

**Redefinindo A Diplomacia Num Mundo Em Transformação**

**5º ENCONTRO NACIONAL DA ABRI**

**29 a 31 de Julho de 2015, Belo Horizonte (MG)**

**A GRANDE CABOTAGEM NO MERCOSUL: A IMPORTÂNCIA DA NAVEGAÇÃO  
COSTEIRA PARA A INTEGRAÇÃO DO BLOCO**

**Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)\ LabTrans-UFSC**

***Fernando Seabra, Giulia Paggiarin Flores, Thaís Regina Balistieri***

**Resumo**

Considerando o significativo potencial da navegação de cabotagem, este estudo tem como objetivo avaliar as perspectivas de expansão deste modo de transporte sob a ótica regional, especificamente entre os países do MERCOSUL. De modo específico, analisa-se a definição de navegação de cabotagem, principalmente quando essa envolve navegação costeira entre diversos países, e os principais entraves operacionais e institucionais representados pelos marcos regulatórios e legislações nacionais. Procede-se essa avaliação a partir de uma revisão de literatura e da análise de benchmarking sobre o caso de navegação costeira na União Europeia. Embora existam algumas experiências anteriores de acordos bilaterais entre países do MERCOSUL que tratam de incentivo ao comércio intra-bloco por via marítima, o principal instrumento de cooperação, envolvendo todos os países do bloco, é intitulado Acordo Multilateral de Transporte Marítimo do MERCOSUL. Esse acordo está em linha com medidas de apoio à navegação costeira entre os países membros – o que tem sido chamado de “grande cabotagem”. Dentre os objetivos desse acordo está o desenvolvimento das marinhas mercantes dos países do bloco, através da participação igualitária destas no transporte marítimo da região e da consecução de uma política comum de marinha mercante. Os resultados preliminares do estudo indicam que o desenvolvimento da grande cabotagem no MERCOSUL, a exemplo do significativo crescimento experimentado pela navegação costeira (*Short Sea Shipping*) entre países da União Europeia e pela própria cabotagem brasileira, pode representar um significativo ganho de competitividade para o transporte regional e, assim, estimular o comércio intra-bloco. Além disso, aponta-se que existe um espaço considerável para avanço no campo institucional e legal quanto à harmonização de regras para o comércio marítimo, o que, por si, independente de qualquer programa de subsídios ou incentivos, pode representar um estímulo ao transporte marítimo no MERCOSUL, promovendo o comércio eficiente entre os países membros.

**Palavras-chave:** Cabotagem, MERCOSUL, Comércio Marítimo, Integração Regional.

## **1. Introdução**

A navegação por cabotagem ou navegação costeira, em âmbito nacional ou entre países próximos, tem sido estimulada como uma alternativa não apenas mais competitiva do ponto de vista de custo, mas também socialmente desejável, considerando a redução da dependência rodoviária da matriz de transporte. Do ponto de vista do contexto do MERCOSUL, considerando-se o potencial do comércio intra-regional, torna-se essencial uma cadeia produtiva e logística eficiente que seja capaz de competir com o mercado internacional e promover o crescimento da região.

Neste sentido, neste estudo busca-se entender os entraves e potencialidades da navegação costeira através da análise do fluxo comercial entre os países membros do MERCOSUL e do estudo de caso da exitosa integração regional da União Europeia.

## **2. Cabotagem: aspectos conceituais**

No sentido de alcançar propostas para uma harmonização das normas e regulações da cabotagem no âmbito do MERCOSUL, faz-se necessário, antes de tudo, uma definição sobre o que consiste a navegação de cabotagem. Os países do próprio bloco divergem nas suas definições e, além delas, há várias outras interpretações adotadas em âmbito mundial, como as adotadas pela União Europeia e Estados Unidos, que podem servir de precedente à adoção de uma definição de Grande Cabotagem. Desse modo, essa seção se dedica a elencar os elementos conceituais dos países membros, principais associados do MERCOSUL e outras referências internacionais relevantes.

No Brasil, a legislação diferencia o transporte marítimo em cinco tipos de navegação, a saber: a de longo curso, cabotagem, apoio marítimo, apoio portuário e navegação interior. Conforme a Lei nº 9.432, de 1997, a navegação de cabotagem é definida como sendo aquela realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, por via marítima ou vias navegáveis interiores (Art. 2º) (BRASIL, 1997).

O Uruguai apresenta uma interpretação da navegação de cabotagem mais ampla do que a brasileira, em parte por possuir poucos portos em seu território. Conforme a Lei nº 12.091 de 1954 e o Decreto 23.913 de 1956 que a regulamenta, a navegação e o comércio de cabotagem configuram-se como aqueles: realizados entre os portos da República; serviços entre portos e praias nacionais; travessias por via fluvial entre portos nacionais e os da Argentina, Brasil e Paraguai; e entre portos nacionais e portos marítimos argentinos e brasileiros, dentro de um raio de 900 milhas a partir do porto de Montevideu – sendo esta última modalidade chamada de Gran Cabotaje (Art. 1º a 4º) (URUGUAY, 1956).

Os navios matriculados no registro de cabotagem (que compreende os que realizam cabotagem propriamente dita e a grande cabotagem) são favorecidos com a exoneração de algumas tarifas, como por exemplo: taxas portuárias e sanitárias, taxas consulares,

impostos sobre combustíveis e lubrificantes utilizados pelos navios e taxas alfandegárias sobre materiais de uso e consumo de bordo (Art. 28º). Além disso, os navios de cabotagem devem ser atendidos em áreas destinadas a esse tipo de navegação, devidamente equipadas para as operações de carga, descarga e depósito (Art. 33º). Mais especificamente sobre a navegação de Gran Cabotaje, não é exigido que os navios transfiram seus registros de matrícula de cabotagem para o de navegação marítima, mas é indispensável a autorização da Dirección da Marinha Mercante, de modo que os navios possam se beneficiar das exonerações previstas para a navegação de cabotagem nos Artigos 28 a 37 (Art. 40º a 43º) (URUGUAY, 1956).

O entendimento argentino sobre a navegação de cabotagem compreende o trânsito de navios (prioritariamente argentinos) entre portos nacionais (cabotagem nacional) e também entre portos nacionais e portos de países limítrofes (cabotagem fronteiriça), que são favorecidos com os mesmos benefícios, conforme disposto no Decreto N° 12.942/44 (que regulamenta a Lei N° 10.606, de 1918), no seu Artigo 5º. A navegação de cabotagem, portanto, tem por finalidade a comunicação e o comércio entre portos do país e países vizinhos sem perder de vista a costa. Sobre as isenções aduaneiras, os navios de cabotagem não precisam pagar taxas de entrada e taxas sanitárias quando provenientes de portos nacionais ou países vizinhos, bem como são livres de impostos de importação sobre materiais e equipamentos a serem utilizados pelos navios (ARGENTINA, 1944).

