ACTA DE LA X REUNIÓN BILATERAL DE LOS ORGANISMOS NACIONALES DE APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE (ATIT) – BRASIL Y PERÚ

1 y 2 de julio de 2026

Los días 1 y 2 de julio de 2026 se realizó, en la modalidad de videoconferencia, la **X Reunión Bilateral de los Organismos Nacionales de Aplicación del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT)** entre la **República del Perú** y la **República Federativa del Brasil**.

La apertura de la reunión bilateral estuvo a cargo del Sr. **Cálicles Mânica**, Coordinador General de Relaciones Internacionales de la Agencia Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) y Coordinador Alterno del SGT N.° 5 "Transportes" del MERCOSUR por la delegación brasileña. En su saludo, dio la bienvenida a las delegaciones y destacó la relevancia de la **X Reunión Bilateral** como un espacio estratégico para el fortalecimiento de la cooperación entre Brasil y Perú en el ámbito del transporte internacional terrestre. En la ocasión, transmitió un mensaje del Director General de la ANTT, enfatizando la importancia de la integración regional, la modernización de los procesos, la mejora de la gestión fronteriza y el desarrollo de soluciones conjuntas orientadas a la eficiencia, la seguridad y la competitividad del sector.

A continuación, la **Sra. Tania Beatriz Valle Manchego**, Directora General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú, en su condición de jefe del Organismo Nacional de Aplicación del ATIT de Perú, destacó la importancia de la relación bilateral como eje estratégico para la integración sudamericana, resaltando el papel del transporte internacional en la facilitación del comercio, la conectividad regional y el desarrollo económico. Asimismo, enfatizó el compromiso del Perú con el diálogo técnico, la construcción de soluciones conjuntas y el avance de una agenda común alineada con los desafíos actuales del sector, incluyendo la transformación digital y el fortalecimiento de la eficiencia operativa.

La lista de participantes forma parte del Anexo I, y la Agenda aprobada se encuentra en el Anexo II.

A continuación, se presentan los temas debatidos, conforme al orden del día.

1. TRANSPORTE DE CARGA

1.1. Definición de la capacidad mínima de carga para el otorgamiento de la licencia originaria (MERCOSUR y CAN)

La delegación brasileña propuso el establecimiento de 80 toneladas como capacidad mínima de carga útil para el otorgamiento de los permisos originarios de los transportistas internacionales, justificando la medida por la necesidad de alinearse con los parámetros adoptados en el MERCOSUR y en la Comunidad Andina (CAN). Se argumentó que dicha exigencia garantizaría una mayor solidez operativa, económica y financiera a los operadores, reduciendo los riesgos y mejorando la calidad de los servicios.

Por su parte, la delegación peruana señaló que, si bien, en el marco de la Comunidad Andina, el transportista debe acreditar ante el organismo nacional competente de transporte que posee la capacidad mínima de carga útil en vehículos propios y vinculados de 80 toneladas acumuladas. Sin embargo, el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre - ATIT no la establece, y muchos transportistas peruanos autorizados operan con flotas reducidas. Manifestó, por tanto, su preocupación por los impactos inmediatos y por la necesidad de realizar consultas internas y con el sector privado.

Como alternativa, la delegación brasileña sugirió la implementación gradual de la medida, manteniendo las habilitaciones vigentes hasta su vencimiento y aplicando el nuevo criterio únicamente para las nuevas autorizaciones, con la posibilidad de establecer un cronograma progresivo de adecuación.

La delegación peruana reiteró que el asunto continúa en análisis interno, sin condiciones para adoptar una decisión en este momento, comprometiéndose a profundizar el debate con las entidades competentes y con el sector. En ese sentido, se acordó mantener el tema en evaluación para retomarlo en una reunión futura.

1.2. Evaluación del sistema de cuotas

La delegación brasileña señaló la existencia de una demanda insatisfecha y de una importante lista de espera para la habilitación, lo que genera obstáculos administrativos y limita la oferta de servicios. Si bien existe un número considerable de transportistas habilitados, el volumen de carga efectivamente transportado permanece por debajo de su potencial, lo que evidencia ineficiencias en el modelo de cuotas. En ese sentido, se propuso la revisión del sistema, mediante el aumento del límite actual o, preferentemente, su eliminación.

