

Análise da simetria das legislações relacionadas ao transporte rodoviário internacional de cargas no âmbito do Mercosul

Sandra Mara Pereira D'Arísbo (Brasil)¹

Débora da Silva Lobo (Brasil)¹

Weimar Freire da Rocha Júnior (Brasil)¹

Introdução

Nas duas últimas décadas, observa-se um aumento na escalada do comércio mundial, com inúmeras trocas de bens e serviços entre países, os quais tiveram sua fronteira ampliada com a abertura de mercados. Os países próximos ou vizinhos realizam suas transações de modo mais simples, no entanto, necessitam de acordos econômicos, geralmente bilaterais, realizados pelos governantes dos respectivos países, para esta facilidade comercial. Em uma fase mais avançada deste processo, encontram-se os Blocos Econômicos, que aquiescem entre si as normas e facilidades das trocas comerciais.

O bloco econômico mais conhecido é a União Europeia que, desde 1957, vem realizando ajustes, acordos e normativas, até que, em 1992, foi oficialmente criado o Euro (moeda única do bloco, formado atualmente por 27 países). Não foi um processo fácil até chegar ao estágio atual. Foram necessárias inúmeras negociações e flexibilizações até alcançar os acordos institucionais que privilegiaram a grande maioria dos países membros. Neste sentido, os países precisaram superar obstáculos e acatar as regras da União Europeia que, muitas vezes, está acima das normas internas de cada país, pois o bem do Bloco Econômico é mais importante (SANTOS; SANTANA, 2017).

Na América Latina, nos anos de 1960, surgiu a *Associação Latino-Americana de Livre Comércio (ALALC)* que, em 1980, foi transformada em *Associação Latino-*

¹ Nossos agradecimentos à Fundação Araucária de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico do Estado do Paraná pelo financiamento da pesquisa.



Americana de Integração (ALADI). É considerado o maior grupo latino-americano de integração, composto por 13 países: Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Cuba, Equador, México, Panamá, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela (ALADI, 2022).

O Mercado Comum do Sul – Mercosul – foi criado em 26 de março de 1991, com a assinatura do Tratado de Assunção, e contava, originalmente, com Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai. Posteriormente, Bolívia (1996), Chile (1996), Peru (2003), Colômbia (2004), Equador (2004), Guiana (2013) e Suriname (2013), além da Venezuela (2012), foram inseridos; mas a Venezuela encontra-se suspensa desde 2016 (MERCOSUL, 2022).

Um dos fatores que influenciou a criação efetiva do Mercosul foi o fim da Guerra Fria. Com a queda do Muro de Berlim e o colapso da União Soviética, os mercados e o comércio global se abriram e a integração dos mercados traria desenvolvimento econômico e social; com a formação de blocos, os países/regiões poderiam ter melhores condições de negociação com outros blocos (KOBAYASHI, 2009).

Os maiores avanços observados nestes 30 anos de Mercosul foram em relação ao comércio. No entanto, ainda existe um protecionismo de cada país por seus produtos e serviços, em especial, em relação ao Brasil (maior economia do bloco). No que tange à infraestrutura, ao transporte e à logística, no decorrer dos anos, também foram realizados acordos, tratados e normativas para facilitar o transporte e os processos de migração (de pessoas e cargas). No entanto, apesar da existência, estes documentos ainda não são muito conhecidos e/ou divulgados para as partes interessadas. Ainda, em alguns casos, existem normativas nacionais e não foi realizada a integração com as normativas do Mercosul.

Observa-se, na Tríplice Fronteira – Foz do Iguaçu (Brasil), Puerto Iguazú (Argentina) e Ciudad del Este (Paraguai) –, devido ao alto fluxo de pessoas, mercadorias, bens e serviços, que a região fronteiriça apresenta dinâmica econômica e de desenvolvimento diferenciada. Diariamente, estima-se que cerca de 40 mil veículos e pouco mais de 80 mil pessoas circulem pela Ponte Internacional da Amizade (que liga Foz do Iguaçu à Ciudad del Este). Já entre Foz do Iguaçu e Puerto Iguazu, pela ponte Internacional da Fraternidade, estima-se que mais de 10 mil veículos e 40 mil pessoas circulem diariamente (CLICKFOZ, 2017). Obviamente, com a pandemia de Covid-19, as pontes foram fechadas: por quase sete meses (Brasil-Paraguai) e por 18 meses (Brasil-Argentina), o que reduziu este fluxo à praticamente zero.



Neste capítulo, será realizada uma breve análise de conformidade de algumas normas relacionadas ao Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC), no espaço formado pelo Mercosul (Estados Parte e Associados). Na revisão teórica, é apresentado um breve levantamento de informações referentes ao tema e às legislações existentes, algumas ainda não vigentes, apesar de sua importância. Em seguida, serão analisados dois decretos considerados relevantes para o bom andamento dos transportes no Mercosul. Ao final, breves considerações e sugestões para trabalhos futuros, além do referencial bibliográfico utilizado.

Revisão de literatura

Esta seção abordará a infraestrutura em transportes, o corredor bioceânico e a legislação do Mercosul.

Infraestrutura de transportes

Segundo Coutinho e Ferraz (1994), os sistemas de infraestrutura física e de prestação de serviços essenciais à atividade econômica, como os de transportes, energia e telecomunicações, têm um papel relevante nas condições de promoção do desenvolvimento. Auxiliam na elevação da produção e da produtividade, uma vez que desempenham com êxito funções de apoio ao desenvolvimento, promovendo a circulação de pessoas, bens e serviços, gerando emprego, renda e tributos; e, em certa medida, preservando o meio ambiente (DINIZ; LEMOS, 1990, p. 187).

O transporte exerce papel importante na exploração de recursos, na divisão do trabalho, no aumento do valor da terra e na produção em larga escala, itens prioritários em políticas para o desenvolvimento, além de, em certa medida, mitigar os impactos antrópicos.

Fair e Williams (1959) destacam que existem relações recíprocas entre desenvolvimento dos transportes e progresso econômico. Nenhum pode preceder ao outro por um período razoável, em função de suas estreitas relações mútuas. As melhorias nos transportes estimulam, de forma sistêmica, as relações entre os mais variados segmentos da sociedade.

Os investimentos em transporte incidem em todos os segmentos, mas nos mais dinâmicos, por possuírem relativamente altos índices de ligação para frente e para trás, são muito mais dependentes. Se houver qualquer falha de transporte, elevados custos de transação são transmitidos para todos os elos das cadeias. Para Barat (1969),



o investimento em transportes é estratégico para uma política de desenvolvimento, principalmente se é levada em conta a potencialidade da circulação de bens e serviços que agregarem valor para a sociedade.

Todo este processo tem um preço, cujos custos de transformação (somatório entre os custos de produção e transação) são relevantes de serem abordados. Eles limitam os fluxos de comércio, pois os custos de transporte estão inseridos nos custos de transação, muitas vezes difíceis de serem detectados e, juntamente com o custo de produção, vão elevar o preço do bem final.

O ambiente institucional, aliado à tecnologia, irá definir o desempenho econômico do Mercosul em termos de eficiência, podendo reduzir os custos de transação (NORTH, 1984; WILLIAMSON, 1996). Estes custos vão determinar quais serão os locais mais interessantes para se produzir e distribuir para os mercados e regiões, ditando o potencial competitivo (CASTRO, 2001).

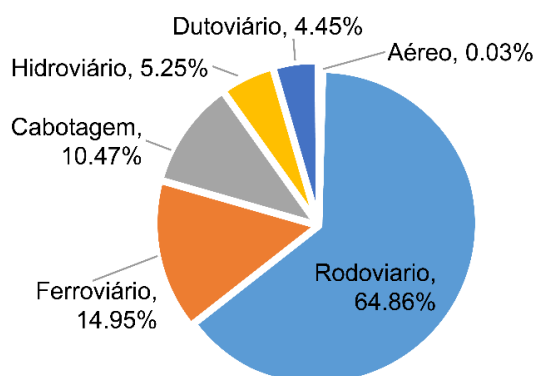
Como o novo marco legal das ferrovias está em vias de concretizar investimentos maiores que 50 bilhões de reais, com a construção de, aproximadamente, 3.507 km de trilhos (MINISTÉRIO DE INFRAESTRUTURA, 2022), reduzirá significativamente tanto os custos de produção quanto os de transportes.

Com a redução dos custos de transformação, será possível tornar o Mercosul mais eficiente e competitivo, promovendo o bem-estar da população. Conforme aumentar sua atratividade, através da melhoria do desempenho do processo de produção, ganhos de escala ocorrerão, possibilitando a ampliação da abrangência dos empreendimentos.

No Brasil, a maior parte das mercadorias é transportada via modal rodoviário (65%), segundo as estatísticas da Confederação Nacional do Transporte (CNT), já o modal hidroviário, incluindo o de cabotagem, corresponde a pouco mais de 15%, o ferroviário a quase 15%, aéreo e dutos, em conjunto, não chegam em 5%, de acordo com a Figura 1.



