

ATUALIZAÇÃO DO RELATÓRIO DE HARMONIZAÇÃO

Volume 1 - Contextualização e metodologia

ELABORAÇÃO DE ESTUDOS COMPLEMENTARES DAS
NORMATIVAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO
INTERNACIONAL DE CARGAS E DE PASSAGEIROS DOS
PAÍSES DA AMÉRICA DO SUL, VISANDO À HARMONIZAÇÃO
LEGISLATIVA NO ÂMBITO DO ATIT E DA CAN



ATUALIZAÇÃO DO RELATÓRIO DE HARMONIZAÇÃO

VOLUME 1 – CONTEXTUALIZAÇÃO E METODOLOGIA

ELABORAÇÃO DE ESTUDOS COMPLEMENTARES DAS NORMATIVAS DE
TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE CARGAS E DE
PASSAGEIROS DOS PAÍSES DA AMÉRICA DO SUL, VISANDO À
HARMONIZAÇÃO LEGISLATIVA NO ÂMBITO DO ATIT E DA CAN

FICHA TÉCNICA

Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Diretor-geral em exercício: Marcelo Vinaud Prado

Diretor: Davi Ferreira Gomes Barreto

Diretor: Weber Ciloni

Diretor: Murshed Menezes

Diretor: Alexandre Porto

Assessoria de Relações Internacionais (ASINT)

Chefe: Noboru Ofugi

Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas (SUROC)

Superintendente-substituta: Rosimeire Lima de Freitas

Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros (SUPAS)

Superintendente: João Paulo de Souza

Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros (SUFIS)

Superintendente: Mauricio Hideo Taminato Ameomo

Superintendência de Governança, Planejamento e Articulação Institucional (SUART)

Superintendente: Murshed Menezes Ali

Gestor do TED: Noboru Ofugi

Fiscal do TED: Marcos Antônio Lima das Neves

Grupo de Trabalho – ANTT

I – Titulares

Sandro Vieira da Rosa - ASINT

Eugênio José Saraiva Câmara Costa - SUROC

Tatiana Furtado Alvim de Amorim - SUFIS

Anna Paola Alleone Luksevicius - SUPAS

II - Suplentes

André Dulce Gonçalves Maia - ASINT

Tiago Barbosa de Oliveira - SUROC

Antônio Pedro Spilere Nandi - SUFIS

Bruna Gabriele Borges Freire - SUPAS

Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)

Reitor: Ubaldo Cesar Balthazar, Dr.

Pró-Reitor de pesquisa: Sebastião Roberto Soares, Dr.

Diretor do Centro Tecnológico: Edson Roberto De Pieri, Dr.

Chefe do Departamento de Engenharia Civil: Prof. Wellington Longuini Repette, Dr.

Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans)

Coordenador geral: Amir Mattar Valente

APRESENTAÇÃO

Cabe à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), segundo a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que estabelece sua criação, representar o Brasil perante os organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados em sua área de competência, observadas as diretrizes do Ministério da Infraestrutura (MInfra) e as atribuições específicas dos demais órgãos federais.

A fim de cumprir essas atribuições, a ANTT participa de uma série de reuniões, que envolvem países da América do Sul. As atas e os anexos resultantes destas, complementarmente ao Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), constituem o arcabouço legal que rege o transporte internacional terrestre.

A ANTT tem participado das reuniões da Comissão de Seguimento do ATIT (Comissão do Artigo 16), nas quais se discute as necessidades de alterações e/ou de complementações do Segundo Protocolo Adicional sobre Infrações e Sanções. Adicionalmente, a ANTT participa das Reuniões do Subgrupo Técnico do Subgrupo de Trabalho 5 – Transportes do Mercosul (SGT-5), com o tema “Harmonização dos procedimentos de fiscalização”, que foi criado visando ao avanço em temas importantes que tratam da uniformização de procedimentos.

Portanto, é indispensável que a agência conheça integralmente a legislação e os procedimentos adotados nos outros países participantes, para que a harmonização da legislação brasileira com a internacional seja conduzida de forma adequada. Além disso, o conhecimento da legislação é necessário para que a ANTT possa identificar práticas operacionais, legislações e procedimentos adotados em outros países que restrinjam ou conflitem com regulamentos e acordos internacionais firmados pelo Brasil, conforme estabelecido pelo art. 32 da Lei nº 10.233/2001.

Por meio do Termo de Execução Descentralizada (TED) nº 002/2014 ANTT/UFSC, foram realizados o levantamento e a organização, em um banco de dados, das atas das reuniões anteriormente citadas, bem como resoluções, diretrizes e decisões dos grupos e das câmaras do Mercado Comum do Sul (Mercosul); acordos internacionais; leis, decretos-lei e decretos do Poder Executivo da Presidência da República; portarias do Ministério dos Transportes; resoluções e portarias da ANTT; resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (Contran); resoluções do Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP); circulares da Superintendência de Seguros Privados (SUSEP); além de instruções normativas de diversos órgãos com competência para regular aspectos pertinentes aos serviços de transporte rodoviário.

Além disso, o TED nº 002/2016 ANTT/UFSC, denominado "Levantamento, análise e comparação das normativas de transporte rodoviário internacional de cargas e de passageiros dos países que mantêm acordo com o Brasil", resultou na proposição de subsídios para propostas de alteração de acordos bilaterais e multilaterais, do ATIT e para a elaboração dos *Manuais de Fiscalização do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e de Passageiros*. No âmbito do referido TED, foram analisadas e comparadas as normativas da Argentina, da Bolívia, do Chile, do Paraguai, do Peru, do Uruguai, da Venezuela, da Guiana e da Guiana Francesa.

Além do ATIT, outro marco regulatório de transporte terrestre internacional entre os países da América do Sul foi firmado no âmbito da Comunidade Andina (CAN), que possui como

membros a Bolívia, a Colômbia, o Equador e o Peru. Esse marco é composto pela Decisão nº 398, de 17 de janeiro de 1997, que trata sobre o transporte internacional de passageiros por rodovia, e a Decisão nº 399, de 17 de janeiro de 1997 (substituída pela Decisão nº 837, de 29 de abril de 2019), que trata sobre o transporte internacional de cargas por rodovias.

Assim, o presente estudo, elaborado em continuidade à etapa realizada no âmbito do TED nº 002/2016 ANTT/UFSC, tem como objetivo complementar as ações que já vêm sendo executadas pela agência, por meio da reunião dos instrumentos normativos da Colômbia, do Equador e do Suriname, além da realização das análises necessárias para a comparação desses documentos com a legislação brasileira vigente, com os acordos bilaterais e com o ATIT. Ressalta-se que, dos membros da CAN, apenas a Colômbia e o Equador não possuem acordo de transporte com o Brasil. O Suriname, por sua vez, não é membro da CAN e tampouco possui, atualmente, acordo de transporte vigente com o Brasil.

Nesse contexto, também compõe as atividades deste projeto o levantamento dos instrumentos normativos vigentes no âmbito da CAN e sua comparação com o ATIT, visando subsidiar a ANTT na proposição de harmonização entre as normas do acordo e da CAN relacionadas ao transporte terrestre.

O resultado deste trabalho subsidiará as propostas da ANTT para a alteração de acordos bilaterais, do ATIT e do Protocolo sobre Infrações e Sanções, a proposição de novos acordos de transporte com os países não signatários do ATIT e a revisão dos *Manuais de Fiscalização do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e de Passageiros*, podendo, assim, reduzir os conflitos de cunho operacional e diplomático, atender às reivindicações do setor privado e promover uma efetiva integração entre os países, além de garantir maior celeridade e confiabilidade aos processos fiscalizatórios.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Mapa sobre dados socioeconômicos dos territórios sul-americanos	24
Figura 2 – Distribuição da malha rodoviária na América do Sul	40
Figura 3 – Fluxograma da metodologia.....	48

LISTA DE GRÁFICO

Gráfico 1 – Resultado por indicador no LPI entre os países analisados.....	27
Gráfico 2 – Participação dos modais no superávit agregado de 2009 a 2019 com os países analisados – em US\$ (FOB).....	29
Gráfico 3 – Participação nas exportações brasileiras no ano de 2019 – em US\$ (FOB)	29
Gráfico 4 – Participação nas importações brasileiras no ano de 2019 – em US\$ (FOB)	30
Gráfico 5 – Participação nas exportações brasileiras, por país, do projeto em 2019, pelo modal rodoviário – em US\$ (FOB)	31
Gráfico 6 – Total exportado pelo Brasil de 2009 a 2019 nos países analisados por todos os modais – em US\$ (FOB).....	32
Gráfico 7 – Total exportado pelo Brasil de 2009 a 2019 nos países analisados pelo modal rodoviário – em US\$ (FOB).....	33
Gráfico 8 – Participação dos modais de transporte nas exportações brasileiras em 2019 nos países do projeto – em US\$ (FOB).....	35
Gráfico 9 – Participação nas importações brasileiras por país do projeto em 2019 pelo modal rodoviário – em US\$ (FOB)	36
Gráfico 10 – Total importado pelo Brasil de 2009 a 2019 nos países analisados por todos os modais – em US\$ (FOB).....	37
Gráfico 11 – Total importado pelo Brasil de 2009 a 2019 nos países analisados pelo modal rodoviário – em US\$ (FOB).....	37
Gráfico 12 – Participação dos modais de transporte nas importações brasileiras em 2019 dos países do projeto – em US\$ (FOB).....	39
Gráfico 13 – Empresas e veículos brasileiros habilitados a operar nos países da América do Sul	42
Gráfico 14 – Empresas e veículos estrangeiros habilitados a operar no Brasil	43
Gráfico 15 – Quantidade de normativas trabalhadas	44
Gráfico 16 – Quantidade de temas normativos trabalhados	45

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Densidade da malha rodoviária por país analisado	41
Tabela 2 – Empresas habilitadas e número de veículos	42
Tabela 3 – Padrão de cores utilizado nas tabelas de comparação	49
Tabela 4 – Modelo da tabela de comparação	49
Tabela 5 – Tabela de comparação de autorizações, de documentos de transporte e de serviços (2018).....	50
Tabela 6 – Tabela de comparação de tarifas e de pedágios (2018).....	51
Tabela 7 – Tabela de comparação de seguros (2018).....	51
Tabela 8 – Tabela de comparação de produtos perigosos (2018).....	51
Tabela 9 – Tabela de comparação de infrações e de sanções (2018).....	52
Tabela 10 – Tabela de comparação de normas técnicas (2018).....	53
Tabela 11 – Tabela de comparação de autorizações, de documentos de transporte e de serviços – temas harmonizáveis	57
Tabela 12 – Tabela de comparação de seguros – temas harmonizáveis	57
Tabela 13 – Tabela de comparação de normas técnicas – temas harmonizáveis.....	58
Tabela 14 – Tabela de comparação de produtos perigosos – temas harmonizáveis	59

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ALADI	Associação Latino-Americana de Integração
AMBA	Área Metropolitana de Buenos Aires
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
ASINT	Assessoria de Relações Internacionais
ATIT	<i>Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre</i>
CAN	Comunidade Andina
CIA	Central Intelligence Agency
CNSP	Conselho Nacional de Seguros Privados
COFTRIN	Coordenação de Fiscalização do Transporte Internacional de Cargas e Passageiros
Contran	Conselho Nacional de Trânsito
DTA	Declaração de Trânsito Aduaneiro
EOC	Elementos Objeto de Comparação
EUA	Estados Unidos da América
FOB	<i>Free on Board</i>
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
LabTrans	Laboratório de Transportes e Logística
LPI	<i>Logistics Performance Index</i>
Mercosul	Mercado Comum do Sul
MIC	Manifesto Internacional de Cargas
MIInfra	Ministério da Infraestrutura
ONU	Organização das Nações Unidas
PCR	<i>Polymerase Chain Reaction</i>
PIB	Produto Interno Bruto
SGT-5	Subgrupo de Trabalho nº 5
SUART	Superintendência de Governança, Planejamento e Articulação Institucional

SUFIS	Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros
SUPAS	Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros
SUROC	Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas
SUSEP	Superintendência de Seguros Privados
TED	Termo de Execução Descentralizada
UE	União Europeia
UE	União Europeia
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina

SUMÁRIO

1	Introdução	13
2	Contextualização.....	23
2.1	Países analisados	23
2.2	<i>Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT)</i>	27
2.3	Acordos bilaterais sobre transporte terrestre	27
2.4	Balança comercial	28
2.5	Transporte rodoviário	39
2.6	Normativas trabalhadas.....	43
3	Metodologia.....	47
3.1	Tabelas de comparação	49
3.2	Atualização da comparação normativa e das propostas de harmonização ..	55
4	Considerações finais.....	61
	Referências	63

1 Introdução

No que tange às relações internacionais, o Brasil é membro de diversos organismos de integração regional, entre os quais se destaca o Mercado Comum do Sul (Mercosul) e a Associação Latino-Americana de Integração (ALADI). Além disso, o Brasil tem firmado acordos bilaterais com diversos países da América do Sul, entre eles a Guiana e a Venezuela, bem como a Guiana Francesa (Departamento Ultramarino da França), com vistas ao desenvolvimento da regulação do transporte rodoviário de cargas e de passageiros e o estabelecimento dos princípios fundamentais de reciprocidade.

Desse modo, o presente estudo busca, em suma, o levantamento, a análise e a comparação das normativas de transporte rodoviário internacional de cargas e de passageiros da Colômbia, do Equador e do Suriname com o Brasil, bem como a harmonização das normas do Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) com as decisões de transporte da Comunidade Andina de Nações (CAN).

No dia 5 de maio de 2020 foi encaminhada, em meio digital, a via do Relatório Comparativo RP 3 – Equador, encerrando, assim, a Fase 1 e a Fase 2 do Plano de Trabalho do Termo de Cooperação nº 001/2019.

A conclusão das fases 1 e 2 resultou em três relatórios comparativos, a saber:

- » *RP 1 – Suriname* (ANTT, 2020a¹);
- » *RP 2 – Colômbia* (ANTT, 2020b);
- » *RP 3 – Equador* (ANTT, 2020c).

Os relatórios supracitados apresentaram os resultados do levantamento, da análise e da comparação das normativas dos países que compuseram o objeto de exame da presente pesquisa, assim como sua comparação com as normas brasileiras afetas ao tema do transporte internacional terrestre.

Com a conclusão das fases anteriores, iniciou-se a Fase 3 do Plano de Trabalho: “Atualizar as propostas de harmonização”. O objetivo dessa fase é atualizar os relatórios de harmonização da Fase 3 do TED nº 02/2016, contemplando os novos países analisados e eventuais revisões legais. Desse modo, a Fase 3 do presente trabalho é apresentada em quatro volumes. Este volume está segmentado em três capítulos, além desta introdução, têm-se:

- » Contextualização
- » Metodologia
- » Considerações finais.

Por fim, ressalta-se que durante a elaboração deste relatório comparativo houve a declaração da Organização Mundial da Saúde (OMS), no dia 11 de março de 2020, sobre a situação de pandemia de covid-19, doença causada pelo novo coronavírus (SARS-CoV-2), desencadeando a adoção de diversas medidas ao redor do mundo para mitigar o contágio. Na América do Sul, a maioria dos países declarou emergência nacional, ou situação análoga, e ações

¹ Os relatórios RP1, RP2 e RP3 não foram publicados no site da ANTT até o momento de conclusão deste relatório.

de restrição de circulação e entrada de estrangeiros em seus territórios. Dessa forma, muitas das medidas adotadas na região têm impacto no transporte terrestre internacional de cargas e, principalmente, de passageiros. A seguir é apresentado um compilado dessas normas adotadas pelos países sul-americanos²:

» Brasil

- Decreto nº 10.298, de 30 de março de 2020: institui o Conselho Nacional de Secretários de Transportes, um órgão consultivo que tem como objetivo aprimorar o planejamento e a avaliação das políticas públicas setoriais (BRASIL, 2020e).
- Resolução ANTT nº 5.875, de 17 de março de 2020: dispõe sobre as medidas para enfrentamento da pandemia de covid-19 no âmbito do serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. A resolução suspende por 60 dias (com possibilidade de prorrogação) a prestação do serviço de transporte rodoviário internacional de passageiros, regular, sob regime de fretamento, e semiurbano em região de fronteira, realizada por empresas brasileiras e estrangeiras, e dá outras providências (ANTT, 2020d).
- Resolução ANTT nº 5.876, de 20 de março de 2020: dispõe sobre as medidas para enfrentamento da pandemia de covid-19 no âmbito do serviço de transporte rodoviário de cargas. A resolução prorroga até 31 de julho de 2020 a validade dos certificados do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC), previsto na Resolução ANTT nº 4.799/2015, cujo vencimento esteja compreendido entre 1º de março e 30 de junho de 2020, e suspende, até 31 de julho de 2020, a aplicação da alínea "d" do inciso I do art. 6º; da alínea "e" do inciso II do art. 6º; do inciso V do §2º do art. 16; do inciso IV do §2º do art. 19; e a exigência de Certificado de Inspeção Técnica Veicular (CITV), prevista no art. 28; todos da Resolução ANTT nº 5.840, de 22 de janeiro de 2019. O art. 3º da Resolução ANTT nº 5.876/2020 também altera a Resolução ANTT nº 5.840/2019, para incluir o art. 25-A, com a seguinte redação: "Art. 25-A. Suspender, até ulterior Deliberação da ANTT, as obrigações e penalidades relacionadas ao cadastramento da Operação de Transporte, com a consequente geração do CIOT, para as contratações que não envolverem TAC e TAC – Equiparado" (ANTT, 2020e, p. 98).
- Resolução ANTT nº 5.879, de 26 de março de 2020: dispõe sobre a flexibilização de prazos para cumprimento de obrigações contratuais e regulatórias, em razão da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus, no âmbito da infraestrutura e serviço de transporte ferroviário de cargas e do transporte rodoviário de cargas e de passageiros, e dá outras providências (ANTT, 2020f). A resolução foi prorrogada, inicialmente, pela Resolução nº 5.889, de 19 de maio de 2020, com vigência até 31 de julho de 2020 (ANTT, 2020g). Posteriormente, a Resolução ANTT nº 5.900, de 21 de julho de 2020, alterou a Resolução ANTT nº 5.879, prorrogando seu prazo por mais 60 dias (até 31 de setembro) e incluindo a Licença Complementar no rol dos documentos sujeitos à flexibilização de prazos, desde que haja reciprocidade do país estrangeiro em relação às empresas brasileiras (ANTT, 2020i).
- Resolução ANTT nº 5.893, de 2 de junho de 2020: estabelece as medidas a serem adotadas no âmbito dos serviços de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros e dos serviços de transporte ferroviário de passageiros, para enfrentamento da emergência de saúde pública decorrente do novo coronavírus, responsável pela covid-19. A resolução suspende a "prestação dos serviços de transporte coletivo rodoviário internacional de passageiros, regular, semiurbano e de fretamento, das empresas brasileiras e estrangeiras que possuem licenças originárias, complementares e ocasionais", podendo excetuar-se dessa suspensão o transporte de

² O levantamento contempla normativas encontradas e publicadas até o dia 31 de julho de 2020.

passageiros com a finalidade de garantir o retorno de brasileiros ou estrangeiros aos seus respectivos países de origem, o transporte de profissionais que atuem em serviços públicos a atividades essenciais e o deslocamento de pessoas com enfermidades para tratamento de saúde (ANTT, 2020h).

- Portaria nº 204, de 29 de abril de 2020: a portaria interministerial – Ministérios da Casa Civil, Infraestrutura e Saúde – dispõe sobre a restrição excepcional e temporária de entrada no País de estrangeiros, de qualquer nacionalidade, por via terrestre, conforme recomendação da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa). Essa medida não impede o transporte rodoviário internacional de cargas (BRASIL, 2020b). A portaria foi prorrogada sucessivas vezes, e a última prorrogação, determinada pela Portaria nº 340, de 30 de junho de 2020, estendeu sua vigência até 30 de julho de 2020 (BRASIL, 2020d). Posteriormente, a Portaria CC-PR/MJSP/MINFRA/MS nº 1, de 29 de julho de 2020, ampliou a restrição da entrada de estrangeiros de qualquer nacionalidade, não só por meios terrestres, mas também por meios marítimos, além de proibir voos internacionais com destino a alguns estados brasileiros, até 30 de agosto de 2020. As restrições não se aplicam ao transporte de cargas (BRASIL, 2020a).

» Argentina

- Decreto nº 260/2020, de 12 de março de 2020: decreta a Emergência Sanitária da covid-19 e dispõe sobre a adoção de novas medidas para conter a propagação do novo coronavírus. O art. 17 trata das obrigações das empresas operadoras de meios de transporte, internacionais e nacionais, que operam na Argentina, em cumprir as medidas sanitárias e as ações preventivas que foram estabelecidas, bem como emitir os reportes que lhes sejam requeridos (ARGENTINA, 2020b).
- Decreto nº 274/2020, de 16 de março de 2020 – Proibição de ingresso ao território nacional: estabelece a proibição de ingresso ao território nacional, por um prazo de 15 dias, de pessoas estrangeiras não residentes no país, através de portos, aeroportos, postos de fronteira e qualquer outro ponto de acesso ao território argentino. O decreto não impede a circulação de pessoas envolvidas no transporte terrestre (e demais modos de transporte) internacional de cargas (ARGENTINA, 2020e). Foi prorrogado por sucessivos decretos, sendo o último o Decreto nº 409/2020 (ARGENTINA, 2020d), o qual esteve vigente até 10 de maio de 2020.
- Resolução Conjunta nº 4/2020: aprova o protocolo para implementação do *Plano de Emergência Covid-19, para o Transporte Automotor de Cargas Gerais e Perigosas nas Rotas Nacionais*. O plano determina os requisitos mínimos de higiene e prevenção para evitar a propagação do vírus e é aplicável ao transporte nacional e internacional de cargas (ARGENTINA, 2020c).
- Em 26 de junho, o Governo da Argentina prorrogou, pela sétima vez, as medidas de confinamento no país até 17 de julho, promovendo também um endurecimento das medidas na Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) (PRESSE, 2020). Posteriormente, o governo anunciou que o país passará a uma fase mais flexível com relação ao isolamento social, entre 18 de julho e 2 de agosto, com possibilidade de retornar à fase mais rígida (ARGENTINA, 2020a).

» Bolívia

- Decreto Supremo nº 4.196, de 17 de março de 2020: declara situação de emergência sanitária nacional e quarentena em todo o território boliviano. Estipula o fechamento de fronteiras a partir do dia 20 de março até o dia 31 do mesmo mês para estrangeiros não residentes no país. Entre as exceções estão as pessoas envolvidas no transporte internacional de cargas (BOLÍVIA, 2020a). Foi prorrogado por sucessivos decretos, sendo o último o Decreto Supremo nº 4.276, de 26 de junho de 2020, com vigência até 31 de julho de 2020 (BOLÍVIA, 2020e).

» Chile

- Declaração de Estado de Catástrofe, de 18 de março de 2020: declara estado de exceção constitucional de catástrofe em todo território nacional, com vigência de 90 dias, a partir do dia seguinte de sua publicação. Esse estado de exceção permite a limitação do trânsito de pessoas e prevê assegurar distribuição de bens e serviços básicos (CHILE, 2020a). O estado de catástrofe foi prorrogado por mais 90 dias, com nova vigência até 14 de setembro (CHILE, 2020d).
- Plano de Ação Coronavírus covid-19: compila disposições sobre diversos temas envolvendo a pandemia de covid-19. Sobre o transporte público, serão estabelecidas medidas e controles sanitários nos terminais de ônibus, bem como novos horários de circulação. No que se refere às fronteiras, foram tomadas medidas de controle da entrada de pessoas com risco de contágio, decretando-se o fechamento das fronteiras terrestres, marítimas e aéreas para estrangeiros a partir de 18 de março. Além disso, o ingresso de passageiros por via marítima está suspenso até 30 de setembro. Essa medida não afeta o transporte de cargas (CHILE, 2020e).
- O Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, no dia 30 de março de 2020, estendeu o prazo para a realização de revisão técnica veicular em dois meses, a fim de evitar aglomerações. Posteriormente, o Decreto Supremo nº 41, de 22 de junho de 2020, modificou esse prazo para quatro e cinco meses, de forma que os veículos que deveriam ser revisados inicialmente em abril e maio o sejam apenas em setembro. Sendo assim, fica estendida a vigência do *Certificado da Revisão Técnica e de Verificação de Emissões Contaminantes*. Além disso, as licenças de condução foram estendidas em um ano, de modo que aquelas que expirariam em 2020 poderão ser renovadas em 2021. Por fim, o ministério iniciou uma campanha para que as pessoas renovem ou obtenham seu Seguro Obrigatório de Acidentes Pessoais (SOAP), que é exigido por lei e deve ser contratado por todos os proprietários de veículos automotores (CHILE, 2020b, 2020c).