Similarmente ao Brasil, a Venezuela, que aderiu ao MERCOSUL em agosto de 2012, entende por navegação de cabotagem aquela realizada entre pontos e portos compreendidos em território sob jurisdição venezuelana, obrigatoriamente com navios que possuem o Registro Naval Venezuelano, conforme o Artigo 108º do Decreto 6.126, de 2008 (VENEZUELA, 2008). A mesma interpretação é adotada por vários países associados ao bloco, como a Colômbia, Equador e Peru.

A Colômbia, membro associado do MERCOSUL desde 2004, divide o transporte marítimo entre internacional e de cabotagem, sendo este último o realizado entre portos colombianos, e reservado a navios de bandeira nacional, segundo consta no Decreto Lei 2324 de 1984 (Art. 143º e 150º) (COLOMBIA, 1984). Também para o Equador, membro associado desde 2004, a cabotagem é vista como sendo o tráfego realizado entre portos nacionais para transporte de cargas e/ou passageiros, por navios de bandeira equatoriana ou estrangeiros (estes mediante autorização da Autoridade Marítima) (Resolución No. 014 de 2008) (ECUADOR, 2008). O Peru, membro associado desde 2003, pela sua Lei N° 29475 de 2009, Art. 7º, considera a navegação de cabotagem o transporte aquático comercial em tráfego nacional. Ou seja, é aquela realizada entre portos nacionais e por embarcações peruanas (PERÚ, 2009). Por fim, o Chile (membro associado desde 1996) define a navegação de cabotagem como o transporte marítimo, fluvial ou lacustre de cargas

e passageiros entre pontos do território nacional, e entre estes e artefatos navais instalados no mar territorial ou na zona econômica exclusiva do país. Assim como os demais países, a legislação chilena reserva a cabotagem para navios chilenos, podendo haver participação de navios estrangeiros mediante licitação pública prévia, conforme o Decreto Lei 3059 de 1979, Art. 3º (CHILE, 1979).

No contexto internacional, a definição de *Short Sea Shipping* (SSS) adotada pela União Europeia consiste, basicamente, no transporte marítimo entre países europeus. Este conceito é definido como o movimento marítimo de cargas e passageiros entre portos situados na Europa geográfica ou entre aqueles portos e pontos situados em países não europeus que possuam costa nos mares que banham a Europa. Isto é, inclui todos os destinos que fazem fronteira com a União Europeia. O SSS vale para transporte marítimo doméstico e internacional, serviços de *feeder* ao longo da costa, de e com destino às ilhas, rios e lagos (*Sea-river shipping*). O conceito também se estende ao transporte marítimo entre Estados-membros da União Europeia e Noruega, Islândia, Estados do Mar Báltico, Mar Negro e Mediterrâneo (COMISSÃO EUROPEIA, 1999). Na seção 4 deste artigo, é realizado um estudo mais aprofundado sobre o caso europeu, avaliando como o bloco estimula e regulamenta esse tipo de navegação.

Já nos Estados Unidos, o conceito de SSS é adotado para as transações que ocorrem entre portos norte-americanos por rota costeira ou rios, ou então entre portos norte-americanos e portos canadenses localizados nos Grandes Lagos (St. Lawrence Seaway System). O sistema dos Grandes Lagos engloba a hidrovia entre Duluth, Minnesota, e Nova Scotia, que compreende os 5 Grandes Lagos e seus canais de ligação, e o rio St. Lawrence (HOUSE OF REPRESENTATIVES, 2011). Vale notar que nos Estados Unidos, país com duas grandes costas (leste e oeste), devido ao sistema rodoviário de qualidade, boa parte do transporte de cargas entre elas é realizado via este sistema. Assim, a navegação entre portos nacionais fica quase que restrita à modalidade costeira (entre portos da Costa Leste ou entre portos da Costa Oeste).

É importante salientar que mesmo o conceito de *Short Sea Shipping* (SSS) não possui uma definição concisa, tendo sido definido de várias formas, conforme a realidade e interesses dos países que o adotam. De acordo com a literatura em geral, o SSS se refere ao transporte de cargas e passageiros que não atravessa ou transita por um oceano, isto é, a trajetos realizados ao longo da costa. Há, no entanto, interpretações que definem o SSS como o trânsito de cargas e passageiros entre portos de um país e portos de países limítrofes, além de definições, como a europeia, que colocam o conceito em um contexto regional (LOMBARDO, 2004).

Assim, é evidente a heterogeneidade do conceito de navegação de cabotagem, que em muitos casos é adotada como uma estratégia de extensão das facilidades desta

navegação costeira para o comércio internacional quando realizado dentro do bloco (União Europeia) ou com países geograficamente próximos ou com costa comum (casos de Argentina, Uruguai, Estados Unidos e a própria União Europeia, por exemplo, em relação a países bálticos).

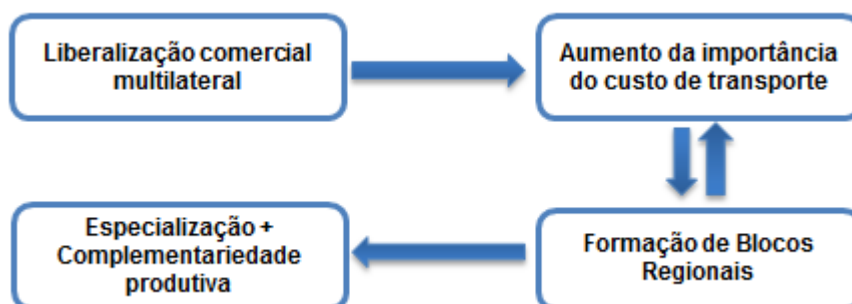
### 3. Cabotagem e integração regional no MERCOSUL

#### 3.1 Integração Regional e Transporte

No processo de formação de blocos regionais os objetivos de integração entre as nações diferem. Em processos mais ambiciosos, que vão além de acordos de preferência tarifária, a integração produtiva – explorando complementaridades de cadeias e mesmo as especializações de cada nação e região – é um componente essencial. No contexto, portanto, de formação e consolidação de níveis de integração mais avançados como uniões aduaneiras e mercados comuns, a integração da infraestrutura, em especial de transportes, desempenha um papel chave para permitir e estimular a mobilidade de bens, capitais e pessoas no âmbito do bloco.