La delegación peruana concordó en que actualmente existe una subutilización de los cupos asignados, ello en gran medida a la poca dinámica del comercio entre ambos países. Para potenciar este servicio, planteó trabajar coordinadamente en aspectos tales como; condiciones para el acceso a controles sanitarios accesibles, mejoras de la infraestructura vial y fronteriza, horarios de atención en los puestos de control fronterizo ininterrumpida y evaluación de la aplicación de normas locales al transporte internacional. En consecuencia, sostuvo que cualquier ampliación deberá realizarse de manera gradual y coordinada.

La delegación brasileña solicitó a la delegación peruana compartir información actualizada y detallada sobre la utilización del sistema de cuotas, incluyendo datos estadísticos relativos al volumen efectivamente transportado, el número de autorizaciones otorgadas, el grado de utilización de las cuotas disponibles y la eventual demanda insatisfecha. Se resaltó que dicha información es fundamental para sustentar el análisis técnico del tema, permitiendo una evaluación más precisa de la eficiencia del sistema vigente y de la necesidad de eventuales ajustes, incluida la ampliación o revisión del modelo de gestión de las cuotas.

Sobre el particular, la delegación peruana manifestó que actualmente Perú cuenta con 209 empresas autorizadas con permiso originario, 4,089 vehículos habilitados y 98,873 TM de carga útil asignada, lo que representa el 82.39 % de los cupos asignados; sin embargo, solo 58 empresas cuentan con permiso complementario, que representa el 28% de las empresas autorizadas para realizar operaciones de transporte internacional.

En el transcurso de las discusiones, la delegación peruana propuso un incremento inmediato de los cupos a 10 mil toneladas por país, para atender parte de la demanda, así como, propuso impulsar las acciones que correspondan para dinamizar el transporte internacional por carretera. La delegación brasileña estuvo de acuerdo, pero solicitó mecanismos más dinámicos para futuros ajustes, sugiriendo que las ampliaciones adicionales puedan definirse mediante comunicaciones oficiales entre las autoridades, siempre que exista una acumulación significativa de solicitudes.

Sobre el particular la delegación peruana se comprometió a evaluar el mecanismo de incremento planteado por la delegación brasileña.

En consecuencia, ambas delegaciones estuvieron de acuerdo en aumentar los cupos a 10.000 tm, quedando el nuevo límite de cupos en 130.000 toneladas por país y el compromiso de realizar un seguimiento continuo del sistema, evaluando futuros ajustes.

1.3. Intercambio de información mediante Webservice de Cargas

Se debatió la implementación de un webservice para el intercambio electrónico de información entre los sistemas de ambos países, con el objetivo de incrementar la eficiencia, el control y la integración de los procesos administrativos. La delegación brasileña destacó que ya utiliza esta herramienta con Argentina, Paraguay, Uruguay y Chile, y que remitió a la delegación peruana el manual técnico y el acceso al entorno de desarrollo.

La delegación peruana informó que la documentación fue analizada y considerada técnicamente viable; sin embargo, señaló que su implementación enfrenta limitaciones relacionadas con la priorización interna de proyectos y con la capacidad operativa de los equipos de Tecnologías de la Información (TI) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. No obstante, manifestó su interés y compromiso con la agenda de digitalización.

Se acordó que el tema permanecerá en agenda, y la delegación peruana se comprometió a presentar actualizaciones sobre el avance de los desarrollos técnicos y un cronograma para la integración electrónica.

1.4. Intercambio de reglamentaciones sobre límites de peso y dimensiones; posibilidad de armonización

Se abordó la necesidad de intercambiar y armonizar los límites máximos de peso y dimensiones de los vehículos. La delegación brasileña observó divergencias actuales, con un límite de 48 toneladas para las operaciones bilaterales, diferente del límite de 45 toneladas adoptado por Argentina y Chile, que constituyen rutas importantes para el

transporte entre ambos países. En ese sentido, propuso la estandarización en 45 toneladas, con el fin de garantizar la uniformidad y la seguridad jurídica.

La delegación peruana aclaró que la propuesta de 45 toneladas fue presentada durante la reunión, siendo distinta de los parámetros recibidos anteriormente, y que requerirá un análisis técnico interno más profundo. No obstante, se registró convergencia en otros aspectos técnicos, como los límites por eje simple, doble y direccional, los cuales ya se encuentran armonizados y no generan controversias.

En ese sentido, la delegación peruana se comprometió a analizar la propuesta de armonización del peso bruto total y a presentar su posición en la próxima reunión.

