

**VI REUNIÃO DO FÓRUM DOS TERRITÓRIOS SUBNACIONAIS
DO CORREDOR BIOCEÂNICO DE CAPRICÓRNIO**

18, 19 e 20 de fevereiro de 2025

Campo Grande, Mato Grosso do Sul, Brasil

**COMISSÃO TÉCNICA DE COMÉRCIO E PROCEDIMENTOS DE FRONTEIRAS
ATA DA REUNIÃO**

No dia 18 de fevereiro de 2025, às 14:15, na cidade de Campo Grande, Estado de Mato Grosso do Sul, República Federativa do Brasil, no âmbito da VI Reunião do Fórum dos Territórios Subnacionais do Corredor Bioceânico de Capricórnio, realiza-se a reunião da Comissão Técnica de Comércio e Procedimentos de Fronteiras.

A Comissão é presidida por Lúcio Lagemann, atua como Secretário(a) Isabelle Dias Carneiro Santos e conta com o apoio técnico de Matoso. A lista dos representantes dos Estados Subnacionais, setor privado e outros participantes é apresentada como Anexo.

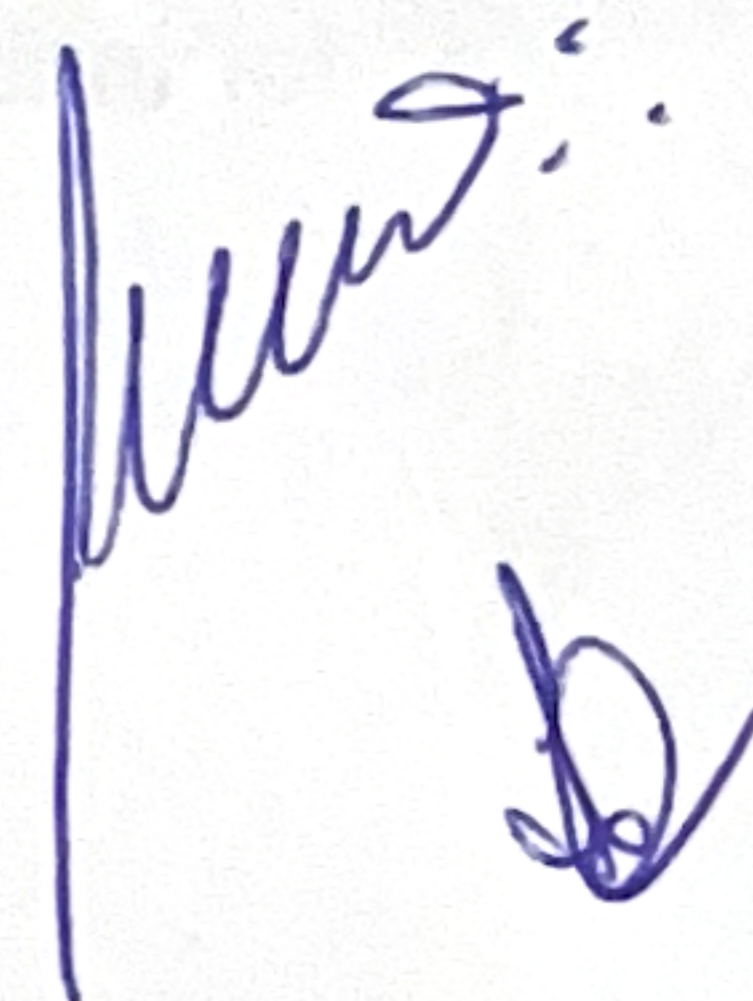
Agenda da reunião

1. Acompanhamento de acordos anteriores;
2. Debate sobre temas estratégicos

Teve início a apresentação do Sr. Lucas Lagier representante da IRU (União Internacional dos Transportes Rodoviários) realizou uma apresentação sobre a Convenção TIR (Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao abrigo das cadernetas TIR. Trata-se do único sistema global de trânsito aduaneiro em operação, adotado por 78 países, incluindo parceiros comerciais estratégicos como Argentina, Chile e Uruguai. Sua implementação traria ganhos expressivos para as empresas localizadas na Rota Bioceânica, facilitando o comércio exterior e aumentando a competitividade das empresas nacionais.