Figura 1. Gráfico da matriz de transporte do Brasil (2021)

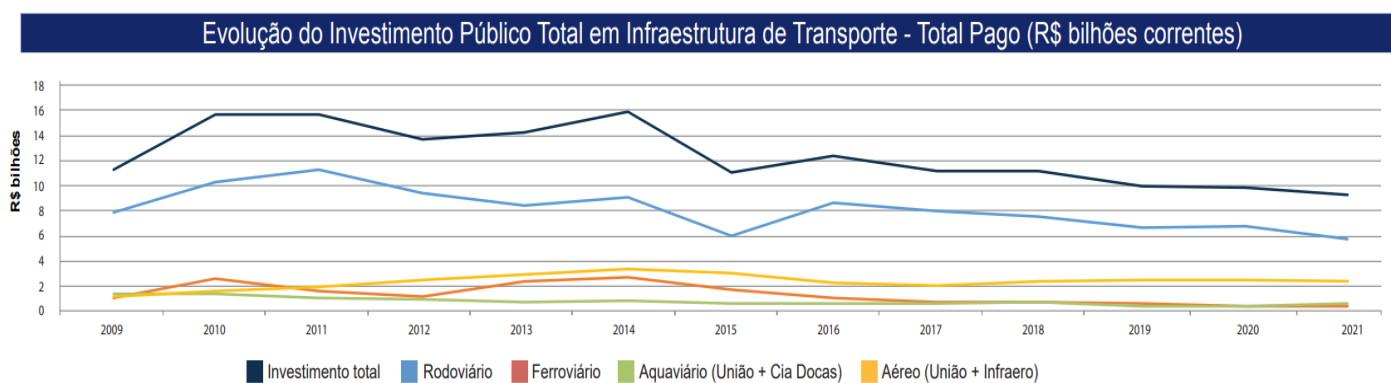


Fonte: CNT, 2022.

Apesar das recentes melhorias do ambiente institucional, que tratam do marco legal dos modais ferroviários e hidroviário, ainda predomina o modal rodoviário. Estrategicamente, é relevante ter uma proporção mais equilibrada entre os modais para evitar crises, de forma que gerar investimentos mais expressivos em outros modais podem promover o desenvolvimento de regiões através da redução de custos.

Contudo, observa-se, pela Figura 2, que os investimentos nos modais de transporte vêm reduzindo, no Brasil, e não acompanham a crescente ampliação da frota de veículos automotores e da necessidade premente de aumentar em quantidade e qualidade a malha rodoviária.

Figura 2. Evolução dos investimentos em Transporte (por modal)



Fonte: CNT, 2022.

Obs.: os dados dos investimentos das estatais ainda não estavam disponibilizados.



No ano de 2009, a frota de veículos cadastrados no Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) era de 59.361.642 veículos; o investimento nas rodovias foi de quase R\$ 8 bilhões. Em 2021, a frota de veículos era de 111.109.134 (quase dobrou) e os investimentos reduziram para menos de R\$ 6 bilhões. O mesmo cenário pode ser observado nos outros modais: o investimento em infraestrutura está em decréscimo.

Se o Brasil pretende tornar-se competitivo, tanto para o mercado interno quanto para o externo, será necessário realizar investimentos em infraestrutura de transportes, nos variados modais, ou não conseguirá pleitear seu lugar na economia global.

Há, também, outros dois elementos importantes que demandam esses investimentos em infraestrutura de transportes: o Corredor Bioceânico e o aumento das trocas comerciais com o Mercosul, que serão abordados a seguir.

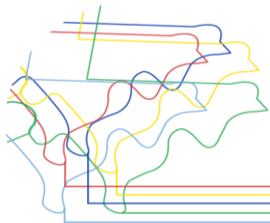
Corredor Bioceânico

O Corredor Bioceânico é um conceito cujo principal objetivo é conectar de forma eficiente o Oceano Atlântico ao Oceano Pacífico. Para isso, vários países da América do Sul são envolvidos – Argentina, Bolívia, Brasil, Chile e Paraguai. Há, em estudo, diversos corredores bioceânicos, passando por rotas variadas desses países e, também, focando em modais diversos.

Segundo informações da Empresa de Planejamento e Logística (EPL, 2020), empresa pública que presta serviços na área de projetos, estudos e pesquisas para planejamento de infraestrutura e logística no Brasil, os corredores bioceânicos podem beneficiar os países envolvidos em muitos aspectos, tais como:

- Reduzir o tempo e o custo do transporte de cargas, levando a melhor gestão de estoques e redução de custos de armazenagem;
- Estimular a harmonização de interesses individuais, simplificando e/ou até eliminando restrições regulatórias e aduaneiras;
- Ampliar a cooperação e a coordenação de agentes nacionais e locais, agências reguladoras e empresas de variados ramos (comércio, indústria e serviços), além de logística e infraestrutura de transportes.

Vale salientar que esses diversos projetos de rotas bioceânicas não são concorrentes, pois focam em regiões distintas, com diferentes áreas de abrangência, bem como os produtos a serem transportados têm características apropriadas aos



diversos modais. Os dois corredores mais avançados, em termos de estudos e de negociação, são os corredores rodoviário, saindo do Mato Grosso do Sul, e ferroviário, ligando o Porto de Paranaguá, no Paraná/Brasil, ao Porto de Antofagasta, em Antofagasta/Chile.

O Corredor Bioceânico Rodoviário foi inicialmente concebido em 2013 para fornecer uma opção de acesso ao oceano, para os países Bolívia e Paraguai. Em 2017, foi realizado novo projeto retirando a Bolívia, de forma que o traçado da rodovia iniciaria em Campo Grande (MS) e terminaria em Antofagasta (Chile), com uma extensão de 2.400km (INFOESCOLA, 2022). Com esta reestruturação, traçado observado na Figura 3, os maiores beneficiados passam a ser o Brasil e o Chile, uma vez que o Corredor Bioceânico Rodoviário potencializa as exportações dos estados do Centro-Oeste brasileiro para a Ásia (China e Japão, principalmente).

Atualmente, a maioria das importações oriundas do Chile chega ao Brasil pelos portos de Santos (SP), Paranaguá (PR) e São Francisco do Sul (SC), que seguem para Campo Grande (MS). Com a rota bioceânica rodoviária, a distância até os países da Ásia pode ser reduzida em até 8.000km. (EPL, 2020).

Figura 3. Corredor Rodoviário Bioceânico MS/Antofagasta



Fonte: Corredor Bioceânico, 2022.



Outro corredor Bioceânico importante é o Corredor Bioceânico Ferroviário; ele cruza a região da Tríplice Fronteira e é a base da Cátedra Araucária de Desenvolvimento Territorial Sustentável do Eixo de Capricórnio, lançada pela Fundação Araucária.

O corredor ferroviário pode ser considerado um audacioso projeto de engenharia em desenvolvimento e engloba alguns países do Mercosul (Brasil, Argentina, Paraguai e Chile). O objetivo principal da obra é criar uma via eficiente para conectar o Oceano Atlântico (Paranaguá-Brasil) e o Oceano Pacífico (Antofagasta-Chile), conforme se observa na Figura 4. Esta via de conexão iniciará com rodovias e ferrovias e, em sua fase mais avançada, haverá uma integração, também, com hidrovias.

Figura 4. Corredor Bioceânico do Eixo de Capricórnio



Fonte: BNDES, 2011.

É um projeto ambicioso, pois demandará a integração de ideias e objetivos, além de uma harmonização de legislação concernente dos países envolvidos. Necessitará, também, de consideráveis investimentos, tanto por parte de Poder Público quanto de empresas privadas, para a execução desta infraestrutura. De mais a mais, o projeto tem como elemento social a geração de novos postos de trabalho e a preocupação ambiental, pois a proposta é levar o desenvolvimento territorial sustentável às



localidades que estão no traçado da ferrovia, sem falar na economia de tempo e de combustível ao diminuir o tamanho da rota que liga aos países da Ásia, como a China, grande importadora de produtos brasileiros.

Portanto, o Corredor Bioceânico tornará o transporte de cargas do Brasil para a Ásia mais competitivo, além de transformar as logísticas nacional e regional (dentro do Brasil e em países do Mercosul), aprimorando estruturas produtivas e serviços de transporte. Além disso, segundo a EPL (2020), reduzirá custos logísticos, tempo de trânsito, custos de armazenagem e tempo em aduanas, elevando a competitividade dos produtos.

Para que isso se torne uma realidade, é necessário ajustar os ambientes institucionais de cada país em uma legislação comum (de transportes, aduaneira, impostos, prazos, documental, etc.) entre os países envolvidos; em especial, Brasil, Argentina, Paraguai e Chile, caso isto não ocorra, haverá grandes obstáculos e a integração interoceânica não será atingida.

O próximo tópico abordará as questões que afetam o ambiente institucional, o qual necessita ser harmonizado, para efetivar essa integração.

Mercosul e legislação concernente

Com a criação do Mercosul, tinha-se a intenção de promover a integração econômica regional, desenvolvendo e industrializando os países membros. A estruturação vinha sendo gradativa para o Bloco Econômico, ou seja, os países deveriam ter características similares que, paulatinamente, se convergiram para: moeda única, zona de livre comércio, permissão de trabalho sem restrições nos países-membros, integração econômica, desenvolvimento educacional, integrando a cultura dos países, e, ainda, uma harmonização das legislações internas dos Estados Partes (CNI, 2019).

