

O direito aduaneiro na Rota Bioceânica: aspectos legais na fronteira Brasil-Paraguai

Customs law on the Bioceanic Route: legal aspects on the Brazil-Paraguay border

Ley aduanera en la Ruta Bioceánica: aspectos legales en la frontera Brasil-Paraguay

Beatriz Mayumi de Oliveira Toma¹

Arlinda Cantero Dorsa²

Hanae Caroline Quintana Shiota³

¹Graduanda em Direito pela Universidade Católica Dom Bosco (UCDB). Bolsista Fundect-MS. **E-mail:** beamayumi19@gmail.com, **Orcid:** <https://orcid.org/0009-0002-5696-7459>

²Pós-doutora em Desenvolvimento Local pelo Centro Universitário Augusto Motta (Unisuam). **E-mail:** arlindadorsa1@gmail.com, **Orcid:** <https://orcid.org/0000-0002-1120-0273>

³Doutoranda e mestre em Desenvolvimento Local pela Universidade Católica Dom Bosco (UCDB). Bolsista Fundect-MS. **E-mail:** hanae_shiota@hotmail.com, **Orcid:** <https://orcid.org/0000-0002-6841-7334>

Resumo: O presente artigo analisa os aspectos legais do Direito Aduaneiro no contexto da Rota Bioceânica, iniciativa estudada pelo Observatório Acadêmico da Universidade Católica Dom Bosco e pela Rede Universitária da Rota de Integração Latino-Americana. A Rota Bioceânica objetiva conectar os oceanos Atlântico e Pacífico, promovendo integração econômica entre os países envolvidos e o desenvolvimento das regiões atravessadas. Nesse cenário, o Direito Aduaneiro desempenha um papel essencial nas operações de importação e exportação, impactando diretamente a eficiência logística. A harmonização jurídica e a uniformização dos procedimentos alfandegários são fundamentais para reduzir custos, tempo de trânsito e entraves fronteiriços. O estudo, de caráter exploratório e descritivo, utiliza abordagem qualitativa, revisão bibliográfica e análise documental. Conclui-se que há vasta legislação apta a contribuir para a harmonização normativa, incluindo tratados do Mercado Comum do Sul, acordos bilaterais e regulamentos brasileiros. Ademais, a adesão ao sistema Transporte Internacional Rodoviário pode facilitar o desembarço, fortalecer a integração e alinhar o projeto aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da Organização das Nações Unidas.

Palavras-chave: Rota Bioceânica, Direito Aduaneiro, Transporte, Objetivos de Desenvolvimento Sustentável.

Abstract: This article analyzes the legal aspects of Customs Law in the context of the Bioceanic Route, an initiative studied by the Academic Observatory of Dom Bosco Catholic University and the University Network of the Latin American Integration Route. The Bioceanic Route aims to connect the Atlantic and Pacific oceans, promoting economic integration between the countries involved and the development of the regions traversed. In this scenario, Customs Law plays an essential role in import and export operations, directly impacting logistical efficiency. Legal harmonization and the standardization of customs procedures are fundamental to reducing costs, transit time, and border obstacles. The study, of an exploratory and descriptive nature, uses a qualitative approach, bibliographic review, and document analysis. It concludes that there is extensive legislation capable of contributing to normative harmonization, including Southern Common Market treaties, bilateral agreements, and Brazilian regulations. Furthermore, adherence to the International Road Transport system can facilitate customs clearance, strengthen integration, and align the project with the United Nations Sustainable Development Goals.

Keywords: Bioceanic Route, Customs Law, Transport, Sustainable Development Goals.

Resumen: Este artículo analiza los aspectos legales del Derecho Aduanero en el contexto de la Ruta Bioceánica, iniciativa estudiada por el Observatorio Académico de la Universidad Católica Dom Bosco y la Red Universitaria de la Ruta de Integración Latinoamericana. La Ruta Bioceánica busca conectar los océanos Atlántico y Pacífico, promoviendo la integración económica entre los países involucrados y el desarrollo de las regiones que atraviesa. En este escenario, el Derecho Aduanero desempeña un papel esencial en las operaciones de importación y exportación, impactando directamente en la eficiencia logística. La armonización jurídica y la estandarización de los procedimientos aduaneros son fundamentales para reducir costos, tiempos de tránsito y obstáculos fronterizos. El estudio, de naturaleza exploratoria y descriptiva, utiliza un enfoque cualitativo, revisión bibliográfica y análisis documental. Concluye que existe una amplia legislación capaz de contribuir a la armonización normativa, incluyendo los tratados del Mercado Común del Sur, los acuerdos bilaterales y la normativa brasileña. Además, la adhesión al sistema Transporte Internacional por Carretera puede facilitar el despacho aduanero, fortalecer la integración y alinear el proyecto con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Naciones Unidas.

Palabras clave: Ruta Bioceánica, Derecho Aduanero, Transporte, Objetivos de Desarrollo Sostenible.

1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS

A Rota Bioceânica, também conhecida como Corredor Bioceânico e Rota de Integração Latino-Americana (Rila), é um projeto infraestrutural que visa conectar os oceanos Atlântico e Pacífico pela América do Sul, transcorrendo os territórios brasileiro, paraguaio, argentino e chileno. Resultado de longas discussões no cenário internacional, tem como objetivo facilitar as relações comerciais, o escoamento de produtos entre os quatro países envolvidos e a integração regional.