» Colômbia

- Decreto nº 417, de 17 de março de 2020: declara estado de emergência econômica, social e ecológica em todo território nacional por um período de 30 dias (até 16 de abril de 2020) (COLOMBIA, 2020f).
- Decreto nº 482, de 26 de março de 2020: cria o Centro de Logística e Transporte, no âmbito do Ministério de Transporte. Dispõe sobre o transporte de passageiros nas modalidades intermunicipal e massivo, bem como sobre o transporte de cargas durante o estado de emergência declarado pelo Decreto nº 417/2020. Suspende os serviços prestados pelos organismos de apoio ao trânsito, assim como os trâmites que sejam efetuados por eles. Assim, os documentos de trânsito, incluindo a licença de condução e o certificado de revisão técnico-mecânica e de emissões contaminantes, cuja vigência expire, não serão exigidos (COLOMBIA, 2020c). Também a revisão técnico-mecânica e de emissões contaminantes e a cobrança de pedágios aos veículos que transitam no território nacional para realização das atividades tratadas no Decreto nº 457/2020 (COLOMBIA, 2020d) estão suspensas durante o período de vigência do Decreto nº 417/2020.
- Decreto nº 569, de 15 de abril de 2020: prorroga o prazo de operação do Centro de Logística e Transporte e, além disso, adotam-se medidas relacionadas com transporte de passageiros, de carga e aéreo, no âmbito de restrições de mobilidade e isolamento preventivo obrigatório. Da mesma forma, são estabelecidas a isenção de pedágios, a suspensão temporária da cobrança de taxas de *leasing* e da cobrança de infraestrutura aeroportuária. No que se refere aos portos de serviço privado, estes poderão participar de operações de carga com o objetivo de garantir o fornecimento de mercadorias de primeira necessidade para as populações dentro da área portuária,

independentemente do tipo de carga autorizada (COLOMBIA, 2020a). Posteriormente, o Decreto Legislativo nº 768, de 30 de maio de 2020, determinou, entre outras medidas, o retorno do pagamento dos pedágios e do serviço individual de transporte de passageiros a partir de 1º de junho de 2020 (COLOMBIA, 2020b).

- Decreto nº 1.076, de 28 de julho de 2020: outorga o isolamento preventivo obrigatório, com limitação à circulação de pessoas e veículos em todo o território nacional. Além disso, o decreto determina o fechamento de fronteiras fluviais, marítimas e terrestres com Panamá, Equador, Peru, Brasil e Venezuela até 1º de setembro de 2020. As determinações não se aplicam ao transporte de carga (COLOMBIA, 2020e).

» Equador

- Decreto nº 1.017, de 16 de março de 2020: decreta estado de exceção e calamidade pública em todo o território equatoriano, com a suspensão do direito da liberdade de trânsito por um período de 60 dias. Fica estabelecida a obrigatoriedade da quarentena comunitária e toque de recolher a partir do dia 17 de março, impossibilitando a circulação nas vias e espaços públicos (ECUADOR, 2020a). Ademais, o estado de exceção e calamidade foi prorrogado por 30 dias (até 15 de junho) através do Decreto nº 1.052/2020, o qual estabelece também o toque de recolher (*toque de queda*) a partir do dia 16 de maio, de forma que não se poderia circular em vias e em espaços públicos no âmbito nacional (ECUADOR, 2020b). O Decreto nº 1.074/2020, por sua vez, declara novamente o estado de exceção no Equador, determinando que este durará por 60 dias, mantendo-se vigente até dia 15 de agosto, com possibilidade de extensão por mais 30 dias (ECUADOR, 2020c). O decreto prevê que sejam mantidas as ações de restrição de mobilidade.
- No dia 14 de março de 2020, o Governo do Equador proibiu a entrada de estrangeiros no país por via aérea, terrestre e marítima, a partir do dia 15 de março, por um período de 21 dias. O governo também decidiu por um fechamento parcial das fronteiras terrestres, mantendo habilitados apenas os postos de fronteira de Rumichaca, San Miguel e Puerto El Carmen no Norte, e Huaquillas, Macará e Zapotillo ao sul do país. Destaca-se que o comércio internacional não foi afetado pela decisão (GARCÍA; VALENCIA; LLANGARÍ, 2020).
- Em notícia do dia 2 de junho, é afirmado que o Comité de Operaciones de Emergencia (COE) aprovou alguns alinhamentos referentes à entrada de estrangeiros no Equador, entre eles: os viajantes necessitarão apresentar um exame (PCR, do inglês – *Polymerase Chain Reaction*) negativo para o coronavírus, realizado no máximo sete dias antes da viagem, preencher a *Ficha del Viajero* e realizar isolamento preventivo obrigatório por 14 dias (dependendo do grupo em que a pessoa se encontra, poderá ser realizado em domicílio ou em alojamento temporário). Por outras duas semanas, ainda, ficam proibidos voos provenientes de países com alto contágio, como o Brasil (VELEZ, 2020).
- Resolução nº MTOP-DVGT-2020-0001-R, de 15 de março de 2020: informa o procedimento para coordenar o ingresso de pessoas e veículos ao Equador por via terrestre e os protocolos de cada instituição perante o coronavírus (covid-19). Contém disposições sobre as operações nos Centros de Atenção em Fronteira, sobre o controle de cidadãos equatorianos ou residentes no país que cruzem as fronteiras por meios próprios e sobre o controle para o transporte de carga internacional e o livre trânsito fronteiriço (ECUADOR, 2020d). Em 27 de abril de 2020, foi emitido o *Protocolo para o Transporte Internacional de Mercadorias por Rodovia na Fronteira Norte* (ECUADOR, 2020e).

» Guiana

- O Ministério de Infraestrutura Pública suspendeu os serviços de *ferryboat* entre a Guiana e o Suriname a partir de 14 de março (GUYANA, 2020a). Em 16 de abril de 2020, o ministério retomou os serviços de *ferryboat* para facilitar o transporte de mantimentos e comida. É permitido no máximo 200 passageiros, que devem manter distância adequada entre si (GUYANA, 2020c).
- O Ministério de Relações Exteriores declarou o fechamento das fronteiras, suspendendo viagens para países com os quais a Guiana faz fronteira (GUYANA, 2020a).
- O governo do país anunciou, em 2 de julho, novas medidas restritivas em função da pandemia, com vigência até 17 de julho. Entre as medidas, estão a imposição de um toque de recolher, das 18:00 até às 6:00, e o fechamento dos aeroportos para voos internacionais, além de outras medidas restritivas ao transporte local (GUYANA, 2020b).

» Guiana Francesa

- Segundo informa o Comunicado de Imprensa, de 19 de março de 2020, as fronteiras entre a Guiana Francesa e o Suriname foram fechadas em 14 de março. A travessia do Rio Maroni foi interdita, excetuando-se casos de urgência sanitária ou econômica, bem como a autorização diplomática prévia (GUYANE, 2020a).
- Segundo informa o Comunicado de Imprensa, de 25 de março de 2020, as fronteiras entre a França (por consequência a Guiana Francesa) e o Brasil foram fechadas no dia 19 de março. De acordo com o comunicado, só podem entrar no departamento ultramarino cidadãos franceses, estrangeiros residentes na Guiana, cidadãos da União Europeia ou estrangeiros que vivem na fronteira e trabalham na Guiana, desde que tenham a documentação necessária. O transporte de cargas não foi afetado (GUYANE, 2020b).
- Lei nº 2020-856, de 9 de julho de 2020: determina a prorrogação do estado de emergência sanitária, decretado pela Lei nº 2020-290, de 23 de março de 2020, até o dia 30 de outubro, especificamente para os departamentos ultramarinos da Guiana Francesa e de Mayotte (FRANCE, 2020).

» Paraguai

- Decreto nº 3.456, de 16 de março de 2020: declaração de estado de emergência sanitária e confinamento obrigatório (PARAGUAY, 2020a). Foi prorrogado por sucessivos decretos, sendo o último o Decreto nº 3.564/2020 (PARAGUAY, 2020c), com vigência até 3 de maio.
- Decreto nº 3.458, de 16 de março de 2020: decreta o fechamento parcial e temporário dos postos de fronteira pelo período de duração do estado de emergência sanitária estipulado pelo Decreto nº 3.456/2020, determinando em quais postos de fronteira será permitida a entrada de pessoas e/ou cargas e quais não (PARAGUAY, 2020i). Tal decreto teve seu art. 3º modificado pelo Decreto nº 3.465/2020 (PARAGUAY, 2020b).
- O Decreto nº 3.576/2020, por sua vez, estabeleceu as medidas correspondentes à Fase 1 do *Plano de Levantamento Gradual do Isolamento Preventivo Geral (Quarentena Inteligente)*, de 4 a 25 de maio, de forma que, nesse período, ficou estabelecido que as pessoas somente poderiam sair de suas casas para realizar deslocamentos mínimos e indispensáveis das 5:00 às 21:00, sendo também realizado um rodízio de veículos com base nas placas (PARAGUAY, 2020d). A Fase 2 corresponde ao Decreto nº 3.619/2020 (vigente de 25 de maio a 14 de junho), que estabeleceu que os habitantes somente poderiam se deslocar das 5:00 às 21:00 para as atividades e serviços indicadas no decreto (PARAGUAY, 2020e). Por fim, a Fase 3, presente no Decreto nº 3.706/2020 (vigente de 15 de junho a 5 de julho), determina que a população somente poderá

realizar os seus deslocamentos das 5:00 às 23:00 de domingo a quinta-feira e das 5:00 à 0:00 nas sextas-feiras e sábados para as atividades dispostas no decreto (PARAGUAY, 2020f). O Decreto nº 3.780/2020, de 5 de julho de 2020, amplia o prazo estabelecido no Decreto nº 3.706/2020. Sendo assim, a Fase 3 passa a valer até 19 de julho de 2020 (PARAGUAY, 2020g). Já o Decreto nº 3.835, de 18 de julho de 2020, estabelece que o país – com exceção da capital, Assunção, e dos departamentos Central e do Alto Paraná – passará para a Fase 4 da *Quarentena Inteligente*, entre 20 de julho e 16 de agosto. Essa fase é marcada por uma abertura maior, na qual são retiradas as restrições de deslocamento e são permitidos eventos sociais (de caráter público e privado) e religiosos, bem como a realização de atividades físicas e a reativação do setor hoteleiro (PARAGUAY, 2020h).

- Resolução C.D. nº 113/2020: aprova o protocolo de aplicação de medidas preventivas de fiscalização de caminhões de transporte de cargas, nacional e internacional, em pontos de fronteira por parte da Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN, 2020a).
- Resolução C.D. nº 156/2020: estabelece, em 28 de março, o prazo excepcional de 30 dias de vigência e prorrogação para a inspeção técnica veicular no serviço regular nacional e internacional de transporte de passageiros e cargas (DINATRAN, 2020b). Em 15 de abril, foi publicada pelo Dinatran a Resolução C.D. nº 183/2020, na qual fica estabelecido o protocolo para a abertura dos centros de inspeção técnica veicular no país (DINATRAN, 2020c).

» Peru

- Decreto Supremo nº 044/2020, de 15 de março de 2020: declara o estado de emergência nacional pelo prazo de 15 dias (prorrogáveis por igual período) e estipula o isolamento social obrigatório. Também estabelece o fechamento temporário das fronteiras, com a suspensão do transporte internacional de passageiros pelos meios terrestre, aéreo, marítimo e fluvial a partir do dia 16 de março. O decreto não proíbe o transporte internacional de cargas (PERÚ, 2020a). Foi prorrogado por sucessivos decretos, sendo o último o Decreto nº 116/2020, com vigência até 31 de julho de 2020 (PERÚ, 2020d).
- Decreto Supremo nº 020/2020, de 3 de junho de 2020: prorroga o estado de emergência sanitária por mais 90 dias a partir de 10 de junho de 2020 (PERÚ, 2020c).
- Em 24 de abril de 2020, o Ministro de Transportes e Comunicações, Carlos Lozada, informou que as fronteiras aéreas, terrestres, marítimas e fluviais do Peru se manterão fechadas por um tempo indeterminado. Também permanece suspenso o transporte interprovincial (EL COMERCIO, 2020; CONSULADO GENERAL DEL PERÚ EN RÍO DE JANEIRO, 2020).
- Resolução Diretorial nº 015-2020-MTC/18, de 19 de julho de 2020: prorroga a vigência das carteiras de habilitação que venceram entre 1º de janeiro e 15 de agosto desse ano, conforme a categoria da licença. As carteiras de condução de veículos particulares tiveram sua vigência prorrogada até 31 de janeiro de 2021; já as carteiras que habilitam a condução de ônibus foram prorrogadas até 30 de novembro de 2020; e, por fim, a vigência das carteiras para condução de veículos de carga, como caminhões, foi prorrogada até 31 de dezembro de 2020 (PERÚ, 2020b).

» Uruguai

- Decreto nº 93/2020, de 13 de março de 2020: declara o estado de emergência nacional sanitária como consequência da pandemia originada pela covid-19. Dentre as providências, estabelece o fechamento de alguns pontos turísticos (URUGUAY, 2020d).

- Decreto nº 94/2020, de 16 de março de 2020: decreta o fechamento de fronteira com a Argentina, bem como a proibição de chegada de cruzeiros de países centros da doença. O decreto não impede o transporte internacional de cargas (URUGUAY, 2020e).
- Ministerio do Transporte y Obras Públicas: em 29 de maio, declarou a não exigência da vigência da *Permissão Nacional de Circulação* dos veículos de transporte de passageiros registrados na Dirección Nacional de Transporte até 30 de junho de 2020, para todos os veículos de transporte de passageiros, cujo vencimento se verifique entre 13 de março e 30 de junho (URUGUAY, 2020b).
- O governo uruguaio anunciou uma série de medidas específicas para a cidade de Rivera, localizada na fronteira com o Brasil, como forma de conter o avanço da covid-19 na região de fronteira (URUGUAY, 2020a). Entre essas medidas estão a criação de uma Comissão Binacional Consultiva de Saúde nas Fronteiras, a qual realizou sua primeira reunião no dia três de junho, e a reativação de um Acordo Binacional para autorizações de estudo e trabalho para cidadãos brasileiros e uruguaio que moram nas fronteiras. Além disso, o Presidente anunciou o controle rígido de todos que entram e saem da cidade, através de quatro postos sanitários nas rotas de entrada e saída (EL PAÍS, 2020).
- Decreto nº 292, de 15 de julho de 2020: definiu uma série de medidas sanitárias para o ingresso de uruguaio e estrangeiros no país, por meios aéreos, marítimos ou terrestres. Entre as novas regras, estão: o preenchimento de um formulário (disponível no anexo I do decreto), com informações, tais como a manifestação ou não de sintomas da doença, o contato com pessoas infectadas, entre outros; a aferição da temperatura no ponto de entrada; a apresentação de um teste negativo de detecção do vírus da Sars-CoV-2, realizado até 72 horas antes da viagem; o cumprimento do isolamento preventivo; entre outras medidas (URUGUAY, 2020c).

» Mercosul

- Reunião Preparatória à LVII Reunião Ordinária do Subgrupo de Trabalho nº 5 (SGT nº 5), realizada por videoconferência nos dias 27 e 28 de maio de 2020: a delegação brasileira apresentou um relatório estratégico contendo a análise do transporte interestadual e internacional de passageiros, tendo como objetivo apresentar os impactos da pandemia nos números de viagens, de passageiros, entre outros fatores. Além disso, a delegação propôs a criação de uma Subcomissão de Segurança do Transporte no âmbito do SGT nº 5, já que, devido à situação de emergência causada pela covid-19, se faz necessária a implementação de novos protocolos de segurança, de forma a garantir uma boa logística de transporte entre os Estados que fazem parte do Mercosul. Dessa forma, o Anexo XII contém a Resolução de Segurança Vial (Draft ONU), a qual serviu como base para um documento que circulou durante a reunião e que servirá de apoio aos trabalhos da Comissão. Por fim, a delegação argentina também realizou suas contribuições ao apresentar três documentos emitidos pela Comissão Europeia (Anexo XIII), abordando orientações da União Europeia para a retomada progressiva dos serviços turísticos e de transporte (REUNIÓN TÉCNICA PREPATATORIA DE LA LVII REUNIÓN ORDINÁRIA DEL SGT Nº 5 “TRANSPORTE”, 2020).
- LVII Reunião Ordinária do SGT nº 5, realizada por videoconferência, nos dias 23 e 24 de junho de 2020: o subgrupo tomou nota da Reunião de Trabalho do SGT nº 5 (anexo XIII da reunião), realizada em 12 de junho de 2020, na qual as delegações dos países apresentaram as medidas sanitárias relativas ao transporte tomadas pelos governos. Além disso, na LVII Reunião, os países trocaram informações a respeito dos impactos da pandemia no que tange ao transporte internacional de cargas e de passageiros e concordaram em realizar um trabalho conjunto com o SGT nº 11 (Saúde) do Mercosul. A delegação argentina, em especial, informou os procedimentos de repatriação, tanto para estrangeiros quanto para argentinos, e anunciou a aprovação de um protocolo do

Plano de Emergência para o Transporte Automotor de Cargas Gerais e Produtos Perigosos. Em relação à criação da Subcomissão de Segurança do Transporte, foi realizada uma apresentação (anexo XV) a respeito dos pontos a serem considerados por essa subcomissão, e o tema continua na agenda do SGT nº 5 (REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT nº 5 "TRANSPORTE", 57, 2020).

Para o Suriname, não foram encontradas normativas relacionadas à pandemia de covid-19 que impactaram o transporte terrestre internacional de cargas e/ou passageiros.

2 Contextualização

Com o propósito de apresentar sucintamente informações sobre os elementos estudados, o objetivo deste capítulo é, primeiramente, analisar dados através de uma comparação geográfica, social e econômica da disposição dos países da América do Sul. Em seguida, pretende expor de modo breve a contextualização do *Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT)* e os acordos bilaterais celebrados entre o Brasil com os seguintes territórios sul-americanos: a Guiana, a Guiana Francesa e a Venezuela.

Os tópicos que se seguem ao longo do relatório apresentam uma análise das transações comerciais do Brasil com Argentina, Bolívia, Chile, Colômbia, Equador, Guiana, Guiana Francesa, Paraguai, Peru, Suriname, Uruguai e Venezuela e também uma análise do transporte rodoviário, abordando questões acerca da malha rodoviária de cada um dos países supracitados, assim como dados sobre as frotas e sobre as empresas brasileiras e estrangeiras habilitadas ao transporte internacional. Por fim, será apresentado, no âmbito deste documento, um levantamento dos quadros normativos em esfera multilateral e nacional que foram objeto de exame no processo de execução do atual projeto e do TED nº 2/2016.

2.1 PAÍSES ANALISADOS

Na Figura 1 estão representados os dados geográficos, populacionais, sociais e econômicos, assim como os índices de *performance* em negócios e logística oferecidos pelos países sul-americanos e pela Guiana Francesa (território ultramarino francês) analisados ao longo do projeto.

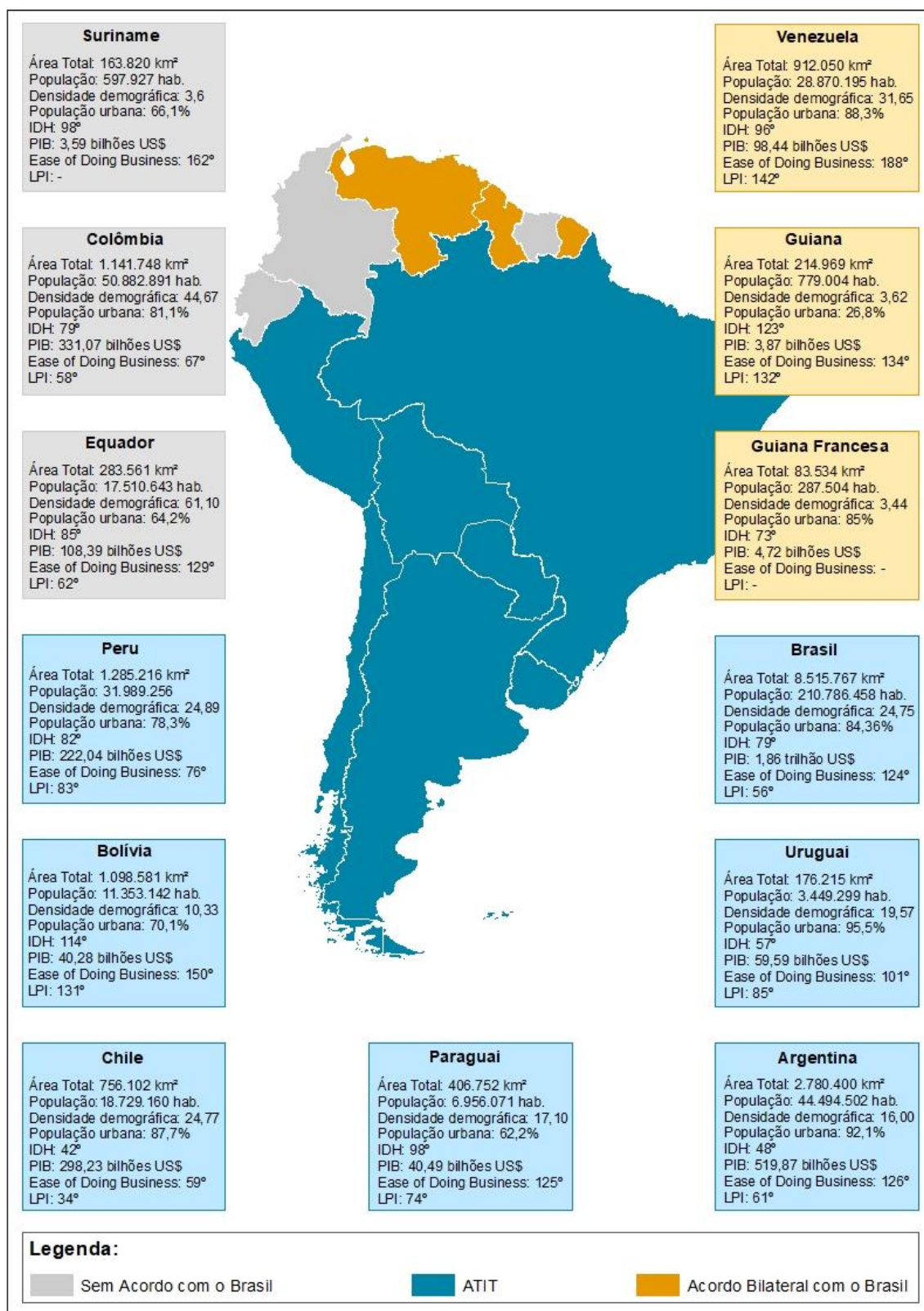


Figura 1 – Mapa sobre dados socioeconômicos dos territórios sul-americanos

Fonte: CIA (2020a, 2020b, 2020c, 2020d, 2020e, 2020f, 2020g, 2020h, 2020i), IBGE (c2020a, c2020b), The World Bank (c2020b, c2020c), JARAMILLO *et al.* (2018), ANTT (2020a, 2020b, 2020c, 2018a), UNDP (2019), IEDOM (2018) e Statista (2019). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

O Brasil é o maior país da América Latina e o quinto maior do mundo, com uma extensão de 8.515.767 km², fazendo com que o seu território seja equivalente a 47,7% da área total da América do Sul. Em comparação, a soma das áreas dos demais territórios sul-americanos resulta em 9.302.948 km² (CIA, 2020a, 2020b, 2020c, 2020d, 2020e, 2020f, 2020g, 2020h, 2020i; IBGE, c2020b ANTT, 2018a, 2020a, 2020b, 2020c).