De acordo com Ribeiro *et al.* (2017), o transporte rodoviário internacional de cargas (TRIC) movimentou, no ano de 2018, cerca de US\$ 14,5 bilhões, correspondendo a 70% da carga exportada do Brasil para o Mercosul. Segundo os dados do Comex Stat (2022), em 2021, apesar de todas as restrições ainda vivenciadas pela pandemia de Covid-19, o Brasil exportou mais de US\$ 58 bilhões (produtos variados) para o Mercosul, dos quais 40% somente para a Argentina, demonstrando a importância da parceria entre os países do Mercosul.



Ao longo de pouco mais de 30 anos de Mercosul, foram elaboradas e publicadas diversas normas, tratados, leis e acordos. Existe um grande volume de legislação. No decorrer dos estudos, a serem realizados na Cátedra Araucária, outros pontos de consolidação do Mercosul serão explorados. Aqui, será dado enfoque apenas em itens relacionados à Infraestrutura e a Transporte Rodoviário de Cargas.

- Decreto nº 99.704, de 11/1990. Instituiu o ATIT (Acordo de Transporte Internacional Terrestre), o qual é o instrumento jurídico por excelência para os transportes rodoviário e ferroviário. Este acordo facilita o comércio, dando apoio jurídico, principalmente, ao transporte rodoviário, no qual se realiza majoritariamente a troca de bens entre os países da ALADI (Associação Latino-Americana de Integração), tornando-se, assim, um dos mais importantes instrumentos de integração da região.
- Decreto nº 60, de 15 de março de 1991. Dispõe sobre a execução do Acordo de Complementação Econômica nº 14, entre o Brasil e a Argentina (ACE-14). O Acordo compreende todo o universo tarifário de bens, classificados de conformidade com a nomenclatura aduaneira utilizada pela Associação.
- A criação do MERCOSUL, a partir do Tratado de Assunção. Estabelece uma integração, inicialmente econômica, configurada atualmente em uma união aduaneira, na qual haverá livre comércio intrazona e política comercial comum entre os países-membros, Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai. Os países denominados associados são Bolívia, Chile, Colômbia, Equador, Peru, Guiana e Suriname. A Venezuela está suspensa desde 2016.
- O Manifesto Internacional de Carga Rodoviária/Declaração de Trânsito Aduaneiro – MIC/DTA. Constitui-se em documento necessário aos despachos aduaneiros de importação, de exportação e de regimes aduaneiros especiais e atípicos.
- Decreto de 03 de agosto de 1993 – Regulamentação Básica Unificada de Trânsito, entre Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai. Regras de trânsito, obrigações do condutor, transporte de cargas, conformidade veicular, sinalização viária, entre outros itens relacionados.
- Decreto nº 1.563, de 19 de julho de 1995 – Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai. Normas, documentação, conceituação.



- Decreto nº 1.797, de 25 de janeiro de 1996. Dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai.
- MERCOSUL/CMC/DEC. nº 5/93. Acordo do Recife – Aplicação de Controle Integrado: Atividade realizada em um ou mais lugares, por procedimentos administrativos e operacionais compatíveis e semelhantes, de forma sequencial, e, se possível, simultânea, pelos funcionários dos distintos órgãos que intervêm ao controle, visando a redução de tempo entre os passos/trâmites fronteiriços.
- Decreto nº 2.075, de 19 de novembro de 1996. Dispõe sobre a execução do Acordo de Complementação Econômica (ACE 35), Mercosul e Chile. Tornou o Chile o primeiro Estado-Associado do Mercosul. Desde janeiro/2015, o universo tarifário já está livre da cobrança de imposto de importação. Em maio/2018, foram realizadas atualizações no acordo.
- Decreto nº 2.873, de 10 de dezembro de 1998 – Acordo entre Mercosul (Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai) e Comunidade Andina (CAN) (Bolívia, Colômbia, Equador, Peru e Venezuela). Visando a integração econômica regional, formar áreas de livre comércio e promover a livre concorrência entre os Estados Partes.
- Acordo de Recife/CMC-DEC nº 4/2000 – MERCOSUL/CMC/DEC. Revisão de definições de aspectos das Áreas de Controle Integrado Nº 4/00 (alterações quanto à jurisdição, competências e extensão de área de abrangência que as aduanas deveriam atender 24h/dia).
- MERCOSUL/CMC/DEC. nº 23/00 Relançamento do MERCOSUL – Ajusta algumas práticas e facilita acordos entre países (Estados Parte). Acesso aos mercados, incorporação da normativa do Mercosul, melhorias no desempenho da Secretaria Administrativa do Mercosul; incluíam, também, decisões relativas à tarifa externa comum, defesa comercial e da concorrência, coordenação macroeconômica, incentivos aos investimentos, à produção e à exportação, incluindo zonas francas, admissão temporária e outros regimes especiais e relacionamento externo.
- Decreto nº 5.462, de 9 de junho de 2005. Execução do Segundo Protocolo Adicional ao Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre, entre os Governos do Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai. Responsabilidades, infrações, sanções.



- MERCOSUL/CMC/DEC. n° 27/10 – Código Aduaneiro do Mercosul (CAM), elaborado com o intuito de guiar os países do bloco a partir de regras e diretrizes comuns que permitam a aproximação e a compatibilização de suas estruturas jurídicas e administrativas relativas ao controle e à administração de fronteiras, fazendo com que seja possível atingir o pleno *status* de união aduaneira. Ainda *não vigente*.
- MERCOSUL/CMC/DEC. n° 43/10 – Acordo de Defesa da Concorrência do Mercosul – Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai.
- Decreto n° 8.655, de 28 de janeiro de 2016. Execução do Septuagésimo Sexto Protocolo Adicional ao Acordo de Complementação Econômica n° 2 (76PA-ACE2), entre Brasil e Uruguai. Acordo Automotivo (intercâmbio comercial de bens relacionados à indústria automotiva).
- Resolução n° 5.840, de 22 de janeiro de 2019. Dispõe sobre o transporte rodoviário internacional de cargas e dá outras providências.
- Acordo de Complementação Econômica N° 74 (ACE 74), Decreto n° 10.448, de 7 de agosto de 2020, entre Brasil e Argentina. Aprofundamento da integração entre os países, em temas da agenda econômico-comercial, como facilitação de comércio e cooperação aduaneira.

Estes Decretos e Acordos são apenas parte de todos os termos já discutidos, firmados e ratificados. Pode-se notar que há muita legislação existente e relacionada ao tema, tanto nos bancos de dados do Mercosul como de seus países membros. Observa-se, também, que alguns Decretos e Acordos entram em vigência de modo célere (meses ou em até 2 anos).

No entanto, alguns decretos que podem ser considerados fundamentais para a continuidade do Mercosul ainda estão em um processo lento, como é o caso do Código Aduaneiro do Mercosul, iniciado em 1996, editado e enviado para análise/elaboração final em 2010, e ainda não está vigente.

Tríplice Fronteira Brasil – Argentina – Paraguai

O Brasil possui, ao longo de seu território, nove tríplexes fronteiras. No entanto, a que obtém maior destaque é a que se localiza entre Brasil (Foz do Iguaçu), Argentina (Puerto Iguazú) e Paraguai (Ciudad del Este). A região engloba 50 municípios do Oeste do Paraná (Brasil), 13 municípios da província de Misiones (Argentina) e, ainda, 22



municípios do departamento de Alto Paraná (Paraguai). Pode-se observar melhor na Figura 5, mapa de localização da região.

Figura 5. Mapa da América Latina, destacando a Tríplice Fronteira Brasil, Argentina e Paraguai



Fonte: Adaptado de Dias *et al.* (2018).

Segundo Kleinschmitt *et al.* (2013), uma das principais diferenças entre esta e as demais tríplexes fronteiras é o adensamento populacional, com cidades fortemente urbanizadas, e a intensidade dos fluxos humanos e econômicos. Esta tríplex fronteira é, excepcionalmente, complexa. Compreender a dinâmica das três cidades-chave torna-se necessário, pois cada uma possui particularidades e características que transpõem o espaço e as formalidades da fronteira internacional.

Tabela 1. Dados de população, PIB per capita e IDH, da região da Tríplice Fronteira (Brasil, Argentina, Paraguai)

Tríplice Fronteira	População	PIB per capita (média regional)	IDH (média regional)
Brasil	1.295.000	US\$ 3.547*	0,717
Argentina	203.000	US\$ 5.000**	0,802
Paraguai	773.000	US\$ 5.670	0,712

*PIB *per capita* R\$ 17.738,70, dólar dia 16/06/2022

**O PIB per capita da Argentina é de US\$ 12.500, mas em províncias como Misiones, Corrientes, Formosa, Santiago del Estero e Tucumán é de apenas US\$ 5.000. Em contrapartida, Tierra del Fuego tem renda per capita US\$ 35.000.

Fontes: IBGE (2022); INE (2022); INDEC (2022).