1.5. Nacionalización de la carga en el país de destino

Se brindaron precisiones sobre el procedimiento de nacionalización de la carga en el país de destino. La delegación peruana informó que la nacionalización se podría realizar en el punto de ingreso, mediante la formalización de la declaración de importación. Después del tránsito aduanero, la carga circula con la documentación específica del régimen de importación hasta su destino final. Asimismo, podrá exigirse una guía de remisión electrónica, documento fiscal interno cuya responsabilidad corresponde al agente de aduanas y no al transportista internacional.

Se enfatizó que la operación de transporte únicamente concluye en el destino final indicado en el Conocimiento de Transporte por Carretera (CRT), documento que debe amparar al transportista durante todo el recorrido, incluso después de la nacionalización. Las mercancías sujetas a controles adicionales podrán requerir procedimientos complementarios, sin que ello modifique las responsabilidades del transportista.

Se dejó constancia de que los documentos aduaneros correspondientes a la nacionalización no constituyen una obligación directa del transportista internacional, quien realiza la operación con base en el CRT y los demás documentos propios.

1.6. Documentos para el transporte entre el origen de la carga y el control aduanero

Se discutió la documentación necesaria para el tramo comprendido entre la recolección de la carga en las instalaciones del exportador y el punto de control aduanero. La delegación brasileña informó sobre la imposición de sanciones en territorio peruano debido a la ausencia de un documento que acredite el carácter internacional de la operación en dicho tramo, solicitando una mayor claridad normativa.

La delegación peruana explicó que, desde el año 2020, el despacho de exportación se realiza en el establecimiento del exportador, eliminando el traslado previo a los recintos aduaneros. Bajo este modelo, el vehículo del transportista llega al lugar de origen, donde se llevan a cabo los procedimientos aduaneros (declaración, inspección y autorización), y la carga sale amparada por el Conocimiento de Transporte por Carretera (CRT) y por el documento aduanero correspondiente (MIC/DTA). La verificación en frontera se realiza de manera simplificada (precintos y documentos). Este procedimiento es aplicable tanto a los transportistas nacionales como a los extranjeros.

Por su parte, la delegación brasileña utiliza la factura fiscal de exportación como documento fiscal nacional para amparar la carga hasta el despacho aduanero. La delegación brasileña propuso la inclusión obligatoria en el CRT de la información de los vehículos de transporte, mediante un acuerdo bilateral, a fin de facilitar la correcta identificación de los vehículos extranjeros en los tramos previos al despacho de exportación.

Quedó evidenciado que la diferencia obedece a modelos operativos distintos. Asimismo, se dejó constancia de que, en el Perú, el tramo inicial se encuentra amparado por los documentos del transporte internacional, sin que se exija documentación nacional adicional, siempre que se hayan cumplido los procedimientos aduaneros, pudiendo el transportista realizar el control aduanero de salida en cualquiera de las opciones disponibles.

1.7. Reconocimiento de documentos para el transporte de mercancías peligrosas

Se trató el reconocimiento mutuo de los documentos relativos al transporte de mercancías peligrosas. La delegación brasileña compartió su normativa, mientras que la delegación peruana remitió su reglamentación. Se elaboró un cuadro comparativo con el fin de identificar convergencias y divergencias, con miras a sustentar un entendimiento común sobre la equivalencia de los requisitos.

La delegación peruana informó que analizará internamente la compatibilidad normativa y de seguridad, destacando que el reconocimiento mutuo no puede comprometer los estándares de control. Se acordó dar continuidad al análisis técnico del cuadro comparativo y retomar el tema en la próxima reunión, con los resultados de las evaluaciones.

1.8. Fiscalización del transporte internacional por carretera

Se discutió el fortalecimiento de la cooperación bilateral en el ámbito de la fiscalización del transporte internacional de carga por carretera, con énfasis en la armonización de procedimientos, el intercambio de información y la adopción de prácticas que promuevan una mayor eficiencia, transparencia y seguridad en las operaciones realizadas entre Brasil y Perú.

La delegación peruana presentó una propuesta para la realización de un Encuentro de Integración y Cooperación Operativa entre Autoridades de Fiscalización de Transporte Peru - Brasil (Anexo III), orientado a fortalecer la integración entre las autoridades responsables de la fiscalización del transporte por carretera en ambos países, con el objetivo de establecer un espacio estructurado de diálogo institucional y cooperación técnica. La iniciativa tiene como finalidad consolidar una agenda común orientada a la modernización de los mecanismos de control, la estandarización de procedimientos y la reducción de las asimetrías operativas que afectan el flujo logístico en el corredor internacional.

