

REVISTA CAMBRAPER

INTEGRANDO OPORTUNIDADES
ENTRE O PERU E O BRASIL

EDIÇÃO N.º 11
SETEMBRO DE 2026

QUEREMOS QUE AS EMPRESAS PERUANAS OLHEM MAIS PARA O BRASIL

Um olhar para o futuro do comércio,
dos investimentos e da integração
entre os dois países.

ROGERS VALENCIA

MINISTRO DO COMÉRCIO
EXTERIOR E TURISMO

▶ O NOVO EIXO PERU-BRASIL-ÁSIA

Chancay e os corredores
bioceânicos redefinem
a integração regional.

▶ NEGÓCIOS PERU-BRASIL: O QUE PODE MUDAR

As perspectivas do
Acordo de Aprofundamento
Econômico e Comercial.

▶ ENERGIA A PRÓXIMA GRANDE AGENDA BILATERAL

As oportunidades abertas
pela transição energética.



CÂMARA DE COMERCIO
BRASIL - PERÚ

N.º 11 – Setembro de 2026

CAMBRAPER – A Revista

© Câmara de Comércio Brasil-Peru

Endereço Sao Paulo, Brasil: Al Ministro Rocha Azevedo, 912 – E 37 Cerqueira Cesar VL America CEP 01410-002

Lima, Peru: Edifício Lima Central Tower, Av. El Derby N° 254, Sala 1404 – Surco

www.camarabrape.org

Edição, diagramação e comercialização:
Rede Internacional de Negócios S.A.C.

DIRETORIA 2026

PRESIDENTE

Rafael Torres Morales - Grupo TYTL

VICE-PRESIDENTE

Lilian Schiavo - OBME (Organização de Mulheres Empresárias no Brasil)

DIRETORES EXECUTIVOS

Marcel Daltro - Diretor Institucional

Eilor de Almeida Marigo - Diretor Operacional

Marcelo Ricomini - Diretor Legal

Martin Matta - Diretor de Novos Negócios

DIRETOR EXECUTIVO DA CÂMARA DE COMÉRCIO BRASIL-PERU (Sede Peru)

Percy Sanchez

CONSELHO CONSULTIVO – SEDE PERU

Luis Torres Paz

Carlos Penny-Bidegaray

Vicky Cruz Tantapoma

César Candela Jara

Ricardo Márquez Flores

Ricardo Ghibellini

GERENTE DE COMÉRCIO EXTERIOR

Luis Silva Olivera

COMITÊS CAMBRAPER

Violeta Valenzuela: Comitê de Sustentabilidade

Frank Rodriguez: Comitê de Supply Chain

Camila Oliveira: Comitê Jurídico

Juan Musso: Comitê de Compliance

Lilian Schiavo: Comitê Feminino de Liderança



ÍNDICE

01

Editorial

Por: Rafael Torres Morales, Presidente da Câmara de Comércio Brasil-Peru (CAMBRAPER)

Pág. 07

02

Comércio Exterior | A nova infraestrutura de pagamentos entre Peru e Brasil: inovação para um comércio mais competitivo

Por: Alan Bravo Ortega, Brasper Transferencias 21 SAC

Pág. 08

03

Comércio Exterior | Rastreabilidade Regulatória e Cadeia de Suprimentos: Como mitigar riscos operacionais no eixo Peru-Brasil

Por: Advogada Kathleen Zegarra -Delgado, CEO K&Z Sustainable Legal Advice | Conselheira em ESG e Compliance

Pág. 10

04

Entrevista com ROGERS VALENCIA, Ministro do Comércio Exterior e Turismo do Peru

"Queremos que as empresas peruanas olhem mais para o Brasil e que as empresas brasileiras vejam o Peru como uma porta de entrada para os mercados do Pacífico e da Ásia."

Pág. 12

05

Mineração | Oportunidades para Fornecedores de Mineração no Brasil

Por: Percy Sanchez, Diretor Executivo da Câmara de Comércio Brasil-Peru (CAMBRAPER) (sede Peru)

Pág. 19

06

Logística | Acre e a Nova Fronteira do Pacífico: O Elo Estratégico na Integração Brasil-Peru

Por: Francimar Cavalcante, Consultor no Governo do Estado do Acre

Pág. 22

07

Infraestrutura | Corredor Logístico Sul: Madre de Dios, eixo estratégico de integração entre Peru, Brasil e Bolívia

Por: Ignacio Urquiaga Vanderghem, Analista Econômico e Social de Políticas Públicas

Pág. 26

ÍNDICE

08

Comércio Exterior | Progresso na Resolução de Gargalos no Comércio Fronteiriço Peru-Brasileiro

Pág. 30

Por: Jorge Castañeda, Ex-embaixador do Peru na Índia

09

Logística | Governança do Corredor Rodoviário de Capricórnio

Pág. 33

Por: João Carlos Parkinson De Castro, Ministro das Relações Exteriores do Brasil e Coordenador Nacional do Corredor Bioceânico de Capricórnio

10

Notícias | ExpoAlimentaria abriu oportunidades para fortalecer o comércio entre Peru e Brasil

Pág. 38

11

Suplemento | Diagnóstico Logístico e Porto de Chancay NENAM/CAMBRAPER

Pág. 42

Por: Alan Ferreira de Souza, Adriana Rojas, Ana Clara Turci dos Santos, Ellen Zuliani Soares, Maria Morena Tenório Perez e Veridiana Pereira Vilela (NENAM/Universidade ESPM BRASIL)

12

Eventos | Eficiência energética e energias renováveis abrem novas oportunidades entre o Peru e o Brasil

Pág. 52

13

Eventos | Vozes que promovem a integração energética entre o Peru e o Brasil

Pág. 56

14

Novos Membros CAMBRAPER

Pág. 61

ÍNDICE

15

Próximos eventos e atividades da CAMBRAPER

Pág. 62



GEOJAVAR ENGENHEIROS E.I.R.L.
Confiança e Segurança

Movendo o futuro, transportando confiança.

Uma empresa especializada no transporte de cargas por rodovia e outros serviços terrestres. Destacamo-nos pela eficiência, segurança e compromisso com a qualidade, contribuindo para o desenvolvimento da nossa região com soluções logísticas adaptadas às necessidades dos nossos clientes.



— NOSSOS SERVIÇOS —



**Transporte de
cargas por rodovia**



**Logística e
distribuição**



**Serviços especializados
de transporte terrestre**

ENTRE EM CONTATO



Site:
geojavar.com



E-mail:
ventas@geojavar.com



Tel.:
949268012



Endereço:
Av. Industrial
Nº 862, Urb. Mollepampa Baja,
Cajamarca



EFICIÊNCIA



SEGURANÇA



**COMPROMISSO
COM A QUALIDADE**

*Juntos
chegamos mais longe*



WE CAN[®] SOLUTIONS

International Business & Investment Platform
Itália · Peru · Brasil: oportunidades selecionadas, negócios que avançam



Julián Abregú
Founders We Can Solutions



Massimiliano Sacco
Founders We Can Solutions

Muitas empresas querem se internacionalizar. Poucas sabem com quem se sentar à mesa. A WE CAN SOLUTIONS nasceu para resolver exatamente isso. Somos uma plataforma de negócios e investimentos com sede em Milão e Lima e atuação voltada ao Brasil. Não trabalhamos por volume: avaliamos cada empresa e cada oportunidade antes de apresentá-la, para que cada conversa comece sobre bases sólidas. Atuamos nas duas direções. Apoiamos empresas italianas que desejam entrar e crescer no Peru e no Brasil, e empresas peruanas e brasileiras que buscam parceiros, clientes e investimento na Itália e na Europa.

O que fazemos

- Identificação e avaliação de oportunidades de negócios e investimentos
- Articulação de relações empresariais e institucionais
- Busca de parceiros estratégicos e investidores
- Entrada no mercado (soft landing) e acompanhamento na implantação

Por trás da plataforma há mais de vinte anos de trajetória em negócios internacionais e uma rede que reúne empresários, private banking e interlocutores institucionais na Europa e na América Latina.

Conhecemos os mercados. Sabemos a quem ligar.

Sua empresa está de olho na Itália, no Peru ou no Brasil? Vamos conversar.
www.wecansolutions.eu Julián Abregú +39 3401910825 - info@wecansolutions.eu



EDITORIAL



**RAFAEL
TORRES MORALES**

Presidente da Câmara de
Comércio Brasil-Peru
(CAMBRAPER)

Da integração à ação

Chegamos à 11ª edição da Revista CAMBRAPER em um momento particularmente importante para a relação entre Peru e Brasil.

As oportunidades para ampliar os investimentos, o comércio e os negócios entre nossos países são enormes. Basta observar que o intercâmbio comercial entre Brasil e Chile — países que nem sequer compartilham fronteira — é o dobro daquele entre Brasil e Peru. Isso evidencia o espaço que ainda temos para desenvolver, apesar de nossa proximidade geográfica, de nossa saída estratégica para o Pacífico e das capacidades logísticas que o Peru vem consolidando.

Um dos nossos principais desafios é transformar os corredores de integração em verdadeiros corredores econômicos e logísticos. Para isso, a infraestrutura, por si só, não é suficiente. Precisamos estabelecer uma governança permanente dos corredores, que articule representantes dos

setores público e privado de ambos os países, permita identificar obstáculos, coordenar soluções e dar continuidade a uma agenda comum.

A isso deve somar-se uma tarefa pendente que não podemos continuar adiando: concluir os procedimentos necessários para a entrada em vigor do Acordo de Aprofundamento Econômico-Comercial Peru-Brasil, assinado em 2016, que permitirá fortalecer o marco bilateral em investimentos, serviços e compras públicas e dar um novo impulso à nossa integração econômica.

A partir da CAMBRAPER, continuaremos trabalhando para articular empresas, autoridades e instituições de ambos os países. Temos condições excepcionais. Mas também um enorme desafio: transformar nosso potencial em comércio, investimento e resultados concretos.



A nova infraestrutura de pagamentos entre Peru e Brasil: inovação para um comércio mais competitivo



**ALAN BRAVO
ORTEGA**

Brasper Transferências
21 S.A.C.

Em um ambiente empresarial cada vez mais digital, a eficiência dos pagamentos internacionais já não deve ser entendida apenas como uma melhoria operacional, mas como um componente estratégico para a competitividade. Para países com uma relação comercial relevante, como Peru e Brasil, contar com infraestruturas de pagamento mais rápidas, seguras, interoperáveis e transparentes pode fazer uma diferença significativa na forma como as empresas gerenciam suas operações, sua liquidez e sua expansão internacional.

Essa discussão ganha especial importância ao se considerar que o Brasil é o principal parceiro

comercial do Peru na América Latina, representa 22% do comércio peruano com a região e ocupa o sexto lugar como parceiro comercial em nível mundial, segundo informações do Ministério de Comércio Exterior e Turismo. Essa relação evidencia que a integração econômica entre ambos os países não depende apenas do intercâmbio de bens e serviços, mas também da qualidade das infraestruturas que permitem movimentar recursos financeiros de maneira eficiente.

Em nível global, a modernização dos pagamentos transfronteiriços faz parte de uma agenda prioritária. O programa do G20 sobre pagamentos transfronteiriços busca tornar essas operações mais

rápidas, menos custosas, mais transparentes e mais inclusivas. Essa agenda é especialmente relevante para a América Latina, onde ainda existem desafios relacionados aos tempos de processamento, aos custos de transferência, à rastreabilidade e ao acesso a serviços financeiros digitais.

O Brasil avançou de forma significativa com o Pix, sistema de pagamentos instantâneos criado pelo Banco Central do Brasil, que permite transferências entre contas em poucos segundos, 24 horas por dia, sete dias por semana. Esse modelo demonstrou que uma infraestrutura moderna pode melhorar a experiência do usuário, aumentar a eficiência do mercado de pagamentos e fortalecer a digitalização financeira.

O Peru, por sua vez, também vem dando passos relevantes. A interoperabilidade entre carteiras digitais, bancos e outros participantes do sistema financeiro permitiu reduzir a fragmentação do ecossistema de pagamentos de varejo. De acordo com publicações do Banco Central de Reserva del Perú, a estratégia de interoperabilidade permitiu conectar carteiras como Yape e Plin, serviços de transferências imediatas e códigos QR, avançando em direção a uma

“**A modernização dos pagamentos transfronteiriços pode se tornar um fator-chave para fortalecer o comércio, o investimento e a integração econômica entre Peru e Brasil.**”

infraestrutura mais aberta.

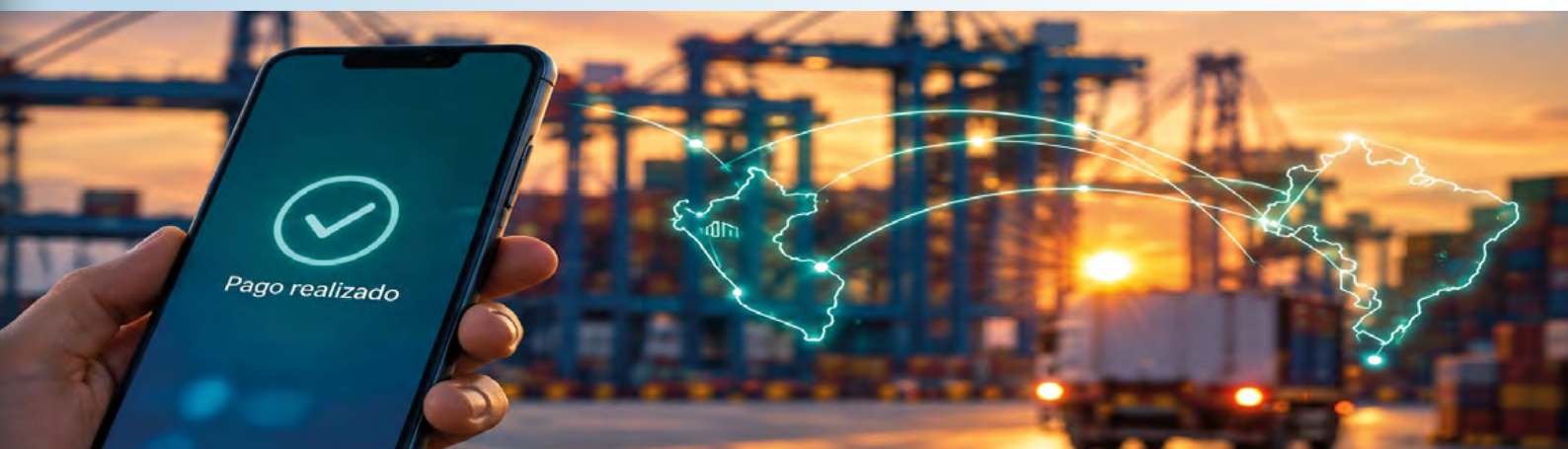
No entanto, a inovação tecnológica não pode ser desenvolvida de forma isolada. Para que os pagamentos transfronteiriços gerem confiança, devem ser acompanhados por uma regulamentação adequada, prevenção à lavagem de dinheiro, cibersegurança, proteção de dados e gestão de riscos operacionais. A rapidez de uma operação perde valor se não houver segurança, rastreabilidade e conformidade regulatória.

Nesse sentido, padrões internacionais como o ISO 20022 desempenham um papel importante, pois fornecem uma estrutura comum para o intercâmbio eletrônico de dados estruturados em serviços financeiros, incluindo mensagens utilizadas por

bancos, sistemas de pagamento e outras instituições financeiras. Sua adoção favorece a interoperabilidade, melhora a qualidade das informações e facilita processos mais automatizados em operações nacionais e internacionais.

Sob uma perspectiva empresarial, uma infraestrutura moderna de pagamentos pode gerar benefícios concretos: redução de custos administrativos, conciliações mais ágeis, melhor gestão do capital de giro, maior rastreabilidade das operações e menos barreiras para a participação em cadeias de comércio exterior. Esses benefícios são particularmente relevantes para pequenas e médias empresas que buscam operar entre Peru e Brasil, mas que muitas vezes enfrentam barreiras financeiras, tecnológicas ou documentais.

Por isso, a modernização dos pagamentos entre Peru e Brasil deve ser vista como uma oportunidade de integração econômica. Não se trata apenas de transferir dinheiro com maior rapidez, mas de construir um ecossistema financeiro mais eficiente, seguro e inclusivo. A combinação de inovação, regulamentação, interoperabilidade e cooperação regional pode contribuir para que ambos os países fortaleçam sua relação comercial e avancem em direção a um comércio mais competitivo e preparado para o futuro.



Rastreabilidade Regulatória e Cadeia de Suprimentos:

Como mitigar riscos operacionais no eixo Peru–Brasil



**ADVOGADA
KATHLEEN
ZEGARRA-DELGADO**

CEO K&Z Sustainable
Legal Advice | Conselheira
em ESG e Compliance

O intercâmbio comercial entre Peru e Brasil vive um momento histórico. A consolidação dos corredores intermodais transoceânicos e o surgimento de novos polos logísticos no Pacífico abrem oportunidades sem precedentes para a indústria, a energia e o agronegócio. No entanto, essa expansão traz consigo uma fiscalização corporativa sem precedentes: no atual cenário global, as empresas transfronteiriças já não podem limitar a gestão de riscos às suas fronteiras internas, sendo imperativo responder com transparência pelas operações de toda a sua cadeia de suprimentos.

Sob a perspectiva dos conselhos

de administração em Lima ou São Paulo, a viabilidade de uma operação bilateral está intrinsecamente ligada ao comportamento socioambiental de seus fornecedores diretos e indiretos. O desconhecimento das práticas de um operador logístico em trechos sensíveis, como a Amazônia, ou de um produtor na região andina já não constitui uma defesa jurídica válida perante órgãos reguladores (como OEFA, SUNAT ou IBAMA), nem perante matrizes internacionais na Europa ou na América Latina.

O novo paradigma: Homologação Socioambiental e Critérios ESG

Os critérios ambientais, sociais e de governança (ESG) deixaram de ser compromissos reputacionais



voluntários para se tornarem obrigações vinculantes de governança corporativa. O ecossistema jurídico bilateral pune com rigor os impactos ambientais adversos, o desmatamento não regulamentado, as infrações trabalhistas e as falhas de integridade na cadeia produtiva.

Nesse cenário, a homologação socioambiental de terceiros consolida-se como uma ferramenta estratégica do direito corporativo preventivo. Longe de ser um mero procedimento burocrático baseado em formulários, exige auditorias abrangentes e investigações de devida diligência (Due Diligence) in loco. Esse processo verifica a legalidade da origem dos insumos e o alinhamento com os padrões corporativos, prevenindo multas, paralisações ou a perda de valor de mercado.