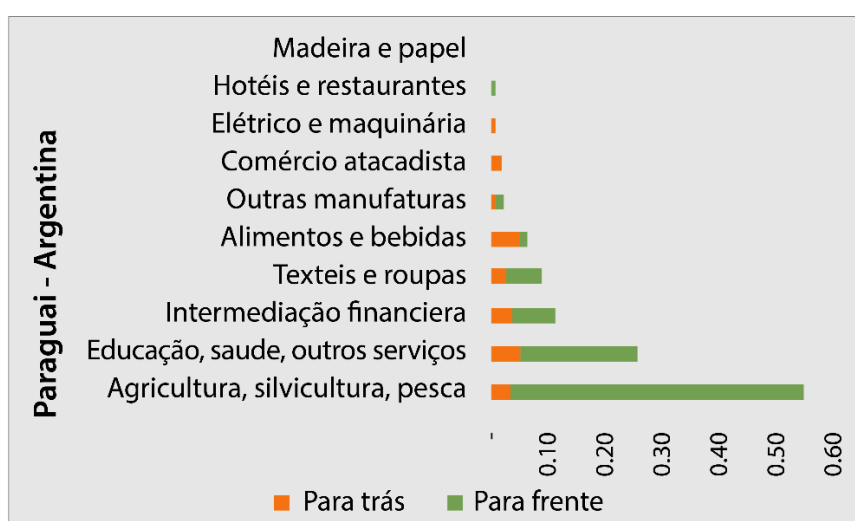
Conforme citado anteriormente, os países próximos e/ou vizinhos conseguem efetuar suas transações de modo mais fluido, mesmo necessitando de acordos econômicos que serão realizados pelos governantes dos respectivos países.

Observa-se que esta região apresenta integração e desempenho elevados. Existem *clusters* em variados setores, tais como Agricultura (soja milho, trigo); Manufatura Leve e Pesada (têxteis, plásticos, folhas e tubos de alumínio); Florestal (madeira, celulose); Turismo (alojamento, transportes e serviços); entre outros (GEODAPTATIVE, 2020).

As Cadeias de Valor (tanto para frente como para trás) da região da tríplice fronteira impulsionam a economia, a geração de empregos e o desenvolvimento da região como um todo; o que também gera decorrências: como a necessidade de desenvolver e/ou aprimorar novos produtos, rotas de transporte, inserção e ampliação de escolas técnicas e universidades, criando ainda novas necessidades, como de um planejamento de desenvolvimento econômico e territorial sustentável que envolva toda a região (e municípios compreendidos).

Nas Figuras 6, 7 e 8, pode-se observar as cadeias de valor (para frente e para trás) da tríplice fronteira.

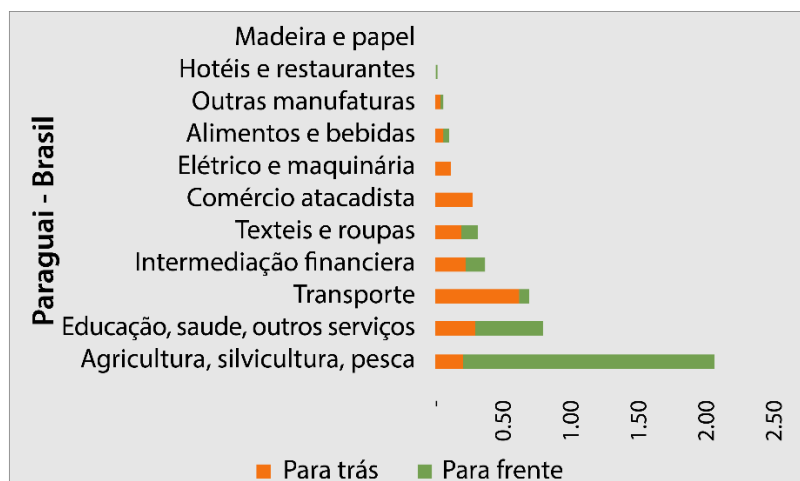
Figura 6. Dinâmica de Cadeias de Valor, países da Tríplice Fronteira (Brasil, Argentina, Paraguai) (1)



Fonte: GeoAdaptative (2020).

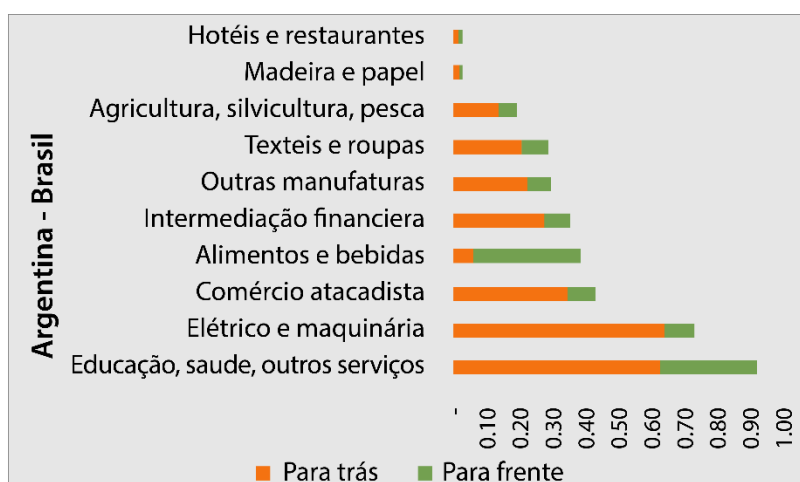


Figura 7. Dinâmica de Cadeias de Valor, países da Tríplice Fronteira (Brasil, Argentina, Paraguai) (2)



Fonte: GeoAdaptive (2020).

Figura 8. Dinâmica de Cadeias de Valor, países da Tríplice Fronteira (Brasil, Argentina, Paraguai) (3)



Fonte: GeoAdaptive (2020).

Presentemente, a região possui corredores de transporte e rodovias que têm conseguido escoar a produção e realizar as interligações de transporte necessárias. No entanto, com a ampliação do desenvolvimento econômico da região da tríplice fronteira, será necessário o incremento da malha rodoviária e, quiçá, a implantação de uma ferrovia que ligue a região diretamente ao porto de Paranaguá (no caso dos produtos para exportação e de importação).



Frente a isto, as propostas do Corredor Bioceânico se encaixam neste perfil de desenvolvimento e de ampliação de eixos de transporte, pois contempla, também, em seus projetos, a implantação de ferrovia que liga o Oeste do Paraná ao porto de Paranaguá (RODRIGUES, 2019).

Aspectos metodológicos

Para o estudo proposto, foi realizada pesquisa bibliográfica documental, levantando informações referentes aos transportes, corredor bioceânico e legislação do Mercosul. Possibilitando aprofundamento e reflexão da legislação relacionada aos transportes no Mercosul, em especial, a análise de dois Decretos que podem ser considerados fundamentais para o segmento de Transporte e Logística: o Decreto nº 27/2010, que trata do Código Aduaneiro do Mercosul, e o Decreto 43/2010, que aborda a Defesa da Concorrência do Mercosul.

Marconi e Lakatos (1999, p. 17) citam o termo *pesquisa*, que “[...] é um procedimento formal, com método de pensamento reflexivo, que requer um tratamento científico e se constitui no caminho para se conhecer a realidade ou para descobrir verdades parciais”. A pesquisa parte de um problema, ou de um fenômeno previamente levantado, e busca a solução deste, apontando objetivos e hipóteses que auxiliem nesta tarefa.

De acordo com Oliveira (2007), a pesquisa pode ser dividida em função dos objetivos a alcançar e dos procedimentos e das técnicas utilizadas. As formas mais utilizadas de pesquisa são: exploratória (que pretende explicar de forma geral determinado fato); experimental (utiliza dados obtidos em laboratório e campo, utilizando instrumentos da área de pesquisa); e descritiva (descobrir, observar e descrever fenômenos).

A pesquisa documental resulta na pesquisa de fontes secundárias, compreendida de publicações em forma de boletins, livros, jornais, teses, revistas, bem como audiovisuais, tudo com a intenção de atualizar o pesquisador sobre todas as informações divulgadas sobre o assunto que se pretende pesquisar e buscar novas perspectivas (MARCONI; LAKATOS, 1999).

Segundo Oliveira (1997, p. 119), a pesquisa documental tem a intenção de “[...] conhecer as diferentes formas de contribuição científica que se realizaram sobre determinado assunto ou fenômeno”. Este levantamento é necessário para a ideal



condução do estudo, pois se fundamenta em publicações de conhecimento científico e coletivo.

Descrição, interpretação e análise dos documentos

Nesta etapa serão desenvolvidos os resultados e discussões dos documentos analisados.

Análise: Decreto nº 27/2010

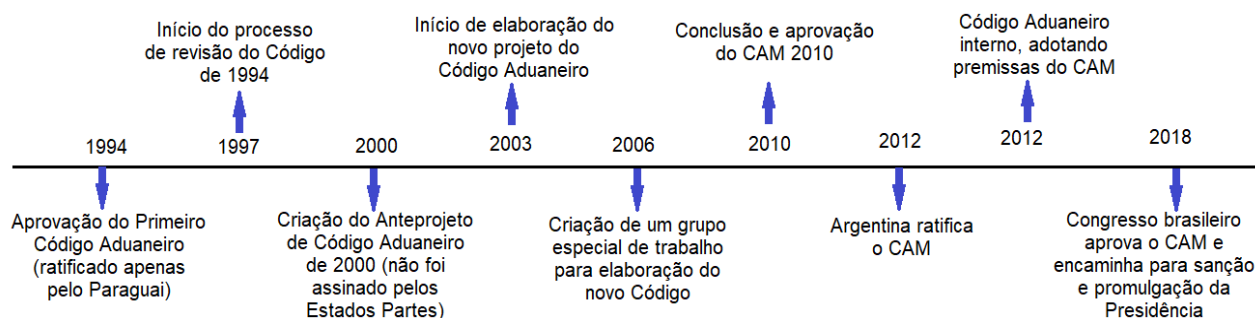
Como a legislação que abrange transportes no Mercosul é bastante ampla, selecionamos dois decretos que podem ser considerados primordiais para o progresso do Mercosul para que a análise possa ser otimizada.

