

ANEXO Nº 1

POLÍTICAS INSTITUCIONALES

1. POLÍTICAS INSTITUCIONALES

Los objetivos, líneas estratégicas, proyectos etc., fijados por los organismos nacionales o transnacionales en las materias de comercio y transporte tienen una importancia capital en la determinación del Escenario Estratégico del PNDP.

En este anexo se hace un repaso de las políticas institucionales tanto nacionales como de ámbito transnacional. Finalmente, en la última parte se hace un repaso a los Organismos de los que la Autoridad Portuaria Nacional es miembro, y de las Instituciones con las que ha establecido Convenios de colaboración.

1.1. POLÍTICAS INSTITUCIONALES NACIONALES

1.1.1. POLÍTICA NACIONAL DEL SECTOR TRANSPORTES

Aprobada mediante Resolución Ministerial Nº 817-2006-MTC/09.

De acuerdo con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, “la Política Nacional del Sector Transporte se determina a través de lineamientos, entendidos como directrices o ejes conductores de la acción del Sector Transporte en el mediano y largo plazo, cuya aplicación permita la definición de prioridades y facilitará la toma de decisiones ante distintas y variadas situaciones de la demanda. Asimismo, su establecimiento contribuirá con la política general del gobierno de construir un país más justo, equitativo, competitivo y descentralizado, con plena participación de todos sus ciudadanos, integrado nacional e internacionalmente” (MTC, 2006).

Los lineamientos de la Política Nacional del Sector Transporte son los siguientes:

- Conservación prioritaria de la infraestructura de transporte en los distintos modos y niveles de gobierno. Desarrollo ordenado de la infraestructura de transporte.
- Promoción del desarrollo, seguridad y calidad en los servicios de transporte y de logística vinculados.
- Promoción de la participación del sector privado en la provisión de servicios e infraestructuras de transporte.
- Apoyo a la integración nacional e internacional.
- Contribución a la consolidación del proceso de descentralización del país.
- Fortalecimiento de la gestión socio-ambiental en el Sector Transporte.

1.1.2. POLÍTICA PORTUARIA NACIONAL

El Estado fomenta, regula y supervisa, a través de los organismos competentes establecidos por la Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN), las actividades y los servicios portuarios, con sujeción a los lineamientos de política portuaria que en ella se establecen.

Los lineamientos esenciales de la Política Portuaria Nacional según el Artículo 3 de la Ley Nº 27943 de 2003, son los siguientes:

- El fomento y planeamiento de la competitividad de los servicios portuarios y la promoción del comercio nacional, regional e internacional.
- La integración de los puertos en el Sistema de Transporte Nacional y a la cadena logística internacional.
- La promoción de la competitividad internacional del sistema portuario nacional.



- El fomento del cabotaje y la intermodalidad (el transbordo y tránsito de mercancías).
- La promoción de la inversión en el Sistema Portuario Nacional.
- El fomento de las actividades para dar valor agregado a los servicios que se prestan en los puertos.
- La promoción del libre acceso, la leal competencia y libre concurrencia al mercado de los servicios portuarios.
- El fomento de la participación del sector privado, preferentemente a través de la inversión en el desarrollo de la infraestructura y equipamiento portuarios.
- La promoción y fortalecimiento de la descentralización y desconcentración del sistema portuario, la tecnificación y desarrollo de los puertos.
- La promoción, preservación y mejora del patrimonio portuario nacional.
- La constante renovación tecnológica en el Sistema Portuario Nacional.
- La promoción del empleo portuario, como consecuencia de la capacitación y profesionalización de los trabajadores.
- La promoción de los sistemas de calidad total en la gestión portuaria.
- La protección y cuidado del medio ambiente, con arreglo a la legislación sobre la materia.
- La especialización y capacitación permanente de los trabajadores, así como la protección de sus derechos laborales y condiciones de vida.

El párrafo 4.4. del artículo 4º de la LSPN -en la versión aprobada por el Decreto Legislativo N° 1022-, hace mención al PNDP, es así que estipula "El Plan Nacional de Desarrollo Portuario articula los planes maestros elaborados por la Autoridad Portuaria Nacional de los terminales portuarios de titularidad y uso público de ámbito nacional y los planes maestros regionales de desarrollo portuario elaborados por las Autoridades Portuarias Regionales".

En este sentido, a continuación se presenta las varias políticas, planes, programas, acuerdos comerciales e iniciativas de diversas instituciones que inciden en el Sector Transporte peruano y, en particular, en el desarrollo portuario del país.

1.1.3. PLAN ESTRATÉGICO NACIONAL EXPORTADOR 2003-2013

En consonancia con la Política de Estado, el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo en 2002 formuló el Plan Estratégico Nacional de Exportación (PENX), el cual plantea como visión que "el Perú se convierta en un país exportador de una oferta de bienes y servicios competitiva, diversificada y con valor agregado" (MINCETUR).

El PENX es una agenda de corto, mediano y largo plazo, concertada con el sector público y privado, a nivel nacional y regional para el desarrollo y promoción del comercio exterior entre el 2003 y 2013. Contiene más de 100 acciones para el desarrollo competitivo de la oferta exportable, el desarrollo de mercado de destino, el desarrollo de la cultura exportadora y facilitar el comercio exterior tal y como se resume en la Figura 1:

Figura 1: Acciones del PENX

Desarrollar Oferta Exportable		Planes Operativos Sectoriales de Exportación	402 Tareas 196 Actores*
		Planes Estratégicos Regionales de Exportación	480 Tareas 109 Actores*
Facilitar Comercio Exterior		Plan Maestro de Facilitación de Comercio	152 Tareas 38 Actores*
Desarrollar Mercados Internacionales		Planes Operativos de Desarrollo de Mercados de Destino (POM)	2006 - 2007
Desarrollar Cultura Exportadora		Plan Maestro de Cultura Exportadora	2006 -2007

Fuente: Perú: Plan Estratégico Nacional Exportador PENX - MICETUR, Torres (2006).

Las Metas 2011 son:

- El Perú, país exportador con más del 35% de su PBI orientado a los mercados internacionales y una exportación per cápita de más de USD 1,200.
- El despacho de mercancías por aduanas debe realizarse en no más de 48 horas, con una reducción del costo logístico de hasta el 50%; un acceso de más de 2000 pymes a créditos de pre embarque y una reducción en el tiempo de los trámites de comercio exterior de 30 a 7 días.

El PENX incluye tres componentes: los Planes Operativos Sectoriales de Exportación (POS), el Plan Operativo de Facilitación de Comercio Exterior y los Planes Estratégicos Regionales de Exportación (PERX) (ver Figura 1).

1.1.3.1. Estrategia de competitividad logística en infraestructura de transporte marítimo

En los aspectos referentes al diagnóstico de la Competitividad Logística en Infraestructura de Transporte Marítimo en el PENX se destacan (MINCETUR, 2004a):

- Eje marítimo del Pacífico (IIRSA).
- Puertos de Ilo y Matarani: Ilo debe posicionarse como puerto especializado en contenedores y Matarani como puerto especializado en granos. Ambos deben proyectarse hacia el eje Brasil - Bolivia - Paraguay, en competencia con el puerto de Arica.
- Eje multimodal del Amazonas (IIRSA): El puerto de Paita debe aprovechar su posición estratégica en la proyección del eje multimodal del Amazonas hacia el Pacífico.
- Eje Perú-Brasil (IIRSA).
- Centro de concentración logística cercano al puerto de Callao: posibilidad de ubicar un puerto seco en las cercanías de la ruta más corta entre el origen y el lugar de embarque es fundamental para desarrollar un sistema de transporte multimodal con potencialidad para convertirse en un hub.

Definición de políticas, objetivos y acciones en infraestructura y servicios de transporte marítimo:

Tiene como estrategia elevar la competitividad de los servicios portuarios y de transporte marítimo modernizando y descentralizando la infraestructura portuaria. Se han definido tres políticas:

Política I: Modernización de la infraestructura portuaria nacional, potenciando su capacidad para añadir valor agregado, con participación activa del sector privado (Tabla 1 y Tabla 2).

Tabla 1: Política I

Objetivos Específicos	Tareas	Medios de Verificación	Responsables
Transformación logística de los puertos claves	Redefinición de la ZAL ampliando su capacidad operativa incluyendo posibilidad de realizar actividades de agregación de valor	Modificación de la Ley de Puertos	APN MINCETUR, MTC
	Creación e implementación de una ZAL en el Puerto del Callao e incorporación de áreas aledañas de dominio público como zonas de desarrollo portuario	Plan Nacional de Desarrollo Portuario	APN MINCETUR, MTC
	Creación e implementación de una ZAL en el Puerto de Iquitos	Plan Nacional de Desarrollo Portuario	APN MINCETUR, MTC GOB. REG.
	ZAL en el Puerto de Paita, proyectándose a reexportación de productos del centro oeste de Brasil	Plan Nacional de Desarrollo Portuario	APN MINCETUR
	Desarrollar el Puerto de Chimbote en el rubro de contenedores	Plan Nacional de Desarrollo Portuario	APN MINCETUR
	Estudiar la implementación de ZAL's en Pisco y Chimbote	Plan Nacional de Desarrollo Portuario	APN MINCETUR GOB. REG.
	ZAL en el Puerto de Ilo, con capacidad de añadir valor a carga del Mercosur, especializada en contenedores y el ingreso de insumos y materiales para la salida del gas de Camisea	Ley de creación de ZAL	APN MINCETUR GOB. REG.
Inyección de inversión privada y competencia en la gestión portuaria	Programa acelerado de concesiones del Puerto del Callao, promoviendo concurrencia de dos o más operadores por unidad de negocio, contemplando cuatro terminales de contenedores	Plan Nacional de Desarrollo Portuario	APN PROINVERSION
	Licitación pública internacional pronta para la construcción y operación de un Terminal de Contenedores en la Zona Sur del Puerto del Callao	Contrato de Concesión	APN PROINVERSION
	Entrega en administración al sector privado los puertos de titularidad pública del interior del país, asegurando compromisos de inversión	Plan Nacional de Desarrollo Portuario	APN PROINVERSION
	Concesión del Puerto de Ilo conjuntamente con la carretera de integración a los ejes IIRSA, asegurando compromisos de inversión para especialización en contenedores	Plan Nacional de Desarrollo Portuario	APN PROINVERSION
	Incluir la articulación de vías de acceso rodoviario al Puerto del Callao dentro del programa de concesiones	Plan Nacional de Desarrollo Portuario	APN PROINVERSION

Fuente: PENX 2003-2013. Plan Maestro de Facilitación de Comercio Exterior - Tomo VI, MINCETUR (2004a)

Tabla 2: Política I

Objetivos Específicos	Tareas	Medios de Verificación	Responsables
Transformación logística de los puertos claves	Redefinición de la ZAL ampliando su capacidad operativa incluyendo posibilidad de realizar actividades de agregación de valor	Modificación de la Ley de Puertos	APN MINCETUR, MTC
	Creación e implementación de una ZAL en el Puerto del Callao e incorporación de áreas aledañas de dominio público como zonas de desarrollo portuario	Plan Nacional de Desarrollo Portuario	APN MINCETUR, MTC
	Creación e implementación de una ZAL en el Puerto de Iquitos	Plan Nacional de Desarrollo Portuario	APN MINCETUR, MTC GOB. REG.
	ZAL en el Puerto de Paita, proyectándose a reexportación de productos del centro oeste de Brasil	Plan Nacional de Desarrollo Portuario	APN MINCETUR
	Desarrollar el Puerto de Chimbote en el rubro de contenedores	Plan Nacional de Desarrollo Portuario	APN MINCETUR
	Estudiar la implementación de ZAL's en Pisco y Chimbote	Plan Nacional de Desarrollo Portuario	APN MINCETUR GOB. REG.
	ZAL en el Puerto de Ilo, con capacidad de añadir valor a carga del Mercosur, especializada en contenedores y el ingreso de insumos y materiales para la salida del gas de Camisea	Ley de creación de ZAL	APN MINCETUR GOB. REG.
Inyección de inversión privada y competencia en la gestión portuaria	Programa acelerado de concesiones del Puerto del Callao, promoviendo concurrencia de dos o más operadores por unidad de negocio, contemplando cuatro terminales de contenedores	Plan Nacional de Desarrollo Portuario	APN PROINVERSION
	Licitación pública internacional pronta para la construcción y operación de un Terminal de Contenedores en la Zona Sur del Puerto del Callao	Contrato de Concesión	APN PROINVERSION
	Entrega en administración al sector privado los puertos de titularidad pública del interior del país, asegurando compromisos de inversión	Plan Nacional de Desarrollo Portuario	APN PROINVERSION
	Concesión del Puerto de Ilo conjuntamente con la carretera de integración a los ejes IIRSA, asegurando compromisos de inversión para especialización en contenedores	Plan Nacional de Desarrollo Portuario	APN PROINVERSION
	Incluir la articulación de vías de acceso rodoviario al Puerto del Callao dentro del programa de concesiones	Plan Nacional de Desarrollo Portuario	APN PROINVERSION

Fuente: PENX 2003-2013. Plan Maestro de Facilitación de Comercio Exterior - Tomo VI, MINCETUR (2004a)

Política II: Organización y potenciación del mercado de servicios logísticos como clúster (Tabla 3).