O papel dos custos de transporte no preço final da mercadoria exportada (Figura 1) ganha importância com o próprio processo de desgravação tarifária alcançado pelas rodadas multilaterais de comércio promovidas por GATT/OMC. Com isso – e dado a tendência de elevação dos custos energéticos (derivados do petróleo) e o baixo dinamismo tecnológico da indústria de transportes – o comércio entre países geograficamente próximos é estimulado. A formação de blocos regionais é, então, influenciada por esse comércio mais eficiente entre vizinhos. Os investimentos em logística que permitem a integração dos mercados de países integrantes do bloco são viabilizados por esse viés pró-comércio intra-bloco. Assim, respeitadas as vantagens comparativas naturais e construídas de cada nação e região, o transporte que viabilize a integração entre países membros de um bloco econômico (em especial aqueles com maior grau de integração) resulta em ganhos decorrentes da especialização regional, da complementaridade produtiva em cadeias de valor e no aumento do comércio (intra e extra-bloco).

**Figura 1** – Custo de transporte, Regionalismo e Comércio Regional



Fonte: Elaboração própria.

A estrutura de transporte mais adequada para integrar mercados de um mesmo bloco regional depende, evidentemente, de questões técnicas de acesso, natureza da carga e distâncias entre a origem e o destino. Contudo, o modal aquaviário e a cabotagem, em especial, podem ser apontados como modais competitivos (quando em comparação com ferrovia e rodovia) para estímulo a comércio regional (no âmbito do bloco regional).

### **3.2 Acordos bilaterais e regionais em Transportes no MERCOSUL**

No contexto histórico de difusão de iniciativas de regionalismo, destacam-se no âmbito da América Latina, organizações como: Mercado Comum do Sul (MERCOSUL-1991), Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA-2000), União de Nações Sul-Americanas (UNASUL-2008), Associação Latino-Americana de Integração (ALADI - 1980), dentre outras. De um modo geral, o MERCOSUL, embora mais atuante em termos de acordos comerciais, e a ALADI (que teoricamente engloba todos os membros do MERCOSUL) têm objetivos mais vinculados com política comercial comum e sua relação com desenvolvimento. Já a IIRSA e a UNASUL têm objetivos que incluem a temática da integração de infraestrutura (em especial a primeira instituição).

De modo mais específico, a IIRSA é composta por 12 países sul-americanos e visa a melhoria da integração física entre os membros, com a criação de uma agenda comum para promover a modernização da infraestrutura de transporte, energia e comunicação regional. A partir de 2011, a proposta da IIRSA foi incorporada pelo Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento da UNASUL (COSIPLAN) como foro técnico de infraestrutura (IIRSA, [s./d.]). No mesmo ano a COSIPLAN disponibilizou os documentos descrevendo as ações da organização: o Plano de Ação Estratégico 2012-2022 (PAE) e a Agenda de Projetos Prioritários de Integração (API).

Em termos de desenvolvimento da infraestrutura, o Artigo 3º do Tratado Constitutivo da UNASUL aponta três objetivos específicos da organização para os membros sul-americanos: (1) a integração energética para o aproveitamento integral e sustentável dos recursos da região; (2) o desenvolvimento de uma infraestrutura para a interconexão da região e dos povos de acordo com os critérios de desenvolvimento social e econômico sustentáveis; e (3) a integração industrial e produtiva, em especial às pequenas e médias empresas, cooperativas, redes e outras formas de organização produtiva (IIRSA, 2011).

Somando-se aos planos e projetos de integração logística das duas organizações supracitadas, tem-se ainda hoje o bloco do MERCOSUL como um dos principais e mais exitosos processos de integração regional no continente latino-americano. A importância e a influência de iniciativas como o MERCOSUL são notáveis ao observar-se a evolução da região em dimensões econômicas e sociais sustentada pelo comércio entre os países membros. O comércio entre os países membros cresceu mais de 20% entre 2008 e 2012,

enquanto o comércio global cresceu 13% no mesmo período (PATRIOTA, 2013). A eficiência em infraestrutura e transporte é instrumento essencial para a consolidação da integração econômica regional da América do Sul, especialmente no contexto do MERCOSUL que almeja um nível maior de integração (CASTRO; LAMY, 2000).

Paralelamente, o bloco adota ainda acordos setoriais e específicos. Em termos de organização de transportes marítimos, o Conselho do Mercado Comum estabelece na Decisão nº 12/91 canais diferenciados nos portos e aeroportos para residentes dos países membros do MERCOSUL. Ademais, o Subgrupo de Trabalho nº 6 do bloco, relativo ao Transporte Marítimo, define (1) o registro comum de embarcações; (2) promoção de transporte multimodal; (3) um regime trabalhista para o transporte marítimo e fluvial; (4) normas de segurança de navegação. O bloco negocia ainda um Acordo Multilateral de Transporte Marítimo, buscando unificar o setor aumentando a eficiência do sistema e reduzindo assim os custos e fretes. Porém, os Estados membros enfrentam obstáculos à unificação devido às assimetrias dos custos operacionais, relativos à legislação trabalhista e legislação de reserva de carga existente (CASTRO; LAMY, 2000).

Em termos de navegação de grande cabotagem, abrangendo os países fronteiriços, o bloco enfrenta alguns entraves. Quanto a frete, os custos de movimentação portuária e transporte entre portos onera o custo da movimentação de cabotagem. Ainda em termos de transporte marítimo do MERCOSUL, destacam-se os acordos bilaterais e regionais entre os países membros. Entre as medidas já adotadas pelos países em estudo para intensificar o comércio marítimo, tem-se os acordos bilaterais firmados pelo Brasil com a Argentina, Uruguai e Chile. Estes acordos visam o desenvolvimento do intercâmbio comercial marítimo, bem como o fortalecimento de suas marinhas mercantes. Dentre os acordos tem-se: o 'Acordo sobre Transportes Marítimos entre a República Federativa do Brasil e a República Argentina', com assinatura em 1985 e entrada em vigor em março de 1990; o 'Convênio entre República Federativa do Brasil e a República Oriental do Uruguai sobre Transporte Marítimo', assinado em 1975 e em vigor em 1976; e o 'Convênio entre República Federativa do Brasil e a República do Chile sobre Transportes Marítimos', assinado em 1974 entrando em vigor no ano de 1975, todos com vigência indeterminada, (ANTAQ, [s./d.]).