O primeiro objeto de estudo é o Decreto nº 27/2010, que se refere ao Código Aduaneiro do Mercosul (CAM). Quando da criação do Mercosul (1991), foram continuadas as negociações e tratativas para a normatização e concordância de regras, leis, objetivos e o desenvolvimento progressivo do Bloco.

O Código Aduaneiro do Mercosul (CAM) foi elaborado com o intuito de guiar os países do bloco a partir de regras e de diretrizes comuns que permitam a aproximação e a compatibilização de suas estruturas jurídicas e administrativas relativas ao controle e à administração de fronteiras, fazendo com que seja possível atingir o pleno *status* de união aduaneira (CNI, 2019).

Na Figura 9, está disposta uma breve linha do tempo do CAM, elaborada pelo relatório da Confederação Nacional da Indústria (CNI) em 2019.

Figura 9. Linha do tempo do Código Aduaneiro do Mercosul



Fonte: CNI (2019).



Observa-se que as tratativas para o CAM tiveram início em 1994, após várias reuniões e debates, ocorrendo sua conclusão e aprovação em 2010. No entanto, para a efetivação, é necessária a ratificação do decreto e a publicação no Diário Oficial de cada país-membro. Passados 12 anos, apenas a Argentina ratificou a decisão. Em nenhum outro país-membro está em vigência o CAM.

Mas qual a real importância deste “Código Aduaneiro do Mercosul”? Conforme o texto, aprovado em 2010, em seu preâmbulo, o CAM possui três objetivos principais:

- 1) Harmonizar as legislações dos Estados Partes: a harmonização da legislação, essencial para a constituição e promoção de um mercado comum, já estava prevista no artigo 1º do Tratado de Assunção, que criou o Mercosul, em que os Estados Partes se comprometeram a harmonizar suas legislações nas áreas pertinentes (como é o caso da área aduaneira) para fortalecer o processo de integração.
- 2) Eliminar a dupla cobrança da Tarifa Externa Comum (TEC) e a distribuição da renda aduaneira: a dupla cobrança da TEC é uma das barreiras tarifárias enfrentadas atualmente pelo Mercosul e que prejudica a livre circulação de mercadorias. Sua eliminação é, portanto, essencial para que o Mercosul possa cumprir com sua finalidade como Mercado Comum.
- 3) Aprofundar o processo de integração do Mercosul: a adoção de uma legislação aduaneira em comum é uma das medidas centrais para o aprofundamento do processo de integração do Mercosul (CNI, 2019).

Quanto à harmonização da legislação, apesar do processo ter seguido, a dificuldade está na regularização e na ratificação pelos legisladores dos países-membros. No decorrer dos anos, já se sucederam inúmeras reuniões e encontros entre os países-membros e, até o momento (abril/2022), ainda não chegaram a um exato acordo sobre as variadas necessidades de adequação.

Este fato não acontece apenas com o CAM. No decorrer das pesquisas, observou-se que a maioria dos Acordos, Decretos, Normas, Leis e Normativas são elencados em Assembleia, enviados para as Comissões, surgem em pautas de outras reuniões, têm suas regras editadas e concluídas, voltam para as Assembleias e são aprovados. No entanto, precisam ser ratificados (validados) em cada país-membro e, neste momento, inicia-se novamente uma profusão de reuniões e encontros de comissões técnicas e especializadas que, por vezes, levam anos até a finalização e aprovação ou rejeitam as propostas e elas retornam para as comissões.

Quanto ao segundo item, eliminação da dupla cobrança da Tarifa Externa Comum (TEC), tem-se um tema chave. Conforme estabelecido em janeiro/1995, a TEC



é um conjunto de tarifas sobre a importação, para produtos e serviços, prevista desde a assinatura do Mercosul. É o imposto de importação cobrado pelos países-membros (FAZCOMEX, 2022).

A TEC deve incentivar a competitividade dos Estados Partes e seus níveis tarifários devem contribuir para evitar a formação de oligopólios ou de reservas de mercado. A estrutura tarifária (com 11 níveis) apresenta alíquotas crescentes de 2 pontos percentuais, segundo o grau de elaboração da cadeia produtiva: matérias-primas (de 0 a 12%); bens de capital (de 12 a 16%) e bens de consumo (de 18 a 20%) (FAZCOMEX, 2022).

No entanto, ao longo de sua vigência, a TEC sofreu diversas alterações, as quais podem ser classificadas conforme seu caráter temporário (como transitórias ou permanentes), conforme sua amplitude (como gerais ou específicas) e conforme a classe de modificação (como mudanças no nível, na nomenclatura, ou ambas).

Por exemplo, o Brasil aplica a TEC de modo diferenciado (dos demais países-membros), em vários produtos, tais como brinquedos, produtos do setor automotivo (devido aos Acordos Comerciais), autopeças, ex-tarifários de bens de informática e telecomunicações, entre outros (FAZCOMEX, 2022).

O terceiro item, adoção de legislação aduaneira em comum, também esbarra na boa vontade dos legisladores e governantes dos países membros, pois entra em conflito com itens que a maioria desconhece, como, por exemplo, a delimitação do Território Aduaneiro. A seguir, sua definição.

O território aduaneiro do MERCOSUL compreende:

- a) o território da República Argentina;
 - b) o território da República Federativa do Brasil;
 - c) o território da República do Paraguai;
 - d) o território da República Oriental do Uruguai; e
 - e) o território de qualquer Estado que se torne parte integrante do mesmo.
2. Incluem-se no território aduaneiro do MERCOSUL as águas territoriais, as zonas econômicas exclusivas e o espaço aéreo dos Estados Partes.
3. A permanência de mercadorias em Zona Franca e Área Aduaneira Especial não está sujeita aos controles aduaneiros habituais (SICE, 2022).

Ou seja, ao ser ratificado (validado) o CAM, haverá a denominada União Aduaneira, na qual seriam integradas as normas, leis, regras, tarifas, impostos e



ocorreria a eliminação de cobranças duplas de tarifas/impostos de importação. Esta União Aduaneira pode ser assim resumida:

[...] substituição de dois ou mais territórios aduaneiros por um único território aduaneiro, de tal forma que os direitos aduaneiros e demais regulamentações restritivas são eliminados quanto ao essencial dos intercâmbios comerciais entre os territórios constitutivos da união ou pelo menos no concernente ao essencial dos intercâmbios comerciais dos produtos originários desses territórios. Cada um dos membros da União aplica ao comércio com os territórios que não estejam compreendidos nela direitos aduaneiros e demais regulamentações do comércio que, em substância, sejam idênticos (CNI, 2019).

Outra comparação que podemos realizar é com o mercado comum mais conhecido: a União Europeia. Formada por 27 países membros, com normas e regras bem estabelecidas e que, em muitos casos, estão acima das normas internas de cada país-membro, para o bem do Mercado Comum.

Conforme citado por Trevisan *et al.* (2021), os blocos regionais, neste caso a União Europeia, em estágios de integração com união aduaneira, são ótimos exemplos de diferença entre o “Território Aduaneiro” e o “Território Nacional”. No caso de uma saída de mercadoria fabricada na França (“território nacional” francês) com destino à Alemanha (“território nacional” alemão), na União Europeia, não constitui uma importação ou uma exportação, mas uma *circulação interna*, dentro do “Território Aduaneiro da União”.

No Brasil, as categorias de regimes aduaneiros previstos no CAM não correspondem aos regimes aduaneiros comuns vigentes no país, para os quais, geralmente, há obrigação de recolhimento de tributos. Os benefícios fiscais (isenção, suspensão parcial ou total de tributos), incidentes nas operações de comércio exterior e outros tratamentos diferenciados, são, atualmente, realizados pela Receita Federal do Brasil e demais autoridades envolvidas, pelo nomeado regime aduaneiro especial (CNI, 2019).

Ainda, segundo o relatório da CNI (2019), conforme a regra brasileira, considera-se como Regime Aduaneiro Comum apenas a importação (com incidência de tributos e sujeição das mercadorias às regras gerais de fiscalização aduaneira), ao passo que os Regimes Especiais são aqueles que regem situações excepcionais e que necessitam de autorização específica da autoridade aduaneira para que sejam conferidos benefícios tributários e/ou procedimentais. O Brasil trata como Regimes Especiais os depósitos



aduaneiros, a admissão temporária de importação e exportação e o trânsito aduaneiro. Já para as normas e definições do CAM, essas são modalidades de Regimes Aduaneiros Comuns.

Outro exemplo que pode ser citado, no Brasil, é que a Receita Federal fiscaliza o transporte de cargas (para importação e exportação), verificando todas as informações necessárias e tributos/impostos para tal negociação. No entanto, as cargas passarão por outras barreiras de fiscalização (como a Polícia Federal, para realizar o trâmite de saída do motorista e do caminhão, bem como similar processo na entrada do país vizinho, já que, atualmente, em sua maioria, as aduanas ainda não estão integradas, conforme previa o Acordo do Recife, em 1996).