Tabla 3: Política II

Objetivos Específicos	Tareas	Medios de Verificación	Responsables
Delimitar responsabilidades e identificar servicios	Declarar los servicios portuarios y aduaneros como esenciales, asegurando su continuidad los 365 días del año las 24 horas del día	Modificación del Reglamento de la LSPN	APN MINCETUR
	Reglamentar la asignación de responsabilidades en servicios portuarios y conexos brindados a la carga	Reglamento	MTC Operadores Portuarios
	Elaborar un Glosario único con equivalencias, a partir de la estandarización de los conceptos utilizados para denominar los servicios portuarios y conexos brindados a la carga	Publicación del Glosario	APN Operadores Portuarios MINCETUR
	Establecer un tarifario detallado, estandarizado y actualizado de los servicios portuarios en puertos de titularidad pública	Tarifario publicado en Internet	OSITRAN
	Establecer mecanismos de autoregulación para prevenir y sancionar cobros indebidos por servicios	Acuerdo entre operadores	Operadores Portuarios
	Inhibición de realizar cabotaje a cargo de la Marina de Guerra del Perú	Normativa	APN
Objetivos Específicos	Tareas	Medios de Verificación	Responsables
Fortalecer la autoridad y el rol facilitador	Selección del Gerente General y demás ejecutivos de la APN por concurso público tercerizado en una institución especializada de prestigio el redutamiento, evaluación y selección de candidatos	Cambio de Ley que designa	FONAFE MTC
	Organización de la APN con personal idóneo, especializado en logística y operatividad portuaria	MOF y ROF	APN
Fortalecer la asociatividad entre operadores	Fomentar la asociatividad entre operadores logísticos, evitando la atomización	Fusiones	APN
	Programa de atracción de operadores de talla internacional y facilitación de alianzas estratégicas con operadores nacionales	Nº de alianzas estratégicas e inversiones nuevas	APN PROINVERSIÓN
	Crear la comunidad electrónica intraportuaria del Callao, apoyada por APEC, con base en una plataforma internet de operación	Instalación de plataforma Web	MTC

Fuente: PENX 2003-2013. Plan Maestro de Facilitación de Comercio Exterior - Tomo VI, MINCETUR (2004a)

Política III: Marco regulatorio moderno con calidad de servicio (Tabla 4).

Tabla 4: Política III

Objetivos Específicos	Tareas	Medios de Verificación	Responsables
Promover el trasbordo y el cabotaje	Permitir y facilitar el trasbordo, reembarque y tránsito entre cualquiera de las aduanas de la república	Modificación de la Ley General de Aduanas	CONGRESO MEF, SUNAT
	Flexibilizar el cabotaje y generar las condiciones para su desarrollo	Modificación de normativa	MTC, SUNAT
Desarrollo competitivo de calidad de servicios	Inaplicación del IGV a los servicios de dique, reparación y mantenimiento de naves, vía tratamiento como rancho de nave	Ley del IGV	MEE
	Adecuación de los puertos internacionales peruanos a exigencias del código de seguridad ISPS antes de 30 de junio del 2004	Aprobación del Plan	DGTA ENAPU
	Implementar un sistema de calidad entre todos los operadores de la comunidad portuaria	Sistema de Calidad funcionando	APN Comunidad Portuaria
	Crear una marca que garantice altos estándares de calidad de servicios logísticos y tarifas transparentes para el Puerto del Callao y replicar el modelo en otros puertos	Programa para implantar y replicar un Sistema de Calidad	APN Comunidad Portuaria

Fuente: PENX 2003-2013. Plan Maestro de Facilitación de Comercio Exterior - Tomo VI, MINCETUR (2004a)

1.1.3.2. Estrategia de competitividad logística en infraestructura de transporte terrestre

En los aspectos referentes al diagnóstico de la Competitividad Logística en Infraestructura de Transporte Terrestre en el PENX se destacan (MINCETUR, 2004b):

- Los cuatro ejes de integración y desarrollo en los que participa el Perú en la IIRSA.
- Normativa de la CAN (Comunidad Andina de Naciones) sobre transporte:

Definición de políticas, objetivos y acciones en infraestructura y servicios de transporte terrestre:

Tiene como estrategia fortalecer y ordenar el sistema de transporte terrestre ampliando la red vial con sentido de articulación multimodal y asegurando un mantenimiento óptimo. Las políticas son (MINCETUR, 2004b):

- Política I: Ampliación priorizada de la red vial y aseguramiento de un mantenimiento óptimo de las vías.
- Política II: Impulsar la formalidad de las empresas y fortalecer el respeto a la autoridad de circulación terrestre.
- Política III: Promover la transparencia e institucionalidad del mercado de servicio de transporte terrestre.

1.1.4. PROGRAMA DE APOYO A LA COMPETITIVIDAD (PAC)

El Programa de Apoyo a la Competitividad (PAC) fue creado por la Corporación Andina de Fomento (CAF) en 1999 con el fin de apoyar iniciativas para mejorar la productividad y competitividad regional. Se enmarca dentro de un esfuerzo coordinado y transversal de diferentes áreas de la institución para apoyar directa e indirectamente la mejora del entorno de negocios y la capacidad de generar valor de forma sostenible de la región (<http://pac.caf.com>).

Dentro del PAC existen varios proyectos vinculados al Perú de los cuales se destaca el proyecto:

1.1.4.1. Optimización de la gestión de servicios y procesos del Estado para el comercio exterior (VUCE)

El proyecto VUCE (www.proyectovuce.pe) que se desarrolla en el marco del Plan Nacional Exportador (PENX) del MINCETUR -mencionado anteriormente- y dentro del PAC, busca optimizar servicios y procesos de las instituciones relacionadas con el comercio exterior, a través del uso de una Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), con el objetivo de facilitar que los agentes comerciales puedan enviar, por medios electrónicos, la información que les ha sido solicitada a una única instancia oficial determinada (SUNAT). Se contará además con una única plataforma de pagos y formatos estandarizados (<http://pac.caf.com>).

El desarrollo de las actividades del proyecto implica la racionalización del trabajo interconectando los sistemas electrónicos de las entidades públicas involucradas en los trámites de despacho aduanero de entrada y salida de mercancías al Perú: el Servicio Nacional de Sanidad Agraria (SENASA), la Dirección General de Medicamentos, Insumos y Drogas (DIGEMID), la Dirección General de Salud Ambiental (DIGESA), el Instituto Nacional de Recursos Naturales (INRENA), la Dirección General de Control de Servicios de Seguridad, Control de Armas, Munición y Explosivos de Uso Civil (DICSCAMEC), el Instituto Tecnológico Pesquero (ITP), el Ministerio de la Producción (PRODUCE) y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

- Monto total del proyecto: 1,000,000 dólares
- Monto aprobado por la CAF: 88,000 dólares (recursos PAC 23%, recursos FAT 77%)
- Participantes (organizaciones contrapartes):
 - Ministerio de Comercio Exterior y Turismo de la República del Perú (MINCETUR)
 - Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)
 - Cooperación Técnica de la Unión Europea

1.1.4.2. Ventanilla Única Portuaria (VUP)

Por otra parte, la Autoridad Portuaria Nacional tiene en marcha el proyecto de crear y poner en servicio a finales de 2009 la Ventanilla Única Portuaria (VUP), que simplificará los permisos, trámites y autorizaciones que se realizan en el sector portuario peruano. Este proyecto está enmarcado en el Programa de Calidad de los Servicios Portuarios a desarrollar en la Marca de Garantía del Puerto del Callao.

La VUP permitirá que los agentes del sector portuario vinculados al comercio exterior realicen sus trámites para el movimiento de mercancías en un solo lugar. En este sentido, los más de 60 trámites que se realizan ahora en el sector portuario se reducirán a solo nueve o diez, con el consiguiente ahorro de costos para las empresas de comercio exterior.

La VUP está adscrita a la VUCE pero en el caso portuario los trabajos de implementación son liderados por la APN.

1.1.5. PLAN INTERMODAL DE TRANSPORTES (PIT) DEL PERÚ

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) encargó, en 2004, la ejecución del Plan Intermodal de Transportes (PIT) a los efectos que se constituya en un plan de

desarrollo de la infraestructura de transporte del Perú que permita orientar sus acciones e inversiones.

El estudio del PIT toma en cuenta los proyectos que integran la IIRSA. En particular, en el proceso de evaluación multicriterio de los proyectos se incluyen el criterio de inclusión de los proyectos en los ejes IIRSA.

El ámbito de aplicación del Plan se refiere específicamente a la infraestructura de carreteras, ferrocarriles, puertos, aeropuertos y vías fluviales; considerando de manera global el funcionamiento y características de los servicios de transporte que hacen uso de ella. Respecto del sistema carretero, se centrará en la red vial nacional y complementariamente, con un grado menor de profundidad y en la medida que sean funcionales a la red nacional, en las redes viales departamentales. En el caso de aeropuertos, incluirá los de categorías internacional y nacional; en puertos, los marítimos, fluviales y lacustres más importantes.

El Plan Intermodal de Transportes (PIT) comprende (MTC, 2005a):

- Un documento de diagnóstico del sistema de transporte actual y su evolución previsible que incluya la problemática específica de la infraestructura actual y una caracterización general de los servicios de transporte.
- Un plan de mediano plazo que incluya un programa de inversiones detallado para los próximos 10 años que se complementará con una propuesta de políticas de gestión tendientes a optimizar la operación del sistema.
- Un plan de largo plazo para el desarrollo estratégico del sistema de transporte integrado, en el periodo 2004 - 2023.

Con relación a las infraestructuras vinculadas al sistema portuario se menciona las limitaciones de los puertos y posibles proyectos. El principal criterio aplicado en el estudio para verificar su consistencia con el PNDP respecto a posibles proyectos, ha sido comparar las proyecciones de carga previstas con las del PNDP y la recomendación de proyectos específicos de cada terminal portuario. El análisis de proyectos identificados en el PIT, está enfocado principalmente en inversiones de capital de importancia para que los terminales puedan manejar las cargas futuras esperadas.

Se identificaron diversos proyectos portuarios de interés en varias áreas: equipos portuarios, almacenes, infraestructura terrestre y marítima. La factibilidad económica de algunos proyectos fue evaluada, así como su priorización a través de un análisis multicriterio. Otros proyectos no fueron analizados desde el punto de vista económico porque su evaluación no era posible en el ámbito del PIT sin estudios específicos del contexto local; por lo tanto no fueron tampoco priorizados. Es el caso en particular de los proyectos en los puertos fluviales y de todos los proyectos de mejora/rehabilitación de almacenes.

La elaboración del Programa Decenal de Inversión (PDI) es la oportunidad de reintegrar los proyectos sin evaluación económica dentro del programa de inversiones, en particular, los proyectos de refuerzo, renovación y modernización del PNDP.

El costo global del Programa Decenal de Inversión en el sector portuario se eleva a 370 millones de dólares (véase Tabla 5). Su distribución entre sus varios componentes se muestra en el cuadro siguiente. Un 60% de la inversión total corresponde a la mejora, rehabilitación o reconstrucción de los puertos fluviales, los cuales están todavía en una fase de estudios. Los equipos, a pesar de generar los más altos beneficios, representan solo un cuarto de la inversión programada; además corresponden a los proyectos que en prioridad pueden interesar al sector privado.