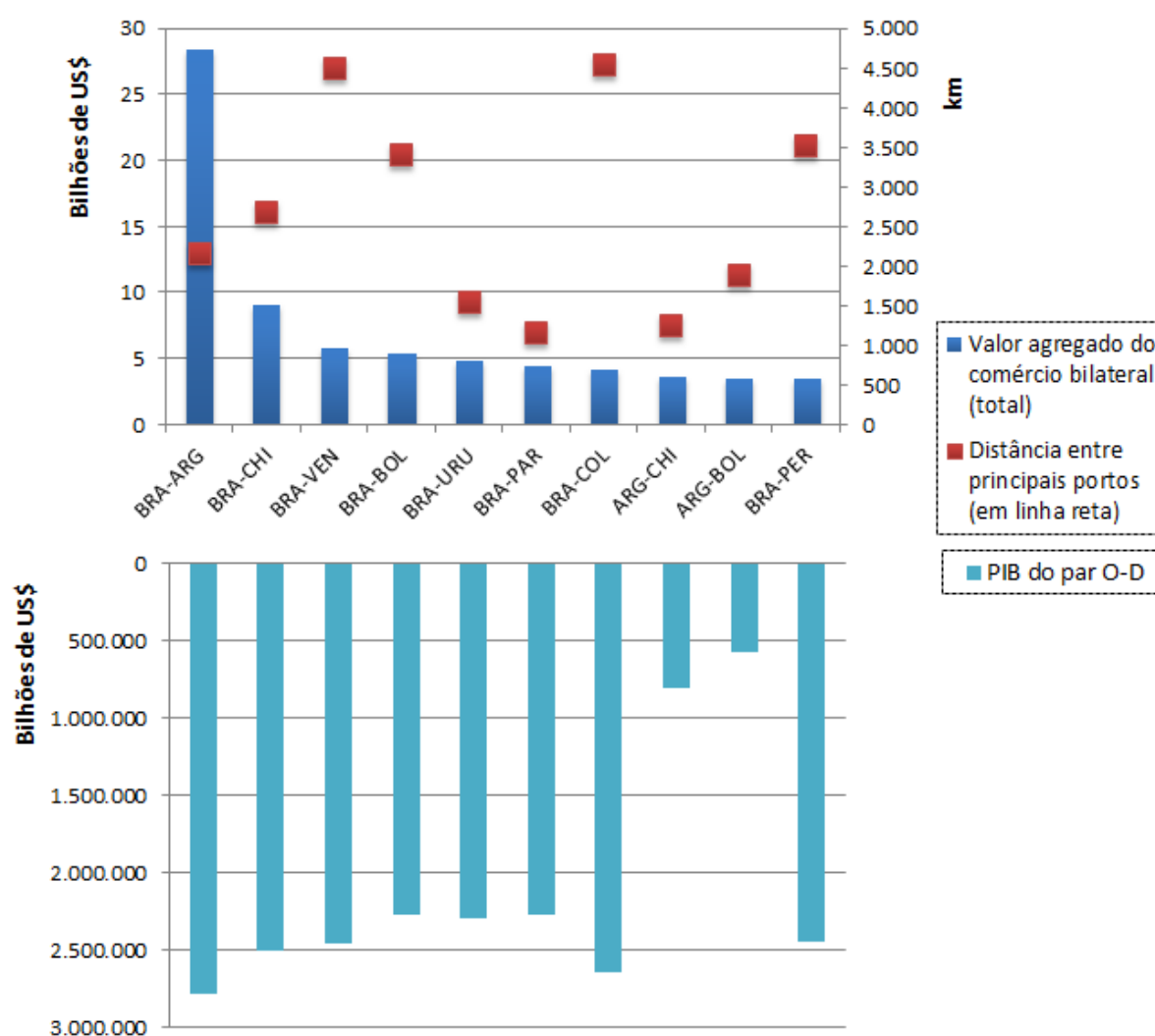
Entre as disposições dos três acordos, muitos pontos são comuns, como a exigência de que as embarcações utilizadas nesse comércio sejam de bandeira nacional (de um ou outro país contratante), com participações iguais nos fretes. Outro ponto é o dos incentivos governamentais para certas cargas, que devem ser mantidos quando transportadas por navios da outra parte. Outras medidas como a não discriminação de cargas e a preferência de contratação de embarcações da outra parte também contribuem para um estreitamento das relações comerciais via marítima entre esses países (ANTAQ, [s./d.]).

São também encontrados nesses acordos, no entanto, pontos comuns que não representam avanço para a navegação de cabotagem. Primeiramente, as disposições dos acordos não devem ser interpretadas como restrições ao direito dos países em regulamentar e/ou facilitar os serviços de cabotagem nacional realizados por seus navios – entendendo a cabotagem nacional como “os serviços de transporte que se realizem entre portos ou pontos geográficos de um mesmo país”. Em segundo lugar, observa-se que o transporte de cargas de petróleo e seus derivados líquidos, de gás e de minerais ficam excluídos dos acordos do Brasil com Argentina, Uruguai e Chile (ANTAQ, [s./d.]).

### 3.3 MERCOSUL: o comércio e o potencial de navegação costeira intra-bloco

Nesta subseção são apresentados os dados de comércio bilateral entre os países do MERCOSUL e principais associados.

**Figura 2** – Valor total do comércio bilateral e distância geográfica entre os principais países do MERCOSUL e membros associados - 2014



Fonte dos dados: UN Comtrade Database, [s./d.]; International Monetary Fund, [s./d.]. Acesso em maio de 2015. Elaboração própria.



A partir da Figura 2 acima, que mostra os dez maiores fluxos comerciais por pares de origem-destino (O-D), nota-se que três dos cinco primeiros (Brasil-Argentina, Brasil-Chile e Brasil-Uruguai) correspondem a países que possuem algum acordo específico sobre navegação marítima. Mais que a distância geográfica, a cooperação no transporte marítimo revela-se um fator de forte influência no comércio bilateral entre os países. Da mesma forma, o tamanho da economia (PIB) dos países também mostra forte correlação com o volume de comércio entre eles. Isto é, para os três primeiros pares, observa-se que são formados pelos países detentores dos maiores PIB da região e que não necessariamente possuem as menores distâncias entre os principais portos. Assim, os fluxos entre Uruguai e Paraguai, por exemplo, apesar da curta distância não representam um grande volume de comércio, sendo este valor similar ao do fluxo entre Brasil e Colômbia (por sua vez com maior distância geográfica, mas maior soma dos PIB).

Já a Tabela 1, abaixo, sumariza o comércio bilateral entre os países-membros do MERCOSUL e os principais associados para 2014. A informação é para os três principais grupos de produtos comercializados em ambos os sentidos de comércio. Pode-se afirmar que a grande maioria dos produtos comercializados são transportáveis por via marítima e viáveis para longas distâncias. A exceção diz respeito ao comércio de produtos mais perecíveis, como frutas e laticínios, que em geral são movimentados por via aérea.

Pelo fato de o Brasil ser o maior país da região (em termos territoriais e econômicos) e fazer fronteira com grande parte dos demais países do MERCOSUL, pode-se aferir que os maiores fluxos de comércio são aqueles que dizem respeito ao Brasil. Desse modo, torna-se pertinente uma análise do comércio brasileiro com os outros países, como uma forma de avaliar o potencial da navegação de Grande Cabotagem.