O TIR simplifica e harmoniza procedimentos aduaneiros, permitindo que as formalidades sejam cumpridas no país de origem e destino, sem a necessidade de inspeções em cada fronteira. Além disso, elimina a exigência de garantias aduaneiras em cada país de trânsito, substituindo-as por um sistema internacional único, com cobertura de até EUR 100.000 por operação, reduzindo burocracia e custos operacionais.

Benefícios para os países que compõem a Rota Bioceânica e para o Transporte Internacional.



1. Redução do tempo e custo do transporte: O sistema TIR elimina atrasos nas fronteiras, reduzindo custos de armazenagem e operação. Estima-se que os atrasos na fronteira custem aos transportadores entre US\$ 300 e US\$ 500 por caminhão/dia.

2. Agilidade na passagem fronteiriça: Países que adotaram o TIR registraram reduções expressivas nos tempos de transporte – entre 50% e 90%, como observado no Oriente Médio e Ásia. Na Rota Bioceânica, isso se traduziria em maior fluidez nas exportações e importações.

3. Menos burocracia, mais segurança: O sistema eletrônico de rastreamento e comunicação aduaneira em tempo real melhora a fiscalização e reduz riscos de fraudes e contrabando, ao mesmo tempo em que simplifica processos para transportadores autorizados.

4. Sustentabilidade e descarbonização: A redução das filas nas fronteiras pode levar a uma queda de até 30% nas emissões de CO₂, alinhando-se às metas ambientais do setor de transporte.

5. Integração com o Corredor Bioceânico: O TIR maximiza os benefícios do corredor Brasil-Argentina-Chile-Paraguai, permitindo o acesso eficiente aos portos do Pacífico, reduzindo custos logísticos e fortalecendo a integração regional.

Além dos benefícios operacionais e econômicos, a implementação do TIR na Rota Bioceânica contribuiria para que se cumprisse compromissos internacionais, como o Acordo de Facilitação do Comércio da OMC, uma vez que 80% de seus objetivos podem ser atendidos com a adesão ao sistema. A Organização Mundial das Aduanas (WCO) recomenda o TIR como instrumento essencial para eficiência alfandegária.

A seguir respondeu à pergunta sobre portos secos e infraestruturas que ainda não existem, como a conectividade. Deixou claro a necessidade de sensibilizar questões referentes a infraestrutura e harmonização normativa. O palestrante concordou com o exposto pelo ouvinte/participante. Sobre a falta de harmonização fez algumas complementações sobre o sistema TIR. A próxima pergunta foi realizada pelo Sr. Lucio Irala Ferreira do Paraguai e sugeriu a leitura da Ata do Foro anterior para saber o que a mesa recomendou em 2024 pelos delegados do V Foro em Boquerón, Paraguai. Posteriormente, o participante Javier, questionou sobre os avanços existentes ou não. O presidente Lúcio Lagemann respondeu e explicou a nova dinâmica do VI Foro, com reestruturação da Ata do presente ano para enviar ao MRE - Ministério das Relações Exteriores e ao BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento. O Sr. Nicolas Fiad, Jujuy, Argentina, expôs que não se respeitou o rito da mesa.

Ato contínuo, o Presidente expôs a palestra, que não pode ser feita pelo palestrante original, Sr. Danilson por razão de voo cancelado. O tema tratado foi intitulado Alfândega Unificada e Facilitação do Comércio Internacional.

Tratou sobre a importância de alfândegas com cabeceira única, conversa já iniciada a respeito com o governo do Paraguai na região de Porto Murtinho. Tratou sobre as cargas de produtos perecíveis que necessitam de diminuição e seu custo e demora, trabalhando com a Anvisa para diminuir alguns desses entraves. Tratou sobre a criação de documentos em guia única, de uma zona especial de comércio, envolvendo minerais em regiões dos quatro países que envolvem a Rota, possibilitando criar novos centros comerciais, com indústrias no norte do Paraguai e Argentina, por exemplo. Expôs sobre o investimento pesado referente a estrutura rodoviária desde 2015 e abordou a necessidade de ferrovias (corredor ferroviário) e a fonte de energia limpa, criando assim um Hub logístico, diante de quase 400 milhões de habitantes em locais que envolvem a Rota. O participante Lúcio Irala Ferreira, do Paraguai, tomou a palavra e abordou a necessidade de infraestrutura em Porto Murtinho, Carmelo Peralta e Pozo Hondo com Argentina, de forma que, tanto a aprovação da TIR, quanto a execução das obras de infraestrutura caminhem juntos e assim se obtenha a fluidez necessária para o transporte.