Ainda que disponha de um território menor do que a área agregada dos outros países sul-americanos, o Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro, em 2018, foi superior ao desses países conjuntamente. Desse modo, a soma do PIB dos países supracitados foi de cerca de US\$ 1,73 trilhão, valor 7,4% menor que o PIB brasileiro, que alcançou US\$ 1,86 trilhão, segundo dados do Banco Mundial para o ano de 2018 (THE WORLD BANK, c2020c).

A Argentina, apesar de apresentar em 2018 o segundo maior PIB na América do Sul – US\$ 519,87 bilhões –, demonstrou um significativo decréscimo do PIB em relação ao ano imediatamente anterior, de aproximadamente 19,1%, o que se caracteriza como reflexo da conjuntura econômica que o país enfrenta. Em contrapartida, a Colômbia – terceiro maior PIB entre os países sul-americanos em 2018 – alcançou US\$ 331,04 bilhões, representando um crescimento de cerca de 6,1% em referência a 2017, período no qual também apresentou melhora no Índice de Desempenho Logístico (LPI, do inglês – *Logistics Performance Index*) e no índice *Ease of Doing Business* (THE WORLD BANK, c2020c).

O Brasil, devido a suas dimensões territoriais – consequência do seu processo histórico de formação e das barreiras geográficas da América do Sul –, possui fronteiras terrestres com quase todos os países da região, exceto com o Chile e com o Equador, fenômeno que vem a facilitar o desenvolvimento de processos de integração política e econômica, assim como a intensificação das relações bilaterais e multilaterais com esses países.

Por consequência, embora o Brasil apresente a maior população absoluta – cerca de 210 milhões de habitantes – entre os territórios objetos desta análise, não é o país mais povoado. O território que apresenta a maior densidade demográfica é o Equador, com cerca de 61,1 hab/km² (ANTT, 2020c), ao passo que o menos povoado é a Guiana Francesa, com 3,44 hab/km² (ANTT, 2018a; IEDOM, 2018). Já em relação à esfera de urbanização nos países estudados neste projeto, destaca-se a população urbana dos seguintes países:

- » Uruguai – com 95,5% da população urbana
- » Argentina – com 92,1% da população urbana
- » Venezuela – com 88,3% da população urbana (CIA, 2020a, 2020h, 2020i).

Em relação aos índices apresentados na Figura 1, no que concerne especificamente ao Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) – indicador que leva em conta o progresso de renda, educação e saúde –, o melhor colocado no *ranking* global em 2019, entre os países apresentados, foi o Chile, ocupando a 42ª posição. O país que obteve a pior colocação foi a Guiana, obtendo o 123º lugar. O Brasil, no entanto, se comparado com os países analisados, classifica-se em 4º lugar no *ranking* da América do Sul, e 79ª posição na classificação global (UNDP, 2019).

No que tange ao índice *Ease of Doing Business*, que mede o grau de facilidade na realização de negócios entre 190 países, o melhor colocado entre os países analisados, no ano de 2019, foi o Chile, ocupando a 59ª posição, enquanto que o pior colocado foi a Venezuela,

ficando no 188º lugar. Isso significa que o Chile apresenta um ambiente regulatório mais propício para a abertura de novas empresas e para as suas operações, de maneira oposta à Venezuela, onde é mais difícil abrir novas empresas e operá-las. O Brasil encontra-se entre os dois países citados anteriormente, na 124ª posição do *ranking* (THE WORLD BANK, c2020b).

Por outro lado, o LPI mede a *performance* logística de 160 países avaliados através da média ponderada dos seguintes indicadores qualitativos:

- » A eficiência do processo de desembarço alfandegário – ou seja, rapidez, simplicidade e previsibilidade das formalidades pelas agências de controle de fronteiras, incluindo as aduanas.
- » A qualidade da infraestrutura comercial e de transporte – por exemplo, portos, ferrovias, estradas e tecnologia da informação.
- » A facilidade de organizar embarques de mercadorias a preços competitivos.
- » A competência e a qualidade dos serviços logísticos – por exemplo, operadores de transporte e despachantes aduaneiros.
- » A capacidade de controlar e rastrear as remessas/mercadorias.
- » A pontualidade dos embarques em alcançar o destino dentro do prazo de entrega programado ou esperado (JARAMILLO *et al.*, 2018).

Nesse sentido, o LPI avalia diversas métricas que consideram a infraestrutura do país, o tempo de trânsito de bens e a qualidade da mão de obra logística, ou seja, o índice verifica a eficiência com que um país consegue transportar as mercadorias na sua cadeia logística. Em 2018, entre 160 países, o melhor colocado entre os países sul-americanos foi novamente o Chile, na 34ª posição, e o segundo melhor colocado foi o Brasil, figurando no 56º lugar. Já a pior colocação foi a da Venezuela, na 142ª posição, o que pode ser em parte explicado pelo fato de o país apresentar baixa qualidade de infraestrutura, competência e qualidade de serviços, e de eficiência de processos, segundo dados disponibilizados pelo Banco Mundial (JARAMILLO *et al.*, 2018; THE WORLD BANK, c2015).

Assim sendo, observando todos os indicadores usados para calcular o referido índice, verifica-se que, para o Chile e para o Brasil, destaca-se a variável de pontualidade dos embarques em alcançar o destino dentro do prazo de entrega programado ou esperado. No geral, entre os países analisados, esse indicador é o que apresenta a melhor *performance*. Já o pior indicador, na maior parte dos países analisados, é o de eficiência do processo de desembarço alfandegário (rapidez, simplicidade e previsibilidade das formalidades) pelas agências de controle de fronteiras, incluindo as aduanas (JARAMILLO *et al.*, 2018). O Gráfico 1 demonstra o resultado de cada país do projeto nos indicadores que compõem o LPI³.

³ O Suriname e a Guiana Francesa não foram avaliados no LPI.

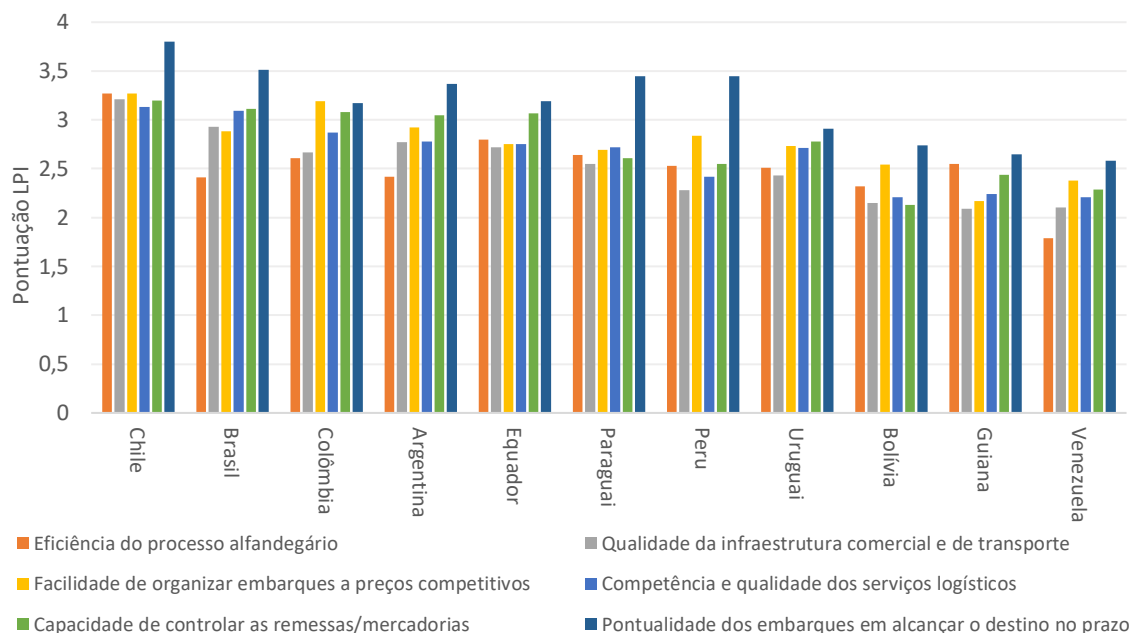


Gráfico 1 – Resultado por indicador no LPI entre os países analisados

Fonte: Jaramillo *et al.* (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

2.2 ACORDO DE ALCANCE PARCIAL SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE (ATIT)

O ATIT, instituído no âmbito do *Tratado de Montevideo* de 1980, é um marco jurídico constituidor da Associação Latino-Americana de Integração (ALADI), que desempenha a função normativa de orientar as práticas relativas aos serviços de transporte terrestre entre os países signatários: Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai. O ATIT facilita o comércio entre os Estados-Partes, dando sustentação do ponto de vista jurídico aos serviços de transporte terrestre, principalmente no que concerne ao modal rodoviário. Já a Secretaria Técnica da Comissão Administrativa do ATIT é a responsável por fornecer auxílio técnico aos países signatários do Acordo e por determinar ações que visem aperfeiçoar o corpo de normas vigentes (ALADI, c2019).

2.3 ACORDOS BILATERAIS SOBRE TRANSPORTE TERRESTRE

Entre os países que foram analisados no projeto, seis deles não são signatários do ATIT: a Colômbia, o Equador, a Guiana, a Guiana Francesa, o Suriname e a Venezuela. Entretanto, o Brasil mantém acordos bilaterais firmados com a Guiana, com a Guiana Francesa e com a Venezuela, no âmbito do transporte internacional terrestre, os quais geralmente abordam as temáticas que foram analisadas ao longo das fases anteriores do projeto e descrevem normativas de modo mais detalhado, sendo, portanto, menos sujeitas a interpretações diversas.

Com relação à Venezuela, em 1999, o Brasil firmou o *Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga*, definindo marcos regulatórios que fixam diretrizes fundamentais para a efetuação de transporte rodoviário entre os dois países (BRASIL, 1999).

Já em relação à Guiana, desde 2005, encontra-se vigente o *Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga*, estabelecendo normas voltadas a regulamentar o transporte rodoviário entre o Brasil e esse país sul-americano (BRASIL, 2005).

Em referência à Guiana Francesa, em 2017, entrou em vigor o acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa, referente ao *Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas*, prevendo regulamentações acerca das práticas exigidas para o serviço de transporte internacional de cargas e passageiros entre ambos os países (BRASIL, 2017).

Três países sul-americanos não possuem acordos bilaterais referentes ao transporte internacional terrestre celebrados com o Brasil, quais sejam Suriname, Colômbia e Equador. Tal circunstância faz com que o presente relatório possa servir de ferramenta para desenvolver as relações bilaterais entre o Brasil e esses países, através de propostas de harmonização das normas de transporte terrestre, permitindo, com isso, a ampliação desses serviços e a formalização de eventuais acordos bilaterais.

2.4 BALANÇA COMERCIAL

Com o objetivo de analisar os fluxos e as transações comerciais existentes entre o Brasil e os demais países da América do Sul, foram levantados dados para as exportações e importações totais do Brasil, realizadas por todos os modais de transporte, e as realizadas apenas através do modal rodoviário para esses países, entre os anos de 2009 e 2019. Para a atual seção, destaca-se o superávit total da balança comercial brasileira apresentado pelos quatro principais modos de transporte – aeroviário, aquaviário, rodoviário e ferroviário – entre 2009 e 2019, com os países sul-americanos; e a relevância comercial desses territórios em comparação aos outros parceiros comerciais brasileiros.

De acordo com os dados oferecidos pelo Ministério da Economia, divulgados na plataforma Comex Stat, sobre as transações comerciais efetuadas pelos quatro principais modais de transporte com os países sul-americanos, foi possível constatar que a balança comercial brasileira obteve um resultado superavitário acumulado de, aproximadamente, US\$ 133 bilhões⁴ na soma de todos os anos analisados. No que concerne especificamente ao modal rodoviário, a participação relativa das transações realizadas por meio deste dizem respeito a 44,6% do superávit total apresentado pelos modais avaliados, com um superávit acumulado, entre 2009 e 2019, de US\$ 59,6 bilhões (COMEX STAT, 2020).

O Gráfico 2 mostra a participação dos quatro principais modais de transporte no superávit agregado de 2009 a 2019 nos países analisados – em US\$ (FOB, do inglês, *Free on Board*).

⁴ O resultado da balança comercial com os países sul-americanos para todos os modais de transporte alcançou o superávit acumulado de US\$ 115 bilhões entre 2009 e 2019, resultado menor do que o apresentado somente pelos modais aeroviário, aquaviário, ferroviário e rodoviário somados.

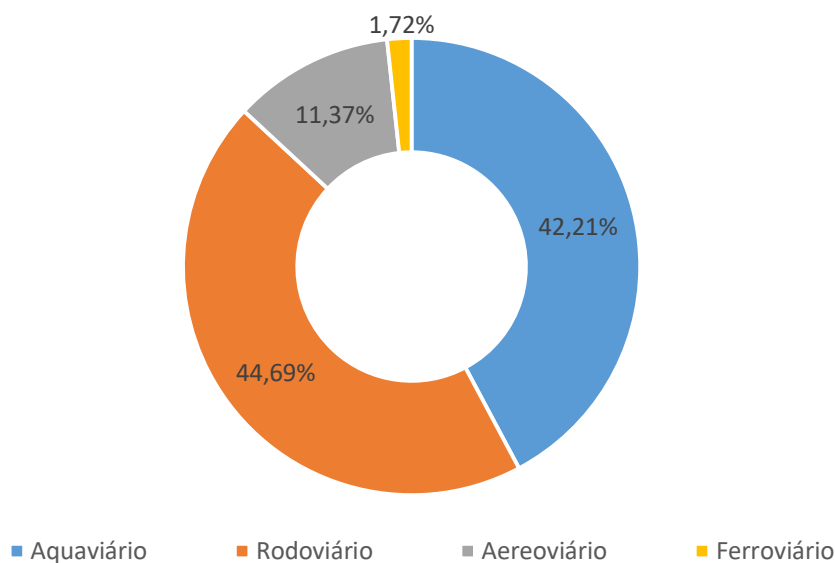


Gráfico 2 – Participação dos modais no superávit agregado de 2009 a 2019 com os países analisados – em US\$ (FOB)

Fonte: Comex Stat (2020). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Ainda, os dados presentes no Gráfico 2 demonstram que cerca de 87% do superávit acumulado da balança comercial, de 2009 a 2019, com os países sul-americanos, foi marcado pelo transporte rodoviário e aquaviário, equivalente a US\$ 115,95 bilhões.

Em relação aos dados das transações comerciais externas do Brasil no ano de 2019, o Gráfico 3 apresenta a participação dos principais parceiros comerciais brasileiros em US\$ (FOB).

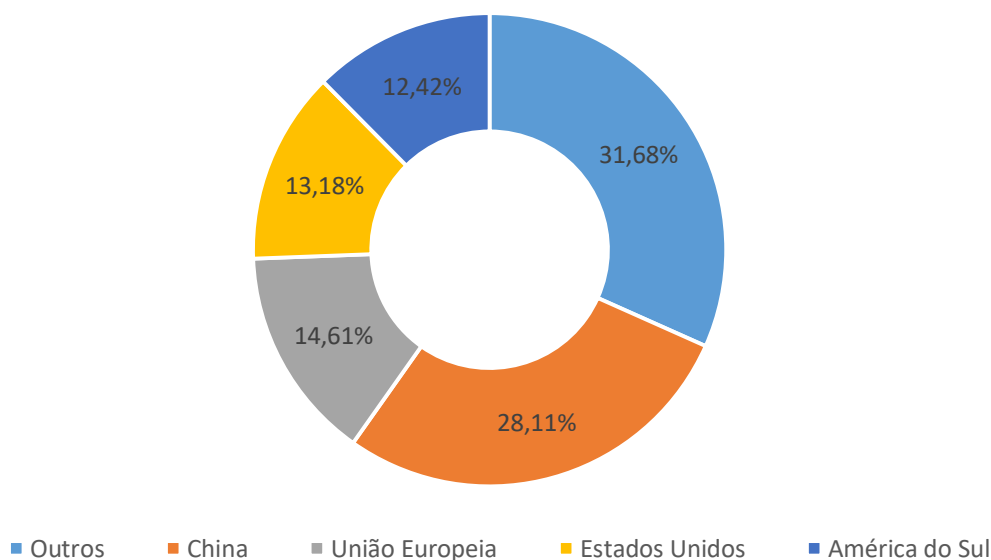


Gráfico 3 – Participação nas exportações brasileiras no ano de 2019 – em US\$ (FOB)

Fonte: Comex Stat (2020). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Através de uma análise comparativa, o Gráfico 3 demonstra que, em 2019, cerca de US\$ 29,7 bilhões (13,1%) das exportações brasileiras foram destinadas à maior economia do mundo, os Estados Unidos da América (EUA), e, aproximadamente, US\$ 32,9 bilhões (14,6%) para os países que

compõem a União Europeia (EU). Os valores apresentados anteriormente demonstram a relevância das exportações dos países da América do Sul na totalidade das exportações brasileiras, dado que em 2019 foram exportados aproximadamente US\$ 27,9 bilhões (12,4%) para os países dessa região, resultado que demonstra diferença de apenas 0,7% e 2,2% em relação à primeira e segunda maiores economias do mundo, respectivamente. Nesse quadro, os fluxos comerciais com a China em 2019 constituíram-se de 28,11% – em torno de US\$ 63,35 bilhões – das exportações brasileiras, apresentando um crescimento de 33,42% do valor importado do Brasil entre 2017 e 2019.

O montante relativo às transações comerciais entre os países analisados, com percentual próximo ao apresentado pelas exportações dos EUA e da UE, são ainda mais expressivos ao se observar a proporção dessas economias. No ano de 2018, os PIBs dos EUA e da UE foram de US\$ 20,54 trilhões e US\$ 18,76 trilhões, respectivamente. Por sua vez, o PIB somado dos países analisados no projeto chegou, no mesmo ano, a US\$ 1,73 trilhão (THE WORLD BANK, c2020d).

No tocante às importações, os elementos que constam no Gráfico 4 demonstram que, em 2019, 11,6% – cerca de US\$ 20,65 bilhões – foram provenientes dos países sul-americanos, percentual relativamente próximo ao apresentado pelos EUA e pela UE, ambos com cerca de 17%. Essa proximidade nos valores percentuais torna-se relevante à medida que é analisada pela ótica da eficiência logística, dado que grande parte dos países que compõem a UE – maior bloco de integração econômica – e os EUA encontram-se entre as primeiras colocações no LPI, o que implica em maior competitividade, devido, principalmente, aos menores custos logísticos e à agilidade na movimentação de mercadorias em comparação à apresentada pelos países sul-americanos.

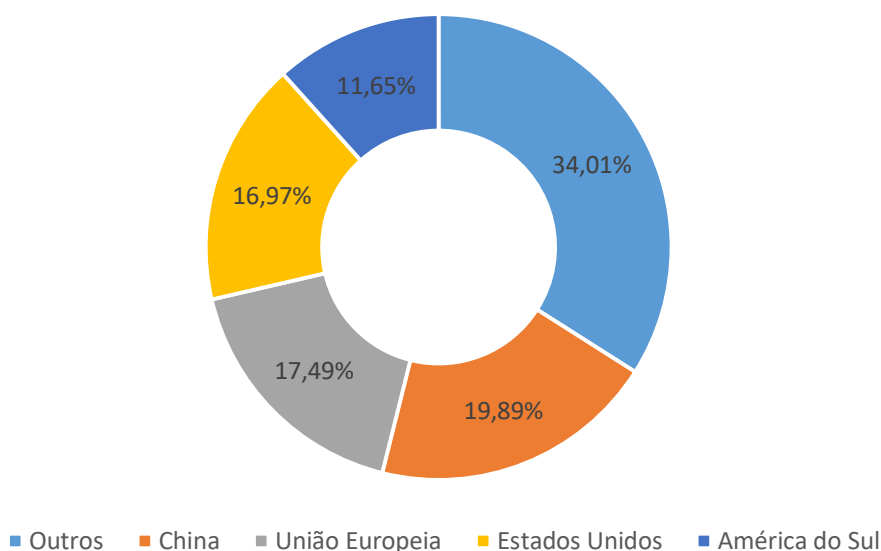


Gráfico 4 – Participação nas importações brasileiras no ano de 2019 – em US\$ (FOB)

Fonte: Comex Stat (2020). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Ainda, de acordo com o Gráfico 4, em 2019, a China representou 19,8% das importações brasileiras, percentual equivalente a US\$ 35,27 bilhões, resultado que demonstra o crescimento das importações brasileiras provenientes da China em 29,1% entre 2017 e 2019.

2.4.1 Exportações

Segundo dados fornecidos pelo Comex Stat, referentes ao ano de 2019, foram exportados para os países sul-americanos um total de US\$ 12,08 bilhões por meio do modal rodoviário. Dos dados que emergem do Gráfico 5, entre os países analisados, a Argentina é o que possui o maior fluxo comercial com o Brasil, sendo destino de 39,5% das exportações brasileiras por meio do modal rodoviário – equivalente a US\$ 4,77 bilhões. Em comparação ao ano de 2017, no entanto, pode ser observado um decréscimo significativo, alcançando cerca de 36,8% no total exportado para esse país (COMEX STAT, 2020). Comparativamente, o segundo maior parceiro comercial brasileiro pela via rodoviária é o Paraguai, com 19,4% do total exportado – cerca de US\$ 2,34 bilhões. Vale ressaltar que a Argentina⁵, o Paraguai e o Uruguai fazem parte do Mercosul, fator determinante para o direcionamento das exportações brasileiras, tendo em vista que os acordos comerciais vigentes que constituem o arcabouço normativo do bloco de integração econômica estimulam a elevação nos fluxos comerciais bilaterais entre os países; e também do ATIT, acordo que serve como referência para harmonização das normativas do transporte terrestre entre os Estados-Partes, minguando a possibilidade de penalidades que afetam o tráfego terrestre, e, conseqüentemente, diminuindo as relações comerciais bilaterais.

O Gráfico 5 refere-se à participação nas exportações brasileiras por país, do projeto em 2019, pelo modal rodoviário – em US\$ (FOB)⁶.

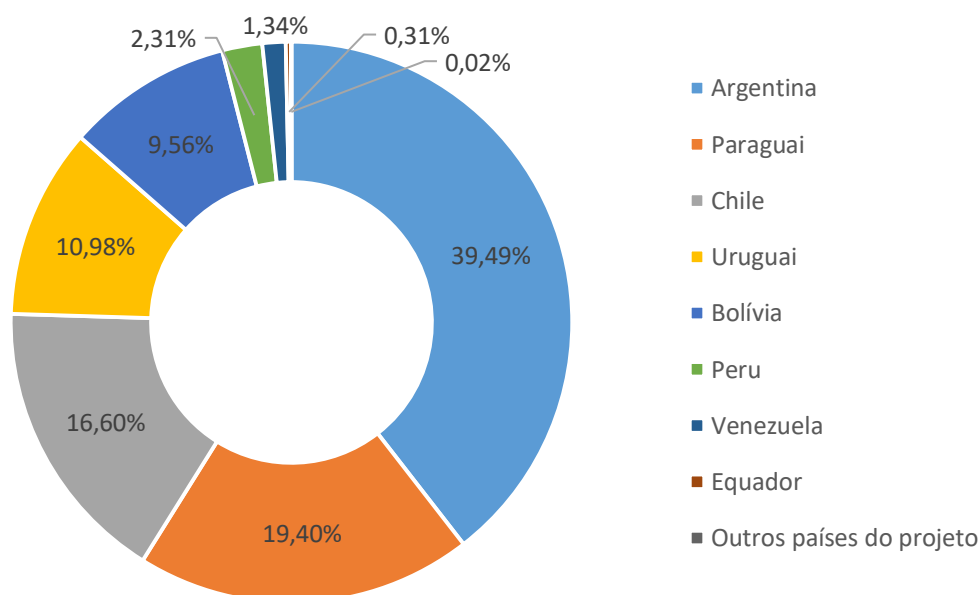


Gráfico 5 – Participação nas exportações brasileiras, por país, do projeto em 2019, pelo modal rodoviário – em US\$ (FOB)

Fonte: Comex Stat (2020). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

No que concerne às exportações brasileiras para o Chile – país que detém a condição de membro associado ao Mercosul e que também figura como signatário do ATIT –, o Gráfico 5 demonstra que o país é o terceiro maior destino das exportações realizadas por meio do modal rodoviário, com o percentual chegando aos 16,60% – cerca de US\$ 2,0 bilhões –, o que demonstra crescimento de 15,8% em relação a 2017. Tal resultado é devido, em grande parte, à importância

⁵ Em abril de 2020, a Argentina decidiu unilateralmente afastar-se das futuras negociações que envolvem o Mercosul. Apesar disso, os acordos anteriormente firmados ainda estão ratificados.

