

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
FACULDADE DE TECNOLOGIA DEPARTAMENTO DE
ENGENHARIA CIVIL E AMBIENTAL

PROPOSTA DE CARACTERIZAÇÃO DAS LIBERDADES
TÉCNICO-COMERCIAIS PARA O TRANSPORTE
RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE CARGAS

CYNTHIA BERTHOLINI SANTOS

ORIENTADOR: CARLOS HENRIQUE ROCHA

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO EM TRANSPORTES

PUBLICAÇÃO: T.DM - 002/A/2011

BRASÍLIA/DF: FEVEREIRO – 2011

**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
FACULDADE DE TECNOLOGIA
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL E AMBIENTAL**

**PROPOSTA DE CARACTERIZAÇÃO DAS LIBERDADES
TÉCNICO-COMERCIAIS PARA O TRANSPORTE RODOVIÁRIO
INTERNACIONAL DE CARGAS**

CYNTHIA BERTHOLINI SANTOS

**DISSERTAÇÃO SUBMETIDA AO DEPARTAMENTO DE
ENGENHARIA CIVIL E AMBIENTAL DA FACULDADE DE
TECNOLOGIA DA UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA COMO
PARTE DOS REQUISITOS NECESSÁRIOS PARA A OBTENÇÃO
DO GRAU DE MESTRE EM TRANSPORTES**

APROVADA POR:

**Prof. CARLOS HENRIQUE ROCHA, PhD (FUB-UnB)
(Orientador)**

**Prof. JOSÉ AUGUSTO ABREU SÁ FORTES, PhD (ENC-UnB)
(Examinador Interno)**

**Prof. LUIZ GUILHERME DE OLIVEIRA, Dr. (PPGA-UnB)
(Examinador Externo)**

BRASÍLIA/DF, 28 DE FEVEREIRO DE 2011

FICHA CATALOGRÁFICA

SANTOS, CYNTHIA BERTHOLINI

Proposta de caracterização das liberdades técnico-comerciais para o transporte rodoviário internacional de cargas. [Distrito Federal] 2011.

x, 153p., 210 x 297 mm (ENC/FT/UnB, Mestre, Transportes, 2011).

Dissertação de Mestrado – Universidade de Brasília. Faculdade de Tecnologia.

Departamento de Engenharia Civil e Ambiental.

- | | |
|--|---------------------|
| 1. Transporte rodoviário internacional de cargas | 2. Liberdades do ar |
| 3. Liberdades da terra | 4. Mercosul. |
| I. ENC/FT/UnB | II. Título (série) |

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

SANTOS, CYNTHIA BERTHOLINI. (2011). Proposta de caracterização das liberdades técnico-comerciais para o transporte rodoviário internacional de cargas. Dissertação de Mestrado em Transportes, Publicação T.DM 002/A/2011, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 153p.

CESSÃO DE DIREITOS

AUTOR: Cynthia Bertholini Santos

TÍTULO: Proposta de caracterização das liberdades técnico-comerciais para o transporte rodoviário internacional de cargas.

GRAU: Mestre ANO: 2011

É concedida à Universidade de Brasília permissão para reproduzir cópias desta dissertação de mestrado e para emprestar ou vender tais cópias somente para propósitos acadêmicos e científicos. O autor reserva outros direitos de publicação e nenhuma parte dessa dissertação de mestrado pode ser reproduzida sem autorização por escrito do autor.

Cynthia Bertholini Santos

AGRADECIMENTOS

A todos os meus colegas e amigos que torceram, acreditaram e contribuíram, cada qual, do seu jeitinho: Ana Lúcia Suñe Cunha Palma; André Dulce Gonsalves Maia; Bruna Gomes Valadares; Carlos Fernando do Nascimento; Carlos Henrique Rocha (orientador); César Augusto Santiago Dias; Eduardo Braz de Paula; Fernando Barbelli Feitosa; Florindo Katsuhisa Enoki; Francisco de Paula Magalhães Gomes; Francisco Rocha Neto; Hélio Freitas dos Santos; José Augusto Abreu Sá Fortes; Leila Queiroz; Levy Silva (companheiro); Lucinete Santos Pereira; Marcelo Vinaud Prado; Marcos Antonio Lima das Neves; Maria da Conceição Lima Ferreira de Brito (Mariinha); Noboru Ofugi; Pastor Willy Gonzalez Taco; Paulo César Marques da Silva; Roberto Vaz da Silva; Rosimeire Lima de Freitas; Tatiana da Silva Cunha; Tiago Barbosa de Oliveira, Vanderlei Avelino Rodrigues; Welington de Souza Evangelista, Wilbert Ribeiro Junquilho e Wilton Costa Drumond Sousa.

A todos os meus cachorros que me fizeram, a seu modo, companhia e me trouxeram um pouco de lucidez: Blecaute; Cacau; Dama, Grafite e Mussum.

E, principalmente, à minha família, sem a qual nada teria sentido ou existido.

RESUMO

PROPOSTA DE CARACTERIZAÇÃO DAS LIBERDADES TÉCNICO-COMERCIAIS PARA O TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE CARGAS

O transporte rodoviário internacional de cargas (TRIC) é um setor estratégico para o estreitamento das relações comerciais entre os países membros de blocos econômicos, em especial o Mercosul, podendo criar barreiras ao comércio entre os países ou facilitá-lo, conforme o grau de integração desse serviço. Embora seja reconhecido o papel do TRIC para o desenvolvimento regional, o setor convive com restrições, muitas de caráter técnico, que impedem a sua evolução. A inexistência de normas de harmonização das condições comerciais de operação do TRIC é uma restrição. Frise-se que o transporte aéreo, desde 1944, definiu as condições e as regras de trânsito e de operação alinhadas às necessidades econômicas e comerciais dos países-partícipes da Convenção de Chicago nas chamadas Liberdades do Ar. As Liberdades do Ar são classificadas conforme o direito de acesso do transporte de bens ou de pessoas nos mercados internacionais, tendo em conta as especificações físicas e geográficas desta modalidade de transporte. As liberdades praticadas no transporte internacional, principalmente no transporte de bens, atuam como um termômetro do desenvolvimento e da maturidade dos mercados, pois como atividade meio para todo sistema produtivo, reflete o nível de integração nas transações comerciais realizadas. Este trabalho apresenta uma proposta de caracterização das liberdades técnico-comerciais aplicadas ao TRIC, no Mercosul, consideradas as especificidades técnicas e operacionais deste modo em comparação com os conceitos das liberdades do ar.

Palavras chave: Transporte rodoviário internacional de cargas, liberdades do ar, liberdades da terra, Mercosul.

ABSTRACT

CHARACTERIZATION PROPOSAL OF TECHNICAL AND COMMERCIAL FREEDOMS FOR INTERNATIONAL ROAD FREIGHT TRANSPORTATION

The international road freight transportation (TRIC) may create or enable trade barriers between countries according to the integration degree of this service, therefore it is a strategic sector for trade relations among states of economic blocs. The sector's restrictions, many of them of technical nature, may hinder the development. The lack of standards to harmonize the commercial side of the TRIC operation is mentioned to be one of them. It is noted that air transportation has its own traffic rules and operations set since 1944 in the so-called Freedoms of the Air, which were conceived at the Chicago Convention adapted to the participant countries economic and commercial needs. The Freedoms of the Air are classified according to the access right to transport people or goods in international markets, taking into account the physical and geographical specifications of this mode of transport. As a reflection of integration's level in the commercial transactions carried out, the freedoms practiced in international transport, especially in the transport of goods, are considered as a scale to evaluate the development and maturity of the markets. This dissertation proposes the freedoms characterization applied to TRIC, in Mercosur, based on the concepts of the Freedoms of the Air and considering the technical and operational specificities of this transport mode.

Keywords: International road freight transportation, freedoms of the air, freedoms of the earth, Mercosur.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	1
1.1 Problema.....	3
1.2 Hipótese e limitação do estudo.....	3
1.3 Justificativa.....	4
1.4 Objetivo	6
1.5 Metodologia.....	6
1.6 Estrutura da dissertação	8
2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	11
2.1 Economia Internacional.....	11
2.1.1 Integração e blocos econômicos	19
2.2 Direito Internacional.....	23
3. TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE CARGAS – TRIC	29
3.1 Conceitos e características do TRIC.....	29
3.2 A infraestrutura e sua relação com a liberdade comercial.....	39
3.3 Acordos sobre comércio de serviços e o TRIC	42
3.4 União Europeia e Nafta: o que acontece por lá?	45
3.5 Tópico Conclusivo.....	52
4. LIBERDADES: ORIGEM E GRAUS.....	54
4.1 Liberdade do Mar	55
4.2 Liberdades do Ar	58
4.3 Tópico Conclusivo.....	68
5. ORIGEM E FUNCIONAMENTO DO MERCOSUL	69
5.1 Mercosul: origem, estrutura e dados.....	69
5.2 Aspectos legais e operacionais do TRIC no Mercosul	83
5.3 Tópico Conclusivo.....	95
6. LIBERDADES DA TERRA: UMA PROPOSTA TÉCNICO-COMERCIAL	97
6.1 Proposta das liberdades da terra com aplicação no Mercosul	97
6.2 Classificação das liberdades da terra: proposta	103
7. CONSIDERAÇÕES FINAIS	111
REFERÊNCIAS	120
APÊNDICE A – NORMAS DE FACILITAÇÃO FRONTEIRIÇA (MERCOSUL) .	133
APÊNDICE B – COMPOSIÇÃO DA UNIÃO EUROPEIA	134
APÊNDICE C – DADOS BÁSICOS E INDICADORES SOCIOECONÔMICOS DA UNIÃO EUROPEIA	135

APÊNDICE D – LICENÇA COMUNITÁRIA PARA TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS DA UNIÃO EUROPEIA	136
APÊNDICE E – DADOS BÁSICOS E INDICADORES SOCIOECONÔMICOS DO NAFTA.....	141
APÊNDICE F – ESTRUTURA INSTITUCIONAL DO MERCOSUL	142
APÊNDICE G – INDICADORES SOCIOECONÔMICOS DO MERCOSUL	143

LISTA DE FIGURAS

Figura 1.1: Liberdades do Ar	3
Figura 3.1.1: Crescimento em Transportes na União Europeia (27).....	33
Figura 3.2.1: Classificação das rodovias que compõem os corredores rodoviários 2010	42
Figura 3.4.1: Transporte rodoviário internacional de cargas, por distância percorrida, baseado na tonelagem transportada na União Europeia (27) em 2007.....	46
Figura 5.1.3: Participação do comércio intrazona no comércio total no Mercosul (%)	79
Figura 5.1.4: Participação dos países do Mercosul no comércio com o Brasil em 2008	80
Figura 5.1.5: Participação dos países membros no total das exportações do Mercosul em 2007	81
Figura 5.1.6: Participação dos países membros no total das importações do Mercosul em 2007	81
Figura 5.1.7: Principais Mercados de Destino das Exportações Brasileiras (%)	82
Figura 5.2.1: Mapa de postos de fronteiras do Brasil com Argentina, Bolívia, Guiana, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela.	90
Figura 5.2.2: Exportações Brasileiras do Cone Sul (2009).....	93
Figura 5.2.3: Importações Brasileiras do Cone Sul (2009).....	93
Figura 6.1 1: Mapa da América do Sul	102

LISTA DE TABELAS

Tabela 1.1: Etapas oficiais de integração entre países	1
Tabela 2.1 1: Teorias clássicas da economia internacional	14
Tabela 2.1.1.1: Principais blocos econômicos por regiões.....	22
Tabela 2.1.1.2: Classificação das etapas de integração	23
Tabela 3.1.1: Conceitos Importantes do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas	30
Tabela 3.1.2: Transporte Rodoviário de Cargas na União Europeia (27) em 2008	32
Tabela 3.1.3: Comparação entre os modais	36

Tabela 3.4.1: Número de transportadores europeus que possuem Licenças Comunitárias e número de certificados referentes aos veículos em circulação por País.	48
Tabela 4.2.1: Graus e Conceitos das Liberdades do Ar	65
Tabela 5.1. 1: Iniciativas de Integração Regional na América Latina.....	71
Tabela 5.1.2: Estrutura Institucional do Mercosul	77
Tabela 5.2. 1: Empresas e frotas brasileiras e estrangeiras habilitadas no TRIC.....	89
Tabela 5.2.3: Fluxos do TRIC nos principais pontos de fronteira brasileiros.....	94
Tabela 6.1.1: Fatores que diferenciam os modos aéreo e rodoviário	98
Tabela 6.1.2: Modalidades operacionais acordadas nas relações bilaterais no Cone Sul	101
Tabela 6.2.1: Graus e Conceitos das Liberdades da Terra - Proposta.....	104

1. INTRODUÇÃO

A partir da segunda metade do século XX, países ou regiões com interesses comuns, principalmente com o propósito de alcançar uma maior integração econômica e social, começaram a se organizar em blocos econômicos (Gomes, 2003).

Os blocos econômicos surgem principalmente para facilitar o comércio entre as nações e podem ser classificados nas seguintes categorias, conforme seu estágio de evolução: áreas ou zonas de livre comércio, uniões aduaneiras, mercados comuns, uniões econômicas e monetárias e integração econômica total, conforme Tabela 1.1 (Santos, 2006).

Tabela 1.1: Etapas oficiais de integração entre países

Etapas	Características
1. Área de tarifas preferenciais	Quando dois ou mais países decidem promover uma redução tarifária parcial, de maneira recíproca ou não.
2. Área de livre comércio	Quando dois ou mais países optam por promover uma alíquota tarifária de importação igual a zero, mutuamente. Exemplo: Nafta
3. União aduaneira	Quando dois ou mais países aprovam, além dos benefícios da área de livre comércio, a criação de uma tarifa externa comum (TEC). Exemplo: o atual estágio do Mercosul.
4. Mercado comum	Quando dois ou mais países decidem, a partir da situação de uma união aduaneira, liberar o fluxo de mão-de-obra e capital.
5. União monetária ou econômica	Quando dois ou mais países optam, a partir do estágio de um mercado comum, pela criação de uma moeda comum, unificando as políticas externa e de defesa, criando praticamente um novo país. Exemplo: União Europeia.
6. Integração Econômica total	Quando passam a ser adotadas políticas monetárias, fiscais e sociais comuns, estabelecendo-se uma autoridade supranacional, encarregada da elaboração e aplicação dessas políticas.

Fonte: adaptado de Câmara dos Deputados (2009)

Diversos são os aspectos que influenciam na formação e consolidação desses blocos. Variáveis não só econômicas, mas políticas, jurídicas/legais, históricas, geográficas, culturais e sociais são alguns dos fatores determinantes na forma como esses blocos evoluem.

Na América do Sul, Brasil e Argentina tentaram pela primeira vez criar uma união aduaneira entre suas economias em 1941. Desde essa época, foram assinados vários tratados com vistas à integração socioeconômica do Continente, a saber (CICCOM, 2010):

- Comissão Econômica para a América Latina – Cepal, em 1948,
- Associação Latino Americana de Livre Comércio – ALALC, em 1960,
- Pacto Andino, em 1960,
- Associação Latino-Americana de Integração – Aladi, em 1980,
- Tratado de Buenos Aires, em 1990, e
- Tratado de Assunção, em 1991, base para a constituição do Mercado Comum do Sul – Mercosul.

Apenas em 1994, com a assinatura do Protocolo de Ouro Preto, consolidou-se a criação do Mercosul, que se constitui em um dos principais instrumentos para a integração econômica, política, social e cultural da América do Sul e encontra-se na fase de união aduaneira – etapa anterior à formação do mercado comum (Mercosul, 2010).

Nesse cenário, o transporte rodoviário internacional de cargas (TRIC) tem assumido papel preponderante, como principal modo utilizado, tanto por sua flexibilidade de atender várias regiões, como por exigir pouco investimento imediato em infraestrutura. Apesar disso, não existe para este modal um modelo específico que possa mensurar o grau de integração operacional e comercial desse mercado de serviços, sendo utilizado para tanto os parâmetros das chamadas liberdades do ar concebidas para o transporte aéreo na Convenção de Chicago (ICAO, 2005b; Santos, Prado e Maia, 2010).

As liberdades do ar são classificadas conforme o direito de acesso do transporte de bens ou pessoas nos mercados internacionais, tendo em conta as especificações físicas e geográficas desta modalidade de transporte. São nove graus de liberdade, divididos em duas categorias: fundamentais e comerciais, conforme Figura 1.1 (ICAO, 2005a).

As liberdades fundamentais (1ª e 2ª) são estendidas a todos os países signatários da Convenção de Chicago e assim prescindem de acordos. As outras (sete liberdades, da 3ª à 9ª) são comerciais e dependem de acordos nos quais são definidos aspectos relativos a tarifas, rotas, destinos, capacidade de transporte dos equipamentos, e outros de cunho comercial-operacional (Soutelino, 2008).

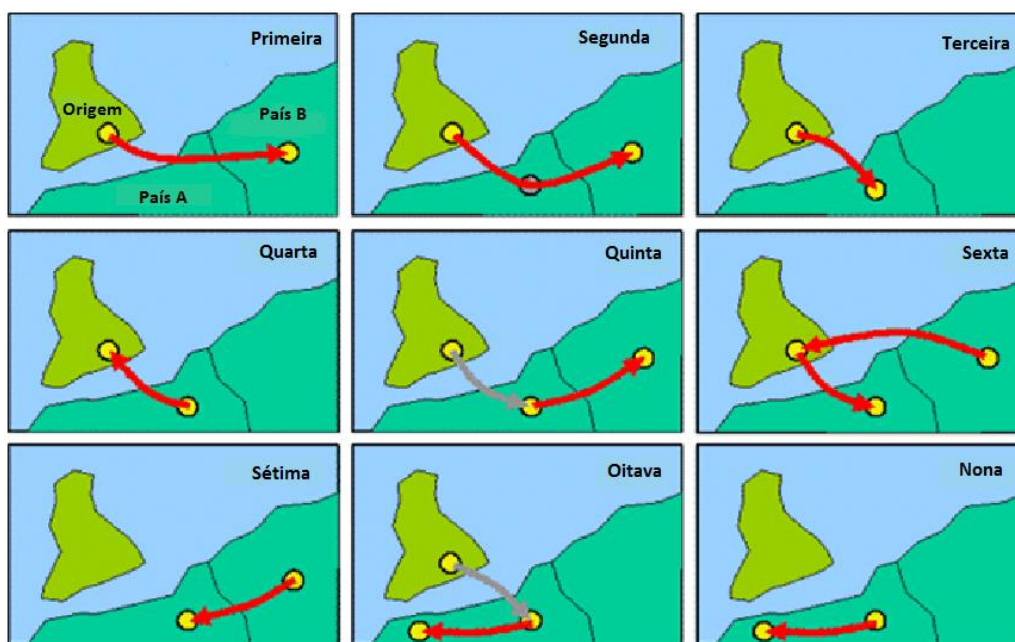


Figura 1.1: Liberdades do Ar

Fonte: Adaptado de Hofstra University (2009).

1.1 Problema

Dada a aplicação direta das liberdades do ar no TRIC, em que pesem as diferenças entre o modal aéreo e o modal rodoviário, quais são os direitos de acesso aos mercados no transporte rodoviário internacional de cargas, concebidos à sua feição e especificidade?

1.2 Hipótese e limitação do estudo

Entende-se que a conceituação das liberdades técnico-comerciais terrestres (caracterizadas neste trabalho como liberdades da terra) permite avaliar a maturidade dos acordos de transporte rodoviário internacional de cargas entre os países. Estes, por sua vez, servem como um dos indicadores do nível de harmonização das relações comerciais nos blocos econômicos.

Dessa forma, parte-se do princípio que a proposta da caracterização das liberdades da terra aplicadas ao transporte rodoviário internacional de cargas pode, inclusive, gerar subsídios técnicos para as negociações que pautam o ideal de integração do sistema de transporte terrestre no Mercosul.

Entre as limitações do presente estudo, podem ser destacadas:

- a) As dificuldades na obtenção de dados específicos sobre transporte rodoviário internacional de cargas, principalmente no Mercosul, cenário da aplicação das liberdades da terra propostas.
- b) Material publicado sobre as liberdades no transporte aplicadas ao TRIC.

1.3 Justificativa

Ao longo dos anos, uma série de medidas tem sido adotada por países que compõem blocos econômicos a fim de eliminar barreiras para facilitar a movimentação comercial entre esses, notadamente no que diz respeito à importação e exportação de cargas.

No caso do Mercado Comum do Sul, depois de dezesseis anos de existência¹, ainda busca-se superar os conflitos de interesse em prol da consolidação de um bloco único e da superação da fase comercial de União Aduaneira, considerando que é do interesse dos países membros do Bloco alcançar a etapa de integração de mercado comum (Mercosul, 2010).

Nesse sentido, segundo Mercosul (2010), a aprovação do Protocolo de Olivos para a Solução de Controvérsias, em 2004, e do Protocolo Constitutivo do Parlamento do Mercosul, em 2005, foram importantes passos rumo ao aprofundamento do processo de integração. Este último, inclusive, funciona de maneira autônoma e independente e não como órgão de representação dos Parlametos dos Estados Partes.

Nas duas últimas décadas, houve uma significativa evolução na redução de entraves e na melhoria da harmonização das normas para o pleno funcionamento do Mercosul no que tange o transporte rodoviário de cargas (Santos, 2006).

¹ O período de existência do Mercosul pode ser considerado, conforme a análise, a partir de 1991, quando foi promulgado o Tratado de Assunção que criou o bloco econômico, ou a partir de 1994, quando foi assinado o Protocolo de Ouro Preto que atribuiu personalidade jurídica ao bloco.

Nos últimos anos do século XX as nações do mundo buscaram de maneira mais incisiva uma maior flexibilização das suas fronteiras, principalmente em termos socioeconômicos e financeiros, permitindo novas perspectivas de expansão da riqueza das nações. Estas diretrizes mundiais têm estado marcadas de forma notória na crescente internacionalização da produção e da comercialização de bens e serviços (Krugmann e Obstfeld, 2010).

A consequência desse processo pode ser observada, principalmente em relação ao transporte de cargas, por meio “da facilitação ao livre trânsito de mercadorias e serviços, muitas vezes transformando mercados nacionais em mercados plurinacionais ou em blocos regionais, e estes em mercados verdadeiramente mundiais” (Espírito Santo Jr. e Correia, 200, p. 67).

As liberdades praticadas no transporte internacional, sobretudo no transporte de cargas, são como um termômetro do grau de desenvolvimento e de maturidade dos mercados, tendo no transporte rodoviário – atividade meio do sistema produtivo – um espelho que reflete o quanto os mercados são integrados nas suas transações comerciais (Santos, Prado e Maia, 2010).

No caso da aviação civil, as liberdades técnicas e mercantis foram formalmente estabelecidas na convenção de Chicago (ICAO, 2005b) e servem como parâmetros de integração desse mercado de transporte de cargas e passageiros em vários níveis, por intermédio dos acordos bilaterais e multilaterais e de blocos econômicos, como a Comunidade Europeia (Santos, Prado e Maia, 2010).

Para o Transporte Rodoviário Internacional de Cargas – TRIC, apesar de se tratar de atividade estratégica em todos os blocos econômicos, não existe um instrumento equivalente que possa embasar a medida da integração operacional e comercial desse mercado de serviços. Seus parâmetros de liberdades de atuação técnica e comercial tomam como referência as chamadas liberdades do ar definidas para o transporte aéreo.

De acordo com Santos, Prado e Maia (2010), associar diretamente os conceitos das liberdades do ar com o *modus operandi* do TRIC, sem considerar as características

técnicas, operacionais e institucionais desse modo de transporte, pode induzir a interpretações distorcidas da real extensão da aplicação desses conceitos.

Essas especificidades e o panorama geográfico distinto entre o transporte aéreo internacional de cargas e o TRIC, por si só, já justificam a necessidade de adequação dos conceitos de liberdades para o transporte terrestre, possibilitando, assim, a formalização dos aspectos técnicos e comerciais dos acordos bilaterais, tripartites e multilaterais por meio de conceitos sólidos e inteligíveis a todos os países partes (Santos, Prado e Maia, 2010).

A inexistência de estudos referentes às liberdades da terra, o curto tempo de existência do Mercosul *vis-à-vis* os demais blocos econômicos, as dificuldades para obter dados específicos sobre transporte rodoviário de cargas nesse bloco, as peculiaridades referentes aos dois tipos de modalidade apontam para a necessidade de revisão de todas as liberdades comerciais aplicadas ao TRIC.

1.4 Objetivo

Caracterizar as liberdades da terra aplicadas ao TRIC, alinhando considerações sobre os aspectos técnicos, operacionais e institucionais do transporte rodoviário em comparação com os conceitos das liberdades do ar, a fim de gerar subsídios técnicos para as negociações que pautam o ideal de integração do sistema de transporte terrestre no Mercosul.

Ao se implantar o conceito de liberdades técnico-comerciais, objetiva-se também abrir caminhos para entendimentos mais maduros calcados em alicerces técnicos consistentes, possibilitando a mensuração dos níveis de harmonização das relações comerciais no bloco econômico.

1.5 Metodologia

O método utilizado neste trabalho é o hipotético-dedutivo, a partir da análise histórica e comparativa obtida na revisão bibliográfica, buscando confirmar a hipótese avançada nesta pesquisa.

Para tanto, foram realizadas pesquisas em documentos como: legislação, acordos, atas de reuniões bilaterais e/ou multilaterais e do Subgrupo Técnico de Trabalho do Mercosul nº 5 (Transportes); além de livros, revistas técnicas, científicas e sítios especializados na internet: Mercosul; Aladi – Associação Latino-Americana de Integração; União Europeia; Nafta – Tratado Norte-Americano de Livre Comércio; CNT – Confederação Nacional dos Transportes; ABTI – Associação Brasileira de Transportadores Internacionais etc.

Tendo em vista a restrição de material disponível que trate especificamente do tema transporte rodoviário de cargas no Cone Sul, foram feitas, a título de subsídio, consultas a alguns profissionais da área atuantes no setor, por vezes, há mais tempo do que a existência do Mercosul. Estas serviram à averiguação de fatos, opiniões sobre acontecimentos e dados não registrados que contribuem para a análise do problema.

Para atingir os objetivos propostos na pesquisa, o trabalho foi desenvolvido em três etapas: uma de revisão teórica, uma institucional que serviu de base para a formulação da proposta das liberdades da terra e a última com a proposta das liberdades da terra, conforme apresentadas abaixo:

- Primeira etapa:

- a) A teoria da economia internacional e do direito internacional relacionadas ao mercado de serviços de transporte rodoviário de cargas e sua relevância no comércio internacional,
- b) O TRIC, com conceitos gerais e sua preponderância para o fluxo comercial em alguns mercados e blocos econômicos como União Europeia e Nafta,
- c) O conceito de liberdades, sua origem em transportes na navegação, a concepção das liberdades do ar na Convenção Internacional de Aviação Civil (Convenção de Chicago), realizada em 1944, com seus diferentes graus de acessibilidade no transporte aéreo.

- Segunda etapa:

- a) O Mercosul, referente à sua formação, estrutura, composição e dados relevantes para a pesquisa. A regulação do TRIC no Mercosul, do ponto de vista do Brasil como Estado parte, os aspectos legais e operacionais do TRIC, assim como algumas de suas barreiras.

- Terceira etapa:

- a) A proposta das liberdades da terra, em comparação com os conceitos das liberdades do ar, com aplicação direta no Mercosul.

1.6 Estrutura da dissertação

O presente trabalho foi desenvolvido por capítulos, tendo seguido a metodologia apresentada, e trabalhado com temas recorrentes como:

- a) Economia internacional
- b) Direito internacional
- c) TRIC: aspectos legais e operacionais
- d) Liberdades no transporte

Os capítulos estão estruturados da seguinte forma:

- **Capítulo 1: Introdução** – Apresenta a pesquisa e é dividido em seis subitens, contendo a apresentação do problema; o levantamento da hipótese e as limitações do estudo; a justificativa para o desenvolvimento do tema; o objetivo a ser alcançado; a metodologia aplicada, e a presente estruturação.

- **Capítulo 2: Fundamentação Teórica** – Breve revisão bibliográfica sobre a teoria da economia internacional no que tange o comércio internacional, mais especificamente sobre o livre comércio e as barreiras alfandegárias e não-alfandegárias, assim como a formação de blocos econômicos e a integração entre os países como ferramenta para uma maior eficiência econômica (seção 2.1).

Revisão sucinta, como teoria subsidiária, do Direito Internacional como um sistema de normas jurídicas que permitem as relações entre os Estados, por meio de atos internacionais como Tratados, Acordos, Pactos etc. Da mesma forma, abordam-se os elementos definidos pela Teoria Geral do Estado, em específico o território – espaço submetido à soberania do Estado (seção 2.2).

- **Capítulo 3: Transporte Rodoviário Internacional de Cargas** – Apresentação de conceitos gerais sobre o TRIC e considerações sobre sua importância para o comércio internacional de mercadorias (seção 3.1).

Abordagem de aspectos que são relevantes para o TRIC, como a infraestrutura, em particular, que tem influência direta no desempenho do setor e na liberdade comercial (seção 3.2).

Abordagem sobre a importância do setor de serviços e criação de normas comuns por meio de acordos a fim de promover o comércio internacional (seção 3.3).

Apresentação de alguns dados referentes às regras de operação no TRIC na União Europeia e no Nafta e dados econômicos que demonstram o desempenho da atividade nesses dois blocos (seção 3.4), seguido do Tópico Conclusivo do capítulo (seção 3.5).

- Capítulo 4: Liberdades: Origem e Graus

Breves considerações sobre conceitos de liberdade.

Apresentação do transporte marítimo como o nascedouro das liberdades no transporte internacional de cargas, com breve histórico sobre a relação da soberania dos territórios e a liberdade do mar (seção 4.1).

Explicação sucinta sobre a necessidade de conceber normas típicas de caráter internacional para a segurança e o exercício da atividade aérea, passando pelas convenções internacionais até a de Chicago, em 1944, que culminou na concepção das Liberdades do Ar que servem de referência para a concepção das liberdades da terra (seção 4.2), seguido do Tópico Conclusivo do capítulo (seção 4.3).

- Capítulo 5: Origem e Funcionamento do Mercosul

Breve apresentação cronológica até a formação do Mercosul, assim como sua composição e dados socioeconômicos e de movimentação mercantil, uma vez que o bloco serve de ambiente para a aplicação da proposta das liberdades da terra (seção 5.1)

Considerações sobre os aspectos legais e operacionais do TRIC no Mercosul, a fim de identificar as características intrínsecas deste modal e apresentação de dados estatísticos referentes ao TRIC, no Brasil e no Mercosul, com o objetivo de dimensionar a atividade na região (seção 5.2), seguido do Tópico Conclusivo do capítulo (seção 5.3).

- Capítulo 6: Liberdades da Terra: Proposta

Considerações gerais sobre fatores de divergência entre o modo aéreo e o modo rodoviário com o objetivo de marcar as diferenças iniciais para a composição das liberdades da terra (seção 6.1).

Consideradas as especificidades do TRIC, segue a caracterização das liberdades técnico-comerciais, estabelecidas em comparação às liberdades do ar e com aplicação direta no Mercosul (seção 6.2).

- Capítulo 7: Considerações Finais

Apresentação das Considerações Finais com recomendações para estudos futuros.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Nenhuma nação jamais foi arruinada pelo comércio.

(Benjamin Franklin apud Mankiw, 1998, p. 138)

O presente trabalho tem como principal embasamento a teoria da economia internacional e como subsidiária a do direito internacional público.

A proposta de conceituar as liberdades da terra pressupõe o entendimento da liberalização dos acessos básicos aos mercados internacionais entre dois ou mais Estados em diferentes graus.

Para tanto, o desenvolvimento da pesquisa requer também a compreensão do TRIC, da formação de blocos econômicos, dos direitos de acesso (liberdades) em contraposição às barreiras técnicas e comerciais, uma vez que a expansão do comércio internacional de bens e serviços deveu-se em grande parte à queda das barreiras alfandegárias e não-alfandegárias entre os países (Krugmann e Obstfeld, 2010).

2.1 Economia Internacional

A proposta apresentada nesta pesquisa tem como base o comércio de serviços de transporte rodoviário internacional de cargas. O estreitamento maior das nações, evidenciado nas relações comerciais, tem impacto direto na forma como o mercado de serviços se comporta e no grau de sua abertura.

O processo de flexibilização das fronteiras para o comércio internacional tem consequência na facilitação do trânsito livre das mercadorias e dos serviços, assim como sofre influência deste último. Nesse sentido, variam as liberdades praticadas no transporte internacional, sobretudo de bens, meio para a movimentação de todo o sistema produtivo. Esta variação irá refletir o grau de integração e abertura nas trocas comerciais entre os países.

O comércio internacional é definido como a troca de bens e serviços através de fronteiras internacionais ou territórios, observadas a existência e a diversidade de

estados soberanos. O estudo do comércio internacional, assim como o do sistema financeiro internacional, forma a disciplina da economia internacional e destaca-se dentre as especialidades mais antigas das ciências econômicas (Kenen, 1998). A pesquisa que se apresenta correlaciona-se à economia internacional principalmente no que diz respeito às barreiras e às liberalizações do comércio internacional, que terão equivalência com os graus de liberdade no mercado de serviços de transporte terrestre.

Constata-se que a queda nos custos de transporte, as reduções significativas das barreiras alfandegárias e não-alfandegárias, dentre outros, foram os principais responsáveis pela sólida expansão do comércio de bens e serviços na segunda metade do século XX. Nas décadas de 1980 e 1990, o mundo presenciou um grande processo de liberalização comercial e financeira, acirrada pela concorrência internacional, sobretudo dos países em desenvolvimento, com o aumento de acordos e arranjos de integração regional.

More (2002) defende que a globalização é caracterizada pelo crescimento da atividade econômica exercendo impactos para além das fronteiras políticas, regionais e nacionais de um Estado.

Para Kenen (1998), é inevitável que os países sejam interdependentes, com os governos cada vez mais atentos às políticas uns dos outros, principalmente às que interferem nas taxas de câmbio e nos fluxos comerciais.

A função do estado seria mesmo a de fomentar trocas espontâneas, com definição de regras claras de maneira a não impedir o livre comércio entre os países por meio de restrições administrativas – princípios básicos defendidos por Adam Smith, “pai” da economia moderna. Adam Smith atribuía ao protecionismo a quebra da produção internacional e a falta de competitividade no mercado internacional, ou o comprometimento da eficiência econômica (Arnaiz, 2000).

O comércio internacional é considerado ideal para o melhor aproveitamento dos fatores produtivos dos países (Cassano, 2002). E, comumente, o que se defende como instrumento para alavancar o progresso econômico e social das nações é o comércio internacional livre.

Um problema para a teoria econômica internacional consiste em definir até que ponto o livre comércio é benéfico ou maléfico e para quem. Entende-se que dificilmente, estanques, as nações de economia fechada conseguiriam atingir os mesmos níveis de eficiência e de crescimento, resultantes da co-participação nos fluxos internacionais de trocas. Muitos países, inclusive, não sobreviveriam se dependessem somente de sua capacidade produtiva.

Por isso, os ganhos de comércio, resultantes da participação das trocas comerciais entre países, podem ser apontados como um dos mais relevantes conceitos teóricos para a economia internacional (Kenen, 1998). O problema de ordem política, entretanto, é o “quanto permitir de comércio” ou até que ponto a concorrência internacional afeta positiva ou negativamente a economia doméstica. A função da economia internacional, portanto, é analisar as vantagens da abertura do comércio internacional e os efeitos das políticas protecionistas (Krugman e Obstfeld, 2010). E quando o assunto é abertura do comércio internacional, é também de flexibilização de fronteiras e das condições operacionais do transporte de bens.

A proximidade entre os países, geralmente, intensifica a troca comercial. Esta teoria encontra respaldo no Modelo Gravitacional, baseado na Lei da Gravidade de Isaac Newton, segundo a qual corpos ou objetos se atraem conforme sua massa (tamanho) e a distância entre estes (Krugman e Obstfeld, 2010). Outras teorias clássicas da economia internacional estão resumidas na Tabela 2.1.1, abaixo:

Tabela 2.1 1: Teorias clássicas da economia internacional

Modelo	Teoria
Ricardiano	Considerado o mais simples dos modelos e o mais importante conceito da teoria do comércio internacional, em que os países tornam-se especialistas em serviços ou bens que produzem relativamente melhor. Sua produção será baseada, portanto, em vantagens relativas ou comparativas. Considera apenas um fator de produção, o trabalho.
Heckscher-Ohlin	Concebido alternativamente ao modelo ricardiano. A exportação e a importação de um país estão condicionadas à disponibilidade de fatores. Ou seja, o que determina a produção de um determinado bem é o preço. Logo, o comércio internacional depende, em grande parte, das diferenças entre os recursos dos países.
Fatores Específicos	Se aproxima do modelo ricardiano. Os países se concentram na produção de dois bens, mas considera outros fatores de produção, além do trabalho.

Fonte: adaptado de Krugmann e Obstfeld (2010).

Um dos objetivos da integração é justamente minimizar as diferenças, suprimindo as desigualdades comerciais por meio da eliminação das barreiras alfandegárias, por exemplo. E quanto mais profundo for o processo de integração, mais pares serão os estados no usufruto de políticas sociais que beneficiem toda a sociedade (Gomes, 2003).

Para Magnoli (1997), a remoção de barreiras alfandegárias pode direcionar os fluxos comerciais, ao mesmo tempo em que estimula a importação de mercadorias a custos mais baixos, gerando novos fluxos de comércio. Isto ocorre, de acordo com a teoria econômica, em função da criação de áreas regionais de livre comércio.

Mesmo assim, algumas políticas de restrições ao livre comércio são utilizadas sob o argumento de que as políticas intervencionistas, em algumas situações, aumentariam o bem-estar de todos. Situação difícil de comprovar, na prática, dada a relativa capacidade dos países de realmente poderem melhorar seus termos de troca, com tarifas que possam afetar os preços dos exportadores estrangeiros e diminuir o preço das importações. A própria ideia de bem-estar nacional é bastante abstrata. “Não existe o bem-estar

nacional – existem apenas os desejos dos indivíduos, que são mais ou menos imperfeitamente refletidos nos objetivos do governo”, polemizam Krugman e Obstfeld (2010, p. 167).

Kenen (1998) afirma, inclusive, que barreiras ao comércio, como as tarifárias, têm tendência a diminuir os ganhos de comércio. Para o autor, o comércio é benéfico reciprocamente toda vez que houver diferenças internacionais, por exemplo, o preço do produto, comparativamente aos custos relativos de produção, como de se fabricar o produto internamente.

Mankiw (2008) ressalta o fato de que o livre comércio entre dois países, pregado por Adam Smith no século XVIII e por David Ricardo no século XIX, cria ganhadores e perdedores, mas a vantagem seria a de que, no final, ambas as nações ganham em prosperidade. Entretanto, esse ganho é percebido de diferentes maneiras pela sociedade ao longo do tempo, provocando as discussões sobre a competição estrangeira desleal que provoca a perda de postos de trabalho.