Tabla 5: Inversión portuaria por componente

Componente	Costo (M US\$)	%
Equipos	53.80	15 %
Infraestructura terrestre	179.25	48 %
Infraestructura marina	91.95	25 %
Almacenes	4.40	1 %
Puertos fluviales	40.70	11 %
Total	370.10	100 %

Fuente: Estudio Plan Intermodal de Transportes, MTC (2005a)

1.1.6. PLAN NACIONAL DE DESARROLLO HIDROVIARIO

El Ministerio de Transportes y Comunicación (MTC) está interesado en la modernización y desarrollo del sistema portuario nacional así como en la mejora de las condiciones de la navegabilidad comercial en los ríos amazónicos. Se destaca la necesidad del establecimiento de un nuevo sistema de gestión que permita planificar el desarrollo y promover el uso eficiente de la red fluvial nacional. El sistema debe estar en condiciones de generar información precisa y oportuna sobre aspectos relevantes de la operación del transporte fluvial y de las condiciones de navegabilidad en la red hidroviaria.

Por lo tanto, recientemente el MTC ha planteado una Propuesta para la Planificación del Desarrollo Hidroviario del MTC, donde se prevé la realización de un Plan Nacional de Desarrollo Hidroviario (PNDH) que debe partir por evaluar la problemática actual del transporte fluvial y las vías navegables, y sobre esta base, deberá llevar a cabo un análisis detallado que empiece por definir la visión, objetivos, estrategias, acciones y metas para la Red Hidroviaria Comercial Principal del Perú (RHCP).

Dentro de ese marco, el PNDH debe formular una cartera básica de proyectos de inversión y proponer acciones para impulsar y sostener el desarrollo de las vías fluviales y la navegación sobre las mismas, promoviendo la participación de organismos del sector público, gremios del sector privado y organizaciones de la sociedad civil.

1.2. POLÍTICAS INSTITUCIONALES DE ÁMBITO TRANSNACIONAL

Este epígrafe incluye los compromisos y los convenios internacionales más importantes que tienen vinculación con el comercio, el transporte y los puertos.

1.2.1. CONVENIOS BILATERALES - TLCS -

1.2.1.1. TLC El Perú-Estados Unidos

Un Tratado de Libre Comercio (TLC) es un contrato entre dos o más países, o entre un país y un bloque de países que es de carácter vinculante (es decir, de cumplimiento obligatorio) y cuyo objeto es eliminar obstáculos al intercambio comercial, consolidar el acceso a bienes y servicios y favorecer la captación de inversión privada.

En el caso del TLC el Perú - Estados Unidos (EEUU), las negociaciones oficiales las llevan a cabo el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR), en coordinación con otros ministerios e instituciones públicas, y el United States Trade Representative (USTR) o Representante de Comercio de los Estados Unidos, quienes diseñan las estrategias negociadoras.

Antecedentes:

La Ley de Promoción Comercial y Erradicación de la Droga (ATPDEA) anteriormente conocida como la Ley de Preferencias Arancelarias Andinas (ATPA) fue promulgada el 6 de agosto de 2002. Esta ley constituye un régimen de excepción del pago de aranceles otorgados unilateralmente por Estados Unidos a Bolivia, Colombia, Ecuador y el Perú. Su objeto era renovar los beneficios del ATPA (que vencieron el 4 de diciembre del 2001) hasta el 31 de diciembre del 2006 y extender las preferencias comerciales al sector de prendas de vestir (<http://www.tlcperu-eeuu.gob.pe>). La vigencia del ATPDEA se prorrogó hasta febrero de 2008 (hasta que entrara en vigencia el TLC).

TLC El Perú-Estados Unidos

El 18 de noviembre de 2003, el Representante Comercial de Estados Unidos, anunció la intención del Poder Ejecutivo de los Estados Unidos de iniciar negociaciones con Colombia y el Perú así como con Ecuador y Bolivia. Las negociaciones empezarán el 18 de Mayo del 2004 en Colombia con aquellos países que se encuentren preparados. Para Estados Unidos, un TLC con el bloque andino, significa la ampliación de la lista de países en el hemisferio con los cuales Estados Unidos mantiene Tratados de Libre Comercio y, en ese sentido, complementa y fortalece el objetivo de culminar la negociación para establecer un Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA).

El TLC el Perú-EEUU, que entró en vigencia el 1 de febrero de 2009, posibilitará que más del 90% de las exportaciones peruanas ingresen con arancel cero en EEUU, lo que implica una extensión del beneficio que se tenía con la ATPDEA.

Objetivos del TLC el Perú-EEUU

El TLC consolidaría el acceso preferencial del Perú a la economía más grande del mundo, lo que le permitiría ganar competitividad frente a otros países que no gozan de preferencias similares y ponerse en igualdad de condiciones frente a aquellos que sí gozan de ellas. Un propósito en las negociaciones -que incluyen todos los aspectos de la relación económica bilateral- es obtener un acuerdo equilibrado e integral que beneficie el desarrollo de las cadenas productivas de la economía (<http://www.tlcperu-eeuu.gob.pe>).

Los objetivos generales del TLC el Perú - EE.UU. son:

- Garantizar el acceso preferencial permanente de las exportaciones peruanas a la economía más grande del mundo, haciendo vinculantes y permanentes en el tiempo las que en el ATPDEA son preferencias unilaterales, temporales y parciales.
- Incrementar y diversificar las exportaciones, eliminando distorsiones causadas por aranceles, cuotas de importación, subsidios y barreras para-arancelarias y teniendo en cuenta el nivel de competitividad del país para la definición de plazos de desgravación.
- Atraer flujos de inversión privada nacional y extranjera, propiciando el desarrollo de economías de escala, un mayor grado de especialización económica y una mayor eficiencia en la asignación de los factores productivos.
- Contribuir a mejorar calidad de vida de las personas a través del acceso del consumidor a productos más baratos y de mayor calidad y variedad, la expansión de la oferta de empleo, el incremento de los salarios reales en el sector exportador.

- Establecer reglas claras y permanentes para el comercio de bienes y de servicios y para las inversiones, que fortalezcan la institucionalidad, la competitividad y las mejores prácticas empresariales en el país.
- Crear mecanismos para defender los intereses comerciales peruanos en Estados Unidos y definir mecanismos claros, transparentes y eficaces para resolver posibles conflictos de carácter comercial que puedan suscitarse.
- Reforzar la estabilidad de la política económica y de las instituciones, así como mejorar la clasificación de riesgo del Perú, lo que contribuirá a rebajar el costo del crédito y a consolidar la estabilidad del mercado de capitales.
- Reducir la vulnerabilidad de la economía a crisis financieras externas e incrementar la estabilidad de nuestros indicadores macroeconómicos, al estrechar vínculos con las tendencias de una de las economías más estables del mundo.
- Elevar la productividad de las empresas peruanas, al facilitarse la adquisición de tecnologías más modernas y a menores precios, que promueven la exportación de manufacturas y servicios con valor agregado.

1.2.1.2. TLC El Perú-Tailandia

Las negociaciones con el Reino de Tailandia se están llevando a cabo como resultado de la decisión del Presidente Toledo y el Primer Ministro Thaksin Sinawatra de explorar la conveniencia de la negociación de un TLC. Esta decisión fue tomada en octubre de 2002, en la Ciudad de Los Cabos, México, durante una reunión bilateral dentro del marco de la Cumbre de APEC.

Las negociaciones tienen como objetivo la creación de un área de libre comercio bilateral de bienes para el 2015, así como la liberalización del comercio de servicios de turismo, salud, transportes y, construcción y servicios de ingeniería conexos, entre otros. Además, contempla la promoción y facilitación de las inversiones mutuas y la complementación en áreas tales como turismo y transportes. Se destacan otros objetivos, tales como:

- Aprovechar la estratégica ubicación geográfica del Perú para convertirse en el hub de América del Sur.
- Ser la relación entre la Comunidad Andina y los países miembros de APEC
- Promover las inversiones de Tailandia en el Perú.

En la VII Ronda de Negociaciones del TLC con Tailandia, en noviembre de 2005, se realizó la suscripción del "Protocolo entre la República del Perú y el Reino de Tailandia para Acelerar la Liberalización de Comercio de Mercancías y la Facilitación de Comercio".

Este Protocolo incluye los avances a los que se llegaron hasta la VII Ronda de Negociaciones para un futuro Tratado de Libre Comercio bilateral. Este acuerdo adelanta los beneficios de liberalización arancelaria para el 75% del universo arancelario y de facilitación del comercio para el universo arancelario, sin descuidar la culminación de la negociación relacionada a las mercancías sensibles, al comercio de servicios y a la facilitación de inversiones de dicho Tratado.

El Protocolo contiene, entre otras, normas referidas a acceso a mercados, reglas de origen, medidas sanitarias y fitosanitarias, obstáculos técnicos al comercio, procedimientos aduaneros, salvaguardia y solución de controversias.

1.2.1.3. TLC El Perú-Singapur

Las negociaciones del Tratado de Libre Comercio con Singapur se iniciaron en febrero del 2006. El acercamiento comercial con este país asiático es parte de la estrategia del

Perú para fortalecer su presencia comercial en el Asia, dada la condición de dicho país como hub en su Continente y “trader” líder en el ámbito mundial. El Perú busca incrementar su competitividad a través del fomento de la transferencia tecnológica desde Singapur hacia el Perú mediante las inversiones, el movimiento de personas y las importaciones de bienes de capital.

El TLC con Singapur entró en vigencia el 31 de agosto de 2009.

1.2.1.4. TLC El Perú-Canadá

Las negociaciones del Tratado de Libre Comercio el Perú - Canadá se desarrollaron en cuatro rondas de negociación; la primera en Lima en julio de 2007, la segunda en Ottawa en setiembre, la tercera en Bogotá en el mes de octubre y la cuarta en Lima en diciembre de 2007.

Posteriormente se continuaron las negociaciones a través de video y teleconferencias entre los equipos negociadores con el objetivo de cerrar la negociación, objetivo que se alcanzó el 26 de Enero de 2008. Dicha culminación, fortalece la voluntad del Perú de avanzar decididamente en sus Acuerdos Comerciales diseñados con el objetivo de consolidar el aumento del comercio y la inversión con sus principales socios comerciales.

A modo de síntesis, el Acuerdo con Canadá consta de un ambicioso calendario de liberación del comercio el cual permitirá el ingreso de casi la totalidad de nuestras actuales exportaciones en forma inmediata y, tenderá a eliminar los aranceles y barreras no arancelarias en forma gradual para el ingreso al mercado peruano. Asimismo, el Perú mantiene de manera indefinida la posibilidad de aplicar el Drawback y otros regímenes aduaneros especiales así como de beneficiar de este Tratado a las eventuales producciones de zona franca. De otro lado, el Perú podrá mantener la aplicación del mecanismo de franja de precios.

El próximo paso del proceso sería la revisión de los textos negociados en español e inglés para lograr exactitud y consistencia de los documentos para luego iniciar el proceso de Revisión Legal.

El TLC con Canadá entró en vigencia el 31 de agosto de 2009.

1.2.1.5. TLC El Perú-China

El lanzamiento de las negociaciones del TLC entre el Perú y China fue llevado a cabo por los Presidentes de ambos países, Alan García y Hu Jintao, en setiembre de 2007 en Sydney, Australia.

Las negociaciones para un Tratado de Libre Comercio entre el Perú y China se iniciaron en enero de 2008 y luego de seis rondas de negociaciones y 11 meses de trabajo profundo, los equipos negociadores llegaron a un entendimiento en los temas tratados:

- Comercio de Bienes
- Reglas de Origen
- Defensa Comercial
- Servicios
- Inversiones
- Entrada Temporal de Personas de Negocios
- Medidas Sanitarias y Fitosanitarias
- Obstáculos Técnicos al Comercio

- Solución de Controversias
- Procedimientos Aduaneros
- Propiedad Intelectual
- Cooperación
- Asuntos Institucionales

Asimismo, como instrumentos separados al TLC, se ha podido negociar exitosamente un Acuerdo de Cooperación Aduanera (de gran importancia para el país, cuya negociación fue posible gracias a la intervención directa del Señor Presidente) y un Memorando de Entendimiento en Cooperación Laboral y Seguridad Social.

Es el primer acuerdo comercial amplio que obtiene China con un país en vías de desarrollo donde se incluye simultáneamente provisiones sobre comercio de bienes, servicios e inversiones.

La Ministra de Comercio Exterior y Turismo anunció que los acuerdos con China y la Asociación Europea de Libre Comercio (EFTA), conformada por Suiza, Noruega, Islandia y Liechtenstein, podrían hacerlo en el segundo semestre del año 2009.