⁶ O Suriname não faz parte do Gráfico 5, pois não houve exportações brasileiras pelo modal rodoviário em 2019.

chilena no panorama econômico da América do Sul, com um PIB de US\$ 298,23 bilhões, sendo a quarta maior economia entre os países analisados, encontrando-se atrás apenas do Brasil, da Argentina e da Colômbia; e a sua participação no âmbito do ATIT, mencionado acima, diminui a possibilidade de sanções no tráfego terrestre, através da harmonização das normativas referentes ao transporte terrestre entre seus Países-Membros (THE WORLD BANK, c2020c).

O Gráfico 6 representa o total exportado pelo Brasil para os países examinados no projeto, considerando todos os modais de transporte, no período de 2009 a 2019. O Gráfico 7, por sua vez, demonstra o total exportado pelo Brasil para os países analisados, considerando apenas o modal rodoviário no mesmo período.

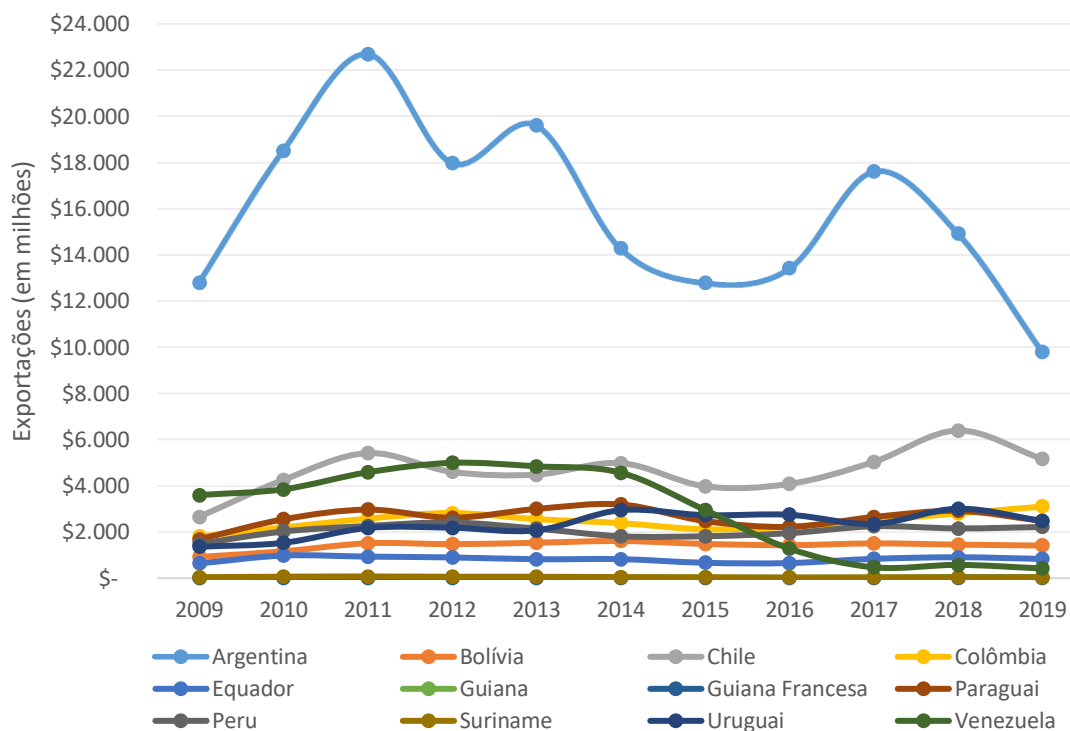


Gráfico 6 – Total exportado pelo Brasil de 2009 a 2019 nos países analisados por todos os modais – em US\$ (FOB)

Fonte: Comex Stat (2020). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Comparando o Gráfico 6 e o Gráfico 7, depreende-se que os valores das exportações totais brasileiras, considerados todos os modais de transporte, comportam-se de maneira semelhante às exportações realizadas pelo modal rodoviário, com algumas exceções.

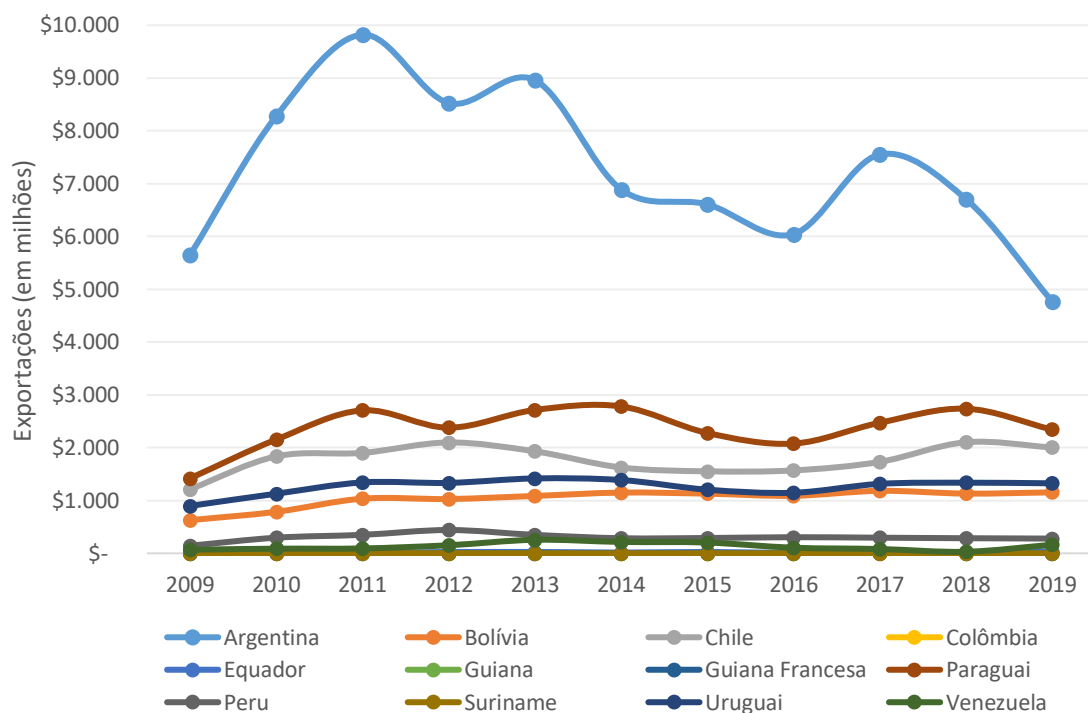


Gráfico 7 – Total exportado pelo Brasil de 2009 a 2019 nos países analisados pelo modal rodoviário – em US\$ (FOB)

Fonte: Comex Stat (2020). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

De forma inicial, a comparação entre o Gráfico 6 e o Gráfico 7 permite destacar que a participação relativa média do Paraguai entre 2009 e 2019, como destino das exportações brasileiras realizadas por todos os modais de transporte, é inferior a sua participação como destino das exportações realizadas pelo modal rodoviário, com 7,5% e 16,8%, respectivamente. Conforme constata-se no Gráfico 7, o Paraguai possui, a partir de 2009, a segunda maior participação como destino das exportações brasileiras, atrás somente da Argentina. Esse resultado é relevante, pois, embora o Paraguai não esteja entre as maiores economias da região, o país é membro do Mercosul e signatário do ATIT – tal como o Brasil –, ocasionando a integração da base normativa dos países, e, conseqüentemente, estimulando o fluxo de transporte terrestre, principalmente o rodoviário, conforme evidenciado empiricamente. De forma complementar, como demonstra a Figura 2, percebe-se que o Brasil e o Paraguai possuem uma alta densidade de vias de acessos rodoviários nas suas regiões de fronteira, sobretudo nas suas cidades-gêmeas. Além disso, o Paraguai não possui portos marítimos, o que contribui para o amplo fluxo de importações e exportações de suas mercadorias utilizando-se dos portos brasileiros, de onde chegam e partem por via terrestre. Esses fatos indicam a importância relativa do transporte rodoviário internacional no fluxo comercial entre Paraguai e Brasil. O Gráfico 7 ainda salienta que o Chile, país que apresenta crescimento do total exportado brasileiro, de cerca de 65,23% de 2009 a 2019, saiu dos US\$ 1,21 bilhão para US\$ 2,00 bilhões.

Por outro lado, a participação relativa média do Peru no período analisado (2009 a 2019), como destino das exportações brasileiras realizadas por todos os modais de transporte, é superior à participação nas exportações realizadas por modal rodoviário – apesar de o Peru ser signatário do ATIT –, com 5,90% e 2,12%, respectivamente. Um fato que explica parte desse comportamento nos valores das exportações é que menos de 35% da fronteira entre Brasil e Peru é terrestre (COMEX STAT, 2020; ANTT, 2017b).

Por meio da análise dos dados apresentados no Gráfico 6 e no Gráfico 7, referentes aos valores das exportações brasileiras ocorridas entre os anos de 2009 e 2019, percebe-se que no citado período houve uma flutuação considerável nos níveis das exportações para os países analisados. Esse resultado está de acordo com a conjuntura global vivenciada ao longo da última década, em que foram constantes os choques econômicos externos, tendo por efeito em diversos países sul-americanos tensões políticas internas e, conseqüentemente, períodos de recessão.

Ainda no Gráfico 6 é possível verificar que a Venezuela foi um dos principais destinos das exportações brasileiras realizadas por todos os modais de transporte no ano de 2012, alcançando o segundo lugar entre os países analisados, com participação relativa de 12,46% – cerca de US\$ 4,99 bilhões. Conseqüentemente, após 2014, devido principalmente à deterioração da situação socioeconômica do país, em parte proveniente da queda no valor das *commodities* – sobretudo o petróleo cru, principal produto nas exportações venezuelanas –, as relações comerciais bilaterais entre os dois países sofreram uma redução significativa, atingindo, em 2019, a marca de US\$ 420,53 milhões – equivalente a 1,50% da participação relativa das exportações brasileiras por todos os modais (COMEX STAT, 2020; THE WORLD BANK, c2020a; OEC, [2017]).

Ainda no Gráfico 6, destaca-se a Colômbia – terceiro maior parceiro comercial do Brasil em 2019 entre os países sul-americanos –, com participação relativa de 11,1% nas exportações brasileiras por todos os modais em 2019, cerca de US\$ 3,10 bilhões. Além disso, menciona-se o fato de a Colômbia apresentar no período de 2009 a 2019 taxa de crescimento médio do valor importado do Brasil, de 0,33% ao ano, alcançando, desse modo, o maior valor na série histórica em 2019 (COMEX STAT, 2020).

Em relação às exportações realizadas por via rodoviária de forma agregada, conforme exhibe o Gráfico 7, foi registrado o maior valor na série histórica em 2011, cerca de US\$ 17,21 bilhões. Nesse mesmo ano, as exportações com destino à Argentina apresentaram um aumento considerável de cerca de US\$ 9,8 bilhões, representando 56,9% das exportações brasileiras por rodovias em 2011. Esse resultado foi, em parte, conseqüência do processo de recuperação econômica global, após a crise do *Subprime*⁷, elevando o nível do comércio mundial (COMEX STAT, 2020; JAFFEE, 2008). Em relação às flutuações negativas nas exportações pelo modal rodoviário, a partir de 2013, até 2019, surge uma tendência de baixa nas exportações brasileiras para os países analisados – principalmente pela participação relativa da Argentina –, sendo verificada uma variação negativa de 27,8% no valor das exportações – uma queda de US\$ 4,66 bilhões (COMEX STAT, 2020).

O Gráfico 8 tem por objetivo apresentar um quadro geral sobre a participação dos modais de transporte nas exportações brasileiras, em 2019, para os países estudados no projeto – em US\$ (FOB).

⁷ A crise financeira de 2008 nos EUA foi reflexo da bolha imobiliária americana, ocasionada pelas concessões de empréstimos hipotecários de alto risco, – os *subprime mortgages* –, pela falta de regularização do mercado de derivativos e pela elevada alavancagem dos bancos, o que resultou na possibilidade de insolvência de diversas instituições financeiras americanas e, conseqüentemente, em seus reflexos em outras instituições financeiras pelo mundo, ocasionando numa crise global (JAFFEE, 2008).

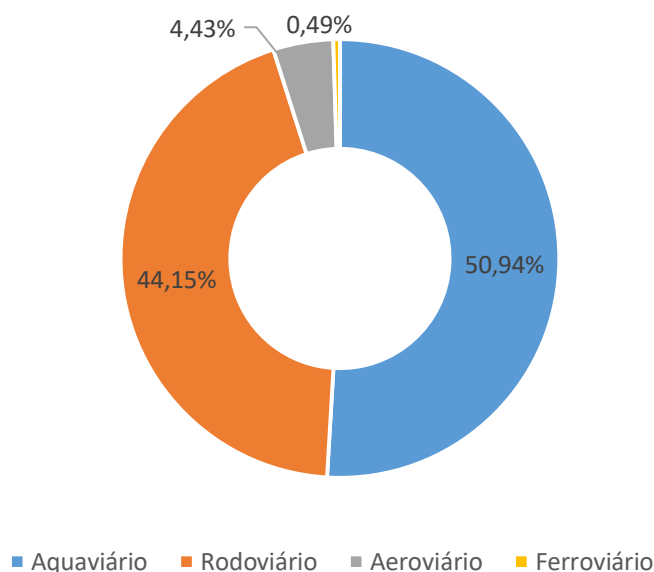


Gráfico 8 – Participação dos modais de transporte nas exportações brasileiras em 2019 nos países do projeto – em US\$ (FOB)

Fonte: Comex Stat (2020). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

No Gráfico 8 é possível observar a importância que detém o modal rodoviário nas exportações brasileiras no ano de 2019 para os países da América do Sul, visto que 56,8% correspondem aos demais modais. Estes, por sua vez, dividem-se principalmente entre o modal aquaviário e o aéreo, os quais alcançaram US\$ 13,93 bilhões e US\$ 1,21 bilhões respectivamente, em 2019.

2.4.2 Importações

Baseado nos dados que constam no Comex Stat em relação aos fluxos de importações, o Gráfico 9 apresenta informações acerca da participação relativa nas importações brasileiras por país pelo modal rodoviário ao longo do ano de 2019. Desse modo, em 2019, o total importado por rodovias pelos países analisados⁸ foi de, aproximadamente, US\$ 7,7 bilhões (COMEX STAT, 2020). Entre os países analisados no projeto, novamente, a Argentina coloca-se em posição de destaque como o maior parceiro comercial brasileiro no fluxo de importações, correspondendo a 60,1% do valor total das importações brasileiras por rodovias – cerca de US\$ 4,6 bilhões. Ainda em relação ao comércio bilateral com a Argentina – que alcançou cerca de US\$ 10,55 bilhões em 2019 –, é bastante significativo o peso do modal rodoviário no fluxo total das importações, devido ao fato de cerca de 44% do valor total importado ter sido movimentado por rodovias entre os dois países.

O Gráfico 9 é relativo à participação nas importações brasileiras por país da América do Sul em 2019 pelo modal rodoviário – em US\$ (FOB).

⁸ Para Equador, Suriname e Guiana Francesa não houve fluxos de importações por rodovias com o Brasil em 2019 (COMEX STAT, 2020).

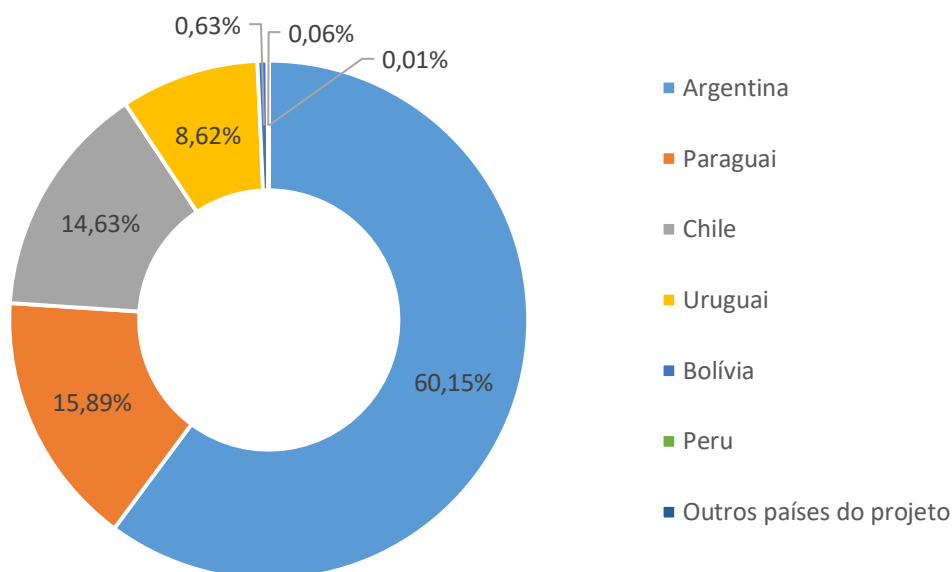


Gráfico 9 – Participação nas importações brasileiras por país do projeto em 2019 pelo modal rodoviário – em US\$ (FOB)
 Fonte: Comex Stat (2020). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

É possível observar no Gráfico 9 que o Paraguai e o Chile demonstram participações relativamente próximas em 2019, com 15,89% e 14,63%, respectivamente. Em termos quantitativos das importações brasileiras por esse modal de transporte, esses países alcançaram US\$ 1,22 bilhão e US\$ 1,12 bilhão, respectivamente. Esse resultado do Paraguai e do Chile pode ser compreendido devido ao fato de ambos os países serem signatários do ATIT e estarem inseridos no contexto do Mercosul – o Paraguai como Estado-Parte e o Chile como membro associado –, fatores que ampliam o comércio rodoviário bilateral entre esses países com o Brasil, através da integração e da harmonização das normativas referentes ao comércio multilateral e ao transporte terrestre. No caso do Paraguai também há maior disponibilidade de rotas que cruzam as cidades fronteiriças, facilitando a expansão das trocas bilaterais entre os países nas fronteiras.

Subsequentemente, encontra-se o Uruguai, Estado-Parte do Mercosul, e o quarto país com o maior valor importado pelo Brasil, com participação relativa de 8,62%, equivalente a US\$ 664,46 milhões. Os outros países, comparativamente com os primeiros, têm participações extremamente reduzidas nas importações brasileiras pelo modal rodoviário, fenômeno que acontece justamente com a Bolívia, com o Peru, e com os outros países analisados no projeto – composto por Venezuela, Colômbia e Guiana.

No Gráfico 10 são demonstrados os valores referentes ao total importado pelo Brasil de 2009 a 2019 dos países analisados por todos os modais, enquanto o Gráfico 11 mostra o total importado somente pelo modal rodoviário, no mesmo período.

Em relação aos dados sobre os valores transacionados por meio do modal rodoviário no Gráfico 11, são significativos aqueles que se referem em particular à Guiana e à Guiana Francesa, visto que, no caso da primeira, só foram constatados valores transacionados por via rodoviária a partir de 2013 entre os dez anos analisados, alcançando o maior valor da série histórica em 2015, com US\$ 872 mil; enquanto que para a segunda, a Guiana Francesa, em nenhum dos dez anos observados foram registradas transações comerciais realizadas por via rodoviária. Apesar disso, em relação aos fluxos de importação pelo Brasil por todos os modais,

a Guiana Francesa, como constatado no Gráfico 10, atingiu o maior valor na série histórica em 2018, de cerca de US\$ 154,66 mil.

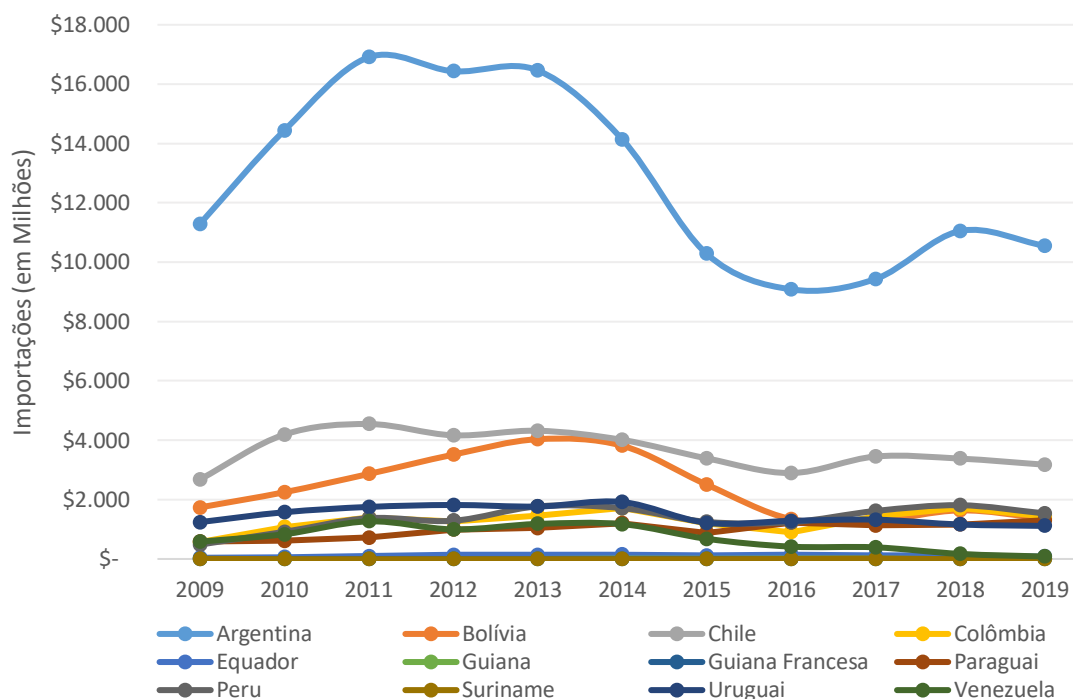


Gráfico 10 – Total importado pelo Brasil de 2009 a 2019 nos países analisados por todos os modais – em US\$ (FOB)
 Fonte: Comex Stat (2020). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Assim como na seção 2.4.1, o comportamento do Gráfico 10 e do Gráfico 11 apresentam similaridades nas flutuações dos fluxos importados, fato em parte explicado pela participação rodoviária no valor total importado entre 2009 e 2019 nos países analisados, que na média agregada alcançou 35,73% ao ano.