Outro argumento contra o livre comércio se respalda na falha do mercado, conceito economicamente chamado de teoria do segundo melhor (*second best*). Esta teoria pressupõe que a não intervenção é possível se os mercados funcionarem de maneira adequada. Caso contrário, a intervenção governamental seria uma segunda melhor opção que, posta em prática, corrigiria o desequilíbrio neste mercado e aumentaria o bem-estar da nação. Ou seja, a intervenção nas relações econômicas externas se justificaria pelas imperfeições econômicas domésticas. Neste caso, o comércio internacional, apesar de não ser o causador do problema, pode por meio da política comercial ajudar na solução ainda que parcial. Este conceito é bastante combatido porque, para a defesa do livre comércio, há o argumento de que falhas no mercado interno devem ser corrigidas por políticas domésticas que visem a causa do problema e também de que essas falhas não conseguem ser apropriadamente identificadas de forma que indiquem a política econômica a ser aplicada (Krugmann e Obstfeld, 2010).

De outra maneira, a integração é compreendida como uma ferramenta para se alcançar uma maior eficiência econômica, elevando a posição da região integrada no contexto econômico internacional, o que só pode ser obtido por meio do comércio cada vez mais

livre. A ideia é que a integração regional, diante da impossibilidade da integração multilateral, seria uma segunda opção melhor para obter as vantagens previstas nas teorias tradicionais do comércio internacional, como maior eficiência produtiva, maior possibilidade de investimento e maior irradiação das novidades tecnológicas entre os países integrados. Do mesmo modo, a integração regional contribuiria para reduzir as rendas improdutivas, por conta de um ambiente mais competitivo nas economias e “a possibilidade de uma redução considerável nos custos de transação do comércio, através da construção de uma infraestrutura regional e da harmonização de normas e regulamentos” (Braga, 2001, p. 18).

Gomes (2003) afirma que o processo integracionista é um fenômeno relativamente novo, que teve início na segunda metade do século XX, após a Segunda Guerra Mundial. Foi intensificado entre o final dos anos de 1980 e início dos anos de 1990, principalmente após a queda do Muro de Berlim (fim da repartição entre as Alemanhas Ocidental e Oriental), dissolução da União Soviética e fim da Guerra Fria (que marcou o conflito entre as duas maiores potências mundiais da época: Estados Unidos e URSS). Esses acontecimentos, paralelamente aos avanços tecnológicos, impulsionaram um maior intercâmbio comercial entre diversos países.

Ainda sobre o controle do comércio internacional, pode-se afirmar que a tarifa é a mais simples e antiga forma de política comercial. Sua função é basicamente aumentar o custo da remessa de bens de um país para o outro e normalmente é usada como fonte de renda dos governos. Para quem envia os bens, a tarifa equivale a um custo de transporte (Krugman e Obstfeld, 2010).

Ademais, Kenen (1998) aponta que a maioria das tarifas são utilizadas para fins de proteção, sendo criadas de maneira a promover a produção de indústrias nacionais concorrentes de produtos importados.

Para Krugmann e Obstfeld (2010), atualmente, os governos se valem mais das barreiras não-tarifárias para preservar suas indústrias como limites às quantidades importadas (cotas de importação) e exportadas (restrições à exportação). Além destas, existem ainda as barreiras burocráticas, resultado de distorções procedimentais de controle alfandegário, fitossanitário e outros que possam criar obstáculos ao comércio. Registre-

se que existem outras barreiras para o livre comércio internacional, tais como a política cambial e os subsídios concedidos à produção doméstica.

Pode-se dizer que as políticas econômicas liberais têm prevalecido às estratégias protecionistas, fazendo com que os países integrantes de blocos regionais optem, inclusive, por diminuir as tarifas cobradas das mercadorias importadas extra-bloco (Magnoli, 1997).

Embora os economistas acreditem que o livre comércio não seja uma política exatamente perfeita, a sua grande maioria acredita que esta é ainda melhor do que qualquer outra política econômica governamental e que, entre outros, elimina as distorções de produção e consumo (Mankiw, 2008).

Como assinala Gomes (2003) a integração econômica tem como objetivo principal a inserção no mercado mundial, uma melhor conformação que permita competir com os demais blocos ou países. A ideia é a de que juntos existem maiores vantagens de competição do que isoladamente.

Baumann (2005) reforça o entendimento de que os agrupamentos de países com seus vizinhos podem render frutos em termos de ampliar a capacidade negociadora externa.

Krugman e Obstfeld (2010) observam que, apesar da política comercial poder ser analisada sob a mesma ótica, tanto para países desenvolvidos como para os em desenvolvimento, as características destes últimos são bem diversas dos primeiros. Os países em desenvolvimento estão mais preocupados em promover a industrialização e lidar com a desigualdade no crescimento da economia doméstica. Porém, os blocos econômicos que reúnem os países industrializados e os que congregam as nações em desenvolvimento estão intimamente relacionados. O que ocorre na economia dos países em desenvolvimento impacta o bem-estar e a política econômica das nações desenvolvidas e vice-versa. Portanto, a saúde econômica de um depende largamente da sanidade do outro.

O dilema para a economia internacional consiste em obter um mínimo de harmonização entre o comércio internacional e as políticas monetárias de países diferentes, sem ter

uma autoridade mundial que determine o que fazer. Normalmente, o que se verifica é que os conflitos de interesse nacionais são mais difíceis de superar do que os internacionais. Na avaliação de Krugman e Obstfeld (2010), os primeiros acabam por determinar a política comercial e o grau de liberdade nas transações entre os países. Isto porque as nações, conforme o princípio da soberania, são livres para escolher qual política econômica quer seguir. Estas escolhas, numa economia mundial integrada, afetam outros países.

Ressalte-se que não há um modelo ideal de integração, o mecanismo de funcionamento de um bloco não se aplica necessariamente a outro. Este processo depende, sobretudo, dos interesses dos países que o compõem, da realidade econômica local e do nível de aprofundamento que se pretende alcançar com a formação e a evolução do bloco (Gomes, 2003).

Apesar de não haver uma autoridade supranacional (mundial) que defina o que deve ser feito para harmonizar os diferentes interesses, as políticas de comércio internacional são amparadas pelo Acordo Geral Sobre Tarifas e Comércio – Gatt (*General Agreement on Tariffs and Trade*) – tratado firmado em 1947 – e as regras comerciais traçadas pela Organização Mundial do Comércio – OMC, criada em 1995. O Gatt é uma espécie de código de conduta que regula as restrições comerciais de forma a reduzir as tarifas, impedir práticas discriminatórias e impulsionar as relações comerciais internacionais (Kenen, 1998).

Em resumo, o acordo sobre livre comércio se traduz em dois tipos: o estabelecimento de uma área de livre comércio (os bens de um país são enviados ao outro sem cobrança de tarifas) ou de uma união aduaneira (acordo de alíquotas das tarifas).

Krugman e Obstfeld (2010, p. 180) sintetizam a diferença entre a área de livre comércio e a união aduaneira: “a primeira é politicamente simples, mas uma dor de cabeça administrativa; a segunda é exatamente o contrário”. Essa coordenação ocorre normalmente por meio de acordos multilaterais tutelados pelo Gatt, a principal instituição do comércio internacional que reúne uma série de normas de conduta.

2.1.1 Integração e blocos econômicos

A integração entre países ou regiões é considerada por alguns autores como um processo natural. “Entre idas e vindas, existe uma tendência inexorável à integração de países” (Medici e Weaver, 2008, p. 57). Acredita-se que a interdependência crescente e os benefícios econômicos mútuos entre os parceiros possa induzir à demanda por mais cooperação econômica regional (Devlin e Castro, 2002).

De acordo com More (2002), a grande parte das economias se integram de maneira compulsória, confirmando uma tendência mundial e, muitas vezes, malformada. Ou seja, um país se integra simplesmente porque outros também o fazem. E enfatiza que a integração é imposta pela intensificação da concorrência internacional, fator importante da evolução da economia mundial.

A intensificação dos processos de integração pode ser entendida como resultado da aceleração da globalização, potencializada pela velocidade do fluxo de informações, capital, comércio e fatores de produção pelo mundo afora. Porém, a globalização não ocorre apenas em decorrência da maior circulação de bens, do fluxo de informações, de capital ou de tecnologia que formam o grande mercado mundial, mas é resultado também da universalização de padrões culturais, da necessidade de resolver problemas que afetam o planeta como a preservação do meio ambiente, a proteção aos direitos humanos, o crescimento da população e o desarmamento nuclear (Silva, 1999, *apud* Creuz, 2009).

Entretanto, integrar-se simplesmente não garante desenvolvimento e sucesso no intercâmbio comercial, embora as negociações comerciais sejam mais eficientes quando há aproximação setorial das economias envolvidas. Esta aproximação de fronteiras acaba gerando a formação de grupos de países em blocos econômicos mundiais. Países com contiguidade territorial podem desenvolver mercados regionais ou blocos econômicos baseados em políticas e vontades comuns (Medici e Weaver, 2008).

A teoria da integração regional pressupõe maior possibilidade de ganhos comerciais quando o processo de integração reúne participantes com sistemas econômicos parecidos (Baumann e Mussi, 2006).

Baumann e Mussi (2006) afirmam ainda que historicamente os processos de integração são tanto mais duradouros quanto mais decisivos forem os ajustes promovidos internamente pelos países em busca da convergência com seus pares. Os ajustes implicam na mudança de normas, legislações, práticas, instituições e dependem basicamente de vontade política. Para tanto, é preciso que os agentes econômicos envolvidos (empresas, indivíduos e governos) compreendam que existem ganhos associados à integração e apoiem os ajustes internos.

Murapa (2002, p. 157) corrobora a necessidade de que os países implementem políticas nacionais capazes de sustentar e estimular a produção, os investimentos e o comércio. O ambiente político e econômico nacional são a base de sustentação do sucesso do processo de integração. E alerta que “a busca da cooperação e integração regionais *per se* não pode ser uma solução para políticas nacionais de desenvolvimento e administração ruins e falidas”.

Gomes (2003) também defende que o aprofundamento da integração de um bloco está diretamente ligado a sua capacidade de garantir o cumprimento às políticas comunitárias, por meio de instituições sólidas, legítimas e respeitadas por todos os membros. Para o autor não basta ter vontade política para efetivar os blocos econômicos, a realidade econômica representada pelo volume de comércio intra-zona dita o ritmo da integração, sendo que esta troca comercial decorre de desregulamentação efetiva e liberação tarifária. Em outras palavras, para se construir um bloco econômico é preciso vontade política, sustentação econômica e estrutura jurídica que permitam a construção orgânica e institucional do bloco.

Verifica-se que os processos de integração variam conforme o grau de comprometimento e vontade política das nações participantes. Esses graus são classificados em diferentes etapas, de acordo com o nível de integração e cooperação entre os países e podem ter classificações diferenciadas conforme o autor (Creuz, 2009):

- a) Área ou zona de livre comércio - eliminação de barreiras alfandegárias e não-alfandegárias,
- b) União aduaneira - zona de livre comércio mais política comum em relação aos Estados não-membros por meio de uma Tarifa Externa Comum – TEC e harmonização de medidas de política comercial internacional,

- c) Mercado comum - União Aduaneira mais livre circulação de capital e trabalho,
- d) União monetária - expansão do mercado comum por meio da harmonização das políticas econômicas nacionais e
- e) Integração econômica total – efetivação da união das economias nacionais, criação de uma autoridade supranacional – moeda única e Banco Central comum.

Os blocos econômicos são, portanto, associações de países, quase sempre pertencentes à mesma região geográfica, que estabelecem relações comerciais diferenciadas intrabloco e atuam conjuntamente no mercado internacional. Sua forma de atuação compreende a redução ou eliminação das alíquotas de importação, com o objetivo de criar uma zona de livre comércio (Bezerra Júnior, 2001).

Segundo dados da Organização Mundial do Comércio - OMC, a maioria dos seus 153 membros participa de algum tipo de acordo regional (WTO, 2010). Até setembro de 2010 tinham sido notificados cerca de 320 acordos de comércio regional (*regional trade agreements - rtas*), dos quais 202 foram notificados depois de janeiro de 1995, após o encerramento da Rodada Uruguaia, a mais longa e complexa de todas as negociações da OMC (Paiva e Braga, 2007) – dados atualizados pela autora em outubro de 2010 (MDIC, 2010c).

Os autores parecem concordar que a melhor forma de intensificar o intercâmbio comercial e inserir-se na economia globalizada é a integração dos estados em blocos econômicos. A Tabela 2.1.1.1 apresenta os principais blocos econômicos mundiais.

Os objetivos que levam um bloco a avançar mais nas etapas de integração são distintos. Na maior parte das vezes os blocos são concebidos com propósito eminentemente econômico, como o Mercosul e o Nafta, por exemplo. A União Europeia, por sua vez, evoluiu para o aprofundamento da integração entre seus Estados Partes, abrangendo além dos fatores econômicos, os sociais, os ambientais e os culturais (Gomes, 2003).

Tabela 2.1.1.1: Principais blocos econômicos por regiões

Regiões	Blocos econômicos
Américas	Nafta – North American Free Trade Agreement (Acordo de Livre Comércio da América do Norte)
	Aladi – Associação Latino-Americana de Integração
	Mercosul – Mercado Comum do Sul
	Can – Comunidade Andina (ex-Pacto Andino)
	CARICOM - Comunidade e Mercado Comum do Caribe
	MCCA - Mercado Comum Centro Americano
	ALCA - Associação de Livre Comércio das Américas
Europa	UE - União Europeia
Asiático	ASEAN - Associação das Nações do Sudeste Asiático
	APEC - Associação de Cooperação Econômica da Ásia e do Pacífico
	CEI - Comunidade dos Estados Independentes
	Tigres Asiáticos
África	SADC - Southern African Development Community (Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral)

Fonte: adaptado de Câmara dos Deputados (2010)

A formação de blocos econômicos é motivada também pela exceção à aplicação do princípio da cláusula da nação mais favorecida², que restringe os benefícios e as concessões econômicas aos participantes do bloco, o que caracteriza uma maneira de proteger o comércio regional, mas pretere a competitividade mundial, uma vez que essas benesses não são estendidas aos países extra-bloco. Paradoxalmente, uma das principais regras da OMC é justamente a cláusula da nação mais favorecida que garante a extensão das vantagens comerciais concedidas entre dois países aos demais do bloco, baseado no princípio mesmo da reciprocidade (Gomes, 2003).

Os diferentes níveis de integração equivalem a uma renúncia das competências ligadas à soberania nacional dos Estados Partes envolvidos no processo de constituição dos

² De acordo com Aladi (2010), a “Cláusula da Nação Mais Favorecida”, no âmbito de um acordo comercial, é o princípio que dispõe que toda vantagem, favor, privilégio ou imunidade concedida por um país, a produtos originários de outro país ou a ele destinados, será estendido, imediata e incondicionalmente, a qualquer produto similar, originário do território de todos os demais países membros desse acordo. Este princípio está consagrado no Artigo I do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio (Gatt).

blocos econômicos (Basso, 1998). De acordo com as teorias do comércio internacional, as etapas dos processos de integração econômica podem ser divididas e classificadas comparativamente, conforme a Tabela 2.1.1.2.

Tabela 2.1.1.2: Classificação das etapas de integração

Estágios Características	Zona de Livre Comércio	União Aduaneira	Mercado Comum	Mercado Comum e União Monetária
Supressão de barreiras alfandegárias/não alfandegárias	Sim	Sim	Sim	Sim
Política externa comum de importação e exportação de produtos – TEC	Não	Sim	Sim	Sim
Livre circulação de bens, serviços, pessoas e capital	Não	Não	Sim	Sim
União monetária	Não	Não	Não	Sim

Fonte: Gomes, 2003 (Anexo I)

Nota-se que, segundo Gomes (2003), a união monetária pode acontecer em qualquer uma das etapas de integração, apesar de ser mais facilmente adotada quando o bloco está num estágio mais avançado, tendo consolidado o seu desenvolvimento e suplantado as barreiras iniciais de convivência.

Os processos de integração econômica dos países, suas adversidades e percurso de consolidação de interesses comuns por meio de ajustes econômicos, políticos, legais, culturais, entre outros, também refletem nos graus de liberdade característicos do comércio de serviços de transportes rodoviários de cargas e são influenciados pela operacionalidade dos modos de transporte.

2.2 Direito Internacional

Os diferentes graus de liberdade no transporte internacional de cargas, com limitações diferenciadas de acesso aos mercados, devem-se aos acordos e tratados existentes entre

os países. Esses são impulsionados pelas relações comerciais e submetidos às normas jurídicas concebidas, coletadas e aceitas pela comunidade internacional. O Direito Internacional define-se exatamente, e habitualmente, por esse conjunto de normas “que regulam a conduta recíproca dos Estados” (Kelsen, 1999, p. 365).

Husek (2002) conceitua o Direito Internacional como um conjunto de teorias, regras e princípios que cingem os Estados, as organizações internacionais e o homem, entes coletivos reconhecidos internacionalmente.

Segundo Soares (2004, p. 1), o Direito Internacional pode ser definido, numa visão tradicional e restrita, como “um sistema de normas e princípios jurídicos que regulam as relações entre os Estados”. Os Estados, por sua vez, são responsáveis pelos acordos que assinam, podendo agir com autonomia, desde que não lesem outro Estado. Estes são os princípios que norteiam as relações bilaterais ou multilaterais.

Ainda de acordo com Kelsen (1999, p. 384), o Direito Internacional somente pode ser determinado ou definido pela maneira como suas normas são geradas, pois se trata de “um sistema de normas jurídicas que são produzidas pelo costume dos Estados, por tratados entre Estados e por órgãos internacionais que são instituídos por tratados concluídos entre Estados”.

Pelo Direito Internacional, tratados são tipos de atos internacionais, assim como as declarações, os pactos, os acordos, os protocolos, as trocas de notas, os atos gerais, as cartas ou as concordatas. Os atos internacionais podem ainda ser classificados, dentre outros, quanto ao número de partes: bilaterais e plurilaterais ou multilaterais (Husek, 2002).

Destaca-se também que, na elaboração dos atos internacionais, não há subordinação entre os Estados Partícipes, apenas uma relação de coordenação. A igualdade jurídica entre os Estados obriga à concordância entre os mesmos para a aprovação dos tratados. Isto pode tornar o processo de geração de um tratado ou acordo lento e complexo (Soares, 2004), o que poderia influenciar no transporte de cargas a relação com os diferentes graus de liberdade.

Outro aspecto importante a destacar no Direito Internacional está na Teoria Geral do Estado – TGE com a definição dos três elementos pertencentes ao Estado: o poder político, a população e o território. Por território, entende-se mais que espaço físico ou geográfico, mas a delimitação da zona onde interfere ou incide o poder político ou “o espaço social submetido à soberania jurídica e política de um determinado Estado” (Reale, 2001, p.322).

De acordo com Husek (2002, p.41), o território é “o espaço delimitado no qual o Estado exerce de maneira constante sua soberania”, assim como suas atividades jurídica e política, nas quais se incluem as atividades morais e econômicas.

A relação territorial é fundamental para o estabelecimento dos graus de liberdade e para a comparação que será desenvolvida entre as liberdades do ar e sua aplicação no TRIC, uma vez que estas se classificam conforme os acessos acordados entre os Estados, tanto para as liberdades fundamentais, quanto para as liberdades comerciais.

Accioly (2000, p. 241) define o território como um dos componentes constitutivos do Estado, “constituído pela porção da superfície do globo terrestre sobre a qual o Estado exerce habitualmente sua dominação exclusiva, ou seja, os direitos inerentes à sua soberania”. Esta é uma das teorias sobre a natureza jurídica do território adotada pela Geopolítica (Cantarelli, 2001).

Outra teoria destacada por Cantarelli (2001, p. 105), defendida por Hans Kelsen, é a da competência que conceitua o território como “uma porção da superfície terrestre onde se aplica, com efetividade de execução, um determinado sistema de normas jurídicas. O território é a esfera de competência espacial do Estado, o marco dentro do qual tem validade a ordem estatal”.

Ainda sobre o conceito de território, Dallari (1998, p.35) sintetiza os principais aspectos das diferentes teorias: “não existe Estado sem território”, “o território estabelece a delimitação da ação soberana do Estado” e, em situações especiais, o Estado pode “usar o território sem qualquer limitação”.

Da mesma maneira, Husek (2002) atribui ainda ao conceito de território uma noção de cunho jurídico que remete à ideia de limites ou fronteiras, legando a esta última a definição de conjunto geográfico que é mais ou menos preciso devido à possibilidade do Estado estar brigando por uma melhor definição de sua fronteira.

Vale ressaltar também que, com os avanços tecnológicos, como da aerofotogrametria, praticamente todas as linhas de fronteira já foram estabelecidas com precisão. Quando a fronteira entre dois Estados é determinada por um acidente geográfico, sua indicação é apontada em tratados, “o que é consequência da efetiva ocupação dos territórios, ainda que seja só para exploração econômica” (Dallari, 1998, p.36).

Pode-se inferir que os princípios destacados no Direito Internacional, desde o seu nascedouro – séculos XVI – são válidos até hoje. Nos séculos XIX e XX, entretanto, verificou-se o crescimento no número de Estados, a conseqüente limitação da soberania desses Estados (seus direitos e deveres) e o aumento de organizações internacionais como demanda dos próprios Estados.

Após a 1ª Grande Guerra Mundial (1914-1918), o Direito Internacional passou também a ser “um sistema normativo de um dever jurídico de cooperação entre entidades autônomas”, visto a necessidade dos Estados de agirem em cooperação, com relações recíprocas (Soares, 2004, p. 12).

A característica cooperativista, inerente ao Direito Internacional, ganharia reforço ainda maior após a 2ª Grande Guerra Mundial (1939-1945), haja vista sua extensão geográfica e proporções globais maiores e mesmo a tendência do mundo de se organizar em blocos econômicos. Soares (2004, p. 12 e 13) afirma que o mundo pós-guerra ordenou-se pela regulamentação da paz, por meio da instituição da diplomacia multilateral, ou seja:

- a) pela abertura do Direito Internacional além da Europa, inclusive a Turquia e a América, igualmente a novos Estados da Ásia, da África e da Oceania;
- b) em segundo lugar, pela instituição de uma organização cimeira, a Organização das Nações Unidas, aberta a todos os Estados, de quaisquer continentes, com quaisquer conformações ideológicas

ou religiosas e com uma competência generalizada para quaisquer assuntos que interessem à paz,

- c) em terceiro, pela extraordinária proliferação de organizações intergovernamentais especializadas, algumas com jurisdição internacional, outras regionais, com competências para assuntos especializados, e que abarcam toda gama de assuntos de interesse das relações internacionais, tais, dentre outras como as relações econômicas, culturais, científicas e referentes à educação (UNESCO), regulamentação internacional da saúde (OMS), do trabalho (a já referida OIT), do comércio internacional mundial (no imediato Pós-Guerra, com o GATT, antecessor da OMC), das telecomunicações (UIT), e de outras especializadas, assim como das organizações regionais de integrações econômicas, como a Comunidade Europeia (posteriormente juntada a dois outros pilares, constitutivos da União Europeia), o Mercosul, o NAFTA.

Ressalte-se ainda que, em relação ao Direito Internacional, alguns autores fazem distinção entre o Direito Comunitário e o Direito Internacional Público (Gomes, 2003).

Segundo Gomes (2003), o Direito Comunitário, que na Europa surgiu como decorrência do entendimento da União Europeia ser uma Comunidade Jurídica, se destacaria pela desnecessidade da internalização das decisões dos tratados internacionais – característica do Direito Internacional Público. Este último requer que esses acordos sejam ratificados pelo ordenamento jurídico nacional de cada um dos Estados Partes para fazer efeito interno.

Por sua vez, no Direito Comunitário, os países membros acatam automaticamente os atos definidos nos acordos internacionais, tendo em vista o caráter intrínseco de ordenamento supranacional, o que significa, nesse sentido, que esses estados abrem mão de sua soberania a favor das decisões comunitárias. Isso explica, de certa maneira, a razão pela qual o processo de integração pode ser bem mais lento nos blocos econômicos sujeitos à intergovernabilidade no Direito Internacional, como é o caso do Mercosul (Gomes, 2003), onde as resoluções são tomadas por consenso e com a presença de todos os Estados Partes, uma vez que suas medidas e decisões não têm precedência sobre as normas nacionais (Jaeger Junior, 2005).

Em outras palavras, a intergovernabilidade, que é característica da doutrina jurídica adotada no Mercosul, obriga a que uma norma gerada no âmbito desse bloco precise ser aprovada pelos Parlamentos de cada um dos Estados Partes sul-americanos para entrar em vigor nesses países.

No Brasil, a internalização de uma norma internacional habitualmente se dá por meio da aprovação de um Decreto pelo Congresso Nacional. Já na Europa, as normas concebidas são imediatamente válidas nos Estados membros da União Europeia, sem necessitar de ratificação dos Parlamentos de cada país para serem internalizadas.

O Direito Internacional é, enfim, a via jurídica que dá legalidade às relações econômicas internacionais. E, além das razões mercantis que justificam o transporte rodoviário internacional de cargas, este só é possível de ser realizado a partir de atos internacionais firmados entre os países como os Tratados, os Acordos, os Protocolos, entre outros.

Por último, cabe observar, pela afinidade do tema proposto, e o capítulo 3 que tratará das liberdades e sua origem nos transportes, que o direito do mar é tido como um ramo importante do Direito Internacional Público, cujas normas, que eram unicamente costumeiras, foram formalizadas na Convenção de Genebra, em 1958 (Rezek, 2007).

Antes, porém, de se abordar o princípio da liberdade de alto-mar, que compreende, entre outros, o da liberdade de navegação (Huzek, 2002) e que versa sobre a atuação e os limites da soberania dos Estados em territórios marítimos, aéreos e costeiros, serão apresentados, no próximo capítulo, aspectos gerais sobre o TRIC e sua importância para o comércio internacional.

3. TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE CARGAS – TRIC

La discusión sobre si el transporte debe encararse como un negocio de “libre competencia” o como un servicio de “utilidad pública” es muy antigua y opinable. Pero lo concreto e innegable es que siempre existió la intención de dominar mercados controlando el transporte

(Aladi, 2001, p. 26).

Neste capítulo serão apresentados conceitos gerais sobre o Transporte Rodoviário Internacional de Cargas – TRIC e dados sobre sua relevância para o comércio internacional de bens (seção 3.1).

Serão abordados aspectos que influenciam no desempenho do transporte rodoviário, como a infraestrutura, e a sua relação com a liberdade comercial (seção 3.2).

Também será retratada a importância do setor de serviços e a necessidade de criar normas comuns por meio de acordos para estimular o comércio internacional (seção 3.3).

Observado que existem regras para operar no âmbito internacional, serão apresentados alguns dados sobre o TRIC em dois dos maiores blocos econômicos mundiais: a União Europeia e o Nafta (seção 3.4), seguido do Tópico Conclusivo do capítulo (seção 3.5).

3.1 Conceitos e características do TRIC

Alguns dos conceitos referentes ao transporte, usados nesta dissertação, foram extraídos do Glossário da Aladi (2007), publicado no sítio da Associação, por exprimirem resumidamente os significados de termos aplicados ao TRIC, ou ainda do Glossário do *Vademecum* sobre Transporte Rodoviário de Cargas da União Europeia (2009a), conforme Tabela 3.1.1.

Tabela 3.1.1: Conceitos Importantes do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas

Nome	Conceito
Cabotagem	Transporte cujo local de carregamento e cujo local de descarga ocorrem dentro do mesmo país, realizado por um veículo/transportador habilitados por um país diferente.
Carga	Todo bem ou mercadoria objeto de uma operação de transporte mediante o pagamento de um preço ou ainda transportado em um veículo, navio, aeronave, trem ou caminhão. Apesar de não citado no Glossário da Aladi, a mercadoria transportada em um duto também é considerada carga. A carga pode ainda ter dimensão ou peso especial que requer veículos especiais para seu transporte.
Cruzamento de fronteira	Passagem que as autoridades competentes dos países habilitam a fim de compartilhar uma mesma fronteira para a circulação de pessoas, bens e veículos.
Frete	Preço do transporte, pago pelo aluguel de um caminhão, navio ou outro veículo ou pela carga transportada. O preço do frete rodoviário é normalmente determinado pelos operadores, considerados o tipo, a natureza, o peso, as dimensões da carga, assim como a rota e a distância. Apesar de ser estipulado livremente pelos operadores, o seu cálculo toma por base as tarifas mínimas fixadas pelas autoridades nacionais.
Frota	Conjunto de veículos que as empresas de todos os modais de transporte utilizam.
Modais de transporte	Meios especiais que uma operação de transporte pode utilizar, por exemplo: aquaviário (marítimo, fluvial e lacustre), terrestre (rodoviário e ferroviário), aéreo e dutoviário.
“Porta a porta”	Modalidade de prestação de serviço de transporte, pela qual são organizadas as etapas necessárias para levar uma carga da porta do estabelecimento, na origem, até a porta do estabelecimento, no destino. Serviço facilmente cumprido pelo modal rodoviário.

Norma de origem	Normas específicas que identificam o país onde as mercadorias foram produzidas e que cumprem determinados requisitos para que estas gozem, na sua importação, de benefícios concedidos pelo acordo que ampare o comércio.
Transbordo	Transferência de mercadorias de um veículo para outro, independentemente do modal (durante a operação de distribuição). Também se refere à transferência de mercadorias de uma unidade de transporte para outra, que ocorre sob controle aduaneiro de uma mesma alfândega.
Transportador	Pessoa física ou jurídica que, por meio de um contrato de transporte (acordo de vontades), se encarrega de levar um conjunto de mercadorias do ponto de origem ao ponto de destino, contra o pagamento de um frete. O transportador se responsabiliza pela carga transportada desde o momento em que esta lhe é confiada até a entrega no local ou à pessoa combinada.
Transporte	Traslado de mercadorias de um local para outro; atividade pela qual um fornecedor (portador, operador ou transportador) se compromete a transladar cargas alheias de um ponto a outro, em troca do pagamento de um preço; contrato que gera direitos e obrigações e que implica em uma responsabilidade perante a constatação de um descumprimento, operação pela qual se transladam cargas por um preço denominado frete, desde o local de produção (vendedor), passando pelos locais de embarque, armazenagem e desembarque, até o local de consumo (comprador).

Fonte: adaptado de Aladi (2007); União Europeia (2009a)

Adicionalmente, e de maneira simplificada, pode-se afirmar que o transporte rodoviário é realizado por caminhões, em estradas de rodagem, em território nacional ou internacional. Ressalte-se, ainda, que o espaço no caminhão pode ser fretado total (para carga completa) ou parcialmente (para carga fracionada).

Apresentados sucintamente alguns conceitos de transporte, uma das principais reflexões sobre o sistema de transporte deve ser sobre sua importância para a economia, isto é como que o transporte influencia o crescimento econômico das nações.

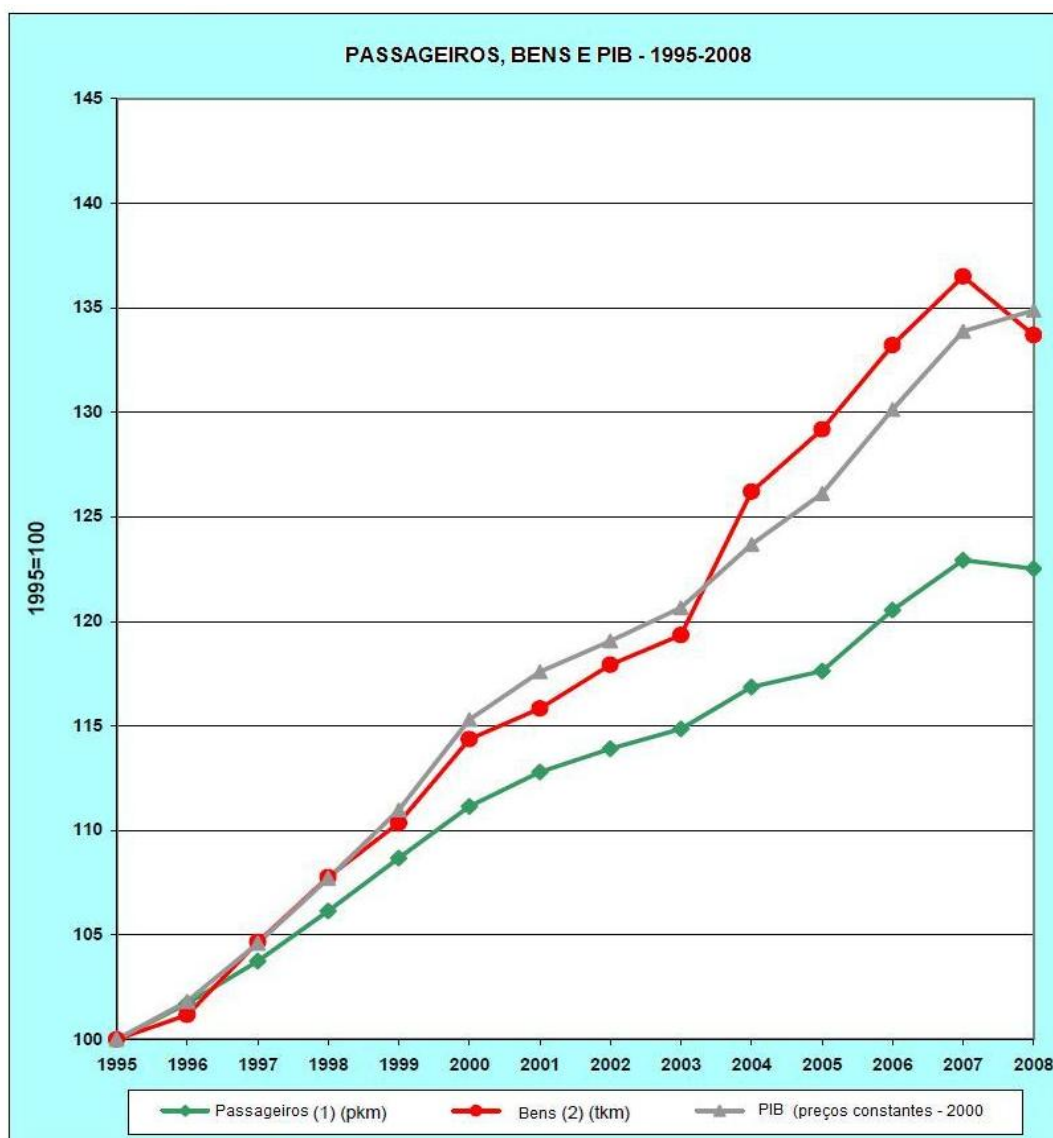
Observa-se que a atividade econômica é inconcebível sem o fluxo permanente de produtos e matérias primas, deslocando-se entre regiões e de um país ao outro. Analisar economicamente o sistema de transporte também leva a um melhor entendimento das outras atividades econômicas da sociedade. Estas são algumas propostas que Rus e Campos (2001) apresentam ao analisar o sistema de transporte europeu, principalmente em relação à União Europeia, mas que valem para todos os blocos regionais.

Segundo os autores, a importância do transporte na economia europeia revela-se na sua participação no PIB e no volume de emprego gerado (Tabela 3.1.2 e Figura 3.1.1). Pode-se afirmar que sem as infraestruturas e as empresas de transporte não seria possível a divisão nacional e internacional do trabalho, tampouco a liberdade de deslocamento dos indivíduos (Rus e Campos, 2001). Isto se aplica a qualquer economia do planeta.

Tabela 3.1.2: Transporte Rodoviário de Cargas na União Europeia (27) em 2008

Empregos	Mercadorias transportadas
2,9 milhões	1,8 bilhão t/km

Fonte: adaptado de União Europeia (2010a).



(1) engloba todos os meios de transporte de passageiros dentro da Europa
 (2) rodovia, ferrovia, hidrovía, dutovia, transporte aéreo e marítimo dentro da Europa

Figura 3.1.1: Crescimento em Transportes na União Europeia (27)

Fonte: adaptado de União Europeia (2010a)

O transporte rodoviário internacional de cargas tem tido papel fundamental na movimentação de bens, com maior ou menor relevância conforme a distribuição modal dos países, principalmente no comércio intrablocos onde as vias terrestres são privilegiadas. Diferentemente de outras nações de dimensões continentais, como Rússia, Estados Unidos e Canadá, o Brasil apresenta uma matriz de transporte de cargas que pende majoritariamente para o modal rodoviário (Figura 3.1.2), por exemplo.

Goldenstein, Alves e Azevedo (2006) consideram que esta predominância em muitas operações para as quais o modal rodoviário não seria o mais adequado, devido suas

características, gera perda de competitividade. Esta preferência modal, não só no Brasil como em outros países, também se justifica pela flexibilidade do “porta a porta” que o transporte rodoviário oferece no sistema de produção e distribuição das empresas (Castro e Lamy, 1996).

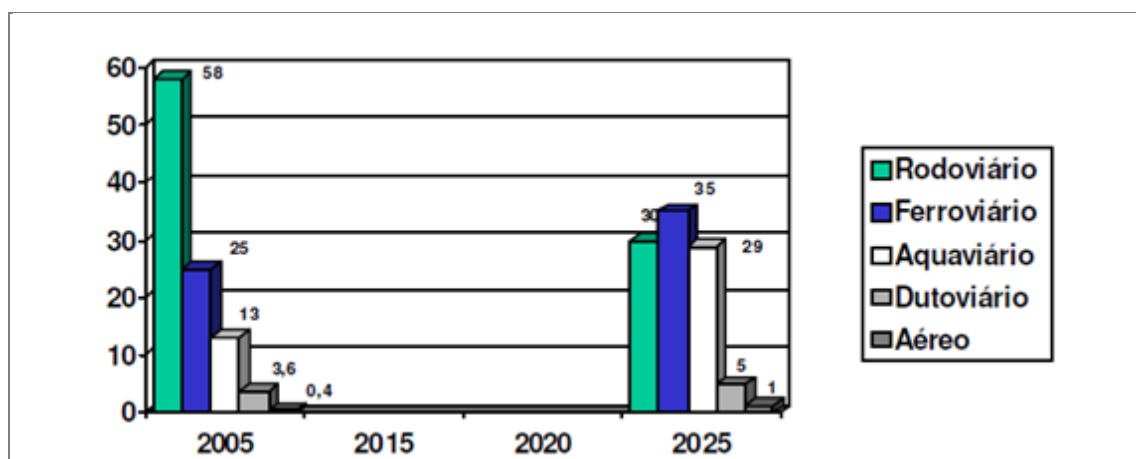


Figura 3.1.2: Matriz de Transporte no Brasil

(projeção PNLT – Plano Nacional de Logística de Transportes)

Fonte: MT e MD (2009)

A distorção da matriz de transportes no Brasil tem uma explicação histórica, sobre a qual esta pesquisa não se aprofundará, que foi a política adotada nos anos de 1950, com o “rodoviarismo”, em que se privilegiou a construção de rodovias, apoiada pela expansão da indústria automobilística e a queda do preço do petróleo.

Diversos fatores devem ser analisados na escolha do modo de transporte como os locais de embarque e desembarque, prazos de entrega, características da carga, disponibilidade, frequência, agilidade, segurança, custos, frete etc.

O transporte rodoviário de cargas é mais apropriado para curtas e médias distâncias e mercadorias de alto valor agregado. É caracterizado pela extrema flexibilidade, permitindo a entrega direta (do embarque ao desembarque), “porta a porta”, eliminando a necessidade de modos complementares de transporte. Deve-se ressaltar que o fator tempo no modal rodoviário sempre estará associado ao nível de conservação e de congestionamento das vias (Wanke e Fleury, 2006). A escolha do modal também toma

em consideração o nível de serviço possível de ser proporcionado pela modalidade e os custos envolvidos no transporte (Blois, 1998).