Mitigação Preventiva e Previsibilidade Operacional

O maior risco de uma cadeia desalinhada é a vulnerabilidade diante de paralisações logísticas. Uma fiscalização desfavorável a um prestador de serviços estratégico pode resultar na retenção de cargas nas alfândegas fronteiriças, na suspensão de licenças ou em inspeções imprevistas. Em transações de grande escala, um único dia de atraso

“
A pergunta para a alta administração não é quanto custa implementar a rastreabilidade, mas quanto custará à empresa ter uma operação estratégica paralisaada por contingências de terceiros.

operacional compromete as margens de rentabilidade e desarticula a rede de distribuição regional.

A rastreabilidade regulatória funciona como uma blindagem jurídica dinâmica. Ao mapear e auditar o percurso regulatório de cada componente, as organizações identificam gargalos antes de chegar aos postos fronteiriços, corrigindo contingências de forma oportuna e garantindo despachos seguros e previsíveis. Para isso, é necessário:

- **Diagnósticos Executivos:** Mapeamento da criticidade local e dos pontos cegos regulatórios.
- **Due Diligence de Terceiros:** Auditorias preventivas in loco na cadeia capilar.
- **Compliance Dinâmico:** Cláusulas contratuais de

controle e resposta imediata diante de fiscalizações.

Escalabilidade Financeira e Valor a Longo Prazo

O investimento em rastreabilidade regulatória e governança ESG constitui um diferencial competitivo fundamental para a atração de capital. As empresas com padrões de compliance comprovados reduzem seu perfil de risco, facilitando o acesso a financiamento sustentável, títulos verdes/ESG e parcerias internacionais de alto nível.

Em conclusão, a pergunta para a alta administração não é quanto custa implementar a rastreabilidade, mas quanto custará à empresa ter uma operação estratégica paralisaada por contingências de terceiros. As organizações que adotarem o compliance preventivo como eixo estratégico não apenas protegerão suas operações, mas também liderarão o comércio regional no eixo Peru-Brasil com o mais alto nível de previsibilidade operacional.

“
A rastreabilidade regulatória funciona como uma blindagem jurídica para antecipar riscos e corrigir contingências.



ROGÉRIO VALENCIANO

MINISTRO DO COMÉRCIO EXTERIOR E
TURISMO DO PERU

“ Queremos que as empresas peruanas olhem mais para o Brasil e que as empresas brasileiras vejam o Peru como uma porta de entrada para o Pacífico e os mercados asiáticos. ”



Rogers Martín Valencia Espinoza, ministro do Comércio Exterior e Turismo, é graduado em Turismo e mestre em Marketing Turístico e Hoteleiro. Conta com mais de 35 anos de trajetória vinculada ao desenvolvimento do turismo no Peru, com experiência nos setores público, privado, associativo e acadêmico. Exerceu cargos como Ministro da Cultura e Vice-Ministro de Turismo, além de atuar como consultor, professor e pesquisador, promovendo iniciativas voltadas à competitividade, à inovação e ao desenvolvimento turístico sustentável.

“

O Peru está destinado a assumir um papel estratégico nesta nova etapa de integração, projetando-se como uma plataforma de conexão entre a América do Sul, a Ásia e outros mercados internacionais

”

ROGERS VALENCIA

SOBRE A AGENDA NACIONAL

Ao assumir a liderança do Ministério do Comércio Exterior e Turismo, quais serão as principais prioridades de sua gestão para fortalecer a competitividade internacional do Peru e consolidar o comércio exterior como motor do crescimento econômico?

Nossa prioridade é que o comércio exterior e o turismo continuem sendo motores de crescimento, investimento e geração de empregos para o Peru. Para isso, devemos trabalhar em três frentes: mais mercados, mais empresas exportadoras e melhores condições para competir.

Temos uma rede de 25 acordos comerciais que precisamos aproveitar muito

melhor, identificando novas oportunidades para nossos produtos e serviços e fortalecendo a capacidade de nossas empresas de ingressar e permanecer nos mercados internacionais.

Ao mesmo tempo, precisamos reduzir as lacunas que ainda existem em nossa oferta exportável, especialmente nas regiões. Queremos que mais produtores, empreendedores e empresas possam integrar-se às cadeias de exportação, com maior valor agregado e melhores oportunidades.

E há um terceiro elemento fundamental: a conectividade e a facilitação do comércio e do turismo. Precisamos reduzir custos e prazos, melhorar nossa infraestrutura logística e

aproveitar nossa posição estratégica no Pacífico.

Em síntese, queremos um comércio exterior e um turismo mais competitivos, mais diversificados e com maior participação das regiões e das empresas peruanas.

Quais medidas considera prioritárias para aumentar as exportações peruanas, diversificar os mercados, atrair novos investimentos e melhorar a competitividade das empresas nacionais nos próximos anos?

A Política Nacional Multissetorial de Comércio Exterior até 2040 estabelece o marco para orientar as ações do Estado nos próximos anos. Nesse contexto, consideramos prioritário avançar em direção

a uma política de comércio exterior que não busque apenas aumentar as exportações, mas também criar as condições para que mais empresas, produtos e regiões possam se integrar de forma sustentável ao comércio internacional.

Em primeiro lugar, devemos aprofundar o aproveitamento de nossa rede de 25 acordos comerciais, identificando novas oportunidades de mercado, antecipando tendências e mudanças regulatórias e fortalecendo a capacidade de nossas empresas de acessar e permanecer nos mercados internacionais.

Em segundo lugar, devemos reduzir as lacunas de competitividade da oferta exportável, com uma perspectiva territorial e setorial. Para isso, a atualização dos 24 Planos Regionais de Exportação permitirá identificar e priorizar cadeias com potencial e suas principais lacunas, enquanto instrumentos como a Rota Produtiva Exportadora permitem articular os serviços públicos necessários para atendê-las.

Em terceiro lugar, devemos avançar em direção a uma facilitação do comércio exterior mais integrada, digital e eficiente, reduzindo custos e prazos para nossas empresas. Isso implica fortalecer a VUCE, a interoperabilidade e a articulação público-privada, bem como priorizar

“

O desafio é conectar a capacidade produtiva e exportadora do Brasil às vantagens oferecidas pela infraestrutura portuária e logística do Pacífico peruano

”

investimentos logísticos que conectem corredores e polos à oferta produtiva regional.

Por fim, devemos criar melhores condições para atrair investimentos produtivos vinculados às cadeias exportadoras, promovendo a diversificação e um maior valor agregado. Nesse contexto, as Zonas Econômicas Especiais Privadas podem se tornar plataformas para atrair investimentos, promover a industrialização, gerar empregos e fortalecer os encadeamentos produtivos.

SOBRE A RELAÇÃO ECONÔMICA PERU-BRASIL

O Brasil constitui um dos principais parceiros comerciais do Peru e a maior economia da América Latina. Como avalia o estado atual da relação econômica bilateral e quais ações sua gestão

promoverá para fortalecê-la?

Efetivamente, o Brasil é atualmente o principal parceiro comercial do Peru na América Latina. Em 2025, representou 22% do comércio peruano com a região e ocupou a posição de sexto maior parceiro comercial em nível mundial, com uma participação de 3,3% no comércio total do Peru.

O comércio bilateral de bens entre Peru e Brasil, realizado fundamentalmente no âmbito do Acordo de Complementação Econômica nº 58 (ACE 58), vigente desde 2006, mais do que dobrou, passando de US\$ 2,292 bilhões em 2006 para cerca de US\$ 5 bilhões em 2025.

A esse respeito, cabe destacar que o ACE 58 rege o intercâmbio comercial preferencial de bens e, de acordo com o estabelecido no programa de liberalização bilateral Peru-Brasil, todas as exportações de produtos de origem peruana destinadas ao Brasil estão totalmente isentas do pagamento de tarifas alfandegárias desde janeiro de 2012. Por sua vez, as importações de origem brasileira estão totalmente isentas desde janeiro de 2019, estabelecendo-se, assim, o livre comércio de bens com tarifa zero desde janeiro de 2019, com exceção de nove itens tarifários correspondentes ao açúcar e seus derivados.

Nesse contexto, os aspectos logísticos e de conectividade

são fundamentais para um maior dinamismo do nosso comércio bilateral. Por isso, também está previsto abordar a categorização internacional do porto de Tabatinga; a disponibilização de pessoal da autoridade sanitária brasileira no posto fronteiro de Assis; o funcionamento ininterrupto dos serviços nos postos de fronteira, bem como a melhoria da Rodovia Interoceânica no lado brasileiro; a regulamentação da praticagem e a implementação de sistemas digitais entre suas autoridades de controle (como a VUCE), entre outros aspectos. O encaminhamento dessas questões terá um impacto significativo em nossas relações comerciais com o Brasil.

Isso nos permitirá direcionar nossos esforços para os setores nos quais a complementaridade entre ambas as economias possa gerar resultados concretos no curto e médio prazo. Nesse contexto, consideramos prioritário fortalecer a logística e a conectividade entre os dois países, fatores fundamentais

para reduzir custos, facilitar o intercâmbio comercial e aproveitar de forma mais efetiva as oportunidades oferecidas pelo mercado brasileiro. Por isso, promovemos que esses aspectos sejam considerados parte central da agenda de diálogo comercial bilateral.

O Acordo de Aprofundamento Econômico e Comercial entre o Peru e o Brasil é uma iniciativa amplamente aguardada pelo setor empresarial. Qual é a posição do Governo em relação à sua implementação e quais são as perspectivas para sua entrada em vigor em breve?

O Acordo de Aprofundamento Econômico-Comercial, assinado em abril de 2016, no âmbito da implementação de uma agenda ampliada na relação econômica e comercial bilateral, abrange disposições sobre investimentos, comércio de serviços e contratações públicas, que constituem compromissos adicionais aos estabelecidos no ACE 58 vigente.

Embora o Acordo ainda não tenha entrado em vigor devido a circunstâncias conhecidas posteriormente à sua assinatura, consideramos que existe uma oportunidade para retomar o diálogo sobre bases atualizadas e avançar em direção a um entendimento que permita viabilizar a implementação do Acordo.

Com esse objetivo, estamos promovendo uma coordenação multissetorial, a fim de identificar os aspectos que necessitem ser atualizados e definir um roteiro para o diálogo com o Brasil.

Os corredores bioceânicos, o Porto de Chancay e a integração logística regional estão redefinindo o comércio sul-americano. Como o senhor visualiza o papel do Peru e do Brasil neste novo cenário de integração continental?

O Peru está destinado a assumir um papel estratégico nesta nova etapa de integração. A entrada em operação do Porto de Chancay, juntamente com a modernização dos portos da costa peruana e o



“

O Peru e o Brasil possuem economias complementares e um enorme potencial para ampliar o comércio, os investimentos, o turismo e a integração logística

”

desenvolvimento dos corredores bioceânicos, permitem projetar o país como uma plataforma de conexão entre a América do Sul, a Ásia e outros mercados internacionais.

Essa transformação exige corredores logísticos eficientes, infraestrutura adequada, serviços competitivos e, sobretudo, uma coordenação permanente entre os diferentes atores envolvidos no comércio exterior.

Nesse sentido, no Ministério do Comércio Exterior e Turismo, estamos promovendo um trabalho articulado por meio da promoção e do desenvolvimento dos corredores interoceânicos e realizamos 34 mesas técnicas que permitiram identificar lacunas, reunir as necessidades das regiões e avançar com uma agenda concreta de trabalho. Essas mesas nos permitiram avançar na identificação de projetos, melhorias na conectividade, facilitação do comércio e articulação entre os diferentes modais de transporte e os pontos de fronteira, com o objetivo de nos consolidarmos como uma porta de entrada e saída para o comércio da América do Sul com os mercados do Pacífico e da Ásia.

Nesse cenário, o Brasil desempenha um papel fundamental por ser a principal economia da América do Sul, com uma enorme capacidade produtiva e exportadora. O desafio é conectar essa capacidade às vantagens oferecidas pela infraestrutura portuária e logística do Pacífico peruano, com foco nos estados do norte, centro e oeste do Brasil, que



podem encontrar rotas mais competitivas para os mercados asiáticos.

Nessa linha, cabe a ambos os países promover ações complementares em infraestrutura, facilitação e integração, para que nossos corredores estejam plenamente operacionais e à disposição dos usuários do comércio exterior, exportadores, importadores e operadores logísticos.

O turismo constitui um dos principais motores do desenvolvimento econômico do país. Quais serão as principais estratégias de sua gestão para fortalecer o posicionamento internacional do Peru e aumentar o fluxo de visitantes, particularmente os provenientes do Brasil, considerando o enorme potencial de crescimento desse mercado?

O Brasil é um mercado estratégico para o turismo

peruano e temos uma enorme oportunidade para continuar crescendo. Em 2025, recebemos mais de 212 mil turistas brasileiros, e neste ano o fluxo continua aumentando. A conectividade é um dos fatores-chave para aproveitar esse potencial.

Por isso, a nova rota direta a

“

Fortalecer a logística e a conectividade entre os dois países é fundamental para reduzir custos, facilitar o comércio e aproveitar as oportunidades do mercado brasileiro

”

“**O setor privado é um ator fundamental. São as empresas que conhecem os mercados, identificam oportunidades, investem, geram empregos e constroem as cadeias de valor.**”



São Paulo–Cusco, que começará a operar em 29 de março de 2027, com quatro frequências semanais, representa um passo muito importante. Estamos conectando diretamente um de nossos principais mercados emissores a um dos destinos turísticos mais importantes do mundo.

Mas não se trata apenas de atrair mais visitantes. Trata-se de gerar mais oportunidades para todo o ecossistema turístico: hotéis, restaurantes, operadores, guias, artesãos, transportadores e empreendedores. Cada turista que chega ao Peru gera movimentação econômica e empregos em nossas regiões.

Nossa estratégia será continuar fortalecendo a promoção internacional do Peru, melhorar a conectividade

e trabalhar de forma articulada com o setor privado para oferecer produtos turísticos competitivos e experiências de qualidade.

Por fim, que mensagem gostaria de transmitir à comunidade empresarial peruana e brasileira sobre as oportunidades oferecidas por esta nova etapa da relação bilateral e sobre o papel que o setor privado é chamado a desempenhar no fortalecimento da integração econômica entre os dois países?

O Peru e o Brasil possuem economias complementares e um enorme potencial para ampliar o comércio, os investimentos, o turismo e a integração logística. Já contamos com uma relação comercial sólida, mas podemos avançar muito mais.

Por parte do Governo, estamos trabalhando para melhorar as condições que permitam concretizar essa integração: melhores corredores logísticos, maior conectividade, facilitação do comércio e uma agenda que permita aproveitar as oportunidades oferecidas por mercados como o brasileiro.

Mas o Estado não pode fazer isso sozinho. O setor privado é um ator fundamental. São as empresas que conhecem os mercados, identificam oportunidades, investem, geram empregos e constroem as cadeias de valor.

Queremos que as empresas peruanas olhem mais para o Brasil e que as empresas brasileiras vejam o Peru como uma porta de entrada para o Pacífico e os mercados asiáticos.



CONSULTORIA COM PRESENÇA E EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL



TRÁFEGO, TRANSPORTE E LOGÍSTICA

Criamos soluções especializadas com um alto nível de excelência técnica, por meio de uma equipe preparada para impulsionar seus projetos.

● Ubicación de las oficinas
● Ubicación de los proyectos



+300 projetos contratados

+240 projetos concluídos

+130 clientes atendidos

Nossos serviços e áreas de atuação

 Planejamento viário e de transportes	 Estudos de transporte e tráfego	 Modelagem e previsão da demanda	 Simulação de sistemas de logística e transporte	 Otimização de cadeias logísticas	 Dimensionamento de ativos de transporte e logística
 Estudos de viabilidade	 Estudos de impacto	 Projetos de infraestrutura de transporte	 Estudos de capacidade e segurança viária	 Otimização operacional	 Due diligence e relatórios técnicos

Onde nos encontrar

BRASIL

Rua Pirapetinga 322, sala 504
Belo Horizonte – MG, 30220-150
Rua Olimpíadas 205, 4º Andar
São Paulo – SP, 04551-000
brasil@infraplanconsult.com

PERU

Avenida Jorge Basadre 607, Piso 1
San Isidro – Lima, 15073
peru@infraplanconsult.com

ESTADOS UNIDOS

111 N Orange Avenue, suite 800
Orlando – FL, 32801
usa@infraplanconsult.com

**Principais
ferramentas**

TransCAD
Transportation Planning Software

TransModeler
Traffic Simulation Software

H D M - 4
HIGHWAY DEVELOPMENT & MANAGEMENT

SIMUL8

Saiba mais



Oportunidades para Fornecedores do Setor de Mineração no Brasil

Segundo os dados mais recentes do INSTITUTO BRASILEIRO DE MINERAÇÃO – IBRAM, estão previstos US\$ 76,918 bilhões em investimentos no setor de mineração no Brasil entre 2026 e 2030, um aumento de 12,5% em relação à previsão anterior. Esses investimentos, que serão realizados nos próximos anos, estão distribuídos entre diversos estados mineradores do Brasil. Destacam-se, particularmente, os investimentos nos estados de Minas Gerais, Pará, Ceará, Amazonas e Goiás, entre outros.



PERCY SANCHEZ

Diretor Executivo da
Câmara de Comércio
Brasil-Peru (CAMBRAPER)

O Brasil apresenta uma oportunidade muito importante para os fornecedores peruanos do setor de mineração, especialmente porque está entrando em um novo ciclo de investimentos no setor. A oportunidade não está apenas na venda de máquinas; ela abrange equipamentos, mineração subterrânea, automação, software, manutenção, logística, engenharia, exploração e serviços especializados.

O Brasil não está investindo apenas na abertura de novas minas. Também está investindo na expansão das operações existentes, na modernização, no aumento da produtividade, na automação, na redução de custos, no processamento mineral e no

desenvolvimento de minerais críticos.

Segundo dados de uma das maiores mineradoras do Brasil — a VALE —, a empresa está ampliando sua aposta em produtividade, automação e tecnologia. Além disso, projeta investimentos significativos em cobre e níquel, além do minério de ferro. A VALE prevê investir aproximadamente US\$ 3,5 bilhões em seus ativos de cobre entre 2026 e 2030, incluindo projetos em Carajás. Isso reflete uma tendência relevante: o Brasil busca aumentar a produção e o processamento de minerais necessários para veículos elétricos, baterias, redes elétricas, energias renováveis, centros de dados e produtos eletrônicos, entre outros.

Da mesma forma, a ANM – Agência Nacional de Mineração do Brasil identifica o cobre, o lítio, o níquel, o

Brasil – INVESTIMENTO EM MINERAÇÃO 2026–2030

Estado	USD milhões	Participação
Minas Gerais	19.675	25,6%
Pará	14.661	19,1%
Bahia	11.687	15,2%
Ceará	5.463	7,1%
Amazonas	2.660	3,5%
Goiás	1.912	2,5%
Piauí	1.738	2,3%
Mato Grosso	1.562	2,0%
Outros / múltiplos estados	17.560	22,8%
TOTAL	76.918	100%

grafite, as terras raras, o manganês e outros como minerais estratégicos. O IBRAM estima US\$ 21,3 bilhões em investimentos em minerais críticos até 2030. Tudo isso envolve investimentos nos quais a experiência peruana pode contribuir, especialmente em áreas como geologia, movimentação de terras, prospecção, perfuração e exploração, entre outras.