Este trâmite burocrático causa enormes filas e aumenta consideravelmente o tempo de espera nas aduanas, em especial, quando ocorre a denominada “Operação Padrão”. Em Foz do Iguaçu-PR, em fevereiro/2022, conforme Chiara (2022), quase 4 mil caminhões estavam aguardando na fila formada, nos últimos 30 dias da Operação Padrão, o que impacta em custos logísticos para o transportador, elevados custos para os compradores/vendedores que não tem como estimar o tempo de entrega da carga e, quanto aos alimentos, ao chegarem ao seu destino final, sofrerão aumento em seu custo ou, em alguns casos, precisarão ser descartados em função do enorme tempo de espera (no caso de cargas refrigeradas ou frutas e legumes, por exemplo).

Análise: Decreto nº 43/2010

O segundo decreto que merece uma análise mais detalhada é o Decreto nº 43/2010, que trata da Defesa da Concorrência do Mercosul. Os Estados Parte do Mercosul (Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai) assinaram o Acordo visando:

- (a) Promover a cooperação e a coordenação entre os Estados Partes no tocante à aplicação das leis nacionais de concorrência no âmbito do MERCOSUL;
- (b) Prover assistência mútua em qualquer matéria relativa à política de concorrência que considere necessária;
- (c) Assegurar a consideração cuidadosa pelos Estados Partes de seus relevantes interesses recíprocos, na aplicação das respectivas leis de concorrência;
- (d) Eliminar práticas anticompetitivas por meio da aplicação das respectivas leis de concorrência (MERCOSUL, 2010).

Este decreto foi ratificado em 13 de dezembro de 2016 e regulamenta, ainda, a competência exclusiva de cada país quanto à regulação de atos praticados que



produzam ou possam produzir efeitos sobre a concorrência. De outra parte, no âmbito do Mercosul, o órgão competente em matéria de concorrência continua sendo o Comitê Técnico de Defesa da Concorrência (CT 5), instituído na Comissão de Comércio. Por meio desse Comitê Técnico, as autoridades de cada país podem solicitar consultas a respeito de matérias relacionadas ao acordo, que deverão ser respondidas em um prazo de 90 dias (AGÊNCIA SENADO, 2016).

A concorrência é propulsora da economia de mercado, uma vez que estimula a competição entre empresas de um mesmo mercado e as motiva a operar de forma salutar na busca no consumidor. A política concorrencial tem como meta garantir às empresas a liberdade de acesso ao mercado e a liberdade de ação para tomarem suas decisões de modo autônomo, assegurando aos consumidores e utilizadores o exercício da liberdade de escolha, de acordo com o preço e a qualidade dos bens e serviços a eles oferecidos (BARZA; GUIMARÃES, 2022).

Portanto, a manutenção da concorrência desenvolve-se em duas linhas principais. A primeira são regras destinadas às empresas, referentes à repressão, aos acordos restritivos da concorrência e aos abusos de posição dominante e o controle das concentrações de empresas. A segunda linha são regras destinadas aos Estados-Membros, alusivas ao controle de auxílios estatais.

O novo Acordo de Defesa da Concorrência do Mercosul, aprovado em 2010 e ratificado em 2016, veio para fortalecer os meios de cooperação entre as autoridades de defesa da concorrência dos Estados-Membros do MERCOSUL. Além dos já previstos meios de notificação, assistência técnica e troca de informações não confidenciais, introduziu-se um sistema de consulta, o que representou um progresso. Esse novo procedimento passou a ser iniciado pela autoridade cujo Estado Parte foi afetado pela investigação realizada fora de sua jurisdição (BARZA; GUIMARÃES, 2022).

Assim, o art. 3º do Acordo estabeleceu que cada Estado Parte é competente para regular não apenas os atos (total ou parcialmente) praticados em seu território, como também aqueles que, mesmo originados em outros Estados Partes, produzam efeitos sobre a concorrência daquele primeiro Estado Parte.

Segundo Barza e Guimarães (2022), constata-se que, simultaneamente à discussão no âmbito regional, podem os Estados Partes e o próprio MERCOSUL celebrarem acordos de cooperação com outros Estados e com outros blocos de integração regional, indo de encontro com a possibilidade de criação de um Direito



Internacional da Concorrência, através de acordos antitruste entre os diversos espaços de integração.

Portanto, é de suma importância que acordos desta magnitude sejam discutidos, aprovados e ratificados em curto espaço de tempo, para que o crescimento e o progresso do Mercosul e de seus países membros tornem-se concretos e iminentes.

Considerações finais e sugestões

Após a análise dos documentos, pode-se concluir que, ao longo dos mais de 30 anos de MERCOSUL, um dos principais avanços foi em relação ao comércio. No entanto, ainda existe um protecionismo de cada país por seus produtos e serviços, em especial, no Brasil (maior economia do bloco).

Ao observar, especificamente, sobre as temáticas de infraestrutura, transporte e logística, constata-se que foram realizados acordos, tratados e normativas para a facilitação do transporte entre os países e que houve avanços sobre os processos de migração. No entanto, nos dois casos, eles ainda não são muito conhecidos e/ou divulgados para as partes interessadas. Isso dificulta, no caso de bens materiais, o trânsito de produtos, uma vez que não há homogeneização das leis para os agentes fiscalizadores, fazendo com que cada um tenha a própria interpretação, deixando o processo da aduana muito mais moroso.

Pode-se inferir que há necessidade imprescindível de ultimar a efetivação de decretos e acordos, no âmbito do MERCOSUL, para que todos os envolvidos (Estados Partes, Transportadores, Governo, Empresas, População) sejam beneficiados em todas as ramificações: custos de transporte, impostos, velocidade de liberação de importação/exportação, custos aos consumidores finais, entre outros.

No caso do Código Aduaneiro do MERCOSUL (CAM), a aplicação reduziria custos (por exemplo, a dupla cobrança da Tarifa Externa Comum – TEC); também seriam praticamente eliminados os custos de importação/exportação, pois seria uma circulação dentro do Mercado Comum (como ocorre com o Mercado Comum Europeu).

Entretanto, para que isto ocorra, são necessários o abrandamento e a revisão de determinadas normas e leis, vigentes e conflitantes nos países-membros. É preciso, ainda, de algum modo, flexibilizar, em determinados momentos, para focar na



integração e no desenvolvimento do MERCOSUL como um todo, para o bem de todos os envolvidos.

Verifica-se, também, que há muitas legislações, tanto internas (de cada país-membro) quanto do MERCOSUL, as quais não estão vigentes, devido à morosidade de análise por parte dos agentes envolvidos (Legisladores, Comitês, Subsecretarias, etc.).

Quanto à Tríplice Fronteira, Brasil, Paraguai e Argentina, faz-se necessário delinear um plano de desenvolvimento, em nível regional, que atenda às necessidades econômicas (produtos, serviços, transportes), sociais (saúde, educação, bem-estar) e ambientais, ou de sustentabilidade, de todos os 85 municípios envolvidos.

É imprescindível para a região que os investimentos em infraestrutura (como novas rodovias), a implantação de novas indústrias (de qualquer segmento) ou a ampliação da área territorial urbana tenham como foco a preservação do meio ambiente, que é um dos principais atrativos da região, com uma Unidade de Conservação da Mata Atlântica e as renomadas Cataratas do Iguaçu (tanto brasileiras quanto argentinas).

Existe a proposta de criação de um Corredor Bioceânico rodoviário cruzando a fronteira, em Porto Murtinho, no estado de Mato Grosso do Sul, mas há, também, estudos em desenvolvimento sobre um Corredor Bioceânico ferroviário ligando os países do Mercosul, com foco em outros tipos de cargas, mas com os mesmos objetivos finais, passando exatamente pela mesma região da tríplice fronteira.

Desta forma, para que os Corredores Bioceânicos, que estão sendo estruturados, façam diferença para várias regiões e empresas, até mesmo para o bloco Mercosul, e obtenham o sucesso pretendido, é necessário e imperativo que os Agentes envolvidos no Mercosul (sejam os Comitês, os Estados Partes, os Legisladores) agilizem a adequação e a uniformização de normas e regras, em especial, no que tange aos Transportes de Cargas, para propiciar o impulso necessário a esta iniciativa.

Almeja-se que o estudo possa estimular e ampliar o debate referente aos temas (Transporte Rodoviário Internacional, Simetria de Legislação e Informações, Mercosul, Corredor Bioceânico), proporcionando novas pesquisas e enfoques.