Para que esse projeto se torne efetivo, tal proposta deverá superar diversos desafios e entraves, especialmente no que concerne aos procedimentos aduaneiros, que devem viabilizar a agilidade e a praticidade na circulação dos produtos. Isso porque, apesar dos procedimentos alfandegários estarem em processo de evolução no Brasil, o país está entre os mais burocráticos do mundo, com problemas operacionais e ineficiência que aumentam os custos e o tempo com o transporte de mercadorias.

Nesse contexto, diante da urgência de estabelecer uma União Aduaneira plena e, ao mesmo tempo, harmonizar as normas legais que dispõem sobre os procedimentos alfandegários, surge a necessidade de investigar os regulamentos já existentes. Os tratados internacionais, acordos e códigos, tanto do bloco econômico Mercado Comum do Sul (Mercosul) quanto aqueles estabelecidos entre Brasil e Paraguai, são fundamentais para nortear as novas relações jurídicas que estão por vir no contexto do Corredor Bioceânico.

Assim sendo, este estudo objetiva apresentar os aspectos legais presentes na fronteira entre o Brasil e o Paraguai e examinar possíveis opções jurídicas e infraestruturais, em um cenário completamente novo, ainda em fase de desenvolvimento e implementação, cujos efeitos se estenderão a todos os países da América do Sul.

O presente artigo, então, utiliza uma abordagem qualitativa, configurando-se como pesquisa exploratória, da qual é possível originar novos produtos e processos, e descritiva, ao descrever, analisar e interpretar o objeto em estudo sem interferência no que é pesquisado. Ademais, o estudo possui também caráter explicativo, objetivando ampliar as informações,

definir leis, estruturar modelos teóricos, relacionar ou propor hipóteses ou ideias, a fim de delimitar o tema, orientar a fixação dos objetivos e descobrir um novo enfoque para o assunto. Derradeiramente, quanto à coleta de dados, vale-se de revisão bibliográfica e análise documental, no intuito de melhor alcançar e utilizar a literatura pertinente.

A estrutura do trabalho organiza-se em quatro seções articuladas: i) a primeira dedica-se à análise aplicada das principais regulamentações jurídicas incidentes sobre a Rota Bioceânica, com ênfase no arcabouço normativo do Mercosul; ii) a segunda examina os aspectos legais e operacionais que conformam a dinâmica fronteiriça entre Brasil e Paraguai, destacando implicações para a circulação de pessoas, bens e serviços; iii) a terceira seção apresenta a Convenção de Transporte Internacional Rodoviário (TIR), evidenciando seus fundamentos, objetivos e potencialidades no contexto da integração regional; iv) por fim, a quarta seção discute os elementos concernentes aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas (ONU), identificando suas interfaces com o processo de desenvolvimento induzido pela implementação do Corredor.

2 APORTES JURÍDICOS SOBRE A RELAÇÃO ENTRE O CORREDOR BIOCEÂNICO E O MERCOSUL

O Mercosul consiste em um bloco econômico que foi estabelecido em 26 de março de 1991, por meio da assinatura do Tratado de Assunção pelo Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai. A sua criação teve como principal objetivo a integração das economias sul-americanas, visando à livre circulação de bens, serviços e fatores produtivos. Para isso, houve o estabelecimento de uma zona de livre comércio, eliminando trâmites burocráticos com relação aos produtos circulados e exportados. Houve também a criação da Tarifa Externa Comum (TEC), que estabeleceu a uniformização de alíquota de importação, garantindo condições equitativas de concorrência para os produtos importados.

Ambas as características, quais sejam, a da zona de livre comércio e o estabelecimento de uma tarifa externa comum, são elementos fundamentais para o estabelecimento de uma união aduaneira. No entanto,

a plena implementação da zona de livre circulação de mercadorias ainda não se concretizou dentro do bloco, uma vez que os produtos oriundos da Argentina, Paraguai e Uruguai continuam sujeitos a tarifas alfandegárias ao ingressarem em território brasileiro. Da mesma forma, as mercadorias produzidas no Brasil enfrentam barreiras tarifárias distintas ao adentrarem os demais países do bloco. Assim, consolida-se uma união aduaneira imperfeita (Ipea, 2007), cujas repercussões atuais transcendem as nações-membros do agrupamento regional e afetam a América do Sul como um todo, especialmente no que se refere à implementação da Rota Bioceânica.

Quanto ao Chile, país integrante do Corredor Bioceânico, embora não seja membro pleno do Mercosul, desempenha um papel significativo como Estado Associado, mantendo estreitas relações comerciais e políticas com os países do bloco. Desde a assinatura do Acordo de Complementação Econômica n. 35 (ACE-35), em 1996, o Chile e os Estados Partes do Mercosul têm buscado aprofundar as relações sul-americanas, culminando na implementação, em 2015, de um Acordo de Livre Comércio, que reduziu e eliminou tarifas alfandegárias para determinados produtos comercializados entre as partes.

Apesar das iniciativas de integração econômica, o Chile optou por não se tornar membro pleno do Mercosul, preferindo manter a autonomia para celebrar acordos comerciais bilaterais com países de dentro e fora da região, sem aderir à Tarifa Externa Comum (TEC) e ao projeto de união aduaneira do bloco econômico. Contudo, essa postura, no cenário atual de desenvolvimento da Rota Bioceânica, pode representar alguns entraves para que o projeto internacional atenda a todas as necessidades e expectativas. Nesse sentido, para que haja uma livre movimentação de produtos, veículos e pessoas, a União Aduaneira é uma política estratégica primordial para a redução de custos e de tempo no transporte rodoviário.

