas 13.48%;



castañas 11.78%; tripas de bovino 4.89%; ladrillos de cerámica 4.56%). Asimismo, los seis primeros productos de importación representan el 53% del valor total (aviones de hélice 15.65%; harina de trigo 14.98%; motores diesel estacionarios 8.53%; manivelas 7.95%; válvulas de escape y admisión 5.83%).

19. En el 2009, las exportaciones brasileras del Estado de ACRE al Perú, acumularon un monto de US\$ 342,6 mil, representando un incremento de 3,318% respecto al año anterior (US\$ 10,9 mil). Las importaciones se incrementaron en 19.8%, de US\$ 15,6 mil el 2008, a US\$ 18,7 mil el 2009.
20. Actualmente, el gobierno del estado de ACRE viene construyendo una Zona de Procesamiento de Exportaciones-ZPE, con 130 ha habilitadas. La ZPE consiste en un distrito industrial cuyas empresas que allí se instalen (80% de su producción al mercado extranjero y 20% al mercado nacional), reciben un tratamiento especial de suspensión de impuestos y contribuciones federales y municipales, procedimientos de exportación e importación simplificados, libertad cambiaria y estabilidad jurídica por 20 años, prorrogable.

Estado de RONDONIA

21. El Estado de RONDONIA se encuentra ubicado en la región norte del Brasil, limita en el suroeste con Bolivia, en el norte con el estado de Amazonas y al este con el estado de Mato Grosso. Cuenta con una población de 1,8 millones de habitantes, y un área total de 238,513 km². La ciudad capital Porto Velho, se encuentra a 8 horas de la ciudad de Rio Branco (incluido el tiempo de paso por el Rio Madeira).
22. Con un PBI de US\$ 9,500 millones en el año 2009 (US\$ 1,650 millones en el año 1995), es uno de los Estados del interior que mayor expansión ha experimentado, obteniendo una media de 6.6% de crecimiento en el periodo 1995-2007, asimismo, muestra un PBI per cápita de US\$ 5,500, incrementándose a una tasa anual de 5.0% en dicho periodo.
23. Las exportaciones del estado, en términos de valor pasaron de US\$ 28 millones en el año 1995, a un valor de US\$ 391 millones en el año 2009, obteniendo un incremento de 1,295% en dicho periodo. Las importaciones pasaron de US\$ 19 millones en el año 1995, a un valor de US\$ 166 millones en el año 2009, incremento de 770% en dicho periodo.
24. En el 2009, los seis principales productos de exportación del estado, representaron el 83% del valor total (carnes deshuesadas de bovino 36.65%; granos de soja 32.49%; granos de maíz 3.85%; tripas de bovino 3.48%; minerales de estaño 3.35%; maderas tropicales 3.34%). Asimismo, los seis primeros productos de importación representan el 27% del valor total (grúas de torres 10.66%; ladrillos 4.55%; bacalao 4.46%; fibras sintéticas 3.59%).
25. En el 2009, las exportaciones brasileras del Estado de RONDONIA al Perú, acumularon un valor de US\$ 954,7 mil, representando un aumento de 331.7% respecto al año anterior (US\$ 221,1 mil). Las importaciones en el 2009 se incrementaron en 13.2% respecto del año anterior, pasando en el 2008 de US\$ 463,6 mil, a un valor de US\$ 524,9 mil en el 2009.



26. El Puerto de la ciudad de Porto Velho, se encuentra ubicado en el margen derecho del Río Madeira a 15 minutos de la ciudad (2 km de distancia). Cuenta con buena infraestructura para el embarque de granos con extensas mangas que transportan la mercancía. Asimismo, cuenta con un patio de contenedores y rampas de embarque y desembarque de camiones pesados. Actualmente, el Puerto procesa 2.7 millones de TM anuales. El Puerto tiene accesos por carretera, ferrocarril, fluvial y marítimo (por el río Madeira desembocadura al río Amazonas).