En este contexto, se propuso que el encuentro contemple, entre otros aspectos, el intercambio de información sobre los procedimientos administrativos y sancionadores aplicables, las obligaciones impuestas a los transportistas y conductores, así como las

tecnologías utilizadas por las autoridades fiscalizadoras, incluidos los sistemas electrónicos, las herramientas de monitoreo y los mecanismos de control en frontera.

Adicionalmente, la propuesta prevé la identificación de los desafíos comunes que enfrentan ambas administraciones, el intercambio de buenas prácticas y experiencias operativas, así como la elaboración de lineamientos para una futura interoperabilidad de los sistemas y una eventual integración de los procesos de fiscalización. Como resultado esperado, se destacó la elaboración de una agenda conjunta de trabajo que contenga acciones concretas, compromisos institucionales y mecanismos de seguimiento periódico.

La delegación peruana indicó que el encuentro podrá realizarse de manera presencial, preferentemente a finales del mes de octubre de 2026, en un lugar que será definido de común acuerdo entre las partes, estando la propuesta aún sujeta a su formalización a través de los canales institucionales competentes.

La delegación brasileña manifestó su conformidad con la iniciativa, destacando la importancia de la estandarización de los procedimientos de fiscalización para garantizar un tratamiento equitativo a los transportistas en ambos territorios, reducir las incertidumbres operativas y aumentar la previsibilidad de las operaciones. Asimismo, resaltó que el acercamiento entre las autoridades fiscalizadoras puede contribuir significativamente a mitigar las divergencias interpretativas y a mejorar la coordinación de las acciones de control.

Los encargados de hacer seguimiento y coordinaciones para materializar el evento serán:

Por Perú: El/ La Gerente de Estudios y Normas de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías.

Por Brasil: El Coordinador de Transporte por Carretera Internacional de Cargas (CTRIC), con el apoyo de la Coordinación General de Relaciones Internacionales (CGINT).

2. OTROS TEMAS

2.1. Transmissão eletronica do MIC/DTA

Sobre el tema en cuestión, la delegación peruana, representada por la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT), informó que las Aduanas del Perú y de Bolivia ya mantienen un flujo activo de intercambio de información relativa a los tránsitos aduaneros internacionales, operacionalizado a través del Sistema Informático de Tránsito Internacional Aduanero (SINTIA), señalando que el Octavo Protocolo Adicional del ATIT, que modifica el Anexo I del ATIT configura el marco legal para adoptar un acuerdo bilateral para la transmisión electrónica del MIC/DTA en la reunión bilateral de organismos de aplicación del ATIT de Perú y Brasil y consultó a la delegación brasileña sobre la viabilidad de extender dicha experiencia a la relación bilateral entre Brasil y Perú, utilizando el SINTIA como plataforma común. Se destacó que el primer paso para esta integración consistiría en el intercambio de las estructuras de

datos de los módulos de tránsito aduanero internacional de cada país, lo que permitiría la interoperabilidad entre los sistemas nacionales y el sistema regional.

En respuesta a la consulta, la delegación brasileña aclaró que el SINTIA es un programa informático aprobado en el ámbito del MERCOSUR, lo que le otorga legitimidad y estandarización regional. No obstante, informó que Brasil se encuentra en un proceso de revisión de los procedimientos relacionados con dicho sistema y que está trabajando activamente en un nuevo proyecto de adhesión. Como muestra del espíritu de cooperación, la delegación brasileña invitó a la delegación peruana a participar en este proceso de construcción conjunta, abriendo la posibilidad de una alineación técnica desde su etapa inicial y de una implementación armonizada entre ambos países.

De manera complementaria, la delegación de Brasil, por intermedio del representante de la Receita Federal do Brasil, realizó un aporte adicional al debate. Se destacó que Brasil ya cuenta con una experiencia consolidada y con acuerdos suscritos con diversos países para el intercambio de información aduanera, lo que le confiere un importante conocimiento práctico y operativo en esta materia. Sobre la base de esta experiencia acumulada, el representante de la Receita Federal señaló que el modelo que se desarrolle con el Perú podría constituir una adaptación directa de los mecanismos que ya funcionan satisfactoriamente en otras fronteras, lo que permitiría reducir el tiempo de implementación y los riesgos operativos. En ese sentido, propuso la celebración de un acuerdo específico y autónomo para el intercambio de información relativa a las administraciones aduaneras, con especial énfasis en el intercambio electrónico de datos.

