

PANORAMA DO TRANSPORTE INTERNACIONAL
RODOVIÁRIO DE CARGAS BRASILEIRO

MOBILIDADE FRONTEIRIÇA

OVERVIEW OF THE BRAZILIAN INTERNATIONAL
ROAD CARGO TRANSPORT

CROSS-BORDER MOBILITY

S I S T E M A
CNT | Confederação
Nacional do
Transporte

www.cnt.org.br





**PANORAMA DO TRANSPORTE INTERNACIONAL
RODOVIÁRIO DE CARGAS BRASILEIRO**

MOBILIDADE FRONTEIRIÇA

OVERVIEW OF THE BRAZILIAN INTERNATIONAL
ROAD CARGO TRANSPORT

CROSS-BORDER MOBILITY



INTRODUÇÃO

Na sociedade globalizada em que vivemos, o setor de transportes tem passado por importantes mudanças e vem se consolidando como promotor da prosperidade econômica. Seu vigor tem criado um mundo inter-relacionado onde os países precisam cada vez mais estar integrados física e operacionalmente.

Nesta nova lógica de redes globais de fornecedores, o Transporte Rodoviário Internacional desempenha a importante função socioeconômica de movimentar com eficiência passageiros e mercadorias até o seu destino final. No entanto, não obstante a este rápido avanço da globalização, as políticas e os procedimentos relativos ao cruzamento de fronteiras ainda refletem problemas e criam obstáculos à facilitação do comércio e a própria atividade de transporte.

A mobilidade fronteiriça para o transportador internacional suscita uma atenção crescente, em relação a questões como: burocracia aduaneira, deficiência de infraestrutura, procedimentos nacionais ineficientes, entre outros inconvenientes que surgem no momento de cruzar a fronteira e repercutem em custos e efeitos negativos na economia e ao meio ambiente.

Além disso, as condições laborais e sociais dos condutores internacionais, incluída a exposição à DST/AIDS, as dificuldades causadas por políticas migratórias restritivas e a inexistência de um sistema integrado e harmonizado de informações também causam constrangimentos e prejuízos.

Neste contexto, o Conselho de Administração da Organização Internacional do Trabalho - OIT decidiu convocar, para outubro de 2006, uma reunião tripartite, com o objetivo de discutir e avaliar a situação atual das condições de trabalho enfrentadas pelos condutores rodoviários internacionais, visando à adoção de mecanismos de controle fronteiriços.

Como entidade escolhida para representar o setor do Transporte brasileiro, a Confederação Nacional do Transporte - CNT, em parceria com a Associação Brasileira de Transportadores Internacionais - ABTI realizou a Pesquisa Mobilidade Fronteiriça 2006, visando estimular e apoiar a integração na busca de ganhos de qualidade e produtividade para o setor. Os resultados, deste trabalho, estão apresentados neste documento.



INTRODUCTION

In the globalized society where we live, the transport sector has been going through important changes and has been consolidating as a promoter of economic prosperity. Its strength has been creating an inter-related world where countries need more and more to be physically and operationally integrated.

In this new logic of global suppliers network, the International Road Transport has an important social-economic function of efficiently transporting passengers and merchandise up to their final destination. However, notwithstanding this fast global advancement, the policies and procedures related to border crossing still reflect problems and create obstacles to the facilitation of commerce and the transport activity itself per se.

The cross-border mobility of international transport sector requires a growing attention in relation to matters such as: customs bureaucracy, infrastructure deficiency, inefficient national procedures, amongst other inconveniences which appear the border crossing and reflect in costs and negative effects in the economy and environment.

Moreover the working and social conditions of international drivers, including exposure to HIV/AIDS, the difficulties caused by restrictive migrating policies and the non-existence of an integrated and harmonized information system also cause embarrassments and losses.

Within such context the Governing Body of the International Labor Organization ILO decided to hold a tripartite sectorial meeting in October 2006, with the purpose of discussing the labor and social issues arising from problems of cross-border mobility of international drivers in the road transport sector.

The National Confederation of Transport CNT (Confederação Nacional do Transporte), entity chosen to represent the Brazilian transport sector, in partnership with the Brazilian Association of International Transporters ABTI (Associação Brasileira de Transportadores Internacionais) carried out the Cross-Border Mobility Research - 2006, aiming to stimulate and support the integration in the search for quality gain and productivity in the sector. The results of this work are presented in this document.



OBJETIVOS

O objetivo da Pesquisa de Mobilidade Fronteiriça CNT - 2006 é validar as condições de trabalho dos condutores internacionais, os problemas enfrentados pelas transportadoras brasileiras nos postos de fronteira e também a relação com as autoridades fiscalizadoras.

A Pesquisa contribui para a compreensão da realidade e para a identificação dos fatores que possam ampliar a eficiência do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas.

PANORAMA DO TRANSPORTE INTERNACIONAL RODOVIÁRIO DE CARGAS BRASILEIRO

Na atual realidade brasileira, o setor de transporte rodoviário possui papel fundamental, pois detém 96,2% da matriz de transporte de passageiros e 61,8% da matriz de transporte de carga, sendo assim, a rede rodoviária se torna elemento fundamental nas cadeias produtivas.

Segundo dados do Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio Exterior (MDIC), o transporte internacional rodoviário de carga movimentou, em 2005, cerca de 5,2 milhões de toneladas pelos 24 postos de fronteira alfandegados¹ existentes no país. O MDIC caracteriza o transporte internacional rodoviário de cargas como aquele que, em seu percurso, cruze pelo menos um posto de fronteira entre dois países.

O posto de fronteira, por sua vez, é definido com sendo área alfandegada, onde veículos procedentes do exterior ou a ele destinados podem estacionar e transitar, efetuar operações de carga e descarga, armazenagem, além de contemplar o embarque, o desembarque ou o trânsito de viajantes.

Apenas cinco dos postos do Brasil operam sobre o regime de "Porto Seco de Fronteira". Nestes casos, as operações de movimentação e armazenagem de mercadorias, bem como a prestação de serviços conexos, são administradas pela iniciativa privada por meio de concessão ou permissão. São eles: Foz do Iguaçu (PR), Uruguiana (RS), Santana do Livramento (RS), Jaguarão (RS) e Corumbá (MS).

Também são realizadas, nos postos de fronteira, a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior, inclusive o processamento de despacho de importação e de exportação, englobando a conferência e o desembaraço aduaneiro.

Em virtude de sua situação geográfica, o Brasil mantém historicamente acordos de transporte internacional terrestre, principalmente rodoviário, com quase todos os

países da América do Sul. Tais acordos buscam facilitar o incremento do comércio, turismo e cultura entre os países, no transporte de bens e pessoas, permitindo que veículos e condutores de um país circulem com segurança, além de simplificar os trâmites fronteiriços nos territórios dos demais.