Referências

- AGÊNCIA SENADO. **CRE aprova acordo de defesa da concorrência no Mercosul**. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2016/12/13/cre-aprova-acordo-de-defesa-da-concorrenca-no-Mercosul>. Acesso em: 14 fev. 2022.
- ALADI. **Associação Latino Americana de Integração**. Disponível em: <https://www.aladi.org>. Acesso em: 20 jan. 2022.
- BARAT, J. O investimento em transporte como fator de desenvolvimento regional: uma análise da expansão rodoviária no Brasil. **Revista Brasileira de Economia**, v. 23, n. 3, p. 25-52, jul./set. 1969.
- BARZA, E. C. N. R.; GUIMARÃES, M. C. **Direito Antitruste no Mercosul**: do Tratado de Assunção ao Acordo de Defesa da Concorrência. 2022. Disponível em: <http://www.publicadireito.com.br/artigos/?cod=9763616920135ae2>. Acesso em: 18 fev. 2022.
- BLOCOS Econômicos e Integração Econômica. **Santos e Santana**, 4 de agosto de 2017. Disponível em: <https://www.santosesantana.com.br/blocos-economicos-e-integracao-economica/>. Acesso em: 02 fev. 2022.
- BNDES – BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL. **Corredor Bioceânico**: Estudos técnicos referentes ao Eixo de Capricórnio (Ferroviário). 2011. Disponível em: <https://www.bndes.gov.br/arquivos/Corredor-bioceanico/Corredor-bioceanico-produto-2.pdf>. Acesso em: 12 fev.2022.
- BOLETINS TÉCNICOS CNT. **Confederação Nacional do Transporte**. 2022. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/boletins>. Acesso em: 28 fev.2022.
- BRASIL. Decreto nº 99.704, de 20/11/90. Dispõe sobre a execução no Brasil do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) entre o Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai. **Diário Oficial da União**. Brasília (DF): Casa Civil, 1990. p. 22.124/35. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/centrais-de-conteudo/90-8-dec99704-doc>. Acesso em: 15 jan. 2022.
- BRASIL. Decreto nº 60, de 15 de março de 1991. Dispõe sobre a execução do Acordo de Complementação Econômica nº 14, entre o Brasil e a Argentina (ACE-14). **Diário Oficial da União**. Brasília (DF): Casa Civil, 1991. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D060.htm#:~:text=DECRETO%20No%2060%2C%20DE,Argentina%20\(ACE%2D14\)](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D060.htm#:~:text=DECRETO%20No%2060%2C%20DE,Argentina%20(ACE%2D14)). Acesso em: 20 jan. 2022.
- BRASIL. Decreto nº 350. Promulga o Tratado para a Constituição de um Mercado Comum entre a República Argentina, a República Federativa do Brasil, a República do Paraguai e a República Oriental do Uruguai (TRATADO MERCOSUL). **Diário Oficial da União**. Brasília (DF): Casa Civil, 1991. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d0350.htm. Acesso em: 12 jan. 2022.
- CASTRO, N. Comércio interno e custos de transporte. In: CAIXETA-FILHO, J. V.; MARTINS, R. S. (Orgs.) **Gestão Logística do transporte de cargas**. São Paulo: Atlas, 2001. p. 60-87.



Análise da simetria das legislações relacionadas ao transporte rodoviário internacional de cargas no âmbito do Mercosul

Sandra Mara Pereira D'Arísbo, Débora da Silva Lobo, Weimar Freire da Rocha Júnior

CHIARA, M. Fronteira de Foz do Iguaçu tem 3,8 mil caminhões parados em fila. **Portal Terra**, 12 de fevereiro de 2022. Disponível em: <https://www.terra.com.br/economia/fronteira-de-foz-do-iguacu-tem-38-mil-caminhoes-parados-em-fila,cab5e7df48127c358a7a26c4335fb2affwfaceks.html>. Acesso em: 18 fev. 2022.

CENTRO Universitário faz pesquisa sobre tráfego de turistas na fronteira. **Clickfoz**, 09 de setembro de 2017. Disponível em: <https://www.clickfozdoiguacu.com.br/centro-universitario-faz-pesquisa-sobre-trafego-de-turistas-na-fronteira/>. Acesso em: 15 jun. 2022.

CNI – Confederação Nacional da Indústria. **Código Aduaneiro do Mercosul: Avanços e impactos para o Brasil**. Brasília, 2019. Disponível em:

https://static.portaldaindustria.com.br/media/filer_public/f0/fa/f0fa652f-4367-4501-b4d1-4246d1f6bf79/cam_avancosimpactosparabrasil_estudo_web.pdf. Acesso em: 18 jan. 2022.

COMEX STAT. **Estatísticas de comércio exterior do Brasil**. Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral>. Acesso em: 25 fev. 2022.

CORREDOR Bioceânico. **Infoescola**. Disponível em: <https://www.infoescola.com/geografia/corredor-bioceanico/#:~:text=O%20corredor%20bioce%C3%A2nico%20%C3%A9%20um%20ambicioso%20projeto%20de,Pac%C3%ADfico%20%28at%C3%A9%20o%20porto%20de%20Antofagasta%2C%20no%20Chile%29>. Acesso em: 27 fev. 2022.

CORREDOR Bioceânico. **Wikipedia, a enciclopédia livre**. Flórida: Wikimedia Foundation, 2019. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Corredor_bioceânico. Acesso em: 07 abr. 2022.

COUTINHO, L.; FERRAZ, J. C. **Estudo da competitividade da indústria brasileira**. São Paulo: Papyrus, 1994.

DIAS, R. C. F.; THONAZ-SOCCOL, V.; PASQUALI, A. K. S.; ALBAN, S. M.; FENDRICH, R. C.; POZZOLO, E. M.; CHIYO, L.; BISETTO JÚNIOR, A.; FERREIRA, F. P.; DESTO, S. S.; FREIRE, R. L.; MITSUKA-BREGANÓ, R.; VAVARRO, I. T. Variables associated with the prevalence of anti-Leishmania spp. antibodies in dogs on the tri-border of Foz do Iguaçu, Paraná, Brazil. **Revista Brasileira de Parasitologia Veterinária**, v. 27, n. 3, p. 338-347, jul./set. 2018.

DINIZ, C. C.; LEMOS, M. B. Dinâmica regional e suas perspectivas no Brasil. In: IPEA. **Para a Década de 90: Prioridades e Perspectivas de Políticas Públicas**. Brasília: IPEA/IPLAN, v. 3., 1990.

EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA ESTRUTURA LTDA *et al.* **Corredor Biocênico Ferroviário: estudo técnico referente ao eixo Caprocórnio**. Relatório Consolidado. 2011.

EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA S.A (EPL). **Corredor Rodoviário Bioceânico**. Ministério das Relações Exteriores. 2020. Disponível em: https://www.gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/camaras-setoriais-tematicas/documentos/camaras-tematicas/infraestrutura-e-logistica/2020/71a-reuniao-ordinaria/app_71ro_ctlogistica_corredor.pdf. Acesso em: 18 fev. 2022.

FAIR, M. L.; WILLIAMS JR., E. W. **Economics of transportation**. New York: Harper & Brother Publishers, 1959. 684p.



Análise da simetria das legislações relacionadas ao transporte rodoviário internacional de cargas no âmbito do Mercosul

Sandra Mara Pereira D'Arísbo, Débora da Silva Lobo, Weimar Freire da Rocha Júnior

FAZCOMEX. TEC: **Tarifa Externa comum**: o que é. Disponível em:

[https://www.fazcomex.com.br/blog/tec-o-que-](https://www.fazcomex.com.br/blog/tec-o-que-e/#:~:text=A%20Tarifa%20Externa%20Comum%20%28TEC%29%20%C3%A9%20um%20conjunto,do%20Mercosul%20%28%20NCM%29%20para%20produtos%20e%20servi%C3%A7os)

[e/#:~:text=A%20Tarifa%20Externa%20Comum%20%28TEC%29%20%C3%A9%20um%20conjunto,do%20Mercosul%20%28%20NCM%29%20para%20produtos%20e%20servi%C3%A7os](https://www.fazcomex.com.br/blog/tec-o-que-e/#:~:text=A%20Tarifa%20Externa%20Comum%20%28TEC%29%20%C3%A9%20um%20conjunto,do%20Mercosul%20%28%20NCM%29%20para%20produtos%20e%20servi%C3%A7os). Acesso em: 18 fev. 2022.

GEOADAPTATIVE. **Plan Estratégico de Desarrollo para la Triple Frontera**: Paraguay -Brasil- Argentina Octubre, 2020.

INE. **Instituto Nacional de Estadística**. Paraguai. Disponível em: <https://www.ine.gov.py/>. Acesso em: 16 jun. 2022.

INDEC. **Instituto Nacional de Estadísticas y Censos**. República Argentina. Disponível em: <https://www.indec.gob.ar/>. Acesso em: 16 jun. 2022.

KLEINSCHMITT, S. C.; AZEVEDO, P. R.; CARDIN, E. G. A Tríplice Fronteira Internacional entre Brasil, Paraguai e Argentina: contexto histórico, econômico e social de um espaço conhecido pela violência e pelas práticas ilegais. **Revista Perspectiva Geográfica**, Foz do Iguaçu, v. 8, n. 9, 2013. Disponível em: https://www.redib.org/Record/oai_articulo977477-a-tr%C3%ADplice-fronteira-internacional-entre-brasil-paraguai-e-argentina-contexto-hist%C3%B3rico-econ%C3%B4mico-e-social-de-um-esp%C3%A7o-conhecido-pela-viol%C3%Aancia-e-pelas-pr%C3%A1ticas-ilegais. Acesso em: 16 jun. 2022.

KOBAYASHI, E. Como surgiu e como funciona o Mercosul? (2009). **Nova Escola**. Disponível em: <https://novaescola.org.br/conteudo/2274/como-surgiu-e-como-funciona-o-Mercosul>. Acesso em: 02 fev. 2022.