En ese sentido, ambas delegaciones se comprometieron a avanzar en la adopción de un acuerdo técnico operativa en el marco de la reunión bilateral de organismos de aplicación del ATIT de Perú y Brasil y se comprometieron a convocar a sus aduanas a una reunión técnica bilateral con participación de sus cancillerías para elaborar el cronograma de implementación, en un plazo de sesenta (60) días, contados a partir de la suscripción del Acta

2.2. Reconocimiento y aceptación del CRT con firma digital

La delegación brasileña defendió la adopción del CRT electrónico con firma digital, en consonancia con la desburocratización y la integración regional, garantizando su autenticidad e integridad. La delegación peruana manifestó su interés, pero indicó la necesidad de realizar un análisis técnico y jurídico sobre el reconocimiento de la firma digital extranjera y su compatibilidad con los sistemas nacionales.

Se acordó dar continuidad a los análisis para viabilizar el reconocimiento y la aceptación del CRT digital, retomando el tema en futuras reuniones.

2.3. Sustitución de la Apostilla del Documento de Idoneidad

La delegación brasileña propuso sustituir el apostillado físico del Documento de Idoneidad por mecanismos electrónicos de validación, sobre la base de los acuerdos ya

suscritos con Argentina y Uruguay. La delegación peruana se mostró favorable a analizar la propuesta, pero señaló la necesidad de realizar una evaluación jurídica y técnica sobre su viabilidad y conformidad con la legislación nacional.

Se acordó mantener el tema en análisis, para retomarlo en la próxima reunión bilateral.

2.4. Actualización de la información de las autoridades de transporte

Se actualizaron los datos de contacto de las autoridades (nombres, cargos, correos electrónicos y números telefónicos), conforme al Anexo IV, el cual pasa a constituir la referencia oficial para las comunicaciones futuras.

2.5. Período máximo de permanencia de vehículos extranjeros

Se discutió el plazo máximo de permanencia de los vehículos extranjeros. La delegación brasileña aplica un período de hasta 180 días, buscando un equilibrio basado en el principio de reciprocidad. La delegación peruana aplica un plazo de 30 días calendarios, considerado suficiente para las operaciones habituales, aunque manifestó preocupaciones respecto al uso indebido de los vehículos para el transporte interno, en caso el plazo se amplíe.

La delegación brasileña sostuvo que las irregularidades deben ser combatidas mediante acciones de fiscalización y la aplicación de sanciones, sin imponer restricciones generales a todos los transportistas. La delegación peruana reconoció la pertinencia del planteamiento, pero señaló la complejidad regulatoria de la materia y la necesidad de realizar un análisis interno.

En ese sentido, la delegación peruana se comprometió a analizar el tema y presentar su posición en la próxima reunión, manteniéndose hasta entonces los regímenes actualmente vigentes.

2.6. Procedimiento para la modificación de la flota

Se abordó la necesidad de una mayor claridad y agilidad en los procedimientos para la modificación de la flota. La delegación brasileña destacó que las demoras afectan las operaciones y la capacidad de las empresas, y que el sector privado ha reportado dificultades con los procedimientos aplicados en el Perú.

La delegación peruana señaló que el procedimiento para la modificación de la flota es atendido conforme al numeral 5 del Art. 22 del ATIT y a lo señalado en los numerales 3.7 y 3.8 del acta de la IX Reunión Bilateral de Organismos Nacionales de Aplicación del ATIT entre Perú y Brasil, relativo a la vigencia del poder del representante legal, solicitando a la delegación brasileña difundir lo establecido en dichos numerales.

3. CONTRIBUCIONES DEL SECTOR PRIVADO

Los representantes del sector privado manifestaron su satisfacción por el avance de las discusiones y enfatizaron la necesidad de adoptar soluciones prácticas para superar los obstáculos operativos, con el propósito de lograr una mayor eficiencia y competitividad.

Agotados los puntos de la agenda, se dio por concluida la reunión. La presente Acta, redactada en portugués y español, en dos textos de igual tenor, fue aprobada de común acuerdo por ambas delegaciones.

gov.br
Documento assinado digitalmente
CALICLES MANICA
Data: 25/08/2026 18:38:13-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: VALLE MANCHEGO Tania Beatriz FAU 20131379944 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 25/08/2026 11:27:20-0500

Por la delegación de Brasil

Por la delegación de Peru

ANEXOS

Los anexos que forman parte integrante de la presente acta son los siguientes:

Anexo I	Lista de asistencia de las delegaciones de Brasil y Peru.
Anexo II	Agenda
Anexo III	Propuesta de Encuentro de Integración y Cooperación Operativa entre Autoridades de Fiscalización de Transporte Peru - Brasil
Anexo IV	Actualización de la información de las autoridades de transporte