1.2.2. COMPROMISOS Y CONVENIOS REGIONALES

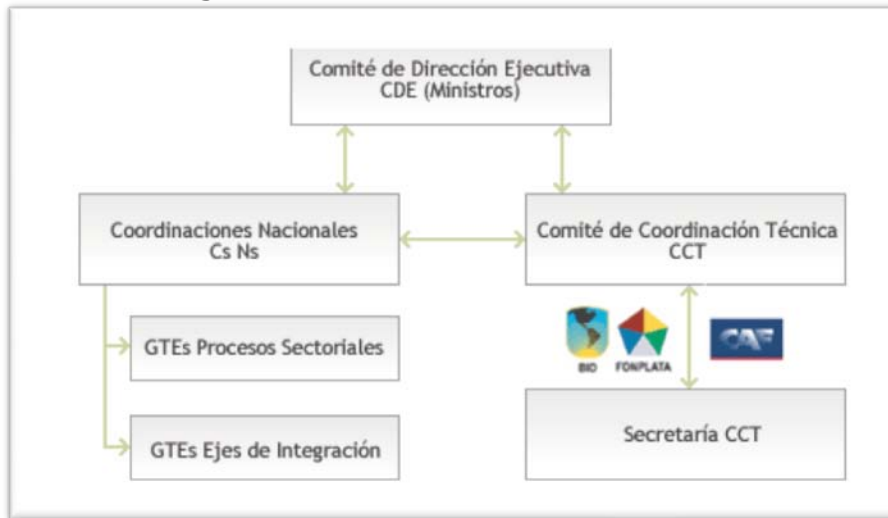
En este apartado se resumen las propuestas sobre temas de comercio y transporte en un marco regional, en concreto las de:

- IIRSA
- ALADI
- CAN
- MERCOSUR

1.2.2.1. Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana - IIRSA

La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) es un foro de diálogo entre las autoridades responsables de la infraestructura de transporte, energía y comunicaciones en los doce países suramericanos. La IIRSA tiene por objeto promover el desarrollo de la infraestructura bajo una visión regional, procurando la integración física de los países de Suramérica y el logro de un patrón de desarrollo territorial equitativo y sustentable. La Iniciativa surgió de la Reunión de Presidentes de América del Sur realizada en Agosto del año 2000 en la ciudad de Brasilia (<http://www.iirsa.org>).

La IIRSA contempla mecanismos de coordinación e intercambio de información entre los Gobiernos y las tres instituciones financieras multilaterales de la región: el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA), de forma tal que se puedan lograr los objetivos multisectoriales propuestos. La estructura institucional se esquematiza en la Figura 2:

Figura 2: IIRSA - Estructura institucional

Fuente: <http://www.iirsa.org>

A través del trabajo conjunto de los países y las instituciones multilaterales participantes, IIRSA ha concentrado sus esfuerzos en tres áreas de acción principales: Construcción de una Visión Estratégica de la Integración Física Suramericana; Ejes de Integración y Desarrollo; y Procesos Sectoriales de Integración. A continuación se analizan las dos últimas de estas áreas de acción.

Ejes de integración y desarrollo (EID)

Los países participantes en esta Iniciativa han definido diez Ejes de Integración y Desarrollo (EID) que articulan el territorio del continente suramericano (véase Figura 3). A partir de la caracterización de su realidad económica, social y ambiental actual y de sus potencialidades futuras, se identifican para cada EID los requerimientos de infraestructura física (transporte, energía y telecomunicaciones) para estimular el desarrollo regional y mejorar la calidad de vida de su población.

Con el apoyo de una metodología de planificación territorial indicativa de mediano plazo consensuada entre los doce países, se ha identificado una cartera de más de 500 proyectos de infraestructura organizada en agrupamientos de proyectos según su impacto para el desarrollo sustentable y su factibilidad técnica, institucional, social, ambiental, financiera y política.

Figura 3: Ejes de Integración y Desarrollo - IIRSA

Fuente: IIRSA

Procesos Sectoriales de Integración (PSI): se han organizado grupos de trabajo regionales para promover la armonización de políticas, planes y marcos legales e institucionales referentes al uso de la infraestructura entre los países. Los Procesos Sectoriales de Integración tienen por objeto identificar los obstáculos de tipo normativo e institucional que impiden el desarrollo de la infraestructura básica en la región y proponer acciones que permitan superarlos. Los PSI son:

- Tecnologías de la Información y las Comunicaciones
- Sistemas Operativos de Transporte Aéreo
- Facilitación de Pasos de Frontera
- Sistemas Operativos de Transporte Marítimo
- Integración Energética
- Sistemas Operativos de Transporte Multimodal
- Instrumentos de Financiamiento

Sobre la base de los preceptos y principios orientadores definidos por los Presidentes Suramericanos en el año 2000, los Ministros de Transporte, Energía y Comunicaciones de los doce países elaboraron un Plan de Acción para la Iniciativa, en el que primó el enfoque de Ejes de Integración y Desarrollo (EID), complementado por el desarrollo de acciones en materia de Procesos Sectoriales de Integración (PSI) a fin de mejorar la competitividad y promover el crecimiento sustentable de la región.

El Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana fue discutido y aprobado por las más altas autoridades de los países suramericanos en diciembre del año 2000. El mismo contiene sugerencias y propuestas con un horizonte de diez años, para la ampliación y la modernización de la infraestructura física de América del Sur, en especial en las áreas de energía, transporte y comunicaciones con la finalidad de configurar ejes de integración y de desarrollo económico y social.

Figura 4: Ejes de integración en los cuales participa el Perú

Fuente: <http://www.mtc.gob.pe/porta/transportes/integracion/iirsa.htm>

Los EID que engloban al Perú son (ver Figura 4):

- Eje Andino: Caracas- Bogotá-Quito- Lima-La Paz
- Eje Interoceánico: Brasil-Bolivia-Perú-Chile
- Eje del Amazonas: Brasil-Colombia-Ecuador-Perú
- Eje Perú-Brasil-Bolivia

Eje Andino



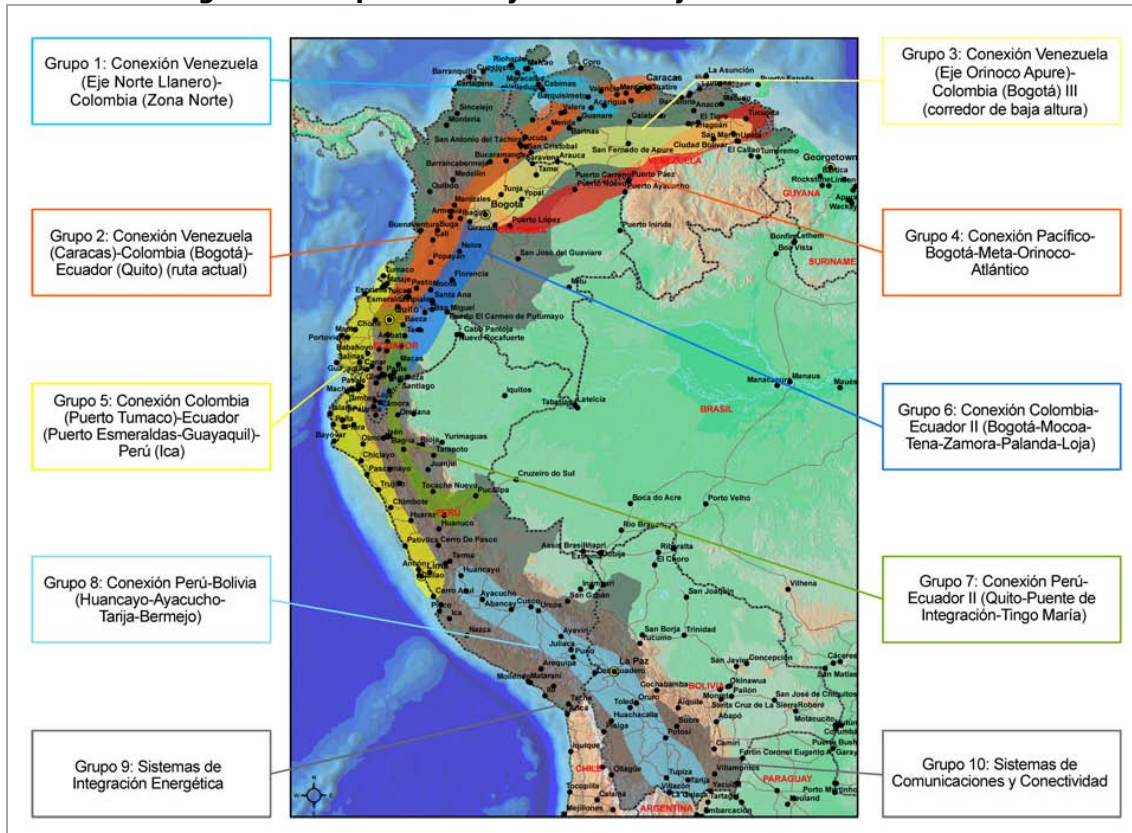
El Eje Andino se encuentra integrado por los principales nodos de articulación de Bolivia, Colombia, Ecuador, el Perú y Venezuela. Articula las principales ciudades de estos países a través de dos grandes corredores viales norte-sur: la Carretera Panamericana, a lo largo de la Cordillera Andina en Venezuela, Colombia y Ecuador, y a lo largo de la costa en el Perú, y la Carretera Marginal de la Selva, bordeando la Cordillera Andina a nivel de los Llanos en Venezuela y de la Selva Amazónica en Colombia, Ecuador y el Perú.

Presenta una superficie total de: 2.4 millones de km² (equivalente al 50 % de la Comunidad Andina), una población aproximada de 92 millones de habitantes. Su producto bruto interno es de: 200,000 millones de dólares. Se caracteriza por poseer redes horizontales de producción y comercialización, especialmente de productos homogéneos (commodities) basados en el procesamiento de recursos naturales.

La existencia de este Eje se debe a la necesidad de desarrollar y articular la infraestructura de transporte, telecomunicaciones y energía existente para así potenciar el intercambio comercial en la subregión. Una de las fortalezas de este Eje es que sus miembros tienen diversos acuerdos en materia comercial, política, social y financiera entre otros.

En la Figura 5 y en la Figura 6 se pueden ver los Grupos de Proyectos que conforman el Eje Andino.

Figura 5: Grupos de Proyectos del Eje Andino de la IIRSA



Fuente: IIRSA

Eje Interoceánico



El Eje Interoceánico Central es un Eje transversal, del cual forman parte, cinco países de la región: Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y el Perú. Abarca ocho de los nueve departamentos de Bolivia, con la excepción de Pando; cinco estados de Brasil: Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Paraná, Rio de Janeiro y São Paulo; la primera región de Chile (Tarapacá), Arica y Parinacota; todo Paraguay y las provincias de Arequipa, Moquegua y Tacna del Perú.

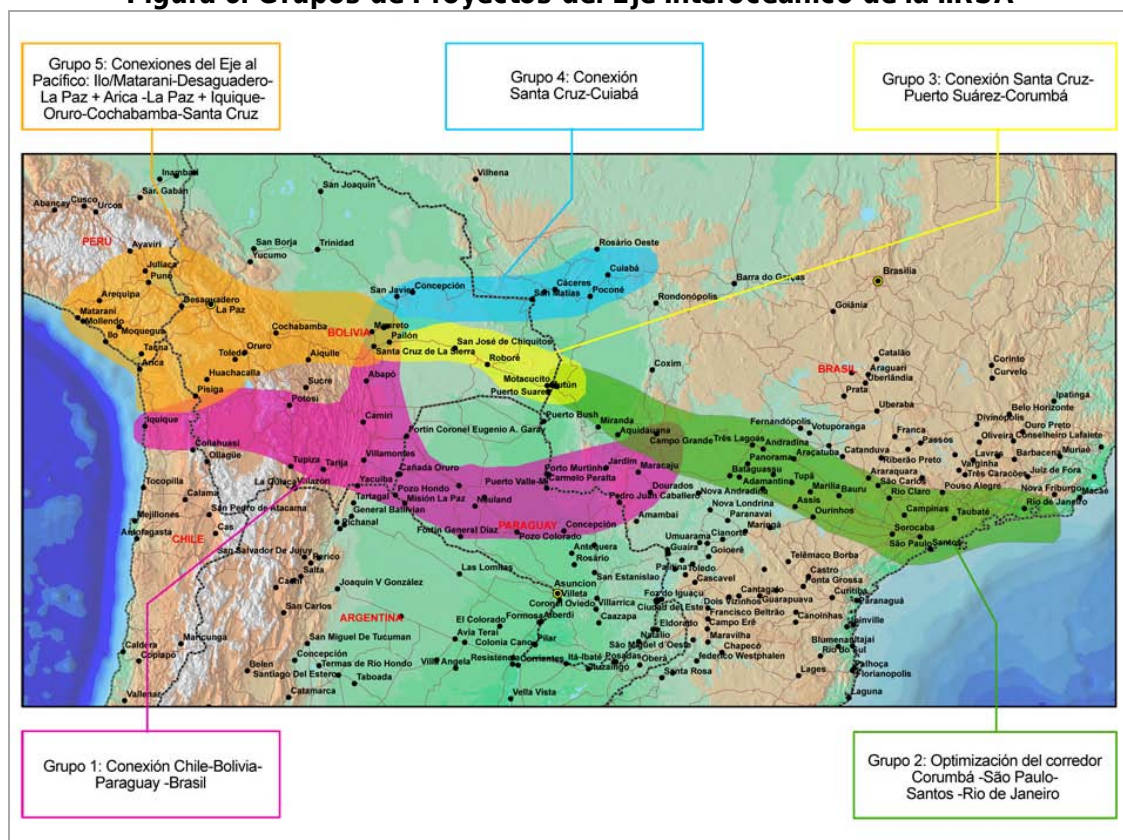
Su superficie ronda los 3.3 millones de km², lo que equivale al 28% de la superficie de los cinco países que forman parte del Eje y al 19% de la superficie total de América del Sur. Su población estimada es de 87 millones de habitantes (36% de la población total de los cinco países).