Nota-se, na Tabela 2, que também os principais produtos comercializados pelo e com o Brasil são, em sua maioria, transportáveis via marítima. No entanto, quando se compara o fluxo comercial total com o fluxo comercial via marítima (também a partir da base de dados AliceWeb/MDIC) observa-se que no comércio com a Argentina, por exemplo, 71% dos automóveis exportados e 76% dos importados são transportados por navios. Isto é, quase 30% dos automóveis exportados e 25% dos importados não são transportados via marítima. Da mesma forma, apenas 51% da exportação de minério de ferro e 50% da importação de veículos para transporte de mercadorias se dá via marítima, pois a carga é movimentada principalmente via fluvial através da Hidrovia Paraguai-Paraná. Para partes e acessórios de veículos a diferença é ainda maior: apenas 14,5% das exportações e 1,5% das importações são feitas por modal marítimo.

**Tabela 1.** Comércio Bilateral (importação e exportação) entre os países pertencentes ao MERCOSUL em 2014

| <b>Argentina-Bolívia</b>                                                    | <b>Valor (US\$)</b> | <b>Argentina-Uruguai</b>                                                    | <b>Valor (US\$)</b> | <b>Bolívia-Peru</b>                                                         | <b>Valor (US\$)</b> |
|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| Combustíveis e óleos minerais                                               | 2.792.527.410       | Produtos das indústrias químicas                                            | 121.731.676         | Resíduos e desperdícios das indústrias alimentares                          | 214.112.024         |
| Produtos das indústrias químicas                                            | 70.382.763          | Reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos | 115.532.651         | Sementes e frutos oleaginosos                                               | 115.179.229         |
| Reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos | 69.687.540          | Plásticos e suas obras                                                      | 147.575.901         | Ferro fundido, ferro e aço                                                  | 105.401.156         |
| <b>Argentina-Brasil</b>                                                     | <b>Valor (US\$)</b> | <b>Argentina-Venezuela</b>                                                  | <b>Valor (US\$)</b> | <b>Bolívia-Uruguai</b>                                                      | <b>Valor (US\$)</b> |
| Veículos e autopeças                                                        | 12.165.459.707      | Gorduras e óleos animais ou vegetais                                        | 3.846.824.513       | Produtos das indústrias químicas                                            | 17.526.950          |
| Reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos | 1.932.521.910       | Leite e laticínios; ovos de aves; mel natural                               | 273.045.509         | Cereais                                                                     | 9.050.513           |
| Plásticos e suas obras                                                      | 1.564.764.904       | Cereais                                                                     | 202.066.354         | Produtos farmacêuticos                                                      | 5.514.896           |
| <b>Argentina-Chile</b>                                                      | <b>Valor (US\$)</b> | <b>Bolívia-Brasil</b>                                                       | <b>Valor (US\$)</b> | <b>Bolívia-Venezuela</b>                                                    | <b>Valor (US\$)</b> |
| Combustíveis e óleos minerais                                               | 319.513.563         | Combustíveis e óleos minerais                                               | 184.988.542         | Resíduos e desperdícios das indústrias alimentares                          | 52.813.196          |
| Gorduras e óleos animais ou vegetais                                        | 292.294.107         | Reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos | 57.340.034          | Vestuário                                                                   | 20.503.166          |
| Resíduos e desperdícios das indústrias alimentares                          | 272.777.921         | Ferro fundido, ferro e aço                                                  | 42.964.401          | Leite e laticínios; ovos de aves; mel natural                               | 8.176.960           |
| <b>Argentina-Colômbia</b>                                                   | <b>Valor (US\$)</b> | <b>Bolívia-Chile</b>                                                        | <b>Valor (US\$)</b> | <b>Brasil-Chile</b>                                                         | <b>Valor (US\$)</b> |
| Veículos e autopeças                                                        | 233.184.955         | Combustíveis e óleos minerais                                               | 346.437.884         | Combustíveis e óleos minerais                                               | 2.179.798.207       |
| Resíduos e desperdícios das indústrias alimentares                          | 206.796.416         | Preparações alimentícias diversas                                           | 283.312.211         | Cobre e suas obras                                                          | 1.230.611.088       |
| Cereais                                                                     | 89.006.881          | Resíduos e desperdícios das indústrias alimentares                          | 30.866.050          | Minérios, escórias e cinzas                                                 | 836.097.711         |
| <b>Argentina-Ecuador</b>                                                    | <b>Valor (US\$)</b> | <b>Bolívia-Colômbia</b>                                                     | <b>Valor (US\$)</b> | <b>Brasil-Colômbia</b>                                                      | <b>Valor (US\$)</b> |
| Frutas                                                                      | 172.944.189         | Resíduos e desperdícios das indústrias alimentares                          | 48.764.666          | Combustíveis e óleos minerais                                               | 857.140.788         |
| Resíduos e desperdícios das indústrias alimentares                          | 123.199.511         | Gorduras e óleos animais ou vegetais                                        | 35.416.331          | Plásticos e suas obras                                                      | 529.752.243         |
| Obras de ferro fundido, ferro ou aço                                        | 71.475.239          | Plásticos e suas obras                                                      | 9.623.519           | Reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos | 327.305.189         |
| <b>Argentina-Paraguai</b>                                                   | <b>Valor (US\$)</b> | <b>Bolívia-Ecuador</b>                                                      | <b>Valor (US\$)</b> | <b>Brasil-Ecuador</b>                                                       | <b>Valor (US\$)</b> |
| Combustíveis e óleos minerais                                               | 570.026.564         | Gorduras e óleos animais ou vegetais                                        | 61.763.718          | Reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos | 142.720.325         |
| Veículos e autopeças                                                        | 100.663.296         | Resíduos e desperdícios das indústrias alimentares                          | 19.894.575          | Plásticos e suas obras                                                      | 103.638.999         |
| Produtos das indústrias químicas                                            | 98.232.694          | Obras de ferro fundido, ferro ou aço                                        | 10.093.786          | Máquinas, aparelhos e materiais elétricos, e suas partes                    | 77.305.213          |
| <b>Argentina-Peru</b>                                                       | <b>Valor (US\$)</b> | <b>Bolívia-Paraguai</b>                                                     | <b>Valor (US\$)</b> | <b>Brasil-Paraguai</b>                                                      | <b>Valor (US\$)</b> |
| Gorduras e óleos animais ou vegetais                                        | 227.559.530         | Combustíveis e óleos minerais                                               | 61.763.718          | Reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos | 497.145.925         |
| Produtos das indústrias químicas                                            | 218.492.648         | Produtos das indústrias químicas                                            | 19.894.575          | Combustíveis e óleos minerais                                               | 371.926.596         |
| Cereais                                                                     | 157.471.661         | Produtos farmacêuticos                                                      | 10.093.786          | Adbos (Fertilizantes)                                                       | 325.965.759         |