O quarto a falar foi o pesquisador Pedro Silva Barros do Instituto de Pesquisa (IPEA), em Brasília, que acompanha o tema da Rota desde o ano de 2015 e tratou a importância das mudanças nos últimos dez anos sobre os debates referentes a Rota Bioceânica, pois a região se viu bastante dividida. Esse é o único projeto que continuou mesmo com mudanças de governos nos quatro países que compõem a Rota, uma vez que há a participação dos atores subnacionais das áreas mais periféricas do Brasil, Paraguai, Chile e Argentina. Fez o convite para que todos acompanhem as publicações do Instituto de Pesquisa. Explicou outros pontos importantes relativos a Rota Bioceânica que podem existir de modo paralelo a Rota de Capricórnio e elucidou falsas visões sobre o maior porto do Peru. Deixou claro que os corredores são complementares, sendo o Corredor ou Rota de Capricórnio a mais avançada até o momento. Enfatizou a necessidade de fóruns para discussão entre os interesses subnacionais e os nacionais como um modelo de governança. Mais uma vez convidou a todos para lerem um livro sobre a temática.

A palavra foi dada a outro participante que disse ser a Rota uma oportunidade única para criar um Porto Seco, pois trará benefícios variados para a região da Rota. Por fim, houve uma pergunta que foi respondida pelo Presidente da Sala, Sr. Lúcio Lagemann, sobre carga de valor agregado, exportação de carne e transporte de longa distância e o tamanho dos contêineres, e exemplificou com um frigorífico no Paraguai. Mais um participante, de Salta, Argentina, Sr. Luis García Bes expos sua visão sobre os problemas relacionados ao Corredor e que devem ser levados aos governadores. Deixou sua impressão de que não houve debate sobre os problemas no que concerne ao comércio. Propôs um Fórum ou algo mais para discutir as questões pendentes. Um participante do Chile também deixou claro algumas deficiências que não permitem avançar e falou das distintas percepções

sobre a temática enfatizando a falta de comunicação em toda a Rota. O Sr. Lúcio Irala Ferreira tomou a palavra novamente e deu a sugestão de todos darem seus contatos para facilitar as comunicações. Abordou a necessidade de propostas de solução discutidas nas comissões técnica e que deverão ser levadas as instâncias dos governos nacionais, por meio de conselho de governadores. Reiterou a importância de chegar as propostas até os governos de modo a contribuir de forma exitosa. Sr. Lúcio Lagemann esclareceu alguns pontos, inclusive deixando claro a participação do BID, em nível estrutural para que todos tenham acesso aos pormenores, já que o BID possui todas as Atas. Enfatizou que o estudo do BID é aprofundado para saber o que se passa em que cada uma das sub-regiões dos quatro países. O coordenador da Procomex, John Mein, tomou a palavra e falou sobre o desenho criado com o setor público, ou seja, aduana, migração, transporte etc., envolvidos na fronteira. E adiantou sobre novo evento em Foz do Iguaçu, Paraná, nos dias 26, 27 e 28 de fevereiro, e convidou os paraguaios a estarem presentes. O Sr. Tomas Vilca do Chile, questionou sobre o impacto da rota Bioceânica no incremento do tráfego de caminhões, sendo esclarecido pelo Sr. Lucio Lagemann, usando como exemplo o transporte de carne que atualmente para o Chile é em torno de 350mil toneladas por ano, poderá passar a ser 760mil toneladas por ano. O Sr. Portilla, do Chile, falou sobre a importância de conhecer a realidade da Rota e disse a razão de estar no VI Foro, ou seja, o que se tratou até o momento, o que é viável, e onde será instalado o Corredor, se na comuna de Tocopilla ou de Mejillones e fez a leitura de algumas anotações referentes a intenções e estudos realizados e que criam atributos positivos para que a Rota passe por Tocopilla e que investimentos sejam feitos na região, uma vez que é a rota mais direta e estratégica para o corredor bioceânico. Ao final presenteou alguns participantes com pendrives e um informe final intitulado Estudio Conceptual; un Puerto para Tocopilla. O último a falar, tratou sobre a necessidade de criar soluções viáveis.