Como o Corredor Bioceânico é um projeto que ainda está em fase de desenvolvimento, sabe-se que existem muitos desafios que deverão ser superados nas áreas sociais, econômicas, ambientais, turísticas e jurídicas. Em razão disso, algumas soluções que podem ser utilizadas devem ser buscadas, com base em tratados e acordos multilaterais já existentes, os quais visam justamente à facilitação do comércio. E, apesar de o Chile não integrar o

bloco do Mercosul, as legislações existentes entre os países-membros e os países sul-americanos ainda se mostram como principal saída norteadora para o estabelecimento de conciliação e de harmonização jurídica das nações que serão interceptadas pela Rota.

Ressalta-se que, em 1990, foi assinado o Acordo de Transporte Internacional Terrestre (Atit) pelos países-membros da Associação Latino-Americana de Integração (Aladi), sendo eles: Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai. Segundo a Aladi, este é um marco jurídico para a prestação de serviços de transporte terrestre rodoviário e ferroviário entre os países sul-americanos, garantindo segurança jurídica a transportadores e operadores logísticos. Entre seus principais objetivos, destacam-se a facilitação do comércio internacional, a eliminação de barreiras burocráticas no trânsito de veículos e pessoas e a prevenção da bitributação de impostos e taxas internacionais.

Para isso, os autores Ribeiro, Peixoto e Pinto (2019) destacam o art. 31 do referido acordo, que prevê a aceitação de eventuais acordos bilaterais distintos daqueles originalmente pactuados. Contudo, em razão dessa liberdade, os operadores logísticos devem estar atentos às normas estabelecidas pelos países para os quais a carga será transportada, o que pode resultar em divergências operacionais e tributárias, prejudicando, por conseguinte, a eficiência logística. Apesar dos desafios ainda enfrentados na plena aplicação do Atit, há de se reconhecer que este se tornou a base para o direcionamento dos procedimentos adotados atualmente no transporte rodoviário de mercadorias e de pessoas.

Já em 2010 houve a conclusão da elaboração do Código Aduaneiro do Mercosul (CAM), cujo principal objetivo é permitir entre os blocos a “aproximação e compatibilização de suas estruturas jurídicas e administrativas relativas ao controle e à administração de fronteiras, fazendo com que seja possível atingir o pleno status de união aduaneira” (Confederação Nacional da Indústria [CNI], 2019, s.p). Na prática, a elaboração do CAM busca agregar conceitos comuns e regras gerais, uniformizando a aplicação das normas aduaneiras e a administração das fronteiras nos países-membros, sem afetar a soberania nacional e sem retirar a competência de cada autoridade alfandegária. Tendo isso em vista, o CAM possui relevância

ímpar não somente no progresso do bloco econômico, mas também como oportunidade para o Brasil revisar e aprimorar suas normas e políticas aduaneiras.

Um dos temas de destaque que são abordados pelo CAM é a definição de conceitos básicos que, apesar de parecerem simples, facilitam muito a compreensão de determinados procedimentos, tendo em vista que algumas palavras mudam de significado ao serem traduzidas. Outro ponto relevante é a criação de novos regimes aduaneiros especiais distintos daqueles que são aplicados no Brasil, o que reforça a necessidade de revisão e reestruturação das normas brasileiras que dispõem sobre o comércio exterior.

Isso porque, apenas em 2009, houve a consolidação das normas aduaneiras brasileiras com o Regulamento Aduaneiro, por meio do Decreto n. 6.759 (Brasil, 2009), uniformizando as leis que dispunham sobre os procedimentos de despacho aduaneiro, regimes especiais, fiscalização e penalidades. O intento era assegurar que o comércio exterior ocorresse de forma justa e organizada, protegendo a economia nacional e incentivando o crescimento econômico. Contudo, considerando que o CAM foi ratificado em 2018 pelo Brasil, a legislação brasileira se distancia muito dos regulamentos internacionais que dispõem sobre o comércio exterior, visto que ainda não houve atualização de suas estruturas normativas para acompanhar as novas disposições sobre procedimentos aduaneiros especiais, tributações e penalidades do CAM, por exemplo.

3 A FRONTEIRA BRASIL-PARAGUAI: ASPECTOS LEGAIS E OPERACIONAIS

Diante desse cenário, o Brasil procurou firmar também acordos bilaterais mais específicos com países fronteiriços que também integram o bloco econômico sul-americano. Destaca-se o relacionamento mantido com o Paraguai, cuja relação diplomática se baseia em fatores históricos, comerciais e geopolíticos. Em decorrência da longa fronteira que ambas as nações dividem e do amplo comércio que ocorre entre elas, o desenvolvimento de acordos para melhor funcionamento das regiões fronteiriças se mostrou fundamental.