O principal acordo vigente no território nacional é o Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), firmado entre os governos da Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai. O ATIT trata dos aspectos pertinentes ao transporte internacional por rodovias, ferrovias, e dos procedimentos relativos aos assuntos aduaneiros, migratórios, de seguros e disposições gerais de operação do sistema.

Os procedimentos para Transportador Rodoviário de Carga obter autorização para o tráfego internacional foram recentemente regulamentados no Brasil pela Agência Nacional de Transportes Terrestres ANTT, por meio da Resolução ANTT nº. 1.474, de 05 de junho de 2006. Existem atualmente 559 empresas nacionais e 1281 estrangeiras habilitadas, totalizando uma frota de 76.591 veículos permissionados, conforme cadastro da ANTT atualizado em junho de 2006.



1- É uma repartição governamental oficial de controle do movimento de entradas e saídas de mercadorias para o exterior ou dele provenientes.



OBJECTIVES

The purpose of CNT's Cross-Border Mobility Research 2006 is the assessment of the working issues of international drivers, of the problems faced by Brazilian transporters at border stations and also its relation to control authorities.

The Research contributes to understand the reality and to identify the factors which can expand the efficiency of the International Road Cargo Transport.

OVERVIEW OF THE BRAZILIAN INTERNATIONAL ROAD CARGO TRANSPORT

In the current Brazilian reality, the road transport sector has a fundamental role as it detains 96,2% of the passenger transport array and 61,8% of the cargo transport array, therefore the road network is a fundamental element in the productive chains.

According to data from the Development, Industry and Foreign Trade Ministry MDIC (Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio Exterior), the international road cargo transport moved, in 2005, about 5.2 million tons through the 24 customs border stations which exist in the country. The MDIC characterizes the international road cargo transport as the one where in its route, it crosses at least one border station¹ between two countries.

The border station itself is defined as being the customs area, where vehicles coming from abroad or destined thereto can park and pass through, carry out loading and unloading operations, store, apart from contemplating the embarking, the disembarking or transit of travelers.

Only five of the Brazilian border stations operate on a "Border Dry Port" basis. In these cases, the handling and warehousing of the goods, as well as connected services are run by the private sector through concession or permission. They are: Foz do Iguaçu (PR), Uruguaiana (RS), Santana do Livramento (RS), Jaguarão (RS) and Corumbá (MS).

Inspection, control and taxation of foreign trade operations, including the processing of import and export dispatch, customs verification and clearance are also carried out in border stations.

Due to its geographical situation, Brazil has historical agreements of international road transport with almost all countries of South America. Such agreements aim at

¹- An official governmental agency controlling the incoming and outgoing movement of merchandises going to or coming from other countries.



facilitating the increment of trade, tourism and culture between the countries, through the transport of goods and persons, allowing vehicles and drivers from one country to travel safely, apart from simplifying cross-border formalities in the others territory.

The main effective agreement in the national territory is the International Surface Transport Agreement - ATIT (Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre), signed between the governments of Argentina, Bolivia, Brazil, Chile, Paraguay, Peru and Uruguay. The ATIT refers to the aspects pertinent to the international transport via roads, railways and the procedures related to customs, migrating and safety matters, and general provisions of system operation.

The procedures for a cargo road transport company to obtain authorization for international transit were recently regulated in Brazil by the National Agency for Road Transport ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) through ANTT Resolution No. 1474, dated 05 June 2006. There are currently 559 companies and 1281 foreign qualified companies, totaling a fleet of 76.591 allowed vehicles, according to ANTT records, updated in June 2006.

Concerning the importance of this universe, CNT has elaborated this report reflecting the reality of the International Cargo Transport in Brazil, specially regarding border station operations and drivers working conditions.



METODOLOGIA

A pesquisa foi desenvolvida por meio de entrevistas via telefone com agentes logísticos e transportadores de carga internacional, contemplando uma amostra de 86 empresas que atuam nos principais postos de fronteira representantes da maior parte das cargas rodoviárias internacionais movimentadas no cenário brasileiro.

O questionário, desenvolvido para a pesquisa, procurou avaliar aspectos operacionais e de infra-estrutura como: qualidade do espaço físico dos postos fronteiriços, normas de segurança, condições de acesso rodoviário ao posto e questões relativas à ação das autoridades públicas. Em relação às condições de trabalho do condutor, foi verificada a existência ou não de instalações de apoio, questões de saúde (DST/AIDS), segurança e procedimentos migratórios.

RESULTADOS

Os resultados apresentados a seguir foram divididos em cinco partes, de acordo com o cronograma de discussões proposto pela OIT. Primeiramente, avaliou-se os aspectos de infra-estrutura e os procedimentos burocráticos no cruzamento de fronteira. A segunda parte contemplou as condições de trabalho do condutor, a existência ou não de instalações de apoio e questões de segurança nas fronteiras. A terceira parte avaliou o desempenho das autoridades públicas presentes nos postos de fronteira, enquanto a quarta parte tratou de alternativas de cooperação entre autoridades fronteiriças e demais entidades envolvidas no comércio internacional. Por último, foram respondidas questões relativas à DST/AIDS.

I - Infra-estrutura e Procedimentos de Passagem na Fronteiras

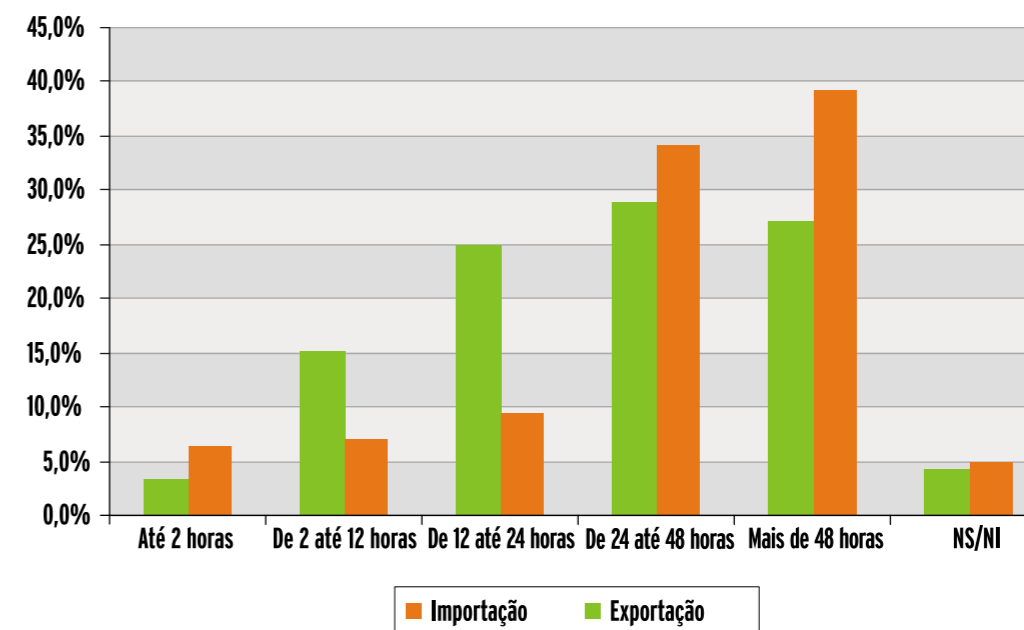
Definir a infra-estrutura existente nos postos de fronteira brasileiros é uma tarefa complexa, uma vez que o país possui extensão territorial geográfica. A maioria dos postos está concentrada na parte sul do país, fazendo divisa com a Argentina, Uruguai e Paraguai, reflexo direto dos acordos comerciais implantados via MERCOSUL. Também observam-se postos na região norte, distribuídos na floresta amazônica, na fronteira com a Bolívia, Peru, Venezuela e Guiana.