Em contraposição à flexibilidade do modal rodoviário, suas desvantagens estão no valor do frete, mais alto do que o de outros modais, principalmente para o transporte de mercadorias de baixo valor agregado; o custo elevado de manutenção dos caminhões; tarifas elevadas de pedágio; capacidade reduzida de tração de carga; externalidades como poluição, congestionamento, desgaste da infraestrutura e outros.

Todos os modais existentes (marítimo, fluvial, ferroviário, aéreo, dutoviário e rodoviário) têm características vantajosas e desvantajosas, a depender da carga, do volume, da quantidade, da origem/destino etc.

A Tabela 3.1.3 apresenta uma comparação teórica dos modais em relação às características operacionais de cada modo, com base em cinco dimensões:

- a) Capacitação – se refere à possibilidade de um determinado modal operar com diferentes volumes e variedade de produtos;
- b) Consistência – representa a capacidade de cumprir pontualmente com os tempos de entrega;
- c) Disponibilidade – compreende a quantidade de localidades em que o modal se encontra presente;
- d) Frequência – significa a possibilidade, medida em número de vezes, que um modal pode ser utilizado num dado horizonte de tempo, e
- e) Velocidade – representa o tempo de entrega médio (Coyle, Bardi e Novack, 1994; Bowersox e Closs, 1996 e Fleury, 2003 *apud* Wanke e Fleury, 2006).

A pontuação de 1 a 5, atribuída pela autora, representa, em ordem crescente, da menor para a maior adequação do modal à característica observada.

Tabela 3.1.3: Comparação entre os modais

Modais	Características Operacionais				
	Capacitação	Consistência	Disponibilidade	Frequência	Velocidade
Aéreo	1/2	1	2	2	5
Aquaviário	5	2	3	1	1
Dutoviário	1/2	5	1	5	2
Ferrovário	3/4	3/4	4	3	3
Rodoviário	3/4	3/4	5	4	4

Fonte: adaptado de Wanke e Fleury (2006).

Quando for utilizado mais de um modal, o transporte é considerado intermodal, com os diferentes transportadores responsáveis pelo serviço e pela emissão do documento de transporte, ou multimodal, no qual o percurso da carga é vinculado a um documento de transporte único, sob a responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal que não precisa ser transportador, mas é o responsável pela contratação dos diferentes modos (ANTT, 2010).

A importância da participação do modal rodoviário nas trocas comerciais nacionais e internacionais também tem exigido uma adequação constante da indústria de serviços de transportes, de maneira a melhorar seus resultados, por meio do acréscimo de sua eficiência operacional, do respeito à preservação do ambiente, do aumento da segurança e do melhor aproveitamento dos recursos energéticos utilizados. Algumas das ações que Goldenstein, Alves e Azevedo (2006) destacam, junto com a melhoria na infraestrutura de transportes, para estimular a competitividade do setor são:

- a) Enfatizar as operações típicas de transporte rodoviário – melhor opção entre os modais (maior capilaridade na distribuição física da carga e flexibilidade operacional, entregas “porta a porta” e distâncias de transporte curtas e médias),
- b) Disciplinar o setor rodoviário – mecanismos regulatórios (adequação da oferta e da demanda do transporte de carga, definição de parâmetros operacionais mínimos, com redução da informalidade, melhoria das condições de segurança e do aproveitamento energético dos recursos), e

- c) Inovar tecnologicamente – veículos de transporte rodoviário (capacidade maior de carga, redução de tempo, diminuição dos custos de operação e menor dano às vias e ao ambiente).

Para Vieira (2003), o transporte, de maneira geral, responde por parcela substancial do custo logístico, influi na competitividade dos produtos vendidos e pode, muitas vezes, inviabilizar a operação de comércio exterior. No Brasil, a logística corresponde a 60% do custo total de um produto, o transporte (considerado como a distribuição física do produto) equivale a 51% e os 9% restantes são relativos aos custos de estoque e de administração do fluxo de informações. O transporte, portanto, tem importante influência no preço final dos produtos e afeta diretamente as operações comerciais.

De acordo com o relatório do Banco Mundial (World Bank, 2010a; 2010b) sobre o desempenho logístico de 155 países do mundo, Brasil e Argentina foram os que mais se destacaram na região que compreende a América Latina e o Caribe, ficando em 41º e 48º lugares, respectivamente. O relatório avalia a capacidade dos países de transportar mercadorias e ligar indústrias e consumidores aos mercados internacionais.

Apesar das deficiências apontadas, o Brasil foi um dos países que mais se destacou desde o último levantamento, em 2007, ganhando 20 posições no *ranking* geral enquanto a Alemanha foi considerada o país de melhor desempenho dentre os demais, nos sete quesitos de avaliação (World Bank, 2010a; 2010b):

- a) Eficiência alfandegária,
- b) Qualidade da infraestrutura de transporte,
- c) Facilidade de embarques,
- d) Competência da indústria logística nacional,
- e) Capacidade de rastreamento de carregamentos,
- f) Custos locais, e
- g) Pontualidade.

O item que mais prejudicou o Brasil em sua posição foi referente à eficiência e à eficácia da Alfândega e das agências de controle de fronteira. Neste quesito, o país piorou e perdeu oito posições em relação a 2007. Conforme World Bank (2010a), no Brasil, uma carga que necessite inspeção física leva até cinco dias e meio para ser

liberada. No Chile, por exemplo, este prazo é de 1,3 dia e em Hong Kong ou na Finlândia, menos do que 24 horas. Em contrapartida, no quesito pontualidade, o Brasil se aproxima dos países desenvolvidos, ficando em 20º lugar.

De acordo com estudo da Aladi (2003) para identificar os principais problemas fronteiriços que impedem os intercâmbios comerciais da região latino-americana³, os custos elevados dos sistemas de distribuição e de trânsito, inclusive das dificuldades para cruzar as fronteiras, reduzem bastante os níveis de competitividade comercial dos países, afetando o desenvolvimento de suas economias.

A própria Aladi (2007) define como barreira técnica ao comércio as restrições desnecessárias resultantes de medidas de normatização (regulamentos técnicos, normas técnicas e procedimentos para avaliação de conformidade). E alerta que as diferentes normas e regulamentos técnicos nos diversos países e os custos dos testes e da certificação do cumprimento desses requisitos chegam a representar de 2 a 10% dos custos gerais de produção.

Especificamente para o Mercosul ampliado⁴, a Aladi (2003) considera que existem importantes normas de facilitação fronteiriça terrestre (APÊNDICE A). Paralelamente às normas, o estudo evidencia os mecanismos institucionais criados pelos Estados Partes como o Grupo *Ad-Hoc* sobre integração fronteiriça no Mercosul, os Comitês de Fronteiras e outros.

Existem também diversos acordos que contêm algum aspecto de facilitação fronteiriça e organismos que atuam como estimuladores do comércio internacional com aplicação sobre o Mercosul como a própria Aladi, a OMC, a Cepal, a Organização dos Estados Americanos (OEA), entre outras. Ou seja, não é por falta de normas que a facilitação fronteiriça não ocorre plenamente.

³ Os países-membros da Aladi são: Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Cuba, Equador, México, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela.

⁴ O Mercosul ampliado inclui: Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai como sócios plenos e Bolívia, Chile, Peru e Venezuela como estados associados. A Venezuela está em fase de adesão para se tornar membro pleno Apesar de Colômbia e Equador serem países associados ao Mercosul, não fazem parte dos acordos de transporte.

3.2 A infraestrutura e sua relação com a liberdade comercial

A movimentação de bens e pessoas tem sido ao longo da história um dos principais propulsores ao desenvolvimento de alianças entre os países. Para Rus e Campos (2001), se esta movimentação for afetada por dificuldades, por barreiras (naturais ou artificiais) ou má qualidade de infraestrutura, por exemplo, coloca-se em risco não apenas a comunicação entre os países, mas o próprio ideal de coesão europeia desenvolvido principalmente a partir da segunda metade do século XX. Isto se aplica a qualquer outra comunidade que não viva isolada do resto do mundo.

Segundo Lacerda (2009), as vias que ligam o Brasil com países como Peru, Equador, Colômbia, Venezuela, Guiana, Suriname e Guiana Francesa, por exemplo, são, quando existem, estradas bastante precárias que cobrem distâncias de até 6 mil km entre as regiões com maior densidade populacional e econômica.

Apesar da iniciativa de fortalecimento dos vínculos comerciais pela formação de blocos regionais na América do Sul, as deficiências de infraestrutura de transportes são barreiras que, junto às tarifárias e não tarifárias conspiram contra o fluxo comercial na região (Moreira, 2007). Esforços diplomáticos não suprem por si só as condições viárias e os corredores de escoamento das produções necessários.

De acordo com o Comitê Econômico e Social Europeu em parecer sobre restrições à utilização de algumas infraestruturas por veículos de carga pesados, o setor de transporte tem função preponderante na promoção da mobilidade e do desenvolvimento sócioeconômico da União Europeia. Nesse sentido, otimizar as infraestruturas de transporte é uma forma de atender aos desafios de crescimento e de sustentabilidade (União Europeia, 2010b).

Mello e Gall (1997) afirmam que o Mercosul tem custos desnecessários, no âmbito do intercâmbio comercial, atribuídos ao transporte. Remetem-se às estratégias militares utilizadas ao longo da história dos países sul-americanos alguns obstáculos físicos de integração entre os países, como uma espécie de “proteção” às fronteiras. Essas estratégias teriam gerado bitolas ferroviárias diferentes (o que impede a continuidade do transporte ferroviário internacional), burocracia excessiva nas fronteiras, estradas mal conservadas e outros que tornam o panorama dos transportes do Mercosul bastante

diferente do de outros blocos comerciais, que contam com infraestrutura e serviços de transportes que contribuem com a integração entre os países.

Estudo do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID, 2000) aponta alguns dos principais problemas referentes à infraestrutura de transporte rodoviário no Cone Sul: a capacidade insuficiente em alguns trechos, a travessia da Cordilheira dos Andes no eixo do Mercosul, o estado do pavimento, as dificuldades físicas nas passagens de fronteira.

Cientes da importância da infraestrutura de transporte, energia e telecomunicações para o desenvolvimento comercial da América do Sul e a integração dos países, os chefes de Estado sul-americanos conceberam, em 2000, o plano de Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA). Trata-se de um processo multisetorial, com previsão inicial para ser implantado no período de 10 anos. Este plano tem como base de planejamento 10 eixos de integração (EID)⁵ da América do Sul que interconectam geograficamente países com grande potencial de incremento dos fluxos comerciais, de maneira a formar cadeias produtivas ligadas aos mercados mundiais e estimular o desenvolvimento regional (Moreira, 2007; Zibechi, 2007).

Outro aspecto relevante em relação à infraestrutura é sua influência nos custos de transporte. Para Engman (2005), uma infraestrutura de transporte rodoviário inadequada comumente adiciona custos substanciais ao comércio. Para se ter uma ideia da preocupação com o impacto da infraestrutura nos custos de transporte, estima-se que os gastos norte-americanos com construção, restauração e conservação de rodovias, em todos os níveis de governo, giraram em torno de US\$ 125 bilhões no ano de 2000 (Castro, 2008).

Goldenstein, Alves e Azevedo (2006) endossam o argumento da relação entre a ineficiência da cadeia logística de infraestrutura de transporte de carga e os entraves ao crescimento econômico brasileiro. Segundo os autores, as más condições das rodovias resultam em aumento dos custos operacionais como maiores gastos de combustíveis, manutenção, tempo de viagem e acidentes.

⁵ Os eixos de integração são: 1. Eixo Andino; 2. Eixo Andino do Sul; 3. Eixo de Capricórnio; 4. Eixo do Amazonas; 5. Eixo do Escudo Guianês; 6. Eixo do Sul; 7. Eixo da Hidrovia Paraguai-Paraná; 8. Eixo Interoceânico Central; 9. Eixo Mercosul-Chile e 10. Eixo Peru-Brasil-Bolívia. Os 10 eixos integram um rol de 335 projetos (Aladi, 2007).

Wanke e Fleury (2006) afirmam que as atividades de transportes e os investimentos em infraestrutura cresceram em ritmos diferentes, no Brasil. Entre 1975 e 2002, os gastos com manutenção e expansão da infraestrutura de transportes sofreram uma redução de 1,8% para 0,2% do PIB. A consequência é que a oferta de infraestrutura de transportes está aquém das necessidades brasileiras e muito inferiores a de outros países com dimensões territoriais semelhantes ao Brasil.

O índice brasileiro da densidade das malhas de transporte (quilômetros de vias por quilômetros quadrados de área territorial), utilizado como medida de oferta é de 26,4% contra 38,3% da China, 57,2% do México ou ainda 44,7% dos Estados Unidos. Nessa comparação, a disponibilidade de infraestrutura no Brasil corresponde a 6% da encontrada nos E.U.A., 46% no México e 69% na China (Wanke e Fleury, 2006).

Vale destacar ainda a pesquisa 2010, realizada pela Confederação Nacional do Transporte sobre as rodovias brasileiras que, dentre outros, apresenta na Figura 3.2.1 sinteticamente as condições das rodovias que compõem os principais eixos rodoviários do Brasil (CNT, 2010).

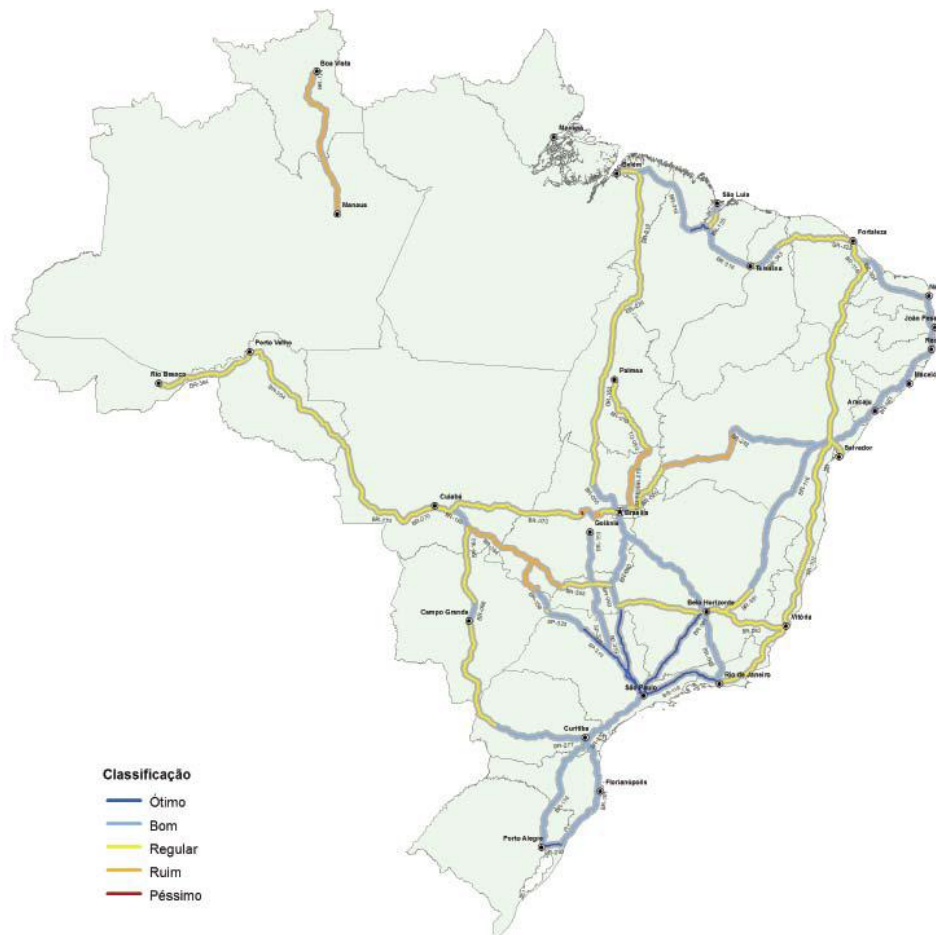


Figura 3.2.1: Classificação das rodovias que compõem os corredores rodoviários 2010

Fonte: CNT (2010)

A importância da infraestrutura de transporte é tal que com a implantação do PNLT o governo brasileiro estima obter como resultado a alteração da matriz de transporte no Brasil no horizonte 2025, reduzindo a participação modal rodoviária para 30% e aumentando a participação do modal ferroviário para 35% e do aquaviário para 29%, conforme Figura 3.1.2 (Lopes, Cardoso e Piccinini, 2008; MT e MD, 2009).

3.3 Acordos sobre comércio de serviços e o TRIC

O setor de serviços abrange uma gama densa de atividades que conforme classificação do IBGE (2008) relaciona os seguintes subsetores:

- Administração, saúde e educação públicas;
- Comércio;
- Atividades imobiliárias e aluguel;
- Intermediação financeira, seguros e previdência;

- Transporte, armazenagem e correio;
- Serviços de informação;
- Outros Serviços (serviços de manutenção e reparação; serviços de alojamento e alimentação; serviços prestados às empresas; educação mercantil; saúde mercantil; serviços prestados às famílias e associativos, e serviços domésticos).

Os serviços de transportes internacionais (STI), ou *International Transport Services (ITS)*, desempenham importante função nos fluxos comerciais internacionais. Segundo Andriamananjara (2001), a liberalização dos STI tem tanto peso quanto as barreiras tarifárias e não-tarifárias no comércio internacional.

Segundo o autor, os impedimentos ao comércio internacional normalmente são resultado de uma conjunção de barreiras como: tarifas, cotas, tempo, distância, idioma, custos de serviços de transportes internacionais, entre outras. E, para que seja eficaz, a política de desregulamentação do setor deve ser realizada em conjunto, multilateralmente (Andriamananjara, 2001).

Com o propósito justamente de negociar normas comuns que facilitassem o comércio entre os países, em 1947, foi criado o Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio (Gatt - *General Agreement on Tariffs and Trade*), “provisoriamente”, enquanto a Organização Internacional do Comércio (OIC) não entrava em operação, tendo esta última sido concretizada mais tarde pela entrada em funcionamento da Organização Mundial do Comércio (OMC), em 1995 (Krugmann e Obstfeld, 2010).

A OMC é uma organização internacional que rege as regras sobre o comércio entre os países. Seus membros, num total de 153, negociam acordos que posteriormente são ratificados internamente por cada nação, passando a regular o comércio internacional (WTO, 2010).

Em 1986, na oitava negociação, patrocinada pelo Gatt, conhecida como Rodada do Uruguai, foi criado especificamente um grupo negociador de comércio de serviços. O objetivo desse grupo era estabelecer, unilateralmente, um marco de regras e princípios para o comércio de serviços com o intuito de estimular a troca comercial e sua gradual liberalização. Trata-se do Acordo Geral sobre Comércio de Serviços ou Gats (*General*

Agreement on Trade in Services), inspirado no Gatt visa a melhoria do comércio por meio das negociações multilaterais, que se aplica a todos os serviços, exceto os prestados pelo governo (Nakayama e Sávio, 2001).

O Gats, que entrou em vigor em 1995, é dividido em seis partes e anexos. O texto principal compreende os princípios gerais e as obrigações. Os anexos trazem regras específicas para os setores em separado, dentre esses um versa especificamente sobre o transporte aéreo e outro sobre o transporte marítimo. Além destes, há o compromisso individual assumido pelos países para prover acesso aos seus mercados (WTO, 2010).

Em 1991, o Gats estendeu a lista de classificação setorial de serviços, incluindo os serviços de transporte rodoviário, dentre eles o de transporte de cargas (WTO, 1991). Mais recentemente, em 2009, a descrição dos serviços de transporte de cargas foi atualizada, porém em documento ainda não divulgado pelo sítio da OMC na *Internet* (WTO, 2010).

Ressalte-se ainda que para Krugmann e Obstfeld (2010) as normas estabelecidas pelo Gats não têm, até o momento, grande impacto sobre o comércio de serviços. Na opinião dos autores, o acordo tem por objetivo principal servir de base para negociações comerciais futuras.

Milner, Morrissey e Zgovu (2008) defendem mesmo que é apropriado incluir nos acordos de integração regional medidas de facilitação comercial com relação aos aspectos alfandegários e de transportes por terem muitas vezes efeitos mais eficazes.

Especificamente para o Cone Sul, o transporte internacional terrestre entre os países do continente tem importantes antecedentes jurídicos em convênios internacionais, desde 1889, com o Tratado de Direito Comercial Internacional de Montevideú, até o Tratado de mesmo nome, datado de 1980, pelo qual foi criada a Aladi (Sánchez e Tomassian, 2003).

O Protocolo de Montevideú sobre o Comércio de Serviços do Mercosul, datado de 1998, é um instrumento que regula a liberalização do comércio de serviços no âmbito do Mercosul, num prazo de 10 anos a partir de sua entrada em vigor, implicando a

eliminação de barreiras ao comércio de serviços intrazona, mediante relações de compromissos assumidas pelos partícipes e revisadas em rodadas anuais de negociação (MRE, 2005).

Observa-se também que, assim como o Acordo Sobre Comércio e Serviços (Gats) da Organização Mundial de Comércio, o Protocolo de Montevideu abrange o transporte terrestre na tipificação dos serviços, sendo parte integrante de um de seus anexos.

3.4 União Europeia e Nafta: o que acontece por lá?

O funcionamento equilibrado de um sistema de transporte exige a adoção de políticas de atuação a curto e médio prazo. Essas políticas podem ser convertidas em investimento na capacidade, em regulação setorial, entre outras, que acabam por impactar não só local ou regionalmente, mas além das fronteiras nacionais dos países europeus (Rus e Campos, 2001). Isto também ocorre em outros sistemas de transporte, em outras economias, com maior ou menor intensidade, conforme seu grau de regulação.

O transporte, tradicionalmente, é objeto de intervenções governamentais, por meio de regulamentação específica como exigência de autorizações para que as empresas possam operar (Vieira, 2003), tanto no âmbito nacional, quanto no internacional. Além de produzir benefícios inquestionáveis à sociedade, o transporte também causa externalidades como congestionamento, poluição e outros, normalmente. A intervenção pública na atividade decorre muitas vezes daí (Rus e Campos, 2001).

Apesar de o frete ser estabelecido livremente pelo mercado, o acesso à profissão de transportador rodoviário internacional de cargas é comumente regulado e depende de algum tipo de autorização para o tráfego internacional. Portanto, para que uma empresa de transporte rodoviário possa operar no transporte internacional de cargas é necessária uma autorização específica.

O sistema de transporte europeu é caracterizado pelo domínio do transporte por rodovia, seja de carga ou de passageiros. Tanto assim que as infraestruturas e os serviços de transporte são considerados imprescindíveis para o funcionamento normal da economia europeia (União Europeia, 2010c).

A importância econômica da atividade levou, inclusive, a União Europeia a incluir o transporte, em 1985, por meio do Tribunal de Justiça Europeu, no bojo do Mercado Comum (Rus e Campos, 2001). A Figura 3.4.1 mostra o movimento de cargas internacionais no continente europeu por distância percorrida baseado na tonelagem transportada.

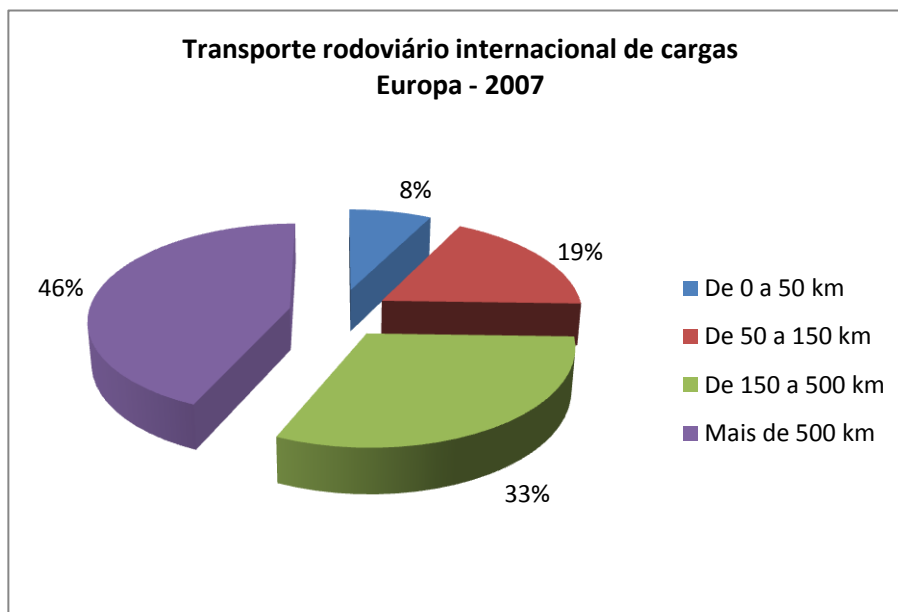


Figura 3.4.1: Transporte rodoviário internacional de cargas, por distância percorrida, baseado na tonelagem transportada na União Europeia (27) em 2007

Fonte: adaptado de União Europeia (2009a)

Castro e Lamy (1996) observaram a importância dada ao setor de transportes no Tratado de Roma, que instituiu a Comunidade Econômica Europeia e reúne regras gerais para todas as atividades econômicas e políticas comunitárias para a agricultura, o comércio exterior e os transportes.

Os autores entendem que o mercado comum deve ser concebido com uma política de transporte que possibilite, de fato, a circulação em liberdade de pessoas, de mercadorias, dos serviços e dos capitais, reduzindo os seus custos para a comunidade. E o papel dos seus Estados membros é muito mais intervir para que o mercado europeu dos transportes funcione do que regular a economia (Castro e Lamy, 1996).

No entendimento de Rus e Campos (2001) a indústria de transporte de mercadorias é um bom exemplo de como o mercado pode solucionar, de maneira eficiente, a complexidade de movimentar grande quantidade e variedade de mercadorias, atendendo às diversas demandas de origem e destino, numa economia incrivelmente especializada como a europeia. Ainda assim, existe alguma regulamentação para atuar nesse mercado.

Rus e Campos (2001, p.76) resumem que as linhas de atuação da política de transporte comunitária têm “como objetivo geral estabelecer um marco homogêneo de funcionamento do setor” e reconhecem no transporte características econômicas e técnicas peculiares que criam desafios particulares na aplicação das normas gerais dos tratados comunitários.

O exercício da atividade de transporte (deslocamento remunerado de mercadorias de terceiros) é regulamentado nas economias liberais industrializadas. Na Europa, as regulamentações foram substituindo paulatinamente as tradições operacionais elaboradas conforme as práticas da economia medieval, principalmente em setores mais antigos como os transportes fluviais e marítimos (Castro e Lamy, 1996).

Desde 1993, todo transportador rodoviário que pratique frete para terceiros e deseje operar entre dois países europeus é obrigado a possuir uma Licença Comunitária, emitida pelo país onde sua empresa está estabelecida (APÊNDICE D). Para obter a Licença Comunitária, expedida pelo prazo máximo de 10 anos, é necessário que o transportador atenda ao disposto na Regulamentação CE nº 1072/2009 e na Regulamentação CE nº 1071/2009, comprovando requisitos como “boa reputação”, “competência profissional”, dentre outros. Além disso, os países são obrigados a prover, anualmente, a quantidade de transportadores licenciados e a respectiva frota de veículos, conforme a Tabela 3.4.1 divulgada no sítio da União Europeia.

Tabela 3.4.1: Número de transportadores europeus que possuem Licenças Comunitárias e número de certificados referentes aos veículos em circulação por País.

N	Países	Siglas	2008		2009	
			Licenças Comunitárias	Cópias de Certificados	Licenças Comunitárias	Cópias de Certificados
1	Bélgica	BE	8.920	59.636	n.d.	n.d.
2	Bulgária	BG	5.867	41.026	6.661	45.581
3	República Checa	CZ	11.646	71.715	10.613	67.920
4	Dinamarca	DK	4.847	23.404	4.679	22.743
5	Alemanha	DE	51.596	377.887	n.d.	n.d.
6	Estónia	EE	955	7.140	902	6.626
7	Irlanda	IE	3.034	13.513	2.933	12.499
8	Grécia	GR/EL	847	2.286	854	2.227
9	Espanha	ES	22.048	88.429	25.223	98.935
10	França	FR	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
11	Itália	IT	15.075	53.679	14.969	50.824
12	Chipre	CY	118	385	140	440
13	Letónia	LV	3.588	11.768	3.509	9.397
14	Lituânia	LT	3.974	25.750	3.550	20.246
15	Luxemburgo	LU	n.d.	n.d.	405	6.051
16	Hungria	HU	7.767	35.699	7.856	35.502
17	Malta	MT	n.d.	n.d.	37	280
18	Países Baixos	NL	10.083	78.539	10.092	98.557
19	Áustria	AT	4.371	33.949	4.123	36.666
20	Polónia	PL	23.278	126.785	23.865	128.663
21	Portugal	PT	6.687	45.508	6.331	45.037
22	Roménia	RO	30.075	106.316	32.763	115.292
23	Eslovénia	SI	6.621	24.094	6.427	23.817
24	Eslováquia	SK	6.402	32.812	n.d.	n.d.
25	Finlândia	FI	n.d.	n.d.	8.206	32.471
26	Suécia	SE	3.437	8.103	n.d.	n.d.
27	Reino Unido	UK	10.421	45.768	10.077	51.493

n.d. = não disponível, dado não informado pelo Estado Parte
Atualizada em 31/12/2009

Fonte: adaptado de União Europeia (2010d)

A regulação no transporte rodoviário internacional de cargas na União Europeia não impediu o princípio da cabotagem generalizada de ser uma realidade também para este modal.

As restrições de entrada no mercado de transporte rodoviário de cargas europeu vêm diminuindo, principalmente a partir dos anos 1970. Com isso, o papel dos órgãos reguladores tem sido mais de controle administrativo e estatístico, de supervisão do livre funcionamento do mercado. Nos últimos anos, os serviços de transporte na União Europeia têm passado por uma fase de liberalização e eliminação de barreiras regulatórias (Rus e Campos, 2001).

Krugmann e Obstfeld (2010) ressaltam que até o início dos anos 1990 havia fortes barreiras ao comércio internacional dentro da Europa, como custos de travessia de fronteiras, que levavam caminhões carregados de mercadorias a ficarem retidos por um longo tempo para o cumprimento de formalidades legais, ocasionando custos de tempo e combustível.

Atualmente, a regulação de acesso ao mercado é exercida por limitações (poucas) à entrada de empresas no transporte rodoviário de cargas (número de licenças para operadores). Segundo Rus e Campos (2001), essa imposição acabou por aumentar o tamanho dos caminhões que operam no transporte internacional na União Europeia.

O que se observa no transporte rodoviário dentro da Comunidade Europeia é uma grande preocupação com a proteção aos direitos trabalhistas. A Licença Comunitária é tão importante quanto a que autoriza o motorista a realizar este tipo de transporte, devendo ser portada a bordo de cada um dos veículos durante o transporte. Segundo dados de 2006, o parque automotor da União Europeia contava com pouco mais de 32 milhões de caminhões (União Europeia, 2010b).

Ainda sobre a Comunidade Europeia, para Rus e Campos (2001), resta harmonizar algumas questões relativas ao transporte rodoviário de cargas como os impostos de circulação, a aquisição de veículos, os pedágios etc., reflexos, com certeza, das diferenças econômicas dos seus Estados membros.

Em relação ao bloco econômico norte-americano, Nafta, composto pelo Canadá, pelos Estados Unidos e pelo México, pode-se afirmar que as restrições ao transporte rodoviário internacional de cargas são bem maiores do que no bloco econômico europeu.

De acordo com Peci (2002), a regulação do transporte rodoviário nos Estados Unidos (principal membro do bloco norte-americano) foi consequência da pressão imposta pelas transportadoras sob a argumentação de que a desregulamentação poderia desequilibrar o mercado, levando empresas, inclusive, a falir. A regulação serviria como mantenedora de um número maior de empresas no setor e, assim, também proveria mais empregos. A regulação, no entanto, só ocorreu devido a um amplo consenso político que reuniu interesses dos empresários e de representantes da sociedade.

O Canadá e os Estados Unidos parecem desenvolver melhor a parceria dentro do bloco. Separadamente, os dois países assinaram um acordo de cooperação para criarem uma fronteira segura e inteligente a fim de facilitar o fluxo de pessoas e mercadorias e fazer face ao crescimento do livre comércio entre os dois maiores parceiros do Nafta. De acordo com o Governo Canadense, o tempo de espera em fronteira não passa, atualmente, de 10 minutos (Canadá, 2010), situação um pouco diversa após o atentado de 11 de setembro de 2001 às Torres Gêmeas novaiorquinas, tendo em vista a adoção de medidas mais ostensivas de segurança por parte do Governo Americano (Sánchez e Tomassian, 2003).

Estados Unidos e Canadá foram os primeiros parceiros no Acordo de Livre Comércio (1988), chegando a movimentar cerca de US\$ 740 milhões em comércio no ano de 2008, mais do que o total comercializado entre os Estados Unidos e a União Europeia no mesmo período (Canadá, 2010).

Em 1994, o acordo foi ampliado para a inclusão do México. Todos os produtos comercializados entre os membros do bloco estão sujeitos aos termos do Nafta e a maioria das tarifas foi eliminada em 2004.

O principal objetivo do Nafta é o de eliminar as barreiras ao comércio de bens e serviços entre os territórios dos seus Estados Partes. Outro objetivo é a eliminação de

cotas a ser alcançado num período transitório, principalmente em relação ao comércio México/Estados Unidos (Krueger, 1999).

A abertura do tráfego internacional na fronteira foi considerada uma cláusula essencial do Nafta, principalmente para o transporte de longa distância para caminhões. Entretanto, em 2010, a integração transnacional do setor, considerada como pedra fundamental para a integração econômica da América do Norte, viu-se postergada. Isto porque os caminhões que partem do México ou dos Estados Unidos não podem seguir viagem com suas próprias carretas, sendo obrigados a contratar o serviço de carretas do país vizinho para levar as cargas para o outro lado da fronteira, o que traduz um sistema ineficiente e muito pouco ágil, contrariando os pressupostos de “Livre Comércio” abraçado pelo Nafta (Wharton School, 2010).

No começo das relações comerciais entre Estados Unidos e México, no âmbito do Nafta, os caminhões mexicanos podiam trafegar, ao longo da fronteira americana, por uma zona comercial de 40 km, com previsão para o tráfego livre (por todos os estados americanos) a partir de 2000, o que efetivamente nunca ocorreu. O insucesso gerou nova iniciativa de resolução: ambos os Estados subscreveram um programa-piloto em 2004 para vigorar a partir de 2007, inicialmente por um ano. Neste acordo foi previsto um sistema de cotas, no qual até 100 transportadoras mexicanas e 100 transportadoras americanas seriam permitidas a realizar o transporte rodoviário internacional de cargas. Estendido até 2008, o pacto foi cancelado em 2009, quando os Estados Unidos viram a verba para o programa ser cortada. O México respondeu com retiradas temporárias de isenções tarifárias previstas no Nafta, mas não chegou a proibir que os caminhões americanos continuassem trafegando pelo México.

A briga no Nafta, além de prejudicar a competitividade das empresas americanas e mexicanas, está se apoiando na argumentação de caminhoneiros americanos independentes, que desejam renegociar o Nafta para excluir toda e qualquer cláusula de transporte, sob a alegação de segurança, que esconde uma celeuma trabalhista (Wharton School, 2010). Assimetrias prováveis entre dois países vizinhos com grandes problemas fronteiriços (tráfico de drogas, imigração ilegal etc).

Divergências à parte, com a implantação do Nafta, o comércio bilateral entre os EUA e o México passou de US\$ 81 bilhões, em 1993 (um ano antes da vigência do Tratado), para US\$ 367 bilhões, em 2008, sendo 70% deste montante transportado por rodovias (Wharton School, 2010). Enquanto não se chega a um bom termo, ambos os países pagam o preço do desacordo. Os exportadores americanos com as tarifas novamente impostas pelos mexicanos aos produtos importados e os mexicanos com a quebra do compromisso americano à implantação da cláusula de transporte prevista no Nafta.

Fora as controvérsias para fazer o Tratado vigorar, o Departamento Americano de Transportes (DOT) impõe uma série de exigências para o transporte rodoviário internacional de cargas que, apesar de aplicáveis tanto a transportadores canadenses, americanos e mexicanos, parecem, dirigirem-se apenas aos últimos, como formulários de registro de transportadores rodoviários de carga para operar nas municipalidades americanas e zonas comerciais na fronteira EUA/México (DOT, 2010).

3.5 Tópico Conclusivo

A origem pela demanda por transporte está no comércio e são dois os componentes básicos da oferta do serviço de transportes: a infraestrutura (veículo, equipamentos, escritório, pessoal especializado, etc.) e a operação (Vieira, 2003).

No entanto, a infraestrutura física, sejam rodovias, ferrovias, portos, aeroportos, terminais de carga e descarga, são componentes de suma importância para a viabilidade do comércio doméstico e internacional, uma vez que é determinante para a oferta e o nível de serviço de transporte. A infraestrutura viária cumpre mais do que a troca comercial, possibilita a integração social de regiões isoladas.

Evidencia-se também a preocupação das organizações internacionais em conceber instrumentos legais que incrementem o comércio de serviços de transporte, como é o caso dos Acordos de Serviços, no âmbito da OMC e do Mercosul.

Nos dados econômicos dos maiores blocos regionais do Mundo, União Europeia e Nafta, fica demonstrada a relevância que o transporte de cargas tem para a economia local, em especial o TRIC que depende de autorizações específicas para que as operações possam ser realizadas. E que essas operações podem ser mais ou menos

liberalizadas conforme os acordos bilaterais e as regras de acesso ou as liberdades permitidas no transporte de cargas.

4. LIBERDADES: ORIGEM E GRAUS

Liberdade – essa palavra que o sonho humano alimenta: que não há ninguém que explique e ninguém que não entenda!

(Maireles, 2005).

Neste capítulo, serão abordadas as liberdades no transporte desde a sua origem, no mar, onde ocorreram as grandes disputas territoriais com a expansão do comércio por meio do descobrimento dos novos mundos, até a concepção sistematizada dos acessos no transporte aéreo.

Será apresentado um breve histórico de como se originaram as liberdades do ar e demonstrados seus diferentes graus de acesso que servirão de base para a comparação que irá se estabelecer na proposta das liberdades da terra.

Antes de abordar as liberdades no transporte, propriamente, é relevante tecer algumas breves considerações a respeito dos conceitos de liberdade. Há que se ter em conta, no entanto, os vários significados atribuídos à palavra liberdade cujo objeto desta dissertação não permitirá aprofundar.

O valor intrínseco à liberdade é universalista e o desejo de liberdade é um sentimento com raízes profundas na história da humanidade. As ciências filosóficas se debruçaram ao longo dos séculos, antes e depois de Cristo, sobre o conceito de liberdade, buscando exprimir a sua essência e revelar a condição humana.

A palavra liberdade tem origem latina (*libertas*), significava independência e era utilizada entre os romanos para diferenciar prisioneiros de escravos. A palavra em alemão (*freiheit*) origina do vocábulo *freihals* ou *frihals* que significava “pescoço livre” com alusão aos grilhões que acorrentavam os escravos. De acordo com a etimologia grega, liberdade (*eleutheria*) era liberdade de movimento, sua relação era corporal e não relativa à consciência ou ao espírito (Porfírio, 2006).