Nesse sentido, surgiu o Acordo entre a República Federativa do Brasil e a República do Paraguai sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas, firmado em 2017, com o fito de facilitar a circulação de pessoas nas cidades fronteiriças de ambos os países, principalmente aquelas que transitam diariamente na região devido ao trabalho, estudo, saúde e comércio (Brasil, Decreto n. 11.859, 2023). Por meio dele, houve a criação da Carteira de Trânsito Vicinal Fronteiriço, que consiste em um documento que pode ser emitido pelo Departamento da Polícia Federal no Brasil ou pela Direção-Geral de Migrações no Paraguai, desde que comprovados determinados requisitos. Essa carteira garante alguns benefícios, como requerer às autoridades locais de ambos os países que veículos automotores de uso particular circulem livremente entre os territórios, desde que sejam portadores de seguro de cobertura de danos e acidentes. Nota-se que o benefício em comento possibilita cruzar a fronteira sem a burocracia migratória que é exigida nos dias de hoje.

Em 2020, houve também a promulgação do Primeiro Protocolo Adicional ao Acordo de Complementação Econômica n. 74 (ACE-74) firmado entre o Brasil e o Paraguai, a fim de regular o setor automotivo de ambos os países. O Decreto n. 10.493 (Brasil, 2020) estabeleceu também uma zona de livre comércio entre os dois países, eliminando as tarifas alfandegárias sobre a maioria dos produtos comercializados entre eles. Apesar de ser voltado para um setor específico, tal acordo promove a facilitação do comércio e alinha normas aduaneiras que estão previstas pelo Mercosul, atraindo investimentos estrangeiros e aumentando o comércio na região. Fortalece, assim, significativamente o avanço em uma regulamentação fronteiriça para as nações.

Diante de todas essas regulamentações, atualmente, na prática, para que o transporte de carga e pessoas entre o Brasil e o Paraguai seja viável, os operadores logísticos e cidadãos devem seguir uma série de exigências e procedimentos previstos nas legislações e acordos bilaterais. As transportadoras precisam adquirir uma licença originária, concedida pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e uma licença complementar, obtida no país de destino em que desejam operar (ANTT, 2013, *s.p.*), além de estarem habilitadas no Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex).

São obrigatórias também determinadas documentações necessárias na apresentação na alfândega, quais sejam: i) Conhecimento de Transporte Rodoviário (CRT), emitido pela transportadora com todas as informações pertinentes à mercadoria transportada; ii) Manifesto Internacional de Cargas/Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA), documento que permite o trânsito aduaneiro das mercadorias entre os países do Mercosul; iii) Fatura Comercial, que comprova a operação entre vendedor e comprador e; iv) Certificado de Origem, que ateste a origem da mercadoria.

Após isso, as mercadorias são submetidas ao despacho aduaneiro, processo no qual as autoridades aduaneiras inspecionam, verificam documentos e ocorre o pagamento de impostos e taxas. Dependendo da mercadoria, esta deve estar em conformidade com as normas sanitárias e fitossanitárias, além de garantir a própria segurança, na qual, em alguns casos, a existência de seguro pode ser obrigatória. Portanto, a relação comercial e logística entre o Brasil e o Paraguai é sustentada por uma série de acordos bilaterais e regulamentos que visam facilitar o transporte de mercadorias e de passageiros entre os dois países.

Essas normas são primordiais para dispor sobre os procedimentos pertinentes ao transporte rodoviário, reforçar a cooperação comercial no Mercosul, reduzindo, assim, as barreiras tarifárias e simplificando os procedimentos aduaneiros. Contudo, na prática, desafios como a burocracia, infraestrutura deficiente e demora nas alfândegas ainda impactam significativamente o transporte internacional, e principalmente, o pleno desenvolvimento da Rota Bioceânica.

4 A CONVENÇÃO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL RODOVIÁRIO (TIR)

Diante de tantas normas, acordos bilaterais, tratados internacionais, procedimentos e burocracias vigentes, instalou-se a urgência de buscar uma solução que possibilitasse a plena União Aduaneira e a minimização de custos e de tempo no transporte de mercadorias entre países distintos.

No dia 10 de agosto de 2023, houve uma entrevista concedida por João de Carlos Parkinson, Coordenador Nacional dos Corredores Rodoviário

e Ferroviário Bioceânicos à editora do periódico Interações, Arlinda Cantero Dorsa, para compor o Dossiê III: O papel da UniRila nos desafios da integração na Rota Bioceânica (Brasil, Paraguai, Argentina e Chile). Ao ser questionado acerca dos desafios quanto às questões fronteiriças e normativas, especialmente no que concerne a ações que pudessem facilitar o trânsito de bens e pessoas, respondeu:

A despeito dessas dificuldades, foi possível avançar em alguns campos. O governo brasileiro deve aderir nos próximos meses à Convenção TIR, instrumento criado há várias décadas para facilitar a passagem pela aduana da carga em trânsito. O Brasil só agora se preocupa com esse tipo de carga, pois sempre exportou diretamente pelos portos do Atlântico, não tendo que cruzar territórios de outros países para alcançar o mercado-alvo. Isso mudou com a ascensão do mercado asiático.

Do mesmo modo, fortalece-se o entendimento de que Mato Grosso do Sul deve ter áreas de controle aduaneiro integradas com a Bolívia e o Paraguai. Não há razão para a carga ser controlada duplamente pelas autoridades de fronteira. Num mundo digitalizado, os processos e os controles podem ser realizados por meios digitais ou por câmeras. Pretende-se, inclusive, introduzir o controle facial e térmico na fronteira Porto Murtinho-Carmelo Peralta para dificultar o “contrabando de formiga”. Deve haver, porém, um equilíbrio entre segurança e facilitação comercial. Algo complexo e difícil de ser logrado (Parkinson, 2023, p. 6–7).