Os procedimentos exigidos nos postos fronteiriços ao tráfego internacional rodoviário incluem diversos aspectos, tais como: controle da documentação e inspeções da carga, anuência de diferentes ministérios, e verificações fiscais. O número de inspeções e controles possíveis varia de acordo com o tipo de carga transportada. Por isso, um importante indicador desta dinâmica no posto de fronteira é o tempo médio gasto para a liberação do veículo. Neste aspecto, a pesquisa mostrou que a demora nos trâmites brasileiros ultrapassa, em sua maioria, o período de vinte e quatro horas tanto para a exportação quanto para a importação.

O Gráfico 1 demonstra que na exportação apenas 2,3% das cargas são liberadas antes de duas horas, entre duas e doze horas o percentual sobe para 15,1%. De doze até vinte quatro

horas temos 24,4%. Mais de vinte quatro horas de espera para a liberação é a realidade de 54,6% (27,9% + 26,7%) das cargas, números ainda muito distantes da recomendação da Organização Mundial do Comércio (OMC), que caracteriza duas horas, como o máximo aceitável para o despacho de exportação. Na importação, temos que 7% das cargas são liberadas em até duas horas, o mesmo percentual e liberado entre duas e doze horas. Se o intervalo for de 12 até 24 horas temos 25%. Entre vinte quatro e quarenta e oito horas temos 33,7%. O percentual daquelas cargas que necessitam mais de quarenta e oito horas (dois dias) para serem internalizadas é de 38,4%.

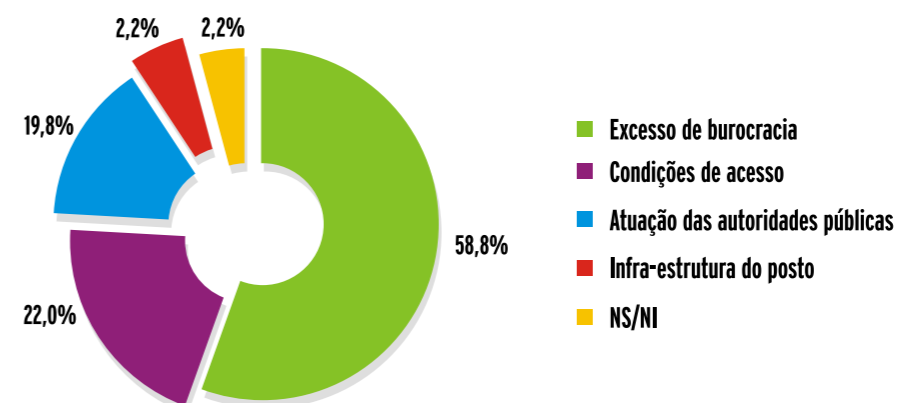
Gráfico 1 - Tempo de Espera para a Liberação no Posto de Fronteira



Fonte: Pesquisa Mobilidade Fronteira - CNT 2006

Na análise dos principais motivos para a demora nos cruzamentos de fronteira constatamos que grande parte está relacionada com o excesso de burocracia (58,8%), com o desempenho das autoridades públicas (22,0%) e com as condições de acesso rodoviário (19,8%), conforme pode ser verificado no gráfico 2.

Gráfico 2 - Principais Motivos de Atraso na Viagem

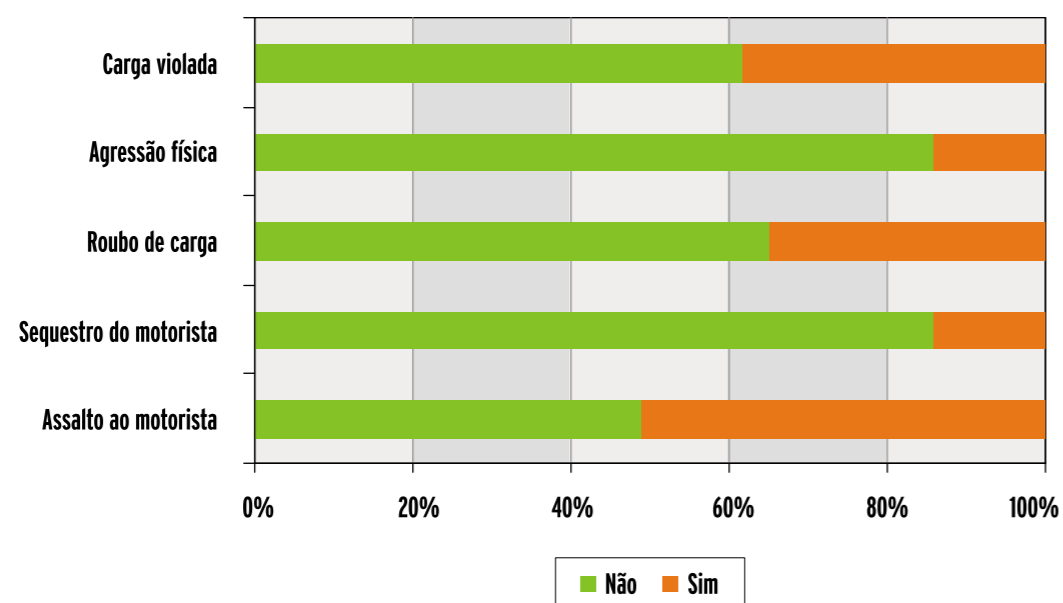


Fonte: Pesquisa Mobilidade Fronteira - CNT 2006



Cabe destacar, neste gráfico, que as condições de acesso rodoviário ao posto de fronteira repercutem diretamente na segurança do condutor internacional. Isto porque questões consideradas graves pela maioria dos transportadores pesquisados, tais como travessia por áreas urbanas, precário estado de conservação das rodovias e engarrafamentos, facilitam a ocorrência de sinistros nos postos de fronteiras. O gráfico 3 identifica os diversos sinistros que já ocorreram com os transportadores avaliados na pesquisa.