De maneira geral, pode-se afirmar que liberdade é a condição de não submissão de uma pessoa à outra (Michaelis, 2009). Definir o que é liberdade é complexo e a depender do seu contexto pode significar autonomia, independência, isenção, imunidade, entre outros. As dificuldades teóricas de conceituação fizeram com que as ciências humanas e sociais adotassem a palavra no plural, estendendo a sua compreensão para diversos contextos em vários campos, como por exemplo: liberdade política, liberdade de expressão, liberdade de pensamento, liberdade de religião, liberdade moral, liberdade econômica, liberdade de movimento etc.

No que diz respeito à liberdade de movimento, ao menos a de acessar outros mercados, o transporte marítimo foi o primeiro modo experimentador das relações internacionais comerciais. Pode-se afirmar que o desejo inerente ao homem de desbravar novos mares criou a primeira liberdade em transporte internacional.

4.1 Liberdade do Mar

A história da civilização está intrinsecamente ligada à navegação marítima. O comércio internacional começou com o transporte marítimo, pois foi pelos mares que tiveram lugar as primeiras trocas mercantis, numa maior economia de escala. E foi o acesso ao mar, a liberdade de utilização do espaço marítimo, que deu início ao direito internacional (Zanella, 2010).

A afirmativa de que as liberdades em transportes começaram no mar reporta-se à disputa territorial ocorrida no período das grandes navegações, com a descoberta das Américas, a partir do século XV (Accioly, 2000).

De acordo com Canas (2003), com a expansão ibérica, quanto mais terras eram descobertas ao sul, ao longo da costa oeste africana, maior era a iniciativa lusitana de tutelar a exploração do uso do mar, naquelas águas.

Ingleses, holandeses e franceses, desejosos em participar do comércio com o Oriente (Accioly, 2000) entraram numa disputa político-econômica com portugueses e espanhóis, que reivindicavam a soberania sobre os mares e as rotas descobertas, a fim de determinar se o mar era ou não suscetível à apropriação (Zanella, 2010).

Segundo Canas (2003), nos primeiros anos do século XVII, a apreensão de uma nau portuguesa com carga preciosa, pelos holandeses, levantou dúvidas sobre a legalidade da medida e culminou no parecer *De jure praedae* (Direito de apreensão) do advogado Hugo Grócio, no qual continha um capítulo intitulado *Mare Liberum* (Mar Livre).

O *Mare Liberum* era um novo princípio que postulava o mar como território internacional livre a todas as nações para utilizá-lo e que o assunto era objeto dos Estados soberanos, contestando a autoridade papal uma vez que a Igreja se constituía em autoridade maior (Canas, 2003).

Em contraposição, o conceito de *Mare Clausum* (Mar Fechado) foi reformulado pelo jurista John Selden no intuito de provar que tanto quanto o território terrestre o mar também era passível de apropriação. Da disputa, nasce o primeiro conceito de liberdade do mar, limitando a soberania estatal à distância de um tiro de canhão a partir da costa, adotado universalmente como o limite das três milhas marítimas (Bravo, 2003).

De acordo com Accioly (2000), o princípio da liberdade dos mares é uma das regras mais antigas do direito internacional que se constituiu a partir da necessidade de desenvolver o comércio marítimo internacional.

A ideia de liberdade do mar, ao longo da história da navegação, fundamentou a extensão da territorialidade e da soberania dos Estados (Bravo, 2003). E o limite territorial do exercício da soberania sobre o mar tem sido um dos temas mais controvertidos no direito internacional público.

A regra do tiro de canhão viria a prevalecer até o início do século XX, tendo em conta que a artilharia evoluiu e seu alcance não era mais o mesmo. Porém, é a partir da Conferência de Genebra, de 1958, que são encontradas as principais regras sobre o regime jurídico que vigora no mar, dentre elas a da liberdade do alto mar que inclui: a liberdade de navegação; a liberdade de pesca; a liberdade de colocar cabos e oleodutos submarinos, e a liberdade de sobrevoo (Accioly, 2000).

O alto mar compreende as partes que não pertencem ao mar territorial e às águas interiores de um Estado, não havendo, portanto, exercício de soberania, podendo ser

praticadas com algumas restrições, como e.g. pirataria, tráfico de escravos etc., determinadas pelo direito internacional, as liberdades do mar (Mattos, 1998).

Em 1982, por meio da Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, ou Convenção de Montego Bay (Jamaica), onde foi celebrado o tratado multilateral, fica delimitada a extensão do mar territorial em 12 milhas da costa e, dentre outros, é criada a zona econômica exclusiva (ZEE), estendida até 200 milhas da costa, sobre as quais o Estado costeiro exerce sua soberania (Zanella, 2010).

A ZEE é uma área passível de exploração dos recursos vivos ou não-vivos sob gestão do Estado costeiro, estendidos os direitos ao excedente de recursos vivos aos Estados sem litoral, conforme acordos regionais. Os Estados sem mar teriam garantidos ainda pela Convenção de Montego Bay direito de acesso ao mar e a partir do mar, incluídos os de liberdade de alto mar, assim como de liberdade de trânsito por Estados de trânsito, por qualquer meio de transporte (Mattos, 1998).

Na ZEE são concedidos o direito de passagem inocente e de passagem em trânsito. A passagem inocente é apenas para navios, permite a ancoragem e abordagem da embarcação caso haja infração às leis internas do Estado e pode ser suspensa por motivos de segurança. A passagem em trânsito é para navios e aeronaves, mas não permite a ancoragem ou a aterrissagem, à exceção às situações de risco grave, e não pode ser suspensa (Accioly, 2000; Zanella, 2010).

Observa-se que, após a Primeira Guerra mundial, os valores de direitos, garantias, liberdades foram consagrados nas Constituições, nas declarações de direitos internacionais, nas legislações dos países. As Constituições mais recentes ressaltam a liberdade positiva (possibilidade de agir), sujeitas à intervenção do poder público, no interesse da sociedade com objetivos predefinidos pelo Estado (Porfírio, 2006).

As disputas pelo direito de navegar, com liberdade de acesso aos mares, tiveram como impulso as explorações por novas terras e, principalmente, as trocas comerciais, sendo avocada a participação dos Estados para as definições necessárias. O fator econômico continua relevante para as liberdades do mar, assim como a preservação da paz e do meio ambiente. Até hoje o modo mais representativo da atividade econômica

internacional é o marítimo, responsável por 95% do transporte internacional de mercadorias (Grove *apud* Zanella, 2010).

Em transportes, embora menos significativo do ponto de vista da atividade comercial de carga, foi na navegação aérea que as liberdades encontraram uma sistematização mais detalhada, conforme será apresentado a seguir.

4.2 Liberdades do Ar

O uso de hábitos e costumes, como fonte comum originária do direito, também foi responsável pelas primeiras linhas doutrinárias do Direito Aeronáutico. No entanto, as questões econômicas e políticas, assim como a necessidade de segurança forjaram normas típicas neste ramo do direito. O Direito Aeronáutico reúne o conjunto de normas internacionais que dispõem sobre a regulação do espaço aéreo e sua utilização, dentre elas a navegação (Mattos, 1998).

O Direito Marítimo e o Direito Aeronáutico se diferem pelo fato do primeiro ser mais antigo e rígido, moldado pelos costumes, de elaboração lenta e secular, enquanto o segundo é mais novo e flexível, tendo sido concebido por motivações político-econômicas e de segurança que implicaram a adoção mais urgente das normas que o conformam (Milhomes *apud* Soutelino, 2008).

Outro aspecto diferencial com o Direito Marítimo é que todos os Estados possuem um espaço aéreo, porém nem todos são mediterrâneos ou costeiros. O espaço aéreo é o que se sobrepõe ao território de um país, inclusive marítimo, até 100 km de altitude do nível do solo ou do mar (Mattos, 1998).

O Direito Aeronáutico nasce no século XX, cujos primeiros 50 anos foram de importância fundamental à sua consolidação como ciência, haja vista as grandes transformações comerciais que tiveram lugar em todo o mundo. A liberalização e a globalização colocaram o transporte aéreo num ambiente de extrema competitividade (Silveira, 2007), levando a mudanças jurídicas mais rápidas.

Antes, porém, até os primeiros anos do século XX, não havia praticamente questionamento sobre o espaço aéreo que existe sobre o território de um Estado. A

concepção de que o espaço aéreo era livre e que nenhum Estado teria direito de soberania sobre o mesmo, à exceção dos 300 metros acima do solo (baseado na altura da Torre Eiffel), surge na França, pelo jurista Fauchille. Esse limite passou a 1.500 metros, considerada, à época, a distância segura para não poder se fotografar o território, o que foi chamada de zona de proteção, onde seriam exercidos os direitos de conservação. A discussão estava em torno da própria definição de espaço aéreo (Mattos, 1998).

Em contraposição à teoria francesa é apresentada a tese britânica, de Westlake, defendendo que o Estado tem soberania sobre o espaço acima de seu território. A polêmica entre as duas teorias durou até a Convenção de Paris, em 1919 – dois anos após o fim da Primeira Guerra Mundial, quando houve um crescimento no aprendizado tecnológico sobre aviões e voos, além de grande quantidade disponível de aeronaves e pilotos no mercado, fazendo com que as atenções se voltassem para o transporte aéreo comercial (Espírito Santo Jr., 2010).

Segundo Accioly (2000), a Convenção de Paris foi o modelo de quase todos os documentos referentes à navegação aérea e definiu os direitos soberanos dos Estados sobre o espaço atmosférico acima de seu território, observados os direitos de passagem inofensiva em tempos de paz.

Foi na Convenção de Paris que o transporte aéreo comercial internacional teve a primeira grande iniciativa de organização. Nesta Convenção, destacam-se a criação da Comissão Internacional de Navegação Aérea (CINA) que seria precursora da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI ou ICAO em inglês), criada 25 anos depois; e também a prevalência britânica sobre a soberania do espaço aéreo em detrimento das propostas francesas de livre sobrevoo (Espírito Santo Jr e Correia, 2002).

A passagem inofensiva ou liberdade de trânsito possibilitou a toda aeronave atravessar o espaço aéreo de um Estado, com itinerário fixado por este, mas sem direito de aterrissagem. Embora não fosse explícito pela Convenção de Paris, o direito de passagem inofensiva deveria ser entendido como extensivo a qualquer aeronave (particular ou comercial), sem ferir os regramentos de segurança, ordem pública etc., fixados pelo Estado de trânsito (Accioly, 2000).

A partir da Convenção de Paris, a intervenção governamental tornou-se inevitável, uma vez reconhecida sua soberania sobre o espaço aéreo acima de seu território. Com isso, a falta de regulação assistida nos primeiros anos de 1900 foi sendo paulatinamente substituída por um conjunto complexo de acordos bilaterais (Ricovert e Negre, 2003).

Nos anos de 1926, 1928 e 1929 aconteceram, ainda, três outras grandes convenções internacionais sobre o transporte aéreo mundial: a Convenção Íbero-Americana de Navegação Aérea de Madrid, a Convenção de Havana e a Convenção de Varsóvia (Espírito Santo Jr., 2010).

A Convenção de Madrid praticamente não vigorou devido à baixa adesão, poucos países a ratificaram. A de Havana, conhecida como a Convenção Pan-Americana de Aviação Comercial, tinha caráter comercial e preocupava-se em uniformizar os regulamentos de navegação aérea dos estados contratantes, além de se ocupar de temas de interesse continental, dos países americanos. Ademais, ambas as convenções muito se assemelhavam à de Paris (Accioly, 2000).

De acordo com Espírito Santo Jr. (2010), a Convenção de Varsóvia foi a mais importante antes da Segunda Guerra Mundial. Nesse encontro foram disciplinadas as responsabilidades das empresas aéreas quanto aos danos a passageiros e suas bagagens e documentos aéreos e regras foram padronizadas. Algumas dessas decisões prevalecem até hoje.

Desde a Convenção de Paris, a aviação civil internacional se expandiu rapidamente. Nesse período foram construídas aeronaves mais velozes, terminais aeroportuários em lugares distantes, estabelecidas novas rotas. Com o progresso do transporte aéreo, diversos problemas de caráter econômico e técnico também surgiram. Tudo isso fez com que as propostas formuladas na primeira Convenção fossem obrigadas a serem revistas (Soutelino, 2008).

O princípio fundamental do Direito Aeronáutico relativo à soberania estatal sobre o espaço aéreo acima do seu território já estava consagrado. Isto não se constituiu em barreira no período de guerra, tanto por razões militares quanto pelo espírito de cooperação. Com o fim próximo da II Guerra, as questões referentes aos direitos

comerciais apontavam para a necessidade de celebração de acordos aéreos, culminando na mais importante Convenção sobre transporte aéreo, no ano de 1944, em Chicago, com cerca de mil representantes de 52 países (Silveira, 2007).

Na Convenção de Chicago foi consolidado o entendimento de que os Estados são soberanos completa e exclusivamente sobre o espaço aéreo acima de seu território, incluídas as águas territoriais adjacentes. No mesmo encontro, o princípio da travessia inofensiva (passagem pelo espaço atmosférico de um Estado) é reconhecido a qualquer avião civil de qualquer Estado contratante sem necessidade de autorização prévia desde que respeitadas às condições estipuladas na Convenção (Accioly, 2000).

A Convenção de Chicago, que substituiu a de Paris, foi o grande marco na aviação civil comercial. Na oportunidade, foi determinada a padronização das regras técnicas e econômicas referentes à aviação civil internacional, principalmente no intento da paz e da cooperação das nações (Soutelino, 2008).

Para Silva (2006), a partir desse marco legal é apresentada a Política de Céus Abertos e de Céu Único, com flexibilização bilateral e multilateral, respectivamente, fundamentais para o processo de integração regional. Além disso, o autor destaca que os acordos bilaterais, exigidos pelo princípio da soberania dos Estados e da reciprocidade, tornaram-se condição jurídica para a exploração dos serviços aéreos internacionais.

Ricover e Negre (2003) defendem que os acordos bilaterais no transporte aéreo derivam exatamente da necessidade dos países de regular os aspectos econômicos, políticos e industriais do setor.

A origem das relações bilaterais ocorreu na Convenção de Chicago, assim como as diretrizes da aviação (Silveira, 2007). A Convenção de Chicago é considerada o maior evento de regulamentação do transporte aéreo internacional, sendo o principal instrumento de Direito Público no Direito Aeronáutico, com regras padronizadas até hoje vigentes como o registro de aeronaves, a segurança de voo e o tráfego aéreo (Accioly, 2000; Soutelino, 2008).

Para Espírito Santo Jr. (2002), cinco foram os motivos que incorreram na Convenção de Chicago, convocada pelos Estados Unidos, impulsionados pela Segunda Guerra Mundial:

- a) Estabelecimento de um acordo geral sobre rotas a serem utilizadas na aviação civil internacional,
- b) Crescimento acelerado da indústria aeronáutica,
- c) Superioridade político-econômica americana em comparação às demais nações,
- d) Iminente disponibilidade de mão de obra (pilotos, técnicos), aviões e infraestrutura aeronáutica,
- e) Descoberta da utilidade da aviação aérea para o desenvolvimento nacional e comercial e para a integração político-econômica internacional.

Assim, definidos os padrões técnicos e operacionais para o transporte aéreo internacional civil, caberia às relações e aos acordos bilaterais a conformidade sobre o controle de frequência e capacidade das aeronaves, o controle de tarifas e os direitos de tráfego aéreo e as liberdades do ar (Ricovert e Negre, 2003; Gurgel e Costa, 2007).

Além de atualizar a Convenção de Paris, a Convenção de Chicago criou a Organização Provisória de Aviação Civil Internacional (OPACI) que passou a se chamar Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) a partir de 1947 (Aladi, 2007).

A OACI é uma agência vinculada à Organização das Nações Unidas (ONU), responsável pela regulamentação do transporte aéreo internacional, estabelecendo as regras técnicas e econômicas com fundamento nos dezoito anexos da Convenção de Chicago e dispondo sobre as normas e práticas recomendadas (*Standards and Recommended Practices – SARPS*) a serem aplicadas uniformemente por todos os países signatários (ICAO, 2004).

Em 1945, é criada a Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA) – organização mundial não-governamental, para que, em cooperação com a OACI e outros organismos internacionais, estimule o transporte aéreo seguro, econômico e regular e ofereça meios para a colaboração entre as empresas aéreas (Silveira, 2007; Soutelino, 2008).

A IATA é responsável pela autorregulação do transporte aéreo internacional ou pela regulação econômica do setor que ocorre tanto entre os países (acordos bilaterais), quanto entre as empresas (acordos comerciais) ou ainda pela fixação das tarifas (Gurgel e Costa, 2007).

Espírito Santo Jr. e Correia (2002) atribuem à Convenção de Chicago outra importante decisão no que tange à regulamentação político-econômica da aviação civil internacional, além da criação da ICAO: a derrota da proposta americana de um acordo multilateral de céus abertos, amplo e liberal, para a proposta consolidada pelos ingleses de um forte controle nas atividades aéreas.

Uma das características dos acordos bilaterais é o acesso aos mercados e pela Convenção de Chicago, os Estados determinam livremente qual o nível de acesso que os transportadores aéreos internacionais terão.

Segundo ICAO (2005b), direito de tráfego é um direito de acesso aos mercados que se traduz como uma especificação física ou geográfica, ou uma combinação de especificações acordadas, referente às pessoas ou objetos que podem ser transportados por uma rota autorizada a bordo de um avião autorizado. Isto é, o direito concedido a uma empresa aérea de transportar passageiros, carga ou mala postal, juntos ou separadamente, numa mesma aeronave, sob forma de pagamento ou gratuitamente. No transporte aéreo, esses direitos são chamados de liberdades do ar.

As liberdades do ar podem ser divididas em dois tipos: fundamentais ou técnicas e comerciais. Como as liberdades do ar se traduzem na prerrogativa que um Estado tem de entrar no espaço aéreo e pousar no território de outro Estado, com fins comerciais ou não, foi estabelecido um conjunto padronizado de direitos, classificados por graus (Aladi, 2007).

Esse conjunto está reunido em dois Acordos concebidos na Convenção de Chicago: o Acordo de Trânsito de Serviços Aéreos Internacionais, que congrega as duas primeiras liberdades (*Two Freedoms Agreement*), abertas a todos os Estados signatários (prescindem de acordo específico), pois o transporte não tem caráter comercial, e o

Acordo de Transporte Aéreo Internacional, que agrega as demais liberdades e dependem de acordos bilaterais ou multilaterais (Rossi e Fernandes, 2008).

À Convenção de Chicago, foram acrescentadas mais quatro liberdades além das cinco concebidas no encontro, totalizando atualmente, nove graus de liberdades, sendo estas últimas consideradas liberdades doutrinárias. Inicialmente, a Convenção abria as cinco liberdades a todos os Estados signatários. No entanto, os países optaram por negociar as liberdades mercantis por meio de acordos bilaterais (Gurgel e Costa, 2007).

As liberdades técnicas são fundamentais para as operações na aviação civil internacional, pois permitem o trânsito inocente e a aterrissagem técnica por danos ou necessidade de abastecimento, lembrando o direito de passagem inocente e de ancoragem, no mar territorial. Não há comercialização de serviços aéreos, mas geração de receita decorrente do uso do espaço aéreo ou de encargos aeroportuários (Mattos, 1998; Soutelino, 2008).

Ressalte-se que, em alto-mar, por não existir o exercício da soberania estatal, os aviões estão sujeitos à jurisdição do seu Estado de origem, independentemente da natureza do serviço prestado.

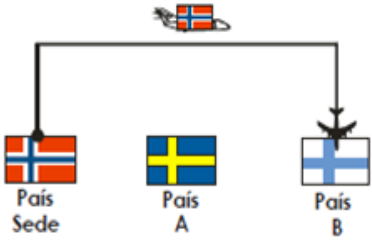
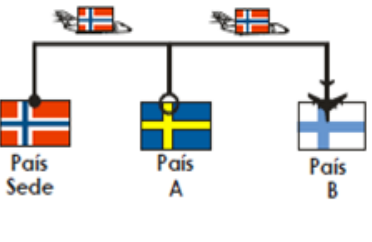
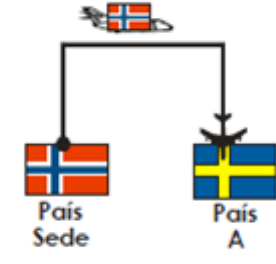
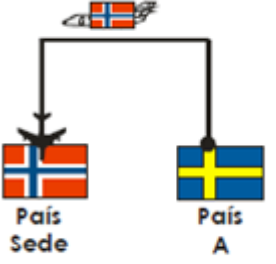
Apesar das primeiras duas liberdades serem abertas a todos os Estados signatários da Convenção de Chicago e não haver precisão de acordo, o Estado de trânsito pode vetar o sobrevoos sobre o seu território uma vez que o exercício das liberdades técnicas só é possível por aeronaves autorizadas.

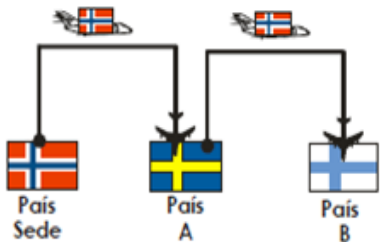
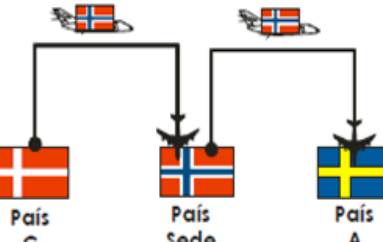
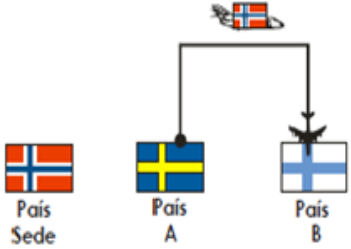
Nas liberdades mercantis (da 3ª à 9ª), que dependem de acordo, são definidos, entre outros, aspectos relativos à capacidade de transporte das aeronaves; tarifas; número de transportadores; voos extras, de fretamento e ocasional, rotas e destinos (Soutelino, 2008).

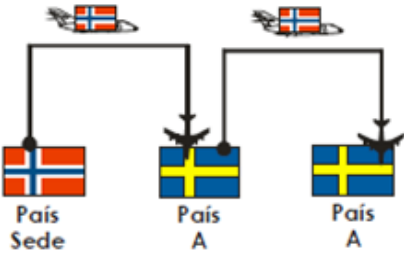
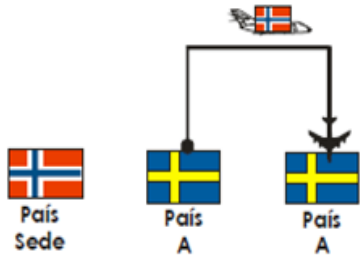
As liberdades do ar são, em suma, um mecanismo que flexibiliza o princípio geral estabelecido ao transporte aéreo internacional que é regido pela soberania dos Estados. Esse mecanismo, das liberdades do ar, é reconhecido e concedido no Direito Internacional por meio dos acordos bilaterais. Sua identificação obedece a uma ordem

numérica que corresponde ao grau de liberalização dos serviços aéreos entre dois ou mais Estados (Aladi, 2007), conforme Tabela 4.2.1.

Tabela 4.2.1: Graus e Conceitos das Liberdades do Ar

Liberdades do ar - graus	Conceito	Ilustração
Técnicas ou Fundamentais	<p>1^a</p> <p>É o direito de sobrevoar o território de outro Estado, sem pousar.</p> <p>Ex: voo Oslo-Helsinque. Transportadora aérea norueguesa sobrevoa o território sueco em direção à Finlândia.</p>	
	<p>2^a</p> <p>É o direito de fazer uma escala técnica para reabastecimento ou reparo no território de um terceiro país. Não é permitido embarcar ou desembarcar passageiros ou carga.</p> <p>Ex: voo Oslo-Helsinque. Transportadora aérea norueguesa faz escala em Estocolmo para abastecer ou por pane.</p>	
Comerciais ou Mercantis	Conservadoras – apenas relação bilateral (tráfego direto entre dois Estados)	
	<p>3^a</p> <p>É o direito de transportar passageiros e cargas do território do Estado de nacionalidade da aeronave para o território de outro Estado com o propósito comercial.</p> <p>Ex: Empresa aérea norueguesa transporta passageiros e/ou cargas com destino à Suécia.</p>	
<p>4^a</p> <p>É o direito de transportar passageiros e carga do território do outro Estado contratante para o território do Estado de nacionalidade da aeronave.</p> <p>Ex: Transportadora aérea norueguesa leva passageiros e/ou cargas da Suécia para a Noruega (3ª liberdade invertida).</p>		

Liberdades do ar - graus	Conceito	Ilustração
Comerciais ou Mercantis	Competitivas – 5ª liberdade (intermediária e além) e suas variantes (chamadas 6ª, 7ª, 8ª e 9ª liberdades ou liberdades doutrinárias)	
	<p>5ª</p> <p>É o direito de transportar passageiros e carga entre o território do outro Estado contratante e o território de um terceiro país, no âmbito de um serviço proveniente ou destinado do Estado de nacionalidade da aeronave.</p> <p>Ex¹: Empresa norueguesa transporta passageiros e/ou cargas no trecho Estocolmo-Helsinque (5ª liberdade intermediária).</p> <p>Ex²: Empresa norueguesa transporta passageiros e/ou cargas de Helsinque para Estocolmo, com destino final na Noruega (5ª liberdade além).</p>	 <p>O diagrama mostra uma aeronave com o bandeira da Noruega no topo. Duas setas descendentes partem da aeronave e apontam para dois ícones de bandeiras: a da Noruega (rotulado 'País Sede') e a da Finlândia (rotulado 'País B'). Uma terceira seta descendente parte da aeronave e aponta para um ícone de bandeira da Suécia (rotulado 'País A').</p>
	<p>6ª</p> <p>É o direito de transportar passageiros e carga entre dois países passando pelo Estado sede do transportador e utilizando a infraestrutura deste.</p> <p>A geografia é fator preponderante nesta liberdade, pois os Estados centrais acabam funcionando como uma ponte na facilitação do tráfego entre países e/ou continentes.</p> <p>Ex¹: Empresa aérea norueguesa transporta passageiros e/ou cargas da Dinamarca para a Suécia no voo Copenhague-Oslo-Estocolmo.</p> <p>Ex²: rotas da Europa para a Oceania, operadas por empresa aérea asiática ou rotas da América do Sul para a Ásia, operadas por empresa aérea europeia.</p>	 <p>O diagrama mostra uma aeronave com o bandeira da Noruega no topo. Duas setas descendentes partem da aeronave e apontam para dois ícones de bandeiras: a da Dinamarca (rotulado 'País C') e a da Noruega (rotulado 'País Sede'). Uma terceira seta descendente parte da aeronave e aponta para um ícone de bandeira da Suécia (rotulado 'País A').</p>
<p>7ª</p> <p>É o direito de transportar passageiros e carga entre o território do outro Estado contratante e o território de um terceiro país sem que haja qualquer conexão ou extensão de qualquer serviço com o Estado sede do transportador.</p> <p>Liberdade utilizada nos acordos de <i>open skies</i> (céus abertos), ou seja, nos quais os acessos básicos aos mercados internacionais são totalmente liberalizados entre dois ou mais países.</p> <p>Ex: Transportadora aérea norueguesa que opera no voo Estocolmo-Helsinque.</p>	 <p>O diagrama mostra uma aeronave com o bandeira da Noruega no topo. Uma única seta descendente parte da aeronave e aponta para um ícone de bandeira da Finlândia (rotulado 'País B'). Um ícone de bandeira da Noruega (rotulado 'País Sede') está posicionado à esquerda da seta.</p>	

Liberdades do ar - graus	Conceito	Ilustração
Comerciais ou Mercantis	Cabotagem – consecutiva (8ª) e pura (9ª)	
	<p>8ª</p> <p>É o direito de transportar passageiros e carga entre dois pontos no território do outro Estado contratante, desde que o serviço se origine ou termine no Estado sede do transportador.</p> <p>Ex: Transportadora aérea norueguesa leva passageiros e/ou cargas no trecho Gotemburgo-Estocolmo, num voo que teve origem em Oslo (cabotagem consecutiva)</p>	
<p>9ª</p> <p>É o direito de transportar passageiros e carga entre dois pontos no território do outro Estado contratante, sem que o serviço se origine ou termine no território do Estado de nacionalidade da aeronave.</p> <p>Ex: Transportadora aérea norueguesa levando passageiros e/ou cargas no trecho Gotemburgo-Estocolmo, sem partir ou retornar à Oslo (cabotagem pura).</p>		

Observação: as bandeiras ilustrativas são da Noruega (país sede), da Suécia (país A), da Finlândia (país B) e da Dinamarca (país C)

Fonte: adaptado de Soutelino (2008) e Santos, Prado e Maia (2010)

Ainda sobre as liberdades do ar, vale destacar que, segundo Espírito Santo Jr. e Correia (2002), a Convenção de Chicago não obrigou os Estados a firmarem acordos bilaterais. Estes seriam recomendáveis para que os serviços aéreos internacionais pudessem se desenvolver em base de reciprocidade e de maneira eficaz.

A Convenção de Chicago também não criou impedimento para a prática de acordos de céus abertos (*opens skies*) ou para um dos itens mais controversos do encontro: o da pura cabotagem. Sobre este último aspecto, as interpretações do Artigo 7º da Convenção, que versa sobre a recusa de países a pedidos de empresas de outra nacionalidade para operar linhas domésticas, são diversas. Porém, para os autores, a vedação é aplicada a acordos unilaterais de cabotagem, não proibindo a cabotagem em reciprocidade (Espírito Santo Jr. e Correia, 2002).

Esse entendimento corrobora a ideia de que as liberdades comerciais são direitos que um Estado concede a outro, dentro de uma negociação bilateral e constituem os pilares

da economia da aviação civil internacional, determinando a forma como o comércio de cargas, passageiros e mala postal será realizado (Soutelino, 2008).

Da mesma forma, pode-se entender que o regime das liberdades do ar, principalmente da 5ª liberdade e das demais comerciais, é que tem promovido o transporte aeronáutico flexibilizando seus marcos regulatórios e permitindo uma maior rentabilidade das operações aéreas (Aladi, 1993).

4.3 Tópico Conclusivo

Em suma, a aviação civil internacional mudou significativamente a partir da Convenção de Chicago que consagrou o princípio da soberania dos Estados sobre o espaço aéreo, dentro de um critério de liberdade regulamentada, fixação de tarifas, rotas, acordada entre os países interessados em realizar os serviços regulares de transporte aéreo internacional (Neves e Soto, 2000).

Assim como o transporte marítimo e o transporte aéreo, o transporte rodoviário se pauta pelas linhas que demarcam a soberania de seus Estados e suas relações comerciais. No entanto, são as peculiaridades deste último que tenderão a dispor de maneira diferenciada das liberdades que ocorrem na terra.

5. ORIGEM E FUNCIONAMENTO DO MERCOSUL

A solução para o Mercosul é mais Mercosul.

(Correio Braziliense apud MRE, 2004)

O Mercosul foi o bloco econômico escolhido como ambiente para verificar a aplicação da proposta das liberdades da terra. Assim, este capítulo apresentará, de maneira resumida, como foi concebido o Mercado Comum do Sul – Mercosul, qual a sua atual composição e dados socioeconômicos e de movimentação comercial.

Em seguida, serão feitas considerações sobre os aspectos legais e operacionais do TRIC no Mercosul, com o objetivo de acentuar suas especificidades. Serão também apresentadas informações estatísticas referentes ao TRIC, no Brasil e no Mercosul, a fim de dimensionar a relevância deste modal na região.

Deve-se ressaltar que a escolha do Mercosul como ambiente para a concepção das liberdades da terra não apresenta qualquer restrição à sua aplicabilidade, tendo em conta que as liberdades são premissas válidas para o transporte rodoviário internacional de cargas como um todo, independente de blocos econômicos ou de países.

5.1 Mercosul: origem, estrutura e dados

Os blocos econômicos são concebidos com a função principal de facilitar o comércio entre seus países membros. Objetiva-se para este tento a redução ou isenção de impostos ou de tarifas alfandegárias, a simplificação de procedimentos burocráticos e o aumento do tráfego de bens e serviços (Santos, 2006).

Na América do Sul, o Mercosul constitui-se numa das principais ferramentas de integração econômica, política, social e cultural. No entanto, até a conformação do Mercosul, a América Latina experimentou algumas tentativas de unificação de seus mercados.

De acordo com Fernandes (2008), a primeira iniciativa para um projeto de unidade continental, ocorreu em 1826, por meio do general e líder revolucionário venezuelano Simon Bolívar, ao realizar o Congresso do Panamá com a participação da Colômbia, México, Peru e Estados Unidos.

O território sul-americano foi alvo de disputa entre espanhóis e portugueses desde sua colonização, no século XVI, e palco de uma das maiores guerras territoriais protagonizada por Argentina e Brasil, principalmente, e Uruguai, no século XIX, pela hegemonia na região do Rio da Prata. O território uruguaio, por exemplo, chegou a ser de domínio espanhol, posteriormente português e, mais uma vez, espanhol. Os conflitos locais já apontavam para a necessidade da emancipação econômica e política dos países sul-americanos (Egler, 2001; Santos, 2006).

Nos anos de 1950, a orientação para a formação de blocos econômicos era estimulada pela Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (Cepal), criada em 1948, tida como o primeiro órgão a referendar o ideal de integração regional no continente latino-americano (Simões e Morini, 2002; Cepal, 2010).

Foi em 1941 que Argentina e Brasil, pela primeira vez, tentaram formar uma união aduaneira, ainda em meio à Segunda Guerra Mundial. As posições diplomáticas assumidas por cada um dos países relativas à política do Eixo (Alemanha, Japão, Itália e outros) acabaram por inviabilizar o bloco comercial pretendido, além da própria dificuldade estrutural de ambas as nações com assimetrias econômicas acentuadas (Almeida, 2002; Santos, 2006).

Segundo Simões e Morini (2002), em 1956, Argentina, Brasil, Chile e Uruguai, apoiados pela Cepal, já consideravam o estabelecimento de uma zona de livre comércio chamada de Cone Sul, o que acabou gerando as bases do Tratado de Montevideu para a criação da Associação Latino-Americana de Livre Comércio (Alalc), em 1960. Desde então, vários tratados foram firmados e organizações criadas com vistas a unir as Américas econômica e socialmente, conforme Tabela 5.1.1.

Tabela 5.1 1: Iniciativas de Integração Regional na América Latina

Organização/Pacto	Criação	Observações
Comissão Econômica para a América Latina – Cepal	1948	Desenvolvimento de estudos com foco na integração das nações, ampliação dos mercados regionais e crescimento industrial.
Associação Latino-Americana de Livre Comércio – Alalc / Tratado de Montevideú (primeiro)	1960	<p>Integração regional.</p> <p>Formada pela Argentina, Brasil, Chile, Paraguai e Peru, posteriormente aderida pela Bolívia, Colômbia, Equador e Venezuela.</p> <p>Não frutificou. Os países sul-americanos não tinham estrutura para competir num cenário internacional neoliberal, além de terem sido duramente atingidos pela crise do petróleo.</p>
Pacto Andino / Acordo de Cartagena	1969	<p>Facilitação da integração econômica.</p> <p>Divergências na Alalc levaram os países andinos Bolívia, Colômbia, Chile, Equador e Peru a formar o Grupo Andino. A Venezuela aderiu em 1973 e se retirou em 2006. O Chile se retirou em 1976 e é atualmente país associado junto com Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai.</p>
Associação Latino-Americana de Integração – Aladi / Tratado de Montevideú (segundo)	1980	<p>Instituída pelo Tratado de Montevideú, em substituição à Alalc.</p> <p>Integração econômica e formação progressiva e gradual de um mercado comum latino-americano, priorizando acordos bilaterais e subregionais (acordos de alcance parcial).</p> <p>Constituída pela Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, México, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela. Cuba se juntou aos demais países como membro da Aladi a partir de 1999.</p> <p>A Aladi possui mais de uma dezena de países observadores, inclusive de outros continentes.</p> <p>Em 1980 iniciam-se, no âmbito da Aladi, as tratativas para integrar os países latino-americanos.</p>

Organização/Pacto	Criação	Observações
Declaração Conjunta de Iguazu	1985	Início do processo de integração bilateral entre Argentina e Brasil em várias áreas (técnica, financeira, econômica, comercial etc).
Ata para a Integração Argentina-Brasil	1986	Criação do Programa de Integração e de Cooperação Econômica (PICE) com vistas à modernização tecnológica a fim de garantir maior eficiência na aplicação de recursos das economias dos dois países.
Tratado de Integração, Cooperação e Desenvolvimento	1988	Argentina e Brasil assinam o Tratado com intuito de consolidar o processo de integração e construir um espaço econômico por meio de liberação comercial em até 10 anos. Nesse período são assinados 24 protocolos em diversas áreas de interesse setoriais dos dois países, absorvidos em 1990 por um único instrumento: Acordo de Complementação Econômica – ACE 14.
Decisão Tripartite nº 1	1988	Uruguai passa a fazer parte do processo de integração com Argentina e Brasil.
Tratado de Buenos Aires	1990	Assinado pela Argentina e Brasil visando a integração econômica e posterior estabelecimento de um Mercado Comum entre os dois países, com prazo inicialmente definido de instalação até o final de 1994. Para este fim, foi criado o Grupo Mercado Comum (GMC) e 10 Subgrupos Técnicos de Trabalho (SGT) para cada setor envolvido no processo de integração. Em 1990, ainda, o GMC finalizou o Acordo de Complementação Econômica nº 14 entre Argentina e Brasil, com estabelecimento das regras para a formação do Mercado Comum. No mesmo ano, Paraguai e Uruguai são convidados a participar do processo integracionista.

Organização/Pacto	Criação	Observações
Tratado de Assunção	1991	<p>Assinado pela Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai. O Tratado de Assunção é uma complementação ao Tratado de Buenos Aires, contempla a adesão de Paraguai e Uruguai e constitui o embrião do Mercosul.</p> <p>A adesão da Bolívia e do Chile como membros associados do Mercosul ocorre em 1996. Colômbia (2004), Equador (2004) e Peru (2003) também tornaram-se Estados associados.</p> <p>A Venezuela formalizou sua adesão com membro pleno em 2006, mas ainda não foi ratificada por todos os Estados Partes.</p> <p>Os Estados associados participam das reuniões do Mercosul como convidados e podem assinar convênios sobre temas comuns.</p>
Protocolo de Brasília	1991	Substitui o mecanismo de solução de controvérsias do Tratado de Assunção.
Cronograma de Las Leñas	1992	Aborda temas de interesse comercial para a formação do Mercado Comum, prevendo não só uma zona de livre comércio, mas uma união aduaneira.
Acordo de Recife	1993	Aplicação de controles integrados de fronteira.
Protocolo de Ouro Preto	1994	Atribui personalidade jurídica de direito internacional ao Mercosul e formaliza sua estrutura institucional.
Protocolo de Montevideu	1998	Acordo sobre serviços no Mercosul.
Protocolo de Olivos	2004	Aprimoramento do mecanismo de solução de controvérsias. Criação do Tribunal Permanente de Revisão (TPR) – instância de revisão no sistema arbitral, com objetivo de dirimir dúvidas jurídicas no Mercosul.
Protocolo Constitutivo do Mercosul	2005	Fortalecimento do processo de integração do bloco mediante cooperação interparlamentar. Harmonização das legislações nacionais e agilização

		na incorporação aos respectivos ordenamentos jurídicos internos da normativa do Mercosul.
--	--	---

Fonte: adaptado de Egler (2001); Simões e Morini (2002); Santos (2006); Paiva e Braga (2007)

A formação do Mercosul teve origem, portanto, no Tratado de Assunção, firmado em 26/03/1991, pelos seus países membros Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai. O Tratado de Assunção define no seu Artigo 1º o que seria o Mercado Comum do Sul:

Os Estados decidem constituir um Mercado Comum, que deverá estar estabelecido a 31 de dezembro de 1994, e que se denominará Mercado Comum do Sul (MERCOSUL).