Por outro lado, existe um enorme mercado para fornecedores ligados à extração de minério de ferro. Embora esse mercado seja

dominado por grandes fabricantes internacionais, a dimensão dos investimentos abre um amplo espaço para fornecedores especializados.

Isso é importante porque o Peru conta com empresas capazes de contribuir em áreas como exploração, engenharia, processamento, software e serviços de mineração.

- **Mineração subterrânea: uma oportunidade especialmente interessante.** Na mineração subterrânea, existe uma oportunidade

“

O Brasil apresenta uma grande oportunidade para os fornecedores peruanos, não apenas em máquinas, mas também em mineração subterrânea, automação, software, manutenção, logística, engenharia, exploração e serviços especializados.

”

concreta para o Peru. O Brasil possui operações subterrâneas de minerais metálicos, como ouro, cobre, níquel, zinco e ferro, entre outros minerais. Além disso, as empresas estão buscando aumentar a produtividade e a segurança.

- Nesse contexto, os fornecedores peruanos podem atuar no fornecimento de equipamentos como scooptrams/LHDs, dumpers, jumbos, equipamentos de instalação de chumbadores, equipamentos de concreto projetado (shotcrete),





Brasil – Demanda por Serviços de TI para a Mineração

- | | | |
|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Despacho de frotas; • Monitoramento de equipamentos; • Telemetria; • Manutenção preditiva; • Inteligência Artificial; | <ul style="list-style-type: none"> • Automação; • Controle de produção; • Geolocalização; • Gestão de combustível; • Segurança; | <ul style="list-style-type: none"> • Monitoramento de trabalhadores; • Sensores IoT; • Análise de dados; • Gêmeos digitais; • Planejamento de mineração; • Otimização de perfuração e desmonte de rochas |
|---|--|--|

equipamentos de sustentação, equipamentos de perfuração, equipamentos utilitários e sistemas de ventilação.

- **Grandes oportunidades de exportação para o Brasil: Software, IA e Mineração 4.0.** Para as empresas peruanas de software para mineração, o Brasil pode ser um mercado muito atraente, pois o produto pode ser comercializado como serviço, sem a necessidade de instalar uma grande operação industrial. Nesse segmento, existe uma oportunidade a ser considerada pelos exportadores de serviços. O quadro a seguir apresenta uma breve relação das soluções nas quais as minas brasileiras investirão nos próximos anos: Cabe destacar que as minas no Brasil não estão buscando apenas “comprar uma máquina”; estão buscando

soluções que reduzam o custo por tonelada, aumentem a segurança do trabalho e a segurança ambiental, reduzam os tempos operacionais, as emissões e o CAPEX, além de elevar a produtividade. Por isso, também há espaço para a oferta de fornecedores do setor de mineração do Peru capazes de atender a essas necessidades.

- **Exportações do Peru para o setor de mineração no Brasil.** O Peru já exporta para o Brasil uma variedade de bens e serviços vinculados à mineração, embora isso ainda represente uma pequena parcela do enorme mercado brasileiro. O aspecto mais relevante é que a oferta peruana está evoluindo de matérias-primas para equipamentos, componentes e serviços especializados.

“
A oferta peruana está evoluindo de matérias-primas para equipamentos, componentes e serviços especializados, abrindo novas possibilidades de participação no enorme mercado de mineração brasileiro e atendendo às suas crescentes demandas por tecnologia e serviços.
”



Acre e a Nova Fronteira do Pacífico:

O Elo Estratégico da Integração Brasil-Peru



**FRANCIMAR
CAVALCANTE**

Consultor do Governo do
Estado do Acre

O eixo da economia global mudou. O Oceano Pacífico consolidou-se como o grande centro das rotas comerciais do século XXI, e a América do Sul vive um momento de redefinição de sua geografia econômica. Diante dos gargalos operacionais e das tensões que afetam as rotas marítimas tradicionais, o Brasil encontra em seu próprio continente a alternativa mais ágil, competitiva e sustentável para chegar aos mercados mundiais. No centro dessa transformação, o estado do Acre se destaca como o grande hub de integração logística, comercial e industrial da Amazônia Sul-Occidental.

Longe de ser apenas um corredor

de trânsito, o Acre assume o papel de protagonista e catalisador dessa integração. A infraestrutura logística que conecta o território acreano ao Peru encurta distâncias e redefine o alcance das exportações brasileiras. A consolidação do Megaporto de Chancay, no litoral peruano, somada à rede de portos do Pacífico, abre uma rota estratégica capaz de reduzir em até 15 dias o tempo de navegação até a Ásia, em comparação com as rotas pelo Atlântico..

Os indicadores econômicos refletem com clareza a força dessa vocação. O fluxo de transações comerciais que utilizam o Acre como plataforma logística para chegar ao Peru e ao mercado

asiático registrou importantes avanços percentuais nos últimos anos. Paralelamente, o próprio estado apresenta uma acelerada expansão de dois dígitos em suas exportações, com o mercado peruano absorvendo mais de um quarto de todas as operações de comércio exterior do Acre. Esse dinamismo se reflete diretamente no ritmo de crescimento do PIB estadual, que avança acima da média nacional e consolida a região como um polo altamente atrativo para novos investimentos.

A força dessa arquitetura logística está diretamente sustentada pelo fato de que dois dos três grandes eixos de integração entre Peru e Brasil têm como destino o território do Acre. O corredor sul conecta a Rodovia Interoceânica no Peru à infraestrutura rodoviária brasileira por meio da BR-317, e o corredor Interoceânico já garante a conexão de Rio Branco com Lima e os portos do Pacífico ao longo de aproximadamente 2.200 quilômetros. Paralelamente, a possível consolidação do corredor central, que conectaria Cruzeiro do Sul, no Acre, a Pucallpa, em Ucayali, mediante a superação do trecho de 230 quilômetros na fronteira da região do Juruá, reduziria a distância entre Rio Branco e Lima para

“**A infraestrutura logística que conecta o território do Acre ao Peru encurta distâncias e redefine o alcance das exportações brasileiras, abrindo uma rota estratégica para os mercados do Pacífico e da Ásia.**”

aproximadamente 1.600 quilômetros, o que representa uma redução proporcional de 26% do percurso total. Conectado simultaneamente a ambos os eixos, o Acre assegura uma posição logística única para aproximar a produção brasileira das economias da APEC.

Essa integração adquire sua dimensão mais promissora quando associada à bioeconomia e à inovação sustentável. O Acre e o Peru compartilham a riqueza da biodiversidade amazônica, e a grande oportunidade dessa aliança reside na capacidade de transformar esse patrimônio em produtos de alto valor agregado: cosméticos florestais, alimentos funcionais, fitoterápicos e insumos de base sustentável. Ao unir ciência aplicada, vocação industrial e os incentivos das

áreas de livre comércio e zonas francas, a região passa a liderar a oferta global de produtos verdes com selo e denominação de origem amazônica.

Para que esse ecossistema expanda toda a sua capacidade, a articulação institucional constitui um motor indispensável. Entidades como a Câmara de Comércio Brasil-Peru





(CAMBRAPER) desempenham um papel fundamental ao conectar líderes empresariais, promover investimentos privados e alinhar as diretrizes corporativas às políticas públicas de desenvolvimento regional.

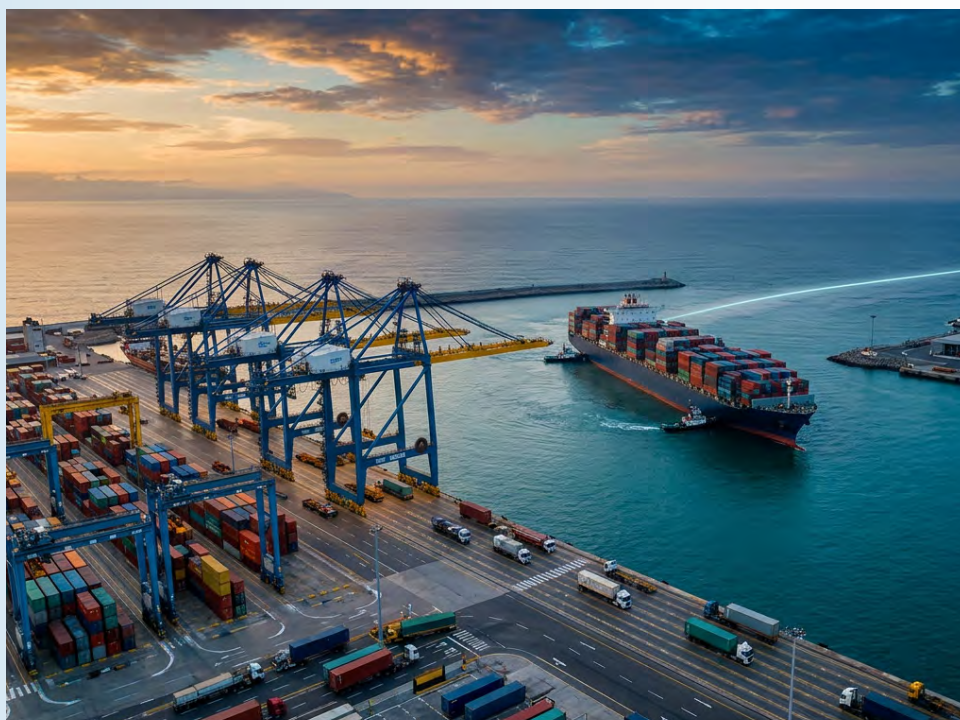
A agenda prioritária exige a modernização contínua das estruturas aduaneiras, a ampliação dos postos de controle integrados nas fronteiras e a implementação de plataformas logísticas dotadas de portos secos e centros de distribuição avançados. Exige, igualmente, a criação de mecanismos de financiamento para o comércio bilateral e o fortalecimento de protocolos de rastreabilidade socioambiental,

garantindo segurança jurídica e competitividade internacional.

Brasil e Peru têm em suas mãos a oportunidade de liderar um novo ciclo de prosperidade e cooperação no Sul Global. O Acre se consolida como o elo decisivo dessa conquista: uma força geradora de oportunidades, um centro de inovação sustentável e a porta de entrada para o mercado mais dinâmico do planeta. A integração comercial bioceânica é uma realidade em expansão, e a liderança do Acre garante que o futuro da economia sul-americana seja construído com solidez, visão e soberania.

“ O Acre e o Peru compartilham a riqueza da biodiversidade amazônica, e a grande oportunidade dessa aliança está em transformar esse patrimônio em produtos de alto valor agregado, integrando ciência aplicada, vocação industrial e inovação sustentável para impulsionar uma oferta competitiva de produtos de origem amazônica ”

“ Conectado simultaneamente aos grandes eixos de integração entre Peru e Brasil, o Acre assegura uma posição logística única para aproximar a produção brasileira das economias da APEC, reduzir as distâncias até os portos do Pacífico e consolidar-se como um ponto estratégico da integração comercial bioceânica ”



Em nossa consultoria, combinamos experiência e estratégia para fortalecer sua estrutura organizacional e financeira. Aprimoramos sua comunicação e seus relacionamentos estratégicos para que sua empresa não apenas cresça, mas também lidere seu setor.



**Experiência
comprovada**



**Estratégias
adaptadas às suas necessidades**



**Resultados
sustentáveis**



**Relacionamentos
longo prazo**

Edifício Lima Central Tower,
Av. El Derby N° 254, Oficina 1404,
Surco – Lima – Peru

Telefone: (51-1) 618 1515
contacto@ase.pe

Saiba mais em:
<https://ase.pe/>



LIRA
CONSULTANTS

CONECTANDO EMPRESAS AO MERCADO BRASILEIRO

Consultoria estratégica para
expandir operações e
desenvolver negócios no
Brasil



Rua Luis de Franca Junior
201 - 7 Santo Amaro Sao
Paulo

Telefone: +55 11 97206-5627
contacto@liraconsultantsbr.com

Saiba mais em:
<https://liraconsultantsbr.com/>

Corredor Logístico Sul: Madre de Dios, eixo estratégico de integração entre Peru, Brasil e Bolívia



**IGNACIO
URQUIAGA
VANDERGHEM**

Analista Econômico e
Social de Políticas Públicas

Durante décadas, a integração sul-americana foi uma aspiração expressa em mapas, declarações e acordos binacionais. Hoje, começa a se materializar por meio de rodovias, portos, passagens fronteiriças e cadeias logísticas que conectam territórios historicamente separados por grandes distâncias. Nesse processo, Madre de Dios emerge como um espaço estratégico para articular a integração entre Peru, Brasil e Bolívia.

A recente realização do encontro “Corredor Logístico Sul: Madre de Dios, eixo estratégico de integração Peru–Brasil–Bolívia”, promovido pela Prefeitura Provincial de Tahuamanu, pela

PROINVERSIÓN, pela Comunidade da Macrorregião Sul e por diversas instituições públicas e privadas, voltou a colocar em pauta o enorme potencial dessa região fronteiriça como plataforma de comércio, investimento e desenvolvimento regional.

A localização de Madre de Dios é particularmente relevante por sua conexão com três espaços econômicos complementares: Iñapari, no Peru; Assis Brasil, no estado brasileiro do Acre; e o departamento boliviano de Pando. Esses territórios compartilham uma fronteira dinâmica e a possibilidade de se integrarem aos grandes fluxos do comércio internacional por meio dos portos peruanos do Pacífico.



Uma infraestrutura já consolidada

Diferentemente de outros corredores sul-americanos que ainda dependem de projetos a serem executados, o Corredor Logístico Sul conta com uma vantagem decisiva: a Rodovia Interoceânica Sul (IIRSA Sul), uma infraestrutura plenamente operacional que conecta o sul do Peru ao Brasil por meio de Madre de Dios.

A rodovia articula as regiões peruanas de Madre de Dios, Cusco, Apurímac, Arequipa, Moquegua e Puno. Além disso, facilita o acesso aos portos de Ilo e Matarani e fortalece sua conexão com outras plataformas portuárias do litoral peruano, incluindo o Porto de Chancay. No lado brasileiro, os estados do Acre, Rondônia e Mato Grosso conectam-se à IIRSA Sul por meio da malha rodoviária conhecida como Rota Quadrante Rondon.

Carina Blanco, gerente-geral da Concessionária IIRSA Sul, administradora dos trechos 2 e 3 dessa rodovia, destacou que a infraestrutura não apenas facilita o transporte de mercadorias, mas também gera oportunidades para o desenvolvimento de atividades produtivas regionais. Um exemplo é a cadeia de valor da castanha amazônica, cuja competitividade aumenta graças à maior conectividade com os mercados nacionais e internacionais.

“
O Corredor Logístico Sul destaca-se por conectar os mercados brasileiros aos portos peruanos do Pacífico, oferecendo uma alternativa eficiente para o comércio regional e internacional
”

De rodovia a corredor logístico

A integração regional moderna exige muito mais do que uma via terrestre. Os corredores logísticos são o resultado da articulação entre infraestrutura rodoviária, portos, centros de distribuição, serviços aduaneiros, plataformas digitais e mecanismos de facilitação do comércio que permitem uma circulação eficiente e segura de bens e pessoas.

Nesse sentido, o presidente executivo da PROINVERSIÓN, Luis Del Carpio, destacou que o fortalecimento dos corredores logísticos será determinante para potencializar o intercâmbio de bens e serviços entre Peru, Brasil e Bolívia.

O Corredor Logístico Sul, cuja espinha dorsal é a IIRSA Sul, destaca-se justamente por conectar os mercados brasileiros aos portos peruanos do Pacífico, oferecendo uma alternativa

eficiente para o comércio regional e internacional.

O potencial de Iñapari, Assis Brasil e Pando

A fronteira trinacional entre Peru, Brasil e Bolívia reúne condições excepcionais para se tornar uma plataforma de integração continental.

Iñapari, na província de Tahuamanu, constitui a principal porta de entrada terrestre do Peru para o Brasil. Sua localização oferece vantagens para o desenvolvimento de serviços de transporte, comércio exterior, armazenamento, hotelaria, manutenção de veículos e atendimento a operadores logísticos internacionais.

Do lado brasileiro, Assis Brasil consolidou-se como um dos principais pontos de acesso do Acre ao Pacífico. O crescimento sustentado das exportações vem impulsionando o interesse por rotas complementares aos seus tradicionais portos do Atlântico.

Por sua vez, o departamento

“
Madre de Dios emerge como um espaço estratégico para articular a integração entre Peru, Brasil e Bolívia
”

boliviano de Pando encontra nesse eixo uma oportunidade para fortalecer sua inserção nos corredores bioceânicos sul-americanos. Sua proximidade geográfica com Madre de Dios e o Acre facilita a incorporação de produtos bolivianos a uma infraestrutura regional já existente, ampliando suas possibilidades de acesso aos mercados internacionais.

A complementaridade desses três territórios abre perspectivas para que produtos agroflorestais, agrícolas e manufaturados possam se integrar a cadeias logísticas de alcance global.

Menores custos e maior competitividade

Um dos benefícios mais importantes do Corredor Sul é a redução progressiva dos custos logísticos.

Atores vinculados à integração regional, entre eles Rafael Torres Morales, presidente da CAMBRAPER, destacam que o acesso aos portos peruanos pode permitir que empresas brasileiras alcancem os mercados asiáticos por meio de rotas mais competitivas em termos de tempo e custo.

No entanto, a vantagem não se limita à carga brasileira. A

consolidação do corredor pode contribuir para reduzir um dos problemas mais recorrentes do transporte terrestre internacional: o chamado “frete de retorno vazio”, que ocorre quando os veículos retornam sem carga após concluírem uma entrega.

À medida que o intercâmbio comercial entre Peru, Brasil e Bolívia aumentar, os caminhões que transportam produtos brasileiros até os portos peruanos terão maiores possibilidades de retornar com cargas peruanas ou bolivianas. Isso permitirá otimizar a utilização dos veículos de transporte e melhorar a eficiência de toda a cadeia logística.

O impacto pode ser especialmente significativo para pequenos exportadores, associações produtivas e cooperativas agrícolas que enfrentam maiores dificuldades para acessar os mercados internacionais devido aos custos de transporte.

Oportunidades para as economias locais

A consolidação do Corredor Logístico Sul também pode se tornar um motor de desenvolvimento para as

“**Madre de Dios deixou de ser apenas uma região de trânsito para se tornar uma peça-chave da arquitetura logística sul-americana, conectando o sul do Peru, a Amazônia brasileira e o norte da Bolívia**”

economias fronteiriças.