El Producto Bruto estimado cercano a los 291,000 millones de dólares, representa aproximadamente el 46% del PBI de sus países y 26% del PBI suramericano, de un perfil productivo orientado tanto a la explotación primaria como industrial. Posee una importante superficie sembrada de: soja y oleaginosas, caña de azúcar, papayas y productos forrajeros, lo que permite una significativa inserción comercial del Eje en el plano internacional.

El Eje Interoceánico Central facilitará el traslado de la mercancía desde y hacia el corazón industrial del continente así como el transporte de minerales a ambos lados del continente para su eventual exportación a otros mercados de la cuenca del Pacífico y del Atlántico. De igual manera permitiría unir los puertos del Atlántico con los del Pacífico.

En la Figura 6 se pueden ver los Grupos de Proyectos del Eje Interoceánico.

Figura 6: Grupos de Proyectos del Eje Interoceánico de la IIRSA



Fuente: <http://www.iirsa.org>

Eje del Amazonas



El Eje del Amazonas es un buffer de un par de cientos de kilómetros a lo largo del sistema multimodal de transporte que interconecta determinados puertos del Pacífico, tales como Tumaco en Colombia, Esmeraldas en Ecuador y Paita en el Perú, con los puertos brasileños de Manaus, Belén y Macapá. Busca la unión bioceánica a través de los ríos Huallaga, Marañón, Ucayali y Amazonas en el Perú, Putumayo y Napo en Ecuador, Putumayo en Colombia e Iça, Solimões y Amazonas en Brasil, con sus más de 6,000 km de vías navegables, y los puertos fluviales de El Carmen, en la frontera entre Ecuador y Colombia, Gueppi en Colombia y Sarameriza y Yurimaguas en el Perú.

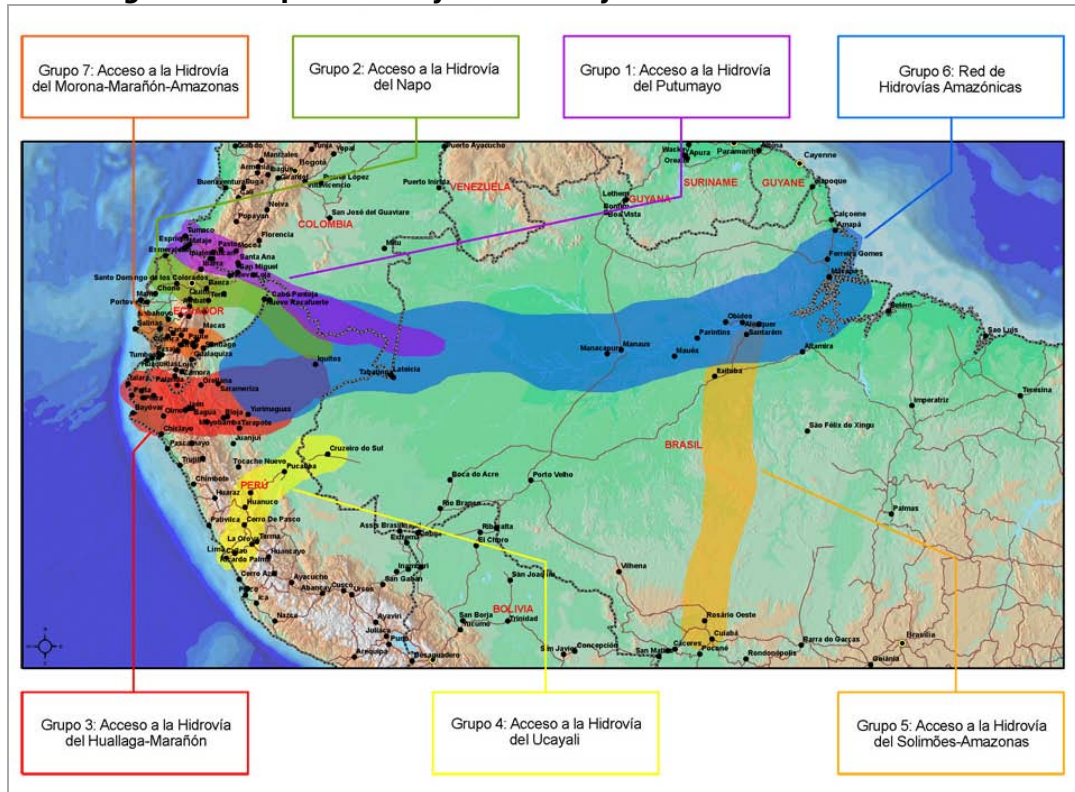
Abarca un área de 4.5 millones de km², la población totaliza 52 millones de habitantes mostrando grandes diferencias en cuanto a sus densidades. El Eje cuenta con un Producto Bruto estimado de 93,000 millones de dólares. Sus actividades dominantes conforman una extensa lista que contiene productos electrónicos, petróleo y gas, biotecnología, pesca, producción de aluminio, papel, cosméticos, madera y muebles, sistemas agroforestales, alimentos, caucho, recursos forestales, cacao, bebidas, textiles y confecciones, caña, alcohol, frutas, café, algodón, artesanías y eco-turismo, entre otros.

La existencia de este Eje se debe a las diversas oportunidades que ofrece esta zona en materia de diversidad ecológica (1/3 de la biodiversidad, 1/5 del agua dulce y 2/5 de las selvas del mundo). Otra oportunidad que presenta este Eje es el potencial de

ecosistema selvático que incluye eco-turismo, productos derivados de plantas únicas en el mundo, productos madereros y no madereros certificados, petróleo y gas. En la infraestructura vial destacan tramos faltantes, particularmente en la sierra y la selva. El transporte fluvial es el modo más importante del Eje tanto para la carga como para los pasajeros. Los principales centros urbanos son atendidos por líneas de transporte fluvial. En materia energética el Eje cuenta con un gran potencial hidroeléctrico.

En la Figura 7 se pueden ver los distintos Grupos de Proyectos del Eje Del Amazonas.

Figura 7: Grupos de Proyectos del Eje del Amazonas de la IIRSA



Fuente: <http://www.iirsa.org>

Eje Perú-Brasil-Bolivia



El Eje Perú-Brasil-Bolivia es también un Eje transversal que abarca siete departamentos de la Macroregión Sur Perú (Tacna, Moquegua, Arequipa, Apurímac, Cusco, Puno y Madre de Dios), dos departamentos amazónicos de Bolivia (Pando y Beni) y cuatro estados del noroeste de Brasil (Acre, Rondônia, Amazonas y Mato Grosso). Posee una superficie estimada de 3.5 millones de km², de los cuales el 82% corresponde a territorio brasileño, 10% al peruano y el 8% restante al boliviano. Tiene una población de 12.3 millones de habitantes; donde el 68% de su población es urbana.

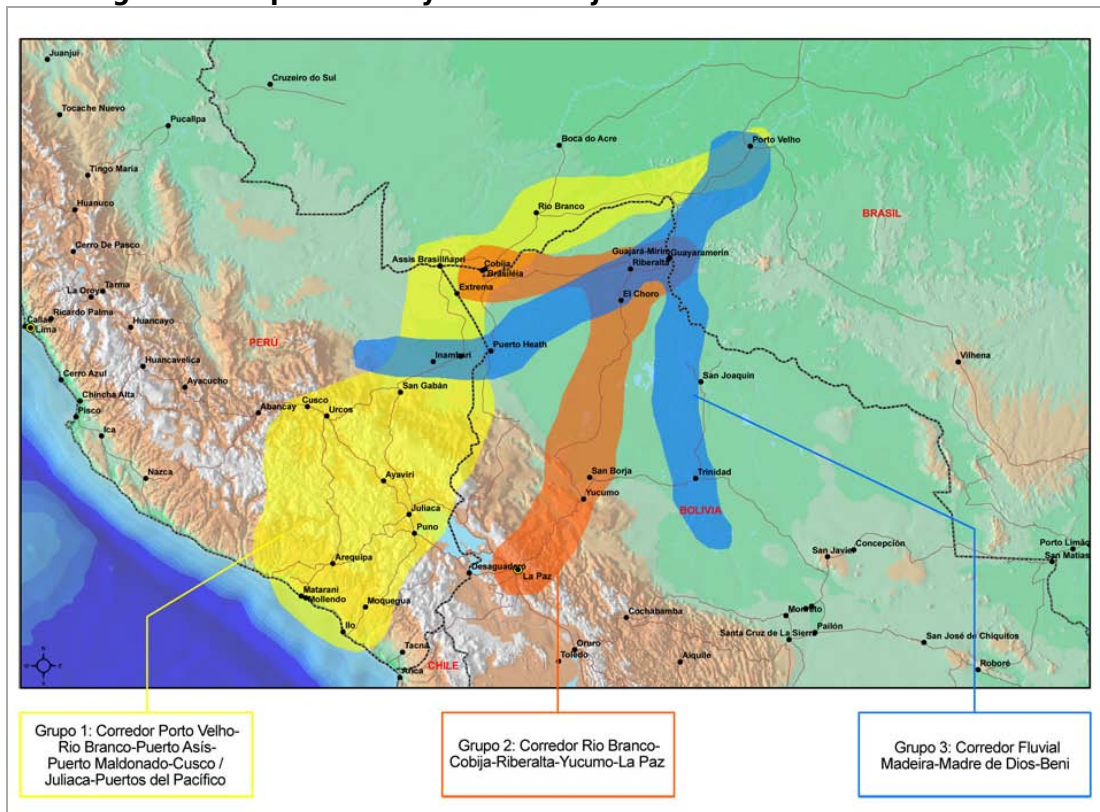
El Producto Bruto estimado es de 30.825 millones de dólares donde, en efecto, Brasil explica el 68% del valor de la producción del Eje, seguido en importancia por el Perú y Bolivia, el que sólo explica un poco más del 1% ante la baja población verificada en Beni y Pando.

Su potencial de desarrollo se encuentra en las posibilidades que brinda el acceso al enclave Amazónico del Sur, que es uno de los puntos de apoyo de la Cultura Amazónica, vinculado al enclave Amazónico de Manaus (Puerto de Itacoatiara) a

través del tramo fluvial más relevante, que es el Río Madeira, con una longitud aproximada de 1000 km. El Río Madeira es el principal afluente del Río Amazonas y permite el tránsito de trenes de gabarras mayores a 6 toneladas de capacidad.

El objetivo de este Eje es unir físicamente la zona MAP (Madre de Dios en el Perú, Acre en Brasil y Pando en Bolivia) con los puertos del Pacífico y con los grandes centros de consumo de los tres países, directamente por medio de infraestructura vial, y fluvial a través de otros Ejes de Integración y Desarrollo como el Eje Interoceánico y el Andino. Esta zona cubre las regiones más deprimidas de estos tres países. A continuación el mapa de la Figura 8 muestra los Grupos de Proyectos del Eje Perú-Brasil-Bolivia.

Figura 8: Grupos de Proyectos del Eje Perú-Brasil-Bolivia de la IIRSA



Fuente: <http://www.iirsa.org>

En el marco de IIRSA, los gobiernos han conformado una cartera consensuada de 514 proyectos de infraestructura de transporte, energía y comunicaciones, que se encuentran agrupados en 47 grupos de proyectos y que representan una inversión estimada de 69,000 millones de dólares a diciembre de 2008.