Este Mercado Comum implica:

A livre circulação de bens serviços e fatores produtivos entre os países, através, entre outros, da eliminação dos direitos alfandegários e restrições não-tarifárias á circulação de mercadorias e de qualquer outra medida de efeito equivalente;

O estabelecimento de uma tarifa externa comum e a adoção de uma política comercial comum em relação a terceiros Estados ou agrupamentos de Estados e a coordenação de posições em foros econômico-comerciais regionais e internacionais;

A coordenação de políticas macroeconômicas e setoriais entre os Estados Partes - de comércio exterior, agrícola, industrial, fiscal, monetária, cambial e de capitais, de serviços, alfandegária, de transportes e comunicações e outras que se acordem, a fim de assegurar condições adequadas de concorrência entre os Estados Partes; e

O compromisso dos Estados Partes de harmonizar suas legislações, nas áreas pertinentes, para lograr o fortalecimento do processo de integração (Mercosul, 2007, p. 3).

Os objetivos traçados no Tratado de Assunção são o da criação de um mercado comum, da adoção de uma política externa comum, com a coordenação de políticas e harmonização de normas em prol da integração regional (Chagas e Baumann, 2007).

O processo de integração econômica previu a construção de uma zona de livre comércio, de uma união aduaneira e de um mercado comum entre seus Estados membros (Averbug, 1998). Porém, no decorrer de 20 anos de existência, podem ser identificadas no processo de conformação do Mercosul duas fases:

- a) Até 31/12/1994 – zona de livre comércio e

b) A partir de 01/01/1995 – união aduaneira.

Para Simões e Morini (2002), o Mercosul compreende um novo modelo de desenvolvimento baseado no incentivo à liberalização econômica e maior celeridade aos processos de integração regional, tendo fixado as metas, os prazos e as ferramentas para sua conformação.

O Mercosul também é tido como uma resposta dos seus países membros às novas regras de um mundo globalizado economicamente, uma estratégia para melhor inserir-se na economia global. No início da década de 1990, era desvantajoso a não integração com países vizinhos. Assim a criação do bloco buscava promover o comércio intrabloco, modernizar a economia local e melhorar as condições de competitividade da região com o mercado mundial (Sánchez e Tomassian, 2003).

Na avaliação de Baumann e Mussi (2006), o Mercosul é uma experiência única que congrega países de dimensões completamente diferenciadas com o objetivo de constituir uma União Aduaneira e posteriormente um mercado comum. As disparidades existentes entre Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai acabaram por reescalonar as etapas de integração inicialmente previstas.

Segundo Hissa (2008), o Mercosul tem evoluído no ritmo do aparecimento das necessidades de seus integrantes, por meio de um processo de implantação paulatina e por um lento amadurecimento dos países que o compõem.

De acordo com Almeida (2002), o projeto Mercosul relativamente a prazos e aos compromissos assumidos pelos quatro países partes, como harmonização de políticas setoriais entre outros, era por demais ambicioso. Ainda assim, no seu entendimento, o avanço do bloco na primeira década foi razoável no que diz respeito à liberalização do comércio e à construção de um espaço econômico comum no Cone Sul.

Para o autor, os dez primeiros anos de existência do Mercosul acabaram impondo ao bloco duas fases de transição, pois além da prevista inicialmente no Tratado de Assunção até o fim de 1994, a instituição da união aduaneira a partir de 1995 acabou se

transformando numa segunda etapa de transição de forma a superar a fase de zona de livre comércio e de união aduaneira incompleta (Almeida, 2002).

Basso (1998) ressalta, no entanto, que o Tratado de Assunção aponta para a construção de um mercado comum, mas não de imediato. Os Anexos I e II do Tratado dispõem exclusivamente sobre um programa de liberação comercial interno e sobre a adoção de um regime geral de origem, respectivamente, o que atribui para a primeira fase de integração regional a constituição de uma zona de livre comércio.

A autora entende que o Tratado de Assunção e seus atos complementares conferem dinamicidade, originalidade e simplicidade aos seus instrumentos jurídicos e que a integração deverá ser feita baseada nos três pilares do Mercosul: consenso, pragmatismo e flexibilidade (Basso, 1998).

Na implantação de uma zona de livre comércio não haveria tributação ou restrição às importações entre os Estados Partes do Mercosul. Apenas a partir de 01/01/1995, a zona de livre comércio se converteria em união aduaneira, quando os signatários do Tratado poderiam cobrar alíquotas iguais nas importações dos demais países, com a criação de uma TEC – Tarifa Externa Comum (Mercosul, 2007).

Em 1994, o Mercosul passa a ter personalidade jurídica de direito internacional a partir da assinatura do Protocolo de Ouro Preto, uma espécie de complementação ao Tratado de Assunção. A partir de então, o Mercosul é reconhecido jurídica e internacionalmente como uma organização, podendo negociar com outros blocos e organismos internacionais.

O Tratado de Assunção e os Protocolos de Brasília e de Ouro Preto são considerados os principais atos jurídicos do processo de integração do Mercosul. O Tratado de Assunção é complementado na medida do avanço do processo integracionista do bloco regional (Simões e Morini, 2002).

No Protocolo de Ouro Preto também foi desenhado o corpo institucional do Mercosul com a definição de três instâncias decisórias: uma política (Conselho), uma executiva (Grupo) e uma técnica (Comissão), e foram instituídos o espanhol e o português como

idiomas oficiais do bloco (MRE, 2010b). Os principais órgãos que compõem o Mercosul atualmente são apresentados na Tabela 5.1.2 e no APÊNDICE F.

Tabela 5.1.2: Estrutura Institucional do Mercosul

Órgãos	Composição Institucional
Conselho do Mercado Comum (CMC)	Composto pelos Ministros das Relações Exteriores e da Economia dos Estados Partes, órgão superior e decisório, é responsável pela direção política do processo de integração, garantindo o cumprimento dos objetivos traçados no Tratado de Assunção, por meio da edição de Decisões. A presidência do Conselho é rotativa. Pelo período de seis meses cada país membro, por ordem alfabética, assume o seu comando (<i>Pro Tempore</i>).
Grupo do Mercado Comum (GMC)	Composto por representantes dos Ministérios das Relações Exteriores e da Economia e também dos Bancos Centrais dos Estados membros, é órgão decisório executivo, responsável pela fixação dos programas de trabalho e por negociar acordos com terceiros, por delegação do CMC, por meio da edição de Resoluções obrigatórias aos Estados Partes.
Comissão de Comércio do Mercosul (CCM)	Composto por quatro titulares e quatro alternos dos Estados membros e coordenado pelos Ministérios das Relações Exteriores. Órgão decisório técnico com a função de apoiar o GMC nas políticas comerciais do bloco, regular o comércio intrabloco e com terceiros países e organismos internacionais, por meio de Diretrizes. Possui um Comitê de Defesa Comercial e Salvaguardas (CDCS) e sete Comitês Técnicos.
Parlamento do Mercosul	Órgão representativo dos cidadãos dos Estados membros, responsável por consultar, deliberar e formular Declarações, Disposições e Recomendações.
Foro Consultivo Econômico-Social (FCES)	Órgão consultivo que representa os setores da economia e da sociedade por meio da edição de Recomendações ao GMC.
Secretaria Administrativa do Mercosul (SAM)	Órgão de apoio técnico e assessoramento à estrutura institucional do Mercosul, sediado em Montevideú, Uruguai.

Fonte: adaptado de Mercosul (2010) e MRE (2010b)

Além dos órgãos acima citados, o Mercosul conta com a Comissão Sócio-Laboral (CSL), a Comissão de Representantes Permanentes do Mercosul, o Fórum de Consulta e Concertação Política (FCCP), os Grupos de Alto Nível, os Subgrupos de Trabalho (SGT) ligados ao GMC, os Comitês Técnicos (CT) ligados ao CCM, o Observatório do Mercado de Trabalho do Mercosul (OMTM) ligado ao SGT-10 (Assuntos Trabalhistas, Emprego e Seguridade Social). Essas instâncias são apenas organizacionais, não decisórias. O Mercosul funciona mediante Reuniões de Ministros (RM), Reuniões Especializadas (RE), Conferências, e Reuniões *Ad-hoc* (Mercosul, 2010).

Ressalte-se que, como visto no Capítulo 2, as decisões no âmbito do Mercosul ocorrem por consenso tendo em vista o caráter intergovernamental do bloco, ou seja os Estados membros é que têm o poder de decisão. Esta característica flexibiliza os acordos, mas também os torna morosos. Se por um lado a decisão tomada por todos implica num comprometimento maior de cada um dos membros, por outro lado, nem sempre se chega a um acordo tão rapidamente.

Para Hissa (2008) a intergovernabilidade, em princípio, é benéfica por dispensar uma burocracia excessiva, mas para o estágio atual de união imperfeita acaba criando barreiras que impedem a eliminação dos entraves e impossibilita a meta final do processo de integração do Mercosul: o de um mercado comum.

Segundo Mercosul (2010), o processo de integração ocorre de forma realista e flexível de maneira a que os Estados Partes possam ajustar as normativas às suas realidades. Nesse sentido, em 2000, os países que compõem o Mercosul decidiram dar início a uma nova etapa para que seja consolidada a fase de união aduaneira.

Baumann e Mussi (2006) destacam que a existência do Mercosul contribuiu para a estabilidade democrática dos países do Cone Sul cuja aproximação ocorreu durante o período de redemocratização de vários países sul-americanos.

Os autores afirmam, no entanto, que as desordens políticas em um ou outro país dificultaram a convergência pretendida principalmente em relação às políticas macroeconômicas do bloco, assim como as crises e os choques econômicos de combate à hiperinflação de seus maiores sócios, Argentina e Brasil (Baumann e Mussi, 2006).

Apesar das dificuldades enfrentadas pelos membros do Mercosul, houve incremento comercial entre os países desde de sua implantação, oscilando eventualmente em função da instabilidade econômica e/ou política ocorridas no Cone Sul (Santos, 2006).

A Figura 5.1.3 apresenta em diferentes períodos o fluxo comercial (importação e exportação) intrabloco. Existe um salto expressivo, principalmente nas exportações, no período entre 1990 a 1998. De 1998 a 2002, a participação nas exportações despencou de 24% para menos de 12% e de 21% para 13% nas importações. A partir de 2002, houve uma maior estabilização no comércio na região com as exportações crescendo de 12% para 15%, em 2009, e as importações oscilando um pouco mais em torno de 12,5% a 15% entre 2002 e 2008.

De acordo com BID (2010), as tendências indicam que as importações não irão desempenhar o mesmo papel dos anos 1990 quando chegaram a 20%. Ao mesmo tempo, pode-se constatar que as exportações que apresentam uma pequena recuperação de 2009 para o primeiro semestre de 2010, atingindo quase 16%, não mais retornaram ao patamar de 1990 (7%).

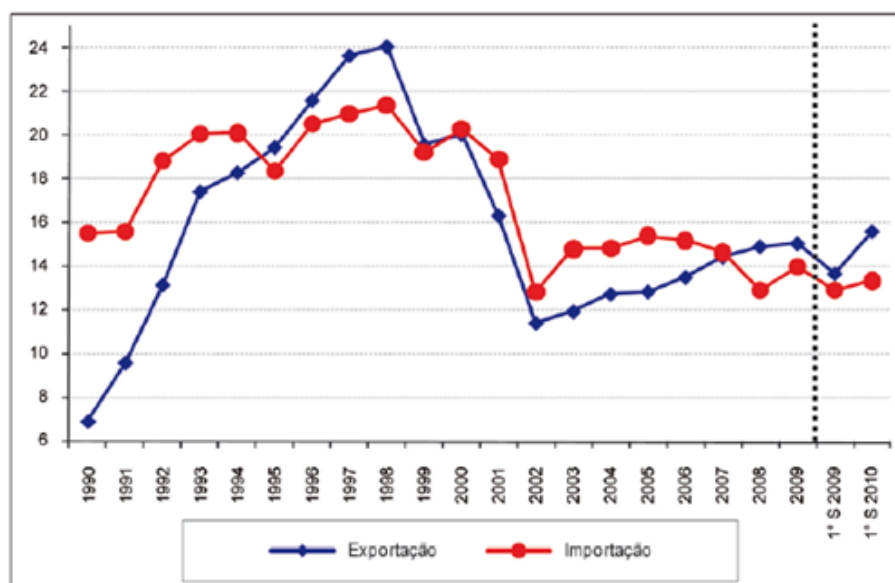


Figura 5.1.3: Participação do comércio intrazona no comércio total no Mercosul (%)
1990 – 1º semestre 2010

Fonte: INDEC (Argentina); SECEX-MDIC (Brasil); Bancos Centrais de Paraguai e Uruguai
apud BID (2010)

A Figura 5.1.4 evidencia a importância da relação comercial direta do Brasil com a Argentina, principais parceiros do Mercosul. Em 2008, a maior parte das exportações brasileiras no Mercosul foi para a Argentina (81%), enquanto 89% das importações nacionais vieram desse mesmo país.

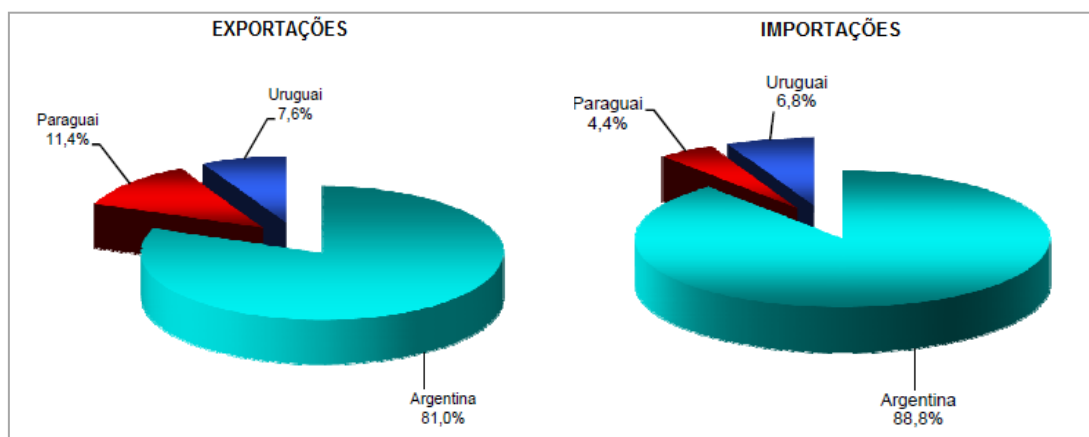


Figura 5.1.4: Participação dos países do Mercosul no comércio com o Brasil em 2008

Fonte: MRE (2009)

A participação por país nas trocas comerciais no Mercosul, no ano de 2007, estão destacadas nas Figuras 5.1.5 e 5.1.6. Observa-se que Paraguai e Uruguai representam, tanto para exportação quanto para a importação, menos do que 6% do total do comércio realizado no Mercosul. Da mesma forma, o Brasil aparece como o país membro de maior peso comercial no bloco sul-americano, responsável por mais de 70% das exportações e por 75% das importações do Mercosul.

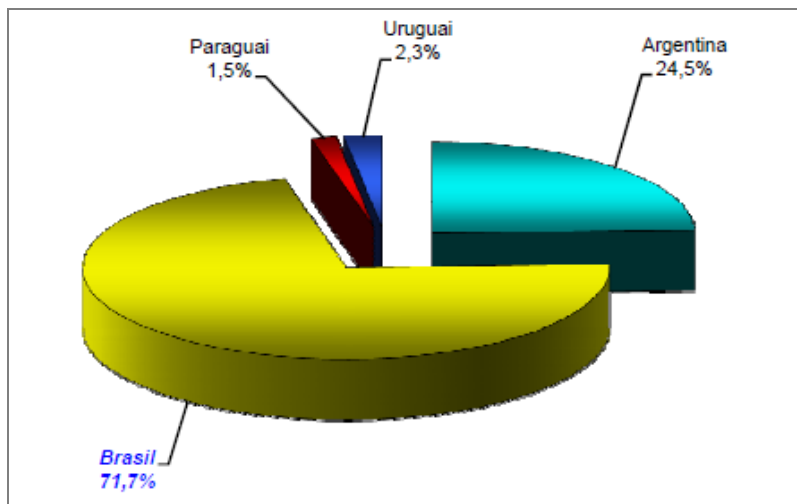


Figura 5.1.5: Participação dos países membros no total das exportações do Mercosul em 2007

Fonte: MRE (2009)

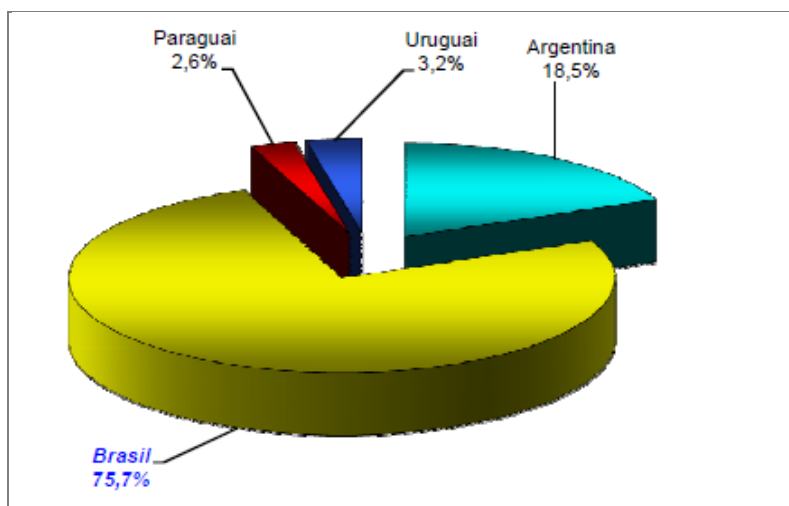


Figura 5.1.6: Participação dos países membros no total das importações do Mercosul em 2007

Fonte: MRE (2009)

Ainda no que diz respeito às trocas comerciais com o Brasil, o Mercosul é considerado seu quinto maior mercado comprador e fornecedor, conforme levantamento de 2010 (janeiro a setembro), apresentado nas Figuras 5.1.7 e 5.1.8.

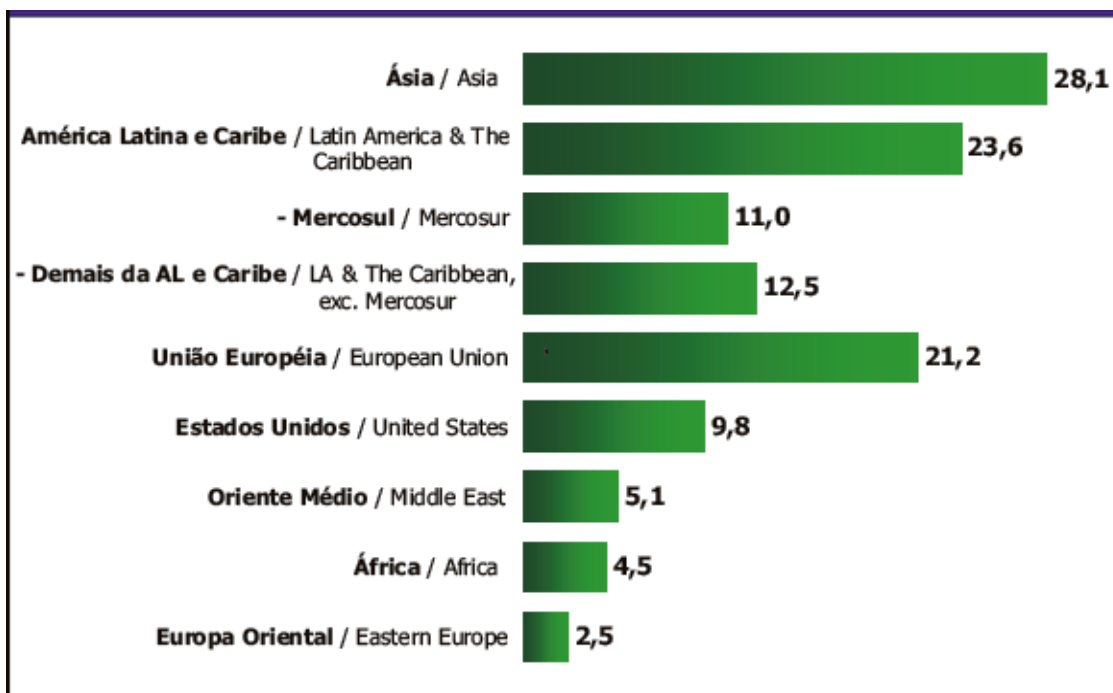


Figura 5.1.7: Principais Mercados de Destino das Exportações Brasileiras (%)
Janeiro-Setembro 2010
Fonte: MDIC (2010a)

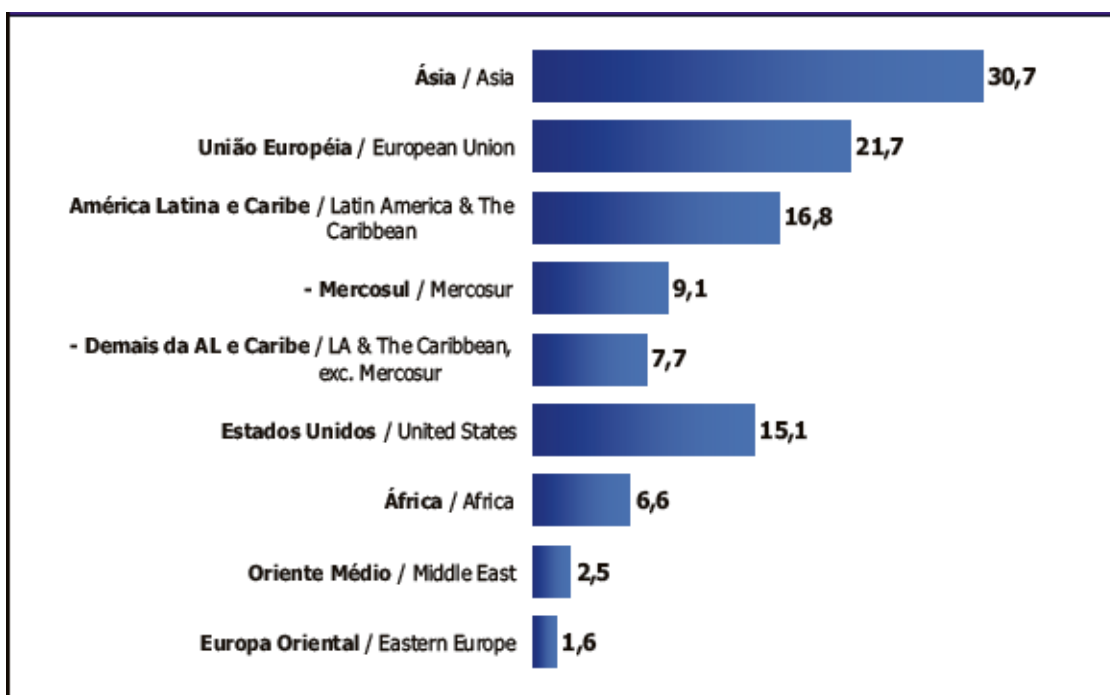


Figura 5.1.8: Principais Mercados Fornecedores ao Brasil (%)
Janeiro-Setembro 2010
Fonte: MDIC (2010a)

Apresentados alguns dados sobre o Mercosul, deve-se destacar ainda que há muitas assimetrias a serem suplantadas e harmonizadas para o bloco avançar no seu propósito fundacional de mercado comum.

Uma das áreas estratégicas para esse avanço é a de serviços de transporte de cargas, onde apesar de muitos obstáculos terem sido vencidos desde a assinatura do Tratado de Assunção, em 1991, ainda existem barreiras a superar para que as fronteiras se abram ao comércio.

5.2 Aspectos legais e operacionais do TRIC no Mercosul

O transporte, em particular o rodoviário de cargas, é um instrumento fundamental para a integração econômica, social, política e cultural entre os países. No caso da América do Sul, o TRIC desempenha importante papel no fluxo de mercadorias e no processo de integração do Mercosul.

Entende-se que, com a conformação do bloco econômico sul-americano, o transporte rodoviário de cargas evoluiu a partir da melhoria da harmonização das regras e da diminuição de entraves (Santos e Prado, 2009).

O transporte rodoviário de cargas no Mercosul se dá mediante as normas estabelecidas nos acordos internacionais de trânsito e transporte. O Brasil mantém acordos internacionais de transporte com quase todos os países sul-americanos, graças à sua dimensão e posição geográfica (Santos, 2006).

No âmbito do Cone Sul, o transporte terrestre de cargas é regido pelo Acordo Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT cujos países signatários são: Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai⁶. O ATIT é regido por resoluções, instruções normativas, atas de reuniões bilaterais, convênios e outros instrumentos legais. Adotado pelo Mercosul, foi internalizado no Brasil pelo Decreto nº 99.704/90 (ANTT, 2010).

⁶ Por convenção, as seguintes siglas são adotadas nos países do Cone Sul: AR (Argentina), BO (Bolívia), BR (Brasil), CL (Chile), PE (Peru); PY (Paraguai); UY (Uruguai) e VE (Venezuela).

O ATIT é uma norma jurídica que reflete os princípios fundamentais firmados entre os governos dos países signatários, em particular, os que reconhecem o transporte internacional como serviço de interesse público necessário à integração do Cone Sul e entendem a reciprocidade como o regime mais propício para otimizar a eficiência do serviço prestado (ANTT, 2010).

Principal acordo do Cone Sul, o ATIT se divide em quatro capítulos, mais apêndices e anexos, entre os quais são destacados (Sánchez e Tomassian, 2003; ANTT, 2010):

- a) Capítulo I – Disposições Gerais que estabelecem, entre outros, a possibilidade apenas de tráfego bilateral direto ou em trânsito por terceiro país e proíbe a cabotagem, apesar de prever que os países signatários podem firmar acordos bilaterais ou multilaterais, principalmente em matéria de reciprocidade na concessão de permissões, em regimes tarifários e em aspectos técnico-operacionais, desde que esses acordos não firam os dispositivos do ATIT;
- b) Capítulo II – Transporte Internacional por Rodovias, que apresenta, entre outros, um rol de definições referentes ao transporte internacional por rodovias e versa sobre o caráter permanente e regular da operação de transporte, criando exceções para o transporte ocasional e de carga própria. Além de possibilitar a participação do país transitado no tráfego de terceiros países, conforme descrito a seguir:

Art. 19

(...)

2. Transporte terrestre com tráfego bilateral com trânsito por terceiros países signatários: o realizado entre dois países signatários com trânsito por terceiros países signatários, sem efetuar nestes nenhum tráfego local, permitindo somente as operações de transbordo em recintos alfandegários e expressamente autorizadas pelos países signatários.

3. Transporte terrestre com tráfego para terceiros países não signatários: o realizado por um país signatário com destino a outro que não seja signatário do Acordo, com trânsito por terceiros países signatários, na mesma modalidade definida no parágrafo 2 do presente artigo.

(...)

Art. 29.

(...)

2. Em caso do transporte em trânsito por terceiros países, de acordo com o definido nos parágrafos 2 e 3 do artigo 19, celebrar-se-ão igualmente acordos entre os países interessados, assegurando uma justa compensação pelo uso da infraestrutura do país transitado, sem prejuízo de que seja acordado, bilateral ou tripartitamente, que o país transitado possa participar desse tráfego;

Há também o Segundo Protocolo Adicional ao Acordo de Alcance Parcial Sobre Transporte Internacional Terrestre, celebrado entre os signatários do ATIT, que dispõe sobre as infrações e sanções a este último acordo e foi internalizado no Brasil pelo Decreto nº 5.462/2005 (ANTT, 2010).

A Venezuela, em processo de adesão como membro pleno ao Mercosul, mantém com o Brasil acordo bilateral de transporte rodoviário terrestre específico (Decreto nº 2.975/99), firmado à semelhança do disposto no ATIT (ANTT, 2010).

Argentina, Brasil e Uruguai também celebraram o Acordo Tripartite nº1, em 1998, que permite a um dos signatários participar do tráfego entre os outros dois desde que a operação de transporte inclua o trânsito pelo primeiro país (Santos, 2006).

O Brasil encontra-se em processo de negociação para firmar acordo de transporte terrestre com a Colômbia, o Equador, o Suriname e a Guiana Francesa, já tendo assinado acordo com a Guiana (Decreto nº 5.561/05), com base no ATIT, ainda pendente de ajustes com a Receita Federal para entrar efetivamente em vigência.

À luz do ATIT, baseados na “justa compensação pelo uso da infraestrutura”, prevista no Art. 29 do referido acordo, Brasil, Argentina e Chile firmaram a participação deste segundo no tráfego bilateral dos primeiro e terceiro para um número restrito de empresas e veículos argentinos, conforme estabelecido no item 6 Ata da Reunião Bilateral Argentina/Brasil de setembro de 2005 (ANTT, 2010).

Observa-se que a harmonização entre as normas vigentes de transportes terrestres na América do Sul não evoluiu, até o momento, para uma legislação única, apesar de sete, dos treze⁷ países sul-americanos serem signatários do ATIT. Harmonizar, no entanto, não significa necessariamente criar um único instrumento legal, pode-se traduzir na busca pela convergência e pela eliminação de eventuais assimetrias (Aladi, 2001).

A Aladi (2001), porém, sugere que a melhor alternativa seria conceber uma nova Norma Comum Regional (NCR) que utilizasse o ATIT como texto referencial, abrangendo as demais normas existentes sobre transporte terrestre.

Existem diversas normas referentes ao transporte rodoviário de cargas que foram concebidas no âmbito do Mercosul, ao amparo da Aladi, assim como na própria Associação Latino-Americana de Integração sobre (Aladi, 2008):

- a) Acesso ao mercado (exigências mínimas para o exercício da profissão de transportador rodoviário internacional de cargas, atenuação de assimetrias);
- b) Contrato de transporte internacional (responsabilidade civil do transportador rodoviário internacional de cargas);
- c) Características dos veículos (inspeção técnica veicular, dispositivos veiculares);
- d) Seguros (apólice única com cobertura internacional);
- e) Facilitação do transporte (trâmites de fronteira, trânsito internacional);
- f) Ambiente (emissão de poluentes);
- g) Segurança (produtos perigosos) etc.

Todos esses acordos e normas, firmados no âmbito do Cone Sul, têm por objetivo promover o transporte de bens, de maneira segura para veículos e condutores e com trâmites fronteiriços menos burocráticos (Santos, 2006).

Para alcançar esses objetivos e garantir a aplicação dos acordos, são realizadas, sistematicamente, reuniões bilaterais e multilaterais de acompanhamento e avaliação, a fim de incorporar avanços tecnológicos e operacionais e agilizar os procedimentos aduaneiros.

⁷ Considerados também o Suriname, a Guiana e a Guiana Francesa

No âmbito do Mercosul, as reuniões ocorrem a cada seis meses no país em que estiver sendo presidido *Pro Tempore* o Subgrupo de Trabalho nº 5 – Transportes (SGT-5), com a participação das autoridades de transportes do Estados Partes e dos Estados associados (Mercosul, 2010). Da mesma forma, reuniões bilaterais e trilaterais são promovidas para solucionar problemas técnicos e operacionais e evoluir na facilitação de transporte entre os territórios dos países, paralelamente às negociações do Mercosul.

Assim como em outros mercados, a circulação entre os países signatários desses acordos obedece à regulação específica. O transporte rodoviário de cargas nacional (dentro de um mesmo Estado), ou a cabotagem, só pode ser realizado por empresas nacionais (ANTT, 2010).

O TRIC, no Cone Sul, segue normas específicas, só podendo ser realizado por empresas e veículos habilitados pelos organismos nacionais competentes. A habilitação para o transporte regular é por meio de uma Licença Originária, denominada *Documento de Idoneidad* em espanhol, concedida pelo órgão competente do país sede da empresa, procedida de uma Licença Complementar, *Permiso Complementar* em espanhol, expedida pela autoridade competente do país de destino (Geipot, 2001).

No Brasil, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) é o organismo nacional competente para negociar e aplicar os acordos internacionais. O exercício da atividade de transporte rodoviário internacional de cargas é regulamentado pela Resolução ANTT nº 1.474/2006 que:

Dispõe sobre os procedimentos relativos à expedição de Licença Originária, de Autorização de Caráter Ocasional, para empresas nacionais de transporte rodoviário de cargas Autorizadas a operar no transporte rodoviário internacional entre os países da América do Sul, e de Licença Complementar, em caso de empresas estrangeiras, e dá outras providências. (ANTT, 2010)

A partir da data de emissão da Licença Originária, a empresa pode levar até 180 dias para poder operar no TRIC, conforme os prazos previstos na legislação, ATIT e Resolução ANTT nº 1.474/2006. A validade desses documentos, inicialmente

indeterminada, vem sendo negociada bilateralmente e no âmbito do ATIT, por iniciativa da ANTT, para 10 anos – prazo concedido às habilitações regulares pelo Brasil desde 2002.

Ressalte-se que para uma empresa operar regularmente em território estrangeiro deverá ter constituído neste representante legal com plenos poderes para responder por ela em todos os atos administrativos e judiciais, conforme disposto no ATIT e na Resolução ANTT nº 1.474/2006 (ANTT, 2010).

Outra modalidade de autorização para operar no TRIC é a de caráter ocasional, válida por até 180 dias, aplicada a situações de transporte especiais como para cargas ultradimensionadas, eventos culturais, esportivos, entre outros, acordadas bilateralmente. Sua expedição é praticamente imediata, desde que cumprido o disposto na Resolução ANTT nº 1.474/2006 e nas negociações bilaterais, mas também deve ter a autorização solicitada pela autoridade competente de país sede da transportadora e ser ratificada pelo órgão competente do outro país envolvido na operação de transporte.

Como as empresas habilitadas ao TRIC devem compor um quadro de frota também autorizado, o dinamismo nas operações rodoviárias de carga é muito intenso. As empresas são obrigadas a manter uma frota mínima própria, podendo ser agregada de veículos afretados sob a forma de arrendamento mercantil ou *leasing* (ANTT, 2010).

De praxe, a frota das empresas não é estática, tornando frequente a modificação em seus parques automotores, o que também passa por processo de autorização pelos organismos competentes, uma vez cumpridas as exigências legais dos estatutos acima citados. Isto exige rapidez e flexibilidade operacional de modo a que o TRIC não entreve nas fronteiras. O quantitativo de frota e empresas brasileiras e estrangeiras autorizadas regularmente ao TRIC no Cone Sul está representado na Tabela 5.2.1.

Tabela 5.2 1: Empresas e frotas brasileiras e estrangeiras habilitadas no TRIC

Origem	Empresas	Frota
Brasileiras	668	62.633
Estrangeiras	1.116	34.440

Atualizado em 31/12/2010

Fonte: ANTT (2010)

A Tabela 5.2.2 apresenta a quantidade de empresas e frota brasileiras habilitadas por país de destino e a quantidade de empresas e frota estrangeira habilitadas por país de origem, regularmente.

Tabela 5.2 2: Empresas e frotas habilitadas por país de origem e de destino

Brasileiras			Estrangeiras		
País de Destino	Empresas	Frota	País de Origem	Empresas	Frota
AR	517	46.243	AR	463	16.795
BO	85	7.978	BO	37	1.241
CL	294	29.406	CL	342	5.669
PY	178	28.048	PY	126	7.628
PE	32	2.104	PE	4	92
UY	221	21.734	UY	143	3.000
VE	18	1.082	VE	1	15

Não somar os veículos brasileiros habilitados por país, pois um mesmo veículo pode estar habilitado em mais de um tráfego.

AR (Argentina), BO (Bolívia), BR (Brasil), CL (Chile), PE (Peru); PY (Paraguai); UY (Uruguai) e VE (Venezuela).

Atualizado em 31/12/2010

Fonte: ANTT (2010)

Observe-se que os veículos habilitados no TRIC são compostos de caminhões simples, cavalo trator, reboque e semirreboque. Os veículos de carga são divididos em diversos tipos, e podem ser resumidos da seguinte forma (Goldenstein, Alves e Azevedo, 2006):

- a) Caminhões simples – monoblocos, constituídos de uma só parte que agrega a cabine do veículo com o motor e a unidade de carga; carroceria sobre chassi;
- b) Cavalo trator ou cavalo mecânico – composto por cabine e sistema de motor e tração, depende de uma unidade de carga para transportar;

c) Reboque ou semirreboque – unidades de carga; estrutura com chassi, eixos, suspensão e freios engatáveis ao cavalo tractor. A principal diferença entre os dois é o sistema de engate.

O controle operacional das habilitações entre o Brasil e os demais países é feito, nas fronteiras brasileiras, por meio de sistema informatizado e integrado (Sistema de Controle de Frotas – SCF da ANTT), que informa a situação das empresas e de seus quadros de frota. O SCF está implantado em todos os postos de aduana da Secretaria da Receita Federal do Brasil, nos pontos de fronteira habilitados, conforme Figura 5.2.1.



Figura 5.2.1: Mapa de postos de fronteiras do Brasil com Argentina, Bolívia, Guiana, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela.

Fonte: ANTT (2010)

Apesar da integração sistêmica, o hábito do papel ainda é comum com a exigência de carimbos e assinaturas em fotocópias de documentos de autorização transmitidos por correio eletrônico. Em 2010, foi constituído no âmbito do SGT-5 grupo *Ad Hoc*, em andamento, com técnicos dos países membros, para integrar todas as bases de dados eletrônicas do Mercosul e minimizar ao máximo a burocracia ainda existente no TRIC.

Do ponto de vista comercial, a contratação de uma empresa de transporte obriga a celebração de um contrato entre o embarcador (dono da mercadoria/contratante) e o transportador (contratado). O contrato de transporte (conhecimento de embarque), emitido pelo transportador, é o documento que formaliza o negócio, e pode ser nacional ou internacional. Este documento apresenta informações relativas à(s) mercadoria(s) transportada(s), ao valor do frete, ao remetente/exportador e destinatário/importador.

No transporte rodoviário internacional de cargas, o contrato de transporte pode ser substituído pelo MIC/DTA – Manifesto Internacional de Cargas/Declaração de Trânsito Aduaneiro (normalmente reúne mais de um contrato de transporte). O MIC/DTA é o documento de controle aduaneiro utilizado no TRIC no âmbito dos países partes do ATIT, no Cone Sul, e também da Venezuela. Este documento ampara as mercadorias do ponto de carregamento até o ponto de descarga e seu formulário é bilíngue (português e espanhol).