O aumento da atividade comercial gera uma demanda crescente por hospedagem, alimentação, manutenção mecânica, armazenamento, transporte complementar, serviços financeiros e logística especializada. Essas atividades representam oportunidades concretas de emprego e investimento para cidades como Iñapari e Puerto Maldonado, bem como para Assis Brasil e as localidades do departamento de Pando.

Além disso, a integração facilita



a formação de cadeias de valor regionais capazes de incorporar produtos amazônicos, florestais, agrícolas, pecuários e turísticos a mercados de maior escala.

Nesse contexto, a proposta de construir uma identidade comum entre as localidades fronteiriças amazônicas poderia contribuir para posicionar esse espaço como um polo internacional de comércio, integração cultural, turismo e gastronomia, fortalecendo a projeção conjunta dos três países.

Uma visão sul-americana de longo prazo

A experiência da IIRSA Sul demonstra que a infraestrutura de integração exige continuidade, manutenção permanente e uma visão estratégica compartilhada entre os países envolvidos. Nesse sentido, o modelo de concessão permitiu garantir elevados padrões de operação por parte de seus administradores privados, fundamentais para a competitividade dos corredores internacionais.

Hoje, Madre de Dios deixou de ser apenas uma região de trânsito para se tornar uma peça-chave da arquitetura logística sul-americana. Sua localização geográfica a posiciona no ponto de encontro entre o sul do Peru, a Amazônia brasileira e o norte da

“
**À medida que o
intercâmbio comercial
entre Peru, Brasil e
Bolívia aumentar, será
possível otimizar a
utilização dos veículos
de transporte e
melhorar a eficiência
de toda a cadeia
logística**
”

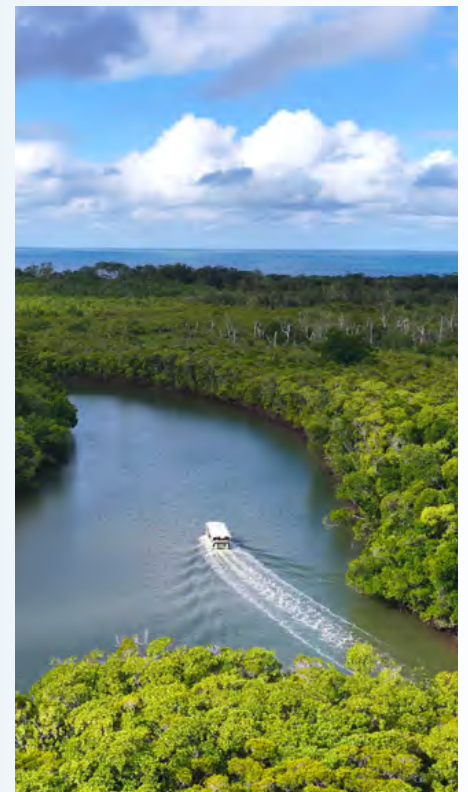
Bolívia, com acesso direto aos principais mercados da região Ásia-Pacífico.

O próximo passo será consolidar uma plataforma integral que combine infraestrutura rodoviária e marítima moderna, serviços logísticos eficientes, facilitação aduaneira, inovação tecnológica e cooperação institucional entre os três países.

Se essa visão se concretizar, o Corredor Logístico Sul não apenas fortalecerá o comércio exterior do Peru, Brasil e Bolívia. Também poderá se tornar um dos modelos mais bem-sucedidos de integração sul-americana do século XXI, transformando Iñapari, Assis Brasil e Pando em um eixo estratégico de conexão entre o Atlântico e o Pacífico e em um polo de desenvolvimento emergente para a Amazônia

continental.

Em um contexto mundial no qual as cadeias de suprimentos buscam rotas mais eficientes, resilientes e competitivas, a fronteira trinacional tem a oportunidade de deixar de ser vista como uma periferia geográfica para se tornar um centro estratégico de conexão entre a América do Sul e os mercados globais. O futuro da integração regional de nossos povos está sendo escrito a partir da lógica do comércio no coração da Amazônia compartilhada.



Avanços na Solução dos Gargalos no Comércio Fronteiriço Peru–Brasil



Ex-EMBAIXADOR
JORGE CASTAÑEDA

Ex-embaixador do Peru na
Índia

No artigo “A Interoceânica Sul: necessidade de sua funcionalidade ideal”, publicado na Efectividadat em 18 de agosto de 2024, comentamos o Estudo do Comércio Peru–Brasil, elaborado em 2022 pela MAXIMIXE ECONOMÍA, a pedido da Concessionária IIRSA SUL, no qual foram identificados – entre outros aspectos – diversos obstáculos que têm impedido a expansão do comércio transfronteiriço por meio dessa rodovia transoceânica.

A recente X Reunião Bilateral dos Organismos Nacionais de Aplicação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), realizada nos dias 1º e 2 de julho de 2026, no âmbito técnico liderado pelo Ministério dos

Transportes e Comunicações do Peru e por seu homólogo brasileiro, oferece um cenário propício para avaliar os avanços concretos na conectividade rodoviária entre os dois países.

Para realizar uma análise objetiva de seus resultados, é imprescindível retomar o diagnóstico elaborado pela MAXIMIXE ECONOMÍA em 2022, que identificou quatro grandes obstáculos que têm impedido o avanço do comércio transfronteiriço por meio da Rodovia Interoceânica. Esses obstáculos incluíam o descumprimento de aspectos fundamentais do Acordo sobre Facilitação do Comércio da OMC – como a falta de cooperação fronteiriça e formalidades

excessivas —, a aplicação de sanções desproporcionais sem critérios de discricionariedade, um regime de trânsito aduaneiro altamente burocrático, com sistemas não homologados, e a ausência de uma zona econômica especial que dinamize a fronteira de Iñapari.

Diante desse cenário, os acordos alcançados no encontro bilateral estabelecem uma agenda de trabalho intensivo que enfrenta diretamente os problemas operacionais e regulatórios mais urgentes. Em matéria de cooperação e agilização, as delegações comprometeram-se a implementar o atendimento ininterrupto dos serviços de controle na fronteira e a realizar de forma conjunta os controles sanitários em Iñapari-Assis Brasil, ao mesmo tempo em que acordaram buscar mecanismos para evitar exigências regulatórias adicionais que dificultem as operações.

Da mesma forma, no âmbito da modernização, reafirmou-se a aposta na digitalização integral dos processos, avançando para o intercâmbio eletrônico de informações por meio de serviços web, a transmissão eletrônica do documento MIC/DTA e o reconhecimento da Carta de Porte Internacional com assinatura digital, o que representa um salto qualitativo em relação aos demorados trâmites documentais físicos apontados no estudo.

Ao comparar ambos os documentos, observa-se que a reunião alcançou avanços significativos nas frentes mais operacionais e burocráticas. A harmonização dos pesos e dimensões dos veículos, a simplificação dos procedimentos para a nacionalização de

“ A X Reunião ATIT constitui um avanço na engenharia logística e regulatória do corredor sul, traduzindo em ações concretas os principais entraves operacionais que têm limitado o comércio transfronteiriço entre Peru e Brasil ”

mercadorias e a permanência de veículos estrangeiros abordam diretamente a crítica da MAXIMIXE sobre a rigidez e a complexidade do regime de trânsito. Além disso, foi dado um passo concreto para dinamizar o fluxo comercial ao aumentar em 10.000 toneladas métricas a capacidade do sistema bilateral de cotas, estabelecendo um novo limite de 130.000 toneladas por país, o que representa um crescimento de 8,3% na capacidade de carga autorizada e dinamizará diretamente as operações das associações de transportadores no curto prazo.

No entanto, apesar desses avanços concretos, persistem dois pontos críticos que ficaram à margem da agenda técnica dessa reunião. O primeiro é o problema das sanções desproporcionais e da falta de discricionariedade em sua aplicação, um aspecto sensível para os operadores logísticos que não foi abordado explicitamente nos acordos. O segundo, e talvez o mais estrutural, é a ausência de uma Zona Franca ou Zona Econômica Especial em Iñapari, iniciativa que o estudo da MAXIMIXE apontava como um catalisador

indispensável para o comércio fronteiriço, mas cuja implementação está fora das competências técnicas do ATIT e requer decisões de política comercial de mais alto nível.

Em suma, a X Reunião ATIT representa um avanço na engenharia logística e regulatória do corredor sul, demonstrando que as equipes técnicas souberam ouvir e traduzir em ações concretas os principais entraves operacionais identificados no relatório da MAXIMIXE. No entanto, seu impacto final estará condicionado a uma implementação rigorosa e à vontade política para solucionar os aspectos comerciais e sancionatórios que ainda permanecem pendentes. O desafio para as futuras reuniões será ampliar o escopo da discussão para incluir essas lacunas estruturais, pois, caso contrário, o corredor interoceânico continuará sendo uma promessa de integração que ainda não conseguiu se concretizar plenamente.



Integridade técnica que **se comprova** em campo.

Parceiro técnico da grande mineração e da energia no Peru e na República Dominicana. Transformamos o risco dos seus ativos críticos em confiabilidade mensurável.



TK-210 · MONTAGEM E APARAFUSAMENTO CILINDRO-CÔNE

2018

Fundação em Lima, Peru

+20

anos de liderança técnica QA/QC

+USD 5 bi

em projetos supervisionados

2

países com operação ativa: PE · RD

— QUEM SOMOS

A Technical Inspection Company S.A.C. é uma empresa peruana de engenharia, inspeção técnica e serviços industriais para mineração, energia, óleo e gás e infraestrutura, sob normas ASME, API, AWS, ASTM, ISO e SSPC.

— NOSSA EVOLUÇÃO

- 2018 Origem**
Inspeção técnica CQA/CQS e expediting para projetos de mineração.
- CONSOLIDAÇÃO Grande mineração**
Antamina, Chinalco, Southern Copper, Wood Grove Technologies.
- DIVERSIFICAÇÃO Serviços integrados**
END, integridade de ativos, engenharia e E-Leaders Academy.
- 2025-2026 Internacional**
Barrick Pueblo Viejo (RD): inspeção, projeto e fabricação FRP.

— MODELO DE NEGÓCIO E VISÃO

01

Inspeccionar

Diagnóstico, END e definição de escopo.

02

Projetar

Memorial de cálculo e desenhos assinados.

03

Fabricar

FRP/PRFV e caldeiraria com controle de qualidade.

04

Gerenciar

Integridade, KPIs digitais e melhoria contínua.

VISÃO

Ser o parceiro de referência em integridade de ativos críticos da mineração e da energia na América Latina.

SOLUÇÕES DE ALTO VALOR E IMPACTO

CASO DE SUCESSO · BARRICK PUEBLO VIEJO · RD

Ordens de compra firmes da Barrick no circuito Acid Wash – PWJ2: engenharia, fabricação e integridade de ciclo completo.

PO · BENS

Tanque FRP TK-210

Projeto, memorial de cálculo e fabricação de tanque de 31,04 m³: 5 seções flangeadas, boca de inspeção e fundo cônico; data book e protocolo de conclusão.

PO · SERVIÇOS

Reparo e reforço TK-110 / 410

Inspeção, definição de escopo e reparo estrutural na planta, com padrões de SSMA para cianeto nível 3, espaço confinado e LOTOTO.

AMPLIAÇÃO

Desmontagem controlada

Corte, desmontagem e remoção do tanque existente na planta CIL, integrados ao plano de substituição.

3

tanques críticos atendidos

146

dias de cronograma integrado

53

atividades controladas

100%

rastreadibilidade documental

NOSSOS CLIENTES

Barrick

Antamina

Southern Copper

Chinalco

FLSmidth

Wood Grove Technologies

ELECNOR

Sacyr

Vamos falar sobre seus ativos críticos

www.ticsacperu.com

corporativo.tic@ticsacperu.com · (+51) 1 303 2500 · Cel. +51 940 854 292

Av. Faustino Sánchez Carrión 615, Jesús María, Lima – Peru

A Governança do Corredor Rodoviário de Capricórnio



**JOÃO CARLOS
PARKINSON DE
CASTRO**

Ministro das Relações Exteriores do Brasil e Coordenador Nacional do Corredor Bioceânico de Capricórnio

Considerações Gerais

A América Latina e o Caribe atravessam um período de baixo crescimento econômico. Segundo a CEPAL, o crescimento médio do PIB regional entre 2014 e 2023 foi de apenas 0,9%, menos da metade dos 2% alcançados na década de 1980. A projeção para 2026 (2,3%) confirma que a região manterá sua trajetória de baixo crescimento.

Essa dinâmica econômica adversa é consequência do que a CEPAL denomina as três armadilhas do desenvolvimento: uma armadilha de baixa capacidade de crescimento, outra de alta desigualdade com fraca coesão social e uma

terceira de insuficiente capacidade institucional e fraca governança. Esses obstáculos não apenas dificultam o desenvolvimento econômico e social, mas também criam um ambiente mais propício à contínua marginalização territorial e populacional.

Embora os países da América Latina e do Caribe não tenham conseguido crescer nem transformar sua realidade econômica e social, nas últimas décadas a ordem mundial passou por importantes e aceleradas transformações. Entre 1990 e 2024, a participação do G7 no PIB mundial — medido em paridade do poder de compra — diminuiu de 45% para 30%, enquanto a participação

dos BRICS aumentou de 23% para 42% e a do Sul Global, de 42% para 61%. Somente a China ampliou sua participação no PIB mundial de 4% para 19% durante esse período.

À medida que a China deixou de ocupar uma posição periférica para se tornar a segunda maior economia do mundo, o principal exportador de bens e a maior potência industrial, com uma economia cada vez mais baseada no conhecimento e na inovação, os fluxos do comércio mundial se reorientaram em direção à Ásia e ao mercado chinês. Em razão da dependência alimentar, no caso brasileiro, registrou-se um forte crescimento da produção agrícola e de alimentos nas regiões da fronteira terrestre. Vale lembrar que somente o estado de Mato Grosso é o quarto maior produtor de soja do mundo. Como resultado, o Brasil passou a exportar e importar valores e volumes crescentes de e para os países asiáticos, em detrimento de seus parceiros comerciais tradicionais. No entanto, do conjunto das exportações e importações brasileiras transportadas por rodovia para o continente sul-americano, 58% das vendas externas e 55% das compras internacionais continuam cruzando os postos fronteiriços de São Borja, Uruguai e Foz do Iguaçu, no extremo sul do país.

“ O Corredor Rodoviário Bioceânico apresenta uma governança sólida e constitui um modelo que pode ser replicado, articulando o trabalho governamental com atores regionais, técnicos e setoriais ”

Nesse contexto, surgem os corredores bioceânicos, especialmente o Corredor Rodoviário de Capricórnio, cujo objetivo é conectar Brasil, Paraguai, Argentina e Chile ao mercado asiático e reorientar a logística brasileira dos portos do Atlântico para os do Pacífico. Busca-se reduzir os elevados custos logísticos, garantir um menor prazo de entrega — lead time — e aumentar a competitividade dos produtos regionais.

A experiência do Corredor Rodoviário de Capricórnio é relevante porque não se apoia em uma única autoridade supranacional, mas em uma governança multinível e intergovernamental capaz de articular os governos nacionais, estaduais, provinciais e departamentais, bem como as universidades, o setor privado e a sociedade

civil. O marco político fundador foi a Declaração Presidencial de Assunção de 2015, assinada pelos quatro países. Foi criado o sistema de mesas técnicas e a instância dos Coordenadores Nacionais, com o objetivo de permitir que as chancelarias dirigissem e orientassem os trabalhos técnicos. Posteriormente, o compromisso político foi reforçado por meio da Declaração Presidencial de Brasília de 2017. É importante destacar que essa estrutura continuou funcionando mesmo durante períodos de enfraquecimento das instituições sul-americanas de integração — Unasul/Cosiplan — e apesar das oscilações dos ciclos políticos regionais.

Avaliação da governança do Corredor Rodoviário Bioceânico

O Corredor Rodoviário Bioceânico apresenta uma governança sólida e constitui um modelo que pode ser replicado. São realizadas reuniões semestrais dos Coordenadores Nacionais — no âmbito governamental — e encontros periódicos dos técnicos nacionais pertencentes às seis mesas temáticas, a saber: 1) infraestrutura, transporte e logística; 2) produção e comércio; 3) simplificação dos procedimentos fronteiriços; 4)





turismo; 5) Rede Universitária; e 6) Mesa de Segurança. Os trabalhos recebem apoio financeiro e técnico do BID, Procomex, IPEA, INFRA S.A. e de outras instituições nacionais e regionais.

Paralelamente, também se reúne, a cada semestre, o Fórum de Integração dos Estados Subnacionais do Corredor Rodoviário Bioceânico. Como entidade coordenadora, foi criada uma Comissão Executiva que articula os trabalhos técnicos realizados por sete comissões setoriais. Dessa forma, reproduz-se, com uma semelhança quase total, a estrutura governamental.

Cabe esclarecer que, no caso de um corredor Brasil-Peru, ganham muito mais relevância a governança amazônica e fronteiriça, a questão ambiental e a exploração comercial dos recursos locais, bem como a articulação com os portos peruanos. Dependendo do traçado, seriam incorporados Ilo/Matarani ou até mesmo Chancay. Quanto às mesas técnicas, seria necessário organizar uma mesa fronteiriça, outra dedicada às questões socioambientais e uma terceira voltada a envolver os povos indígenas no Corredor.

Cabe aos coordenadores das

“ O Corredor Rodoviário de Capricórnio busca conectar Brasil, Paraguai, Argentina e Chile ao mercado asiático, reduzir os custos logísticos e aumentar a competitividade dos produtos regionais ”

mesas técnicas formular e executar o Plano Anual de Trabalho, com vistas ao cumprimento dos objetivos e das metas definidos pelos Coordenadores Nacionais. Os coordenadores das mesas também são responsáveis pela elaboração de relatórios semestrais para informar os avanços alcançados e apontar as dificuldades e novas propostas de ação.

O Corredor Rodoviário de Capricórnio não foi concebido para reproduzir experiências nacionais anteriores, nem se enquadra nos organismos multilaterais regionais existentes. Seu funcionamento pressupõe a construção de uma nova governança — multitemática, multinível e multiator —, formada por mecanismos inovadores de coordenação e colaboração que garantam uma interação

fluida e periódica entre as diferentes estruturas governamentais, nacionais e subnacionais.

O Corredor também não se limita à construção de uma conexão rodoviária, nem mesmo a garantir o transporte transfronteiriço de mercadorias ou a circulação de pessoas. Trata-se de um projeto multidimensional que busca incentivar o desenvolvimento local e a integração dos territórios, promover a regionalização dos serviços logísticos, ampliar a oferta de produtos e destinos turísticos, fomentar a colaboração acadêmica regional e fortalecer a coordenação dos agentes de segurança.