| <b>Brasil-Peru</b>                                                          | <b>Valor (US\$)</b> | <b>Chile-Venezuela</b>                                       | <b>Valor (US\$)</b> | <b>Equador-Uruguai</b>                                                                     | <b>Valor (US\$)</b> |
|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------|--------------------------------------------------------------|---------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| Combustíveis e óleos minerais                                               | 562.746.377         | Frutas                                                       | 63.533.446          | Produtos farmacêuticos                                                                     | 1.055.997           |
| Cobre e suas obras                                                          | 388.854.566         | Preparações de produtos hortícolas                           | 58.564.012          | Cereais                                                                                    | 8.617.850           |
| Veículos e autopeças                                                        | 381.379.706         | Pastas de madeira ou de outras matérias fibrosas celulósicas | 53.602.974          | Preparações alimentícias diversas                                                          | 7.851.536           |
| <b>Brasil-Uruguai</b>                                                       | <b>Valor (US\$)</b> | <b>Colômbia-Ecuador</b>                                      | <b>Valor (US\$)</b> | <b>Equador-Venezuela</b>                                                                   | <b>Valor (US\$)</b> |
| Combustíveis e óleos minerais                                               | 1.336.574.654       | Veículos e autopeças                                         | 350.364.799         | Preparações de carne, de peixes ou de crustáceos                                           | 234.283.884         |
| Cereais                                                                     | 403.217.073         | Plásticos e suas obras                                       | 211.375.897         | Gorduras e óleos animais ou vegetais                                                       | 132.938.039         |
| Veículos e autopeças                                                        | 524.988.032         | Produtos farmacêuticos                                       | 170.072.866         | Obras de ferro fundido, ferro ou aço                                                       | 30.012.646          |
| <b>Brasil-Venezuela</b>                                                     | <b>Valor (US\$)</b> | <b>Colômbia-Paraguai</b>                                     | <b>Valor (US\$)</b> | <b>Paraguai-Peru</b>                                                                       | <b>Valor (US\$)</b> |
| Carnes e miudezas, comestíveis                                              | 1.351.751.496       | Sementes e frutos oleaginosos                                | 14.865.592          | Resíduos e desperdícios das indústrias alimentares                                         | 77.447.535          |
| Combustíveis e óleos minerais                                               | 887.139.902         | Cereais                                                      | 12.464.224          | Sementes e frutos oleaginosos                                                              | 39.209.265          |
| Animais vivos                                                               | 568.080.581         | Resíduos e desperdícios das indústrias alimentares           | 6.138.158           | Produtos farmacêuticos                                                                     | 5.667.776           |
| <b>Chile-Colômbia</b>                                                       | <b>Valor (US\$)</b> | <b>Colômbia-Peru (2013)</b>                                  | <b>Valor (US\$)</b> | <b>Paraguai-Uruguai</b>                                                                    | <b>Valor (US\$)</b> |
| Combustíveis e óleos minerais                                               | 635.757.237         | Combustíveis minerais                                        | 218.768.382         | Resíduos e desperdícios das indústrias alimentares                                         | 41.422.789          |
| Frutas                                                                      | 151.603.860         | Plásticos e suas obras                                       | 279.693.788         | Cereais                                                                                    | 43.732.213          |
| Plásticos e suas obras                                                      | 119.757.920         | Óleos essenciais e resinoides                                | 163.074.742         | Tabaco e seus sucedâneos manufaturados                                                     | 31.541.682          |
| <b>Chile-Ecuador</b>                                                        | <b>Valor (US\$)</b> | <b>Colômbia-Uruguai (2013)</b>                               | <b>Valor (US\$)</b> | <b>Paraguai-Venezuela</b>                                                                  | <b>Valor (US\$)</b> |
| Combustíveis e óleos minerais                                               | 2.154.861.434       | Óleos essenciais e resinoides                                | 15.992.526          | Cereais                                                                                    | 12.701.565          |
| Frutas                                                                      | 167.471.431         | Tabaco e seus sucedâneos manufaturados                       | 8.753.455           | Matérias albuminoides; produtos à base de amidos ou de féculas modificados; colas; enzimas | 6.022.258           |
| Preparações alimentícias diversas                                           | 58.620.324          | Produtos farmacêuticos                                       | 16.415.285          | Gorduras e óleos animais ou vegetais                                                       | 3.507.600           |
| <b>Chile-Paraguai</b>                                                       | <b>Valor (US\$)</b> | <b>Colômbia-Venezuela (2013)</b>                             | <b>Valor (US\$)</b> | <b>Peru-Uruguai (2013)</b>                                                                 | <b>Valor (US\$)</b> |
| Carnes e miudezas, comestíveis                                              | 275.495.275         | Combustíveis e óleos minerais                                | 536.163.485         | Cereais                                                                                    | 106.590.226         |
| Cereais                                                                     | 204.455.984         | Animais Vivos                                                | 277.484.035         | Lã, pelos finos ou grosseiros                                                              | 15.194.354          |
| Resíduos e desperdícios das indústrias alimentares                          | 204.212.218         | Carnes e miudezas, comestíveis                               | 197.846.715         | Produtos farmacêuticos                                                                     | 12.349.534          |
| <b>Chile-Peru</b>                                                           | <b>Valor (US\$)</b> | <b>Equador-Paraguai</b>                                      | <b>Valor (US\$)</b> | <b>Peru-Venezuela (2013)</b>                                                               | <b>Valor (US\$)</b> |
| Minérios, escórias e cinzas                                                 | 554.646.563         | Resíduos e desperdícios das indústrias alimentares           | 30.348.402          | Vestuário                                                                                  | 283.070.097         |
| Reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos | 216.769.745         | Produtos farmacêuticos                                       | 13.926.793          | Cobre e suas obras                                                                         | 140.489.263         |
| Combustíveis e óleos minerais                                               | 149.620.681         | Gorduras e óleos animais ou vegetais                         | 12.930.774          | Combustíveis e óleos minerais                                                              | 74.474.830          |
| <b>Chile-Uruguai</b>                                                        | <b>Valor (US\$)</b> | <b>Equador-Peru</b>                                          | <b>Valor (US\$)</b> | <b>Uruguai-Venezuela (2013)</b>                                                            | <b>Valor (US\$)</b> |
| Carnes e miudezas, comestíveis                                              | 45.741.225          | Combustíveis e óleos minerais                                | 1.353.518.475       | Combustíveis e óleos minerais                                                              | 490.888.704         |
| Produtos farmacêuticos                                                      | 40.278.975          | Resíduos e desperdícios das indústrias alimentares           | 151.753.531         | Leite e laticínios; ovos de aves; mel natural                                              | 313.485.394         |
| Preparações alimentícias diversas                                           | 33.952.018          | Plásticos e suas obras                                       | 97.231.639          | Carnes e miudezas, comestíveis                                                             | 62.340.842          |

Fonte dos dados: UN Comtrade Database, [s./d.]. Elaboração própria. Acesso em maio de 2015.