O MIC/DTA é dividido em duas partes (Aladi, 2007):

- a) Manifesto de Carga – serve para declarar à alfândega de saída, trânsito e chegada, o detalhamento das mercadorias transportadas, e
- b) Declaração de Trânsito Aduaneiro – autoriza a passagem de carga transportada sob regime aduaneiro de trânsito.

Apesar dos contratos comerciais não serem controlados ou autorizados pela ANTT – normalmente são atividades fiscalizadas pela Receita Federal do Brasil –, o desrespeito a qualquer uma das regras estabelecidas no TRIC, que envolva empresas brasileiras diretamente ou operações de transporte internacional no Brasil, tem a averiguação dos fatos e a aplicação das sanções ao encargo da ANTT (sucessor do Ministério dos Transportes), o organismo nacional competente apontado no ATIT (ANTT, 2010).

A atividade do TRIC envolve direta e indiretamente diversos setores e sua magnitude se expressa no número de agentes que participam da operação de transporte: exportadores, importadores, transportadores, condutores de veículos, fiscais de diversas áreas dos países partícipes, todos responsáveis pelo deslocamento seguro de cargas, pessoas e bens culturais (Geipot, 2001).

Nesse sentido, o TRIC tem papel preponderante refletido na movimentação de cargas, em quantidade e em valor. O transporte por rodovia ocupa o segundo lugar no comércio no Mercosul, amplamente liderado pelo marítimo. O transporte ferroviário e o modal aéreo disputam o terceiro lugar. E os maiores parceiros entre os países do Mercosul são Argentina e Brasil (Sánchez e Tomassian, 2003).

Nas Figuras 5.2.2 e 5.2.3 verifica-se a participação dos modais no transporte de cargas nas exportações e importações brasileiras, respectivamente, no ano de 2009, referentes aos países do Cone Sul, inclusive Venezuela.

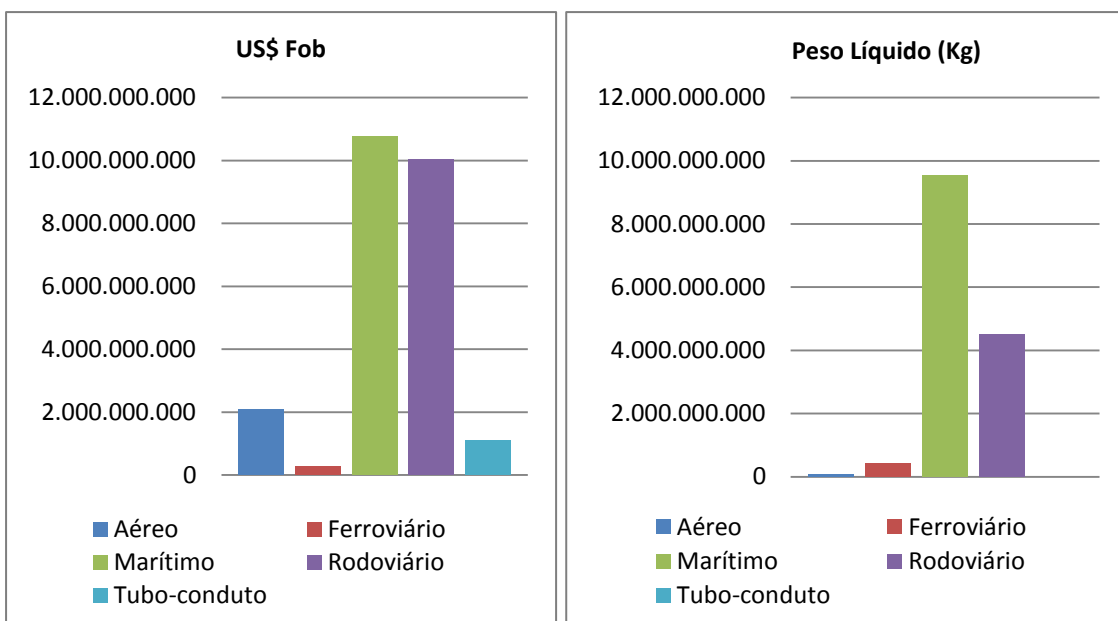


Figura 5.2.2: Exportações Brasileiras para o Cone Sul (2009)

Fonte: adaptado do Aliceweb (MDIC, 2010b)

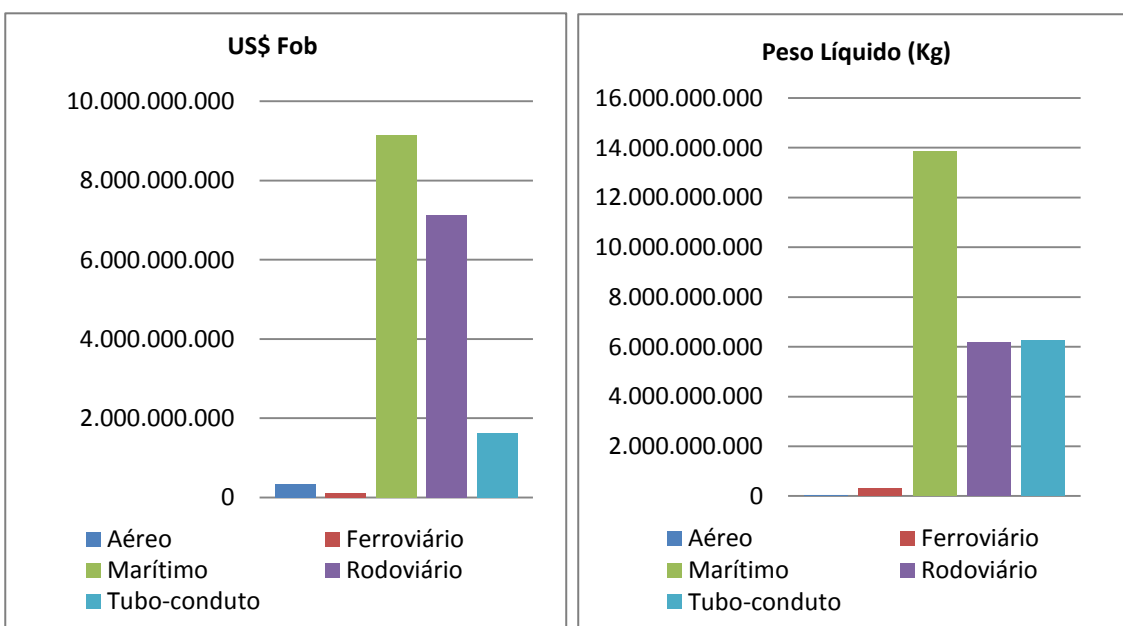


Figura 5.2.3: Importações Brasileiras do Cone Sul (2009)

Fonte: adaptado do Aliceweb (MDIC, 2010b)

Depreende-se que, embora a quantidade de mercadorias transportadas pela modalidade marítima tenha sido o dobro da transportada pelo modal rodoviário, o valor agregado das mercadorias transportadas por rodovia é bem maior do que pelo modal aquaviário, o que aproxima os valores em dólares gastos nas exportações e nas importações entre estes dois meios de transportes.

Contabilizado o fluxo de caminhões nas principais fronteiras brasileiras, a movimentação de veículos de carga chegou a 488 mil no ano de 2008, conforme Tabela 5.2.3.

Tabela 5.2.3: Fluxos do TRIC nos principais pontos de fronteira brasileiros

Principais Fronteiras	Total Importação + Exportação		
	2007	2008	Jan-Jun 2009
Uruguaiana -BR / Paso de Los Libres – AR	185.814	169.207	60.416
Itaqui - BR / Alvear – AR	6.623	5.393	3.381
São Borja - BR / Sto.Tomé – AR	63.203	70.649	28.488
Porto Xavier - BR / San Javier – AR	16.725	16.742	8.076
Dionísio Cerqueira-BR/Bernardo de Irigoyen – AR	19.577	18.419	9.625
Guaíra – BR / Salto del Guairá – PY	18.828	18.934	5.326
Chui - BR / Chuy – UY	25.747	24.343	11.163
Jaguarão - BR / Rio Branco – UY	19.561	15.779	8.172
Santana do Livramento -BR / Rivera – UY	13.272	15.009	6.641
Barra do Quaraí - BR / Bella Union – UY	544	246	102
Tríplice Fronteira BR/AR/PY (Foz do Iguazu – PR/BR)	137.161	133.308	62.457

Observação: AR (Argentina), BO (Bolívia), BR (Brasil), CL (Chile), PE (Peru); PY (Paraguai); UY (Uruguai) e VE (Venezuela).

Fonte: ABTI (2009)

A movimentação de veículos cruzando as fronteiras já foi bem mais restrita quando o TRIC adotava o sistema de *cupos* ou cotas. As cotas são uma limitação na capacidade máxima de oferta da tonelage que pode ser habilitada num determinado tráfego, restringindo, dessa forma, a quantidade de caminhões e empresas autorizados a realizar o transporte entre os países (Santos, 2006).

O Mercosul foi uma espécie de divisor de águas para o TRIC. No final de 1990, eliminaram-se as cotas entre Brasil e Argentina. A partir de 1991, o sistema de cotas também foi banido com o Paraguai e posteriormente com o Uruguai. O único país que ainda possui o sistema de cotas com o Brasil é o Peru, por vontade deste último como forma de proteger o mercado de transportes peruano (ANTT, 2010).

A eliminação deste tipo de barreira ao comércio de serviços de transportes no Mercosul alterou o perfil e quantitativo de empresas brasileiras habilitadas no TRIC, passando de 45 em 1990 para 670 em dezembro de 2010 (Tabela 5.2.1).

Ressalte-se, por fim, que o próprio ATIT prevê mecanismos que garantam a segurança no transporte e o respeito às leis internas de cada Estado parte na inexistência de normas gerais de consenso como é o caso da regra de origem em que prevalece a ordem jurídica do país transitado.

Outro aspecto referente ao ATIT é o da Comissão de revisão do Acordo constituída pelo Artigo 16 do mesmo cuja tarefa é negociar com os países signatários as mudanças necessárias à atualização da norma jurídica (Aladi, 2008).

5.3 Tópico Conclusivo

A busca de soluções para evitar os gargalos nas fronteiras sul-americanas e permitir a fluidez no tráfego internacional por rodovias é uma constante. As normas adotadas de maneira comunitária para harmonizar pesos e dimensões, instaurar a inspeção técnica veicular com certificado único, o regulamento sobre o transporte de produtos perigosos etc. são algumas das iniciativas empíricas.

Mesmo com esses esforços, evoluir para uma regra comum entre países tão díspares, com assimetrias econômicas e sociais, principalmente, tão acentuadas, leva muito tempo e, por vezes, os acordos bilaterais são mais ágeis e práticos.

O principal é fazer com que os objetivos traçados não se tornem entraves e restrinjam ainda mais a eficiência e a produtividade no setor de transporte internacional. Entre crises, o desafio do Mercosul é não retroceder.

Ao longo dos dezesseis anos de existência do Mercosul, podem ser observados avanços para o setor de transportes com certa flexibilização nos acessos aos mercados. O critério da reciprocidade e o crescimento do comércio no Cone Sul fizeram com que os países sul-americanos fossem ajustando suas normas.

No entanto, como não existe um acordo próprio, institucionalizado, do que seriam as liberdades da terra, a referência de liberdade em transporte, quando considerada no TRIC, é a das liberdades do ar, mais especificamente a 5ª liberdade aérea.

As diferenças entre as duas modalidades de transporte, aéreo e rodoviário, impingem a esta pesquisa a busca de um instrumento de medição dos graus de liberdade da terra mais adequado às características do TRIC, que será proposto no próximo capítulo.

6. LIBERDADES DA TERRA: UMA PROPOSTA TÉCNICO-COMERCIAL

A proposta deste estudo parte basicamente da assertiva de que deve ser concebido modelo para normatizar as liberdades de transporte e trânsito para o transporte rodoviário internacional de cargas no lugar de se valer das consagradas liberdades do ar, tendo em vista as diferenças existentes entre os dois modos de transporte (rodoviário e aéreo).

Para tanto, comparativamente às liberdades do ar, apresentadas no Capítulo 3, serão sugeridas como proposta, as liberdades da terra, conforme as peculiaridades do TRIC e com aplicação direta no Mercosul, exemplificadas com situações acordadas entre os países membros do bloco econômico.

Dessa forma o capítulo segue em duas partes, sendo que a primeira fará uma avaliação sistematizada do TRIC com comparações ao transporte aéreo e a segunda apresenta uma proposta de organização do sistema de transporte rodoviário internacional de cargas a partir das liberdades da terra.

6.1 Proposta das liberdades da terra com aplicação no Mercosul

Desde a Convenção de Chicago, em 1944, as liberdades do ar se constituíram em conceitos universais, utilizados amplamente para determinar as relações comerciais no transporte internacional por via aérea. Este fato não tem correspondente no TRIC, haja vista a inexistência de acordo mundial nesse sentido para o modo rodoviário (Santos, Prado e Maia, 2010).

De acordo com Santos, Prado e Maia (2010), a inexistência de um acordo global que defina a gradação dos níveis de acesso no TRIC pode decorrer de alguns fatores que diferenciam os modos aéreo e rodoviário, conforme descrito na Tabela 6.1.1.

Tabela 6.1.1: Fatores que diferenciam os modos aéreo e rodoviário

Fatores	Transporte Aéreo	Transporte Rodoviário
Tipo de acesso	Acesso pontual (aeroportos e aeródromos). Navegação hipoteticamente livre no espaço aéreo operacional	Acesso amplo à via de navegação (rodovias). Navegação restrita à infraestrutura física.
Controle fronteiro	Soberania mais vulnerável (qualquer ponto projetado da fronteira terrestre ou de fronteira territorial é potencial à invasão do espaço aéreo de outro Estado). Maior área de controle (todo o espaço aéreo), atenção redobrada para o acesso de aviões estrangeiros.	Soberania menos vulnerável (os pontos de acesso são, hipoteticamente, restritos aos postos de fronteira com acesso rodoviário, autorizados ao trânsito por acordo internacional). Menor área de controle (pontual), maior possibilidade de segurança e rigor.
Característica da carga	Peso, volume e valor (muito caro). Modal de pouca expressão em termos de volume no transporte de cargas internacionais.	Peso, volume e valor (muito barato). Na maior parte das vezes, os embarques são de cargas fechadas, com destino único (algumas características das liberdades do ar tornam-se pouco aplicáveis na prática rodoviária).

Fonte: adaptado de Santos, Prado e Maia (2010)

Esses autores ressaltam, ainda, que as características geográficas dos países são preponderantes para a formalização de acordos de abrangência mundial. No caso do TRIC, a inexistência de fronteiras terrestres globais dispensa este tipo de acordo (Santos, Prado e Maia, 2010).

Mesmo assim, o TRIC também apresenta variáveis que se enquadram em diferentes graus de liberdade nos acessos aos seus mercados, mais restritivos do ponto de vista do

alcance territorial, porém importantes para a facilitação do comércio nos blocos econômicos.

Em 1991, pelo Acordo 1.90 da XVIII Reunião de Ministros de Obras Públicas e Transportes do Cone Sul, foi incluído formalmente à agenda de trabalho do grupo o tema da quinta liberdade. Na oportunidade, foi encomendado aos especialistas dos países membros um estudo sobre os aspectos conceituais e operacionais para a implantação do regime dessa liberdade no transporte de cargas e de passageiros (Aladi, 1993).

A Aladi foi um dos organismos responsável por apresentar, na XIX Reunião de Ministros, ocorrida em 1992, um relatório sobre o tema referente a seus aspectos comerciais, econômicos e sociais. Devido à sua complexidade, o assunto passou ao encargo da Comissão do Artigo 16 do ATIT que deveria apresentar alternativas de solução para, entre outros, a quinta liberdade no transporte internacional de passageiros (Aladi, 1993).

A quinta liberdade referida nas reuniões dos Ministros do Cone Sul é aquela concebida pela Convenção de Chicago, em 1944, para o transporte aéreo e algumas raras vezes citadas em documentos oficiais, como atas de reuniões, indicando uma maior flexibilização do TRIC aos moldes da aviação civil. No entanto, a iniciativa tomada em 1991 não foi adiante, apesar dos estudos realizados.

Em que pese a livre associação mantida com o transporte aéreo até hoje, este estudo adota o argumento de que a simples transposição dos conceitos e graus de liberdade do ar para o TRIC pode gerar distorções na sua aplicação tendo em vista as características peculiares deste último modal, acarretando, inclusive alguns prejuízos regulatórios não previstos nas relações entre os países (Santos, Prado e Maia, 2010).

Além disso, entende-se que a gradação das liberdades também para o transporte rodoviário de cargas possa servir como uma “régua” e ser um referencial teórico que meça o desenvolvimento e a maturidade dos mercados em relação ao TRIC (Santos, Prado e Maia, 2010).

Este pressuposto torna necessário avaliar algumas características específicas do modo rodoviário de carga para contrapô-las ao transporte aéreo e verificar no que ambos os modais coincidem e divergem.

O TRIC é o modal de maior alcance se for considerada a distribuição da mercadoria, do ponto de origem ao de destino, sendo o único modo capaz de cumprir com a função “porta a porta” no transporte. Nesse sentido, a disponibilidade de material rodante (veículos) é determinante no fluxo comercial e completamente diferenciada do transporte aéreo.

No transporte aéreo, os aviões são equipamentos monovolumes, de propriedade ou posse de uma operadora aérea específica. Essa característica torna os equipamentos aéreos unidades operacionais indivisíveis que, no máximo, podem ser cedidas em subcontratação a uma empresa aérea estrangeira (Santos, Prado e Maia, 2010).

No TRIC, a subcontratação pode incluir a combinação de partes dos conjuntos rodantes. Como os caminhões são compostos na sua maioria por um cavalo trator (unidade de tração) e implementos (as unidades de carga: reboques e semirreboques), a subcontratação possibilita que haja intercâmbio das unidades (intercâmbio de tração), inclusive com um conjunto rodante multinacional (cruzamento de bandeira).

A subcontratação, portanto, flexibiliza diferenciadamente as liberdades comerciais do TRIC em relação ao transporte aéreo, não cabendo associar diretamente as liberdades possíveis de serem estabelecidas na terra com as do ar para esta situação.

No caso do Cone Sul, os signatários do ATIT, e também a Venezuela, acordaram bilateralmente com o Brasil as seguintes modalidades operacionais de subcontratação, intercâmbio de tração e cruzamento de bandeira, apresentadas na Tabela 6.1.2.

Tabela 6.1.2: Modalidades operacionais acordadas nas relações bilaterais no Cone Sul

Países	Subcontratação do conjunto rodante ¹		Subcontratação com Intercâmbio de tração		Reunião Bilateral
	Cruzamento de bandeira	Mesma bandeira	Cruzamento de bandeira	Mesma bandeira	
BR x AR	Sim	Sim	Sim	Sim	Item 4 da Ata de 29 e 30/09/2005
BR x BO	Não	Não	Não	Não	-
BR x CL	Sim	Sim	Não	Não	Item 2.2 da reunião realizada em 08 e 09/06/06
BR x PE	Não	Não	Não	Não	-
BR x PY	Sim	Sim	Não	Sim	Item 1.3 da Ata de 20 e 21/02/2003
BR x UY	Sim	Sim	Não	Sim	Item 2.2 da Ata de 09 e 10/02/2006
BR x VE	Sim	Sim	Sim	Sim	Item 2.3 da Ata de 30 e 31/10/2003 e item 2.1 da Ata de 05 e 06/03/2009

¹Conjunto = Cavalotratador (CT) + Semirreboque (SR) ou Reboque (R)

AR (Argentina), BO (Bolívia), BR (Brasil), CL (Chile), PE (Peru), PY (Paraguai), UY (Uruguai) e VE (Venezuela).

Atualizada em 31/12/2010

Fonte: adaptado de ANTT (2010)

As operações discriminadas na Tabela 6.1.2 só permitem empresas e veículos habilitados no TRIC.

Outro aspecto relevante, conforme verificado na Tabela 6.1.1 diz respeito aos modos de acesso e as vias navegáveis do TRIC e do transporte aéreo. Em tese, o transporte aéreo tem acesso a qualquer parte da fronteira territorial de um Estado e a navegação é por via livre. O TRIC tem acesso restrito aos pontos de fronteira que dividem os territórios dos Estados e também a rigidez de sua via navegável: a rodovia.

Baseado nestes dois aspectos, numa primeira análise, as liberdades fundamentais do ar (1ª e 2ª) se fundiriam em uma única liberdade da terra, pelo fato de que em algumas relações bilaterais, e.g. Brasil e Chile, o acesso ao solo de um terceiro país (Argentina) é de trânsito obrigatório no transporte rodoviário. Além disso, as paradas técnicas previstas no transporte aéreo são muitas vezes inevitáveis no TRIC devido à baixa autonomia dos veículos rodoviários em relação à das aeronaves (Santos, Prado e Maia, 2010).

A Figura 6.1.1 apresenta o mapa da América do Sul, com identificação dos países signatários do ATIT, além da Venezuela, para melhor visualizar as fronteiras entre estes.



Figura 6.1.1: Mapa da América do Sul

Pode-se afirmar, no entanto, que para o transporte rodoviário também existem liberdades essenciais que podem ser obrigatórias ou facultativas, uma vez que o TRIC

exige passagem inofensiva, a exemplo do transporte aéreo, e mesmo obrigatória, por território onde não está havendo transação comercial direta.

As demais liberdades aéreas comerciais guardam certa equivalência com o TRIC, porém com adaptações necessárias que serão vistas na próxima seção, em que haverá aglutinação de liberdade e criação de novas liberdades.


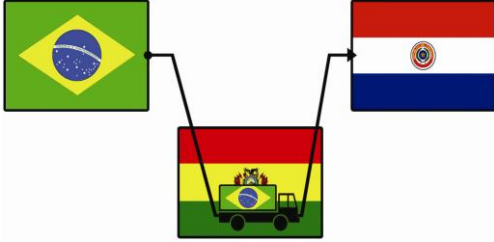


6.2 Classificação das liberdades da terra: proposta




A proposta das liberdades da terra foi concebida com base no TRIC no Mercosul ampliado, partindo tanto dos acordos bilaterais já existentes, quanto os possíveis de vir a existir, e compreende três grupos:

- a) Fundamentais – liberdades de trânsito, não compreendem comércio, mas viabilizam o transporte rodoviário entre países que não possuem fronteira em comum, ou que possuem fronteira, mas utilizam um terceiro país de trânsito por conveniência na operação de transporte.
- b) Comerciais – liberdades mercantis, em que há a movimentação de carga; do menor ao maior grau de flexibilidade, permitem medir o grau de comércio possível nas relações bilaterais, tripartites ou multilaterais.
- c) Operacionais – liberdades combinadas, sobrepostas às demais liberdades, adicionando maior flexibilidade ao transporte (subcontratação); permitem medir o nível de relação e de mobilidade operacional entre os Estados.


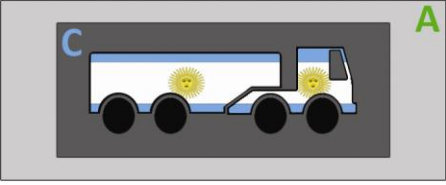


As liberdades fundamentais e comerciais são caracterizadas pelo acesso aos Estados Partes, assim como as do ar, enquanto as liberdades operacionais são definidas pela forma de acessar os Estados. Apesar de no transporte aéreo também existir operações com subcontratação, este grupo de liberdades foi criado devido à situação estrita ao TRIC, principalmente no que diz respeito ao intercâmbio de tração (Tabela 6.1.2). A Tabela 6.2.1 ilustra com maior clareza a proposta dos graus de liberdades do TRIC.

Tabela 6.2.1: Graus e Conceitos das Liberdades da Terra - Proposta

Liberdades da terra - graus	Conceito	Ilustração
Fundamentais	<p>1ª</p> <p>Trânsito natural – é a obrigação de passagem por um país de trânsito natural para a realização do tráfego entre dois outros países. Ex: No tráfego BR/CL, ou vice-versa, o território AR é de trânsito obrigatório ou natural. Transportadora brasileira ao levar carga para o Chile tem que passar pela Argentina.</p>	
	<p>2ª</p> <p>Trânsito condicional – possibilita países que possuem fronteira comum, passagem em trânsito autorizado por terceiro país. Ex: Tráfego BR/PY, ou vice-versa, com trânsito pela BO. Transportadora brasileira ao levar carga para o Paraguai utiliza a rota pela Bolívia.</p>	
Comerciais	<p>3ª</p> <p>Tráfego bilateral – o tráfego bilateral sempre permite aos países o transporte nos dois sentidos. Ex: Empresas brasileiras e argentinas podem realizar transporte BR/AR e/ou AR/BR. Transportadora brasileira leva carga do Brasil para a Argentina ou pode trazer carga da Argentina para o Brasil.</p>	
	<p>4ª</p> <p>Tráfego participado (trânsito natural) – é aquele que permite ao país de trânsito natural a participar do tráfego dos países que transitam pelo seu território. Ex: AR opera no tráfego BR/CL ou CL/BR. Transportadora argentina leva carga do Brasil para o Chile.</p>	

Liberdades da terra - graus	Conceito	Ilustração
Comerciais	<p>5ª</p> <p>Tráfego tripartite compreensivo (trânsito obrigatório) – é aquele que permite um dos três signatários do acordo a realizar o transporte entre outros dois países desde que a operação inclua o trânsito pelo primeiro. Ex: UY opera no tráfego BR/AR ou AR/BR, desde que a operação inclua entre o ponto de origem e o ponto de destino o trânsito pelo UY (Acordo Tripartite AR/BR/UY). Transportadora uruguaia leva carga do Brasil para a Argentina, em trânsito pelo Uruguai.</p>	
	<p>6ª</p> <p>Tráfego tripartite extensivo (sem trânsito obrigatório) – é o que permite a um país participar do tráfego de outros dois, sem a obrigação de trânsito pelo território do primeiro, porém partindo deste. Ex: BR opera no tráfego AR/CL ou CL/AR, partindo do BR. Transportadora brasileira leva carga da Argentina para o Chile, conseqüente de uma operação de transporte que teve origem no Brasil.</p>	
	<p>7ª</p> <p>Tráfego tripartite além ou puro (sem trânsito obrigatório) – é o que permite a um país participar do tráfego de outros dois, sem a obrigação de trânsito pelo território do primeiro ou partida deste. Ex: BR opera no tráfego AR/CL ou CL/AR, sem partir do BR. Transportadora brasileira leva carga da Argentina para o Chile, sem ter sido precedida de uma operação com origem no Brasil.</p>	

Liberdades da terra - graus	Conceito	Ilustração
Comerciais	<p>8ª Cabotagem consecutiva – permite a um país signatário a fazer transporte doméstico no território de outro país signatário, desde que partindo do país que realiza a operação. EX: BR opera no tráfego AR/AR, partindo do BR. Transportadora brasileira leva carga de um ponto de origem para um ponto de destino argentinos (transporte doméstico), conseqüente de uma operação de transporte que teve origem no Brasil.</p>	
	<p>9ª Cabotagem pura – permite a um país signatário a fazer transporte doméstico no território de outro país signatário, sem obrigação de partida do país que realiza a operação. EX: BR no tráfego AR/AR, sem partir do BR. Transportadora brasileira leva carga de um ponto de origem para um ponto de destino argentinos (transporte doméstico), sem ter sido precedida de uma operação com origem no Brasil.</p>	

Liberdades da terra - graus	Conceito	Ilustração
Operacionais Combinadas	<p>OC 1</p> <p>Subcontratação entre empresas de mesma bandeira. Ex: BR subcontrata conjunto BR (sem cruzamento de bandeira). Empresa brasileira A subcontrata conjunto de empresa brasileira B.</p>	
	<p>OC 2</p> <p>Subcontratação entre empresas de bandeiras diferentes. Ex: BR subcontrata conjunto AR e/ou vice-versa (com cruzamento de bandeira). Empresa brasileira A subcontrata conjunto de empresa argentina C.</p>	
	<p>OC 3</p> <p>Subcontratação entre empresas de mesma bandeira com intercâmbio de tração. Ex: BR subcontrata equipamento BR (intercâmbio de tração sem cruzamento de bandeira). Empresa brasileira A subcontrata equipamento (semirreboque) de empresa brasileira B.</p>	
	<p>OC 4</p> <p>Subcontratação entre empresas de bandeiras diferentes com intercâmbio de tração. Ex: BR subcontrata equipamento AR e/ou vice-versa (intercâmbio de tração com cruzamento de bandeira). Empresa brasileira A subcontrata equipamento (semirreboque) de empresa argentina C.</p>	

Observações: AR (Argentina), BO (Bolívia), BR (Brasil), CL (Chile), PY (Paraguai) e UY (Uruguai).

A primeira liberdade, como afirmado acima, aponta para uma condicionante completamente diferenciada entre o transporte aéreo e o terrestre. O meio físico é determinante no TRIC e impõe o cruzamento de países para que o tráfego bilateral se realize entre duas nações sem fronteira comum. Daí a denominação de trânsito *natural*.

No caso da segunda liberdade proposta, a prática é comum no Mercosul por conta da origem e do destino das cargas transportadas, fazendo com que as empresas de um determinado país desejem “cortar caminho” por um terceiro país não envolvido na troca comercial. Este é o tipo de liberdade tacitamente concedido, apesar de ser precedido de autorização formal pelo Organismo Competente nacional da empresa solicitante.

A terceira liberdade é a razão de ser do bloco econômico no que diz respeito às transações comerciais. É condição básica para a relação bilateral. No Mercosul, os países signatários do ATIT, e mesmo a Venezuela em Acordo separado, têm o direito de realizar transporte rodoviário internacional de cargas bilateralmente, com origem ou não no país sede da empresa. Ou seja, uma transportadora brasileira pode transportar, por exemplo, do Brasil para a Bolívia ou da Bolívia para o Brasil. A habilitação que lhe é concedida permite ambas as operações como visto no Capítulo 5. Em comparação ao transporte aéreo, esta liberdade corresponde a uma aglutinação da terceira e quarta liberdades da aviação civil.

A quarta liberdade passou a vigorar a partir de 2007, no Cone Sul, apenas entre AR, BR e CL, beneficiando, no entanto, somente o primeiro destes países. A Argentina, baseada no Artigo 29 do ATIT, pleiteou a participação no tráfego bilateral BR/CL pelo uso de sua infraestrutura, tendo obtido êxito, porém para um número restrito de sete empresas e de 200 veículos, entre cavalos tratores e semirreboques habilitados para este tráfego.

A quinta liberdade também compreende uma relação existente desde 1988, quando foi firmado o Acordo Tripartite nº 1 entre Argentina, Brasil e Uruguai. Trata-se de um Acordo que, na prática, beneficia apenas ao Uruguai tendo em vista sua localização geográfica e o tamanho de seu território, o que torna mais exequível o trânsito obrigatório pelo seu país no transporte de cargas entre Brasil e Argentina, ou vice-versa, realizado por uma empresa uruguaia habilitada ao Tripartite. Esta liberdade guarda semelhança com a sexta liberdade aérea, uma vez que no TRIC o trânsito é obrigatório e no transporte aéreo ele é permitido.

A sexta liberdade proposta corresponde à quinta liberdade do ar, tendo recebido apenas numeração diferente no TRIC devido à ordem de graus atribuídas às liberdades da terra que compreendem tipos diferentes de acesso aos Estados.

A sétima, a oitava e a nona liberdades da terra coincidem com às do ar, tanto em equivalência à possibilidade comercial que se abre, quanto na relação numérica.

Entre todas as liberdades propostas para TRIC, não existe acordo no Mercosul para a sexta, a sétima, a oitava e a nona liberdades. Para a sexta e a sétima liberdades, a possibilidade de acordo no Mercosul, é mais factível, principalmente após o acordo de participação da Argentina no tráfego Brasil/Chile (4ª liberdade).

A cabotagem, por exemplo, que é mais livre forma de operação (8ª e 9ª liberdades), nunca foi permitida entre os países, sendo mesmo vetada pelo ATIT. Observe-se que o Cone Sul reúne nações com grandes assimetrias econômicas e sociais e que a cabotagem pode representar, aos olhos mais conservadores, uma forma de ameaça ao mercado interno.

Às liberdades operacionais foram atribuídos números cardinais, diferentemente das liberdades fundamentais e comerciais que ganharam números ordinais. O objetivo foi não gerar a falsa ideia de que as liberdades operacionais correspondem ao maior grau de abertura possível no TRIC, uma vez que estas visam exatamente à aplicação combinada às demais liberdades. Por exemplo, na relação estritamente bilateral, Brasil/Argentina estão na 3ª liberdade combinada às liberdades operacionais combinadas de 1 a 4.

Deve-se ressaltar que as liberdades operacionais, acordadas bilateralmente, conforme Tabela 6.1.2, compreendem originalmente a tentativa, frustrada, de utilização de veículo não habilitado na perna nacional. É o caso, por exemplo, de uma empresa argentina, no tráfego BR/AR, contratar veículo brasileiro não habilitado para o transporte no território brasileiro. Esta modalidade de transporte ficou inviabilizada por conta da dificuldade da contratação do seguro de danos a terceiros com cobertura internacional, documento obrigatório no TRIC. Este é um dos exemplos sobre a necessidade de harmonização das normas no Mercosul para uma melhor integração na área de serviços de transportes.

A prática das liberdades combinadas de 1 a 4 visa dar maior mobilidade ao TRIC no Mercosul, observadas a disponibilidade de equipamentos no local da oportunidade do comércio. Ressalte-se que, no Mercosul, o TRIC percorre grandes distâncias e uma das

formas de otimizar o desempenho das empresas é a ocupação constante de seus caminhões transportando carga.

Observe-se, por fim, que é comum as empresas possuírem mais implementos como reboques e semirreboques por serem mais baratos que os veículos automotores.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa teve como principal objetivo caracterizar as liberdades da terra aplicadas ao TRIC no Mercosul, alinhando considerações sobre os aspectos técnicos, operacionais e institucionais do transporte rodoviário em comparação com os conceitos das liberdades do ar, com o propósito de gerar subsídios técnicos que possam apoiar as negociações que pautam o ideal de integração do sistema de transporte terrestre no Cone Sul.

Além disso, entendeu-se também que a conceituação das liberdades da terra possibilitará uma melhor avaliação da maturidade dos acordos de transporte rodoviário internacional de cargas entre os países, uma vez que estes auxiliam como um dos indicadores do nível de harmonização das relações comerciais nos blocos econômicos.

Para atingir os objetivos propostos no trabalho, a pesquisa foi desenvolvida em três etapas:

1ª etapa:

a) A teoria da economia internacional e do direito internacional relacionadas ao mercado de serviços de transporte rodoviário de cargas e sua relevância no comércio internacional; b) Conceitos gerais sobre o TRIC e sua importância no fluxo comercial em alguns mercados e blocos econômicos como União Europeia e Nafta, e c) Conceito geral de liberdades, sua origem em transportes na navegação e a concepção sistematizada das liberdades do ar com seus diferentes graus de acessibilidade no transporte aéreo.

2ª etapa:

a) Formação, estrutura, composição e dados referentes ao Mercosul; a regulação do TRIC neste bloco (aspectos legais e operacionais), e algumas de suas barreiras.

3ª etapa:

a) Proposta das liberdades da terra, em comparação com os conceitos das liberdades do ar, com aplicação direta no Mercosul.

O desenvolvimento dessas etapas permitiu algumas considerações finais que serão destacadas neste capítulo.

Observe-se, primeiramente, que as liberdades do ar são classificadas conforme o direito de acesso do transporte de bens ou pessoas nos mercados internacionais, tendo em conta as especificações físicas e geográficas desta modalidade de transporte.

No caso do TRIC, inexistiu um modelo específico que possa mensurar o grau de integração operacional e comercial desse mercado de serviços, sendo utilizado para tanto os parâmetros das chamadas liberdades do ar.

Ressalte-se que o nível de integração do sistema de transportes tem impacto direto nas relações comerciais experimentadas por países que compõem uma região econômica, ou um bloco econômico. Como atividade meio da movimentação de todo sistema produtivo, fica evidenciada a importância do grau de flexibilidade e operacionalidade do TRIC nas trocas comerciais internacionais, podendo contribuir ou emperrar para um maior estreitamento entre as nações.

Assim, a normatização do TRIC é um ponto relevante para a movimentação mundial de bens intrabloco, podendo criar barreiras ao comércio internacional entre os países ou facilitá-lo. Sua demanda tem origem no comércio e seus componentes (operação e infraestrutura) são básicos e fundamentais para o desempenho da atividade. A infraestrutura, inclusive, cumpre mais do que a função de viabilizar as trocas comerciais, pois possibilita a integração social de regiões isoladas.

A relevância do comércio de serviços de transportes é identificada nos instrumentos legais concebidos em âmbito internacional (OMC e Mercosul) como Acordos de Serviços que buscam incrementar o comércio de serviços de transporte, por meio de harmonização jurídica e desburocratização de procedimentos.

Note-se que a atividade de transporte rodoviário de cargas é comumente regulada, em especial o TRIC, sujeita a autorizações específicas para que as operações possam ser realizadas. Essas operações podem ser mais ou menos liberalizadas de acordo com os

arranjos bilaterais e as regras de acesso ou as liberdades permitidas no transporte de cargas.

Visto que as regras de acesso em transporte são caracterizadas como liberdades, verificou-se que a primeira liberdade em transporte surgiu no modo marítimo, onde ocorreram as grandes disputas territoriais com a expansão do comércio por meio do descobrimento dos novos mundos (séculos XV e XVI), com a definição jurídica de que o alto mar era de livre navegação, sem exercício de soberania de qualquer Estado. Nascia, assim, a liberdade de alto mar.

As liberdades do ar foram concebidas na metade do século XX quando o transporte aéreo mudou para um ambiente de extrema competitividade com o seu uso comercial, após as duas grandes guerras mundiais.

A Convenção de Chicago, de 1944, considerada o maior marco da regulamentação do transporte aéreo internacional, padronizou regras vigentes até hoje na aviação civil como o registro de aeronaves, a segurança de voo e o tráfego aéreo, legando às relações bilaterais a conformação das liberdades do ar, entre outros.

As liberdades do ar são um mecanismo de flexibilização cuja identificação obedece a uma ordem numérica (de 1 a 9) que corresponde ao grau de liberalização dos serviços aéreos entre dois ou mais Estados. E são divididas em dois tipos: fundamentais ou técnicas (sem caráter comercial) e mercantis (com caráter comercial).

Da mesma forma que o transporte marítimo e o transporte aéreo, o transporte rodoviário se pauta pelas linhas que demarcam a soberania de seus Estados e suas relações comerciais, sujeitas aos acordos de trânsito e transporte firmados entre os países.

Uma vez identificadas e analisadas as liberdades do ar, estabeleceu-se uma base comparativa para a concepção da proposta das liberdades da terra. Ressalte-se que as peculiaridades do TRIC são distintas do transporte aéreo e que foram essas especificidades que impulsionaram a disposição de maneira diferenciada das liberdades que ocorrem na terra.

As principais diferenças destacadas entre os modos aéreo e rodoviário são quanto ao tipo de:

- a) Acesso – pontual e navegação livre (aéreo)
 amplo e navegação restrita (rodoviário);
- b) Controle fronteiriço – soberania mais vulnerável e maior área de controle (aéreo)
 soberania menos vulnerável e menor área de controle
 (rodoviário);
- c) Carga (peso, volume e valor) – relativamente caro e de pouca expressão (aéreo)
 relativamente barato e cargas fechadas com
 destino único (rodoviário), e
- d) Veículo – monovolume (aéreo)
 divisível (rodoviário)

Esta pesquisa procurou um ambiente real, no caso o Mercosul, para o exercício da concepção das liberdades da terra. Após analisados dados sobre o bloco sul-americano e a regulamentação do TRIC no Cone Sul, foram verificadas as diversas relações operacionais empíricas e teóricas para este bloco.