O regime TIR é “um sistema de trânsito internacional baseado em uma Convenção da ONU implementado a nível global numa parceria público-privada” (World Road Transport Organisation [IRU], 2016, *s.p.*). Criada em 1948, a União Internacional de Transportes Rodoviários (IRU) teve como principal propósito restabelecer as relações comerciais devastadas pelo cenário de guerra na Europa, promovendo o trânsito eficiente de pessoas e mercadorias. Para alcançar esse objetivo, foi formada uma aliança entre associações nacionais de transporte rodoviário de passageiros e cargas de oito países europeus, garantindo ao setor voz ativa na recém-criada Comissão Econômica das Nações Unidas para a Europa, responsável por estabelecer a estrutura jurídica de um novo continente europeu no pós-guerra. E assim, diante de fronteiras instáveis e de um contexto geopolítico frágil, tornou-se

essencial encontrar soluções para reativar o comércio intra-europeu, contribuindo para a recuperação das economias e das comunidades afetadas.

A partir disso, em 1959, surgiu a necessidade de estabelecer uma Convenção TIR sob o Conselho das Nações Unidas, a qual foi finalmente acordada em Genebra, em 14 de novembro de 1975, como uma operação de transporte multimodal. Nesse contexto, foram estabelecidos os três princípios que regem o transporte de mercadorias pelo procedimento TIR, quais sejam: i) não devem ser sujeitas a direitos de importação ou exportação e pagamentos de impostos nas estâncias aduaneiras de passagem; ii) normalmente, não devem ser examinadas pelas estâncias aduaneiras de passagem se se encontrarem em veículos ou contentores selados e, iii) podem, contudo, ser examinadas em casos excepcionais para prevenir abusos, sobretudo se as autoridades aduaneiras suspeitarem de irregularidades (Conselho da União Europeia, 2009).

O próprio regulamento, em seu artigo 2º, define que essa modalidade de transporte de mercadorias é aplicada “sem recarga intermediária, em veículos rodoviários, combinações de veículos ou em contêineres, através de uma ou mais fronteiras zentre uma unidade aduaneira de partida de uma Parte Contratante e uma unidade aduaneira de destino de outra ou da mesma Parte Contratante, contanto que uma parte do trajeto entre o início e o fim do transporte TIR seja realizado por meio rodoviário” (Conselho da União Europeia, 2009). Ou seja, na prática, o caminhão ou contêiner utilizado como compartimento de carga é inspecionado pela alfândega de partida e, se autorizado, recebe um selo aduaneiro autorizador. Com isso, é emitida uma pré-declaração eletrônica TIR (TIR-EPD), que é transmitida simultaneamente a diversos postos alfandegários na origem, no destino e nas fronteiras ao longo do trajeto, contendo informações detalhadas sobre as mercadorias transportadas. Durante todo o percurso, a carga permanece lacrada, sendo examinada em todas as fronteiras de um país de trânsito e somente é aberta no país de destino.

O grande diferencial desse procedimento é que, para que um veículo possa ser submetido ao transporte, o operador dessa ação deve possuir uma Caderneta TIR, documento físico obrigatório oficial de autorização, garantia e comprovante das mercadorias transportadas. Nele, estão contidas todas

as informações referentes ao tipo de bem que está sendo transportado, país de origem e destino final, postos alfandegários que serão interceptados durante o percurso e comprovação do pagamento antecipado de impostos e taxas alfandegárias. Além disso, todas essas informações são compartilhadas por meio da TIR-EPD, de forma eletrônica e antecipada, com todas as unidades aduaneiras, tornando muito mais simples e eficaz o transporte internacional.

Dessa forma, há economia de tempo e dinheiro para operadores de transporte e autoridades alfandegárias, facilitando as travessias de fronteiras e proporcionando mais eficiência tanto para as economias nacionais quanto para as comunidades locais. Pesquisas demonstram que o modelo TIR pode reduzir em até 92% o tempo de transporte e em até 50% os custos logísticos (IRU, 2025). Essa economia significativa não apenas beneficia os comerciantes, mas também contribui para a redução dos preços ao consumidor final, impactando positivamente milhões de usuários.

Além da agilidade, a segurança também é garantida pelo sistema TIR e constitui um dos 5 pilares do sistema (Andrango, 2021). Como a carga é selada no local de partida, não há possibilidade de adulteração das mercadorias, de modo que os direitos aduaneiros são garantidos pelas autoridades alfandegárias dos países por onde o caminhão passa. Ademais, a desnecessidade de controle físico nas aduanas não elimina a inspeção do selo TIR em cada alfândega, uma vez que as medidas de controle aduaneiro são adotadas no país de partida e aceitas por todos os países de trânsito e de destino (Andrango, 2021).

Deve-se salientar, ainda, que, no contexto global atual, é sabido que as longas filas de caminhões em postos de fronteira, que podem durar horas, dias ou até semanas, contribuem significativamente para o aumento da pegada de carbono das empresas. Ao acelerar o tempo de travessia de uma fronteira com o procedimento TIR, o transporte rodoviário pode reduzir significativamente suas emissões (IRU, 2025). Assim, por ser um sistema adotado internacionalmente, possibilita que o expedidor opte por transportes intermodais pela rota mais eficiente, reduzindo também o impacto no meio ambiente.