Proyectos de la IIRSA en el Perú

A continuación, la Tabla 6 presenta una relación de los proyectos de la IIRSA en el Perú, clasificados por Eje de Integración y Desarrollo y por Grupos de Proyectos.

Tabla 6: Relación de proyectos de la IIRSA en el Perú

EJE	UPO	NOMBRE PROYECTO
Andino		CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) HUAQUILLAS - AGUAS VERDES



EJE	UPO	NOMBRE PROYECTO
Andino		CONSTRUCCIÓN DE LA SEGUNDA CALZADA EN EL TRAMO CERRO AZUL - ICA
Andino		PUERTO INCA - HUAQUILLAS Y PUENTE INTERNACIONAL EN HUAQUILLAS - AGUAS VERDES, PASO LATERAL EN HUAQUILLAS
Andino		RED VIAL Nº 1 (INCLUYE VÍA DE EVITAMIENTO DE PIURA)
Andino		RED VIAL Nº 4 (INCLUYE VÍA DE EVITAMIENTO DE CHIMBOTE)
Andino		RED VIAL Nº 5 (CONCESIONADA)
Andino		REDES VIALES Nº 2 Y 3 (INCLUYE VÍAS DE EVITAMIENTO DE CHICLAYO Y TRUJILLO)
Andino		VÍA DE EVITAMIENTO DE ICA
Andino		MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA JUANJUI - TOCACHE. RUTA NACIONAL 5N
Andino		MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA TARAPOTO - JUANJUI. RUTA NACIONAL 5N
Andino		MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA TOCACHE - DV - TINGO MARÍA. RUTA NACIONAL 5N
Andino		MEJORAMIENTO DEL AEROPUERTO DE TARAPOTO
Andino		PAVIMENTACIÓN VILCABAMBA - PUENTE DE INTEGRACIÓN - JAÉN
Andino		CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DESAGUADERO
Andino		CONEXIÓN FERROVIARIA PUNO - EL ALTO
Andino		CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA DE EVITAMIENTO DE URCOS
Andino		CULMINACIÓN DE PAVIMENTADO HUANCAYO - AYACUCHO
Andino		MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA AYACUCHO - ABANCAY
Andino		REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA JULIACA - DESAGUADERO
Andino		ARMONIZACIÓN REGULATORIA: ELÉCTRICA, GASÍFERA Y PETROLERA
Andino		EXTENSIÓN DEL OLEODUCTO NOR-PERUANO
Andino		INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA ECUADOR - PERÚ
Andino		APROVECHAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA EXISTENTE Y DE LAS NUEVAS CONEXIONES PARA AUMENTAR LA INFRAESTRUCTURA DE



EJE	UPO	NOMBRE PROYECTO
		COMUNICACIONES
Andino		CABLEADO DE FIBRA ÓPTICA PARA TELECOMUNICACIONES EN REDES DE TRANSMISIÓN
Del Amazonas		CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA NUEVO ROCAFUERTE - CABO PANTOJA
Del Amazonas		AEROPUERTO DE YURIMAGUAS
Del Amazonas		CARRETERA PAITA - TARAPOTO
Del Amazonas		CARRETERA TARAPOTO - YURIMAGUAS Y PUERTO DE YURIMAGUAS
Del Amazonas		CENTRO LOGÍSTICO DE PAITA
Del Amazonas		CENTRO LOGÍSTICO DE YURIMAGUAS
Del Amazonas		CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA EL REPOSO - SARAMERIZA. RUTA NACIONAL 4C
Del Amazonas		PUERTO DE BAYÓVAR
Del Amazonas		PUERTO DE PAITA
Del Amazonas		PUERTO DE SARAMERIZA
Del Amazonas		REHABILITACIÓN DEL AEROPUERTO DE PIURA
Del Amazonas		AEROPUERTO DE PUCALLPA
Del Amazonas		AUTOPISTA LIMA - RICARDO PALMA
Del Amazonas		CARRETERA TINGO MARÍA - PUCALLPA Y PUERTO DE PUCALLPA
Del Amazonas		CENTRO LOGÍSTICO INTERMODAL DE PUCALLPA
Del Amazonas		INTERCONEXIÓN ENERGÉTICA PUCALLPA - CRUZEIRO DO SUL
Del Amazonas		INTERCONEXIÓN VIAL PUCALLPA - CRUZEIRO DO SUL
Del Amazonas		MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE EL CALLAO (NUEVO MUELLE DE CONTENEDORES)
Del Amazonas		CENTRO LOGÍSTICO DE IQUITOS
Del Amazonas		MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE IQUITOS
Del Amazonas		NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO HUALLAGA, TRAMO ENTRE YURIMAGUAS Y CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN
Del Amazonas		NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO MARAÑÓN, TRAMO ENTRE SARAMERIZA Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO UCAYALI
Del Amazonas		NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO UCAYALI, TRAMO



EJE	UPO	NOMBRE PROYECTO
		ENTRE PUCALLPA Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN
Del Amazonas		NAVEGABILIDAD DEL RÍO NAPO
Del Amazonas		NAVEGABILIDAD DEL RÍO PUTUMAYO
Del Amazonas		PROYECTO DE ELECTRIFICACIÓN: PCH LETICIA E INTERCONEXIÓN LETICIA - TABATINGA
Del Amazonas		RED DE TERMINALES FLUVIALES EN LA AMAZONÍA
Interoceánico Central		MEJORAMIENTO DEL AEROPUERTO DE ILO
Interoceánico Central		MEJORAMIENTO DEL AEROPUERTO DE TACNA
Interoceánico Central		MEJORAMIENTO DEL PUERTO DE MATARANI
Interoceánico Central		MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE ILO
Interoceánico Central		PAVIMENTACIÓN TACNA - CANDARABE - HUMAJALZO
Interoceánico Central		REHABILITACIÓN ILO - MATARANI (COSTANERA SUR)
Interoceánico Central		REHABILITACIÓN PANAMERICANA SUR (TERREMOTO)
Perú - Brasil - Bolivia		AEROPUERTO DE PUERTO MALDONADO
Perú - Brasil - Bolivia		LÍNEA DE TRANSMISIÓN PUERTO MALDONADO - FRONTERA BRASIL
Perú - Brasil - Bolivia		LÍNEA DE TRANSMISIÓN SAN GABÁN - PUERTO MALDONADO
Perú - Brasil - Bolivia		MEJORAMIENTO EN AEROPUERTO DE AREQUIPA
Perú - Brasil - Bolivia		MEJORAMIENTO EN AEROPUERTO DE JULIACA
Perú - Brasil - Bolivia		PASO DE FRONTERA Y CONSTRUCCIÓN DE CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA CEBAF (PERÚ - BRASIL)
Perú - Brasil - Bolivia		PAVIMENTACIÓN IÑAPARI - PUERTO MALDONADO - INAMBARI, INAMBARI - JULIACA / INAMBARI - CUSCO
Perú - Brasil - Bolivia		PUENTE SOBRE EL RÍO ACRE
Perú - Brasil -		PASO DE FRONTERA BOLIVIA - PERÚ (EXTREMA)

EJE	UPO	NOMBRE PROYECTO
Bolivia		

Fuente: <http://www.iirsa.org>

Se ha determinado los proyectos más importantes a ejecutar, en los ejes IIRSA en que participa el Perú. Estas inversiones comprenden (MTC):

- rehabilitación, construcción y mejoramiento de carreteras,
- construcción de vías de evitamiento,
- mejoramiento de terminales portuarios fluviales y marítimos, y
- estudios para mejoramiento de navegabilidad comercial en los tramos fluviales de los ejes.

La Tabla 7 muestra los grupos de proyectos por ejes de integración en el Perú y sus respectivas inversiones, tanto públicas como privadas (MTC):

Tabla 7: Grupos de proyectos por ejes de la IIRSA en el Perú

EJES	INVERSION PUBLICA Millones USD	INVERSION PRIVADA Millones USD	TOTAL Millones USD
EJE DEL AMAZONAS	448.44	987.19	1,435.63
Grupo 3 : Acceso Hidrovías Huallaga y Marañón: (Amazonas Norte)	208.30	366.78	575.08
Grupo 4 : Acceso Hidrovía del Ucayali: (Amazonas Centro)	123.44	614.41	737.85
Grupo 6 : Red de Hidrovías Amazónicas	116.70	6.00	122.70
EJE ANDINO	1,177.19	1,254.08	2,431.27
Grupo 5 : Conexión Colombia - Ecuador - Perú (Panamericana Norte)	0.00	340.46	340.46
Grupo 7 : Conexión Perú - Ecuador (Marginal Norte: Puente Integración - Tingo María)	65.07	281.21	346.28
Grupo 8 : Conexión Perú - Bolivia - Argentina (Longitudinal Sierra Sur: Tingo María - Desaguadero)	365.88	40.00	405.88
Grupo 9 : Lima - Arequipa - Desaguadero - La Paz	16.56	592.41	608.97
Tingo María - Camisea - Pto. Heath (Segunda Generación)	729.68	0.00	729.68
PERU - BRASIL - BOLIVIA	7.50	705.41	712.91
Grupo 1: Corredor Porto Velho - Puerto Maldonado - Puerto Marítimo Pacífico (Iñapari - Pto. Marítimo)	7.50	705.41	712.91
EJE INTEROCEANICO	83.00	79.53	162.53
Grupo 5 : Ilo/Matarani - Desaguadero - La Paz - Santa Cruz	83.00	79.53	162.53
TOTAL	1,716.13	3,026.21	4,742.34
TOTAL SIN TRAMO DE SEGUNDA GENERACION DE EJE ANDINO	986.45	3,026.21	4,012.66

Fuente: <http://www.mtc.gov.pe/portal/transportes/integracion/iirsa.htm>

Adicionalmente, los gobiernos seleccionaron un conjunto acotado de proyectos de alto impacto al cual están dando una atención especial para su financiamiento y ejecución en el corto plazo (**Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010 - AIC**). La "Agenda" está constituida por 31 proyectos con una inversión estimada de 10,188.20 millones de dólares. Esta Agenda fue aprobada por el Comité de Dirección Ejecutiva de IIRSA, en noviembre de 2004, y presentada a los Señores Presidentes de Suramérica en la Cumbre de Cusco de diciembre de 2004.

De estos 31 proyectos los directamente relacionados con las infraestructuras de transporte del Perú más relevantes son los que se muestran a continuación (<http://www.iirsa.org>).

Proyecto Carretera Paita-Tarapoto-Yurimaguas, Puertos y Centros Logísticos

Objetivo del proyecto: Mejorar la infraestructura y la operación del eje intermodal, promoviendo la modernización de los servicios logísticos y los puertos que operen a lo largo del mismo, consolidando así el corredor de integración costa-sierra-selva de la región norte del Perú y su complementariedad con el Estado de Amazonas (BR), y así impulsar el comercio internacional. La Figura 9 resume los datos principales del proyecto:

Figura 9: Carretera Paita-Tarapoto-Yurimaguas, Puertos y Centros Logísticos



Fuente: <http://www.iirsa.org>

Solución propuesta: Rehabilitar y mejorar la infraestructura vial existente en el Eje Paita-Tarapoto-Yurimaguas; Modernizar los puertos de Paita, Iquitos y Yurimaguas promoviendo la inversión y gestión privada; Establecer las Zonas de Actividades Logísticas de Paita e Iquitos; Evaluar e implementar el Proyecto de las Hidrovía Norte.