Gráfico 3 - Ocorrência de Sinistros nos Postos de Fronteira.



Fonte: Pesquisa Mobilidade Fronteira - CNT 2006

II - Condições de Trabalho dos Condutores Internacionais

A definição da duração de trabalho, com a inclusão de períodos de descanso, tem particular importância para os condutores internacionais de carga, pois melhoram a segurança e as condições de trabalho.

No Brasil, a legislação estipula oito horas de jornada diária e quarenta e quatro horas semanais. Prevê ainda a duração de seis horas para o trabalho realizado em turnos ininterruptos de revezamento, salvo negociação coletiva, e, entre duas jornadas de trabalho, determina um período mínimo de 11 horas consecutivas para descanso.

Para melhoras as condições de trabalho dos condutores também é necessário uma infra-estrutura de boa qualidade nos postos de fronteira. De acordo com a pesquisa, 38,4% das instalações sanitárias foram consideradas inadequadas. O mesmo percentual foi encontrado para instalações de banho (chuveiros) e em 5,8% dos postos inexistem qualquer tipo de instalação de apoio ao caminhoneiro.

As empresas, por sua vez, têm um papel importante na melhoria das condições de trabalho dos condutores internacionais. Constatou-se que 70,9% das empresas fornecem cobertura médico-assistencial aos seus funcionários e 74,4% utilizam sistema de rastreamento por satélite. Além disto, foi apontado pela pesquisa que 90,7% das empresas fornecem ao trabalhador, no mínimo, um tipo de curso ou treinamento por ano.

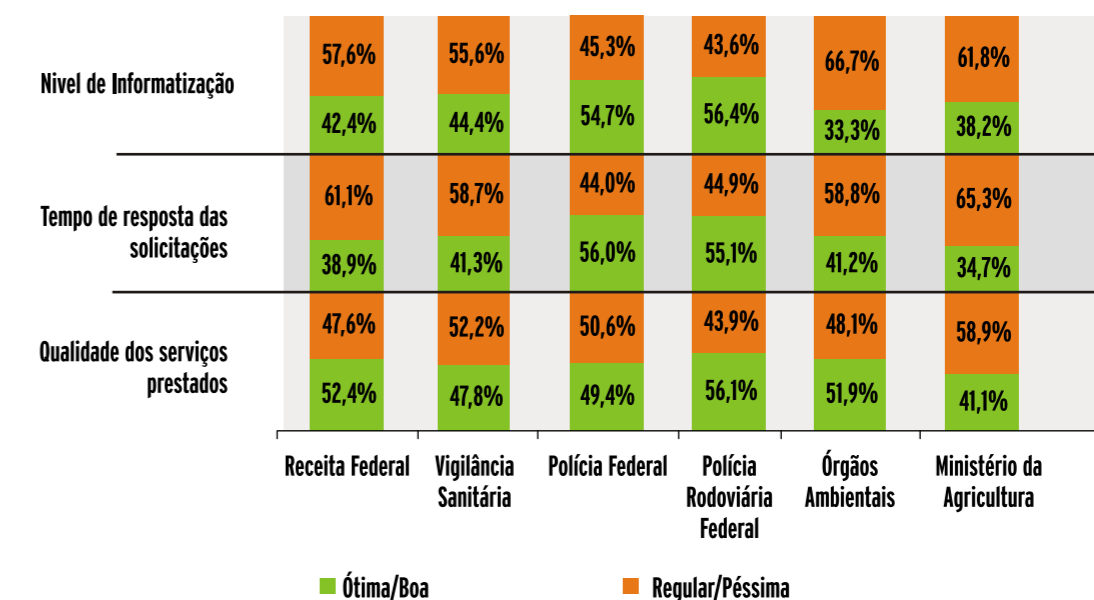
III - Conduta dos Funcionários Fronteiriços

O comportamento dos funcionários fronteiriços e a atuação das autoridades públicas nos postos de fronteira podem ajudar ou comprometer a operação. A pesquisa analisou o desempenho dos seis principais órgãos de controle fronteiriço no Brasil.

Os obstáculos encontrados foram referentes à qualidade dos serviços prestados, ausência de equipamentos de informática e falha no canal de comunicação entre autoridade e empresa. A maior deficiência detectada foi a incompatibilidade e a falta de conhecimento do horário de atendimento das autoridades públicas. A reivindicação dos usuários é que as estações aduaneiras funcionem durante o período de 24 horas e 365 dias por ano, tal como foi estabelecido em acordos firmados entre os estados-partes do MERCOSUL.

O gráfico 4 averiguou a percepção do transportador em relação ao nível de informatização, canal de comunicação e qualidade dos serviços prestados dos seis principais órgãos de controle fronteiriços.

Gráfico 4 - Avaliação do desempenho das autoridades públicas



Fonte: Pesquisa Mobilidade Fronteira - CNT 2006

Ainda sobre a conduta dos funcionários, foram obtidos relatos de fontes secundárias que apontam comportamento pouco profissional, incorrendo em práticas corruptas em alguns postos de fronteira. Neste sentido todas as partes interessadas devem concentrar esforços para combater estas práticas ilícitas.



IV - Cooperação entre Autoridades Fronteiriças e demais Entidades envolvidas no Comércio Internacional.

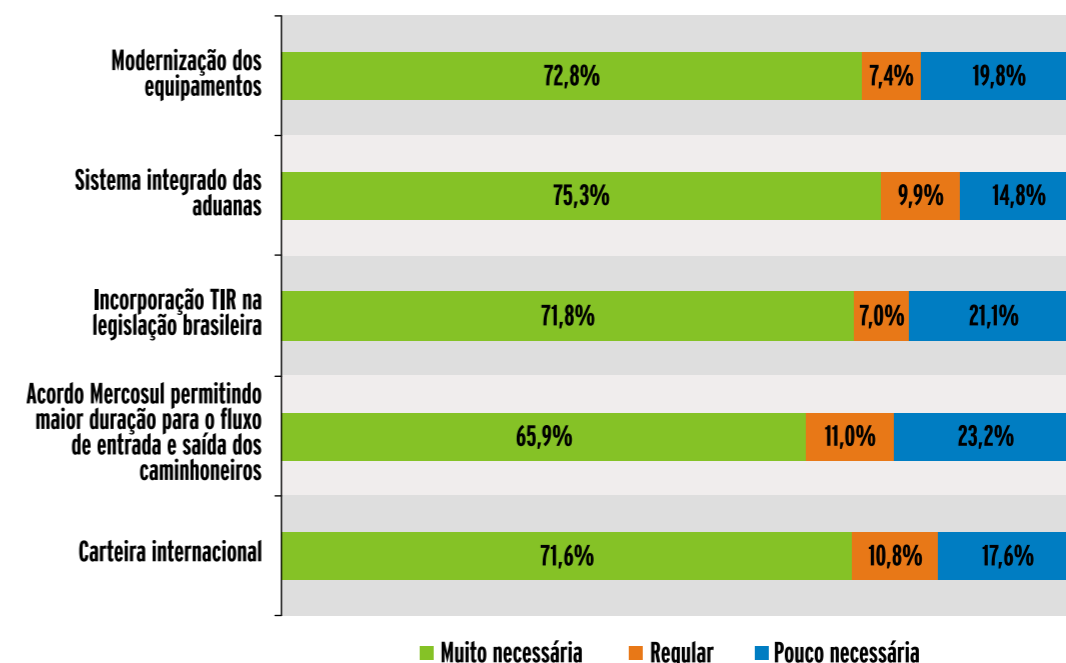
A cooperação das autoridades fronteiriças determina medidas operacionais que regulamentam o processo de controle aduaneiro em seu conjunto. É cada vez mais crescente a necessidade de adoção de práticas que facilitem o movimento de mercadorias no transporte internacional, não deixando de lado formas de propiciar aos países a segurança e as garantias aduaneiras requeridas.