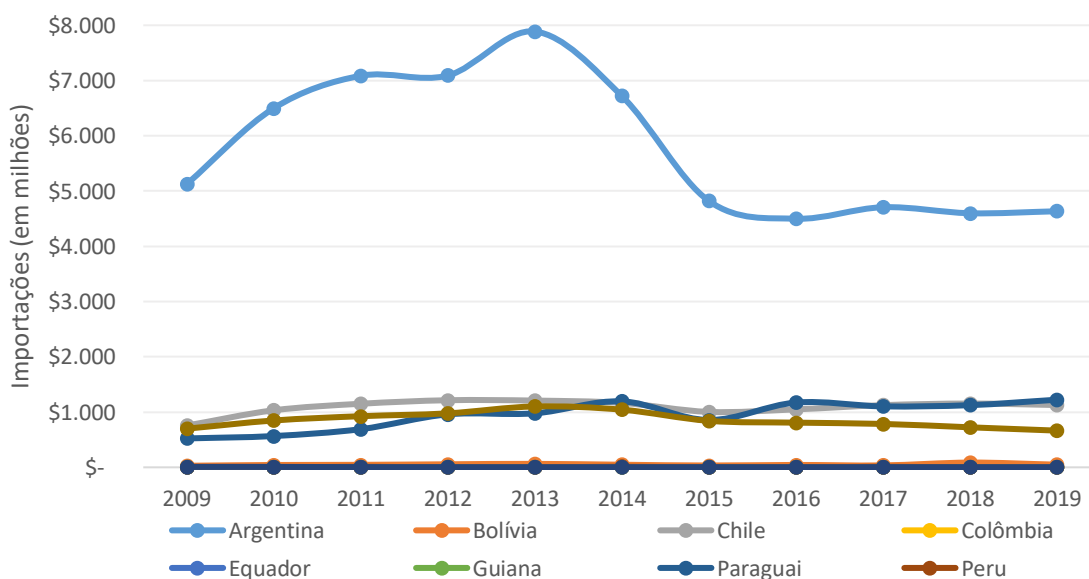


Gráfico 11 – Total importado pelo Brasil de 2009 a 2019 nos países analisados pelo modal rodoviário – em US\$ (FOB)
 Fonte: Comex Stat (2020). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Segundo consta no Gráfico 10 e no Gráfico 11, no que concerne às importações com origem na Argentina, apesar de o país manter-se como principal origem das importações brasileiras, tanto por todos os modais quanto somente pelo modal rodoviário, entre os países analisados em todos os anos, nota-se a existência de uma curva declinante a partir de 2014. Desse modo, em 2019, para o fluxo importado por todos os modais houve uma variação negativa de 25,4% em relação a 2014; já pelas rodovias, a queda foi mais acentuada, registrando variação negativa de 31% em comparação ao mesmo ano. Esse fato está, em parte, ligado ao contexto econômico brasileiro, em evidente recessão a partir de 2015, e à consequente queda do poder aquisitivo nacional (COMEX STAT, 2020).

O Gráfico 10 também reproduz uma tendência de queda no valor importado da Bolívia em relação a todos os modais a partir de 2014, atingindo, em 2019, uma variação negativa de 64,2% para esse período – uma diminuição do valor importado de cerca de US\$ 2,66 bilhões. Consequentemente, sua participação relativa no total importado passou de 12,8% – maior valor da série histórica –, para 6,6% em 2019. Esse resultado encontra-se em sintonia com a queda das importações de gás natural da Bolívia pelo Brasil, produto que atingiu participação média de 96% do valor total importado entre 2014 e 2019 (COMEX STAT, 2020).

De maneira agregada, em relação aos dados apresentados no Gráfico 11 sobre as importações brasileiras entre 2009 e 2019, realizadas especificamente por via rodoviária, foi possível constatar uma variação relevante dos valores das importações no decorrer dos anos. O ano de 2015 indicou a maior queda percentual das importações brasileiras, comparativamente ao ano imediatamente anterior, alcançando redução de 25,8% em confronto ao ano de 2014 – equivalente à diminuição de cerca de US\$ 2,62 bilhões. Por outro lado, a maior variação positiva foi registrada no ano de 2010, quando a alta chegou a 26% em relação a 2009, correspondente ao incremento de US\$ 1,85 bilhão.

Em relação ao segundo e ao terceiro maiores parceiros comerciais do Brasil no comércio pelo modal rodoviário, o Gráfico 11 demonstra que no período analisado houve crescimento médio no valor importado proveniente do Paraguai e do Chile de 1,0% e 0,45% ao ano, respectivamente. Observa-se esse resultado pela elevação da participação relativa no valor total importado anualmente de 2009 a 2019 – de 7,3% para 15,9% no caso do Paraguai, e de 10,6% para 14,6% no do Chile.

O Gráfico 12 demonstra a participação dos modais de transporte nas importações brasileiras em 2019 provenientes dos países estudados no projeto – em US\$ (FOB).

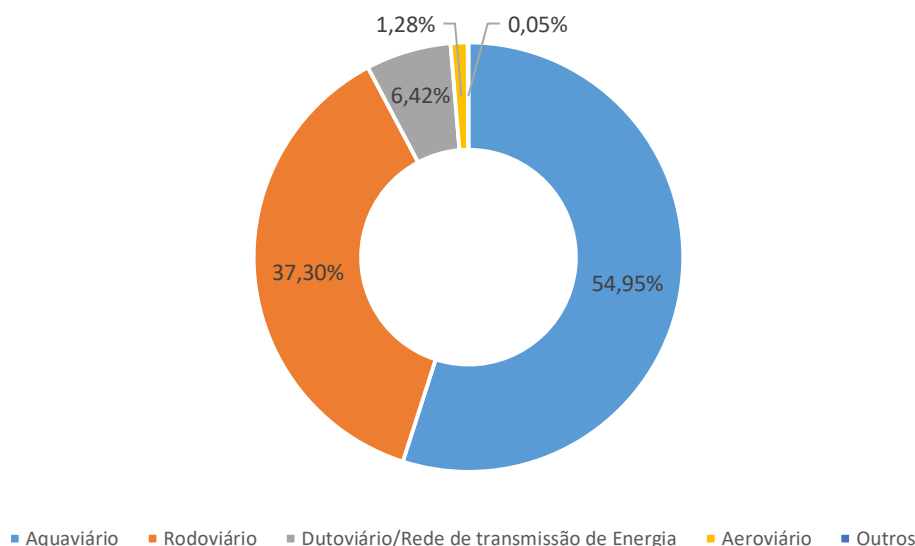


Gráfico 12 – Participação dos modais de transporte nas importações brasileiras em 2019 dos países do projeto – em US\$ (FOB)

Fonte: Comex Stat (2020). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Tal como ocorre nas exportações, o Gráfico 12 revela a importância do modal rodoviário nas importações brasileiras, sendo este responsável por 37,3% das importações do país em 2019 provenientes dos países analisados. Destaca-se, ainda no fluxo de importações, a participação relativa de 6,4% dos dutos e redes de transmissão no valor total importado – mercado principalmente pelo transporte de gás natural proveniente da Bolívia.

2.5 TRANSPORTE RODOVIÁRIO

Com base nos dados apresentados nos relatórios comparativos e em dados disponibilizados pela Central Intelligence Agency (CIA), as malhas rodoviárias dos países pesquisados demonstram discrepâncias consideráveis. Enquanto o Brasil – quinto maior país do mundo em extensão territorial – possui 1.719.765 km de rodovias, a Argentina, cuja área territorial corresponde a 32,65% da área territorial brasileira, detém 281.290 km de estradas, cerca de 16,35% da extensão da malha rodoviária do Brasil. Por outro lado, países como a Guiana, a Guiana Francesa e o Suriname não alcançam os 10 mil km de extensão em suas malhas rodoviárias e, simultaneamente, também dispõem de uma área territorial muito menor, de 2,52%, 0,98% e 1,92% da área territorial brasileira, respectivamente.

A Figura 2 reporta a distribuição da malha rodoviária na América do Sul entre os países analisados no projeto.



Figura 2 – Distribuição da malha rodoviária na América do Sul

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

A Figura 2 mostra que as malhas rodoviárias confluem principalmente em direção às capitais nacionais dos países da América do Sul, fato esse que pode ser em parte explicado pela elevada concentração populacional e o intenso transporte rodoviário de passageiros e cargas presentes nessas cidades.

Na Tabela 1 é apresentada a densidade da malha rodoviária dos países sul-americanos, isto é, a relação entre a extensão das rodovias pela área total de cada território. No quadro geral dos países analisados, o Uruguai emerge como o detentor da maior densidade de malha rodoviária, com um total de 441,1 m de rodovias por km² de área, mesmo sendo, paradoxalmente, o terceiro menor país da região – maior somente que a Guiana Francesa e o Suriname. No mesmo quadro, logo após o Uruguai, aparece o Brasil com 201,9 m/km² de densidade da malha rodoviária. As menores densidades apresentadas, em contrapartida, são do Suriname e da Guiana Francesa, com 25,4 m/km² e 25,8 m/km², respectivamente.

PAÍS	ÁREA TOTAL (KM ²)	EXTENSÃO DA MALHA RODOVIÁRIA (KM)	DENSIDADE (M/KM ²)
ARGENTINA	2.780.400	281.290	101,1
BOLÍVIA	1.098.581	90.568	82,4
BRASIL	8.515.767	1.719.765	201,9
CHILE	756.102	80.583	106,5
COLÔMBIA	1.141.748	206.627	180,9
EQUADOR	283.561	43.502	153,4
GUIANA	214.969	7.970	37,0
GUIANA FRANCESA	83.534	2.159	25,8
PARAGUAI	406.752	74.676	183,5
PERU	1.285.216	140.672	109,4
SURINAME	163.820	4.171	25,4
URUGUAI	176.215	77.732	441,1
VENEZUELA	912.050	96.189	105,4

Tabela 1 – Densidade da malha rodoviária por país analisado

Fonte: CIA (2020a, 2020b, 2020c, 2020d, 2020e, 2020f, 2020g, 2020h, 2020i), IBGE (c2020b) e ANTT (2020a, 2020b, 2020c, 2018a, 2017b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Os números que constam na Tabela 1 mostram que os países signatários do ATIT possuem, em média, densidade de 175,2 m/km². Os países que tenham ou não celebrados acordos bilaterais com o Brasil, ao contrário, apresentam em média, densidade de 56,1 m/km² e 119,9 m/km², respectivamente.

Complementando as informações relativas ao transporte rodoviário internacional de cargas, são relevantes, desse modo, os dados referentes à quantidade de empresas brasileiras e de empresas estrangeiras habilitadas⁹ – e suas frotas de veículos –, que operam, respectivamente, no exterior e no interior do Brasil. Destaca-se que não foram encontrados ao longo da pesquisa dados relativos à Colômbia, ao Equador, à Guiana, à Guiana Francesa e ao Suriname, haja vista o fato de não existirem empresas habilitadas com o Brasil para o transporte rodoviário internacional de cargas entre esses países.

⁹ Dados referentes ao dia 12 de maio de 2020.

É possível constatar, dessa maneira, a presença de 2.033 empresas de transporte de cargas habilitadas, entre brasileiras e estrangeiras – volume que representa uma expansão de 3,7% em relação à data de 16 de julho de 2018¹⁰. No que concerne à frota total, pode ser observado um crescimento de 19,3% em relação ao mesmo período, atingindo, com isso, o número de 126.584 veículos (ANTT, 2020j).

Os dados presentes na Tabela 2 referem-se à quantidade de empresas brasileiras e de empresas estrangeiras habilitadas, e o número de veículos que compõem a frota destas.

ORIGEM	HABILITADAS	
	EMPRESAS	FROTA
BRASILEIRAS	755	74.023
ESTRANGEIRAS	1.258	52.561

Tabela 2 – Empresas habilitadas e número de veículos
Fonte: ANTT (2020j). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

O Gráfico 13, por sua vez, exhibe dados relativos à quantidade de empresas brasileiras habilitadas¹¹, assim como a quantidade de veículos que compõem a frota, para cada país de destino apresentado, de acordo com as informações extraídas em 12 de maio de 2020 na plataforma TRIC em números (ANTT, 2020j).

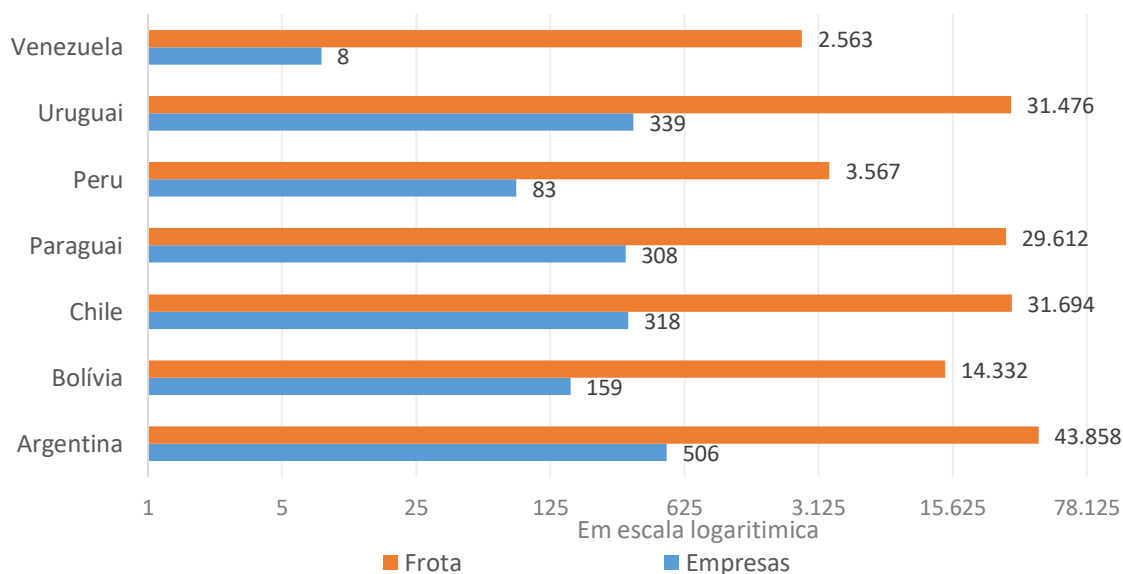


Gráfico 13 – Empresas e veículos brasileiros habilitados a operar nos países da América do Sul
Fonte: ANTT (2020j). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

De acordo com o Gráfico 13, somente na Argentina, estão habilitadas 506 empresas brasileiras com a faculdade de operar na sua jurisdição territorial. É o país que detém o maior número de empresas brasileiras habilitadas a realizar serviços de transporte de cargas. Como resultado desse fenômeno, concomitantemente, é também o país onde a maior frota de

¹⁰ Data de consulta dos dados apresentados no âmbito do TED nº 2/2016.

¹¹ Salienta-se que uma mesma empresa e um mesmo veículo podem ser habilitados para o transporte rodoviário de cargas em mais de um país.

veículos brasileiros está habilitada, ou seja, cerca de 43,9 mil veículos. O Uruguai e o Chile aparecem logo em seguida, com 339 e 318 empresas brasileiras habilitadas para atuar em seus territórios nacionais, respectivamente. Apesar de o Uruguai habilitar mais empresas brasileiras em seu território, a frota habilitada para o Chile é maior que a habilitada para o Uruguai – em 218 unidades –, com uma frota de 31,7 mil veículos, enquanto que a frota apta a atuar no Uruguai é de 31,5 mil veículos. Na Venezuela, em contrapartida, é possível verificar a existência do menor número de empresas brasileiras qualificadas a realizar o transporte rodoviário de cargas, em um total de apenas oito empresas, e uma frota registrada de 2,6 mil veículos (ANTT, 2020j).

O Gráfico 14, por sua vez, apresenta a quantidade de empresas estrangeiras habilitadas a operar no território brasileiro, bem como o número de veículos nestas habilitados, conforme os dados de 12 de maio de 2020 (ANTT, 2020j).

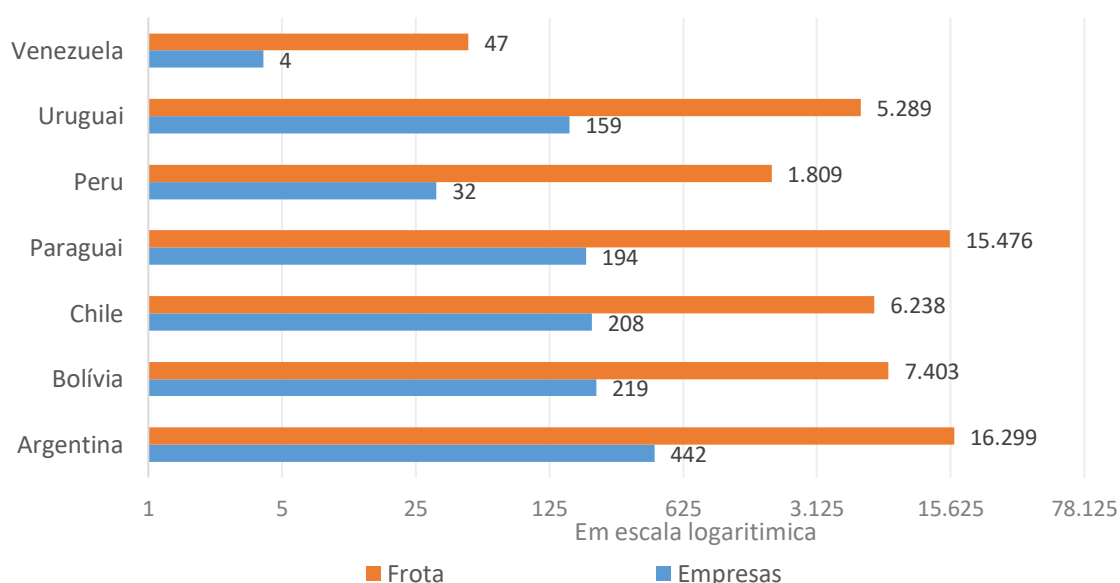


Gráfico 14 – Empresas e veículos estrangeiros habilitados a operar no Brasil

Fonte: ANTT (2020j). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

A partir dos elementos fornecidos no Gráfico 14, é possível constatar com segurança que a Argentina figura como o país que detém a maior concentração em termos de empresas habilitadas a realizar o transporte terrestre no Brasil, com um volume de 442 empresas e uma frota de 16,3 mil veículos. Além disso, destaca-se, neste âmbito, a participação da Bolívia, visto que o país conta com 219 empresas e 7,4 mil veículos habilitados a operar na jurisdição brasileira. Apesar de o Chile possuir o terceiro maior número de empresas habilitadas a realizar o transporte de cargas no Brasil – com 208 empresas –, a sua frota habilitada no país, em comparação à paraguaia, é 59,6% menor, com 6,2 mil veículos chilenos habilitados. Assim como apresentado no Gráfico 13, a Venezuela é o país que exibe o menor número de empresas aptas a atuar no Brasil – com quatro empresas e 47 veículos (ANTT,2020j).

2.6 NORMATIVAS TRABALHADAS

Para a execução do projeto, considerando o TED nº 2/2016 e o TED nº 1/2019, dentre todas as normativas analisadas, foram objeto de exame 719 relativas ao transporte internacional terrestre, com a quantidade por país exposta no Gráfico 15.

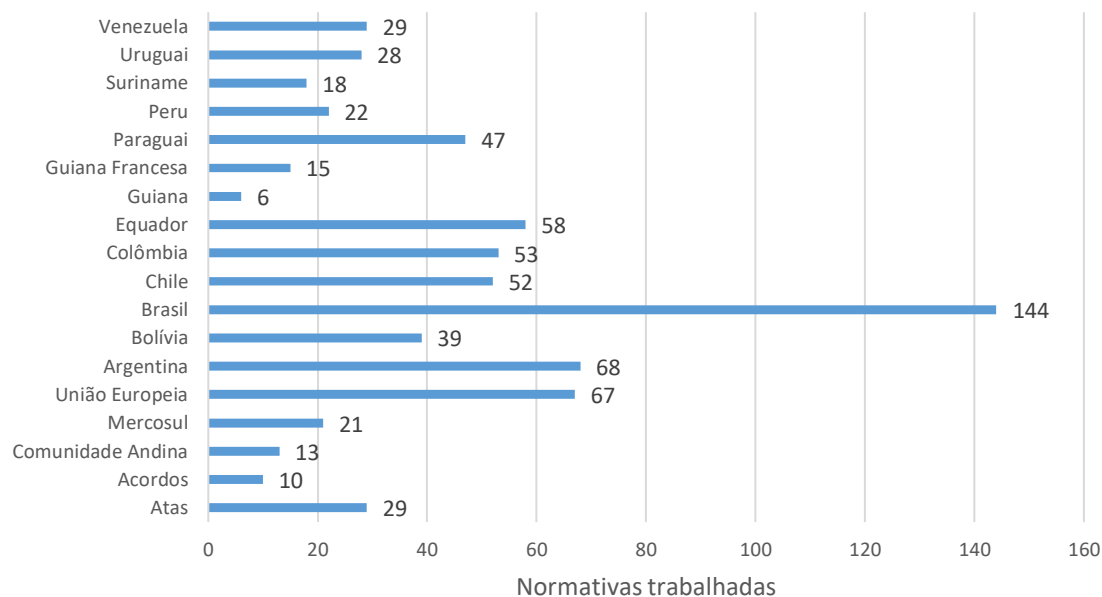


Gráfico 15 – Quantidade de normativas trabalhadas

Fonte: ANTT (2017a, 2017b, 2017c, 2017d, 2018a, 2020a, 2020b, 2020c). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

O Brasil se destaca neste quadro por apresentar a maior quantidade de atos normativos (144), abarcando 20% do total, possuindo aproximadamente o dobro em relação à Argentina, país que se encontra logo após o Brasil nesse quesito (68 normas), e à União Europeia (67 normas). Nesse sentido, esses três englobam cerca de 40% do total trabalhado. Além disso, outros também emanaram um número expressivo de normas jurídicas na matéria, como é o caso do Equador, da Colômbia e do Chile, cada um deles superando a casa de 50. Ademais, a média geral constatada ao longo da pesquisa é de 40 normas emanadas por país, sendo a Guiana o único que possui esse número abaixo de dez.

O Gráfico 16 apresenta um detalhamento por país das normativas trabalhadas relativas aos temas que foram escolhidos para análise: “Infrações e sanções”; “Normas técnicas; “Produtos perigosos; “Seguros”; “Tarifas e pedágios; e “Autorizações, documentos de transporte e serviços”.