Atualmente, existem 78 países signatários da Convenção TIR, abrangendo continentes como a Europa, o Norte da África, o Oriente Médio e a Ásia. Ao todo, são mais de 300.000 empresas de logística e transporte que utilizam o TIR, e cerca de um milhão de transportes TIR são realizados anualmente (IRU, 2025). Alguns países, como o Paraguai e o Brasil, já demonstraram interesse em aderir ao Regime TIR, enquanto o Chile e a Argentina já se tornaram partes contratantes.

O Brasil possui normas que regem o trânsito internacional sob o amparo do Atit da Aladi, como já anteriormente citado. Contudo, a falta de harmonização normativa decorrente desse cenário regulatório tem criado barreiras ao transporte rodoviário internacional, impactando negativamente o comércio bilateral. Por isso, nesse contexto, em agosto de 2024, foi submetido aos membros do Congresso Nacional o texto da Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR de 1975 [Brasil, 1975]) para apreciação de eventual adesão. Vieira, Haddad e Calheiros (Congresso Nacional, 2024, p. 2), na exposição de motivos da MSC n. 801/2024, salientam que:

Ao aderir à Convenção TIR, o Brasil proporcionará às instituições públicas e privadas maior agilidade nos procedimentos relacionados ao controle aduaneiro nas fronteiras e reduzirá a burocracia aplicável ao transporte internacional, o que contribui para a melhoria do ambiente de negócios no país. Além disso, deverá ser reduzido, consideravelmente, o tempo de espera na fronteira de veículos que transportam mercadorias.

Apesar de a Mensagem de Acordos, Convênios, Tratados e Atos Internacionais (MSC) n. 801/2024 ainda aguardar parecer do relator na Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional (CREDN), em fase inicial de apreciação, esta é uma iniciativa que representa um grande avanço no que concerne às relações comerciais e à regulação dos transportes internacionais. Essa decisão beneficiaria não apenas o Brasil, mas influenciaria os demais países vizinhos, especialmente os integrantes do bloco econômico do Mercosul, a implementar a modalidade em busca de solucionar os desafios que ainda enfrentam na busca de uma União Aduaneira plena.

No cenário da Rota Bioceânica, não seria diferente. A adesão ao siste-

ma TIR pelo Brasil, Paraguai, Argentina e Chile eliminaria a necessidade de inspeções aduaneiras repetidas nas fronteiras, um dos principais problemas apontados pela IRU (2014), permitindo que a carga siga lacrada do ponto de origem até o destino. Esse fator seria extremamente benéfico para insumos alimentícios, os quais podem estragar mais rápido e se deteriorar facilmente.

Além disso, ao simplificar, automatizar e digitalizar os procedimentos aduaneiros e reduzir o tempo de espera na fronteira, os custos são automaticamente reduzidos pelo menor consumo de combustível, estadia, armazenagem e seguro (IRU, 2025). Consequentemente, com a eliminação de barreiras operacionais e burocráticas, os fluxos comerciais internos e com os mercados asiáticos são incentivados, fortalecendo a integração econômica (Andrango, 2021). Dessa forma, a Rota Bioceânica pode se consolidar como um corredor estratégico intercontinental e se efetivar plenamente.

5 A NECESSIDADE DE HARMONIZAÇÃO ALFANDEGÁRIA FRENTE AOS OBJETIVOS DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL NO CONTEXTO DO CORREDOR BIOCEÂNICO

Apesar dos desafios a serem enfrentados com a harmonização das normas jurídicas e eliminação de custos e burocracias no desembaraço aduaneiro, a construção da Rota Bioceânica simboliza um avanço infraestrutural significativo, impulsionando o desenvolvimento individual de cada país abrangido. Contudo, de acordo com Barros, Avelar, Dusek e Miranda (2023, p. 3, tradução das autoras), “o desenvolvimento prometido pelos governos brasileiros em relação à Rila deve ser sustentável para que, de fato, traga prosperidade a todos e não apenas aos exportadores”.

De Oliveira (2019) complementa que, embora haja consenso quanto à importância do desenvolvimento sustentável, não se pode atribuir este mesmo consenso ao seu conceito. Desta forma, compreender as concepções de desenvolvimento sustentável adotadas pela Agenda 2030 da ONU é imprescindível no atual cenário, pois elas devem orientar os compromissos internacionais e as políticas públicas.

A Agenda 2030 da ONU surge, então, como um plano de ação que visa alcançar a prosperidade e a paz entre as pessoas. Nesse contexto, os

Objetivos de Desenvolvimento Sustentável abordam os principais desafios enfrentados pelos países, conformando um conjunto de proposições globais direcionadas ao bem-estar da população e do planeta, em atenção à crescente preocupação com a sustentabilidade e com as gerações vindouras. A intenção dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) consiste em estimular ações em áreas de importância crítica, conciliando e fortalecendo os três aspectos do desenvolvimento sustentável, quais sejam, o social, o econômico e o ambiental.

Dentre os 17 objetivos, o ODS 16 prescreve a necessidade de promover sociedades pacíficas e inclusivas para o desenvolvimento sustentável, proporcionando o acesso à justiça e a construção de instituições eficazes e responsáveis em todos os níveis. Assim, visando garantir a paz e a transparência entre as entidades, procura-se ampliar e fortalecer a participação dos países em desenvolvimento na governança global como forma de estimular a inclusão e a igualdade.