Proyecto Carretera Lima-Tingo María-Pucallpa, Puertos y Centros logísticos

Objetivo del proyecto: Incrementar la competitividad de la vía de integración costa-sierra-selva en el corredor central del territorio peruano. En la Figura 10 se resumen los datos principales del proyecto:

Figura 10: Carretera Lima-Tingo María-Pucallpa, Puertos y Centros logísticos



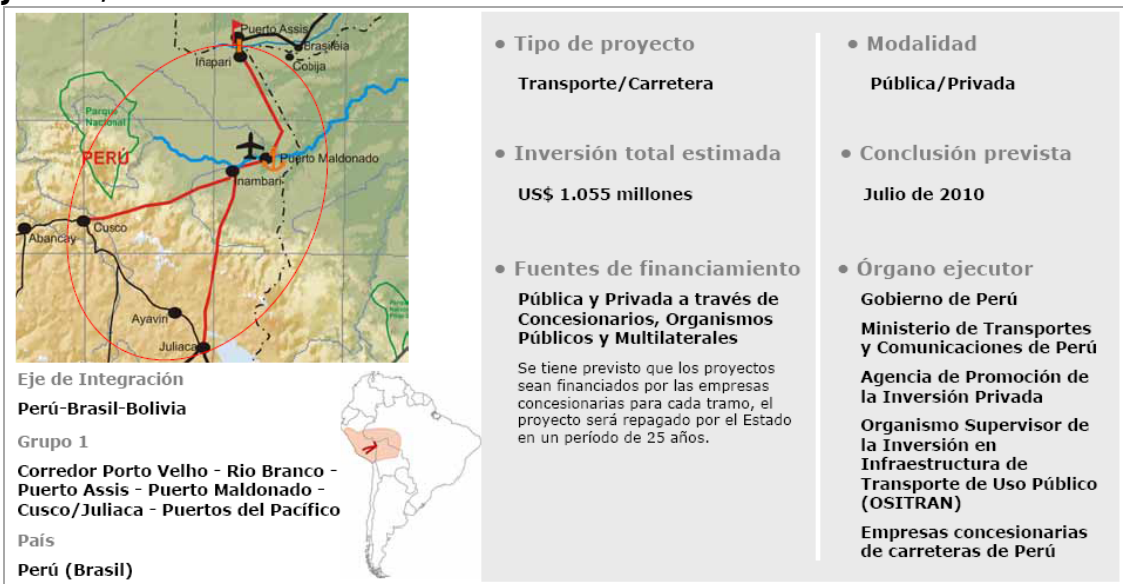
Fuente: <http://www.iirsa.org>

Solución propuesta: Dotar de una adecuada infraestructura vial al eje Lima-Tingo María-Pucallpa; Modernizar los puertos de Callao y Pucallpa a través de la inversión privada; Establecer un Centro Logístico Intermodal en Pucallpa.

Proyecto Pavimentación Iñapari-Puerto Maldonado-Inambari, Inambari-Juliaca/Inambari-Cusco

Objetivo del proyecto: Mejorar y rehabilitar la infraestructura vial de la macro-región sur del Perú que conecta al país con los Estados brasileños de Acre y Rondonia. La Figura 11 resume los datos principales del proyecto:

Figura 11: Pavimentación Iñapari-Puerto Maldonado-Inambari, Inambari-Juliaca/Inambari-Cusco



Fuente: <http://www.iirsa.org>

Procesos Sectoriales de Integración (PDI)

Con relación a los Procesos Sectoriales de Integración (PDI) cabe destacar dos de ellos (<http://www.iirsa.org>):

El desarrollo de las tareas relacionadas con los “Sistemas Operativos de Transporte Marítimo” incluyen la realización de dos estudios: uno, referido en forma específica al área del cabotaje marítimo en América del Sur (sin que en el foro de la IIRSA exista ningún compromiso concreto sobre el particular), y un segundo, relacionado con el análisis de la competitividad de la cadena logístico-portuaria. El objetivo de este proceso sectorial es liberar el transporte de carga entre los países de la región, permitiendo optimizar el uso, tanto de los puertos como de los buques, fomentando de esta manera el intercambio comercial en Suramérica.

El proceso sectorial “Sistemas Operativos de Transporte Multimodal” tiene como objetivo básico generar un marco legal armonizado para el transporte internacional multimodal de mercancías, con el objeto de incrementar la eficiencia en el manejo de la mercancía transportada de forma intermodal, reducir los trámites entre modos y reducir los costos de transacción.

1.2.2.2. Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI)

Es el mayor grupo latinoamericano de integración. Sus doce países miembros comprenden a Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, México, Paraguay, el Perú, Uruguay y Venezuela, representando en conjunto 20 millones de kilómetros cuadrados y más de 500 millones de habitantes (www.aladi.org).

El Tratado de Montevideo 1980 (TM80), marco jurídico global constitutivo y regulador de ALADI, fue suscrito el 12 de agosto de 1980 estableciendo los siguientes principios generales: pluralismo en materia política y económica; convergencia progresiva de acciones parciales hacia la formación de un mercado común latinoamericano; flexibilidad; tratamientos diferenciales en base al nivel de desarrollo de los países miembros; y multiplicidad en las formas de concertación de instrumentos comerciales.

A su amparo, por expresa atribución concedida a sus Órganos, los países miembros pueden -sin necesidad de otro texto legal autorizante interno- aprobar acuerdos de muy diversa naturaleza.

La ALADI propicia la creación de un área de preferencias económicas en la región, con el objetivo final de lograr un mercado común latinoamericano, mediante tres mecanismos:

- Una preferencia arancelaria regional que se aplica a productos originarios de los países miembros frente a los aranceles vigentes para terceros países.
- Acuerdos de alcance regional (comunes a la totalidad de los países miembros).
- Acuerdos de alcance parcial, con la participación de dos o más países del área.
- En el marco de la ALADI, el Perú ha suscrito los siguientes Acuerdos de Complementación Económica (ACE):

Acuerdo de Complementación Económica N° 8 PERÚ - MÉXICO (ACE 8)

El Acuerdo de Complementación Económica N° 8, celebrado entre la República de México y la República del Perú en el marco del Tratado de Montevideo 1980, entra en vigor en 1987 y tiene como objetivos:

- Intensificar las relaciones económicas y comerciales entre los países signatarios en el contexto del proceso de integración establecido por el Tratado de Montevideo 1980.
- Aumentar, a los mayores niveles posibles, y diversificar el comercio recíproco entre los países signatarios sobre bases razonables de equilibrio de la balanza comercial, teniendo en cuenta tanto los aspectos cuantitativos como cualitativos.
- Facilitar la formulación de programas especiales, como los de intercambio compensado y otras modalidades comerciales.
- Coordinar y complementar las actividades económicas, en especial las industriales y las tecnologías conexas, mejorando los sistemas de producción y las escalas operativas.
- Estimular las inversiones encaminadas a un intensivo aprovechamiento de los mercados y de la capacidad competitiva de los países signatarios en las corrientes de intercambio mundial.
- Facilitar la creación y funcionamiento de empresas bi y multinacionales de carácter regional.

El ACE 8 se encontraba vigente hasta el 31 de diciembre de 2008 en virtud de la prórroga establecida el 27 de noviembre de 2007. El Gobierno del Perú, a finales del año 2008, amplió su vigencia hasta el 31 de diciembre de 2009 en busca de un Tratado de Libre Comercio, según un decreto publicado en la gaceta oficial.

Acuerdo de Complementación Económica N° 38 PERÚ - CHILE (ACE 38)

El ACE 38, que está vigente desde 1998, contempla un cronograma de desgravación que elimina en un plazo máximo de 18 años, los derechos aduaneros y cargas equivalentes de carácter fiscal, monetario, cambiario o de cualquier otra naturaleza, para la formación de una Zona de Libre Comercio. El acuerdo también incluye regímenes de salvaguardias, compras gubernamentales, medidas sanitarias y fitosanitarias, solución de controversias, normas de origen, entre otros.

Acuerdo de Libre Comercio Perú-Chile que modifica el ACE 38 (Aún no vigente)

Ambos países decidieron en enero de 2005 ampliar los alcances del ACE 38, con el objetivo de incluir temas de Inversiones, Servicios y Procedimientos Aduaneros, Políticas de Competencia, entre otros. Para el proceso de negociación para la ampliación del ACE 38, se realizaron 6 rondas de negociación y en agosto del 2006, el Perú y Chile aprobaron la ampliación del ACE 38, el mismo que ahora tiene una estructura similar a un Tratado de Libre Comercio. Para la entrada en vigencia del ACE 38 ampliado, falta la aprobación por el congreso de Chile. Por parte del Perú, una vez que el Congreso de Chile lo apruebe, le corresponde al Ministerio de Relaciones Exteriores incorporarlo a la legislación a través de un Decreto Supremo. La Enmienda con las modificaciones del texto del ACE 38 fue publicada el 21 de noviembre de 2008.

Acuerdo de Complementación Económica n° 50 CUBA-PERÚ (ACE 50)

El Acuerdo de Complementación Económica N° 50, celebrado entre la República de Cuba y la República del Perú en el marco del Tratado de Montevideo 1980, entró en vigencia en marzo de 2001 y tiene como objetivos, entre otros, facilitar, expandir, fortalecer y promover el comercio entre las Partes y todas las operaciones asociadas al mismo, así como incrementar y diversificar el intercambio comercial mediante el otorgamiento de preferencias arancelarias y no arancelarias entre las Partes.

1.2.2.3. COMUNIDAD ANDINA

La Comunidad Andina (CAN) es una comunidad de cuatro países que tienen un objetivo común: alcanzar un desarrollo integral, más equilibrado y autónomo, mediante la integración andina, suramericana y latinoamericana. El proceso andino de integración se inició con la suscripción del Acuerdo de Cartagena el 26 de mayo de 1969. La Tabla 8 resume unos datos básicos de la CAN del año 2008. Está constituida por Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú, además de los órganos e instituciones del Sistema Andino de Integración (SAI). Antes de 1996, era conocida como el Pacto Andino o Grupo Andino.

Venezuela fue miembro pleno hasta el 2006. Chile originalmente fue miembro entre 1969-1976, pero se retiró durante el Régimen militar de Augusto Pinochet. Otros países asociados son: Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay. Además como Países Observadores están México y Panamá.

Tabla 8: Datos básicos de la CAN al año 2008

Población	96,9 millones de habitantes
Extensión territorial	3 798 000 km ²
PBI	407,9 mil millones de dólares
Exportaciones intracomunitarias	7,171 millones de dólares
Exportaciones totales al mundo	93,142 millones de dólares
Importaciones del mundo	94,176 millones de dólares

Fuente: www.comunidadandina.org

Respecto a **Infraestructuras**: en un contexto en el cual la planificación y programación de la infraestructura de transportes para la integración viene manejándose a escala sudamericana, los países de la Comunidad Andina están dando prioridad a las acciones y proyectos contemplados en el marco de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA). Se está buscando, asimismo, reactivar el Comité Andino de Infraestructura Vial (CAIV). El CAIV es un foro de autoridades de infraestructura vial de los países miembros de la Comunidad Andina, establecido por la Decisión 271 en octubre de 1990, con el objeto de coordinar la ejecución de los programas, proyectos y acciones relativas al Sistema Andino de Carreteras. Actualmente, los países están coordinando su reactivación.

En cuanto a la materia de **Transportes** la Comunidad Andina ha adoptado una serie de normas comunitarias para facilitar y liberalizar los servicios de transporte en sus diferentes modalidades y contribuir, en esa forma, al crecimiento del comercio intrasubregional y el fortalecimiento de su integración física. Actualmente, todos los modos de transporte, incluyendo el multimodal, poseen normas específicas que establecen, con claridad y precisión, los criterios necesarios para realizar estos servicios.

- Transporte terrestre: El transporte internacional por carretera en la Comunidad Andina está regulado por las Decisiones 398 (pasajeros) y 399 (mercancías), las cuales tienen por finalidad asegurar la eficiencia del servicio, determinando en forma clara y precisa las condiciones del contrato y la responsabilidad que deben tener el transportista y los usuarios. Las otras normas comunitarias sobre esta materia, son desarrollos normativos estas dos normas.

Además, están funcionando las denominadas Mesas de Trabajo Binacionales sobre Transporte Internacional por Carretera, como instancias de trabajo por pares de

Países Miembros fronterizos, que tienen como objeto promover la participación activa de los actores públicos, privados y de la academia, en la recomendación de propuestas de solución para la problemática del transporte internacional de mercancías y pasajeros por carretera en la CAN, y sobre los aspectos de los pasos fronterizos que inciden en el primero; así como la adopción de acuerdos técnicos-operativos. Además para apoyar y participar en la elaboración de la Política Común de Transporte Internacional por Carretera de la Comunidad Andina.

Mediante la Decisión 617 se adoptó la norma comunitaria sobre Tránsito Aduanero Comunitario, que es el régimen aduanero con arreglo al cual las mercancías son transportadas bajo control aduanero, desde una aduana de partida hasta una aduana de destino en una misma operación, en el curso de la cual se cruzan una o varias fronteras de los Países Miembros, con suspensión del pago de los derechos e impuestos y recargos eventualmente exigibles, mientras permanezcan bajo este mismo régimen; que posteriormente fue modificada mediante Decisión 636.