Estado de MATO GROSSO

27. El Estado de MATO GROSSO, se encuentra ubicado en la región centro-oeste del Brasil, limita por el norte con los Estados de Amazonas y Pará, por el oeste con los Estados de Rondonia y Bolivia, por el sur con el Estado de Mato Grosso do Sul y por el este con los Estados de Goias y Tocantis. Cuenta con una población de 3.6 millones de habitantes, y un área total de 906,806 km². La ciudad capital Cuiabá, se encuentra a una distancia promedio de 1,000 km desde la ciudad de Porto Velho-Rondonia.
28. Con un PBI de US\$ 26,600 millones en el año 2009, MATO GROSSO, es el estado central de Brasil de mayor crecimiento después del estado de Tocantis. En el periodo 1995-2007, obtuvo una expansión anual de 9.9% de su PBI, y el más alto incremento del PBI per cápita (US\$ 9,400) con una media anual de 9.02%, impulsado principalmente por el crecimiento del sector industrial (11.5%).
29. Las exportaciones del estado, en términos de valor pasaron de US\$ 659 millones en el año 1995, a un valor de US\$ 8,495 millones en el año 2009, obteniendo un incremento de 1,190% en dicho periodo. Las importaciones pasaron de US\$ 56 millones en el año 1995, a un valor de US\$ 792 millones en el año 2009 (incremento de 1,314% en dicho periodo).
30. En el 2009, los seis principales productos de exportación del estado, representaron el 90% del valor total (granos de soja 49.76%; Bagacos residuos sólidos 17.24%; granos de maíz 9.77%; carnes deshuesadas de bovino 4.99%; algodón 4.15%; aceite de soja 3.38%). Asimismo, los seis primeros productos de importación representan el 75% del valor total (sal 58.26%; fosfatos 5.63%; urea 4.81%; otros químicos y fertilizantes 8.34%).
31. En el 2009, las exportaciones brasileras del Estado de MATO GROSSO al Perú, acumularon un valor de US\$ 14,8 millones, representando una caída de 75.2% respecto al año anterior (US\$ 25,93 millones). Las importaciones en el 2009 totalizaron un valor de US\$ 38,0 mil.
32. El Puerto Seco de la ciudad de Cuiabá, cuenta con 32,000 m², de los cuales 9,400 m² tienen cobertura aérea y oficinas de la Recieta Federal y otras entidades relacionadas. Los trámites legales de exportación e importación es responsabilidad de la administración. Las mercancías que en ella se internen, pueden almacenarse durante dos años sin el pago de tributos. En las exportaciones, las mercancías que ingresan son consideradas como si ya estuvieran en el país de destino. Entre otros, los servicios son, movilidad y



almacenaje de mercancías, servicios de embalaje y etiquetado, consolidación y desconsolidación de carga.

III. ANÁLISIS

Infraestructura vial

33. El asfaltado del corredor interoceánico sur, entre las ciudades de Puerto Maldonado y la ciudad de Rio Branco (estado de Acre), se encuentra en óptimas condiciones para el transporte internacional y correctamente señalizada al ser una vía nueva. El segundo tramo recorrido entre las ciudades de Rio Branco y Porto Velho (estado de Rondonia), se observa que tiene mayor uso y menos señalización, sin embargo se pudo comprobar que es una vía recta y está en permanente mantenimiento y se encuentra en buenas condiciones para el transporte.
34. Si al cierre del presente informe se tuvieran que iniciar operaciones de transporte de carga desde Perú, hacia la ciudad de Porto Velho, el inconveniente se encuentra en el lado peruano al tener que cruzar el Río Madre de Dios, ya que el sistema de barcazas sólo permite el paso de camionetas y/o en su defecto una sola unidad pesada. No hay mayores inconvenientes al cruzar el Río Madeira (Brasil), ya que el sistema de barcazas permite cruzar el río con un peso de hasta 600 TM, resultando un mecanismo eficiente.