A pesquisa identificou, conforme o gráfico nº5, soluções que podem facilitar o controle e permitir maior fluidez do tráfego. Abaixo relacionamos as alternativas citadas pelos transportadores e os respectivos percentuais aferidos:

- **Harmonização dos sistemas entre as aduanas (75,3%):** no MERCOSUL, ainda encontramos sistemas de controle incompatíveis entre si (SISCOMEX, MARIA, LUCIA, SOFIA), sendo necessário à implementação de um sistema harmonizado, no sentido de intercambiar dados aduaneiros entre os estados-parte, tendo por orientação a sua aplicabilidade nos processos de fiscalização das aduanas de saída e de entrada.
- **Modernização dos equipamentos (72,8%):** foi averiguada ausência e/ou inadequação de equipamentos tanto para serviços administrativos, quanto para procedimentos de inspeção, como por exemplo, aparelho de raios X obsoletos, balanças quebradas e falta de equipamentos de verificação fitossanitárias.
- **Celebração de acordos para facilitar a entrada e a saída de caminhoneiros (65,9%):** neste ponto as reclamações referem-se ao setor de migração. Existem caminhoneiros que cruzam a fronteira várias vezes por semana e necessitam cumprir com os mesmos requisitos documentais em cada entrada e saída. Seria mais eficiente a expedição de vistos de entradas múltiplas dentro de um determinado período de tempo.
- **Adoção de Carteira Internacional para o Transportador Rodoviário de Carga (71,6%):** visando a facilitação do traslado de profissionais que estão no exercício da profissão, sugere-se a adoção do modelo similar ao disposto na Convenção n.º185 da OIT, que criou a Carteira Internacional de Marítimos. Este documento não dispensa a necessidade de visto, mas assegura a identidade do requerente, oferecendo ao condutor um tratamento simplificado.
- **Incorporação da Convenção Internacional da ONU TIR na Legislação Brasileira (71,8%):** TIR - Transportes Internacionais Rodoviário é uma convenção adotada por mais de sessenta países e tem como objetivo reduzir as dificuldades enfrentadas no Trânsito Aduaneiro. Além disto, visa assegurar uma proteção eficaz da arrecadação das autoridades aduaneiras, por meio de um sistema internacional de controle que substitui os procedimentos nacionais tradicionais. Na prática, o MERCOSUL já possui um sistema similar, denominado MIC/DTA Manifesto Internacional de Carga Declaração de Trânsito Aduaneiro Internacional. Contudo, o MIC/DTA ainda é uma ferramenta pouco usada, seja por desconhecimento dos profissionais do setor, seja pelo custo. No despacho feito via MIC/DTA, pratica-se o valor do frete internacional em todo o percurso.

Em contrapartida, o trânsito de veículos sob MIC/DTA prevê que os controles nos postos de fronteira devem restringir-se à confrontação dos dados e a verificação da integridade dos lacres aduaneiros de trânsito, o que permite maior agilidade no transporte porta-a-porta.

Gráfico 5 - Soluções para o Controle de Tráfego Internacional



Fonte: Pesquisa Mobilidade Fronteira - CNT 2006

Parte V DST/AIDS

A grande mobilidade que a profissão de condutor internacional demanda e as longas jornadas longe de casa tornam este profissional um dos mais vulneráveis a condutas sexuais de riscos, em locais inadequados e sem qualquer tipo de proteção.

O programa nacional contra DST/AIDS do governo federal iniciou seu trabalho junto aos caminhoneiros em 1997, financiando pequenos projetos-piloto de Organizações da Sociedade Civil. Atualmente, o SEST/SENAT², entidade pertencente à Confederação Nacional do Transporte-CNT é parceiro nesta iniciativa, promovendo e financiando campanhas de prevenção em todo o País. A maioria das empresas de transporte (55,8%) também promove campanhas preventivas e informativas sobre o tema.

A integração do governo com as unidades do SEST/SENAT presentes nas estradas, tem propiciado um melhor encaminhamento dos caminhoneiros aos serviços de saúde. Esta parceria tem amenizado uma das principais características do cotidiano dos caminhoneiros, a dificuldade de acesso aos serviços de saúde. Isto ocorre em função das distâncias geográficas entre os trajetos habitualmente percorridos, além da indisponibilidade de tempo para a realização de exames médicos periódicos.



CONSIDERAÇÕES FINAIS

A dinâmica e o crescimento do transporte internacional têm manifestado nos governos e nos transportadores preocupações a respeito da capacidade e do desenvolvimento da infra-estrutura. A consolidação dos mercados regionais e o conseqüente aumento do tráfego fronteiro têm levado as empresas de transporte a estabelecer alianças globais em busca de uma maior liberalização de mercado.

Apesar do avanço tecnológico e da crescente expansão do fluxo de mercadorias, ainda predominam nas fronteiras do Brasil procedimentos administrativos inadequados, infra-estrutura deficiente e funcionários pouco qualificados. Condições estas que provocam longas esperas, repercutindo na saúde e na segurança dos transportadores internacionais.

Pode-se inferir ainda que a falta de serviços adequados nos postos de fronteiras eleva a jornada de trabalho dos condutores, resultando em fadiga que pode ocasionar acidentes. Além disto, faz-se necessário modernizar determinadas técnicas de controle, tendo em vista, tendências e experiências internacionais.

Para contribuir e reduzir estas características constatou-se a necessidade de aumentar o acesso a informação e a transparência das operações aduaneiras. Empreender iniciativas conjuntas que facilitem o diálogo entre governo e empresa e incentivando o cumprimento das regras em busca do desenvolvimento econômico.