Adicionalmente y dentro del contexto mencionado, el transporte internacional de mercancías por carretera está regulado por la Decisión 467, que establece las infracciones y el régimen de sanciones para los transportistas autorizados; y la Resolución 272 (28.AGO.1999) que fija los criterios para calificar la idoneidad del transportista, determina la capacidad mínima de carga útil en los vehículos y establece los requisitos del contrato de vinculación. De otra parte, mediante Resolución 300 (07.OCT.1999), se ha reglamentado la Decisión 399.

Entre las normas comunitarias que se aplican tanto al transporte internacional de pasajeros como al de mercancías, está la Decisión 271 (19.OCT.1990), aprobatoria del Sistema Andino de Carreteras, que fue modificada por la Decisión 277 (23.NOV.1990).

La Tabla 9 resume la normativa de la CAN referida tanto a transporte de pasajeros, como de mercancías.

Tabla 9: Normativa de la CAN sobre Transporte Terrestre

PASAJEROS	MERCANCÍAS	PASAJEROS Y MERCANCÍAS
D398	D399	D271
D561	D467	D277
R718	D617	D290
R719	D636	D434
R833	R272	D491
	R300	R720
	R721	

Fuente: www.comunidadandina.org

- Transporte aéreo: Los países miembros de la Comunidad Andina aplican la Decisión 582 en la prestación de los servicios de transporte aéreo internacional, regulares y no regulares, de pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación, realizados entre sus respectivos territorios, y entre éstos y terceros países.
- Transporte marítimo: En el transporte marítimo, la adopción de la Decisión 288 permitió eliminar la reserva de carga a nivel andino, lo que posibilitó una significativa reducción de fletes y una mayor oferta de bodega para el comercio de productos. En el transporte marítimo, la adopción de la Decisión 288 permitió eliminar la reserva de carga a nivel andino, lo que posibilitó una significativa reducción de fletes y una mayor oferta de bodega para el comercio de productos. Posteriormente, esa norma comunitaria fue complementada con la Decisión 314 la misma que, además, señaló las Políticas para el Desarrollo de la Marina Mercante en los Países Andinos cuyo objetivo

es la armonización de políticas de transporte marítimo y la mejora en la competitividad de las empresas del sector.

Además, la Decisión 390, que modificó algunos artículos de la Decisión 314, establece los mecanismos para que los Países Miembros puedan actuar comunitariamente frente a terceros países que incurran en acciones discriminatorias contra empresas de transporte marítimo de la Subregión.

A finales del año 2000, la Comisión de la Comunidad Andina adoptó la Decisión 487 sobre Garantías Marítimas y Embargo Preventivo de Buques con el propósito de promover y fortalecer las Marinas Mercantes de la Subregión, con una legislación moderna y armonizada de garantías marítimas (hipoteca naval y privilegios marítimos) y embargo preventivo de buques, a fin de disponer de un marco normativo comunitario, que ofrezca las garantías adecuadas a las inversiones que se realicen en el transporte acuático. Y que se modificó dos años después con la Decisión 532.

- Transporte multimodal: En cuanto se refiere al transporte multimodal, la Comunidad Andina ha adoptado, por medio de las Decisiones 331 y 393, una normativa comunitaria que regula las operaciones en la subregión. Estas normas crean las condiciones jurídicas adecuadas para fomentar y estimular la oferta y prestación de los servicios de transporte multimodal.

En concordancia con las normas comunitarias que regulan el transporte multimodal, mediante Decisión 477 ha resultado necesario actualizar la vinculada al Tránsito Aduanero Internacional, para facilitar la libre circulación de mercancías, de tal manera que contribuya a la supresión progresiva de los obstáculos al intercambio comercial, mediante la adopción de procedimientos aduaneros que agilicen y el comercio entre los Países Miembros y de estos con terceros, que incluye el uso de documentos de tránsito aduanero internacional que facilitan el uso del transporte multimodal, así como, sistemas de intercambio de información y el establecimiento de controles posteriores.

Ante la tendencia creciente del intercambio interno y la necesidad de contar con servicios que movilicen a las personas y las mercancías en forma efectiva y eficiente, los países de la Comunidad Andina y en especial las autoridades del sector han puesto especial énfasis en el trabajo, de actualización y precisión del marco normativo comunitario que regula los distintos modos de transporte con el fin de que los transportistas y usuarios dispongan de normas adecuadas.

Respecto a **Comercio de Bienes**: después de alcanzar el objetivo de establecer una zona de libre comercio entre los países de la Comunidad Andina, ahora se busca perfeccionar la normativa que rige dicho mercado ampliado e impulsar acciones que contribuyan a la transparencia y faciliten el libre flujo de mercaderías.

En cuanto a **Comercio de Servicios**: El objetivo es propiciar el desarrollo y armonización de la normativa referente a la circulación de servicios al interior del mercado andino; contribuir al fortalecimiento de las capacidades de los Países Miembros para el aprovechamiento de los beneficios del comercio intrasubregional de servicios; y apoyar la preparación de los países andinos con miras a las negociaciones internacionales conjuntas en materia de servicios, en especial con la Unión Europea. En tal sentido, se trabaja en los siguientes campos:

- Liberalización del comercio de servicios
- Turismo
- TELECOMUNICACIONES Y TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LA COMUNICACIÓN (TIC)

- Transporte: Se está trabajando en el perfeccionamiento del marco normativo de la norma comunitaria sobre Transporte Internacional por Carretera (Decisión 399). Se han definido los anteproyectos de las Decisiones sobre Transporte Marítimo Andino de Carga y Cabotaje Marítimo Andino de Carga. El transporte aéreo está regido por la Decisión 582. Asimismo, se han adoptado la Decisión 619 "Normas para la armonización de los Derechos y Obligaciones de los Usuarios, Transportistas y Operadores de los Servicios de Transporte Aéreo en la Comunidad Andina" y la Decisión 650 en materia de estadísticas.
- Interconexión eléctrica
- Inversiones

1.2.2.4. MERCOSUR

El Acuerdo Marco para la creación de la Zona de Libre Comercio entre el Mercosur y la Comunidad Andina (suscrito en 16.04.98) es un acuerdo entre los países de la Comunidad Andina (Bolivia, Colombia, Ecuador y el Perú) y los del MERCOSUR (Brasil, Argentina, Paraguay y Ecuador) que estipula en esencia que se negociaría la conformación por etapas de una zona de libre comercio entre los dos bloques, de manera que entraría en plena vigencia el 1 de enero del 2000.

Con relación a la CAN el proceso de integración se encuentra en una etapa de perfeccionamiento de la Zona de Libre Comercio. Hasta el momento no ha sido posible un avance concreto en la adopción de un arancel externo común.

El Perú mantiene con Bolivia una zona de libre comercio (arancel cero) para casi la totalidad de sus productos. Sin embargo, con el resto de países miembros se ha definido, en 1997, un cronograma de desgravación progresiva de aranceles, de manera que el año 2003 el Perú participara plenamente de la zona de libre comercio dentro de este acuerdo. Asimismo, el Perú participa en la Comunidad Andina de acuerdos relacionados con la liberalización subregional de mercados de servicios, normas comunitarias referidas a transporte terrestre, aéreo y acuático, telecomunicaciones y una gama amplia de otros temas de comercio.

En estos momentos, existen varios acuerdos constitutivos de zonas de libre comercio entre Mercosur, la CAN y Chile.

- Mercosur y Chile: ACE 35, suscrito el 25 de junio de 1996 y con vigencia desde el 1 de febrero de 1997.
- Mercosur y Bolivia: ACE 36, firmado el 17 de diciembre de 1996 y en vigor desde el 28 de febrero de 1997.
- Mercosur y el Perú: ACE 58, suscrito el 30 de noviembre de 2005 y vigente desde el 6 de febrero de 2006.
- Mercosur y Colombia, Ecuador y Venezuela: ACE 59, de 18 de octubre de 2004, vigente desde el 19 de abril de 2005.

Acuerdo de Complementación Económica Nº 58 MERCOSUR-Perú (ACE 58)

El ACE 58, que está vigente desde 2006, tiene como objetivos:

- Establecer el marco jurídico e institucional de cooperación e integración económica y física que contribuya a la creación de un espacio económico ampliado.
- Formar un área de libre comercio entre las Partes, mediante la expansión y diversificación del intercambio comercial y la eliminación de las restricciones arancelarias y de las no-arancelarias.
- Alcanzar el desarrollo armónico en la región.
- 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.

- Promover e impulsar las inversiones entre los agentes económicos.
- Promover la complementación y cooperación económica, energética, científica y tecnológica.
- Promover consultas en las negociaciones con terceros países y bloques o grupos de países extra-regionales.

1.2.3. COMPROMISOS Y CONVENIOS MULTILATERALES

1.2.3.1. Foro de Cooperación Económica Asia Pacífico (APEC)

APEC es el Foro de Cooperación Económica Asia Pacífico (Asia-Pacific Economic Cooperation), compuesto por 21 economías: Australia, Brunei Darussalam, Canadá, Chile, China, Hong Kong, Indonesia, Japón, Corea, Malasia, México, Nueva Zelanda, Papua Nueva Guinea, el Perú, Filipinas, Rusia, Singapur; Taipei Chino, Tailandia, Estados Unidos y Vietnam (véase Figura 12).

Figura 12: Países miembros de Foro APEC



Fuente: <http://cendoc.esan.edu.pe>

El Foro fue establecido en Canberra, Australia, en noviembre de 1989, en respuesta a la creciente interdependencia económica de las economías del Asia Pacífico. El Perú comenzó a participar como miembro pleno de APEC en noviembre de 1998, durante la Décima Reunión Ministerial celebrada en Kuala Lumpur, Malasia.

APEC tiene la finalidad de intensificar el sentimiento de comunidad Asia Pacífico y reducir las diferencias entre las economías de la región mediante un crecimiento sostenible. A diferencia de la Organización Mundial de Comercio y otros foros multilaterales, APEC no es un tratado o acuerdo de obligaciones. Las decisiones dentro de APEC se toman por consenso y los compromisos se asumen voluntariamente.

La visión de APEC es conocida como los Objetivos de Bogor (Declaración de Líderes APEC, Indonesia 1994) y consiste en alcanzar la liberalización y la facilitación del comercio y la inversión al 2010 para las economías desarrolladas (Estados Unidos, Japón, Canadá, Australia y Nueva Zelanda) y al 2020 para las economías en desarrollo (los demás países).

Los tres pilares de APEC, consistentes con los Objetivos de Bogor, son:

- 1) Liberalización del comercio e inversiones
- 2) Facilitación de comercio e inversión
- 3) Cooperación técnica y económica

Los miembros de APEC representan aproximadamente el 60% del PBI mundial, el 50% del comercio mundial y concentran alrededor del 50% de la población mundial.

El **Plan de Acción Individual (IAP)** es el principal instrumento de evaluación que utiliza el APEC para medir los avances de sus miembros hacia la liberalización y facilitación del comercio y las inversiones. Es un documento anual que se basa en las principales áreas del comercio internacional. En el Plan de Acción Individual, cada economía miembro informa sobre objetivos de liberalización y facilitación de corto, mediano y largo plazo en las áreas de comercio e inversión:

- Aranceles
- Medidas no arancelarias
- Servicios
- Inversión
- Estándares y barreras técnicas
- Procedimientos aduaneros
- Propiedad intelectual
- Políticas de competencia
- Compras gubernamentales
- Desregulación/Revisión regulatoria
- Obligaciones de la OMC (incluyendo las Reglas de Origen)
- Solución de controversias
- Movilidad de las personas de negocios
- Recolección y análisis de información
- Fortalecimiento de la infraestructura económico-legal
- Sistema de Alimentación de APEC
- Transparencia
- Facilitación del Comercio
- Acuerdos Regionales de Comercio
- Acuerdos de Libre Comercio (RTAs, FTAs).

A raíz de la coordinación permanente que se realiza entre las economías miembro a lo largo del año, a través de las diversas reuniones de comités y grupos de trabajo, APEC promueve una serie de actividades conjuntas o **Planes de Acción Colectivos** (CAPs), de carácter permanente, orientadas a que las economías se coordinen más estrechamente para eliminar los obstáculos al comercio y a la inversión que aún persisten. Para ello, se busca adoptar procesos modernos y eficientes que simplifiquen los requisitos y procedimientos para las diversas transacciones productivas.

1.2.3.2. Relaciones entre el PERÚ y la UNIÓN EUROPEA

La UE ha buscado un Tratado de Libre Comercio con la Comunidad Andina y especialmente con el Perú, al ser España el primer inversor del mundo en el país andino.

El Tratado de Libre Comercio entre Perú y la Unión Europea entrará en vigor a inicios de 2012.