Migraciones

35. En el lado peruano, el control de migraciones cuenta con instalaciones inadecuadas para atender a las personas que salen e ingresan del país, no cuentan con servicios tecnológicos en tiempo real. Hay dos policías y dos personas de migraciones. En la medida que más personas y vehículos transiten esta vía, se requerirá que se fortalezca la capacidad de atención, debido a que se generan largas colas sólo para atender un ómnibus de pasajeros.
36. En el lado brasilero, el control de migraciones cuenta también con dos personas, sin embargo la atención es más rápida que en el lado peruano. Los agentes revisan las pertenencias de las personas que van a ingresar a territorio brasilero.
37. Los controles migratorios de ambos países se encuentran separados a una distancia aproximada de 5.0 KM. No se observó coordinación entre ambos controles fronterizos. El horario de atención es hasta las 18:00 horas.

Aduanas y otros sectores

38. Al igual que los puestos de control de migraciones, ambas aduanas están separadas a una distancia aproximada de 5.0 KM. Se pudo comprobar, que la Aduana brasilera atiende hasta las 17:00, siendo esta una gran limitante para el transporte de vehículos entre ambos países, ya que sólo los vehículos particulares pueden cruzar la frontera.



39. En el lado peruano se pudo comprobar la existencia de un módulo acondicionado de atención de SENASA, sin embargo, a diferencia de Perú, el puesto fronterizo de Brasil cuenta con infraestructura disponible para aumentar su capacidad de atención de manera automática si la demanda aumenta. Cuenta con amplios almacenes aduaneros para el control de mercancías.
40. Este año se inaugura el puente sobre el río Madre de Dios, por lo que el tránsito de vehículos entre ambas fronteras aumentará, por lo que es necesario a corto plazo, trabajar con los sectores relacionados a fin de aumentar y extender el horario para la atención de las distintas entidades en frontera, de ambos países.

Solicitud de autorización de vehículos para el ingreso al Brasil

41. Es necesario que los trámites que autorizan el ingreso de vehículos peruanos al Brasil sean flexibilizados, en cuanto los vehículos pertenezcan a empresas o terceras personas.
42. Sobre la autorización, y debido a la ausencia del Consul de Brasil en Arequipa (que además era el segundo en la línea), una empresa de transportes que viajó a la misión con sus propias unidades, tuvo que realizar el trámite de legalización de carta poder (que la empresa autoriza a cierta persona el uso en determinados días para viajar al Brasil) ante un Notario en Arequipa, luego, tramitar ante el Ministerio de Relaciones Exteriores en Lima para su legalización, para finalmente ser autorizados en la Embajada de Brasil en Lima. Este trámite normalmente se realiza en un plazo de 3 a 4 días.

Aspectos comerciales

43. Sin duda, la puesta en funcionamiento del corredor interoceánico sur va a generar a mediano plazo, el incremento del flujo de transporte de vehículos entre Perú y Brasil, por lo que es necesario contar con oficinas y/o módulos de información a los usuarios, sean transportistas, operadores y usuarios de comercio exterior y personas en general.
44. Es necesario que las autoridades competentes de ambos países informen adecuadamente sobre los procedimientos, Convenios y/o Acuerdos que rijan el ingreso y salida de mercancías. Por ejemplo, se debe informar y transparentar los pesos y volúmenes que se pueden transportar de un país a otro, si hay un sistema de cuotas ó el transporte de mercancías en términos de TM es de libre comercialización.
45. Por la información que se ha podido rescatar con los potenciales clientes, se puede observar que existe gran cantidad de mercadería por movilizar entre ambos países, lo que aseguraría la realización de un round trip, es decir, la posibilidad de llevar y traer mercadería en ambas direcciones.