A iniciativa da OIT, em debater o tema e procurar soluções socialmente responsáveis é sem dúvida nenhuma de grande importância. A CNT, ciente do seu papel de coordenar e defender os interesses do setor de transportes adere a esta plataforma global de discussão, apresentando este panorama nacional, propondo melhorias ao transporte fronteiro e visando aprimorar o ambiente de trabalho do motorista brasileiro.

2 - Serviço Social do Transporte - SEST e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte - SENAT, são unidades de apoio espalhadas pelo país, que oferecem ao profissional do transporte e suas famílias atendimento de saúde, opções de esporte, lazer e cultura, além de cursos voltados a educação profissional.





METHODOLOGY

The research was developed through telephone interviews with logistics agents and international cargo transporters, contemplating a sample of 86 companies which act in the main border stations representing the largest part of international road cargo movement in the Brazilian scenario.

The questionnaire developed for the research, aimed at assessing the operational and infrastructure aspects as: the quality of the physical space at border stations, safety norms, road access conditions to stations and issues related to the public authorities actions. As well as vital comfort facilities for drivers, health issues (HIV/AIDS), safety requirements and migrating procedures.

RESULTS

The results presented below were divided in five parts, according to the discussion schedule proposed by ILO. First we assessed the infrastructure aspects and the bureaucratic procedures when crossing the border. The second contemplates the working conditions of the driver, the existence or not of support facilities and border safety issues. The third part appraised the performance of public authorities present at board stations, while the fourth part discussed alternatives for the cooperation between institutions involved in international trade. Finally, issues related to HIV/AIDS were answered.

I - Infrastructure and Border Passage Procedures

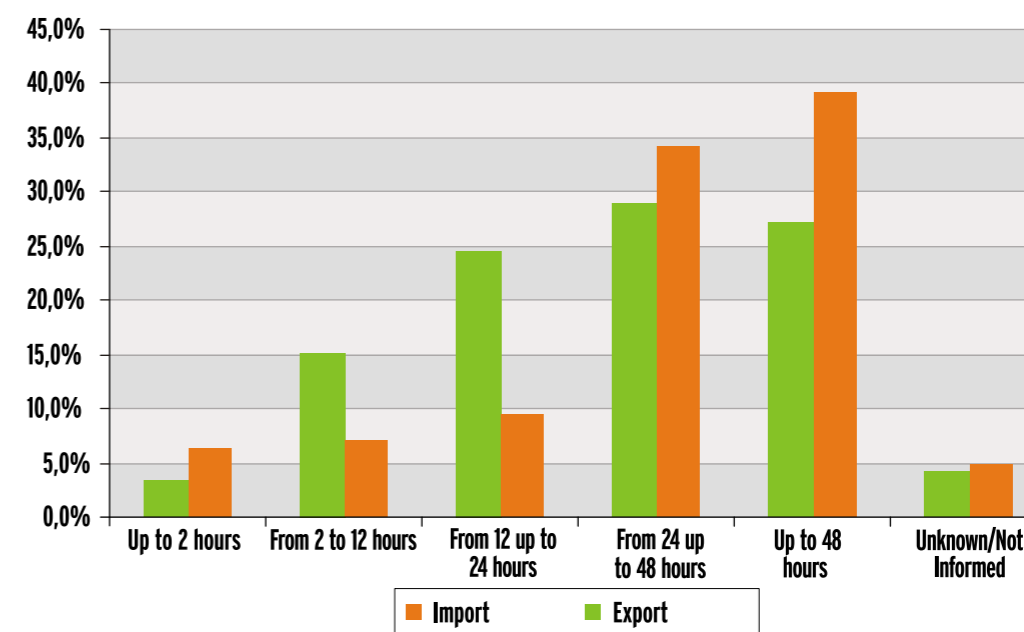
Defining the existing infrastructure at the Brazilian border stations is a complex task, once the country has a large geographical variety. The majority of the stations is concentrated in the south part of the country, at the border with Argentina, Uruguay and Paraguay, a direct reflection of the trade agreements implemented via MERCOSUL. We also notice stations in the north region, distributed in the Amazon forest, at the border with Bolivia, Peru, Venezuela and Guiana.

The procedures required at border stations regarding the international road transit include several aspects, such as: documentation control and cargo inspection, acceptance from different ministries and fiscal verifications. The number of inspections and controls varies according to the type of cargo transported. Therefore an important indicator of this dynamic at the border station is the average time spent to release a vehicle. In this aspect the research showed that the delay in the Brazilian formalities, most of the time is above twenty-four hours, not only for exports but also for imports.

Graph 1, demonstrates that at process of export, only 2,3% of cargoes are released before two hours, between two and twelve hours the percentage increases to 15,1%. From twelve till twenty-four hours we have 24,4%. More than twenty-four hours

awaiting for the release is the reality of 54.6% (27,9% + 23%) of cargoes. Which shows that we still very far from the recommendations of the World Trade Organization (WTO), that characterizes in two hours the maximum acceptable time for export clearance. Regarding import figures the graph shows that 7% of cargoes are realese before 2 hours. The same amount are released between two and twelve hours. Between twenty-four and forty-eight hours there are 33.7%. The percentage of cargoes which require more than forty-eight hours (two days) to be released, is of 38.4%.

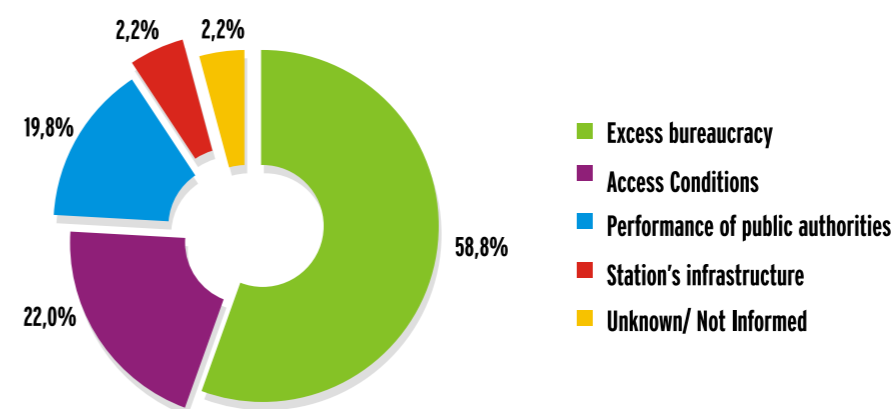
Graph 1 - Waiting Time for Border Station Release



Source: Cross-Border Mobility Research CNT 2006

While analyzing the main reasons for the delay when crossing borders we noticed that a large part is related to the excess of bureaucracy (58,8%), to the performance of public authorities (22,0%) and the conditions of road access (19,8%), as noticed in graph n°2.