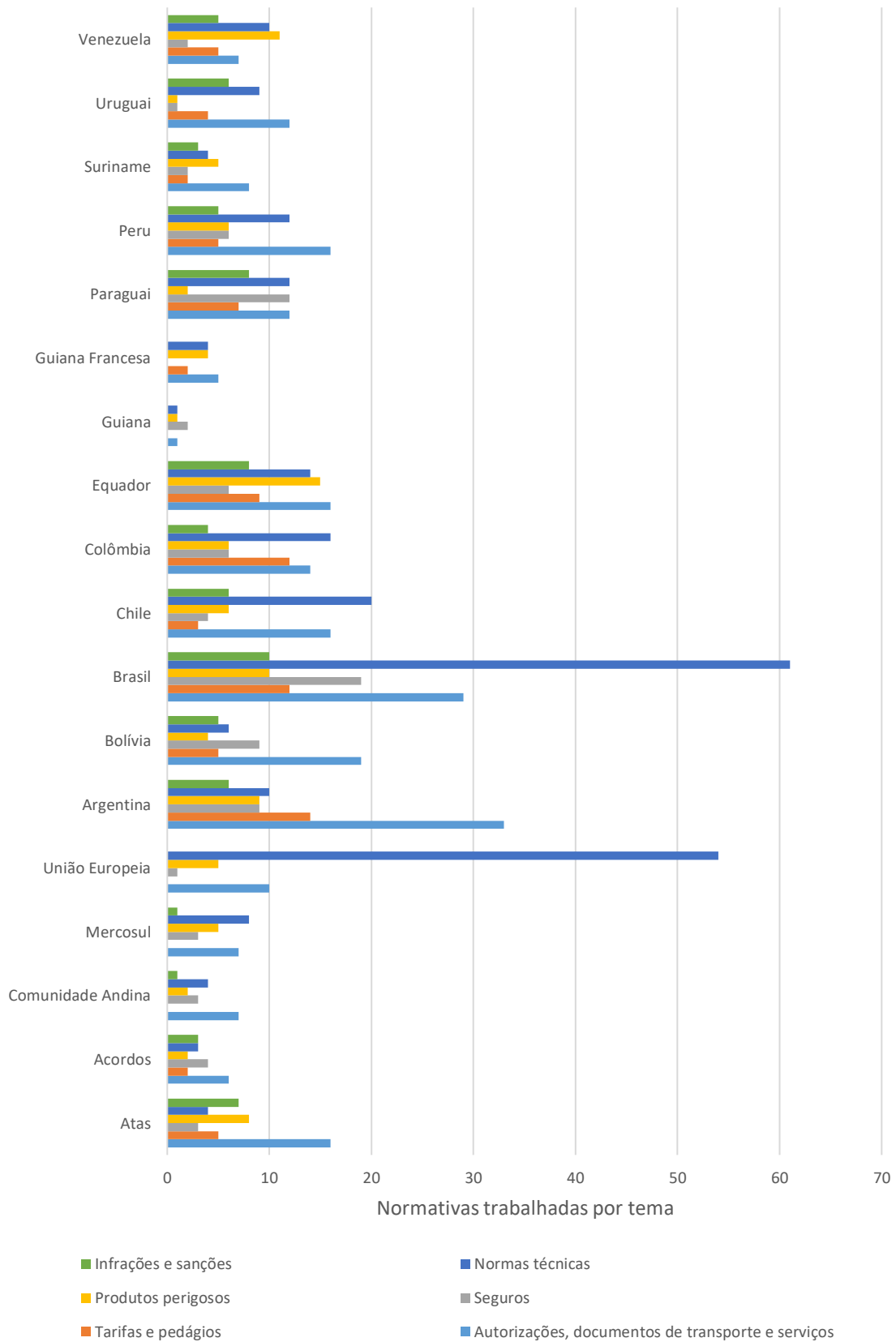


Gráfico 16 – Quantidade de temas normativos trabalhados

Fonte: ANTT (2017a, 2017b, 2017c, 2017d, 2018a, 2020a, 2020b, 2020c). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Como pode ser observado, os dois temas que compuseram o objeto de análise do projeto foram sobretudo as “Normas técnicas” (252 normas), especialmente na legislação do Brasil e da União Europeia, e as “autorizações, documentos de transporte e serviços”. Destacaram-se no projeto o Brasil e a Argentina, com 234 legislações analisadas, de forma que ambos os temas correspondem a quase 70% do total examinado. Logo após, emerge o tema dos “Produtos perigosos”, sobre os quais se dedicam 102 atos normativos, em que Equador e Venezuela foram os países mais trabalhados. No tema “Seguros”, com a análise de 92 normas, Brasil e Paraguai foram os responsáveis pelo maior número de emanção dessas. “Tarifas e pedágios” teve Argentina, Brasil e Colômbia como países que emanaram o número mais expressivo, sinalizando um total de 87 normas. No tema “Infrações e sanções”, destacam-se Brasil, Equador e Paraguai, com 78 normativas trabalhadas. E, por fim, no tema “Transporte ferroviário”, teve-se 32 legislações, sendo Brasil e Colômbia os países com o maior número delas. Dessa forma, é possível constatar que os países do Mercosul, com exceção do Uruguai, possuem um número significativo de normativas examinadas em diversos temas, assim como o Equador e a Colômbia, ambos membros da Comunidade Andina (CAN).

Ademais, com base no Gráfico 16 pode-se observar a ausência em alguns países de regulamentações acerca de alguns temas específicos, como é o caso da Guiana no que concerne as “Tarifas e pedágios” e as “Infrações e sanções”. Por parte da Guiana Francesa (território ultramarino da França) em “Seguros”, “Infrações e sanções” e “Transporte ferroviário”. Fenômeno análogo acontece com o Suriname, país no qual também não foi encontrada normativa sobre “Transporte ferroviário”. No âmbito internacional, constata-se que tanto o Mercosul quanto a CAN e a União Europeia não apresentam normas relativas a “Tarifas e pedágios” e a “Transporte ferroviário”, este último bloco de integração econômica também não apresenta regulamentação acerca do tema “Infrações e sanções”.

3 Metodologia

A Fase 3 do presente projeto – TED nº 1/2019 – consiste na atualização dos relatórios de harmonização produzidos durante a Fase 3 do TED nº 2/2016, complementando-os com a análise das normativas dos novos países – Colômbia, Equador e Suriname – e eventuais revisões legais. Dessa forma, a metodologia aplicada no processo de atualização das propostas de harmonização também é fundamentada em técnicas de análise de direito comparado, que pode ser definido como “[...] um sistema de pesquisa através do qual o experto, após examinar dois institutos, desce às suas origens [...] para finalmente chegar à verdade perquirida, ou seja, à identidade existente entre um e outro” (AMORIM, 2000, p. 10). Trata-se, portanto, nas palavras de Mártires Coelho (2004, p. 11), de “[...] um processo de busca e constatação de pontos comuns ou divergentes, entre distintos sistemas jurídicos, a ser utilizado pelo intérprete como um recurso a mais para aprimorar o trabalho hermenêutico”.

A utilização de métodos de direito comparado tem se mostrado relevante, diante da expansão das relações comerciais e econômicas entre os países, para possibilitar o entendimento das opções que os legisladores nacionais de vários países possuem, bem como as diferenças entre estas, fornecendo material para a elaboração de propostas de harmonização legislativa entre os países, tal como no âmbito do transporte terrestre regional. Nesse sentido, como afirma René David (1953, p. 51): “Os negócios tendem cada vez mais a se fazerem internacionais”. Trata-se, aqui, de um novo evento que exige cada vez mais o empenho dos juristas no domínio dos diversos sistemas e ordenamentos jurídicos. É possível reiterar, portanto, as palavras de Jorge Miranda ([1987], p. 207), quando diz que: “As causas gerais do desenvolvimento contemporâneo do Direito comparado estão ligadas, como facilmente se compreende, a duas ordens de fatores: o desenvolvimento da própria Ciência Jurídica e o incremento das relações internacionais e da circulação de bens e pessoas”.

Ao se utilizar da análise do direito comparado, busca-se, portanto, dois objetivos distintos, apresentados por Ivo Dantas (2000, p. 61-62):

Pelo primeiro, ao qual denominados de objetivos pessoais, visa-se uma maior satisfação intelectual daquele que lança mão dos estudos sobre os sistemas jurídicos estrangeiros para verificar a forma como os fatos sociais, econômicos e políticos estão sendo tratados por outros povos. O objetivo, pois, é meramente subjetivo, cultural [...]. O segundo grupo de finalidades pode ser denominado de profissional e encontra-se mais ligado à Técnica e Política Jurídica ou mesmo Política Legislativa, oferecendo os elementos necessários à análise, por parte dos operadores do Direito, para melhor compreensão de institutos jurídicos – sobretudo aqueles que foram recepcionados pelo sistema nacional – existentes em outros ordenamentos, exatamente porque, queiramos ou não, assistimos, nos dias atuais, a uma tendência de universalização dos conceitos no campo da Ciência Jurídica.

Para Basedow (2014, p. 836), por sua vez, no que concerne estritamente ao aspecto metodológico do direito comparado, o mais importante para cada investigação “[...] é encontrar a perspectiva ou as perspectivas que melhor casem com o sujeito ou a investigação e que permitam a otimização do entendimento da lei estrangeira sob escrutínio”.

Segundo Brito (2009), ainda, a análise do direito comparado inicia-se através da adoção de um modelo comparativo, que deve ser decomposto em Elementos Objeto de Comparação (EOCs). Nessa perspectiva, o objeto de estudo deve ser decomposto em aspectos ou elementos relevantes para sua caracterização:

Os termos da comparação são ditados pelo objetivo e são muito mais variáveis, o que origina, naturalmente, maiores dificuldades. Não há, e provavelmente não pode ser encontrado, um modelo comum – cada autor que o faz dá a sua sugestão, mas a verdade é que não existe um critério aplicável a todos os casos. Por esta razão, é muito importante que o investigador comece por revelar ao leitor o seu modelo (BRITO, 2009, p. 11).

A partir de tais pressupostos teóricos, foi desenvolvida, no âmbito do TED nº 2/2016, uma metodologia de comparação de institutos de direito público (fluxograma da Figura 3), na qual foram definidos os EOCs e elaboradas as tabelas de comparação e de classificação das normativas analisadas, com o objetivo de facilitar a identificação dos temas que seriam harmonizados.

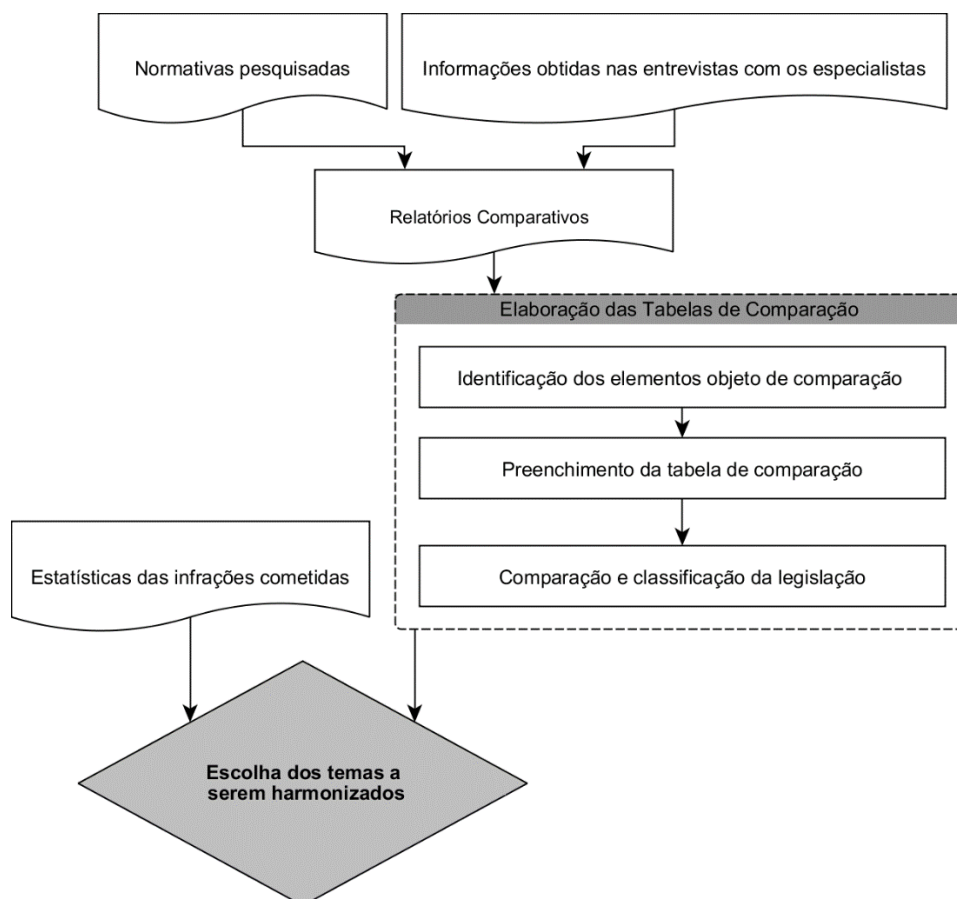


Figura 3 – Fluxograma da metodologia

Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

3.1 TABELAS DE COMPARAÇÃO

Tendo em vista o elevado número de EOCs identificados no âmbito do TED nº 2/2016, foram utilizadas planilhas eletrônicas, cada uma referente a um dos temas analisados nos relatórios comparativos, para organização e classificação das normativas. Nesse sentido, cada linha da planilha aborda um EOC específico, enquanto que as colunas indicam os países cuja legislação interna é objeto de análise. Nessa etapa, foi utilizado um padrão de cores com a finalidade de facilitar a identificação dos EOCs que apresentam divergências (Tabela 3).

LEGENDA	
	Legislação-base de comparação
	Legislação harmonizada com a Legislação-base. Possui algumas diferenças pontuais
	Legislação superficial ou com grandes diferenças da legislação-base
	Não trata o assunto ou trata de maneira muito superficial
	Não se aplica

Tabela 3 – Padrão de cores utilizado nas tabelas de comparação

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

As outras legislações foram cotejadas com a legislação-base de comparação, conforme o modelo da Tabela 4.

TEMA	ATIT	CAN	Mercosul	Brasil	País 1	País 2	País 3	País 4
Elemento objeto da comparação 1								
Elemento objeto da comparação 2								
Elemento objeto da comparação 3								

Tabela 4 – Modelo da tabela de comparação

Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Para a escolha dos temas a serem harmonizados, foram utilizadas as tabelas de comparação acima apresentadas em conjunto com os relatórios estatísticos concernentes a autos de infração do transporte internacional, tendo sido estes disponibilizados pela Coordenação de Fiscalização do Transporte Internacional de Cargas e Passageiros (COFTRIN), pertencente à Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros (SUFIS) da ANTT.

Com o auxílio das tabelas de comparação, procedeu-se à identificação dos EOCs que apresentam divergências. Já a análise dos autos de infração teve por objetivo realizar a identificação dos entraves operacionais concretamente enfrentados pelos operadores e pelos agentes da fiscalização. As infrações foram ordenadas conforme o volume de ocorrências apresentado nos relatórios. Por fim, foi verificado em qual EOC cada uma das infrações ocorridas poderia ser abordada.

As tabelas de comparação obtidas para a escolha dos temas que seriam harmonizados são representadas a seguir.

AUTORIZAÇÕES, DOCUMENTOS DE TRANSPORTE E SERVIÇOS	ATTI	CAN	Mercosul	UE ¹²	Brasil	Argentina	Bolívia	Chile	Guiana	Guiana Francesa	Paraguai	Peru	Uruguai	Venezuela
Representante legal	Amarelo	Amarelo	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde
Capital social das empresas de transporte internacional	Amarelo	Amarelo	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde
Licenças originárias para o transporte de cargas	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde
Licenças complementares para o transporte de cargas	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde
Licenças originárias para o transporte de passageiros	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde
Licenças complementares para o transporte de passageiros	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde
Autorização para prestar serviços de transporte de cargas	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde
Autorização para prestar serviços de transporte de passageiros	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde
Autorização de viagem de caráter ocasional de cargas e passageiros	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde
Autorizações relativas ao autotransporte	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde
Autorizações relativas ao transporte próprio de cargas	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde
Autorizações relativas ao transporte próprio de passageiros	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde
Autorizações relativas ao transporte por contêineres	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde
Autorizações relativas às cargas fora das dimensões padrão	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde
MIC/DTA	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde
Conhecimento de Transporte Internacional	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde
Documentos de porte obrigatório para condutores de veículos	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde
Documentos de porte obrigatório para transportadores de cargas	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde
Documentos de porte obrigatório para transportadores de passageiros	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde
Documentos de porte obrigatório para o serviço ocasional em circuito fechado	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde
Transporte local	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde
Utilização de veículos de terceiros para o transporte de cargas	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde
Utilização de veículos de terceiros para o transporte de passageiros	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde
Transporte multimodal	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde
Bagagens e encomendas	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde

Tabela 5 – Tabela de comparação de autorizações, de documentos de transporte e de serviços (2018)

Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

¹² A Guiana Francesa é um Departamento Ultramarino da França, a qual é membro da União Europeia. Dessa forma, a Guiana Francesa está submetida à legislação da UE.

TARIFAS E PEDÁGIOS	ATIT	CAN	Mercosul	UE	Brasil	Argentina	Bolívia	Chile	Guiana	Guiana Francesa	Paraguai	Peru	Uruguai	Venezuela
Regulamentação tarifária geral														
Tarifas aplicáveis ao transporte de cargas														
Tarifas aplicáveis ao transporte de passageiros														
Pedágios aplicáveis ao transporte de cargas														
Pedágios aplicáveis ao transporte de passageiros														

Tabela 6 – Tabela de comparação de tarifas e de pedágios (2018)

Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

SEGUROS	ATIT	CAN	Mercosul	Brasil	Bolívia	Paraguai	Chile	Peru	Argentina	Venezuela	Uruguai	Guiana	Guiana Francesa
Seguro de Responsabilidade Civil sobre danos pessoais e corporais													
Seguro sobre danos à carga													

Tabela 7 – Tabela de comparação de seguros (2018)

Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

PRODUTOS PERIGOSOS	ATIT	Mercosul	UE	CAN	Brasil	Argentina	Bolívia	Chile	Guiana	Guiana Francesa	Paraguai	Peru	Uruguai	Venezuela
Base regulamentar – Acordo de facilitação Mercosul														
Base regulamentar														
Livro-base e classificação dos produtos														
Requisitos dos veículos														
Qualificação do condutor														
Documentação exigida														

Tabela 8 – Tabela de comparação de produtos perigosos (2018)

Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

INFRAÇÕES E SANÇÕES	ATIT	Mercosul	CAN	Brasil	Argentina	Bolívia ¹³	Chile	Guiana	Guiana Francesa	Paraguai	Peru	Uruguai	Venezuela
Cargas – Infrações gravíssimas													
Cargas – Infrações graves													
Cargas – Infrações médias													
Cargas – Infrações leves													
Cargas – Sanções													
Passageiros – Infrações gravíssimas													
Passageiros – Infrações graves													
Passageiros – Infrações médias													
Passageiros – Infrações leves													
Passageiros – Sanções													
Cargas e passageiros – Infrações gravíssimas													
Cargas e passageiros – Infrações graves													
Cargas e passageiros – Infrações médias													
Cargas e passageiros – Infrações leves													
Cargas e passageiros – "Outras infrações"													
Cargas e passageiros – Sanções													
Cargas e passageiros – Progressão de sanções													
Cargas e passageiros – Excesso de peso													
Produtos perigosos – Infrações muito graves													
Produtos perigosos – Infrações graves													
Produtos perigosos – Infrações leves													
Produtos perigosos – Sanções													
Fiscalização													

Tabela 9 – Tabela de comparação de infrações e de sanções (2018)

Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

¹³ Não há normativa boliviana que internaliza o Segundo Protocolo Adicional ao ATIT. Entretanto, em Atas de Reuniões Bilaterais com o Brasil, observou-se que a Bolívia adota práticas referentes ao acordo.

NORMAS TÉCNICAS	ATIT	Mercosul	UE	CAN	Brasil	Argentina	Bolívia	Chile	Guiana	Guiana Francesa	Paraguai	Peru	Uruguai	Venezuela
Inspeção veicular – Centros de inspeção	Red	Red	Green	Red	Green	Green	Red	Green	Red	Green	Green	Green	Green	Green
Inspeção veicular – Certificado de Inspeção	Red	Green	Green	Red	Green	Green	Red	Green	Red	Green	Green	Green	Green	Green
Inspeção veicular – Frequência de Inspeção	Red	Green	Green	Red	Green	Green	Red	Green	Red	Green	Green	Green	Green	Green
Inspeção veicular – Itens inspecionados	Red	Green	Green	Red	Green	Green	Red	Green	Red	Green	Green	Green	Green	Green
Itens obrigatórios dos veículos	Red	Green	Green	Green	Green	Green	Red	Green	Red	Green	Green	Green	Green	Yellow
Limites ambientais – Gases contaminantes	Red	Green	Green	Red	Green	Green	Red	Green	Green	Green	Red	Green	Green	Green
Limites ambientais – Ruídos	Red	Green	Green	Red	Green	Green	Yellow	Green	Red	Green	Green	Red	Yellow	Yellow
Limites estruturais – Dimensões	Red	Green	Yellow	Green	Green	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Yellow	Yellow	Yellow
Limites estruturais – Peso	Red	Green	Yellow	Yellow	Green	Green	Yellow	Yellow	Red	Yellow	Green	Yellow	Green	Yellow

Tabela 10 – Tabela de comparação de normas técnicas (2018)

Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Por fim, foi realizada uma validação, em conjunto com a ANTT, dos temas que seriam considerados harmonizáveis e para os quais seriam elaboradas propostas de harmonização. Dentre os sete temas originalmente analisados nos relatórios comparativos, três deles foram considerados integralmente não harmonizáveis, são eles: tarifas e pedágios, infrações e sanções e transporte ferroviário. No caso de tarifas e pedágios, ressalta-se que para a regulação tarifária não se vislumbrou a necessidade de harmonização, tendo em vista que ela é determinada em cada país de origem da operação de transporte, e que os países são obrigados a reportar aos demais cada variação tarifária. Já para impostos e taxas (inclusive pedágios), sua aplicação está sujeita ao ordenamento nacional de cada país de trânsito, não sendo possível harmonizar essa questão. Em relação ao tema de infrações e sanções, observou-se grande disparidade de abordagens quanto à classificação das infrações (em grau de gravidade) e da previsão de sanções para o transporte terrestre internacional, mesmo entre os países signatários do ATIT ou membros do Mercosul, por exemplo. Com relação ao transporte ferroviário internacional, não foram selecionados subtemas para harmonização.

Os demais temas foram divididos em subtemas, os quais foram avaliados quanto à possibilidade de harmonização, e se constituíram no objeto das análises da Fase 3 do TED nº 2/2016 e compõem a presente Fase 3 (TED nº 1/2019) os seguintes temas e subtemas:

- » Autorizações, documentos de transporte e serviços:
 - Representante legal;
 - Licenças originárias para o transporte de cargas
 - Licenças originárias para o transporte de passageiros
 - Licenças complementares para o transporte de cargas
 - Licenças complementares para o transporte de passageiros
 - Autorizações de viagem de caráter ocasional de cargas e de passageiros
 - Autorizações relativas ao autotransporte
 - Autorizações relativas ao transporte próprio de cargas
 - Autorizações relativas ao transporte próprio de passageiros
 - Autorizações relativas ao transporte por contêineres
 - Autorizações relativas às cargas fora das dimensões padrão
 - Documentos de porte obrigatório para o transporte de cargas
 - Documentos de porte obrigatório para o transporte de passageiros
 - Utilização de veículos de terceiros para o transporte de passageiros
 - Bagagens e cargas no transporte de passageiros.
- » Seguros:
 - Seguro de Responsabilidade Civil sobre danos pessoais e corporais.
- » Normas técnicas:
 - Habilitação e inspeção de veículos
 - Itens obrigatórios para circulação
 - Limites de peso e de dimensões.
- » Produtos perigosos:
 - base regulamentar e classificação dos produtos perigosos;

- requisitos dos veículos no transporte de produtos perigosos;
- qualificação do pessoal envolvido no transporte de produtos perigosos;
- documentação exigida no transporte de produtos perigosos.

3.2 ATUALIZAÇÃO DA COMPARAÇÃO NORMATIVA E DAS PROPOSTAS DE HARMONIZAÇÃO

Considerando o aprendizado obtido no TED nº 2/2016 quanto à possibilidade de harmonização dos temas estudados, no atual projeto adotou-se a premissa de que os temas passíveis de harmonização são os mesmos apontados anteriormente. Ademais, destaca-se o fato de que dois dos países estudados – Colômbia e Equador – são membros da CAN, organização que já fora estudada anteriormente; e que o Suriname apresentou carência de normas específicas para os temas abordados no relatório comparativo. Assim, embora tenha havido atualizações de normativas da CAN, observou-se que as normas colombianas e equatorianas seguem o disposto pelo organismo, não se configurando como abordagens significativamente diversas das que foram estudadas no projeto anterior, a ponto de ser necessário rever a classificação dos temas harmonizáveis e não harmonizáveis.

Dessa forma, a comparação das normas de todos os países da América do Sul, bem como a atualização das propostas de harmonização, foi realizada a partir dos temas harmonizáveis – EOCs – definidos no âmbito do TED nº 2/2016. Para cada um desses temas foi verificada a vigência das normas utilizadas para a comparação referentes aos países estudados anteriormente e, em caso de revogação ou de revisão, atualizou-se a tabela comparativa com as novas normas editadas. Além disso, três novas colunas foram inseridas em cada tabela de comparação para relacionar as normativas da Colômbia, do Equador e do Suriname.

Após o preenchimento das tabelas com o conteúdo da legislação relativa a cada um dos países estudados para cada EOC harmonizável, foi iniciado o processo de análise comparada da legislação, baseado nos parâmetros definidos no âmbito do TED nº 2/2016 para escolha da legislação-base. O padrão de cores, apresentado na Tabela 3 (seção anterior), leva em consideração os termos que regulamentam o ATIT ou, na falta de regulamentação específica por parte deste, a legislação que se mostra mais completa.