Por ser um projeto multinacional e de longa maturação, somente uma governança própria, respaldada por declarações presidenciais, permite superar as divergências e incompatibilidades naturais. Diferentemente de outros

“ O desafio futuro é consolidar uma governança permanente que dinamize a economia regional e fortaleça a integração ”



“
A governança do Corredor deve promover a integração territorial e potencializar as atividades produtivas locais, incorporando todos os atores, incluindo as comunidades indígenas e os pequenos agricultores

projetos de infraestrutura, o desenvolvimento do Corredor faz com que os objetivos e as iniciativas nacionais fiquem subordinados a um interesse coletivo construído por todos os atores envolvidos. Consequentemente, torna-se imprescindível adotar modelos colaborativos por meio dos quais sejam compartilhados experiências, recursos e informações, a fim de enfrentar os desafios coletivamente, e não de forma individual. Essa abordagem será realizada por meio de articulações transnacionais de caráter governamental e local, bem como por meio de consultas

multitemáticas com o setor privado local, a rede de universidades e a sociedade civil.

A governança do Corredor não pode se limitar apenas à logística. Deve promover a integração territorial e potencializar as atividades produtivas locais, incorporando todos os atores, incluindo as comunidades indígenas e os pequenos agricultores. Dessa forma, perdem força os instrumentos centralizadores que, durante décadas, determinaram o desenvolvimento regional a partir de uma realidade

”
 nacional pouco conectada à realidade local.

Com a conclusão das obras e a proximidade da data de inauguração do Corredor, o desafio futuro consiste em passar de uma governança de implementação para uma governança permanente, capaz de dinamizar a economia regional e enfrentar os enormes obstáculos criados por um cenário geoeconômico e geopolítico em rápida transformação.





CÂMARA DE COMÉRCIO
BRASIL - PERU

SUA MARCA ESTÁ PRESENTE ONDE OS NEGÓCIOS ACONTECEM?

Alcance um público empresarial
ligado ao comércio, aos investimentos
e às oportunidades entre Peru e Brasil.



+20,000

de circulação aproximada
entre Peru e Brasil.



**PÚBLICO
EMPRESARIAL**

Diretores, gerentes, empresários
e representantes dos setores
público e privado.



**DOIS MERCADOS.
UMA ÚNICA VITRINE.**

Presença no Peru e no Brasil, com
edições em espanhol e
português.



FAÇA PARTE DA PRÓXIMA EDIÇÃO



Anuncie na

Revista CAMBRAPER

Publicidade · Publireportagens · Presença de marca



Solicite nossa tabela de preços publicitários

contacto@camarabraper.org | +51 908 852 402 | +51 923 632 694

ExpoAlimentaria abriu oportunidades para fortalecer o comércio entre Peru e Brasil

ADEX
ASOCIACIÓN DE EXPORTADORES

O evento foi realizado de 23 a 25 de setembro



As regiões do sul e da Amazônia concentram 49% das exportações peruanas para o Brasil, um mercado com mais de 213 milhões de habitantes que oferece possibilidades de expansão e diversificação da oferta agroexportadora, especialmente em frutas, alimentos processados, cacau, azeite de oliva, azeitonas e outros produtos.

Nesse contexto, a feira Expoalimentaria 2026, realizada de 23 a 25 de setembro, em Lima, consolidou-se como um importante espaço para promover o intercâmbio comercial, reunindo o melhor do portfólio de produtos peruanos e de outros países, entre eles o Brasil.

O chefe de Estudos Econômicos e Inteligência Comercial do CIEN-ADEX, Gabriel Arrieta Padilla, afirmou que aproveitar o potencial desse mercado exige uma estratégia integral que combine promoção comercial, logística e infraestrutura fronteiriça.

Em relação à feira, destacou que ela proporcionou espaços de encontro com compradores e investidores de mercados estratégicos. Nesse sentido, enfatizou que existe uma oportunidade para aprofundar a relação com o gigante sul-americano por meio de uma agenda técnica bilateral baseada em quatro pilares: retomar os voos diretos de passageiros, acelerar os

“Essas medidas permitirão reduzir prazos e custos, facilitar a entrada de produtos peruanos no Brasil e fortalecer nosso país como uma rota competitiva para o escoamento de produtos brasileiros rumo à Ásia-Pacífico”, acrescentou.

protocolos fitossanitários, impulsionar o corredor bioceânico e otimizar os procedimentos logísticos e aduaneiros.

Da mesma forma, ressaltou que as importações provenientes do país vizinho fortalecem a atividade produtiva peruana ao contribuir para a mecanização do campo, a melhoria dos processos industriais e o transporte de pessoas e mercadorias. Em 2025, o Peru importou óleos de petróleo, furgões, tratores, vans, barras de ferro, soda cáustica e escavadeiras.

Delegação brasileira

A chefe de Feiras e Eventos de Negócios da ADEX, Shirley Pulache Garcia, informou que o Brasil teve uma participação de destaque na Expoalimentaria 2026, com 52 empresas expositoras — 51 filiais e uma independente — e 24 grandes compradores. Dessa forma,

foram fortalecidas as oportunidades de intercâmbio comercial com o Peru.

As empresas expositoras vieram de 12 estados: Rio Grande do Sul, Distrito Federal, Paraná, São Paulo, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Santa Catarina, Rio de Janeiro, Ceará, Espírito Santo, Pará e Minas Gerais.

A oferta incluiu carnes congeladas de frango, bovina e suína, óleos, café, chocolates, cremes de avelã, biscoitos, alfajores, pão de queijo, castanhas, mel, açaí, cerveja artesanal, cachaça e espumante, além de produtos frescos e processados, como brócolis, mirtilos, extrato de baunilha e fécula de batata.

Entre os 24 compradores brasileiros registrados estavam De Marchi, Agrobroskers e Costaimportação, de São Paulo, e LPD Import Export, de Santa Catarina. Pulache destacou que os produtos peruanos que despertam maior interesse são

aspargos, mirtilos, romã, cacau em pó, conservas de anchova e atum, azeite de oliva, azeitonas, alcachofra, cogumelos desidratados e orégano.

As regiões do sul e da Amazônia representam 49% das exportações peruanas para o Brasil, evidenciando seu potencial para ampliar e diversificar a oferta nesse mercado



**PERU + BRASIL
MAIS DO QUE MERCADOS
PARCEIROS PARA UM FUTURO
COMPARTILHADO.**

Panorama do intercâmbio

Arrieta Padilla projetou perspectivas mais favoráveis para as exportações peruanas ao Brasil no segundo semestre, impulsionadas pela sazonalidade agrícola e pela demanda. Indicou que as rodadas de negócios e as reuniões técnicas realizadas na Expoalimentaria contribuirão para gerar oportunidades de acesso a nichos de maior valor agregado, como manteiga e pasta de cacau, chocolates finos, óleo de amêndoas, farinha de maca, quinoa e orégano.

Explicou que, no primeiro semestre de 2026, alguns produtos registraram ajustes, enquanto outros mantiveram um bom desempenho: as uvas, com crescimento de 112,6%, o orégano (27,8%) e o óleo de

“A Expoalimentaria 2026 fortaleceu as oportunidades de intercâmbio comercial entre Peru e Brasil, reunindo 52 empresas expositoras e 24 grandes compradores brasileiros”

amêndoas (434,5%).

Segundo a ADEX Data Trade, os embarques agropecuários e agroindustriais no primeiro semestre de 2026 somaram US\$ 54,564 milhões, valor inferior ao

registrado no mesmo período de 2025 (US\$ 65,179 milhões). As azeitonas preparadas lideraram os embarques, com US\$ 14,736 milhões (aumento de 2%), seguidas pelos mirtilos frescos, com US\$ 6,248 milhões (51,6%).



DESCENTRALIZAÇÃO E POTENCIAL REGIONAL NO COMÉRCIO COM O BRASIL

O chefe de Estudos Econômicos e Inteligência Comercial do CIEN-ADEX, Gabriel Arrieta Padilla, informou que, em 2025, as exportações peruanas para o Brasil totalizaram US\$ 1,587 bilhão, destacando-se a participação das regiões do sul, com US\$ 518 milhões, o equivalente a 33% do total.

Moquegua liderou com US\$ 448 milhões (principalmente cátodos de cobre). Outras regiões com presença de seu portfólio agroindustrial foram

Tacna (azeitonas, orégano, páprica, maca, cúrcuma e gengibre); Arequipa (azeitonas, alcachofra e páprica); e Puno (maca e quinoa).

Por sua vez, a Amazônia exportou para o “gigante da América do Sul” US\$ 261 milhões. Loreto concentrou US\$ 220 milhões em petróleo bruto, enquanto Madre de Dios e San Martín se destacaram por seus embarques de castanhas e óleos de palma e amêndoas.

Em conjunto, as regiões do sul e da Amazônia representaram

49% das exportações peruanas para o Brasil, o que evidencia seu potencial para ampliar e diversificar a oferta nesse mercado.

O dado

A Expoalimentaria 2026 foi realizada de 23 a 25 de setembro no Centro de Exposições Jockey, em Lima.



CÂMARA DE COMERCIO
BRASIL - PERÚ

Associe-se à Câmara de Comércio Brasil-Peru!

**Quer fazer parte da
rede empresarial
binacional mais
influyente?**

Se você ou sua empresa está
no Peru ou no Brasil e deseja
participar ativamente como
associado, siga estes passos
simples.

1



**Acesse o
formulário de
cadastro**

Visite:
[https://camarabrape.
org/registro/](https://camarabrape.org/registro/)

2



**Preencha o
formulário de
cadastro**

Insira seus dados
pessoais ou corporativos,
conforme aplicável.

3



**Envie a
solicitação**

Nosso sistema registrará
suas informações
imediatamente.

*Após a conclusão dessas etapas, um representante da Câmara entrará em
contato com você para orientá-lo durante o processo de associação.*

contacto@camarabrape.org.pe | Whatsapp: +51 908 852 402

Diagnóstico Logístico e Porto de Chancay – NENAM/CAMBRAPER

Elaborado por: Alan Ferreira de Souza, Adriana Rojas, Ana Clara Turci dos Santos, Ellen Zúliani Soares, Maria Morena Tenório Perez e Veridiana Pereira Vilela.

Um projeto do Núcleo de Estudos e Negócios Americanos (NENAM), sob a orientação do Prof. Dr. Roberto Rodolfo Georg Uebel (Universidade ESPM – Brasil)

1. Porto de Chancay: Hub Estratégico no Comércio Atlântico-Pacífico

O Porto de Chancay, inaugurado em novembro de 2024 pela COSCO Shipping Ports, em associação com a empresa peruana Volcan, representa um investimento de US\$ 3,5 bilhões e projeta o Peru como um novo hub logístico do Pacífico sul-americano. Segundo dados da própria COSCO Shipping Ports (2024), o porto possui um calado de 17,8 metros e capacidade para receber navios de grande porte de até 18 mil TEUs, permitindo, pela primeira vez, conexões marítimas diretas entre a costa oeste da América do Sul e a Ásia, sem depender de transbordos em portos intermediários

(COSCO Shipping Ports, 2024).

O papel do Peru como eixo de integração regional vai além da infraestrutura portuária: o país é considerado um elo de conexão entre o Atlântico e o Pacífico por meio de corredores bioceânicos que atravessam a Bolívia e o Brasil, permitindo o escoamento de commodities sul-americanas — soja, minerais e carne — diretamente para o mercado chinês. A IIRSA (2000), atualmente incorporada ao COSIPLAN da UNASUL, já identificava esses corredores como eixos prioritários de integração física sul-americana desde a década de 2000.

Da mesma forma, relatórios da CEPAL (2023) e da UNCTAD (2024) sobre transporte marítimo

destacaram, mesmo antes da construção de Chancay, a importância das rotas bioceânicas para reduzir a dependência da região em relação ao Canal do Panamá (CEPAL, 2023; UNCTAD, 2024).

Chancay faz parte oficialmente da Belt and Road Initiative (BRI): o acordo que elevou a participação da COSCO para 60% do projeto, em 2019, coincidiu com a assinatura do memorando de entendimento sobre a BRI entre Peru e China. Durante a cerimônia de inauguração, Xi Jinping classificou o porto como o início de uma “Rota da Seda Marítima do Século XXI” (Reuters, 2024).

O investimento também gera preocupações estratégicas: autoridades dos Estados Unidos

questionaram um possível uso dual da infraestrutura, o que posiciona Chancay não apenas como uma obra logística, mas também como parte de um projeto geoeconômico chinês mais amplo na região (Reuters, 2024).

2. O comércio China–América do Sul

Ao analisar as relações comerciais entre a China e a América do Sul, observa-se um crescimento significativo do intercâmbio econômico durante as últimas duas décadas, consolidando o país asiático como um dos principais parceiros comerciais da região. Segundo a Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL, 2025), essa relação tornou-se cada vez mais abrangente, envolvendo não apenas o comércio de bens, mas também investimentos, infraestrutura, financiamento e cooperação tecnológica. Em

2024, o comércio entre a China e a América Latina e o Caribe alcançou aproximadamente US\$ 515 bilhões, evidenciando a intensificação dos vínculos econômicos entre as duas regiões e a crescente relevância da China para as economias latino-americanas (Reuters, 2025).

Nesse contexto, a América do Sul destaca-se como importante fornecedora de commodities estratégicas para o mercado chinês, como soja, minério de ferro, cobre, petróleo e carnes, enquanto a China amplia sua presença na região por meio da exportação de produtos manufaturados, bens de capital e investimentos em infraestrutura logística e energética. Segundo dados da Balança Comercial Brasileira, publicada pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (2026), a China continua sendo o principal destino das exportações nacionais, representando cerca

de um terço do valor exportado pelo Brasil, o que evidencia a importância estratégica desse mercado para a balança comercial brasileira.

Além do crescimento do intercâmbio comercial, a ampliação das relações econômicas entre a China e a América do Sul cria oportunidades para fortalecer as economias da região por meio da expansão das exportações, da atração de investimentos e da modernização da infraestrutura. A CEPAL (2025) destaca que a demanda chinesa continuará impulsionando setores como o agropecuário e o de mineração, enquanto a Associação Latino-Americana de Integração (ALADI) ressalta a importância da integração regional e do fortalecimento das cadeias produtivas sul-americanas para ampliar a competitividade internacional e aproveitar de maneira mais eficiente o dinamismo do mercado asiático (ALADI, 2025).

No entanto, apesar dos benefícios econômicos proporcionados por



um desenvolvimento mais equilibrado. A pauta exportadora sul-americana continua concentrada em produtos primários de baixo valor agregado, tornando os países da região vulneráveis às flutuações dos preços internacionais e da demanda externa. Além disso, as deficiências na infraestrutura de transporte e na integração regional, historicamente discutidas no âmbito das iniciativas de integração física sul-americana, ainda representam um obstáculo à redução dos custos logísticos e ao aumento da competitividade das exportações.

Nesse sentido, a CEPAL (2025) enfatiza que o fortalecimento das relações com a China deve ser acompanhado de políticas voltadas à diversificação produtiva, à inovação tecnológica e à incorporação de valor agregado às exportações, permitindo que os benefícios comerciais se convertam em desenvolvimento econômico sustentável.

Em síntese, o crescimento do comércio entre a China e a América do Sul representa uma importante oportunidade para impulsionar o desenvolvimento econômico da região, ampliar os investimentos e fortalecer sua inserção nos mercados internacionais. No entanto, para que essa parceria produza benefícios de longo prazo, será fundamental que os países sul-americanos promovam investimentos em infraestrutura, diversifiquem sua estrutura produtiva e ampliem a participação de bens industrializados em sua pauta exportadora, reduzindo a

dependência de commodities e consolidando uma inserção internacional mais competitiva e benéfica para os Estados.

3. Capacidades do Porto de Chancay

3.1. Infraestrutura do porto

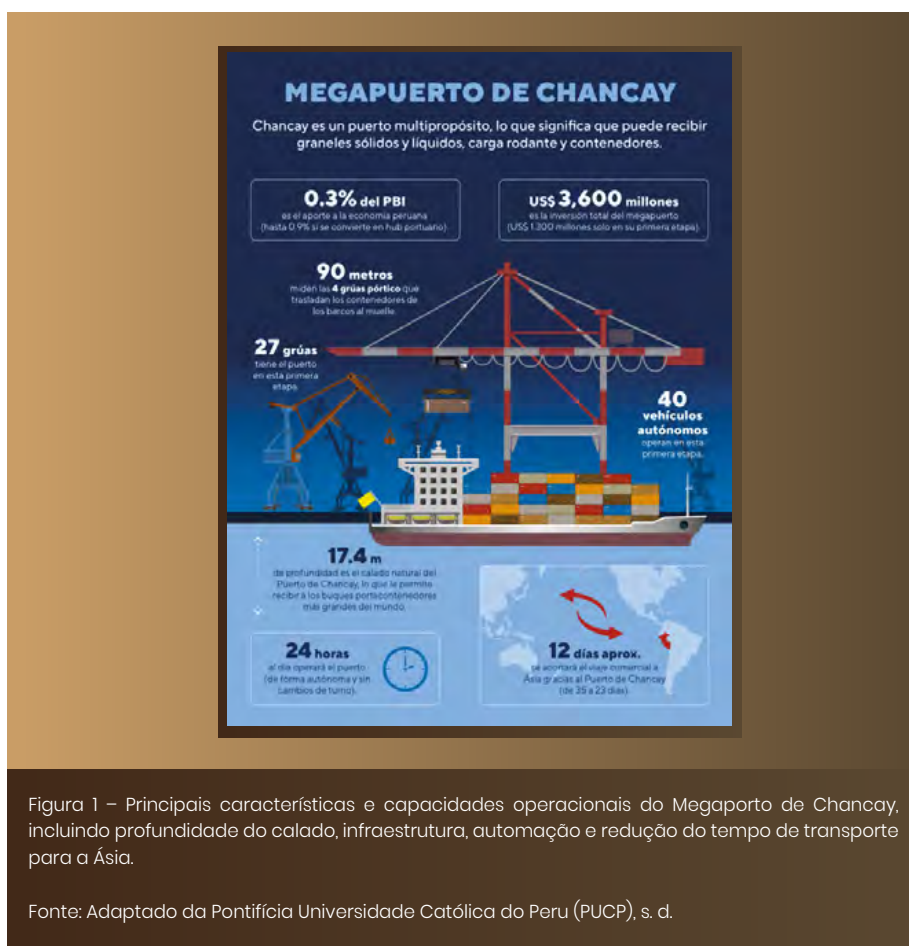
O Porto de Chancay está localizado na cidade de mesmo nome, aproximadamente 80 km ao norte de Lima.

O porto conta com uma profundidade natural de 17,8 metros e tem capacidade para receber navios de grande porte de até 18.000 TEUs (Twenty-foot Equivalent Unit ou Unidade Equivalente a 20 Pés), com aproximadamente 1 milhão de TEUs movimentados por ano durante a primeira fase e uma expansão para até 3,5 milhões de TEUs nas etapas seguintes.