Com relação ao ODS 17, demonstra-se a preocupação e, ao mesmo tempo, a valorização das parcerias e dos meios de implementação, com o intuito de oferecer estratégias que possam ser aplicadas à cooperação entre as nações, ao incentivo ao comércio e às parcerias multissetoriais, por meio da implantação de soluções vigentes. Portanto, o dito ODS busca fortalecer os meios de implementação e revitalizar a parceria global para o desenvolvimento sustentável, de maneira que é possível perceber que exerce um papel essencial na compreensão das relações sociais e dos aspectos jurídicos de cada local.

Assim, com o crescimento e a expansão da Rota Bioceânica, e tendo em vista que o Direito Aduaneiro está em constante progresso, o ODS 16 tem incidência direta no que tange à importância de estabelecer instituições eficazes para a harmonização dos sistemas jurídicos, bem como promover a paz e a justiça. Da mesma maneira, a aplicação do ODS 17 auxilia no direcionamento dos meios de implementação, especialmente na região fronteira entre o Brasil e o Paraguai, de modo a garantir melhor desembaraço aduaneiro e minimizar os impasses enfrentados na otimização dos procedimentos alfandegários.

Tais aspectos, então, quando vistos sob a ótica da Rota Bioceânica, destacam os potenciais efeitos referentes ao aumento significativo das exportações dos países em desenvolvimento, à implementação de acesso a mercados livres de cotas e taxas de acordo com as decisões da OMC, à promoção de parcerias multissetoriais que possam realizar troca de conhecimentos e estabelecer estratégias de mobilização de recursos, desenvolvendo instituições eficazes, responsáveis e transparentes em todos os níveis e garantindo a tomada de decisões da mesma forma.

Nesse cenário, percebe-se que o sistema de trânsito internacional TIR, baseado em uma convenção realizada pela própria ONU, apresenta-se como uma possível solução que atende a quase todos os ODS. Além dos ODS 16 e 17, ressalta-se também o ODS 13, que dispõe sobre a necessidade de adotar medidas urgentes para combater as alterações climáticas e os seus impactos. A redução de emissões de carbono provenientes dos milhares de veículos no transporte de bens e mercadorias, por meio da minimização de tempo despendido no percurso, constitui uma ação de mudança climática integrada à estratégia combinada com o planejamento logístico.

Ressalta-se, por fim, que essas metas abordadas, resultado da colaboração entre os países, possuem extrema relevância para garantir a distribuição equitativa de recursos para a elaboração de projetos de infraestrutura que atendam às necessidades do corpo social, em especial no que concerne às regiões alfandegárias, garantindo, desse modo, melhor logística e justiça nas relações existentes e nas que estão por vir.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O projeto da Rota Bioceânica será de extrema relevância nos cenários internacional e local, cujos efeitos se estenderão a todos os países interceptados pela rodovia. Além de estimular as relações comerciais com a facilitação das importações e exportações, promoverá maior integração entre os países, os quais, por sua vez, precisam alinhar as decisões e ações a serem tomadas no que diz respeito aos procedimentos aduaneiros.

Nesse sentido, a partir dos dados coletados, nota-se que os tratados estabelecidos pelo Mercosul, os acordos já firmados entre o Brasil e o Paraguai

e a legislação brasileira têm muito a agregar na busca por uma harmonização jurídica entre as nações interceptadas pela Rota. Ademais, a adesão do Brasil e do Paraguai à Convenção de Transporte Internacional Rodoviário (TIR) facilitaria a efetivação do projeto bioceânico, atuando como possível solução para o desembarço alfandegário e para a conciliação jurídica sul-americana.

Ressalta-se também que determinada proposta se alinha aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da Agenda 2030 da ONU, que visam garantir a distribuição equitativa de recursos para a elaboração de projetos de infraestrutura que atendam às necessidades do corpo social. Assim, espera-se que o presente artigo contribua para ampliar o debate sobre essa temática relevante e, conseqüentemente, incentive a realização de novos estudos voltados à busca de soluções eficazes para viabilizar a operacionalização do Corredor Bioceânico.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES [ANTT]. Transporte Rodoviário Internacional de Cargas – TRIC. *Portal da ANTT*, Brasília-DF, 2013. Disponível em: http://anuario.antt.gov.br/index.php/content/view/4966/TRIC_Transporte_Rodoviario_Internacional_de_Cargas.html. Acesso em: 5 mar. 2025.

ANDRANGO, Virgínia Elizabeth Molina. Integración Regional de América Latina y Asia Pacifico, através del convenio TIR. *Revista de Investigación Científica TSE 'DE*, [s.l.], v. 4, n. 1, p. 52–91, 2021.

BARROS, Francisco Alexandre Araújo; AVELAR, Katia Eliane Santos; DUSEK, Patricia Maria; MIRANDA, Maria Geralda. The Latin American Integration Route (RILA), in the face of the UN 2030 Agenda. *Interações*, Campo Grande, MS, v. 24, n. 4, e2444256, out./dez. 2023.

BRASIL. *Decreto nº 6.759*, de 5 de fevereiro de 2009. Regulamenta a Administração das Atividades Aduaneiras, e a Fiscalização, o Controle e a Tributação das Operações de Comércio Exterior. Brasília-DF: Presidência da República, 2009.