As legislações dos países sul-americanos foram, por fim, novamente cotejadas com a legislação-base de comparação. Como resultado, foram obtidas as tabelas de comparação, conforme o modelo da Tabela 4 (seção anterior), as quais são apresentadas a seguir.

AUTORIZAÇÕES	ATTIT	CAN	Mercosul	UE	Brasil	Argentina	Bolívia	Chile	Guiana	Guiana Francesa	Paraguai	Peru	Uruguai	Venezuela	Suriname	Colômbia	Equador
Licenças originárias para o transporte de cargas	Green	Green	Green	Red	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Green	Yellow	Yellow	Green	Green	Red	Red	Red
Licenças complementares para o transporte de cargas	Green	Red	Red	Red	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Yellow	Green	Yellow	Red	Red	Red
Licenças originárias para o transporte de passageiros	Green	Yellow	Green	Red	Green	Green	Green	Yellow	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Yellow	Red	Red	Yellow
Licenças complementares para o transporte de passageiros	Green	Green	Red	Red	Yellow	Green	Green	Green	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Yellow	Red	Red	Yellow
Autorização de viagem de caráter ocasional de cargas	Green	Red	Red	Red	Green	Green	Yellow	Green	Red	Green	Green	Green	Red	Green	Red	Red	Red
Autorização de viagem de caráter ocasional de passageiros	Green	Green	Red	Red	Green	Green	Red	Yellow	Red	Green	Red	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Red
Autorizações relativas ao autotransporte	Green	Green	Red	Red	Red	Yellow	Yellow	Red	Green	Red	Red	Green	Red	Green	Green	Red	Red
Autorizações relativas ao transporte próprio de cargas	Green	Green	Red	Yellow	Green	Green	Red	Green	Yellow	Green	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Red	Red	Green
Autorizações relativas ao transporte próprio de passageiros	Red	Red	Red	Yellow	Green	Red	Red	Red	Red	Red	Yellow	Red	Yellow	Red	Red	Red	Yellow
Autorizações relativas ao transporte por contêineres	Green	Green	Red	Red	Green	Yellow	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Red	Green	Red	Yellow	Red
Autorizações relativas às cargas fora das dimensões padrão	Red	Green	Green	Red	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Red	Green	Green
Documentos de porte obrigatório para transportadores de cargas	Green	Green	Green	Red	Red	Yellow	Red	Red	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow	Red	Red
Documentos de porte obrigatório para transportadores de passageiros	Green	Green	Green	Red	Green	Red	Green	Red	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Red	Red

AUTORIZAÇÕES																	
	ATT	CAN	Mercosul	UE	Brasil	Argentina	Bolívia	Chile	Guiana	Guiana Francesa	Paraguai	Peru	Uruguai	Venezuela	Suriname	Colômbia	Equador
Utilização de veículos de terceiros para o transporte de passageiros	Verde	Verde	Vermelho	Amarelo	Verde	Amarelo	Amarelo	Amarelo	Vermelho	Vermelho	Verde	Verde	Amarelo	Amarelo	Amarelo	Verde	Vermelho
Bagagens e encomendas	Vermelho	Verde	Verde	Amarelo	Verde	Verde	Amarelo	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Amarelo	Verde	Amarelo	Amarelo	Vermelho	Vermelho	Amarelo
Representante legal	Verde	Verde	Vermelho	Vermelho	Verde	Vermelho	Verde	Verde	Verde	Vermelho	Amarelo	Verde	Amarelo	Vermelho	Vermelho	Amarelo	Vermelho

Tabela 11 – Tabela de comparação de autorizações, de documentos de transporte e de serviços – temas harmonizáveis
Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

SEGUROS																	
	ATT	Mercosul	CAN	Brasil	Bolívia	Paraguai	Chile	Peru	Argentina	Venezuela	Uruguai	Guiana	Guiana Francesa	Colômbia	Equador	Suriname	
Danos pessoais e corporais – Acordos Internacionais e Disposições de OIs	Verde	Verde	Amarelo	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde
Acordos bilaterais – Danos pessoais e corporais	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Verde	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Vermelho	Verde	Vermelho	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde	Verde

Tabela 12 – Tabela de comparação de seguros – temas harmonizáveis
Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

NORMAS TÉCNICAS ELEMENTO OBJETO DE COMPARAÇÃO	ATIT	Mercosul	UE	CAN	Brasil	Argentina	Bolívia	Chile	Guiana	Guiana Francesa	Paraguai	Peru	Uruguai	Venezuela	Suriname	Colômbia	Equador
Inspeção veicular – Centros de inspeção	Red	Red	Green	Red	Green	Green	Red	Green	Red	Green	Green	Green	Green	Green	Red	Green	Green
Inspeção veicular – Certificado de inspeção	Red	Green	Green	Red	Green	Green	Red	Green	Red	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow	Green	Yellow
Inspeção veicular – Frequência de inspeção	Red	Green	Green	Red	Green	Green	Red	Green	Red	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow	Green	Green
Inspeção veicular – Itens inspecionados	Red	Green	Green	Red	Green	Green	Red	Green	Red	Green	Green	Green	Green	Green	Red	Green	Green
Itens obrigatórios dos veículos	Red	Green	Green	Green	Green	Green	Red	Green	Red	Green	Green	Green	Green	Yellow	Green	Green	Green
Limites estruturais Dimensões	Red	Green	Yellow	Green	Green	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Green
Limites estruturais Peso	Red	Green	Yellow	Yellow	Green	Green	Yellow	Yellow	Red	Yellow	Green	Yellow	Green	Yellow	Red	Green	Green

Tabela 13 – Tabela de comparação de normas técnicas – temas harmonizáveis
Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

PRODUTOS PERIGOSOS ELEMENTO OBJETO DE COMPARAÇÃO	ATIT	Mercosul	UE	CAN	Brasil	Argentina	Bolívia	Chile	Guiana	Guiana Francesa	Paraguai	Peru	Uruguai	Venezuela	Suriname	Colômbia	Equador
Base regulamentar – Acordo de facilitação Mercosul	Red	Green	Red	Red	Green	Green	Red	Red	Red	Red	Green	Red	Green	Red	Red	Red	Red
Base regulamentar	Red	Green	Light Green	Red	Light Green	Light Green	Yellow	Yellow	Yellow	Light Green	White	Light Green	Light Green	Yellow	Red	Light Green	Light Green
Livro base e classificação dos produtos	Red	Green	Light Green	Red	Light Green	Light Green	Yellow	Light Green	Red	Light Green	Yellow	Light Green	Light Green	Yellow	Red	Light Green	Light Green
Requisitos dos veículos	Red	Green	Light Green	Red	Green	Light Green	Yellow	Light Green	Yellow	Light Green	Light Green	Light Green	Light Green	Yellow	Red	Yellow	Light Green
Qualificação do condutor	Red	Green	Light Green	Red	Green	Light Green	Red	Yellow	Red	Light Green	Light Green	Light Green	Light Green	Light Green	Red	Light Green	Light Green
Documentação exigida	Red	Green	Light Green	Red	Light Green	Light Green	Yellow	Yellow	Red	Light Green	Light Green	Light Green	Light Green	Yellow	Red	Light Green	Yellow

Tabela 14 – Tabela de comparação de produtos perigosos – temas harmonizáveis
Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

4 Considerações finais

Neste volume foram apresentados os principais dados socioeconômicos contidos nas contextualizações dos relatórios comparativos, com a finalidade de consolidar e permitir uma breve comparação entre os países analisados no TED nº 2/2016 e no atual projeto, bem como aferir a importância destes no comércio internacional brasileiro.

Além disso, foi apresentada detalhadamente a metodologia utilizada no processo de harmonização dos temas selecionados, a qual consiste em uma continuidade do aprendizado adquirido no projeto anterior, no qual foram definidos os temas e os subtemas passíveis de harmonização. A aplicação dessa metodologia originou como produto quatro tabelas eletrônicas de comparação, cada uma delas referente a um dos temas harmonizáveis, que foram analisados detidamente nos relatórios comparativos.

A partir dessa comparação, foram atualizadas as propostas de harmonização, contemplando as normas identificadas para os novos países abordados no atual projeto – Colômbia, Equador e Suriname – e eventuais revisões legais das normas dos outros países, que estão apresentadas separadamente nos seguintes volumes:

- » *Volume 2 – Autorizações, documentos de transporte e serviços*
- » *Volume 3 – Seguros e normas técnicas*
- » *Volume 4 – Produtos perigosos.*

A partir das análises realizadas, observou-se que a grande maioria das propostas de harmonização foram mantidas, haja vista que entre os países estudados no projeto atual, o Suriname não apresenta normas específicas e detalhadas o suficiente para os temas analisados, e a Colômbia e o Equador são membros da CAN e demonstram seguir as disposições desse organismo quanto às normas estabelecidas para o transporte terrestre internacional. Assim, as legislações-base mantiveram-se, em grande parte, como as mais completas, mesmo com a inclusão dos três novos países nas análises comparativas.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Elaboração de estudos complementares das normativas de transporte rodoviário internacional de cargas e de passageiros dos países da América do Sul, visando à harmonização legislativa no âmbito do ATIT e da CAN.** Relatório Parcial Comparativo 1 – Suriname. [Brasília, DF]: ANTT, 2020a. 245 p. [.pdf].

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Elaboração de estudos complementares das normativas de transporte rodoviário internacional de cargas e de passageiros dos países da América do Sul, visando à harmonização legislativa no âmbito do ATIT e da CAN.** Relatório Parcial Comparativo 2 – Colômbia. [Brasília, DF]: ANTT, 2020b. 307 p. [.pdf].

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Elaboração de estudos complementares das normativas de transporte rodoviário internacional de cargas e de passageiros dos países da América do Sul, visando à harmonização legislativa no âmbito do ATIT e da CAN.** Relatório Parcial Comparativo 3 – Equador. [Brasília, DF]: ANTT, 2020c. 383 p. [.pdf].

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Levantamento, Análise e Comparação das Normativas de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e de Passageiros dos países que mantêm acordo com o Brasil:** Relatório Parcial Comparativo 1 – Uruguai. [Brasília, DF]: ANTT, 2017a. 303 p. [.pdf].

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Levantamento, Análise e Comparação das Normativas de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e de Passageiros dos países que mantêm acordo com o Brasil:** Relatório Parcial Comparativo 2 – Chile e Peru. [Brasília, DF]: ANTT, 2017b. 387 p. [.pdf].

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Levantamento, Análise e Comparação das Normativas de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e de Passageiros dos países que mantêm acordo com o Brasil:** Relatório Parcial Comparativo 3 – Bolívia e Paraguai. [Brasília, DF]: ANTT, 2017c. 351 p. [.pdf].

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Levantamento, Análise e Comparação das Normativas de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e de Passageiros dos países que mantêm acordo com o Brasil:** Relatório Parcial Comparativo 4 – Argentina e Venezuela. [Brasília, DF]: ANTT, 2017d. 339 p. [.pdf].

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Levantamento, Análise e Comparação das Normativas de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e de Passageiros dos países que mantêm acordo com o Brasil:** Relatório Parcial Comparativo 5 – Guiana e Guiana Francesa. [Brasília, DF]: ANTT, 2018a. 285 p. [.pdf].

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.875, de 17 de março de 2020. Dispõe sobre as medidas para enfrentamento da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus responsável pelo surto de 2019/2020, no âmbito do serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 18 mar. 2020d. Disponível em:

<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=18/03/2020&jornal=515&pagina=46&totalArquivos=125>. Acesso em: 16 abr. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.876, de 20 de março de 2020. Dispõe sobre as medidas para enfrentamento da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus responsável pelo surto de 2019/2020, no âmbito do serviço de transporte rodoviário de cargas. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 23 mar. 2020e. Disponível em:

<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=515&pagina=98&data=23/03/2020>. Acesso em: 16 abr. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.879, de 26 de março de 2020. Dispõe sobre a flexibilização de prazos para cumprimento de obrigações contratuais e regulatórias, em razão da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus, no âmbito da infraestrutura e serviço de transporte ferroviário de cargas e do transporte rodoviário de cargas e de passageiros, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 27 mar. 2020f. Disponível em:

<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=27/03/2020&jornal=515&pagina=62>. Acesso em: 29 abr. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.889, de 25 de maio de 2020. Altera a Resolução nº 5.879, de 26 de março de 2020, que dispõe sobre a flexibilização de prazos para cumprimento de obrigações contratuais e regulatórias, em razão da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus, no âmbito da infraestrutura e serviço de transporte ferroviário de cargas e do transporte rodoviário de cargas e de passageiros, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 21 maio 2020g. Disponível em:

<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=21/05/2020&jornal=515&pagina=107>. Acesso em: 15 jun. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.893, de 2 de junho de 2020. Dispõe sobre as medidas a serem adotadas, no âmbito dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dos serviços de transporte ferroviário de passageiros, para enfrentamento da emergência de saúde pública decorrente do Covid-19. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 3 jun. 2020h. Disponível em:

<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=03/06/2020&jornal=515&pagina=484>. Acesso em: 15 jun. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.900, de 21 de julho de 2020. Altera a Resolução nº 5.879, de 26 de março de 2020, para incluir dispositivos e prorrogar prazos para cumprimento de obrigações contratuais e regulatórias, em razão da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus, no âmbito da infraestrutura e serviço de transporte ferroviário de cargas. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 21 maio 2020i. Disponível em: <https://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=22/07/2020&jornal=515&pagina=32>. Acesso em: 31 jul. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **TRIC em números**. [S. l.], 18 jun. 2020j. Disponível em: <http://appweb2.antt.gov.br/tricemnumeros.asp>. Acesso em: 12 maio 2020.

AMORIM, E. C. D. **Direito internacional privado**. 6. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2000.

ARGENTINA. Casa Rosada. **Coronavirus**: El Presidente anunció una apertura escalonada de las actividades entre el 18 de julio y el 2 de agosto. Viernes, 17 jul. 2020a. Disponible em: <https://www.casarosada.gob.ar/slider-principal/46976-coronavirus-el-presidente-anuncio-una-apertura-escalonada-de-las-actividades-entre-el-18-de-julio-y-el-2-de-agosto>. Acceso em: 21 jul. 2020.

ARGENTINA. Emergencia Sanitaria. Decreto 260/2020. DECNU-2020-260-APN-PTE - Coronavirus (COVID-19). Disposiciones. **Boletín Oficial de la Republica Argentina**, Buenos Aires, 12 marzo 2020b. Disponible em: <https://www.boletinoficial.gob.ar/suplementos/2020031201NS.pdf>. Acceso em: 16 abr. 2020.

ARGENTINA. Ministerio de Transporte y Ministerio del Interior y Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca y Ministerio de Seguridad y Ministerio de Salud. Dirección Nacional de Migraciones. **Resolución Conjunta Conjuntiva 4/2020 RESFC-2020-4-APN-MI**. Boletín Oficial de la República Argentina, Buenos Aires, 10 jun. 2020c. Disponible em: <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/230540/20200611>. Acceso em: 31 jul. 2020.

ARGENTINA. Legislación y Avisos Oficiales. Prohibición de Ingreso al Territorio Nacional Decreto 409/2020. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 26 abr. 2020d. Disponible em: <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/228262/20200426?busqueda=1>. Acceso em: 16 jun. 2020.

ARGENTINA. Prohibición de Ingreso al Territorio Nacional. Decreto 274/2020. DECNU-2020-274-APN-PTE - Disposiciones. **Boletín Oficial de la Republica Argentina**, Buenos Aires, 16 marzo 2020e. Disponible em: <https://www.boletinoficial.gob.ar/suplementos/2020031601NS.pdf>. Acceso em: 16 abr. 2020.

ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN (ALADI). **O ATIT**. Montevideú, c2019. Disponible em: http://www.aladi.org/sitioaladi/?page_id=6434&lang=pt. Acceso em: 22 abr. 2020.

BASEDOW, J. Comparative Law and its Clients. **The American Journal of Comparative Law**, [S. l.], v. 62, n. 4, p. 836, 2014. BOLIVIA. Ministerio de la Presidencia. Decreto Supremo nº 4196. Declara emergencia sanitaria nacional y cuarentena em todo el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia, contra el brote del Coronavirus (COVID-19). **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 17 marzo 2020a. Disponible em: <http://www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo/edicions/view/1246NEC>. Acceso em: 16 abr. 2020.

BOLIVIA. Ministerio de la Presidencia. Decreto Supremo nº 4200. Refuerza y fortalece las medidas em contra del contagio y propagación del Coronavirus (COVID-19) em todo el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 25 marzo 2020b. Disponible em: <http://www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo/edicions/view/1250NEC>. Acceso em: 16 abr. 2020.

BOLIVIA. Ministerio de la Presidencia. Decreto Supremo nº 4214. Amplia el plazo de la cuarentena total dispuesto por el Parágrafo I del Artículo 2 del Decreto Supremo nº 4200, de 25 de marzo de 2020, hasta el dia jueves 30 de abril de 2020, em todo el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia, en el marco de la declaratoria de emergencia sanitaria y cuarentena total. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 14 abr. 2020c. Disponible em: <http://www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo/edicions/view/1259NEC>. Acceso em: 20 abr. 2020.

BOLÍVIA. Ministerio de la Presidencia. Decreto Supremo nº 4276. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 26 jun. 2020e. Disponível em: <http://www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo/normas/listadonor/11>. Acesso em: 14 jul. 2020.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 2.975, de 1º de março de 1999**. Promulga o Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga, celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Venezuela, em Caracas, em 4 de julho de 1995. Brasília, DF: Presidência da República, mar. 1999. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2975.htm. Acesso em: 23 abr. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 5.561, de 10 de outubro de 2005. Promulga o Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República Cooperativista da Guiana, celebrado em Brasília, em 7 de fevereiro de 2003. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 11 out. 2005. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=1&data=11/10/2005>. Acesso em: 23 abr. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 8.964, de 18 de janeiro de 2017. Promulga o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas, firmado em Paris, em 19 de março de 2014. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 19 jan. 2017. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=1&data=19/01/2017>. Acesso em: 23 abr. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Portaria CC-PR/MJSP/MINFRA/MS Nº 1, de 29 de julho de 2020. Dispõe sobre a restrição excepcional e temporária de entrada no País de estrangeiros, de qualquer nacionalidade, conforme recomendação da Agência Nacional de Vigilância Sanitária - Anvisa. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 29 jul. 2020a. Disponível em: <https://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=29/07/2020&jornal=600&pagina=1>. Acesso em: 31 jul. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Portaria nº 204, de 29 de abril de 2020. Dispõe sobre a restrição excepcional e temporária de entrada no País de estrangeiros, de qualquer nacionalidade, por via terrestre, conforme recomendação da Agência Nacional de Vigilância Sanitária - Anvisa. **Diário Oficial da União**, 29 abr. 2020b. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=29/04/2020&jornal=601&pagina=1>. Acesso em: 29 abr. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Portaria nº 255, de 22 de maio de 2020. Dispõe sobre a restrição excepcional e temporária de entrada no País de estrangeiros, de qualquer nacionalidade, conforme recomendação da Agência Nacional de Vigilância Sanitária - Anvisa. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 22 maio 2020c. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=22/05/2020&jornal=602&pagina=1>. Acesso em: 15 jun. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Portaria nº 340, de 30 de junho de 2020. Dispõe sobre a restrição excepcional e temporária de entrada no País de estrangeiros, de qualquer nacionalidade, conforme recomendação da Agência Nacional de Vigilância Sanitária - Anvisa. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 30 jun. 2020d. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=30/06/2020&jornal=600&pagina=2>. Acesso em: 14 jul. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Portaria nº 10.298, de 30 de março de 2020. Institui o Conselho Nacional de Secretários de Transportes. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 31 mar. 2020e. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=31/03/2020&jornal=515&pagina=2&totalArquivos=87>. Acesso em: 16 abr. 2020.

BRITO, M. H. **Utilização de direitos estrangeiros e comparação de direitos na investigação jurídica**. Disciplina de Metodologia de Investigação Jurídica. Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2009. 17 p.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY (CIA). **The World Factbook**. South America: Argentina. [Langley], 17 June 2020a. Disponível em: <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/ar.html>. Acesso em: 17 jun. 2020.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY (CIA). **The World Factbook**. South America: Bolivia. [Langley], 17 June 2020b. Disponível em: <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/bl.html>. Acesso em: 17 jun. 2020.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY (CIA). **The World Factbook**. South America: Brazil. [Langley], 17 June 2020c. Disponível em: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/br.html>. Acesso em: 17 jun. 2020.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY (CIA). **The World Factbook**. South America: Chile. [Langley], 17 June 2020d. Disponível em: <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/ci.html>. Acesso em: 17 jun. 2020.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY (CIA). **The World Factbook**. South America: Guyana. [Langley], 17 June 2020e. Disponível em: <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/gy.html>. Acesso em: 17 jun. 2020.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY (CIA). **The World Factbook**. South America: Paraguay. [Langley], 17 June 2020f. Disponível em: <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/pa.html>. Acesso em: 17 jun. 2020.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY (CIA). **The World Factbook**. South America: Peru. [Langley], 17 June 2020g. Disponível em: <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/pe.html>. Acesso em: 17 jun. 2020.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY (CIA). **The World Factbook**. South America: Uruguay. [Langley], 17 June 2020h. Disponível em: <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/uy.html>. Acesso em: 17 jun. 2020.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY (CIA). **The World Factbook**. South America: Venezuela. [Langley], 17 June 2020i. Disponível em: <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/ve.html>. Acesso em: 17 jun. 2020.

CHILE. **Declaración estado de catástrofe.** [Santiago], 18 marzo 2020a. Disponível em: https://cdn.digital.gob.cl/filer_public/d7/5e/d75e6460-0d18-4d50-9593-109d8ae8b7ef/declaracion_estado_de_catastrofe.pdf. Acesso em: 16 abr. 2020.

CHILE. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. **Prorrogamos la vigencia del Certificado de la Revisión Técnica y la Licencia de Conducir por crisis del Coronavirus.** Santiago, 30 marzo 2020b. Disponível em: <https://www.mtt.gob.cl/archivos/24573>. Acesso em: 16 abr. 2020.

CHILE. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Subsecretaría de Transportes. Decreto nº 41. Modifica Decreto Supremo nº 24, de 2020, del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, extiende vigencia de los certificados de revisión técnica y de verificación de emisiones, en los casos que indica, y fija calendario que señala. **Diario Oficial de la Republica de Chile**, Santiago, 22 jun. 2020c. Disponível em: <https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2020/07/Decreto-41-MTT-pr%C3%B3rroga-RT-junio-DO.pdf>. Acesso em: 17 jul. 2020.

CHILE. Ministerio del Interior y Seguridad Pública. Subsecretaría del Interior. **Decreto 269.** Prorroga declaración de estado de excepción constitucional de catástrofe, por calamidad pública, en el territorio de Chile, por el lapso que indica. Santiago: Ministerio del Interior y Seguridad Pública, 16 jun. 2020d. Disponível em: <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=1146700>. Acesso em: 14 jul. 2020.

CHILE. **Plan de Acción por Coronavirus.** [Santiago], 12 jul. 2020e. Disponível em: <https://www.gob.cl/coronavirus/plandeaccion/>. Acesso em: 14 jul. 2020.

COELHO, I. M. Métodos e princípios da interpretação constitucional: o que são, para que servem, como se aplicam. *In*: CONGRESSO BRASILEIRO DE DIREITO CONSTITUCIONAL, 24., 2004, São Paulo. **Anais [...]** São Paulo: Instituto Brasileiro de Direito Constitucional, 2004.