Vale destacar que o Mercosul, além de sua importância econômica para a América do Sul, exerce papel estratégico para consolidar a estabilidade política entre seus Estados membros (MRE, 2010b), reforçando o caráter da irreversibilidade do bloco e de que é melhor algum mercado comum do que mercado nenhum.

Observa-se também que, em que pesem as crises recorrentes no Mercosul, o bloco tem fundamental importância no comércio regional e internacional. E o TRIC reflete bem as oscilações econômicas experimentadas pelo bloco frente às crises internacionais e internas.

Dessa maneira, o Mercosul demonstrou ser território adequado para a proposição das liberdades da terra, tendo em vista que as experiências decorridas desde sua formação, os acordos firmados e o futuro pretendido do bloco permitem projetar diferentes situações operacionais no TRIC.

A análise mais específica das operações no TRIC no Mercosul apontaram para a necessidade de se conceber diferentes liberdades para este modal ou mesmo o ajuste de algumas existentes na aviação civil, consideradas as suas características diferenciadas do transporte aéreo.

Dessa forma, em resumo, foram propostas para o TRIC três grupos de liberdades, divididos conforme o acesso e a forma para se realizar o transporte. Os grupos que dizem respeito ao acesso aos mercados são os das liberdades fundamentais e comerciais. O grupo referente à forma de acessar os mercados é o das liberdades operacionais, ou seja, complementam as demais liberdades mercantis, pois são combinadas a estas.

As liberdades fundamentais se dividem em duas: a de trânsito natural e a de trânsito condicional. As liberdades comerciais reúnem sete tipos, são elas: (a) tráfego bilateral, (b) tráfego participado, (c) tráfego tripartite compreensivo, (d) tráfego tripartite extensivo, (e) tráfego tripartite além ou puro, (f) cabotagem consecutiva e (g) cabotagem pura. E as liberdades operacionais combinam às demais liberdades de quatro modos: (a) subcontratação com mesma bandeira, (b) subcontratação com outra bandeira, (c) intercâmbio de tração com mesma bandeira e (d) intercâmbio de tração com outra bandeira.

Em comparação com o transporte aéreo, podem ser identificadas, resumidamente, as seguintes semelhanças e diferenças com as liberdades da terra:

- Liberdades fundamentais: para o transporte rodoviário também existem liberdades essenciais que não compreendem transação comercial. No entanto, nem todo o tipo é facultativo como ocorre no transporte aéreo, e as longas distâncias percorridas pelo TRIC e a baixa autonomia dos caminhões obrigam ao abastecimento nos países de trânsito.
 - ✓ 1ª Liberdade (trânsito natural) – não tem equivalência no transporte aéreo, trata-se de trânsito obrigatório no TRIC (por exemplo, tráfego Brasil/Chile, com passagem pela Argentina).
 - ✓ 2ª Liberdade (trânsito condicional) – tem semelhança com a 1ª liberdade do transporte aéreo no que concerne à passagem permitida.

- Liberdades comerciais: as liberdades aéreas comerciais guardam certa equivalência com o TRIC, porém com adaptações necessárias como aglutinação de liberdade e criação de novas liberdades.
 - ✓ 3ª Liberdade (tráfego bilateral) – esta liberdade é a que justifica o bloco econômico, pois admite a realização das trocas comerciais entre dois países. Como no Mercosul as relações bilaterais permitem o transporte nos dois sentidos, com origem ou não no país sede da empresa, a 3ª liberdade no TRIC aglutinou a terceira e a quarta liberdades do transporte aéreo.
 - ✓ 4ª Liberdade (tráfego participado) – pode-se afirmar que esta liberdade não tem equivalência no transporte aéreo, pois guarda o direito (acordado) de um país de trânsito obrigatório de participar do tráfego bilateral de dois outros signatários. É o caso da Argentina que ganhou o direito de participar do transporte entre Brasil e Chile e vice-versa.
 - ✓ 5ª Liberdade (tráfego tripartite compreensivo) – guarda semelhança com a sexta liberdade aérea devido à possibilidade de participação de um terceiro país no tráfego de outros dois, desde que a operação inclua trânsito pelo país de origem da transportadora. A diferença entre o TRIC e o transporte aéreo é que para o primeiro modo o trânsito é obrigatório e para o segundo modo o trânsito é permitido.
 - ✓ 6ª Liberdade (tráfego tripartite extensivo) – corresponde à quinta liberdade do ar, porém recebeu numeração diferente no transporte rodoviário de cargas por conta da ordenação atribuída às liberdades da terra. Trata-se do direito de um país participar do tráfego de outros dois, sem obrigatoriedade de trânsito por seu território, mas consequente de uma operação que teve origem neste.
 - ✓ 7ª Liberdade (tráfego tripartite além ou puro) – corresponde comercial e numericamente à mesma liberdade do ar. Possibilita a um país participar do tráfego de outros dois, sem obrigação de trânsito por seu território e de partida deste.
 - ✓ 8ª Liberdade (cabotagem consecutiva) – corresponde comercial e numericamente à mesma liberdade do ar. Possibilita o transporte doméstico realizado por um terceiro país, desde que em consequência de uma operação que se iniciou neste.
 - ✓ 9ª Liberdade (cabotagem pura) – corresponde comercial e numericamente à mesma liberdade do ar. Possibilita o transporte doméstico realizado por um

terceiro país, sem obrigatoriedade de continuidade de uma operação que teve partida no país de origem da transportadora.

- **Liberdades operacionais:** as liberdades operacionais não fazem parte do rol de liberdades sistematizadas pelo transporte aéreo. Sua inclusão na proposta das liberdades da terra visou contemplar a diferença fundamental entre os fatores observados entre os dois modos de transporte. Neste caso, a divisibilidade do veículo no TRIC.

No transporte aéreo, as Liberdades Operacionais Combinadas 1 e 2 (OC 1 e OC 2) são práticas comercialmente possíveis, pois envolvem o equipamento inteiro de transporte, portanto com equivalência para com o TRIC.

As Liberdades Operacionais Combinadas 3 e 4 (OC 3 e OC 4) não tem qualquer equivalência com o transporte aéreo. São formas de operar com a característica da divisibilidade dos veículos – o intercâmbio de tração.

Para a proposta das liberdades da terra, buscou-se agrupar as liberdades operacionais em números cardinais para diferenciá-las das demais liberdades (classificadas em números ordinais) de forma a interpretá-las como direitos que se somam, se combinam aos demais.

Diga-se que as OC abaixo relacionadas só são praticadas quando acordadas bilateralmente.

- ✓ OC 1 (subcontratação com mesma bandeira) – permite a subcontratação entre empresas do mesmo país do conjunto de veículos (trator mais reboque ou semirreboque).
- ✓ OC 2 (subcontratação com outra bandeira) – permite que a empresa de um país subcontrate o conjunto de veículos (trator mais reboque ou semirreboque) de outro país.
- ✓ OC 3 (intercâmbio de tração com mesma bandeira) – permite que uma empresa subcontrate parte do conjunto de veículos (trator ou reboque ou semirreboque) de outra empresa da mesma nacionalidade.
- ✓ OC 4 (intercâmbio de tração com outra bandeira) – permite que a empresa de um país subcontrate parte do material rodante (trator ou reboque ou semirreboque) de uma empresa de outra nacionalidade.

Vale ressaltar que dentre todas as liberdades fundamentais e comerciais concebidas para o TRIC, não há acordo no Mercosul para a sexta, a sétima, a oitava e a nona liberdades. Entende-se que arranjos comerciais para a sexta e a sétima liberdades estejam mais próximos de serem alcançados.

Isto porque, o acordo de participação da Argentina no tráfego Brasil/Chile (4ª Liberdade – tráfego participado) avançou um pouco mais na relação trilateral, embora beneficie a Argentina apenas. Trata-se de mais um arranjo comercial no Mercosul só existente anteriormente entre Argentina, Brasil e Uruguai que, na prática, também só beneficia a este último país.

Quanto à oitava e à nona liberdades (cabotagem consecutiva e pura), além do ATIT vetar este tipo de transporte, o Cone Sul guarda grandes assimetrias econômicas e sociais entre seus países, o que distancia a possibilidade de acordo nesse sentido como forma de proteção dos mercados internos dos países.

Lembre-se que com o Peru, embora o transporte não seja de grande expressão em volume e movimentação financeira, o Brasil ainda mantém cotas de oferta de capacidade de transporte, mais flexibilizadas quantitativamente por insistência deste último, mas sem êxito quanto à queda da barreira por resistência do país andino.

De toda forma, ao se implantar o conceito de liberdades técnico-comerciais aplicadas ao TRIC, foi objetivo também abrir caminhos para entendimentos mais maduros do nível de harmonização das relações comerciais nos blocos econômicos, espelhados no Mercosul, o que se confirmou no exercício da concepção de cada um dos graus de liberdade da terra proposto, por meio dos exemplos aplicados teórica ou empiricamente.

De outro modo, destaca-se que, em princípio, as liberdades sugeridas para o TRIC poderiam ser na sua maior parte, atribuídas também ao transporte rodoviário internacional de passageiros (TRIP), porém, como este tipo de transporte não foi objeto desta dissertação, seria necessário uma análise específica do TRIP e de suas características para atestar se as liberdades previstas se adequam a este último.

Da mesma maneira, apesar das variáveis rodoviárias serem homogêneas como modo de transporte utilizado em todo o mundo, recomenda-se um maior aprofundamento no exercício da aplicação das liberdades propostas em outros blocos e países.

O estudo apresentado sugere outras análises em relação ao incremento de comércio e as liberdades propostas. Em princípio, pode-se acreditar que a formalização de acordos mais liberais no TRIC tenderia a aumentar o comércio nos blocos econômicos, mas não se pode garantir que isso aconteça.

Para tanto, recomenda-se a continuidade deste estudo, visando, inclusive, avaliar se as liberdades no TRIC favorecem as vantagens comparativas aos países que estão num nível mais avançado de acordo de transporte (ou mais liberal). Isto é, se há, ou pode haver, uma maior especialização em serviços de transportes por parte desses países.

Por fim, as liberdades da terra apresentadas aliam-se a um conjunto de propostas já formuladas para harmonizar regras no TRIC no Mercosul e minimizar trâmites burocráticos, como a instituição de um documento único de habilitação, a Licença Mercosul, e a ampliação de discussões conceituais sobre transporte em seminários para não se ficar restrito às reuniões executivas, sujeitos à pressão de grupos do setor e à preponderância da posição governamental (Santos, 2006).

Assim, além dos objetivos traçados nesta dissertação, a proposta apresentada intenta ser uma contribuição ao disciplinamento dos estudos sobre transporte rodoviário internacional de cargas. Portanto, é instrumento vivo, premente de constante revisão, para a melhor adequação às novidades que venham a ser implantadas no setor de transporte rodoviário de cargas.

REFERÊNCIAS

- ABTI – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TRANSPORTADORES INTERNACIONAIS (2009). **Fluxo dos Portos de Fronteiras**. Uruguaiana, Brasil, 2009. Disponível em: <http://www.abti.com.br/index.php?option=com_content&view=article&id=265&Itemid=111>. Acesso em agosto de 2009.
- ACCIOLY, Hildebrando (2000). **Manual de Direito Internacional Público**. São Paulo: Editora Saraiva, 2000. Disponível em: <<http://www.scribd.com/doc/21728096/Hildebrando-Accioly-Manual-de-DIP>>. Acesso em julho de 2010.
- ALADI – ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA DE INTEGRAÇÃO (2010). Disponível em: <<http://www.aladi.org/nsfweb/sitioport/>>. Acesso em janeiro de 2010.
- ALADI – ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA DE INTEGRAÇÃO (2008). **Facilitación del Transporte en los Países Miembros de la Aladi, Insumos para los trabajos de Articulación y Convergencia de las Políticas y Normas de Transporte de la Región**. ALADI/SEC/Estudio 194, Montevideú, Uruguai, 30 de julho de 2008. Disponível em: <[http://www.aladi.org/nsfaladi/estudios.nsf/d61ca4566182909a032574a30051e5ba/40c88be8f229aba80325751d0052c788/\\$FILE/194.pdf](http://www.aladi.org/nsfaladi/estudios.nsf/d61ca4566182909a032574a30051e5ba/40c88be8f229aba80325751d0052c788/$FILE/194.pdf)>. Acesso em novembro de 2010.
- ALADI – ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA DE INTEGRAÇÃO (2007). **Glossário de Termos Logísticos 2008**. ALADI/SEC/Estudio 180.1, Montevideú, Uruguai, 21 de dezembro de 2007. Disponível em: <<http://www.aladi.org/nsfaladi/vbasico.nsf/valfawebp/a>>. Acesso em março de 2010.
- ALADI – ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA DE INTEGRAÇÃO (2003). **Identificación de los Principales Problemas Fronterizos que Obstaculizan los Intercambios Comerciales de la Región**. ALADI/SEC/Estudio 165, Montevideú, Uruguai, 31 de dezembro de 2003. Disponível em: <[http://www.aladi.org/nsfaladi/estudios.nsf/cb5344cb18a6b38903256aa700685717/aaa56d9c9c849e8403256e45004ffc6e/\\$FILE/165.pdf](http://www.aladi.org/nsfaladi/estudios.nsf/cb5344cb18a6b38903256aa700685717/aaa56d9c9c849e8403256e45004ffc6e/$FILE/165.pdf)>. Acesso em novembro de 2009.
- ALADI – ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA DE INTEGRAÇÃO (2001). **Proyecto de Armonización de Normas de Transporte Terrestre en América del Sur**. ALADI/SEC/Estudio, 137, Montevideú, Uruguai, 4 de setembro de 2001. Disponível em: <<http://sita.aladi.org/documentos/ALADISECEstudio137.doc>>. Acesso em janeiro de 2010.
- ALADI – ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA DE INTEGRAÇÃO (1993). **Análisis sobre la Conversion de las Escalas Tecnicas en Escalas Comerciales en el Transporte Internacional de Pasajeros por Autobus (Quinta Libertad) entre los Países del Corno Sur**. ALADI/SEC/Estudio 77 (Restringido), Montevideú, Uruguai, 22 de novembro de 1993.
- ALMEIDA, Paulo Roberto de (2002). **Mercosul: antecedentes, desenvolvimento e crise – uma avaliação analítico descritiva do período 1986-2002**. Revista Impulso, São Paulo, v. 13, n. 31, p. 9-45, 2002. Disponível em: <<http://www.unimep.br/phpg/editora/revistaspdf/impulso31.pdf>>. Acesso em março de 2010.

- ANDRIAMANANJARA, Soamiely (2001). **Trade and International Transport Services: an Analytical Framework**. US International Trade Commission, Washington, Estados Unidos, nº 2001-11-A, novembro de 2001. Disponível em: <<http://129.3.20.41/eps/it/papers/0211/0211003.pdf>>. Acesso em março de 2010.
- ANTT – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (2010). Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/>>. Acesso em dezembro de 2010.
- ARNAIZ, Ana Cristina Mingorance (2000). **La Unión Europea Como Bloque en el Comercio Internacional**. Tese (Doutorado em Economia) – Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Universidad San Pablo CEU, Madrid, Espanha, 2000. Disponível em: <<http://www.cervantesvirtual.com/servlet/SirveObras/01048296652369375210035/007920.pdf>>. Acesso em setembro de 2010.
- AVERBUG, André (1998). **Mercosul: Conjuntura e Perspectivas**. Revista do BNDES, Rio de Janeiro, dezembro de 1998. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/revista/rev1006.pdf>. Acesso novembro de 2010.
- BASSO, Maristela (1998). **Integração Econômica e Institucionalização: as experiências do Mercosul e da União Europeia**. São Paulo, 1998. Disponível em: <<http://www.cjf.jus.br/revista/numero4/artigo9.htm>>. Acesso em março de 2010.
- BAUMANN, Renato (2005). **Integração Regional e Desenvolvimento Econômico – com referência a Celso Furtado**. Brasília, 2005. CEPAL – Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe, Escritório no Brasil. Disponível em: <<http://www.eclac.org/publicaciones/xml/2/22292/LCBRSDT028RenatoBaumann.pdf>>. Acesso em fevereiro de 2010.
- BAUMANN, Renato e MUSSI, Carlos (2006). **Mercosul: então e agora**. Brasília, 2006. CEPAL – Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe, Escritório no Brasil. Disponível em: <<http://www.eclac.org/publicaciones/xml/1/24531/LCBRSR159MercosulEntaoeagoraRBCM.pdf>>. Acesso em agosto de 2010.
- BAUMANN, Renato, CANUTO, Otaviano e GONÇALVES, Reinaldo (2004). **Economia Internacional – Teoria e Experiência Brasileira**. Rio de Janeiro: Editora Campus, 2004.
- BEZERRA JÚNIOR, Wilson Fernandes (2001). **Comércio Internacional e os Blocos Econômicos**. *Adcontar*, Belém, v. 2, nº 1, p. 7-10, maio 2001. Disponível em: <http://www.nead.unama.br/site/bibdigital/pdf/artigos_revistas/251.pdf>. Acesso em setembro de 2010.
- BID – BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO (2010). **Informe Mercosul nº 15, Segundo Semestre 2009 – Primeiro Semestre 2010**. Setor de Integração e Comércio (INT), Instituto de para a Integração da América Latina e do Caribe – BID-INTAL, Buenos Aires, Argentina, dezembro de 2010. Disponível em: <<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=35521845>>. Acesso em janeiro de 2011.
- BID – BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO (2000). **Un Nuevo Impulso a la Integración de la Infraestructura Regional en América del Sur**. Departamento de Integración y Programas Regionales, Departamento Regional de Operaciones, Publicación Intal, Buenos Aires, Argentina, dezembro de 2000. Disponível em:

- <<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=35317367>>. Acesso em outubro de 2010.
- BLOIS, Henrique Dias (1998). **Infraestrutura do Transporte Rodoviário de Cargas: uma análise dos procedimentos tomados na fronteira Brasil/Argentina**. Teor. Evid. Econ., Passo Fundo, v. 6, n. 11, p. 93-102, nov. 1998. Disponível em: <http://www.upf.tche.br/cepeac/download/rev_n11_1998_art5.pdf>. Acesso em outubro de 2010.
- BRAGA, Márcio Bobik (2001). **Integração Econômica Regional na América Latina: uma interpretação das contribuições da CEPAL**. Cadernos Prolam, Universidade de São Paulo- USP, São Paulo 2001. Disponível em: <http://www.usp.br/prolam/downloads/2001_01_01.pdf>. Acesso em março de 2010.
- BRAVO, Rogério (2003). **Direito Internacional Público. A Liberdade do Mar-Alto**. Departamento de Direito, Universidade Autónoma de Lisboa – UAL, Lisboa, Portugal, 5 de janeiro de 2003. Disponível em: <<http://www.buscalegis.ufsc.br/revistas/index.php/buscalegis/article/viewFile/22380/21943>>. Acesso em junho de 2010.
- CÂMARA DOS DEPUTADOS (2009). **Globalização e Integração**. Comissão Parlamentar Conjunta do Mercosul, Representação Brasileira, Congresso Nacional, Brasília, 2009. Disponível em: <<http://www.camara.gov.br/mercosul/blocos/introd.htm>>. Acesso em agosto de 2009.
- CÂMARA DOS DEPUTADOS (2010). **Blocos Econômicos**. Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul, Congresso Nacional, Brasília, 2010. Disponível em: <<http://www2.camara.gov.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-mistas/cpcms/blocoseconomicos.html>>. Acesso em setembro de 2010.
- CAN – COMUNIDADE ANDINA (2010). Disponível em: <<http://www.comunidadandina.org/>>. Acesso em dezembro de 2010.
- CANADÁ (2010). Governo do Canadá. Disponível em: <<http://www.canada.gc.ca/accueil.html>>. Acesso em novembro de 2010.
- CANAS, António Costa (2003). **Mare Clausum**. Navegações Portuguesas, Centro Virtual Camões, Instituto Camões, Lisboa, Portugal, maio de 2003. Disponível em: <<http://cvc.instituto-camoes.pt/navegaport/e12.html>>. Acesso em dezembro de 2010.
- CANTARELLI, Margarida (2001). **O Território do Estado e a Gradação da Soberania**. Recife, 2001. Revista ESMAFE – Escola de Magistratura Federal da 5ª Região. Tribunal Regional Federal 5ª Região. Disponível em: <<http://www.trf5.jus.br/documento/?arquivo=O+territ%F3rio+do+Estado+e+a+grada%E7%E3o+da+soberania.pdf&tipo=p09>>. Acesso em junho de 2010.
- CASSANO, Francisco Américo (2002). **A Teoria Econômica e o Comércio Internacional** Revista Pesquisa e Debate, São Paulo, volume 13, n. 1(21), 2002. Programa de Estudos Pós-Graduados em Economia Política, Departamento da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Disponível em: <[http://www4.pucsp.br/pos/ecopol/downloads/edicoes/\(21\)francisco_cassano.pdf](http://www4.pucsp.br/pos/ecopol/downloads/edicoes/(21)francisco_cassano.pdf)>. Acesso em outubro de 2010.
- CASTRO, Newton (2008). **Mensuração de Externalidades do Transporte de Carga Brasileiro**. Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) - Faculdade de Administração e Ciências Contábeis – FACC, Rio de Janeiro, Maio 2008. Disponível em: <http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1320202>. Acesso em março de 2010.

- CASTRO, Newton e LAMY, Philippe (1996). **Aspectos Institucionais e Regulatórios da Integração de Transportes do Mercosul**. Texto para Discussão nº 444, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – Ipea, Rio de Janeiro, Outubro de 1996. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_0444.pdf>. Acesso em junho 2010.
- CEPAL – COMISSÃO ECONÔMICA PARA A AMÉRICA LATINA E O CARIBE (2010). Disponível em: <<http://www.eclac.org/default.asp?idioma=PR>>. Acesso em outubro de 2010.
- CHAGAS, Leonardo e BAUMANN, Renato (2007). **Integração monetária no Mercosul: ganhos com menores custos de transação?** Economia Aplicada, vol. 11, nº 1, Ribeirão Preto, Jan/Mar 2007. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1413-80502007000100005&script=sci_arttext&tlnq=en>. Acesso em novembro de 2010.
- CICCOM – CÂMARA INTERNACIONAL DE COMÉRCIO DO CONE SUL (2010). Disponível em: <<http://camaramercosul.org/historico-do-mercosul.html>>. Acesso em junho de 2010.
- CNT – Confederação Nacional do Transporte (2010). **Pesquisa CNT de Rodovias 2010**. Disponível em: <http://www.sistemacnt.org.br/pesquisacntrodovias/2010/arquivos/pdf/avaliacao_corredores.pdf>. Acesso em novembro de 2010.
- CREUZ, Luiz Rodolfo Cruz (2009). **Organizações Internacionais de Integração e Cooperação Econômica: Revisões de uma Teoria Geral**. Revista da SJRJ, Rio de Janeiro, n. 24, p.211-240, 2009. Disponível em: <http://www4.jfrj.jus.br/seer/index.php/revista_sjrj/article/viewFile/62/61>. Acesso em setembro de 2010.
- DALLARI, Dalmo de Abreu (1998). **Elementos de Teoria Geral do Estado**. São Paulo: Editora Saraiva, 1998. Disponível em: <<http://www.scribd.com/doc/7236370/Dalmo-de-Abreu-Dallari-Elementos-de-Teoria-Geral-Do-Estado>>. Acesso em junho de 2010.
- DEVLIN, Robert e CASTRO, Lucio (2002). **Regional Banks and Regionalism: a new frontier for development financing**. Conference on Financing for Development: Regional Challenges and the Regional Development Banks at the Institute for International Economics, Washington, Estados Unidos, February 19, 2002. Disponível em: <<http://www.iie.com/publications/papers/devlin-castro0202.pdf>>. Acesso em agosto de 2010.
- DOT – U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION, FEDERAL MOTOR CARRIER SAFETY ADMINISTRATION (2010). Disponível em: <<http://www.fmcsa.dot.gov/registration-licensing/print-forms/print-forms.htm>>. Acesso em novembro de 2010.
- EGLER, Claudio A. (2001). **Integração Econômica e Redes Logísticas no Cone Sul**. Projeto de Pesquisas, Relatório Técnico Final Geoeconomia do Gás Natural no Cone Sul, Laboratório de Gestão do Território (Laget) do Departamento de Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e Centro de Estudios Urbanos y Regionales, vinculado ao Centro de Estudios Avanzados da Universidad de Buenos Aires (UBA), novembro de 2001. Disponível em: <<http://www.laget.igeo.ufrj.br/egler/pdf/geogas.pdf>>. Acesso em março de 2010.
- ENGMAN, Michael (2005). **The Economic Impact of Trade Facilitation**, Organisation for Economic Co-operation and Develop, OECD Trade Policy

- Working Papers, n.º 21, OECD Publishing., França, 12 de outubro de 2005
Disponível em: <<http://www.oecd-ilibrary.org/docserver/download/fulltext/51gl14dc44n36.pdf?expires=1298063834&id=0000&accname=guest&checksum=E43062C18518934DF957556280E72D3B>>. Acesso em novembro de 2010.
- ESPÍRITO SANTO JR., Respício Antonio do e CORREIA, Fábio Cardoso (2002). **O Capital Estrangeiro nas Empresas Aéreas Brasileira nas Óticas Jurídica, Política e Econômica**. II Conferência de Financiamento, Regulação e Competição em Transportes, BNDES/COPPE/CREA-RJ/RECOPE, Rio de Janeiro, 2002.
- ESPÍRITO SANTO JR., Respício Antonio do e CORREIA, Fábio Cardoso (2006). **O Capital Estrangeiro nas Empresas Aéreas Brasileiras**. Revista de Informação Legislativa do Senado Federal, Brasília, A.43. n.º 171. jul./set. 2006. Disponível em:
<<http://www2.senado.gov.br/bdsf/bitstream/id/93277/1/Esp%20adrito%20Santo%20Jr.%20Respicio%20e%20Correia%20F%20a%20l%20bio.pdf>>. Acesso em dezembro de 2009.
- ESPÍRITO SANTO JR.; Respício Antonio do (2010). **Transporte Aéreo Internacional**. Observatório Embratur-FGV, Estudos e Pesquisas, Dados e Fatos, Ministério do Turismo, Brasília, 2010. Disponível em:
<http://www.braziltour.com/site/br/dados_fatos/conteudo/ver.php?in_secao=311, >. Acesso em novembro de 2010.
- FERNANDES, Tiago Coelho (2008). **Entre Bolívar e Monroe: o Brasil nas Relações Interamericanas**. Laboratório de Estudos de Movimentos Sociais e Territorialidades (Lemto), Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal Fluminense. Rio de Janeiro, 2008. Disponível em
<<http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/campus/salazar/08coel.pdf>>. Acesso em agosto de 2009.
- GEIPOT – EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES (2001). **Transporte Comercial e Trânsito Rodoviário Internacional**, Ministério dos Transportes, Brasília, outubro 2001.
- GOLDENSTEIN, Marcelo, ALVES, Marcelo de Figueiredo e AZEVEDO, Rodrigo Luiz Sias de (2006). **A Indústria de Implementos Rodoviários e sua Importância para o Aumento da Eficiência do Transporte de Cargas no Brasil**. BNDES Setorial, Rio de Janeiro, n. 24, p. 241-260, set. 2006. Disponível em:
<http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/bnset/set2408.pdf>. Acesso em outubro de 2010.
- GOMES, Eduardo Biacchi (2003). **Blocos Econômicos Solução de Controvérsias - Uma Análise Comparativa a partir da União Europeia e Mercosul - 1ª Edição**, Curitiba: Juruá Editora, 2003.
- GURGEL, Marcus Vinicius do Amaral e COSTA, Maria Dionni dos Santos (2007). **A Evolução da Regulação do Transporte Aéreo Regular Brasileiro**. Monografia de Especialização em Gestão da Aviação Civil, Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes, Universidade de Brasília – UnB, Publicação: E-TA-002A/2007, Brasília, março/2007. Disponível em:
<<http://www.ceftru.unb.br/cursos/aviacao/banco-de-monografias/monografia-42-a-evolucao-da-regulacao-do-transporte-aereo-regular-brasileiro-marcus-gurgel-x-maria-costa.pdf>>. Acesso em abril 2010.

- HISSA, Carmina Bezerra (2008). **A Teoria das Relações Internacionais e a Realidade do Processo de Integração do Mercosul**. Sociedad Global, Revista de relaciones internacionales y ciencias políticas, vol. 2, nº 2-3, Universidad de Málaga, Espanha, junho-dezembro 2008. Disponível em: <<http://www.eumed.net/rev/sg/02/cbh.htm>>. Acesso em setembro de 2010.
- HOFSTRA UNIVERSITY (2009). **The Geography of Transport Systems**. Nova Iorque, Estados Unidos. Disponível em <<http://www.people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/airfreedom.html>>. Acesso em novembro de 2009.
- HUSEK, Carlos Roberto (2002). **Curso de Direito Internacional Público**. São Paulo: LTr, 2002.
- IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICAS (2008). **O tratamento das atividades de Serviços no SCN do Brasil**. Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Contas Nacionais, Rio de Janeiro, 28 de novembro de 2008. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/canal_artigos/pdf/brasil_servicos_no_scn.pdf>. Acesso em dezembro de 2010.
- ICAO (2004). **Making an ICAO Standard**. Disponível em: <<http://www.icao.int/icao/en/anb/mais/#1>>. Acesso em dezembro de 2010.
- ICAO (2005a) **Freedoms of the Air**. Disponível em: <http://www.icao.int/icao/en/trivia/freedoms_air.htm>. Acesso em julho de 2009.
- ICAO (2005b). **Manual sobre Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional**. Segunda edição 2004, Núm. de pedido 9626, Montréal, Canadá, novembro de 2005. Disponível em: <http://portal.aerocivil.gov.co/portal/pls/portal/!PORTAL.wwwpob_page.show?_d_ocname=8027872.PDF>. Acesso em dezembro de 2010.
- JAEGER JUNIOR, Augusto (2005). **A liberdade de concorrência como a quinta liberdade fundamental: contribuição para um mercado comum do sul**. Tese (Doutorado em Direito) – Programa de Pós-Graduação em Direito, Faculdade de Direito, Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS, Porto Alegre, 2005. Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/5525/000471918.pdf?sequence=1>>. Acesso em novembro de 2010.
- KELSEN, Hans (1999). **Teoria Pura do Direito**. São Paulo: Martins Fontes, 1999. Disponível em: <<http://www.scribd.com/doc/6841877/Hans-Kelsen-Teoria-Pura-Do-Direito>>. Acessado em julho de 2010.
- KENEN, Peter Bain (1998). **Economia Internacional: teoria e política**. Rio de Janeiro: Campus, 1998.
- KRUEGER, Anne O. (1999). **Trade Creation and Trade Diversion Under Nafta**. National Bureau of Economic Research, Working Paper 7429, Massachusetts, Estados Unidos, Dezembro 1999. Disponível em: <http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=203157>. Acesso em novembro de 2010.
- KRUGMANN, Paul e OBSTFELD, Maurice (2010). **Economia Internacional: teoria e política**. São Paulo: Pearson, 2010.
- LACERDA, Sander Magalhães (2009). **Ferrovias Sul-Americanas: A Integração Possível**. Revista do BNDES, Rio de Janeiro, v. 16, n. 31, p. 185-214, Jun. 2009. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/revista/rev3107.pdf>. Acesso em janeiro de 2010.

- LOPES, Simone Saisse, CARDOSO, Marcelo Porteiro e PICCININI, Maurício Serrão (2008). **O Transporte Rodoviário de Carga e o Papel do BNDES**. Revista do BNDES, Rio de Janeiro, V. 14, N. 29, P. 25-60, Jun. 2008. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/revista/rev2902.pdf>. Acesso em novembro de 2010.
- MAGNOLI, Demétrio (1997). **Globalização, Estado nacional e espaço mundial**. São Paulo: Ed. Modernas, 1997, p. 44-58. Disponível em: <<http://www.uniabc.br/site/downloads/avaliacao/semana2.pdf>>. Acesso em setembro de 2010.
- MANKIW, N. Gregory (1998). **Macroeconomia**. Rio de Janeiro: LTC Editora, 1998.
- MANKIW, N. Gregory (2008). **Beyond the Noise on Free Trade. Economic View, The New York Times, Nova Iorque, Estados Unidos**, 16 de março de 2008. Disponível em: <<http://www.economics.harvard.edu/faculty/mankiw/files/Beyond%20the%20Noise.pdf>>. Acesso em janeiro de 2011.
- MATTOS, Adherbal Meira (1998). **Direito Aeroespacial e Direito do Mar**. Revista Brasileira de Direito Aeroespacial. Rio de Janeiro, 1998. Disponível em: <<http://www.sbda.org.br/revista/Anterior/1643.htm>>. Acesso em abril de 2010.
- MDIC – MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR (2010a). **Balança Comercial Brasileira, Dados Consolidados – 2010**. Secretaria de Comércio Exterior, Departamento e Desenvolvimento do Comércio Exterior, Brasília, janeiro-setembro de 2010. Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/arquivos/dwnl_1289220857.pdf> Acesso em dezembro de 2010.
- MDIC – MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR (2010b). **Brasil Exportador**. Sistema de Análise das Informações de Comércio Exterior via Internet, ALICE-WEB, Secretaria de Comércio Exterior, Departamento e Desenvolvimento do Comércio Exterior, Brasília, janeiro-setembro de 2010. Disponível em: <<http://aliceweb.desenvolvimento.gov.br/>, acessado em dezembro de 2010>.
- MDIC – MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR (2010c). Disponível em: <<http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/>>. Acesso em outubro de 2010.
- MEDICI, André e WEAVER, Bernardo (2008). **Políticas de Saúde e Blocos Econômicos**. Revista Brasileira de Risco e Seguro, Rio de Janeiro, v. 4, n. 8, p. 53-86, out. 2008/mar. 2009. Disponível em: <http://www.rbrs.com.br/paper/_download/RBR8-3%20Andre%20Medici.pdf>. Acesso em março de 2010.
- MEIRELES, Cecília (2005). **Romanceiro da Inconfidência**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2005. Disponível em: <http://www.feocruz.edu.br/enade/poesias/o_romanceiro_da_inconfidencia.pdf>. Acesso em dezembro 2010.
- MELLO, José Carlos e GALL, Norman (1997). **Encruzilhadas nos Transportes – O Brasil poderá vencer os altos custos da negligência e do corporativismo?** Documento de Instituto Fernand Braudel de Economia Mundial, associado à Fundação Armando Alvares Penteado, 1997, São Paulo. Disponível em: <http://pt.braudel.org.br/publicacoes/braudel-papers/downloads/portugues/bp19_pt.pdf>. Acesso em junho de 2010.
- MERCOSUL – MERCADO COMUM DO SUL (1998). **Mercosur/CMC/DEC N° 12/98 – Protocolo de Montevideu sobre o Comércio de Serviços do Mercosul**.