BRASIL. *Decreto nº 10.493*, de 23 de setembro de 2020. Dispõe sobre a execução do Primeiro Protocolo Adicional ao Acordo de Complementação Econômica nº 74 (1PA-ACE74), firmado pela República Federativa do Brasil e pela República do Paraguai, em 11 de fevereiro de 2020. Brasília, DF: Presidência da República, 2020.

BRASIL. *Decreto nº 11.859*, de 26 de dezembro de 2023. Promulga o Acordo entre a República Federativa do Brasil e a República do Paraguai sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas, firmado em Brasília, em 23 de novembro de 2017. Brasília, DF: Presidência da República, 2023.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. *Convenção aduaneira sobre o transporte internacional de mercadorias ao abrigo das cadernetas TIR (convenção TIR de 1975)*. Genebra/Suíça, 1975. Disponível em: <https://concordia.itamaraty.gov.br/detalhamento-acordo/12610?page=11&s=china&tipoPesquisa=1>. Acesso em: maio 2025.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA [CNI]. *Código aduaneiro do Mercosul: avanços e impactos para o Brasil*. Brasília-DF: CNI, 2019.

CONGRESSO NACIONAL. MSC 801/2024. *Câmara dos Deputados*, Brasília-DF, 2024. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2457517>. Acesso em 14 jun. 2025.

CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA. Decisão do Conselho de 28 de maio de 2009. Publica, na forma consolidada, o texto da Convenção Aduaneira relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias a coberto das Cadernetas TIR (Convenção TIR), feita em 14 de novembro de 1975, com as alterações que lhe foram introduzidas desde essa data. *Jornal Oficial da União Europeia*, [s.l.], L. 165, 2009. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009D0477>. Acesso em: 24 jul. 2025.

DE OLIVEIRA, Ingra Freire. *Uma análise do conceito de desenvolvimento sustentável através da comparação de agendas internacionais: Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e a Iniciativa Cidades Emergentes e Sustentáveis (ICES)*. 2019. Dissertação (Mestrado em Ciência Política Relações Internacionais) – Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2019. Disponível em: https://repositorio.ufpb.br/jspui/bitstream/123456789/19694/1/IngraFreireDeOliveira_Dissert.pdf. Acesso em: 5 jul. 2023.

GOVERNO FEDERAL BRASILEIRO. Sistema Integrado de Comércio Exterior - SISCOMEX. *Portal Gov.br*, 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/empresas-e-negocios/pt-br/invest-export-brasil/exportar/acesse-sistemas-de-comercio-exterior/portal-unico-de-comercio-exterior#:~:text=O%20Portal%20Siscomex%20%C3%A9%20uma,controles%20de%20exporta%C3%A7%C3%B5es%20e%20importa%C3%A7%C3%B5es>. Acesso em: 15 fev. 2025.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA [IPEA]. *O que é? União Aduaneira*. 2007. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=2130:catid=28&Itemid=23. Acesso em: 15 fev. 2025.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS [ONU]. Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável. *Nações Unidas Brasil*, Brasília-DF, 2015. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/91863-agenda-2030-para-o-desenvolvimento-sustent%C3%A1vel>. Acesso em: 3 jul. 2025.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS [ONU]. Sustainable Development Goal 13: Ação contra a mudança global do clima. *Nações Unidas Brasil*, Brasília-DF, [s.d.]. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs/13>. Acesso em: 3 jul. 2025

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS [ONU]. Sustainable Development Goal 16: Paz, Justiça e Instituições Eficazes. *Nações Unidas Brasil*, Brasília-DF, [s.d.]. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs/16>. Acesso em: 3 jul. 2025

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS [ONU]. Sustainable Development Goal 17: Parcerias e meios de implementação. *Nações Unidas Brasil*, Brasília-DF, [s.d.]. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs/17>. Acesso em: 3 jul. 2025.

PARKINSON, João Carlos. *Entrevista: O Corredor Rodoviário Bioceânico e a integração territorial. Interações*, Campo Grande, MS, v. 24, n. 4, e2444278, out./dez. 2023.

RIBEIRO, Hugo Alves Silva; PEIXOTO, Nathane Eva Santos; PINTO, Kleber Carlos Ribeiro. Harmonização de Normas para o Transporte Rodoviário Internacional de Cargas entre Países da América do Sul. *Revista Brasileira de Políticas Públicas e Internacionais*, [s.l.], v. 4, n. 1, p. 131–51. jul. 2019.

WORLD ROAD TRANSPORT ORGANISATION [IRU]. *TIR*. World Road Transportation. Geneva, 2025. Disponível em: <https://www.iru.org/what-we-do/facilitating-trade-and-transit/tir> . Acesso em: 25 jul. 2025.

WORLD ROAD TRANSPORT ORGANISATION [IRU]. *O que é o “TIR” (Transporte Internacional Rodoviário)*. Geneva, 2016. Disponível em: <https://www.iru.org/sites/default/files/2016-01/pt-tir-leaflet.pdf>. Acesso em: 25 jul. 2025.

WORLD ROAD TRANSPORT ORGANISATION [IRU]. *IRU Resolution on the WTO Bali Agreement*. Geneva, 2014. Disponível em: https://www.wto.org/english/forums_e/ngo_e/irubaligreement_e.pdf. Acesso em: 25 jul. 2025.