Graph 2 - Main Reasons for Traveling Delay

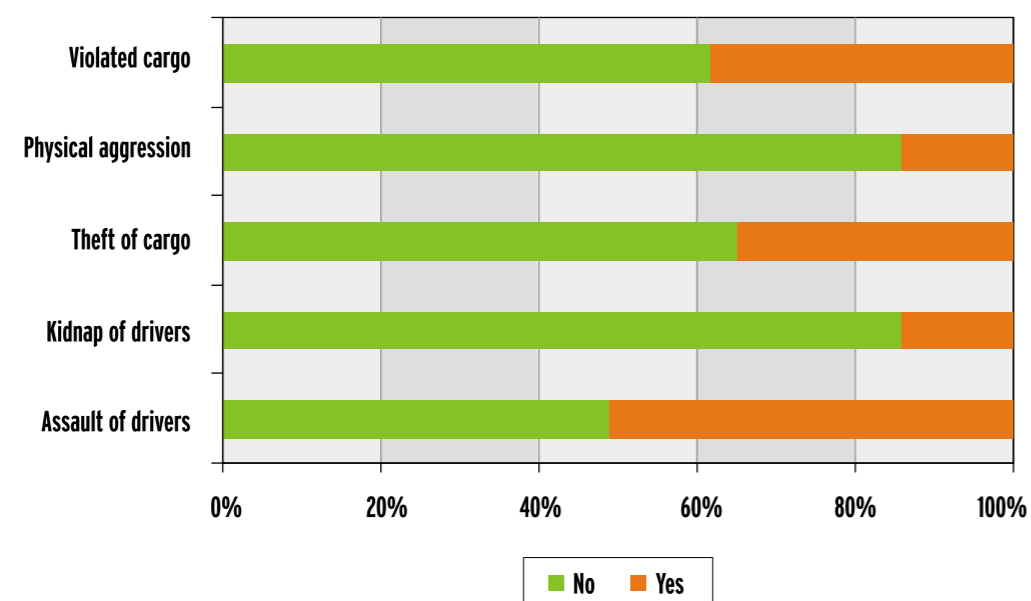


Source: Cross-Border Mobility Research CNT 2006



It is worth emphasizing in this graph that the boarder station road access conditions are directly related in the safety of the international driver. This occurs because issues considered as serious, by the majority of interviewed transporters, as crossing through urban areas, precarious state of roads and car jams, facilitate the occurrence of accidents, as identified by the enterprises in graph 3.

Graph 3 - Insecurity Conditions at Border Station



Source: Cross-Border Mobility Research CNT 2006

II Labour Conditions

The definition of driving hours and the rest periods is particularly important for international cargo drivers, as it improves safety and working conditions.

In Brazil the legislation stipulates eight hours of a daily journey and forty-four hours weekly. It also foresees a six-hour duration for the work carried out in non-stop rotation shifts, except for collective negotiation and between two working shifts a minimum period of 11 consecutive hours is foreseen for resting.

For drivers' better working conditions it is also necessary to have a good quality infrastructure at the border stations. According to the research, 38,4% of sanitary facilities were considered inadequate. The same percentage is found for bathing facilities (showers), and in 5,8% of the stations there are no type of driver support facilities.

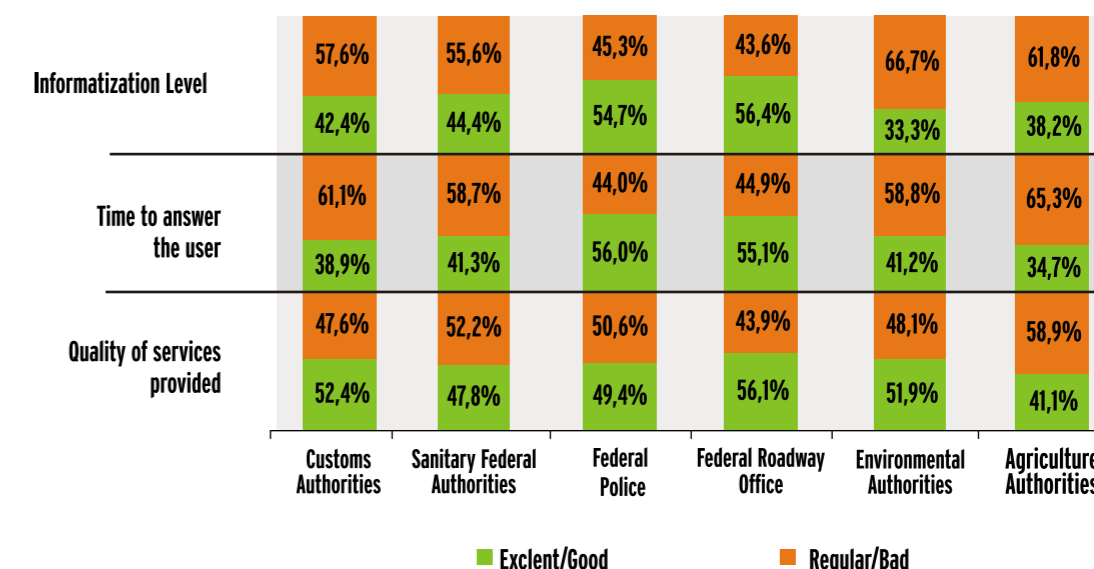
The companies, on the other hand have an important role in the improvement of international drivers. We noticed that 70,9% of the companies provide medical assistance coverage to their employees and 74,4% use a satellite-operated tracking system. Moreover, the research indicates that 90,7% of the companies provide at least one type of course or training annually to workers.

III Behavior of Border Staff

The behavior of border staff and the action of public authorities at the border stations can contribute or cause additional difficulties for the drivers. The research has analyzed the performance of the six major border authorities' offices in Brazil.

The obstacles found referred to the quality of services provided, lack of IT equipment and failure in the communication channel between authorities and the companies. The main deficiency detected was the lack of compatibility and knowledge of the assistance hours by the public authorities. Users' claim is that customs stations should work for a 24 hour period and 365 days annually, as set forth in agreements entered into between the states part of the MERCOSUL.

Graph 4 - Public Authorities' Performance Avaliation



Source: Cross-Border Mobility Research CNT 2006

It is also important to mention that, information obtained from secondary sources indicates unprofessional behavior leading to corruption in some border stations. In this sense all interested parties should make their best efforts to combat any kind of illegal practices.

IV Co-operation between Border Authorities and other Institutions involved in the International Trade.