- Montevidéu, Uruguai, 23 de julho de 1998. Disponível em: <<http://www.mercosur.int/show?contentid=586>>. Acesso em novembro de 2010.
- MERCOSUL – MERCADO COMUM DO SUL (2007). **Instrumentos Fundacionais do Mercosul**. Normativa Seleccionada, Secretaria do Mercosul, Montevidéu, Uruguai, p. 3, 2007. Disponível em: <<http://www.mercosur.int/innovaportal/file/683/1/INSTRUMENTOS%20FUNDACIONAIS%20do%20MERCOSUL.pdf>>. Acesso em dezembro de 2010.
- MERCOSUL – MERCADO COMUM DO SUL (2009a). **Seminário “Comércio de Serviços no Mercosul: Estado Atual e Pontencialidades”**. Secretaria do Mercosul, Montevidéu, Uruguai, 19 de fevereiro de 2009. Disponível em: <<http://www.mercosur.org.uy/innovaportal/file/479/1/libro%20seminario%20pt.pdf>>. Acesso em abril de 2010.
- MERCOSUL – MERCADO COMUM DO SUL (2009b). **Seminario de Integración Productiva del Mercosur: Apuntes para una Síntesis y una Agenda para el Futuro**. Edifcio Mercosur, Montevidéu, Uruguai, 15 e 16 de Julho de 2009. Disponível em: <<http://www.mercosur.org.uy/innovaportal/file/479/1/apuntes%20seminario.pdf>>. Acessado em outubro de 2010.
- MERCOSUL – MERCADO COMUM DO SUL (2010). Disponível em: <<http://www.mercosur.int>>. Acesso em novembro de 2010.
- MICHAELIS (2009). **Moderno Dicionário da Língua Portuguesa**. Editora Melhoramentos, São Paulo, 2009. Disponível em: <<http://michaelis.uol.com.br/moderno/portugues/index.php>>. Acesso em janeiro de 2011.
- MILNER, Chris, MORRISSEY Oliver e ZGOVU, Evious (2008). **Trade Facilitation in Developing Countries**. Centre for Research in Economic Development and International Trade, University of Nottingham, Reino Unido, N. 08/05, 2008. Disponível em: <<http://www.nottingham.ac.uk/economics/credit/research/papers/CP0805.pdf>>. Acesso em novembro 2010.
- MORE, Rodrigo Fernandes (2002). **Integra o econômica internacional**. Jus Navigandi, Teresina, ano 6, n. 59, out. 2002. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=3307>>. Acesso em setembro de 2010.
- MOREIRA, Maurício Mesquita (2007). **Trade Costs and the Economic Fundamentals of the Initiative for Integration of Regional Infrastructure in South America (IIRSA)**. Inter-American Development Bank (BID), maio de 2007, INTAL-ITD Working Paper 30, Buenos Aires, Argentina. Disponível em: <http://www.iadb.org/intal/aplicaciones/uploads/publicaciones/i_INTALITD_WP_30_2007_MesquitaMoreira.pdf> Acesso em novembro de 2010.
- MRE – MINISTÉRIO DAS RELA OES EXTERIORES (2002). **Principais Indicadores Econ mico-Comerciais do NAFTA**. Departamento de Promo o Comercial – DPR, Divisão de Informa o Comercial – DIC, Brasília, 2002. Disponível em: <<http://www.braziltradenet.gov.br/ARQUIVOS/IndicadoresEconomicos/INDNAFTA.pdf>>. Acesso em dezembro de 2010.
- MRE – MINISTERIO DAS RELA OES EXTERIORES (2004). **Disputas dominam Mercosul**. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/sala-de-imprensa/artigos-relevantes/artigo-disputas-dominam-mercosul-correio->

- [braziliense-12-de-dezembro-de-2004/?searchterm=12/12/2004](#)>. Acesso em dez de 2010.
- MRE – MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES (2005). **Protocolo de Montevideu sobre o Comércio de Serviços**. Nota nº 555, Brasília, 25/10/2005. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/sala-de-imprensa/notas-a-imprensa/2005/10/25/protocolo-de-montevideu-sobre-o-comercio-de>>. Acesso em outubro de 2010.
- MRE – MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES (2009). **Principais Indicadores Econômico-Comerciais do Mercosul**. Departamento de Promoção Comercial – DPR, Divisão de Informação Comercial – DIC, Brasília, fevereiro 2009. Disponível em: <<http://www.braziltradenet.gov.br/ARQUIVOS/IndicadoresEconomicos/PrincipaisIndEconComMercosul.pdf>>. Acesso em dezembro de 2010.
- MRE – MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES (2010a). **Comércio Exterior da União Europeia**. Departamento de Promoção Comercial – DPR, Divisão de Informação Comercial – DIC, Brasília, julho de 2010. Disponível em: <<http://www.braziltradenet.gov.br/ARQUIVOS/IndicadoresEconomicos/ComExtUniaoEuropeia.pdf>>. Acesso em dezembro de 2010.
- MRE – MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES (2010b). **Mercosul**. Disponível em: <<http://www.mercosul.gov.br/perguntas-mais-frequentes-sobre-integracao-regional-e-mercosul-1/sobre-integracao-regional-e-mercosul/>>. Acesso em janeiro de 2011.
- MT – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES e MD – MINISTÉRIO DA DEFESA (2009). **Plano Nacional de Logística de Transportes – PNLT – Relatório Executivo**. Brasília, Novembro 2009. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/PNLT/Sumario_Executivo.pdf>. Acesso em dezembro de 2010.
- MURAPA, Rukudzo (2002). **A Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (SADC): rumo à integração política e econômica**. Tradução Cristina Paixão Lopes. Revista Impulso, São Paulo, v. 13, n. 31, p. 155-164, 2002. Disponível em: <<http://www.unimep.br/phpg/editora/revistaspdf/impulso31.pdf>>. Acesso em agosto de 2010.
- NAKAYAMA, Juliana Kiyosen e SÁVIO, Marcelo (2001). **Acordo Geral sobre Comércio de Serviços na OMC: considerações**. Jus Navigandi, Teresina, ano 6, n. 52, 1 nov. 2001. Disponível em: <<http://jus.uol.com.br/revista/texto/2302/acordo-geral-sobre-comercio-de-servicos-na-omc-consideracoes>>. Acesso em setembro de 2010.
- NEVES, Jorge e SOTO, Paulo (2000). **Regime Jurídico Aplicado ao Direito Aeronáutico**. Revista Brasileira de Direito Aeroespacial. Rio de Janeiro, 2000. Disponível em: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:http://www.sbda.org.br/revista/Anterior/Ind_ant.htm>. Acesso em abril de 2010.
- PAIVA, Donizetti Leônidas e BRAGA, Márcio Bobik (2007). **Integração econômica regional e desenvolvimento econômico: reflexões sobre a experiência Latino-Americana**. RDE – Revista de Desenvolvimento Econômico, Bahia, Ano IX, n. 16, dezembro 2007. Disponível em: <<http://www.revistas.unifacs.br/index.php/rde/article/view/1016/794>>. Acesso em março de 2010.
- PECI, Alketa (2002). **Modelos Regulatórios na Área de Transportes: a experiência americana**. VII Congreso Internacional del CLAD sobre la Reforma del Estado y

- de la Administración Pública, Lisboa, Portugal, 8-11, Out. 2002. Disponível em: <<http://unpan1.un.org/intradoc/groups/public/documents/CLAD/clad0044309.pdf>>. Acesso em junho de 2010.
- PORFÍRIO, Geórgia Bajer Fernandes de Freitas (2006). **Dicionário de Direitos Humanos**. Escola Superior do Ministério Público da União, Brasília, 27 de julho de 2006. Disponível em: <<http://www.esmpu.gov.br/dicionario/tiki-index.php?page=Liberdade>>. Acesso em dezembro de 2010.
- REALE, Miguel (2001). **Lições Preliminares de Direito**. São Paulo: Editora Saraiva, 2001. Disponível em: <<http://www.slideshare.net/mill84/miguel-reale-lies-preliminares-de-direito>>. Acesso em junho de 2010.
- REZEK, Francisco (2007). **Direito Internacional Público: curso elementar**. São Paulo: Saraiva, 2005, tiragem 2007.
- RICOVER, Andrés e NEGRE, Eugenio (2003). **Estudio de Integración del Transporte Aéreo em Sudamérica: informe final**. Banco Interamericano de Desarrollo, BID, 2003 (349 p.) Disponível em: <http://www.mtc.gob.pe/portal/consultas/cid/Boletines_CID/38_SETIEMBRE/archivos/aed_integracion_transporte_aereo_en_sudamerica.pdf>. Acesso em março de 2010.
- ROSSI, Eliana Consoni e FERNANDES, Elton. (2008). **Uma Discussão do Impacto da Crise Aérea no Tráfego Internacional de Passageiros das Empresas Brasileiras**. Coppe/Universidade Federal do Rio de Janeiro, VII Sitraer – Simpósio de Transporte Aéreo, Rio de Janeiro, 26 a 28 de novembro de 2008. Disponível em: <<http://www.tgl.ufrj.br/viisitraer/pdf/427.pdf>>. Acesso em março de 2010.
- RUS, Ginés de e CAMPOS, Javier. (2001). **El Sistema de Transporte Europeo – Un análisis econômico**, Editorial Síntesis, Madrid, Espanha, 2001.
- SÁNCHEZ, Ricardo J. e TOMASSIAN, Georgina Cipoletta. (2003). **Identificación de Obstáculos al Transporte Terrestre Internacional de Cargas en el Mercosur**. Recursos Naturales e Infraestructura, División de Recursos Naturales e Infraestructura, Unidad de Transporte, Cepal – Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe, Nações Unidas, Série 54, Santiago de Chile, julho de 2003. Disponível em: <<http://www.eclac.org/publicaciones/xml/2/13132/LCL1912-e.pdf>>. Acesso em novembro de 2010.
- SANTOS, Cynthia Bertholini (2006). **Melhoria da harmonização do transporte rodoviário de carga no Mercosul**. Brasília, 2006. Monografia (Pós Graduação Latu Sensu em Regulação de Transportes Terrestres) - Escola Politécnica/NCE/UFRJ, Brasília, 2006.
- SANTOS, Cynthia Bertholini e PRADO, Marcelo Vinaud (2009). **Histórico e Tendências da Harmonização do Transporte Rodoviário de Cargas no Mercosul**. Revista ANTT, Ano 1, nº 1, novembro de 2009, Brasília, DF. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/revistaantt/ed1/asp/artigosHistorico.asp>>. Acesso em novembro de 2009.
- SANTOS, Cynthia Bertholini, PRADO, Marcelo Vinaud e MAIA, André Dulce Gonsalves (2010). **As Liberdades Comerciais e o Transporte Rodoviário Internacional de Cargas no Mercosul**. Revista ANTT, volume 2, nº 2, novembro de 2010. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/revistaantt/ed3/asp/ed3-artigosLiberdade.asp>>. Acesso em dezembro de 2010.

- SILVA, Flademir Cândido da (2006). **Uma Política de Céus Abertos para o Turismo**. Instituto Brasileiro de Ciências e Direito do Turismo, IBCDTur, São Paulo, Volume 04 - Nº 01 - Maio de 2006. Disponível em <<http://www.ibcdtur.org.br/downloads/Uma%20pol%EDtica%20de%20c%20E9us%20abertos%20para%20o%20turismo.pdf>>. Acesso em novembro de 2009.
- SILVEIRA, Débora Machado de Souza (2007). **Análise dos Benefícios das Alianças Internacionais entre Empresas de Transporte Aéreo**. Rio de Janeiro. COPPE/UFRJ, M.Sc., Engenharia de Transportes, 2007, Dissertação, Universidade Federal do Rio de Janeiro, COPPE. Disponível em: <http://www.pet.coppe.ufrj.br/index.php/producao/dissertacoes-de-msc/doc_details/66-analise-dos-beneficios-das-aliancas-internacionais-entre-empresas-de-transporte-aereo,> Acesso em novembro de 2009.
- SIMÕES, Regina Célia Faria e MORINI, Cristiano (2002). **A ordem econômica mundial: considerações sobre a formação de blocos econômicos e o Mercosul**. Revista Impulso, São Paulo, v. 13, n. 31, p. 139-154, 2002. Disponível em: <<http://www.unimep.br/phpg/editora/revistaspdf/impulso31.pdf>>. Acesso em março de 2010.
- SOARES, Guido Fernando Silva (2004). **Curso de Direito Internacional Público**. São Paulo: Editora Atlas, 2004. Disponível em: <<http://www.scribd.com/doc/7035326/Guido-Soares-Direito-Internacional-Publico-Introducao>>. Acesso em junho de 2010.
- SOUTELINO, André Luis Dias (2008). **Acesso Básico aos Mercados no Transporte Aéreo Internacional**, Universidade Cândido Mendes, Rio de Janeiro, 2008. Disponível em: <http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1273909>. Acesso em novembro de 2009.
- UNIÃO EUROPEIA (2009a). **Road Freight Transport Vademecum**. European Commission, Directorate General Energy and Transport, Directorate E – Inland Transport, Unit E.1 – Land Transport Policy, Bélgica, Março 2009. Disponível em: <http://ec.europa.eu/transport/road/doc/2009_road_freight_vademecum.pdf>. Acesso em novembro de 2010.
- UNIÃO EUROPEIA (2009b). **Regulamento (CE) nº 1071/2009** do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Outubro de 2009, que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário e que revoga a Diretiva 96/26/CE do Conselho (Texto relevante para efeitos do EEE). Disponível em: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:300:0051:0071:PT:PDF>. Acesso em outubro de 2010.
- UNIÃO EUROPEIA (2009c). **Regulamento (CE) nº 1072/2009** do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias (Texto relevante para efeitos do EEE). Disponível em: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:300:0072:0087:PT:PDF>>. Acesso em outubro de 2010.
- UNIÃO EUROPEIA (2010a). **Energy and Transport in Figures**. Comissão Europeia em cooperação com a Eurostat, 2010. Disponível em: <http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/doc/pb2010_3_transport.pdf,>. Acesso em dezembro de 2010.
- UNIÃO EUROPEIA (2010b). **Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a “Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 1999/62/CE relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados**

- de mercadorias pela utilização de certas infra-estruturas**". COM (2008) 436 final – 2008/0147 (COD), 2010/C 255/17, Relator: Gérard Dantin, C 255/92 PT Jornal Oficial da União Europeia 22.9.2010. Disponível em: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:255:0092:0097:PT:PDF>>. Acesso em outubro de 2010.
- UNIÃO EUROPEIA (2010c). **O portal da União Europeia**. Disponível em: <http://europa.eu/index_pt.htm>. Acesso em dezembro de 2010.
- UNIÃO EUROPEIA (2010d). **Comissão Europeia de Mobilidade e Transporte**. Disponível em: <http://ec.europa.eu/transport/road/haulage/haulage_en.htm>. Acesso em novembro de 2010.
- VIEIRA, Guilherme Bergmann Borges (2003). **Transporte Internacional de Cargas**. 2ª Edição, São Paulo: Aduaneiras, 2003. Disponível em: <<http://www.multieditoras.com.br/produto/PDF/500760.pdf>>. Acesso em novembro de 2010.
- WANKE, Peter e FLEURY, Paulo Fernando. (2006). **Transporte de Cargas no Brasil: Estudo Exploratório das Principais Variáveis Relacionadas aos Diferentes Modais e às suas Estruturas de Custos**. Estrutura e Dinâmica do Setor de Serviços no Brasil, Capítulo 12, p. 409-464. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – Ipea, Brasília, Setembro de 2006. Disponível em: <<http://www.ipea.gov.br/sites/000/2/livros/estruturadinamica/Apresentacao.pdf>>. Acesso em outubro de 2010.
- WHARTON SCHOOL (2010). **Estados Unidos e México conseguirão solucionar diferenças antigas de transporte por caminhão?** Wharton School da Universidade da Pensilvânia, maio de 2010. Disponível em: <<http://www.wharton.universia.net/index.cfm?fa=viewArticle&id=1891&language=portuguese>>. Acesso em novembro de 2010.
- WORLD BANK (2010a). **Connecting to Compete 2010: Trade Logistics in the Global Economy, The Logistics Performance Index and Its Indicators**. The International Bank for Reconstruction and Development, The World Bank, Washington, Estados Unidos, 2010. Disponível em: <http://siteresources.worldbank.org/INTTLF/Resources/LPI2010_for_web.pdf>. Acesso em novembro de 2010.
- WORLD BANK (2010b). **Logistics Performance Index 2010: Latin America and the Caribbean. Findings based on the World Bank Report Connecting to Compete 2010: Trade Logistics in the Global Economy**. The World Bank, Washington, Estados Unidos, Janeiro de 2010. Disponível em: <http://siteresources.worldbank.org/INTTLF/Resources/515003-1276029788910/LAC_LPI_Brochure_2010.pdf>. Acesso em outubro de 2010.
- WTO – WORLD TRADE ORGANIZATION (1991). **Services Sectoral Classification List**. Genebra, Suíça, julho de 1991. Disponível em: <http://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/serv_e.htm>. Acesso em dezembro de 2010.
- WTO – WORLD TRADE ORGANIZATION (2010). Disponível em: <<http://www.wto.org/>>. Acesso em outubro de 2010.
- ZANELLA, Tiago Vinicius (2010). **Os estreitos utilizados na navegação internacional e o direito internacional do mar**. Jus Navigandi, Teresina, ano 15, n. 2404, 30 jan. 2010. Disponível em: <<http://jus.uol.com.br/revista/texto/14282/os-estritos-utilizados-na-navegacao-internacional-e-o-direito-internacional-do-mar>>. Acesso em dezembro de 2010.

ZIBECHI, Raúl (2007). **América del Sur – IIRSA: la integración a la medida de los mercados.** IRC – Americas, Jueves 17 de mayo de 2007, puesto en línea por Dial, América Latina. Disponible em: <<http://www.alterinfos.org/spip.php?article1334>>. Acesso em janeiro de 2010.

APÊNDICE A – NORMAS DE FACILITAÇÃO FRONTEIRIÇA (MERCOSUL)

Norma	Ementa
Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT)	Anexo I do AAP sobre Transporte Internacional Terrestre.
Decisão 5/93 (MERCOSUL/CMC/DEC. Nº 05/93)	Acordo de Recife para aplicação dos controles integrados na fronteira entre os países do Mercosul.
Decisão 1/97 (MERCOSUL/CMC/DEC Nº 1/97)	Convênio de cooperação e assistência recíproca entre as administrações de aduanas do Mercosul relativo à prevenção e luta contra ilícitos aduaneiros.
Decisão 2/99 (MERCOSUL/CMC/DEC Nº 2/99)	Programa de Assunção sobre medidas de simplificação operacional e trâmites de comércio exterior e de fronteira.
Diretriz 6/00 (MERCOSUL/CCM/DIR. Nº 6/00)	Modelo de regulamento de área de controle integrado de cargas.

Fonte: adaptado de Aladi (2003)

APÊNDICE B – COMPOSIÇÃO DA UNIÃO EUROPEIA

Países	
1	Alemanha
2	Austria
3	Bélgica
4	Bulgária
5	Chipre
6	Dinamarca
7	Eslovênia
8	Espanha
9	Estônia
10	Finlândia
11	França
12	Grécia
13	Hungria
14	Irlanda
15	Itália
16	Letônia
17	Lituânia
18	Luxemburgo
19	Malta
20	Países Baixos
21	Polônia
22	Portugal
23	Reino Unido
24	República Eslovaca
25	República Tcheca
26	Romênia
27	Suécia

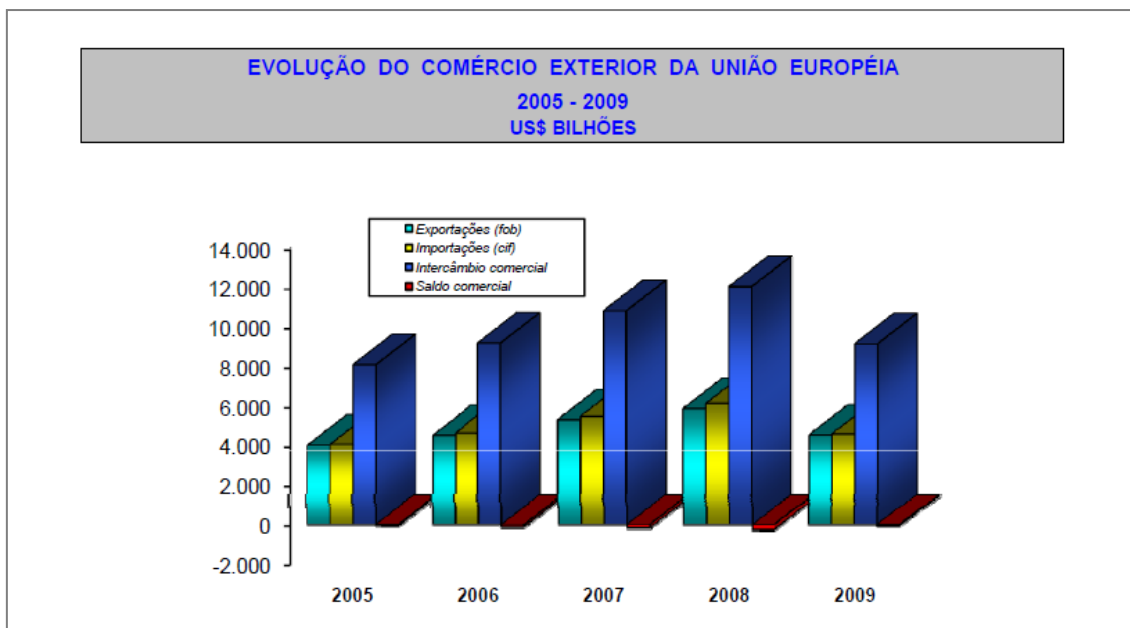
Fonte: MRE (2010a)

APÊNDICE C – DADOS BÁSICOS E INDICADORES SOCIOECONÔMICOS DA UNIÃO EUROPEIA

Nome oficial	Superfície	População	Moeda Oficial	PIB <i>per capita</i> 2009
União Europeia (27)	4.215.100 km ²	495.000.000 ¹	Euro	US\$ 33.008

¹ Dados de 2007

Fonte: adaptado de MRE (2010a)



Fonte: MRE (2010a)

APÊNDICE D – LICENÇA COMUNITÁRIA PARA TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS DA UNIÃO EUROPEIA

ANEXO II

Modelo da licença comunitária
COMUNIDADE EUROPEIA

(a)

(Papel de cor Pantone azul clara, formato DIN A4, celulósico $\geq 100\text{g/m}^2$)

(Primeira página da licença)

(Texto redigido na, nas ou numa das línguas oficiais do Estado-Membro que emite a licença)

Sigla distintiva do Estado-Membro ⁽¹⁾
que emite a licença

Nome da autoridade ou organismo
competente

LICENÇA N.º ...

(ou)

CÓPIA CERTIFICADA N.º ...

para o transporte rodoviário internacional de mercadorias por conta de outrem

A presente licença permite a ⁽²⁾

efectuar, em todas as relações de tráfego, no que se refere ao percurso efectuado no território da Comunidade, transportes rodoviários internacionais de mercadorias por conta de outrem nos termos do Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias, e nos termos das disposições gerais da presente licença.

Observações especiais:	
.....	
A presente licença é válida de	a
Emitida em,	em
..... ⁽³⁾	

⁽¹⁾ Siglas distintivas dos Estados-Membros: (B) Bélgica, (BG) Bulgária, (CZ) República Checa, (DK) Dinamarca, (D) Alemanha, (EST) Estónia, (IRL) Irlanda, (GR) Grécia, (E) Espanha, (F) França, (I) Itália, (CY) Chipre, (LV) Letónia, (LT) Lituânia, (L) Luxemburgo, (H) Hungria, (MT) Malta, (NL) Países Baixos, (A) Áustria, (PL) Polónia, (P) Portugal, (RO) Roménia, (SLO) Eslovénia, (SK) Eslováquia, (FIN) Finlândia, (S) Suécia, (UK) Reino Unido.

⁽²⁾ Nome ou firma e endereço completo do transportador.

⁽³⁾ Assinatura e carimbo da autoridade ou organismo competente que emite a licença.

(b)

(Segunda página da licença)

(Texto redigido na, nas ou numa das línguas oficiais do Estado-Membro que emite a licença)

DISPOSIÇÕES GERAIS

A presente licença é emitida ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1072/2009.

A presente licença permite ao titular efectuar, em todas as relações de tráfego, no que se refere ao percurso efectuado no território da Comunidade e, quando aplicável, nas condições nela estabelecidas, transportes rodoviários internacionais de mercadorias por conta de outrem:

- cujo ponto de partida e cujo ponto de chegada se encontrem em dois Estados-Membros diferentes, com ou sem trânsito por um ou mais Estados-Membros ou países terceiros,
- com origem num Estado-Membro e com destino a um país terceiro, e vice-versa, com ou sem trânsito por um ou mais Estados-Membros ou países terceiros,
- entre países terceiros, atravessando em trânsito o território de um ou mais Estados-Membros,

bem como as deslocações sem carga relacionadas com esses transportes.

No caso de um transporte com origem num Estado-Membro e com destino a um país terceiro, e vice-versa, a presente licença é válida para o trajecto efectuado no território da Comunidade. Só é válida no Estado-Membro de carga ou de descarga após a celebração do acordo necessário entre a Comunidade e o país terceiro em causa, nos termos do Regulamento (CE) n.º 1072/2009.

A licença é pessoal e intransmissível.

A licença pode ser retirada pela autoridade competente do Estado-Membro que a emitiu, designadamente caso o transportador:

- não tenha cumprido todas as condições a que a utilização da licença está sujeita,
- tenha prestado informações inexactas no tocante aos dados necessários para a emissão ou a prorrogação da licença.

O original da licença deve ser conservado pela empresa transportadora.

Deve ser conservada a bordo do veículo uma cópia certificada da licença ⁽¹⁾. No caso de um conjunto de veículos acoplados, a licença deve acompanhar o veículo tractor. A licença abrange o conjunto de veículos acoplados, mesmo que o reboque ou o semi-reboque não estejam matriculados ou autorizados a circular em nome do titular da licença ou se o mesmo estiver matriculado ou autorizado a circular noutra Estado-Membro.

A licença deve ser apresentada sempre que for solicitada pelos agentes responsáveis pelo controlo.

O titular deve respeitar, no território de cada Estado-Membro, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas em vigor nesse Estado, nomeadamente em matéria de transporte e circulação.

⁽¹⁾ Por «veículo», entende-se um veículo a motor matriculado num Estado-Membro ou um conjunto de veículos acoplados em que pelo menos o veículo tractor esteja matriculado num Estado-Membro, destinados exclusivamente ao transporte de mercadorias.

ANEXO III

Modelo do certificado de motorista
COMUNIDADE EUROPEIA

(a)

(Papel cor Pantone rosa; formato DIN A4; celulósico $\geq 100\text{g/m}^2$)

(Primeira página do certificado)

(Texto redigido na, nas ou numa das línguas oficiais do Estado-Membro que emite o certificado)

Sigla distintiva do Estado-Membro ⁽¹⁾ que emite o certificado	Nome da autoridade ou organismo competente
---	---

CERTIFICADO DE MOTORISTA N.º

para o transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem efectuado a coberto de uma licença comunitária

[Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias]

O presente certificado atesta que, em face dos documentos comprovativos apresentados por:

.....
.....⁽²⁾

o motorista a seguir designado:

Nome próprio e apelido	
Data e local de nascimento	Nacionalidade
Tipo e n.º do documento de identidade	
Emitido em	em
Número da carta de condução	
Emitida em	em
Número de Segurança Social	

está empregado em conformidade com as disposições legislativas, regulamentares ou administrativas, e, quando aplicáveis, com as convenções colectivas, de acordo com as regras aplicáveis no Estado-Membro a seguir indicado, relativas às condições de emprego e formação profissional dos motoristas aplicáveis nesse mesmo Estado-Membro, para nele efectuar transportes rodoviários:

.....⁽³⁾

Observações especiais

.....

O presente certificado é válido de	a
Emitido em	em
..... ⁽⁴⁾	

⁽¹⁾ Siglas distintivas dos Estados-Membros: (B) Bélgica, (BG) Bulgária, (CZ) República Checa, (DK) Dinamarca, (D) Alemanha, (EST) Estónia, (IRL) Irlanda, (GR) Grécia, (E) Espanha, (F) França, (I) Itália, (CY) Chipre, (LV) Letónia, (LT) Lituânia, (L) Luxemburgo, (H) Hungria, (MT) Malta, (NL) Países Baixos, (A) Áustria, (PL) Polónia, (P) Portugal, (RO) Roménia, (SLO) Eslovénia, (SK) Eslováquia, (FIN) Finlândia, (S) Suécia, (UK) Reino Unido.

⁽²⁾ Nome ou firma e endereço completo do transportador.

⁽³⁾ Nome do Estado-Membro de estabelecimento do transportador.

⁽⁴⁾ Assinatura e carimbo da autoridade ou organismo competente que emite o certificado.

(b)

(Segunda página do certificado)

(Texto redigido na, nas ou numa das línguas oficiais do Estado-Membro que emite o certificado)

DISPOSIÇÕES GERAIS

O presente certificado é emitido ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1072/2009

O certificado atesta que o motorista cujo nome dele consta está empregado em conformidade com as disposições legislativas, regulamentares ou administrativas, e, quando aplicáveis, com as convenções colectivas, de acordo com as regras aplicáveis no Estado-Membro indicado no certificado, relativas às condições de emprego e formação profissional dos motoristas aplicáveis nesse Estado-Membro, para nele efectuar transportes rodoviários.

O certificado de motorista é propriedade do transportador, que o deve entregar ao motorista nele identificado quando este tenha de conduzir um veículo ⁽¹⁾ num transporte efectuado a coberto de uma licença comunitária de que o transportador é titular. O certificado é intransmissível. O certificado é válido apenas enquanto as condições em que foi emitido estiverem preenchidas e deve ser devolvido pelo transportador à autoridade emissora logo que essas condições deixem de estar preenchidas.

O certificado pode ser retirado pela autoridade competente do Estado-Membro que o emitiu, nomeadamente quando o titular:

- não tenha cumprido todas as condições a que a utilização do certificado está sujeita,
- tenha prestado informações inexactas no tocante aos dados necessários para a emissão ou a prorrogação do certificado.

A empresa de transporte deve conservar uma cópia certificada do certificado de motorista.

Um original do certificado deve ser conservado a bordo do veículo e deve ser apresentado pelo motorista sempre que os agentes responsáveis pelo controlo o solicitarem.

⁽¹⁾ Por «veículo», entende-se um veículo a motor matriculado num Estado-Membro ou um conjunto de veículos acoplados em que pelo menos o veículo tractor está matriculado num Estado-Membro, destinados exclusivamente ao transporte de mercadorias.

ANEXO III

Modelo do certificado de capacidade profissional

COMUNIDADE EUROPEIA

(Papel de cor Pantone bege, formato DIN A4, celulósico > 100 g/m²)

(Texto redigido na, nas ou numa das línguas oficiais do Estado-Membro que emite o certificado)

Sigla distintiva do Estado-Membro que emite o certificado ⁽¹⁾

Denominação da autoridade ou organismo autorizado ⁽²⁾

CERTIFICADO DE CAPACIDADE PROFISSIONAL PARA O TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS/TRANSPORTE DE PASSAGEIROS ⁽³⁾

N.º

O/A

certifica que ⁽⁴⁾

nascido(a) em

concluiu com aproveitamento as provas do exame (ano:; sessão:) ⁽⁵⁾ exigidas para a obtenção do certificado de capacidade profissional para o transporte rodoviário de mercadorias/transporte de passageiros ⁽³⁾ nos termos do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Outubro de 2009, que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da actividade de transportador rodoviário ⁽⁶⁾.

O presente certificado constitui prova suficiente da capacidade profissional a que se refere o artigo 21.º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009.

Emitido em, em de de ⁽⁷⁾

⁽¹⁾ Siglas distintivas dos Estados-Membros: (B) Bélgica, (BG) Bulgária, (CZ) República Checa, (DK) Dinamarca, (D) Alemanha, (EST) Estónia, (IRL) Irlanda, (GR) Grécia, (E) Espanha, (F) França, (I) Itália, (CY) Chipre, (LV) Letónia, (LT) Lituânia, (L) Luxemburgo, (H) Hungria, (M) Malta (NL) Países Baixos, (A) Áustria, (PL) Polónia, (P) Portugal, (RO) Roménia, (SLO) Eslovénia, (SK) Eslováquia, (FIN) Finlândia, (S) Suécia, (UK) Reino Unido.

⁽²⁾ Autoridade ou organismo previamente designado para o efeito por cada Estado-Membro da Comunidade Europeia para passar o presente certificado.

⁽³⁾ Riscar o que não interessa.

⁽⁴⁾ Nome e apelido; local e data de nascimento.

⁽⁵⁾ Identificação do exame.

⁽⁶⁾ JO L 300 de 14.11.2009, p. 51.

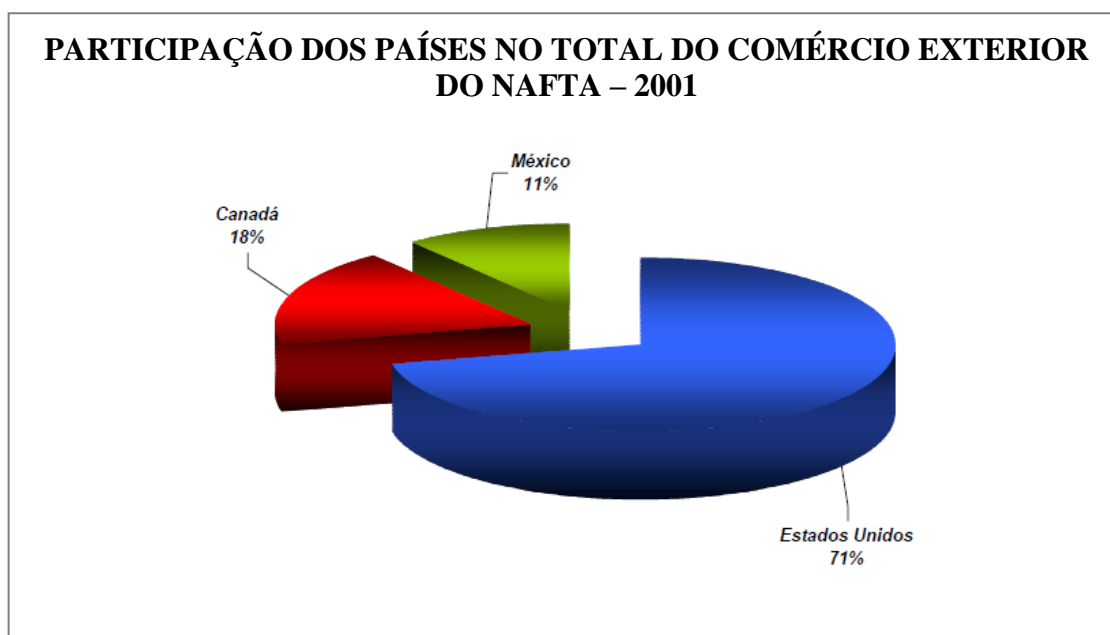
⁽⁷⁾ Carimbo e assinatura da autoridade ou organismo que emite o certificado.

APÊNDICE E – DADOS BÁSICOS E INDICADORES SOCIOECONÔMICOS DO NAFTA

Nome oficial	Superfície	População	PIB <i>per capita</i> 2001
Acordo de Livre Comércio da América do Norte - NAFTA	20,3 milhões de km ²	415,9 milhões de habitantes ¹	US\$ 27.721

¹ Dados de 2001

Fonte: adaptado de MRE (2002)



Fonte: adaptado de MRE (2002)

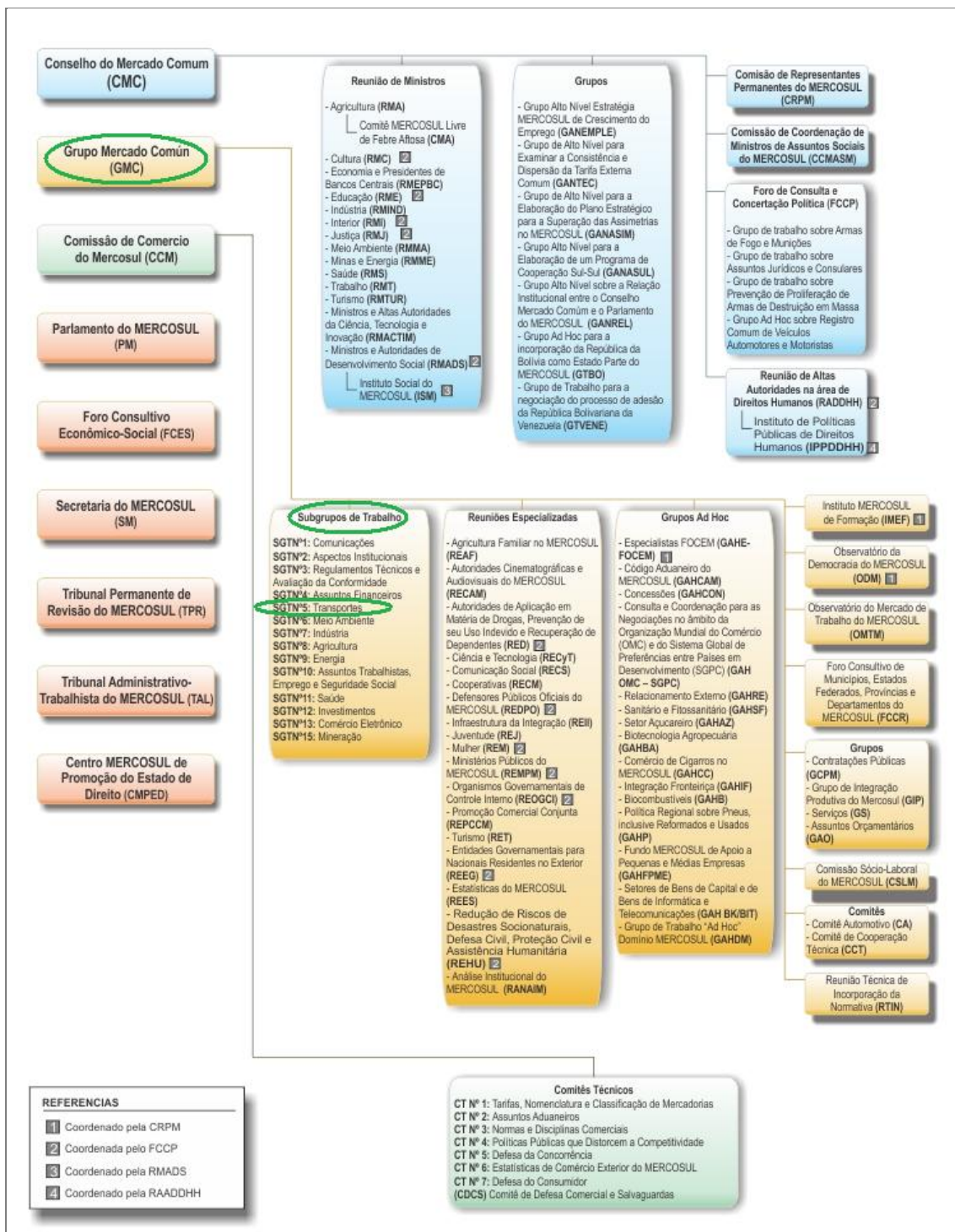
NAFTA – EXPORTAÇÕES INTRAZONAIS – 2001

(US\$ milhões, fob)

Países	Estados Unidos	Canadá	México	Total
Estados Unidos	0	163.724	101.509	265.233
Canadá	224.909	0	1.550	226.459
México	120.707	7.155	0	127.862
TOTAL	345.616	170.879	103.059	619.554

Fonte: adaptado de MRE (2002)

APÊNDICE F – ESTRUTURA INSTITUCIONAL DO MERCOSUL



Fonte: Mercosul (2010)

APÊNDICE G – INDICADORES SOCIOECONÔMICOS DO MERCOSUL

INDICADOR	1990	2000	2005	2006	2007 ⁽¹⁾	2008 ⁽¹⁾⁽²⁾
Superfície total (mil km ²)	11.867	11.867	11.867	11.867	11.867	11.867
População (em milhões de habitantes)	189,6	220,2	235,4	238,4	241,5	240,1
Densidade demográfica (hab. p/ km ²)	16,0	18,6	19,8	20,1	20,4	20,2
PIB total, a preços correntes (US\$ bilhões)	663,4	955,7	1.087,5	1.314,2	1.607,4	1.939,9
PIB, per capita, a preços correntes (US\$)	3.499	4.340	4.620	5.513	6.656	8.080
Reservas internacionais (US\$ bilhões)	n.d.	86,3	86,2	122,6	233,0	247,2
Dívida externa total (US\$ bilhões)	191,8	383,7	297,2	294,0	366,2	378,1
Dívida externa por habitante (US\$ mil)	1,01	1,74	1,26	1,23	1,52	1,57
Exportações Totais (US\$ milhões)	46.433	84.624	164.004	190.459	223.973	126.505
Importações Totais (US\$ milhões)	29.302	86.853	127.502	166.711	228.917	111.572
Balança Comercial (US\$ milhões)	17.131	-2.229	36.502	23.748	-4.944	14.933
Intercâmbio Comercial (US\$ milhões)	75.735	171.477	291.506	357.170	452.890	238.077
Exportações IntraMERCOSUL (US\$ milhões)	14.769	17.829	21.128	25.775	32.844	17.034
Exportações do Brasil para o MERCOSUL (US\$ milhões)	1.320	7.740	11.746	13.986	17.354	21.737
Importações brasileiras do MERCOSUL (US\$ milhões)	2.312	7.796	7.054	8.967	11.625	14.934
Balança Comercial Brasil-MERCOSUL (US\$ milhões)	-992	-56	4.692	5.019	5.729	6.803
Intercâmbio Comercial Brasil-MERCOSUL (US\$ milhões)	3.632	15.536	18.800	22.953	28.979	36.671

Elaborado pelo MRE/DPR/DIC - Divisão de Informação Comercial, com base em dados das seguintes fontes:
 Superfície total: EIU. The Economist Intelligence Unit, Country Profile 2008 (Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai).
 População: ALADI - Mercosur: Indicadores Socioeconomicos 1990-2007 (www.aladi.org - acesso em 10/2/2009).
 PIB total: ALADI - Mercosur: Indicadores Socioeconomicos 1990-2007 (www.aladi.org - acesso em 10/2/2009).
 Reservas Internacionais: EIU. The Economist Intelligence Unit, Country Report (Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai) January 2009.
 Dívida Externa: ALADI - Mercosur: Indicadores Socioeconomicos 1990-2007 (www.aladi.org - acesso em 10/2/2009) nos anos de 1990/2000/2005/2006. Os dados de 2007 e 2008 foram extraídos do EIU. The Economist Intelligence Unit, Country Report (Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai) January 2009.
 Exportações e Importações totais: FMI. Direction of Trade Statistics, CD December 2008.
 Comércio com o Brasil: MDIC/SECEX/Aliceweb.

(1) Estimativa ou dados preliminares, exceto para superfície, comércio exterior e comércio com o Brasil.
 (2) Dados extraídos do EIU, The Economist Intelligence Unit, Country Profile 2008 (Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai) ou do Country Report January 2009.

Fonte: MRE (2009)