COLOMBIA. Ministerio de Transporte. Decreto Legislativo número 569, de 15 de abr. de 2020. Por la cual se adoptan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura, dentro del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica. **Diário Oficial**, Bogotá, D.C., 15 abr. 2020a. Disponível em: <https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%20569%20DEL%2015%20DE%20ABRIL%20DE%202020.pdf>. Acesso em: 29 abr. 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Transporte. **Decreto Legislativo número 768 de 2020.** Por el cual se adoptan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura, en el marco del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica. Bogotá, D.C.: Ministerio de Transporte, 30 mayo 2020b. Disponível em: http://www.regiones.gov.co/Inicio/assets/files/311_DECRETO%20768%20DEL%2030%20DE%20MAYO%20DE%202020.pdf. Acesso em: 17 jul. 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Transporte. Decreto número 482 de 26 mar. 2020. Por el cual se dictan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura, dentro del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica. **Diario Oficial**, Bogotá, D.C., 26 marzo 2020c. Disponível em: <https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%20482%20DEL%2026%20DE%20MARZO%20DE%202020.pdf>. Acesso em: 16 abr. 2020.

COLOMBIA. Ministerio del Interior. Decreto número 457 de 22 mar. 2020. Por el cual se imparten instrucciones en virtud de la emergencia sanitaria generada por la pandemia del Coronavirus COVID-19 y el mantenimiento del orden público. **Diario Oficial**, Bogotá, D.C., 22 marzo 2020d. Disponible em: <https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%20457%20DEL%2022%20DE%20MARZO%20DE%202020.pdf>. Acesso em: 16 abr. 2020.

COLOMBIA. Ministerio del Interior. Decreto número 1.076 de 28 de jul. 2020. Por el cual se imparten instrucciones en virtud de la emergencia sanitaria generada por la pandemia del Coronavirus COVID-19, y el mantenimiento del orden público. **Diario Oficial**, Bogotá, D.C., 28 jul. 2020e. Disponible em: <https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%201076%20DEL%2028%20DE%20JULIO%20DE%202020.pdf>. Acesso em: 24 jul. 2020.

COLOMBIA. Presidencia de la República. Decreto número 417 de 17 mar. 2020. Por el cual se declara un Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica en todo el territorio Nacional. **Diario Oficial**, Bogotá, D.C., 17 marzo 2020f. Disponible em: <https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%20417%20DEL%2017%20DE%20MARZO%20DE%202020.pdf>. Acesso em: 16 abr. 2020.

COMEX STAT. **Página inicial**. [Brasília, DF], 2020. Disponible em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>. Acesso em: 7 abr. 2020.

CONSULADO GENERAL DEL PERÚ EN RÍO DE JANEIRO. **Cierre de Fronteras**. Río de Janeiro, 28 abr. 2020. Disponible em: <http://www.consulado.pe/es/RiodeJaneiro/Paginas/Coronavirus.aspx>. Acesso em: 16 jun. 2020.

DANTAS, I. **Direito constitucional comparado**: introdução, teoria e metodologia. Rio de Janeiro: Renovar, 2000.

DAVID, R. Tratado de derecho civil comparado: introduccion al estudio de los derechos extranjeros y al método comparativo. **Revista de Derecho Privado**, Madrid, n. 1, p. 51, 1953.

DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE (DINATRAN). **Resolución C.D. nº 113**. Por la cual se apueba el protocolo de aplicación de medidas preventivas de fiscalización em camiones de transporte de cargas nacional e internacional (choferes y tripulantes) em puntos de frontera por parte de la Dirección Nacional de Transporte (Dinatran), ante el riesgo de expansion del vírus "COVID-19". San Lorenzo: Dinatran, 18 marzo 2020a. Disponible em: http://www.dinatran.gov.py/docum/RESOLUCI%3%93N%20C.D.%20N%C2%BA%20113_2020.PDF. Acesso em: 29 abr. 2020.

DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE (DINATRAN). **Resolución C.D. Nº 156**. Por el cual se establece el plazo excepecional de treinta (30) días de vigencia y prórroga, para la inspección técnica vehicular (I.T.V), en el servicio regular nacional e internacional de transporte de pasajeros y cargas, de conformidad a los lineamientos establecidos en la ley nº 1.590/2000. San Lorenzo: DINATRAN, 28 marzo 2020b. Disponible em: http://www.dinatran.gov.py/docum/RESOLUCION%20CD%20N%C2%BA%20156_2020_PRORROGA%20DE%20ITV.pdf. Acesso em: 16 jun. 2020.

DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE (DINATRAN). **Resolución C.D. Nº 183**. Por el cual se establece el protocolo para la apertura de los centros de inspección técnica vehicular (C.I.T.V.), habilitados por la Dirrección Nacional de Transporte (DINATRAN), durante la pandemia del

virus "covid-19". San Lorenzo: DINATRAN, 15 abr. 2020c. Disponível em: <http://www.dinatran.gov.py/docum/resol%20183.PDF>. Acesso em: 16 jun. 2020.

ECUADOR. **Decreto nº 1017**. Quito, 16 marzo 2020a. Disponível em: https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2020/03/Decreto_presidencial_No_1017_17-Marzo-2020.pdf. Acesso em: 16 abr. 2020.

ECUADOR. **Decreto Ejecutivo nº 1052**. Quito: Presidencia de la República, 15 mayo 2020b. Disponível em: https://www.nodal.am/wp-content/uploads/2020/05/Decreto_Ejecutivo_No._1052_20200415200635.pdf. Acesso em: 16 jun. 2020.

ECUADOR. **Decreto nº 1074**. Declaración de Estado de Excepción en el Ecuador. Quito: Palacio Nacional, 15 jun. 2020c. Disponível em: <https://www.cip.org.ec/2020/06/18/repositorio-de-documentos-emergencia-covid-19-ecuador/>. Acesso em: 19 jun. 2020

ECUADOR. Ministerio de Transporte y Obras Públicas. **MTOP emite protocolo para ingreso de personas y vehículos en los CEBAF y CENAF**. Quito, marzo 2020d. Disponível em: <https://www.obraspublicas.gob.ec/mtop-emite-protocolos-para-ingreso-de-personas-y-vehiculos-en-los-cebaf/>. Acesso em: 15 abr. 2020.

ECUADOR. Ministerio de Transporte y Obras Públicas. **Protocolo para el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera por la Frontera Norte**: Medidas de Prevención ante Covid-19. Quito: Ministerio de Transporte y Obras Públicas, abr. 2020e. Disponível em: https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2020/05/Protocolo_terrestre_INTERNACIOL-POR-LA-FRONTERA-NORTE-VF.pdf. Acesso em: 16 jun. 2020.

EL COMERCIO. **Perú seguirá con las fronteras cerradas por el nuevo coronavirus**. Lima, 24 abr. 2020. Disponível em: <https://www.elcomercio.com/actualidad/peru-fronteras-cierre-coronavirus-confinamiento.html>. Acesso em: 16 jun. 2020.

EL PAÍS. **Se realizó la primera reunión técnica de la Comisión Binacional entre Uruguay y Brasil**. Montevideo, 3 jun. 2020. Disponível em: <https://www.elpais.com.uy/informacion/salud/realizo-primera-reunion-tecnica-comision-binacional-uruguay-brasil.html>. Acesso em: 16 jun. 2020.

FRANCE. LOI nº 2020-856 du 9 juillet 2020. Organisant la sortie de l'état d'urgence sanitaire (1). **Journal Officiel de la République Française**, Paris, 10 juil. 2020. Disponível em: <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/2020/7/9/2020-856/jo/texte>. Acesso em: 23 jul. 2020.

GARCÍA, Y.; VALENCIA, A.; LLANGARÍ, J. Ecuador prohíbe ingresos internacionales y cierre parcial de frontera terrestre por coronavirus. **Reuters**, Quito, 14 marzo 2020. Disponível em: <https://lta.reuters.com/articulo/ecuador-coronavirus-idLTAKBN211126-OUSLT>. Acesso em: 15 mar. 2020.

GUYANA. Department of Public Information. **Government COVID-19 Advisories**. Georgetown, 31 Mar. 2020a. Disponível em: <https://dpi.gov.gy/government-covid-19-advisories-4/>. Acesso em: 16 abr. 2020.

GUYANA. Ministry of Public Health. Notice: covid-19 emergency measures (No. 5). **The Official Gazette of Guyana**, Georgetown, Thursday 2nd jul. 2020b. Disponível em:

https://officialgazette.gov.gy/images/gazette2020/jul/Extra_2JULY2020NotCoVID19_5.pdf. Acesso em: 31 jul. 2020.

GUYANA. Ministry of Public Infrastructure. **Ferry services modified to facilitate increased goods, food transport**. Georgetown, 16 Apr. 2020c. Disponível em: <https://dpi.gov.gy/ferry-services-modified-to-facilitate-increased-goods-food-transport/>. Acesso em: 4 maio 2020.

GUYANE. **Communiqué de Presse**. Fermeture de la frontière entre la France et le Suriname: La Préfecture de la Guyane rappelle que la frontière entre la France et le Suriname est fermée depuis le 14 mars 2020.. Cayenne: Préfecture de la Guyane, mardi 19 mai 2020a. Disponível em: http://www.guyane.gouv.fr/content/download/15570/107592/file/2020_05_19_Rappel%20de%20la%20fermeture%20de%20la%20fronti%C3%A8re%20France-Suriname.pdf. Acesso em: 24 jul. 2020.

GUYANE. **Communiqué de Presse**. Fermeture de la frontière France - Brésil: Conditions de circulation des personnes et des marchandises. Cayenne: Préfecture de la Guyane, 25 mars 2020b. Disponível em: http://www.guyane.gouv.fr/content/download/15702/108597/file/2020_03_25_Covid19_Circulation%20France%20Br%C3%A9sil.pdf. Acesso em: 24 jul. 2020.

INSTITUT D'EMISSION DES DEPARTEMENTS D'OUTRE-MER (IEDOM). **Guyane 2018**. Paris: IEDOM, 2019. Disponível em: https://www.iedom.fr/IMG/pdf/rapport_iedom_guyane2018.pdf. Acesso em: 17 abr. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE ESTATÍSTICA E GEOGRAFIA (IBGE). Brasil em Síntese. **População: distribuição da população por situação de domicílio**. Rio de Janeiro, c2020a. Disponível em: <https://brasilemsintese.ibge.gov.br/populacao/distribuicao-da-populacao-por-situacao-de-domicilio.html>. Acesso em: 17 abr. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Brasil em Síntese**. Rio de Janeiro, c2020b. Disponível em: <http://brasilemsintese.ibge.gov.br/>. Acesso em: 23 jan. 2020.

JAFFEE, D. M. The U.S. Subprime Mortgage Crisis: Issues Raised and Lessons Learned. **Commission on Growth and Development Working Paper**, Washington, D.C., n. 28, 2008. Disponível em: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/28008>. Acesso em: 29 abr. 2020.

JARAMILLO, C. F. *et al.* **Connecting to Compete 2018: trade logistics in the global economy – the logistics performance index and its indicators**. Washington, D. C.: The World Bank, 2018. Disponível em: <http://documents.worldbank.org/curated/en/576061531492034646/Connecting-to-competete-2018-trade-logistics-in-the-global-economy-the-logistics-performance-index-and-its-indicators>. Acesso em: 20 abr. 2020.

MIRANDA, J. **Sobre o direito constitucional comparado**. Coimbra: Gráfica de Coimbra, [1987].

OBSERVATORY OF ECONOMIC COMPLEXITY (OEC). **Venezuela**. [S. l.], [2017]. Disponível em: <https://oec.world/en/profile/country/ven/>. Acesso em: 29 abr. 2020.

PARAGUAY. Ministerio de Industria y Comercio. Decreto nº 3.456. Por el cual se declara estado de emergência sanitaria en todo ele territorio nacional para el control de cumplimiento de las medidas sanitarias dispuestas en la implementación de las acciones preventivas ante el riesgo de expansión der coronavirus (COVID-19). **Gaceta Oficial de la República del Paraguay**,

Asunción, 16 marzo 2020a. Disponível em:

<http://www.gacetaoficial.gov.py/index/getDocumento/62413>. Acesso em: 16 abr. 2020.

PARAGUAY. Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. **Decreto nº 3.465**. Por el cual se amplia el artículo 3º del Decreto nº 3458 del 16 de marzo de 2020 “Por el cual se dispone el cierre parcial y temporal de puestos de control migratorio en frontera, como medida ante el riesgo de expansión del coronavirus (Covid-19)”. Assunción: Presidencia de la República del Paraguay, 17 marzo 2020b. Disponível em:

<https://www.mspbs.gov.py/dependencias/portal/adjunto/cfe91a-DECRETON3465.pdf>. Acesso em: 16 jun. 2020.

PARAGUAY. Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. **Decreto nº 3.564**. Por el cual se extiende el aislamiento preventivo general (cuarentena) y las medidas de restricción desde el 27 de abril al 3 de mayo de 2020, en el marco de la emergencia sanitaria declarada en el territorio nacional por la pandemia del Coronavirus (COVID-19). Assunción: Presidencia de la República del Paraguay, 24 abr. 2020c. Disponível em:

<https://www.mspbs.gov.py/dependencias/portal/adjunto/523692-DecretoN3564Extensinaislamientopreventivodel27deabrilal3demayodel2020.PDF>. Acesso em: 16 jun. 2020.

PARAGUAY. Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. **Decreto nº 3.576**. Por el cual se establecen medidas en el marco de la emergencia sanitaria declarada en el territorio nacional por la pandemia del Coronavirus (Covid-19) correspondiente a la fase 1 del plan de levantamiento gradual del aislamiento preventivo general (cuarentena inteligente). Assunción: Presidencia de la República del Paraguay, 3 mayo 2020d. Disponível em:

<https://www.mspbs.gov.py/dependencias/portal/adjunto/3bf7c4-DecretoN3576Fase1CuarentenaInteligente.pdf>. Acesso em: 16 jun. 2020.

PARAGUAY. Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. **Decreto nº 3.619**. Por el cual se establecen medidas en el marco de la emergencia sanitaria declarada en el territorio nacional por la pandemia del Coronavirus (Covid-19) correspondientes a la fase 2 del plan de levantamiento gradual del aislamiento preventivo general (cuarentena inteligente). Assunción: Presidencia de la República del Paraguay, 24 mayo 2020e. Disponível em:

<https://www.mspbs.gov.py/dependencias/portal/adjunto/05612d-DECRETO3619n68bqrx.pdf>. Acesso em: 16 jun. 2020.

PARAGUAY. Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. **Decreto nº 3.706**. Por el cual se establecen medidas en el marco de la emergencia sanitaria declarada en el territorio nacional por la pandemia del Coronavirus (Covid-19) correspondientes a la fase 3 del plan de levantamiento gradual del aislamiento preventivo general (cuarentena inteligente). Assunción: Presidencia de la República del Paraguay, 14 jun. 2020f. Disponível em:

<https://www.mspbs.gov.py/dependencias/portal/adjunto/a2d441-DECRETO3706.pdf>. Acesso em: 16 jun. 2020.

PARAGUAY. Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. **Decreto nº 3.780**. Por el cual se extiende el periodo establecido en el artículo 1º del Decreto nº 3706 del 14 de junio de 2020, correspondiente a la fase 3 del Plan de Levantamiento Gradual del Aislamiento Preventivo General (cuarentena inteligente), en el marco de la emergencia sanitaria declarada en el territorio nacional por la pandemia del coronavirus (Covid-19). Assunción: Ministerio de la Salud Pública y Bienestar Social, 5 jul. 2020g. Disponível em:

<https://www.bacn.gov.py/archivos/9156/DECRETO%203780.pdf>. Acesso em: 17 jul. 2020.

PARAGUAY. Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. **Decreto nº 3.835**. Por el cual se establecen medidas en el marco de la emergencia sanitaria declarada en el territorio nacional por la pandemia del coronavirus (covid-19), correspondientes a la fase 4 del Plan de Levantamiento Gradual del Aislamiento Preventivo General (Cuarentena Inteligente), con excepción de Asunción (capital) y los Departamentos de Alto Paraná y Central. Asunción: Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social, 18 jul. 2020h. Disponible em: <https://www.mspbs.gov.py/dependencias/portal/adjunto/cb00ba-SesquicentenarioDelaEpopeyaNacional186>. Acceso em: 31 jul. 2020.

PARAGUAY. Ministerio del Interior. Decreto nº 3.458. Por el cual se dispone el cierre parcial y temporal de puestos de control migratorio en frontera, como medida ante el riesgo de expansión del coronavirus (COVID-19). **Gaceta Oficial de la República del Paraguay**, Asunción, 16 marzo 2020i. Disponible em: <http://www.gacetaoficial.gov.py/index/getDocumento/62413>. Acceso em: 16 abr. 2020.

PERÚ. Decreto Supremo nº 044-2020—PCM. Decreto Supremo que declara Estado de Emergencia Nacional por las graves circunstancias que afectan la vida de la Nación a consecuencia del brote del COVID-19. **Diario Oficial del Bicentenario El Peruano**, Lima, 15 marzo 2020a. Disponible em: https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/566448/DS044-PCM_1864948-2.pdf. Acceso em: 16 abr. 2020.

PERÚ. Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Resolución Directorial nº 015-2020-MTC/18. Modifican plazos de vigencia de las licencias de conducir y de los certificados de salud para licencias de conducir, establecidos mediante Resolución Directorial N° 08-2020-MTC/18. **Diario Oficial del Bicentenario El Peruano**, Lima, 20 jul. 2020b. Disponible em: <https://busquedas.elperuano.pe/download/url/modifican-plazos-de-vigencia-de-las-licencias-de-conducir-y-resolucion-directoral-no-015-2020-mtc18-1872059-1>. Acceso em: 31 jul. 2020.

PERÚ. Presidencia de la República del Perú. Decreto Supremo nº 020-2020-SA. Decreto Supremo que prorroga la Emergencia Sanitaria declarada por Decreto Supremo nº 008-2020-SA. **Diario Oficial del Bicentenario El Peruano**, Lima, 4 jun. 2020c. <http://dataonline.gacetajuridica.com.pe/gaceta/admin/elperuano/462020/04-06-2020.pdf>. Acceso em: 16 jun. 2020.

PERÚ. Presidencia del Consejo de Ministros. Decreto Supremo nº 116-2020-PCM. Decreto Supremo que establece las medidas que debe observar la ciudadanía en la Nueva Convivencia Social y prorroga el Estado de Emergencia Nacional por las graves circunstancias que afectan la vida de la Nación a consecuencia del COVID-19. **Diario Oficial del Bicentenario El Peruano**, Lima, 26 jun. 2020d. Disponible em: https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/898487/DS_116-2020-PCM.pdf. Acceso em: 14 jul. 2020.

PRESSE, F. Argentina endurece confinamento em Buenos Aires e periferia até 17 de julho. **G1**, São Paulo, 1 jul. 2020. Disponible em: <https://g1.globo.com/mundo/noticia/2020/07/01/argentina-endurece-confinamento-em-buenos-aires-e-periferia-ate-17-de-julho.ghtml>. Acceso em: 13 jul. 2020.

REUNIÓN DE TRABAJO DEL SGT nº 5 "TRANSPORTE DEL MERCOSUR". 12 jun. 2020, Montevideo. **Atas** [...]. Montevideo: Mercosur, 2020. 8 p. [.pdf]. Modalidad videoconferencia, plataforma Zoom.

REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT nº 5 "TRANSPORTE", 57., 23 y 24 de junio de 2020, Montevideo. **Atas [...]**. Montevideo: Mercosur, 2020. 17 p. [.pdf].

REUNIÓN TÉCNICA PREPATATORIA DE LA LVII REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT Nº 5 "TRANSPORTE". Acta nº 01/20. *In*: REUNIÓN TÉCNICA PREPATATORIA DE LA LVII REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT Nº 5 "TRANSPORTE", 2020, Montevideo. **Atas [...]**. Montevideo: Mercosur, 27 e 28 sept. 2020. Disponible em: https://documentos.mercosur.int/simfiles/docreuniones/78018_STG5%20ACTA%20MERCOSUR-.pdf. Acceso em: 18 jun. 2020.

STATISTA. **Venezuela: Gross domestic product (GDP) in current prices from 1984 to 2019 (in international dollars)**. [S. l.], Oct. 2019. Disponible em: <https://www.statista.com/statistics/370937/gross-domestic-product-gdp-in-venezuela/>. Acceso em: 17 abr. 2020.

UNITED NATIONS DEVELOPMENT PROGRAMME (UNDP). **Human Development Report 2019**. Beyond income, beyond averages, beyond today: Inequalities in human development in the 21st century. New York: UNDP, 2019. Disponible em: <http://www.hdr.undp.org/sites/default/files/hdr2019.pdf>. Acceso em: 17 abr. 2020.

URUGUAY. **COVID-19 en Rivera**: Gobierno presentó medidas especiales. Montevideo, 25 mayo 2020a. Disponible em: <https://www.presidencia.gub.uy/comunicacion/comunicacionnoticias/conferencia-lacalle-pou-rivera-coronavirus>. Acceso em: 16 jun. 2020.

URUGUAY. Ministerio de Transporte y Obras Públicas. **Decreto nº 93/020, de 13 de marzo de 2020**. Por el que se dispuso la emergencia sanitaria nacional, como consecuencia de la pandemia originada por el virus COVID-19. Montevideo: Ministerio de Transporte y Obras Públicas, marzo 2020b. Disponible em: <http://www.mtop.gub.uy/documents/20182/644513/Resolución.+29.05.2020.+No+exigencia+de+vigencia+de+Permiso+Nacional+de+Circulación/be957a3e-1c0b-4e67-bc8c-d3b07e318067>. Acceso em: 16 jun. 2020.

URUGUAY. Presidencia de la República. **CM/292**. Montevideo: Ministerio del Interior, 15 jul. 2020c. Disponible em: https://medios.presidencia.gub.uy/legal/2020/decretos/07/cons_min_292.pdf. Acceso em: 21 jul. 2020.

URUGUAY. Presidencia de la República. **Decreto nº 93/2020**. Montevideo: Presidencia de la República, 13 marzo 2020d. Disponible em: https://medios.presidencia.gub.uy/legal/2020/decretos/03/cons_min_18.pdf. Acceso em: 16 abr. 2020.

URUGUAY. Presidencia de la República. **Decreto nº 94/2020**. Montevideo: Presidencia de la República, 16 marzo 2020e. Disponible em: https://medios.presidencia.gub.uy/legal/2020/decretos/03/cons_min_19.pdf. Acceso em: 16 abr. 2020.

VELEZ, R. Protocolo para ingreso al Ecuador desde el extranjero mantiene el requisito de pruebas PCR y aislamiento preventivo. **El Comercio**, Quito, 2 jun. 2020. Disponible em: <https://www.elcomercio.com/actualidad/protocolo-ingreso-ecuador-extranjero-aislamiento.html>. Acceso em: 16 jun. 2020.

THE WORLD BANK. **Commodity Markets**. Washington, D.C.: The World Bank Group, c2020a. Disponível em: <https://www.worldbank.org/en/research/commodity-markets>. Acesso em: 29 abr. 2020.

THE WORLD BANK. Doing Business. **Ease of doing Business rankings**. Washington, D.C., c2020b. Disponível em: <https://www.doingbusiness.org/en/rankings>. Acesso em: 17 abr. 2020.

THE WORLD BANK. **Domestic LPI, Environment and Institutions: Venezuela, RB 2018**. Washington, D.C., c2015. https://lpi.worldbank.org/domestic/environment_institutions/2018/C/VEN#chartarea. Acesso em: 20 abr. 2020.

THE WORLD BANK. **GDP (Current US\$) – Brazil, Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Peru, Suriname, Uruguay, Venezuela, RB**. [Washington, D.C.], c2020c. Disponível em: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?end=2018&locations=BR-AR-BO-CL-CO-EC-GY-PY-PE-SR-UY-VE&start=1960&view=chart>. Acesso em: 17 abr. 2020.

THE WORLD BANK. **GDP (Current US\$) – European Union, United States**. [Washington, D.C.], c2020d. Disponível em: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?locations=EU-US>. Acesso em: 23 abr. 2020.



ATUALIZAÇÃO DO RELATÓRIO DE HARMONIZAÇÃO

ELABORAÇÃO DE ESTUDOS COMPLEMENTARES DAS NORMATIVAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE CARGAS E DE PASSAGEIROS DOS PAÍSES DA AMÉRICA DO SUL, VISANDO À HARMONIZAÇÃO LEGISLATIVA NO ÂMBITO DO ATIT E DA CAN