3. Plano de Trabalho para o ano de 2025: Continuidade dos Estudos Estratégicos do BID – Garantir a participação ativa de todos os países envolvidos, visando a resolução dos pontos identificados nos estudos. O objetivo é avançar na desburocratização do Corredor Bioceânico, promovendo maior eficiência e integração regional. O Sr. Fernando Ribeiro, menciona que a solução da TIR já foi previamente apresentada no V Foro por ele, bem como levou a conhecimento aos governadores, onde o governador do Departamento de Boquerón, Harold Bergen, aceitou levar o processo adiante no Paraguai, já iniciando providências relacionadas naquele país. Com isso a intenção é que o assunto seja novamente apresentado a comissão de governadores para que tenha continuidade e aplicação.
4. Execução e acompanhamento do Plano de Trabalho: Monitorar a implementação do Plano de Trabalho em alinhamento com as demais

comissões, especialmente as de Infraestrutura e Logística. Esse alinhamento busca criar sinergia entre os esforços, ampliando a atuação de todos os envolvidos e fortalecendo a cooperação entre os países.

Por fim, a palavra foi dada ao presidente Lúcio Lagemann que finalizou os trabalhos às 16 horas e 45 minutos, na Sala sobre Comércio e Procedimentos de Fronteiras e encerrou-se com a leitura da Ata às 18horas e 09minutos.