MARCONI, M. de A.; LAKATOS, E. M. **Técnicas de pesquisa**: planejamento e execução de pesquisas; amostragens e técnicas de pesquisa; elaboração, análise e interpretação de dados. 4. ed. São Paulo: Atlas, 1999. 248 p.

MERCOSUL. **Países do Mercosul**. Disponível em: <https://www.mercosur.int/pt-br/quem-somos/paises-do-Mercosul/>. Acesso em: 15 fev. 2022.

MERCOSUL. Instrução Normativa nº 56, de 23 de agosto de 1991. Institui o Manifesto Internacional de Carga Rodoviária/Declaração de Trânsito Aduaneiro – MIC/DTA e estabelece normas para sua emissão e utilização. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 27 ago. 1991. p. 17.804/05. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/centrais-de-conteudo/91-11-instnorm56-doc>. Acesso em: 15 jan. 2022.

MERCOSUL. Decreto de 3/8/93. Dispõe sobre a execução do Acordo sobre Regulamentação básica unificada de Trânsito, entre Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai, de 29/9/92. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 4 ago. 1993. p. 11.138. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/dnn/Anterior%20a%202000/1993/Dnn1613.htm. Acesso em: 18 jan. 2022.



Análise da simetria das legislações relacionadas ao transporte rodoviário internacional de cargas no âmbito do Mercosul

Sandra Mara Pereira D'Arísbo, Débora da Silva Lobo, Weimar Freire da Rocha Júnior

MERCOSUL. Decreto nº 5/93. Projeto de Acordo para a Aplicação dos Controles Integrados em Fronteira entre os Países do Mercosul. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 1993. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/centrais-de-conteudo/tratado-20de-20assu-20Mercosul-doc>. Acesso em: 18 jan. 2022.

MERCOSUL. Decreto nº 1.563, de 19/7/95. Dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, de 30/12/94. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 20 jul. 1995. p. 10.714. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/centrais-de-conteudo/95-8-dec1563-doc>. Acesso em: 20 jan. 2022.

MERCOSUL. Decreto nº 1.797, de 25 de janeiro de 1996. Dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, de 30 de dezembro de 1994. **Diário Oficial da União**. Brasília: Casa Civil, 1996. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1996/d1797.htm. Acesso em: 18 jan. 2022.

MERCOSUL. Decreto nº 2.075, de 19 de novembro de 1996. Dispõe sobre a execução do Acordo de Complementação Econômica (ACE 35), entre Brasil, Argentina, Paraguai, Uruguai e Chile, de 30 de setembro de 1996. **Diário Oficial da União**. Brasília: Casa Civil, 1996. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1996/d2075.htm. Acesso em: 20 jan. 2022.

MERCOSUL. Decreto nº 2.873, de 10 de dezembro de 1998. Dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial nº 11 ao amparo do Artigo 14 do TM-80, assinado entre os Governos da Argentina, Brasil, Paraguai, Uruguai, da Colômbia, Equador, Peru e Venezuela, em 16 de abril de 1998. Acordo entre Mercosul e Comunidade Andina (CAN). **Diário Oficial da União**. Brasília: Casa Civil, 1998. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2873.htm. Acesso em: 20 jan. 2022.

MERCOSUL. Decreto nº 4/2000. **Acordo de Recife**. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/centrais-de-conteudo/acordo-20de-20recife-20cmc-20dec-20n-205-20de-202000-doc>. Acesso em: 18 jan. 2022.

MERCOSUL. Decreto nº 23/00. Relançamento do Mercosul. Incorporação da Normativa Mercosul ao Ordenamento Jurídico dos Estados Partes. **Câmara dos Deputados**. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-mistas/cpcms/normativas/Mercosul-legislacao-e-textos-basicos>. Acesso em: 21 jan. 2022.

MERCOSUL. Decreto nº 5.462, 9 de junho de 2005. Execução do Segundo Protocolo Adicional ao Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 9 jun. 2005. Disponível em: https://antilegis.datalegis.inf.br/action/UrlPublicasAction.php?acao=abrirAtoPublico&num_ato=00005462&sgl_tipo=DEC&sgl_orgao=NI&vlr_ano=2005&seq_ato=000. Acesso em 18 jan. 2022.

MERCOSUL. Decreto nº 27/10. **Código Aduaneiro do Mercosul (CAM)**. Disponível em: http://www.econeteditora.com.br/comex_new/servicos/acordo_Mercosul_cmc_027_2010.php. Acesso em: 12 fev. 2022.



MERCOSUL. Decreto nº 43/10. **Acordo de Defesa da Concorrência do Mercosul**. Disponível em: http://antigo.cade.gov.br/assuntos/internacional/internacional-anexos/cooperacao-multilateral/dec_43-10_pt_revisao-protocolo-de-defesa-da-concorrenca-do-Mercosul.pdf. Acesso em: 21 jan. 2022.

MERCOSUL. Decreto nº 8.655, de 28 de janeiro de 2016. Dispõe sobre a execução do Septuagésimo Sexto Protocolo Adicional ao Acordo de Complementação Econômica nº 2 (76PA-ACE2), firmado entre a República Federativa do Brasil e a República Oriental do Uruguai, em 11 de dezembro de 2015. **Diário Oficial da União**. Brasília: Casa Civil, 2016. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2016/decreto/D8655.htm. Acesso em: 18 jan. 2022.

MERCOSUL. Resolução nº 5.840, de 22 de janeiro de 2019. Dispõe sobre o transporte rodoviário internacional de cargas e dá outras providências. **Diário Oficial da União**. Brasília: Casa Civil, 2019. Disponível em: <https://www.in.gov.br/web/dou/-/resolucao-n-5-840-de-22-de-janeiro-de-2019-60343978>. Acesso em: 18 jan. 2022.

MERCOSUL. Decreto nº 10.448, de 7 de agosto de 2020. Acordo de Complementação Econômica nº 74 (ACE 74), firmado pela República Federativa do Brasil e pela República do Paraguai, em 11 de fevereiro de 2020. **Siscomex**. Disponível em: <http://siscomex.gov.br/acordos-comerciais/brasil-paraguai-automotivo-ace-74/>. Acesso em: 20 jan. 2022.

MINISTÉRIO DE INFRAESTRUTURA. Em dia de sanção do novo Marco Legal das Ferrovias, Pro Trilhos alcança 64 requerimentos e ultrapassa R\$ 180 bilhões em investimentos projetados. **GOV.br**, 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/noticias/2021/12/em-dia-de-sancao-do-novo-marco-legal-das-ferrovias-pro-trilhos-alcanca-64-requerimentos-e-ultrapassa-r-180-bilhoes-em-investimentos-projetados>. Acesso em: 20 fev.2022.

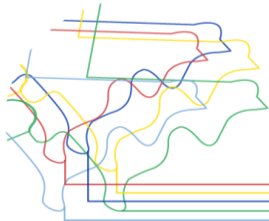
MIRANDA, M. G.; FRIEDE, R.; AVELAR, K. Capital social e os desafios do Corredor Bioceânico. **Revista Interações**, Campo Grande, n. 20, set. 2019. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/inter/a/qcunjDdFHLr9rChp7kcrTHB/?lang=pt>. Acesso em: 25 fev. 2022.

OLIVEIRA, M. M. de. **Como fazer pesquisa qualitativa**. Petrópolis: Vozes, 2007. 182 p.

OLIVEIRA, S. L. de. **Tratado de metodologia científica**: projetos de pesquisa, TGI, TCC, monografias, dissertações e teses. São Paulo: Pioneira, 1997. 315 p.

RIBEIRO, H. A. S.; PEIXOTO, N. E. S.; PINTO, K. C. R. Harmonização de normas para o transporte rodoviário internacional de cargas entre países da América do Sul. **Revista Brasileira de Políticas Públicas e Internacionais** (RPPI), [S. l.], v. 4, n. 1, 2019. Disponível em: <https://periodicos.ufpb.br/index.php/rppi/article/view/45661>. Acesso em: 01 fev. 2022.

RODRIGUES, A. B. **Transições**: caminhos para um território urbano sustentável. 2019. 73 p. Dissertação (Mestrado em Tecnologias, Gestão e Sustentabilidade) - Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Foz do Iguaçu, 2019. Disponível em: <https://tede.unioeste.br/handle/tede/4647>. Acesso em: 18 maio 2022.



Análise da simetria das legislações relacionadas ao transporte rodoviário internacional de cargas no âmbito do Mercosul

Sandra Mara Pereira D'Arísbo, Débora da Silva Lobo, Weimar Freire da Rocha Júnior

SISTEMA DE INFORMAÇÕES DO COMÉRCIO EXTERIOR – SICE. **Código Aduaneiro do Mercosul.**

Disponível em: <http://www.sice.oas.org/trade/mrcsrs/decisions/dec2594Textp.asp>. Acesso em: 12 fev. 2022.

TREVISAN, R.; MEIRA, L. A.; PIERI, F.; BRANCO, L.; KOTZIAS, F. O “Território Aduaneiro” e as bodas de ametista da “Lei Aduaneira”. **Consultor Jurídico**, 23 de novembro de 2021. Disponível em:

<https://www.conjur.com.br/2021-nov-23/territorio-aduaneiro-territorio-aduaneiro-bodas-ametista-lei-aduaneira>. Acesso em: 02 fev. 2022.