No comércio brasileiro com o Uruguai, pode-se observar que apenas 43% das exportações de veículos para transporte de mercadorias se dá via marítima. Já nas importações, 82% das de malte e 11% das de artigos de transporte ou de embalagem se dão pelo modal marítimo. As movimentações de óleos de petróleo e de trigo são realizadas totalmente por via marítima, enquanto que as de mate não passam por esse modal. Para o comércio com o Chile, praticamente toda a movimentação de cobre e óleos de petróleo realiza-se por via marítima, ao passo que as exportações de carnes da espécie bovina e de carroçarias, bem como as importações de peixes frescos, não se realizam por esse modal. No comércio brasileiro com o Equador, praticamente o total das principais movimentações (exportação e importação) se realizam via marítima, com exceção dos medicamentos. De forma similar, a maioria das principais movimentações entre Brasil e Peru é realizada via marítima, porém apenas 15% das exportações de veículos para transporte de mercadorias se realizam pelo mesmo modal. Quanto aos fluxos de comércio com Venezuela e Colômbia, todos os principais produtos são movimentados quase que totalmente via marítima.

**Tabela 2.** Fluxo comercial (importação e exportação) entre Brasil e países membros e associados do MERCOSUL, em 2014

| 2014                                                                                              |               |                 | 2014                                                                   |               |                 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|-----------------|------------------------------------------------------------------------|---------------|-----------------|
| BRASIL                                                                                            |               |                 | BRASIL                                                                 |               |                 |
| EXPORTAÇÃO                                                                                        |               |                 | IMPORTAÇÃO                                                             |               |                 |
|                                                                                                   | Valor (US\$)  | Quantidade (kg) |                                                                        | Valor (US\$)  | Quantidade (kg) |
| <b>Argentina</b>                                                                                  |               |                 | <b>Argentina</b>                                                       |               |                 |
| Automóveis de passageiros                                                                         | 2.623.889.510 | 244.913.496     | Automóveis de passageiros                                              | 2.942.560.009 | 230.575.466     |
| Partes e acessórios dos veículos automóveis                                                       | 1.389.433.268 | 174.283.226     | Veículos automóveis para transporte de mercadorias                     | 2.722.677.788 | 187.826.041     |
| Minérios de ferro e seus concentrados                                                             | 937.515.470   | 10.560.468.925  | Partes e acessórios dos veículos automóveis                            | 749.523.742   | 66.696.284      |
| <b>Paraguai</b>                                                                                   |               |                 | <b>Paraguai</b>                                                        |               |                 |
| Óleos de petróleo ou de minerais betuminosos, exceto óleos brutos                                 | 358.033.087   | 356.117.122     | Soja, mesmo triturada                                                  | 255.818.734   | 578.640.490     |
| Adubos (fertilizantes)                                                                            | 281.778.968   | 618.816.227     | Carnes de animais da espécie bovina, frescas ou refrigeradas           | 171.310.615   | 30.850.394      |
| Máquinas e aparelhos agrícolas                                                                    | 90.828.784    | 9.401.046       | Arroz                                                                  | 134.165.270   | 326.527.141     |
| <b>Uruguai</b>                                                                                    |               |                 | <b>Uruguai</b>                                                         |               |                 |
| Óleos brutos de petróleo                                                                          | 1.207.461.921 | 1.850.189.828   | Trigo e mistura de trigo com centeio                                   | 325.370.263   | 1.079.235.518   |
| Mate                                                                                              | 99.620.960    | 30.624.958      | Malte, mesmo torrado                                                   | 203.113.228   | 316.148.293     |
| Veículos automóveis para transporte de mercadorias                                                | 93.847.606    | 9.978.282       | Artigos de transporte ou de embalagem, de plástico                     | 152.255.174   | 73.323.974      |
| <b>Venezuela</b>                                                                                  |               |                 | <b>Venezuela</b>                                                       |               |                 |
| Animais vivos da espécie bovina                                                                   | 560.429.903   | 248.259.040     | Óleos de petróleo ou de minerais betuminosos, exceto óleos brutos      | 684.678.238   | 721.789.340     |
| Galos, galinhas, patos, gansos, perus, peruas e galinhas-d'angola, das espécies domésticas, vivos | 7.650.678     | 37.660          | Derivados de petróleo (Coque de petróleo, betume de petróleo e outros) | 140.626.111   | 1.392.066.856   |
| Carnes de animais da espécie bovina, congeladas                                                   | 903.907.757   | 170.187.012     | Álcoois                                                                | 92.332.750    | 225.806.298     |
| <b>Bolívia</b>                                                                                    |               |                 | <b>Bolívia</b>                                                         |               |                 |
| Barras de ferro ou aço não ligado                                                                 | 152.818.839   | 188.899.438     | Gás de petróleo e outros hidrocarbonetos gasosos                       | 3.745.144.124 | 9.026.274.735   |
| Tratores                                                                                          | 49.584.063    | 7.132.891       | Boratos naturais e seus concentrados                                   | 23.244.848    | 83.924.870      |