IV. CONCLUSIONES

46. La misión logística al Brasil permitió conocer gran parte de la ruta terrestre sobre la cual se transportará la carga internacional desde y hacia el Brasil, movilizándolo a la delegación en ómnibus desde la ciudad de Puerto Maldonado-Madre de Dios, hasta las ciudades de Rio Branco-Acre y Porto Velho-Rondonia, cubriendo así, aproximadamente 1,000 KM de recorrido y 20 horas de viaje por carretera.
47. Para el transporte de pasajeros, se pudo comprobar que hay un servicio regular de ómnibus desde la ciudad de Puerto Maldonado, hacia las ciudades de Rio Branco y Porto Velho, en dichas ciudades brasileras, existen terminales de transporte terrestre de pasajeros y hay amplia disponibilidad de transporte durante el día.
48. Se observó que los estados de Acre, Rondonia y Mato Grosso vienen experimentando un boom de la construcción, y demandando gran cantidad de materiales de la construcción, como cemento, arena, fierros y cascajos. Así mismo, en el sector alimentos, demandan productos del mar, así como frutas y hortalizas.
49. Se comprobó que existe una buena receptividad por parte de las instituciones de gobierno de los estados visitados, así como de los principales gremios empresariales para, en el mediano y largo plazo, establecer relaciones de intercambio comercial de mercancías. Hay que destacar por ejemplo, que en el estado de Mato Grosso, los empresarios y consumidores no conocen lo que el Perú puede ofrecer, sin embargo, consumen productos que el Perú exporta hacia otros mercados internacionales, adicionalmente, Mato Grosso es uno de los estados que registra el mayor crecimiento en Brasil, y la ciudad capital-Cuiabá, será sede del próximo mundial de fútbol del 2014.
50. Es necesario coordinar actividades para el intercambio de experiencias, convocar a los operadores logísticos brasileros y empresas a formar parte de una misión que recorra la interoceánica sur en el lado peruano, desde la ciudad de Puerto Maldonado, hasta los puertos peruanos del pacífico sur de Ilo y Matarani.
51. Las empresas brasileras de los estados visitados están orientados principalmente a las actividades comerciales dentro del territorio nacional, a diferencia del estado de Mato Grosso que exporta gran variedad de productos por montos que superan los US\$ 8,0 mil millones, los estados de Acre y Rondonia, tienen muy poca participación en los negocios internacionales, siendo necesario para estos mercados, que la empresa peruana gestione la logística integral origen/destino.
52. La carretera interoceánica sur, abre una serie de oportunidades que beneficiará ambos países, permitiendo integrar y conformar alianzas para la prestación de servicios logísticos, un mayor acceso y variedad de productos, así como integración al servicio turístico. Para ello, se requiere el esfuerzo coordinado entre el sector público y el sector privado, en continuar la agenda de competitividad que permita a largo plazo, contar con mecanismos facilitadores que propicien la sostenibilidad de la integración comercial entre Perú y Brasil.



53. Finalmente, debemos propiciar la permanente participación de las empresas productivas, logísticas y de servicios en las ferias internacionales que organizan los estados visitados, como lo es por ejemplo, la Feria Internacional de Rondonia – FEIRON, que bien siendo organizado para setiembre, por la Federación de Industrias de dicho estado-FIERO.