O Porto de Chancay possui uma conexão com a Rodovia Pan-Americana por meio de um túnel subterrâneo de 1,8 km, cujo objetivo é facilitar a entrada e a saída de mercadorias. Da mesma forma, a Rodovia Pan-Americana conecta o porto à capital, Lima, e a rotas essenciais, permitindo um processo logístico mais interconectado e fluido. Além disso, contribui para o desenvolvimento de futuros projetos, como os corredores bioceânicos, considerados entre os maiores projetos de infraestrutura da América do Sul.

3.2. Tempo e custos logísticos

O principal objetivo do Porto de Chancay é reduzir significativamente o tempo de transporte entre a América do Sul e a China, pois estima-se que a



a duração do transporte de mercadorias entre a China e o Porto de Chancay seja de aproximadamente 20 a 30 dias. Em comparação com as rotas tradicionais, como a que atravessa o Canal do Panamá, espera-se uma redução de pelo menos 10 a 15 dias.

No processo de produção e desenvolvimento de produtos, essa diferença é relevante, pois contribui para a redução dos custos relacionados a combustível, logística, tarifas portuárias, transbordos e armazenamento, tornando o porto não apenas altamente competitivo, mas também estratégico. Uma redução de custos de 20% gera eficiência operacional e maior agilidade nas entregas, posicionando a China e o Peru como atores relevantes na disputa pelo domínio do mercado.

4. Vantagens e potencial para a relação bilateral

4.1. Brasil

O Porto de Chancay conecta diretamente a América do Sul à Ásia e é operado pela empresa chinesa COSCO Shipping Ports em associação com a companhia peruana Volcan (CREA-RJ, 2025). Além disso, representa uma transformação estratégica para o comércio regional ao reduzir consideravelmente os custos e os tempos de trânsito (Tecnológica, 2026).

Até então, as cargas brasileiras levavam cerca de 35 dias para

chegar à China, período que poderia ser reduzido significativamente por meio das novas conexões logísticas (CREA-RJ, 2025).

Dessa forma, sua localização estratégica permite um escoamento mais eficiente de minerais como o lítio e o cobre. Esses produtos representam uma parcela das exportações brasileiras para a China, país para o qual, em 2024, o Brasil exportou aproximadamente US\$ 16 bilhões em ferro (LOGCOMEX, 2024).

Além disso, outro produto beneficiado nessa relação bilateral é a soja. Por esse motivo, estados como Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rondônia, Acre e Amazonas estudam diferentes alternativas para transportá-la até a Ásia (CREA-RJ, 2025), importante compradora dessa leguminosa, com aproximadamente US\$ 30 bilhões comercializados em 2024 (LOGCOMEX, 2024). Da mesma forma, produtos como milho, carne bovina, celulose e produtos manufaturados

também poderiam ser favorecidos do ponto de vista logístico.

Nessa mesma linha, o Porto de Chancay intensifica a integração da Zona Franca de Manaus (GRAIN, 2026). A proposta articula a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL) com a Ferrovia de Integração Centro-Oeste (FICO). Adicionalmente, busca-se construir um trecho adicional que conecte Lucas do Rio Verde, em Mato Grosso — um importante polo agroindustrial —, ao denominado Arco do Desmatamento, no Acre e em Rondônia.

De maneira semelhante, existe o Corredor Bioceânico, projeto que conecta os oceanos Pacífico e Atlântico e atravessa duas das principais zonas de expansão do agronegócio brasileiro: Matopiba e Amacro (GRAIN, 2026). Portanto, uma infraestrutura logística dessa magnitude abre novas rotas para o capital financeiro na América do Sul.

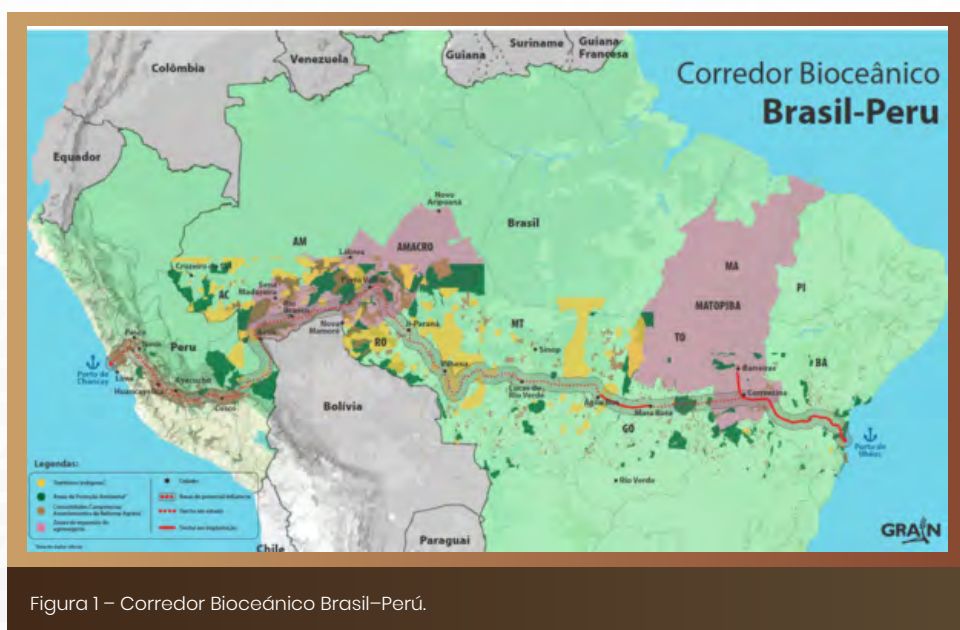


Figura 1 – Corredor Bioceânico Brasil-Peru.

Portanto, o Porto de Chancay representa uma oportunidade para fortalecer a inserção brasileira no comércio internacional, especialmente com os mercados asiáticos (GRAIN, 2026). A redução do tempo e dos custos logísticos tende a aumentar a competitividade das exportações brasileiras, especialmente de commodities agrícolas e minerais, ao mesmo tempo em que favorece uma importação mais rápida e econômica de insumos asiáticos, contribuindo para o aumento da eficiência produtiva da indústria nacional.

No entanto, para que esses benefícios possam ser plenamente alcançados, será indispensável ampliar e modernizar a infraestrutura de transporte no território brasileiro, garantindo que o porto peruano funcione como um vetor de desenvolvimento econômico e de ampliação da competitividade do comércio exterior brasileiro, e não apenas como uma nova rota de escoamento de mercadorias (LOGCOMEX, 2024).

4.2. Peru

O Porto de Chancay representa um dos investimentos em infraestrutura logística mais importantes da história recente do Peru, com potencial para transformar o país em um dos principais hubs comerciais entre

a América do Sul e a Ásia.

Inaugurado em novembro de 2024 e desenvolvido pela COSCO Shipping Ports em parceria com a empresa peruana Volcan, o projeto recebeu investimentos estimados em US\$ 3,5 bilhões e foi concebido para ampliar significativamente a capacidade logística do país, reduzir os custos de transporte e fortalecer sua inserção nas cadeias globais de valor.

A localização estratégica do porto, na costa do Pacífico e próximo a Lima, permite ao Peru consolidar-se como uma importante porta de entrada para o comércio transoceânico, beneficiando não apenas sua economia, mas também os países vizinhos que buscam um acesso mais eficiente ao mercado asiático.

Os principais setores

beneficiados pela operação do Porto de Chancay serão a mineração, o agronegócio, a pesca e os serviços logísticos. A mineração, responsável por uma parcela significativa das exportações peruanas, poderá aumentar sua competitividade internacional por meio da redução dos custos de transporte de cobre, zinco, prata e ouro destinados ao mercado asiático.

Da mesma forma, o agronegócio peruano poderá ampliar sua presença internacional, especialmente por meio da exportação de produtos de maior valor agregado e perecíveis, como mirtilos, uvas, mangas, abacates, frutas cítricas e aspargos, cuja competitividade depende diretamente da agilidade das cadeias logísticas.

O setor pesqueiro também

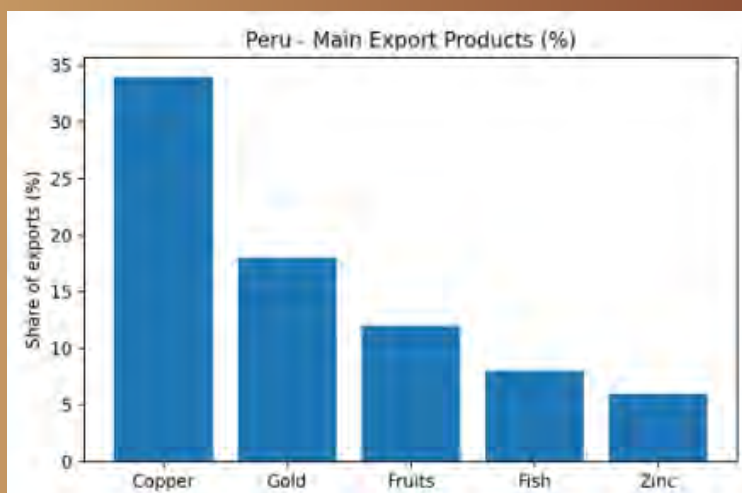


Gráfico 1 – Principales productos de exportación del Perú (%). Elaboración propia con base en el Observatory of Economic Complexity (OEC), 2025.



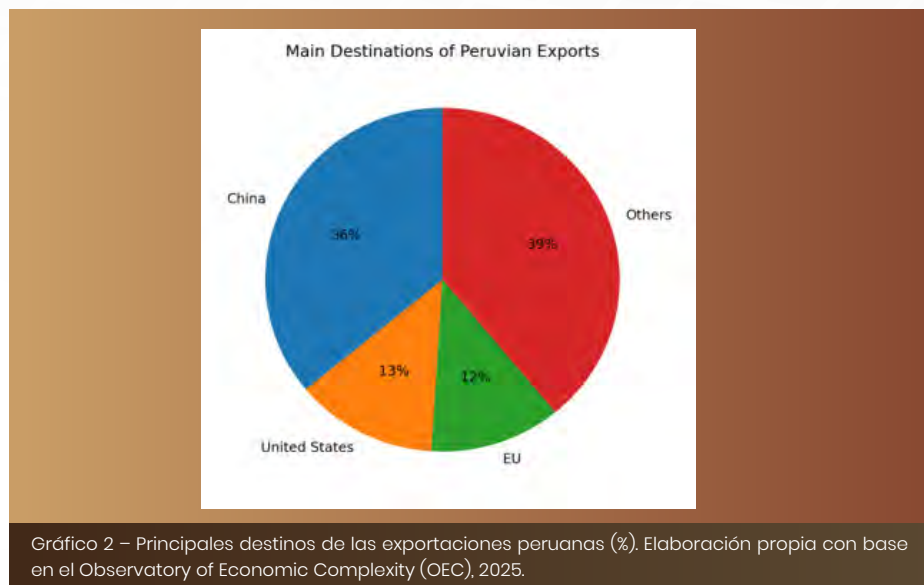


poderá se beneficiar da redução dos tempos de trânsito para produtos congelados, farinha e óleo de peixe, enquanto o crescimento da movimentação portuária impulsionará investimentos em armazenamento, transporte, centros de distribuição e serviços especializados, contribuindo para a geração de empregos e para o fortalecimento do setor logístico nacional.

A nova infraestrutura também poderá fortalecer significativamente a economia peruana por meio da atração de investimentos estrangeiros, do aumento das exportações e de uma maior competitividade internacional. Segundo as informações citadas no documento, a operação do porto reduziu o tempo de transporte marítimo entre o Peru e a Ásia de aproximadamente 35 para 23 dias.

Além disso, o documento aponta uma estimativa governamental segundo a qual o projeto poderá representar um impacto econômico anual próximo de US\$ 4,5 bilhões, além de gerar milhares de empregos diretos e indiretos vinculados às atividades portuárias, logísticas e industriais.

Apesar de seu elevado potencial econômico, ainda existem desafios que precisam ser



superados para que o Porto de Chancay alcance plenamente seus objetivos estratégicos. Entre eles estão a necessidade de ampliar a integração rodoviária e ferroviária com o interior do Peru e com os países vizinhos, desenvolver zonas industriais capazes de agregar maior valor às exportações e reduzir a dependência da economia peruana da exportação de commodities.

Também será fundamental fortalecer as políticas de inovação, infraestrutura e integração regional para que o país consolide sua posição como centro logístico da costa do Pacífico. Nesse contexto, o Porto de Chancay representa não apenas uma nova infraestrutura portuária, mas também um instrumento estratégico para impulsionar o crescimento econômico, ampliar

a competitividade internacional do Peru e fortalecer sua integração comercial com a Ásia e os demais países da América do Sul.

5. Desafios e pontos a serem superados

Apesar da ampla capacidade do megaprojeto portuário e das vantagens descritas anteriormente, o Peru e a América do Sul como um todo somente poderão aproveitá-las plenamente após a superação de alguns desafios.

A instalação do porto em uma pequena cidade que anteriormente dependia principalmente da pesca exige investimentos em infraestrutura que não estão diretamente vinculados ao porto, especialmente no que se refere às conexões com a capital e

outras cidades estratégicas (BBC, 2024). O país, que, assim como o Brasil, depende em grande medida do transporte rodoviário, conta com vias precárias e insuficientes, gerando uma lacuna entre as expectativas e a capacidade real do porto (BBC, 2024).

Nesse sentido, Leonino Dourado afirmou, em entrevista à BBC News Mundo (2024), que os custos do transporte de mercadorias brasileiras até Chancay são elevados devido a essa infraestrutura ineficiente e que as regiões produtoras do Brasil poderiam continuar preferindo enviar suas mercadorias para a Ásia pelo Atlântico, por exemplo, por meio de Manaus, cujo custo de transporte terrestre é menor.

Dessa forma, o projeto de Rotas de Integração Sul-Americana surgiu com o objetivo de criar ou modernizar rotas multimodais que promovam a conexão Atlântico-Pacífico. No entanto, obras essenciais para a plena utilização dessas rotas ainda não foram concluídas.

No lado peruano, a Rota Amazônica, que conecta Chancay a Manaus e depende em grande medida das vias fluviais, aguarda a dragagem de aproximadamente 60 km para

garantir sua viabilidade (MTC, 2026).

No lado brasileiro, a Rota Ilha das Guianas, que conecta Manaus aos portos de Belém e Macapá, aguarda a conclusão de quatro obras fundamentais para sua ativação, entre elas a expansão da linha de transmissão de energia de Tucuruí-PA até Boa Vista-RR, melhorias na pavimentação da BR-174 e a pavimentação do último trecho da BR-156, que representaria a primeira conexão rodoviária com o estado do Amapá (Ministério do Planejamento e Orçamento, 2025).

Da mesma forma, com o objetivo de mitigar esse desafio, o Ministério dos Transportes e Comunicações do Peru, juntamente com a Autoridade Portuária Nacional (APN), propôs conectar o porto ao Aeroporto Internacional Jorge Chávez para criar uma rota mar-terra-ar e melhorar a distribuição de mercadorias para os mercados da região. Essa iniciativa busca transformar o Peru em um “centro regional de distribuição de carga internacional” (MTC, 2026).

Além dos gargalos de infraestrutura, o documento aborda a instabilidade política interna do Peru e seus possíveis

efeitos sobre a continuidade das políticas públicas e das decisões de investimento. Também analisa a disputa por influência entre China e Estados Unidos no país, destacando que essa presença simultânea pode gerar dilemas geopolíticos ou oportunidades de desenvolvimento, dependendo da forma como as relações internacionais forem administradas.

Outro aspecto relevante é o impacto ambiental. O Peru possui importantes recursos minerais, entre eles cobre, ouro, prata e zinco. Por isso, conciliar a exploração de recursos naturais voltada ao desenvolvimento econômico com a preservação ambiental e uma economia sustentável constitui um desafio importante.

O documento menciona preocupações relacionadas aos impactos sobre o Pantanal de Santa Rosa, o habitat marinho e das aves, bem como inquietações da população local em relação à poluição atmosférica e sonora.

Por fim, destaca-se que a crescente importância do Porto de Chancay se desenvolve em um contexto de relações estratégicas do Peru tanto com a China quanto com os Estados





Unidos, o que aumenta a relevância geopolítica do país na região.

6. Considerações finais

A partir do exposto, o documento conclui que o Porto de Chancay constitui uma inovação logística com potencial para impulsionar a participação latino-americana no sistema internacional e promover uma maior integração entre os Estados.

A redução do tempo de transporte para a Ásia por meio de uma nova rota de conexão Atlântico-Pacífico poderia gerar benefícios mútuos para o Brasil e o Peru, fortalecendo tanto setores consolidados, como o agronegócio, quanto possibilitando o desenvolvimento de novos setores.

No entanto, esses benefícios poderiam ser consideravelmente menores caso os gargalos de infraestrutura não sejam solucionados, devido aos elevados custos do transporte terrestre até o porto.

O documento também destaca que a disputa por influência entre China e Estados Unidos na região deve ser analisada com cautela, considerando a importância das relações com ambas as potências para o Brasil

e o Peru. Da mesma forma, sustenta que o impacto ambiental e o bem-estar social devem fazer parte da análise de uma obra de infraestrutura dessa magnitude, equilibrando os benefícios econômicos com a preservação da biodiversidade e a qualidade de vida da população local.

Portanto, com a instalação do megaprojeto portuário, a região adquire maior relevância e o Peru passa a ocupar uma posição estratégica como hub logístico. No entanto, segundo o documento, seu potencial ainda enfrenta limitações decorrentes das fragilidades de infraestrutura, da situação política interna e dos impactos ambientais. Esses desafios poderiam ser enfrentados por meio da cooperação entre os Estados, tendo como objetivo comum impulsionar o crescimento econômico e transformar a posição dos países da região no sistema internacional.

Referências

ALADI – ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA DE INTEGRAÇÃO. Página institucional. Montevideu: ALADI, [s.d.]. Disponível em: <https://www.aladi.org>. Acesso em: 3 jul. 2026.

BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA. Publicações e dados consolidados. Brasília, DF: Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, [s.d.]. Disponível em: https://balanca.economia.gov.br/balanca/publicacoes_dados_consolidados/pg.html. Acesso em: 3 jul. 2026.

BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO (BID). Página institucional. Disponível em: <https://www.iadb.org>. Acesso em: 3 jul. 2026.

BBC NEWS BRASIL. O megaporto recém-inaugurado pela China no Peru (e seu impacto para o Brasil). BBC News Brasil, 15 nov. 2024. Disponível em: <https://www.bbc.com/portugues/e/articles/ceqxyzvv93dro>. Acesso



CNN BRASIL. Peru vai decretar emergência na fronteira com Chile para barrar imigrantes. CNN Brasil, [s.d.]. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/internacional/peru-vai-decretar-emergencia-na-fronteira-com-chile-para-barrar-imigrantes/>. Acesso em: 3 jul. 2026.