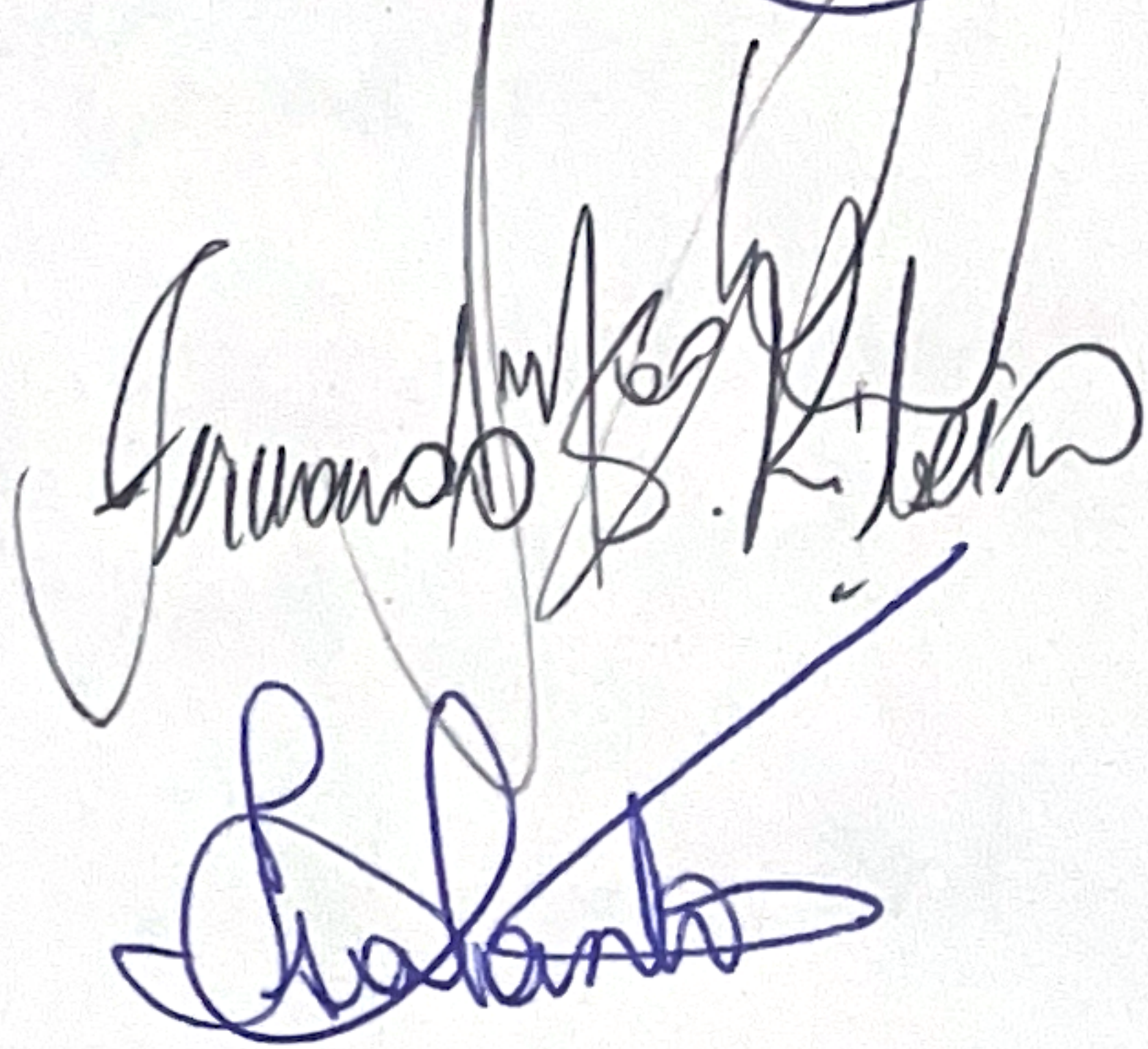
Assinatura dos pontos focais

Región de Tarapacá, Chile

Región de Antofagasta, Chile

Provincia de Salta, Argentina
Luis Garcia Bes

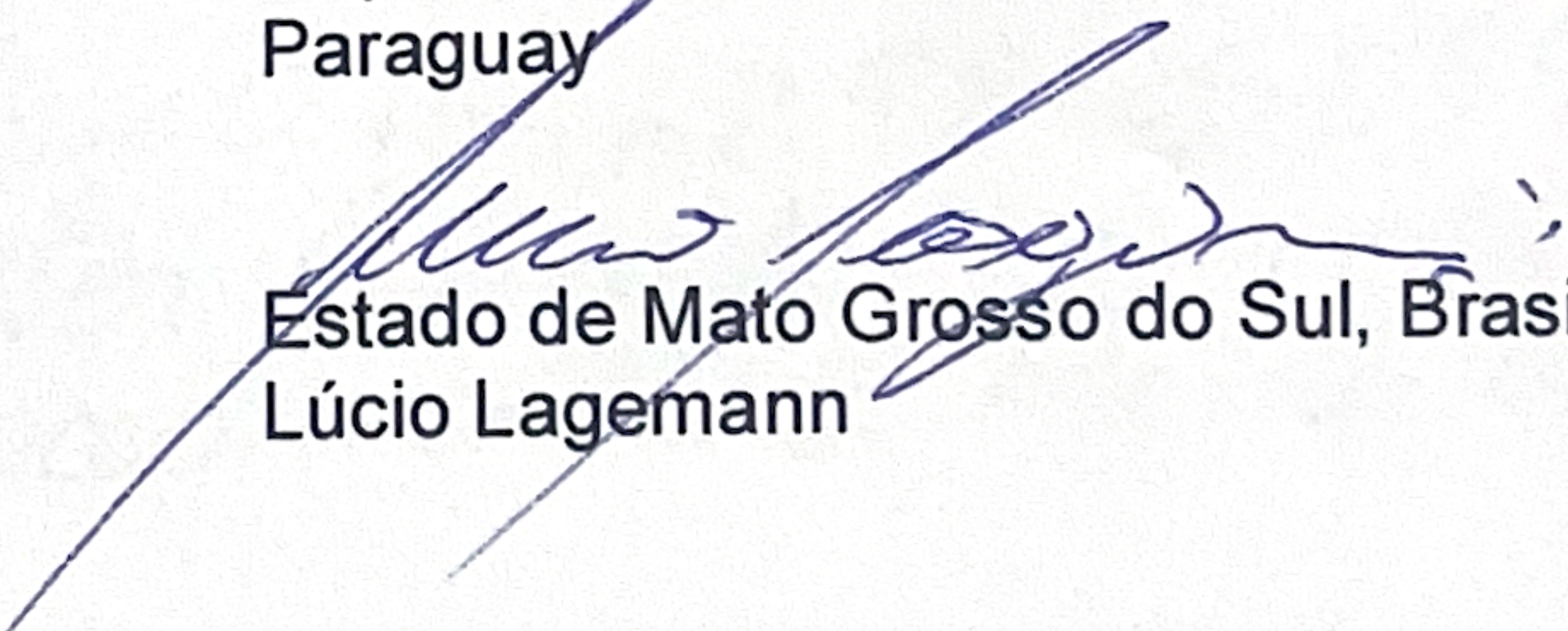
Provincia de Jujuy, Argentina
Nicolas Eduardo Fiad



Departamento de Boquerón, Paraguay
Lúcio Irala Ferreira

Departamento de Alto Paraguay,
Paraguay

Departamento de Presidente Hayes,
Paraguay



Estado de Mato Grosso do Sul, Brasil
Lúcio Lagemann