V. PROPUESTAS

54. Se requiere que los Estados de Perú y Brasil homologuen el volumen de carga que se puede transportar entre ambos países, debido a la existencia de barreras de cantidad de TM (cuotas) que transporta la flota extranjera al año.
55. Es necesario establecer una coordinación a nivel gubernamental, a fin de lograr que las entidades de aduanas y migraciones actúen en forma coordinada, evitando demoras innecesarias en el tránsito internacional. Debemos sumar esfuerzos a fin de que el CEBAF Brasil se implemente en dicha zona y evitar así, el doble control en frontera.
56. Implementar la instalación de un centro de promoción y distribución de productos peruanos en Brasil, la cual podría estar ubicada en las ciudades de Cuiabá o Porto Velho. Al respecto, las autoridades de ambos estados han mostrado su disposición para facilitar la instalación de dicho centro. Cabe mencionar que el MINCETUR realizó los estudios preliminares y actualmente viene coordinando los estudios para la localización y modo de operación. Adicionalmente, se requiere coordinación multisectorial a fin de definir el mecanismo para formalizar la solicitud del área requerida para el Centro.
57. Es necesario elaborar un plan logístico específico para el corredor interoceánico sur que determine entre otras cosas, necesidades y ubicaciones de zonas de actividad logística, truck center y estaciones de servicio. El plan debe contener también, una iniciativa para la elaboración de un estudio de costos logísticos a lo largo de la carretera interoceánica sur, el mismo que debe indicar los costes de flete, prestaciones de servicio a la carga, operadores y nomenclatura de transporte, desde los puertos de Ilo y Matarani en Perú, hasta las ciudades de Rio Branco, Porto Velho y Cuiabá en Brasil.
58. Es necesario realizar una misión de recorrido conjuntamente con empresarios peruanos y brasileros y otras entidades del Estado peruano por la interoceánica sur, que une la ciudad de Puerto Maldonado, con los puertos del pacífico sur de Ilo y Matarani.

VI. ENTIDADES PERUANAS PARTICIPANTES

59. La delegación peruana estuvo conformada por 23 personas de las entidades que se muestran en el siguiente cuadro. Asimismo, contó con el apoyo especial y la participación de un representante del Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior de Brasil, el Agregado Comercial del Perú en Sao Paulo, y el Consul de Perú en el Estado de Acre.



SECTOR PÚBLICO	SECTOR PRIVADO
Ministerio de Relaciones Exteriores	Panalpina del Perú
Ministerio de Comercio Exterior y Turismo	Consorcio Logístico Palacios
CETICOS ILO	RANSA
ENAPU	Terra Cargo
ZOFRATACNA	Yura SA
PROINVERSIÓN	Raciemsa
	Transaltisa
	Capital Freight

VII. ENTIDADES BRASILERAS PARTICIPANTES

60. La delegación peruana sostuvo reuniones las principales Federaciones empresariales de cada estado visitado, asimismo, visitó las principales zonas de actividad logística de la zona. El siguiente cuadro muestra las entidades de Brasil que participaron en la Misión Logística peruana.

ACRE	RONDONIA	MATO GROSSO
Gobierno de estado	Gobierno del estado	Gobierno del estado
FIEAC - Federación de Industrias	FIERO - Federación de Industrias	FIEMT - Federación de Industrias
Asociación de Distribuidores y Mayoristas	Federación de Comercio de Bienes, Servicios y Turismo	Porto Seco de Cuiabá
Superintendencia del Ministerio de Agricultura, Pecuario y Abastecimientos	Centro Internacional de Negocios	MIKA
RECIETA FEDERAL	Secretario de Estado de Desarrollo Económico	Innovar Transportes y Logística
ANVISA	Puerto de Porto Velho	Federación de Comercio
Federación de Comercio	IMMAR Siderúrgica	FAMATO
Federación de Asociaciones Comerciales y Empresariales		FACMAT
Asociación Comercial, Industrial, de Servicio y Agrícola		ASMAT
Secretaría de Estado de Desarrollo, Ciencia y Tecnología		AMAD
Director Ejecutivo Del Programa Integrado de Desarrollo Sustentable		Estofados Santos
EXPRESSO ARACATUBA		SICREDI
RODAVIVA		MAXVINIL
Zona de Procesamiento de Exportaciones		SICME
SEGRADE		Banco do Brasil
Sindicato de Empresas de Logística y Transportes		Correios Central Cuiabá
SEBRAE		Verde Transporte
EXPRESSO ARACATUBA		INFRAERO
		SEBRAE
		Sindicato de Empresas de Transporte de cargas
		Asociación de Municipios