CNN BRASIL. Quem é José Antonio Kast, ultradireitista presidente do Chile. CNN Brasil, [s.d.]. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/internacional/quem-e-jose-antonio-kast-ultradireitista-presidente-do-chile/>. Acesso em: 1 jul. 2026.

CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE COMÉRCIO E DESENVOLVIMENTO (UNCTAD). Página institucional. Disponível em: <https://unctad.org>. Acesso em: 3 jul. 2026.

CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE COMÉRCIO E DESENVOLVIMENTO (UNCTAD). Revisão do Transporte Marítimo 2024. Genebra: Nações Unidas, 2024. Disponível em: <https://unctad.org/fr/conference/global-supply-chain-forum-2024/meeting/launch-review-maritime-transport-2024>. Acesso em: 3 jul. 2026.

CONSELHO REGIONAL DE ENGENHARIA E AGRONOMIA DO RIO DE JANEIRO (CREA-RJ). Como o Porto de Chancay pode redefinir o comércio brasileiro. CREA-RJ, [s.d.]. Disponível em: <https://www.crea-rj.org.br/como-o-porto-de-chancay-pode-redefinir-o-comercio-brasileiro/>.

Acesso em: 3 jul. 2026.

COSCO SHIPPING PORTS. Porto de Chancay: dados técnicos e operacionais do terminal. 2024. Disponível em: <https://www.coscoshipping.com>. Acesso em: 3 jul. 2026.

COSCO SHIPPING PORTS. Porto de Chancay da COSCO SHIPPING, no Peru, recebe licença oficial de operação. 2025. Disponível em: https://en.coscoshipping.com/col6923/art/2025/art_894d09c435524977b3c9ccfcfdff68a9.html. Acesso em: 3 jul. 2026.

DIÁLOGO AMÉRICAS. Novo horizonte estratégico: aliança entre Peru e EUA atinge níveis históricos. Diálogo Américas, [s.d.]. Disponível em: <https://diálogo-americas.com/pt-br/articles/novo-horizonte-estrategico-alianca-entre-peru-e-eua-atinge-niveis-historicos/>. Acesso em: 1 jul. 2026.

DIÁLOGO AMÉRICAS. Porto de Chancay e riscos da crescente influência da China. Diálogo Américas, [s.d.]. Disponível em: <https://diálogo-americas.com/pt-br/articles/porto-de-chancay-e-riscos-da-crescente-influencia-da-china/>. Acesso em: 1 jul. 2026.

GI. Eleição no Peru: entenda o motivo de tanta instabilidade na política peruana. GI Mundo, 11 abr. 2026. Disponível em: <https://g1.globo.com/mundo/noticia/2026/04/11/eleicao-no-peru-e-entenda-o-motivo-de-tanta-instabilidade-na-politica-peruana.ghtml>. Acesso em: 1 jul. 2026.

GRAIN. Porto de Chancay: um dramático impulso para o extrativismo na América do Sul. Grain, [s.d.]. Disponível em: <https://grain.org/es/article/7352-porto-de-chancay-um-dramatico-impulso-para-o-extrativismo-na-america-do-sul>. Acesso em: 3 jul. 2026.

GOVERNO DO PERU. Ministério dos Transportes e Comunicações. Portal institucional. Disponível em: <https://www.gob.pe/mtc>. Acesso em: 3 jul. 2026.

INICIATIVA PARA A INTEGRAÇÃO DA INFRAESTRUTURA REGIONAL SUL-AMERICANA (IIRSA). Da IIRSA ao COSIPLAN da UNASUL: a integração de infraestrutura na América do Sul nos anos 2000 e suas perspectivas de mudança. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/server/api/core/bitstreams/fa5adb2f-a68a-470b-8b01-fee4a0aaa91/content>. Acesso em: 3 jul. 2026.

LOGCOMEX. Porto chinês construído no Peru vai beneficiar comércio exterior brasileiro. Logcomex Insights, [s.d.]. Disponível em: <https://insights.logcomex.com/noticias/portos-n/porto-chines-construido-no-peru-vai-beneficiar-comercio-exterior-brasileiro/>. Acesso em: 3 jul. 2026.

OBSERVATÓRIO DA COMPLEXIDADE ECONÔMICA (OEC). Peru. Disponível em: <https://oec.world/en/profile/country/per>. Acesso em: 3 jul. 2026.

PERU. Ministério dos Transportes e Comunicações (MTC). MTC:





Aeroporto Jorge Chávez será conectado ao Porto de Chancay para consolidar o Peru como hub logístico da América do Sul. Gob.pe, 2025. Disponível em: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1402973-mtc-aeropuerto-jorge-chavez-se-conectara-con-el-puerto-de-chancay-para-consolidar-al-peru-como-hub-logistico-de-sudamerica>. Acesso em: 1 jul. 2026.

PERU. Ministério dos Transportes e Comunicações (MTC). MTC coordena ações para destravar o intercâmbio viário Chiclayo-Lambayeque. Gob.pe, 2025. Disponível em: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1343828-mtc-coordina-acciones-para-destrabar-el-intercambio-vial-chiclayo-lambayeque>. Acesso em: 1 jul. 2026.

REUTERS. Comércio entre China e

América Latina ultrapassou US\$ 500 bilhões em 2024. Reuters, 13 maio 2025. Disponível em: <https://www.reuters.com/world/china/latin-america-trade-exceeded-500-billion-2024-2025-05-13>. Acesso em: 3 jul. 2026.

REUTERS. Xi Jinping inaugura enorme porto no Peru financiado pela China. 14 nov. 2024. Disponível em: <https://www.reuters.com/world/china/xi-arrives-lima-apec-open-pacific-mega-port-2024-11-14/>. Acesso em: 3 jul. 2026.

TECNOLOGÍSTICA. Desafios e oportunidades do Porto de Chancay: o megaprojeto da China na Amazônia. Tecnológica, [s.d.]. Disponível em: <https://www.tecnologica.com.br/noticias/portos/21208/desafios-e-oportunidades-do-porto-de>

-chancay-o-megaprojeto-da-china-na-amazonia/. Acesso em: 3 jul. 2026.

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO PERU (PUCP). Megaporto de Chancay: China, oportunidades e desafios. [s.d.]. Disponível em: <https://puntoedu.pucp.edu.pe/actualidad/megapuerto-de-chancay-china-oportunidades-y-desafios/>.

DANNEMANN, Victoria. Porto de Chancay no Peru: oportunidades e ameaças na nova rota entre China e América do Sul. Deutsche Welle (DW), 15 nov. 2024. Disponível em: <https://www.dw.com/es/puerto-de-chancay-en-peru-oportunidades-y-amenazas-en-la-nueva-ruta-entre-china-y-sudamerica/a-70787205>.



CÂMARA DE COMÉRCIO
BRASIL - PERÚ

Por que se associar à Câmara de Comércio Brasil-Peru?

A Câmara é um espaço de alta conectividade empresarial e de negócios que tem como objetivo apoiar nossos associados em seu posicionamento nos mercados em que atuamos (Brasil e Peru).

Alguns benefícios:



Indicação de potenciais clientes, parceiros e fornecedores, canalizados pela Câmara de acordo com a experiência e/ou as necessidades.



Branding em eventos virtuais e no diretório enviado aos participantes.



Branding do associado no site da Câmara e nas redes sociais.



Participação em eventos híbridos/virtuais com apresentação da empresa (anualmente).



Preços especiais para eventos pagos.



Participação em entrevista ou publicação de artigo na revista digital **CAMBRAPER**.



Possibilidade de veicular publicidade na revista (1 vez por ano).



Participação nas redes sociais e no grupo de membros.



Colaboração na busca de contatos no Peru ou no Brasil, entre outros serviços.

Eficiência energética e energias renováveis abrem novas oportunidades entre o Peru e o Brasil.

A CAMBRAPER reuniu mais de 250 participantes em um dia dedicado à troca de experiências, inovação e oportunidades de negócios ligadas ao futuro energético de ambos os países.

A transformação do setor energético está gerando novas oportunidades para aprofundar as relações empresariais entre o Peru e o Brasil. Nesse cenário, a Câmara de Comércio Brasil-Peru (CAMBRAPER) realizou, no último dia 21 de agosto, o Congresso de Eficiência Energética e Energias Renováveis, um espaço que reuniu, em Lima, mais de 250 empresários, especialistas e representantes ligados ao setor.

Realizado com o apoio da Expo Perú Industrial, o encontro permitiu analisar as transformações pelas quais os mercados de energia vêm passando e, especialmente, as possibilidades de cooperação que surgem para empresas peruanas e brasileiras em áreas

como energias renováveis, eficiência energética, inovação, tecnologia e investimentos.

Ao longo do evento, os participantes compartilharam experiências e perspectivas sobre os desafios envolvidos no avanço rumo a matrizes energéticas mais sustentáveis e competitivas. O intercâmbio também permitiu destacar as capacidades desenvolvidas em ambos os mercados e as oportunidades existentes para a criação de novas parcerias e projetos.

Uma agenda que conecta dois mercados

O Brasil possui ampla experiência no desenvolvimento de energias renováveis e conta com um ecossistema empresarial

O Congresso teve como objetivo reunir atores empresariais de ambos os países e criar um ambiente favorável para identificar oportunidades de colaboração e novos empreendimentos comerciais.

especializado, que pode encontrar novas possibilidades de cooperação no mercado peruano. Ao mesmo tempo, o Peru continua desenvolvendo projetos e oportunidades que demandam investimentos, tecnologia, conhecimento especializado e soluções voltadas à melhoria da eficiência energética.

Nesse contexto, o Congresso buscou ir além do intercâmbio técnico. Um de seus principais objetivos foi aproximar os atores empresariais dos dois países e criar um ambiente favorável à identificação de oportunidades de colaboração e novos negócios.

Para Rafael Torres Morales, presidente da CAMBRAPER, esse tipo de iniciativa reflete o trabalho desenvolvido pela Câmara para fortalecer os vínculos entre as comunidades empresariais do Peru e do Brasil. A instituição busca transformar suas atividades em plataformas que

facilitem o contato entre empresas, especialistas e instituições e contribuam para transformar interesses comuns em iniciativas concretas, abrindo oportunidades para promover investimentos, transferência de conhecimento, soluções tecnológicas e novas parcerias empresariais.

As vozes do setor

O evento também permitiu conhecer, em primeira mão, a visão daqueles que participam ativamente da transformação do setor. A CAMBRAPER conversou com diversos palestrantes e participantes do Congresso, que compartilharam suas perspectivas sobre o futuro das energias renováveis, os desafios enfrentados pela transição energética e as oportunidades que podem ser desenvolvidas a partir de uma maior cooperação entre o Peru e o Brasil.

Essas conversas permitiram complementar a agenda técnica do encontro com uma visão empresarial sobre temas como

investimentos, inovação, desenvolvimento de projetos e as condições necessárias para acelerar a incorporação de soluções energéticas mais eficientes e sustentáveis.

O Congresso contou com o apoio

A transição energética representa um dos maiores desafios de produção dos próximos anos, mas também uma oportunidade para gerar investimentos, incorporar novas tecnologias e desenvolver serviços especializados.



PERU + BRASIL
MAIS DO QUE MERCADOS
PARCEIROS PARA UM FUTURO
COMPARTILHADO.

da Agência MKTBS, Nova Infra Invest Perú, Concessionária IIRSA Norte, Concessionária IIRSA Sur, Ferrenergy, Helios, Estudio Torres y Torres Lara Abogados, Lira Consultants Brasil, RIN – Red Internacional de Negocios, LIBA Comunicación Corporativa e Canal B, entre outras organizações vinculadas à realização do evento.

Dos encontros a novas oportunidades

A transição energética representa um dos grandes desafios produtivos dos próximos anos, mas também constitui uma oportunidade para gerar investimentos, incorporar novas tecnologias e desenvolver serviços especializados.

Para o Peru e o Brasil, essa transformação abre uma agenda empresarial com possibilidades de crescimento conjunto. O intercâmbio de

“

Para o Peru e o Brasil, essa transformação abre uma agenda de negócios com possibilidades de crescimento conjunto, baseada na troca de experiências, capacidades e soluções.

”

experiências, capacidades e soluções pode contribuir para fortalecer a competitividade de ambos os mercados e facilitar o desenvolvimento de projetos com uma perspectiva regional.

Com este encontro, a CAMBRAPER continua consolidando espaços de

conexão empresarial entre o Peru e o Brasil, promovendo uma agenda na qual a energia, a inovação e a sustentabilidade também se tornem motores para novos investimentos, parcerias e oportunidades de negócios.



Vozes que promovem a integração energética entre o Peru e o Brasil

Durante o evento, a CAMBRAPER conversou com diversos líderes dos setores público e privado para conhecer suas perspectivas sobre as oportunidades de cooperação, investimento e integração entre o Peru e o Brasil.

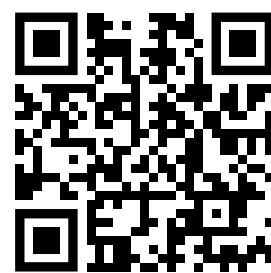
Expositores y moderadores:



Clemente Baena Soares: Uma agenda bilateral com novas oportunidades



Clemente Baena Soares,
Sua Excelência o
Embaixador da República
do Brasil no Peru



No âmbito do Congresso de Eficiência Energética e Energias Renováveis, conversamos com o Exmo. Sr. Embaixador Clemente Baena Soares, que destacou a amplitude da agenda bilateral entre o Brasil e o Peru, que abrange temas comerciais, integração de infraestrutura,

assuntos consulares e fronteiriços, bem como uma cooperação permanente entre as autoridades de ambos os países.

Durante a entrevista, o Embaixador deu especial ênfase ao Acordo de Aprofundamento Econômico-Comercial entre o Peru e o Brasil, assinado em 2016.

Segundo ele, sua aprovação por parte do Peru poderia gerar um impacto significativo no comércio bilateral e, particularmente, nos investimentos em ambas as direções, fortalecendo as oportunidades para empresas peruanas e brasileiras.

Além disso, ressaltou o papel

desempenhado pela CAMBRAPER na promoção de negócios entre os dois mercados e na criação de espaços de encontro como o Congresso. Na sua perspectiva, esse tipo de iniciativa contribui para gerar mais comércio,

negócios, investimentos e conhecimento mútuo entre os empresários do Peru e do Brasil, fortalecendo, assim, uma relação econômica com importantes perspectivas de crescimento.



Edgar Patiño Garrido: Investimento e energia para impulsionar o crescimento do Peru



Edgar Patiño Garrido,
Diretor do Departamento de
Serviços ao Investidor da
ProInversión



No âmbito do Congresso de Eficiência Energética e Energias Renováveis, conversamos com Edgar Patiño Garrido, Diretor da Diretoria de Serviços ao Investidor da ProInversión, que destacou as oportunidades oferecidas pelo Peru para atrair novos investimentos em infraestrutura energética e fortalecer a participação de empresas brasileiras em projetos estratégicos.

Durante a conversa, Patiño

ressaltou especialmente a importância das linhas de transmissão de energia elétrica, uma infraestrutura indispensável para conectar a geração de energia aos sistemas de distribuição. Nesse sentido, destacou que a ProInversión vem promovendo projetos nessa área e ressaltou o trabalho conjunto com a CAMBRAPER para identificar oportunidades de investimento também vinculadas aos eixos logísticos do país.

Além disso, afirmou que o

crescimento do Peru continuará gerando uma importante demanda por energia e manifestou o interesse de que o Brasil mantenha e amplie sua participação em projetos de infraestrutura energética, considerando a experiência que empresas brasileiras já tiveram em iniciativas de transmissão promovidas pela ProInversión. Também destacou o interesse existente em continuar desenvolvendo oportunidades relacionadas às energias renováveis.

Elbia Gannoum: regulamentação e investimento para acelerar o desenvolvimento de energias renováveis



**Elbia Aparecida Silva
Gannoum,**

Presidenta Executiva -
ABEEólica (Associação
Brasileira de Energia Eólica)



No âmbito do Congresso de Eficiência Energética e Energias Renováveis, conversamos com Elbia Aparecida Silva Gannoum, Presidente Executiva da ABEEólica (Associação Brasileira de Energia Eólica), que compartilhou a experiência do Brasil no desenvolvimento da energia eólica e destacou a importância de fortalecer as condições regulatórias para atrair novos investimentos para o setor energético na América Latina.

Gannoum explicou que o crescimento sustentado da energia eólica no Brasil ao longo das últimas duas décadas foi acompanhado pela criação de

um marco legal e regulatório capaz de proporcionar segurança aos investidores. Nesse sentido, destacou que dispor de recursos naturais é fundamental, mas que isso deve ser complementado por um ambiente favorável que gere confiança e permita mobilizar investimentos de longo prazo.

Além disso, ressaltou as oportunidades de cooperação entre o Peru e o Brasil, considerando que muitas das empresas que investem no mercado brasileiro também desenvolvem operações em outros países da América Latina e em nível global. Por isso, considerou especialmente importante compartilhar

experiências regulatórias e avançar na construção de ambientes estáveis que facilitem as decisões de investimento na região.

Por fim, destacou a necessidade de posicionar internacionalmente o potencial energético da América Latina, com especial ênfase no Peru e no Brasil, apresentando não apenas as oportunidades existentes, mas também os avanços regulatórios e legais alcançados. Segundo Gannoum, há interesse por parte de investidores internacionais e, por isso, um dos desafios é fazer com que essas informações e as oportunidades de ambos os mercados cheguem de forma efetiva ao cenário global.

Ronaldo Koloszuk Rodríguez: A experiência do Brasil com energia solar abre oportunidades para o Peru



**Ronaldo Koloszuk
Rodríguez,**

**Presidente do Conselho de
Administração - ABSOLAR
(Brasil)**



No âmbito do Congresso de Eficiência Energética e Energias Renováveis, conversamos com Ronaldo Koloszuk Rodríguez, Presidente do Conselho de Administração da ABSOLAR (Brasil), que compartilhou a experiência brasileira no desenvolvimento da energia solar e destacou as oportunidades existentes para promover investimentos e parcerias empresariais com o Peru.

Koloszuk explicou que o crescimento da energia solar no Brasil foi impulsionado por dois

fatores fundamentais: uma regulamentação que permitiu que residências e estabelecimentos comerciais gerassem sua própria energia e injetassem o excedente na rede elétrica, e a redução progressiva dos preços dos equipamentos. Segundo ele, atualmente, um investimento em energia solar no Brasil pode ter retorno em aproximadamente três anos, enquanto os equipamentos contam com garantias de fábrica de longo prazo.