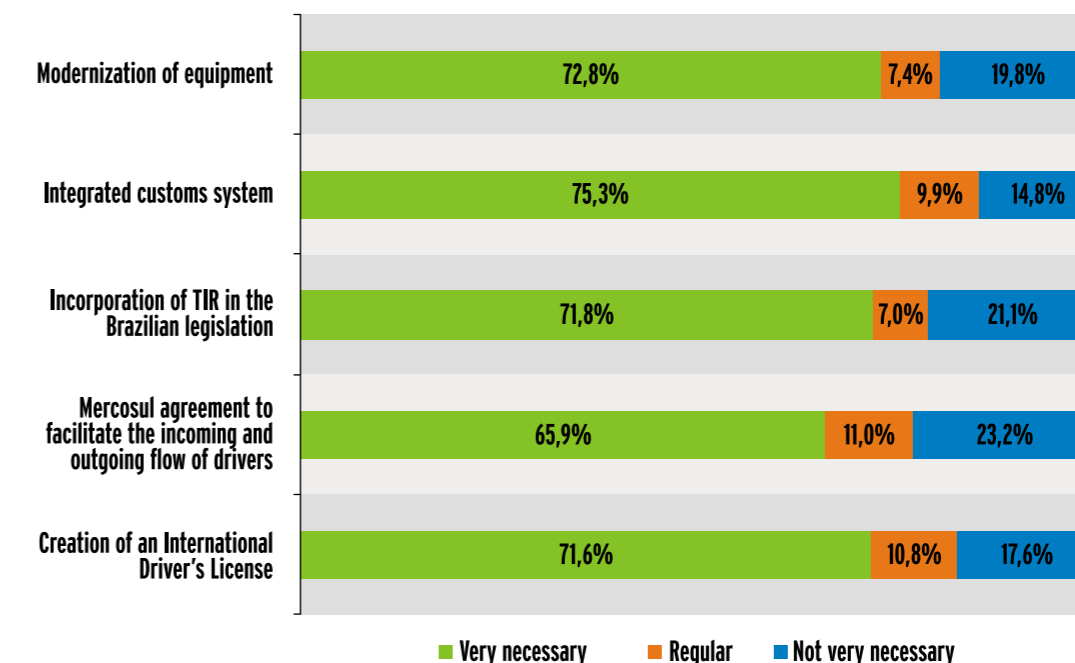
The cooperation of border authorities determines the operational measures, which regulate the customs control process as a whole. There is a growing need to adopt practices, which facilitate the movement of goods in international transport, without missing customs safety and guarantees required by the countries.

The research identified, as seen in graph n°5, solutions which can facilitate the control and allow better transport flow. Below, we listed the alternatives mentioned by the transporters and the verified percentages:



- Harmonization of systems between customs (75,3%):** at MERCOSUL, we still have control systems which are incompatible amongst them (SISCOMEX, MARIA, LUCIA, SOFIA), and it is necessary the implementation of a harmonized system, so as to exchange customs data between part-states, focused on the applicability in incoming and outgoing customs inspection processes.
- Modernization of equipment (72,8%):** we noticed the lack and/or the presence of inadequate equipment not only for administrative services, but also for inspection procedures, for example, obsolete X-ray equipment, broken scales and lack of phytosanitary inspection equipment.
- Development of agreements to facilitate the incoming and outgoing flow of drivers (65,9%):** at this point the complaints refer to the migration sector. There are drivers who cross the border several times a week and need to comply with the same documental requirements every time they arrive or depart. It would be more efficient to issue multi-entry visas within a reasonable time limit.
- Adoption of an International Professional Driver Identity Card (71,6%):** aiming at facilitating the transport of professionals exercising their jobs, it is suggested the adoption of a model similar to ILO Convention 185 for seafarers. Such a card would not replace the need for visa but would securely identify the applicant as an international driver worthy of the facilitated visa treatment.
- Incorporation of the United Nations TIR Convention in the Brazilian Legislation (71,8%):** TIR - International Road Transport is a convention adopted by more than sixty countries and whose purpose is to reduce the difficulties faced in Customs Transit. Furthermore, it aims at assuring an efficient protection of customs authorities' collections through an international control system, which substitutes the traditional national procedures. In practice, the MERCOSUL already has a similar system, called Cargo International Manifest/Customs Transit Declaration - MIC/DTA (Manifesto Internacional de Carga/Declaração de Trânsito Aduaneiro Internacional. However the MIC/DTA, is not a very used tool, due to the unawareness of professionals of the sector, or due to cost. In the dispatch carried out via MIC/DTA, the international freight value is exercised in the whole route. On the other hand, the transit of vehicles under MIC/DTA, foresees that the controls at border stations should be restricted to the verification of data and verification of the integrity of transit customs seals, thus allowing greater agility in the door-to-door transport.

Graph 5 - Solutions to Control International Transit



Part V HIV/AIDS

The great mobility the profession of an international driver demands and the long journeys away from home turn this professional into one of the most vulnerable to risky sexual conducts, in inadequate places and without any type of protection.

The national program against HIV/AIDS from the federal government initiated its work with truck drivers in 1997, financing small pilot-projects of Civil Society Organizations. Currently, SEST/SENAT², institution which belongs to the National Confederation of Transport (Confederação Nacional do Transporte CNT), is a partner in this initiative, promoting and financing prevention campaigns all over the country. The majority of transport companies (55,8%), also promotes preventive and informative campaigns on the issue.

The integration of the government with units from the SEST/SENAT present on the roads has been sending more drivers to the health service. This partnership has been mitigating one of the main characteristics of driver's daily routine: the difficulty to access health services. This occurs due to the geographical distance between the routes normally driven, apart from the lack of time to undergo periodical medical exams.

² - Social Transport Service (Serviço Social do Transporte SEST) and the National Transport Learning Service (Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte SENAT), are support units spread throughout the country, which offer the transport professional and their families, health assistance, sport, leisure and culture options, apart from courses focused on professional education.



FINAL CONSIDERATIONS

The dynamics and the growth of international transport have risen in governments and companies concerns regarding the capacity and development of infrastructure. The consolidation of regional markets and the consequent increase of border traffic have led transport companies to establish global alliances in the search for a better liberalization of the market.

Despite the technological advancements and the growing expansion of merchandise flow, inadequate administrative procedures, deficient infrastructure and unqualified employees are still predominant in the borders of Brazil. Conditions which, cause long delays, and reflect in a negative way at the health and safety of international transporters.

We can state further that the lack of adequate services at the border stations increases the working journeys, resulting in fatigue which can lead to accidents. Furthermore, it is necessary to modernize some control techniques, and benchmarked best practices from others countries.

To contribute and reduce these characteristics it is necessary to increase the transparency of any access information. Undertake joint initiatives between governments and enterprises aiming the reduction of document requirement in order to facilities economic development.

ILO's initiative, while debating this topic and looking for socially responsible solutions is undoubtedly of great importance. CNT, aware of its role in coordinating and defending the interests of transport sector adheres to this global discussion platform, presenting this national overview, proposing improvements in the cross-border transport and aiming at improving the working environment of the Brazilian driver.

CNT | Confederação Nacional do Transporte | Postos de Fronteira