Além disso, destacou que existe uma importante oportunidade

para desenvolver parcerias entre empresas brasileiras e peruanas, mas considerou necessário avançar na criação de condições regulatórias que facilitem o acesso ao mercado e proporcionem segurança jurídica aos investidores. Nesse contexto, ressaltou o papel da CAMBRAPER como espaço para promover parcerias empresariais e facilitar o intercâmbio entre os dois países.

Por fim, citou como referência a evolução vivenciada pelo Brasil ao longo da última década. De acordo com Koloszuk,

A energia solar tornou-se a segunda maior fonte da matriz elétrica brasileira, enquanto o crescimento do setor gerou cerca de dois milhões de empregos. Na sua perspectiva, essa experiência demonstra o potencial que também poderia ser desenvolvido no Peru por meio de uma maior cooperação e participação empresarial entre os dois mercados.



Rudinei Miranda: cooperação técnica para fortalecer o desenvolvimento de energias renováveis



Rudinei Miranda,
Presidente – ANER / APE
RENOVÁVEIS (Energia
Renovável Brasil)



No âmbito do Congresso de Eficiência Energética e Energias Renováveis, conversamos com Rudinei Miranda, Presidente da ANER / APE RENOVÁVEIS (Energias Renováveis Brasil), que destacou a importância de contar com regulamentação e infraestrutura elétrica adequadas para acompanhar o crescimento da geração renovável e viabilizar novos projetos na América Latina.

Miranda destacou que o desenvolvimento de novas fontes de geração deve avançar paralelamente ao fortalecimento da infraestrutura elétrica, um aspecto indispensável para que os projetos possam ser concretizados. Além disso, identificou oportunidades de

cooperação bilateral a partir de modelos que já contam com experiência no Brasil, relacionados a sistemas elétricos, armazenamento de energia e geração solar compartilhada e compensada.

Nesse contexto, destacou a disposição do Brasil em compartilhar com o Peru o conhecimento jurídico e técnico adquirido durante o desenvolvimento e a implementação desses modelos. Essa transferência de experiência pode contribuir para criar melhores condições para que empresas e especialistas peruanos desenvolvam novos projetos relacionados às energias renováveis.

Por fim, Miranda ressaltou a proximidade entre os dois países

e a oportunidade de estreitar as relações entre seus setores energéticos, facilitando o acesso dos empresários peruanos aos conhecimentos e às experiências desenvolvidos no Brasil. Também enfatizou a importância de contar com uma matriz energética diversificada, na qual a pluralidade de fontes contribua para o desenvolvimento e o sucesso sustentável do setor.

A energia solar tornou-se a segunda maior fonte da matriz elétrica brasileira, enquanto o crescimento do setor gerou cerca de dois milhões de empregos. Na sua perspectiva, essa experiência demonstra o potencial que também poderia ser desenvolvido no Peru por meio de uma maior cooperação e participação empresarial entre os dois mercados.

TYTL

Torres y Torres Lara
Abogados

“EXPERIÊNCIA JURÍDICA QUE IMPULSIONA DECISÕES EMPRESARIAIS”

Acompanhamos sua empresa com assessoria integral de excelência, antecipando riscos e otimizando oportunidades em um ambiente global competitivo.



Telefone: (+51-1) 618-1515

Email: contacto@tytl.com.pe

Site: www.tytl.com.pe



RIN

red internacional de negocios

- **Compra e venda de empresas**
- **Financiamento empresarial**
- **Busca de sócios e intermediação de produtos (commodities) internacionais**



Edifício Lima Central Tower,
Av. El Derby N° 254, Sala
1404, Surco – Lima – Peru

Telefone: (51-1) 618 1515
contacto@red-in.com

Saiba mais em:
www.red-in.com

NOVOS MEMBROS CAMBRAPER



ASSOCIADO PERU



PORT NEXUS S.A.C.



CÁMARA DE COMERCIO
BRASIL - PERÚ



Nombre del Representante: RAUL ALTA-TORRE DEL AGUILA



Cargo: PRESIDENTE DO CONSELHO



Servicios o productos que ofrece en el mercado: DESENVOLVIMENTO MARÍTIMO E PORTUÁRIO



Actividades adicionales: DESENVOLVIMENTO DE INFRAESTRUTURA, OPERAÇÕES PORTUÁRIAS E LOGÍSTICA



Organizaciones en las que participa: AMCHAM, CÁMARA NÓRDICA, EUROCAMARAS



País: PERU



Correo: RAUL@AMLKPCOM

ASSOCIADO DO BRASIL

**MONTT
GROUP**
Legal & Consulting

Montt Group Brasil
Ltda



CÁMARA DE COMERCIO
BRASIL - PERÚ



Nombre del Representante: Alessandra Murakami



Cargo: Gerente



Servicios o productos que ofrece en el mercado: Internacionalização de Empresas; Serviço de Hospedagem Corporativa; Serviços Jurídicos e de Conformidade



Actividades adicionales: Serviços adicionais: Back office; Folha de pagamento; Registro de marcas e propriedade intelectual.



Organizaciones en las que participa:



País: Brasil y Perú



Correo: alessandra.murakami@monttgroup.com.br



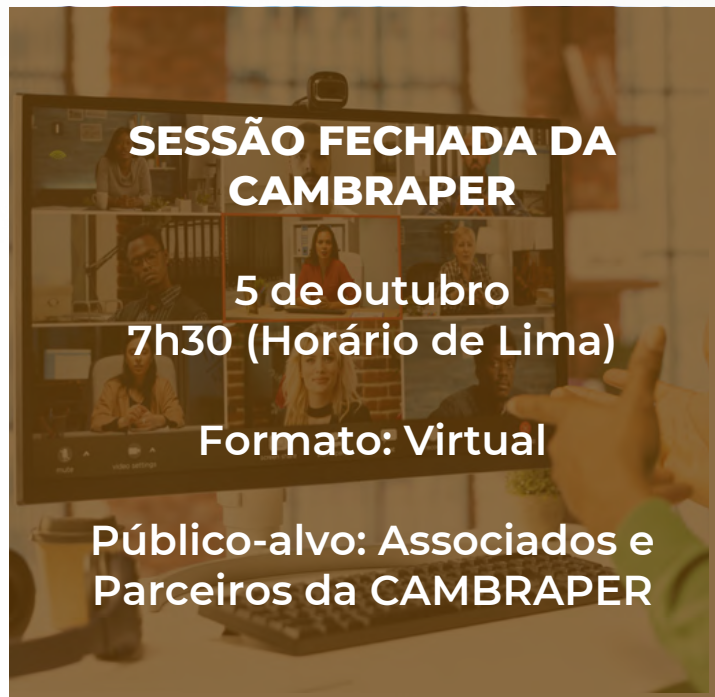
PRÓXIMOS EVENTOS E ATIVIDADES DO CAMBRAPER

SESSÃO FECHADA DA CAMBRAPER

5 de outubro
7h30 (Horário de Lima)

Formato: Virtual

Público-alvo: Associados e Parceiros da CAMBRAPER

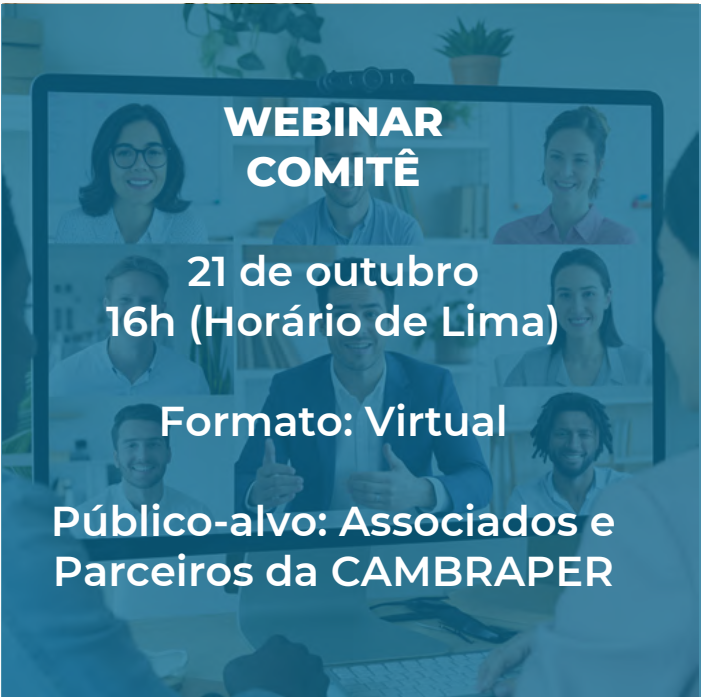


SESSÃO FECHADA DA CAMBRAPER

5 de outubro
7h30 (Horário de Lima)

Formato: Virtual

Público-alvo: Associados e Parceiros da CAMBRAPER

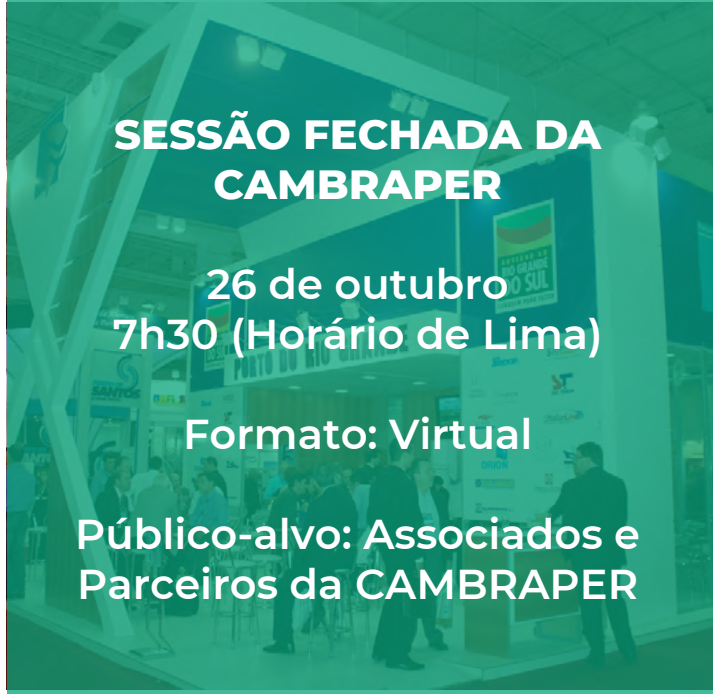


WEBINAR COMITÊ

21 de outubro
16h (Horário de Lima)

Formato: Virtual

Público-alvo: Associados e Parceiros da CAMBRAPER



SESSÃO FECHADA DA CAMBRAPER

26 de outubro
7h30 (Horário de Lima)

Formato: Virtual

Público-alvo: Associados e Parceiros da CAMBRAPER

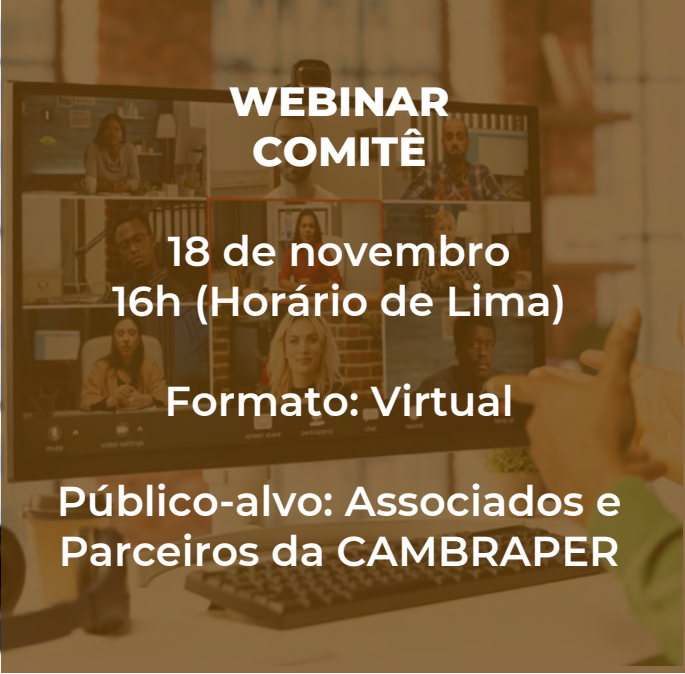


WEBINAR COMITÊ DE COMPLIANCE

**3 de novembro
16h (Horário de Lima)**

Formato: Virtual

**Público-alvo: Colaboradores
e Parceiros da CAMBRAPER**

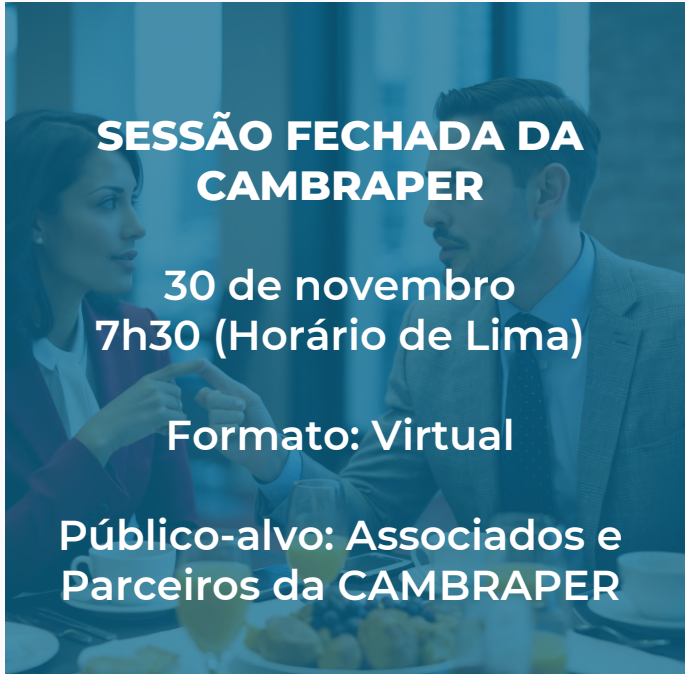


WEBINAR COMITÊ

**18 de novembro
16h (Horário de Lima)**

Formato: Virtual

**Público-alvo: Associados e
Parceiros da CAMBRAPER**



SESSÃO FECHADA DA CAMBRAPER

**30 de novembro
7h30 (Horário de Lima)**

Formato: Virtual

**Público-alvo: Associados e
Parceiros da CAMBRAPER**

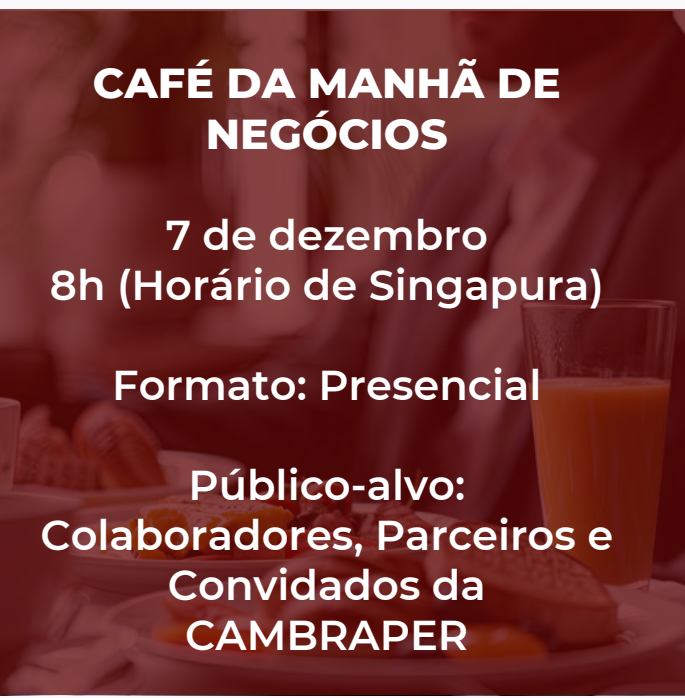


WORKSHOP DO PROGRAMA DE ESPECIALIZAÇÃO EM ARBITRAGEM INTERNACIONAL

**3 de dezembro
8h30 (Horário de Lima)**

Formato: Presencial

**Público-alvo: Participantes do
curso, associados e parceiros
da CAMBRAPER**

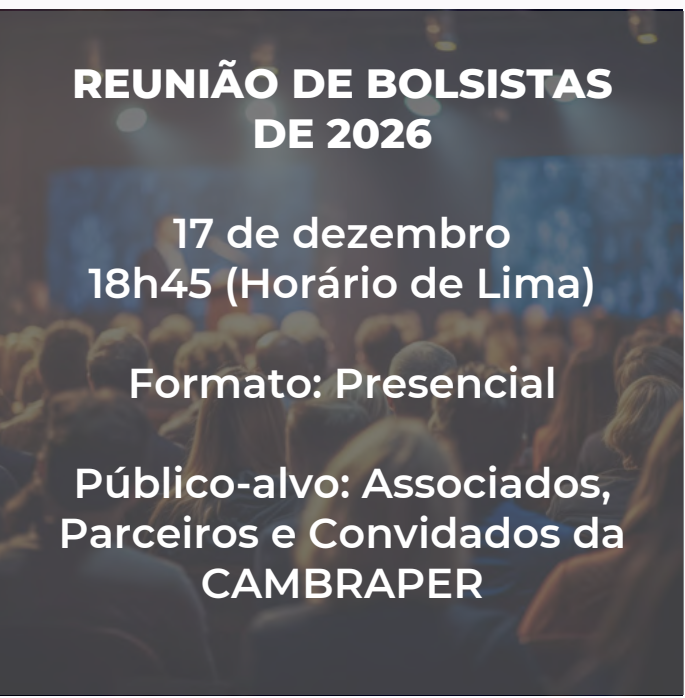


CAFÉ DA MANHÃ DE NEGÓCIOS

**7 de dezembro
8h (Horário de Singapura)**

Formato: Presencial

**Público-alvo:
Colaboradores, Parceiros e
Convidados da
CAMBRAPER**



REUNIÃO DE BOLSISTAS DE 2026

**17 de dezembro
18h45 (Horário de Lima)**

Formato: Presencial

**Público-alvo: Associados,
Parceiros e Convidados da
CAMBRAPER**

CONEXÕES *que abrem* OPORTUNIDADES

1.743 km de rodovias peruanas, atualmente em operação, representam uma alternativa viável para a integração sul-americana, com um mercado potencial de quase 80 milhões de toneladas até 2035.



**MAIS DE 200 MIL
EMPREGOS**

médios por ano
nas macro-regiões
norte e sul.



US\$ 6 BILHÕES

Valor das
exportações
agropecuárias
(macro-região norte).



**MAIS DE 20%
DE REDUÇÃO**
da pobreza.



**MAIS DE 30%
DE REDUÇÃO**
no tempo de viagem.

Fonte: Maximixe Consult S.A.



Conheça aqui como nossas
rodovias se conectam às
Rotas de Integração.

IIRSA NORTE
www.iirsanorte.com

IIRSA SUR
www.iirsasur.com