|                                                              |               |               |                                                                   |             |               |
|--------------------------------------------------------------|---------------|---------------|-------------------------------------------------------------------|-------------|---------------|
| Polímeros de etileno                                         | 44.620.563    | 23.709.702    | Legumes de vagem, secos, em grão                                  | 14.083.627  | 18.180.580    |
| <b>Chile</b>                                                 |               |               | <b>Chile</b>                                                      |             |               |
| Óleos brutos de petróleo                                     | 2.124.349.560 | 3.094.065.639 | Cobre afinado e ligas de cobre                                    | 994.409.315 | 141.803.906   |
| Carnes de animais da espécie bovina, frescas ou refrigeradas | 258.428.326   | 50.100.192    | Minérios de cobre e seus concentrados                             | 772.011.563 | 406.656.184   |
| Carroçarias para os veículos automóveis                      | 127.007.302   | 9.408.092     | Peixes frescos ou refrigerados                                    | 429.364.887 | 72.367.865    |
| <b>Colômbia</b>                                              |               |               | <b>Colômbia</b>                                                   |             |               |
| Hidrocarbonetos acíclicos                                    | 130.318.745   | 96.503.361    | Hulhas                                                            | 397.718.152 | 5.051.303.550 |
| Automóveis de passageiros                                    | 104.898.919   | 10.233.637    | Óleos brutos de petróleo                                          | 312.710.766 | 424.232.070   |
| Pneumáticos novos, de borracha                               | 103.363.804   | 20.012.794    | Polímeros de cloreto de vinilo                                    | 240.107.103 | 205.934.373   |
| <b>Equador</b>                                               |               |               | <b>Equador</b>                                                    |             |               |
| Polímeros de etileno                                         | 51.016.256    | 32.551.725    | Preparações e conservas de peixes                                 | 47.370.796  | 11.926.298    |
| Medicamentos                                                 | 34.437.872    | 803.383       | Produtos de confeitaria sem cacau                                 | 19.474.717  | 3.360.684     |
| Produtos laminados planos, de ferro ou aço não ligado        | 28.224.450    | 51.829.331    | Chocolate e outras preparações alimentícias contendo cacau        | 14.265.219  | 635.136       |
| <b>Peru</b>                                                  |               |               | <b>Peru</b>                                                       |             |               |
| Máquinas e equipamentos                                      | 135.651.303   | 13.590.393    | Óleos de petróleo ou de minerais betuminosos, exceto óleos brutos | 499.936.713 | 539.322.985   |
| Veículos automóveis para transporte de mercadorias           | 112.294.967   | 11.515.862    | Cobre afinado e ligas de cobre                                    | 341.411.467 | 48.179.427    |
| Polímeros de propileno                                       | 83.524.942    | 51.315.300    | Minérios de cobre e seus concentrados                             | 148.475.411 | 64.816.360    |

Fonte dos dados: AliceWeb\MDIC, [s./d.]. Elaborado pelos autores. Acesso em maio de 2015.

#### 4. Revisão do caso da União Europeia

Nesta seção pretende-se trazer a experiência da União Europeia (UE) quanto à navegação de cabotagem em âmbito regional, bem como o processo para a adoção de uma definição comum e harmonização de regras.

A navegação costeira adotada ao longo dos países da União Europeia diferencia-se daquela que ocorre entre outros países com costas contíguas em outras regiões, dado o significativo avanço institucional da UE quanto à harmonização das regras marítimas e operacionais desta navegação. Essa forte integração legal e institucional observada quanto à navegação de cabotagem no continente atua como forma de fortalecer a unidade do bloco tanto econômica como socialmente.

Como já descrito na seção 2, a navegação de cabotagem para a União Europeia corresponde ao transporte marítimo entre os países europeus ao longo da costa, rios, ilhas e lagos. Em termos geográficos, a costa marítima europeia possui mais de 70 mil quilômetros, considerando ainda que 23 dos 28 Estados-membros do bloco são costeiros ou insulares. Esses fatores favorecem e incentivam os países a utilizarem o modal marítimo como transporte de mercadorias. De acordo com a Eurostat, órgão responsável pelos dados estatísticos da União Europeia, 71% das toneladas comercializadas no continente são movimentadas através de rodovias, enquanto o transporte por cabotagem corresponde a

18% da matriz de transporte da região. Ademais, em 2011, o volume movimentado por navegação de curta distância em nações costeiras como Estados Unidos, China e Brasil representou, respectivamente, apenas 3%, 2% e 9% da matriz total de transportes.

Esse avanço em termos de cabotagem na União Europeia deve-se em grande parte aos programas específicos de incentivo à utilização desse tipo de navegação em detrimento do transporte rodoviário. Buscando reverter a tendência ao uso das rodovias para movimentação de cargas, a Comissão Europeia adota medidas que elevam a eficiência logística marítima com relação a preço de frete, prioridade de atracação, infraestrutura portuária, intermodalidade e qualidade de atendimento. Dessa forma, programas como Marco Polo, Autoestradas do Mar e Transporte Marítimo Europeu Sem Barreiras, descritos no Livro Branco da UE, enfatizam a preferência pelos modais aquaviários.

As políticas governamentais adotadas pela União Europeia são publicadas nos chamados “Livro Branco”, contendo em cada edição um tema específico do bloco e as formas para solucioná-lo. Dentre os principais temas de transportes têm-se as publicações relativas aos anos de 1997, 1998, 2001, 2004 e 2011. O documento publicado no ano de 2001 apresenta medidas para um eficaz sistema de transportes como meio para a prosperidade econômica, social e ambiental do continente (EUR-LEX, 2006). Nele consta a busca da implementação de um transporte intermodal com a criação do Programa Marco Polo, instituído pelo Regulamento (CE) nº 1382/2003 do Parlamento Europeu. O projeto visa conceder apoio financeiro comunitário para melhorar o desempenho ambiental do sistema de transportes de mercadorias, reduzindo o uso majoritário do modal rodoviário.

Dentre os objetivos centrais e prioritários do Programa Marco Polo II estão:

[...] reduzir o congestionamento (terrestre no continente europeu), melhorar o desempenho ambiental do sistema de transportes e reforçar o transporte intermodal, contribuindo assim para um sistema de transportes eficiente e sustentável que proporcione um valor acrescentado comunitário sem repercussões negativas na coesão econômica, social ou territorial. O programa objetiva produzir uma transferência do tráfego rodoviário internacional de mercadorias (..) para o transporte marítimo de curta distância, o transporte ferroviário e a navegação de interior, ou para uma combinação destes modos de transporte, em que os percursos rodoviários sejam o mais curtos possível. (EUROPA, 2006)

As medidas dos programas Marco Polo I e II, de acordo com dados da Comissão Europeia (2014), resultaram em substituição de cerca de 4 milhões de viagens de caminhões por viagens via transporte marítimos e ferroviários, liberando as rodovias de cerca de 20 bilhões de tonelada-quilômetro por ano. Soma-se a isso os ganhos resultantes da redução de acidentes e emissão de poluentes. Paralelamente a esses resultados, a meta a longo prazo é atingir em 2030 um volume de 30% do tráfego de mercadorias em distâncias superiores a 300 quilômetros por via marítima ou ferroviária. A meta da UE para 2050 é que essa participação alcance 50% (EUROPA, 2011).

Mais especificamente em relação à cabotagem, o Livro Branco publicado em 2011 apresenta projetos que visam aumentar a frequência e a eficiência dos embarques de cabotagem. Com a intenção de reduzir o tempo despendido em serviços burocráticos e aduaneiros, uma solução adotada pela UE foi a implantação de sistemas marítimos eletrônicos de intercâmbio de dados, os quais permitem maior segurança das operações e redução de tempo e custos das embarcações de cabotagem (EUROPA, 2011).

Ademais, uma característica do transporte marítimo europeu a partir da década de 90 foi a emergência dos portos “hub” ou concentradores de cargas. Os serviços prestados por esses portos permitem maior qualidade e agilidade no atendimento portuário, ganhos de escala e redução de custos operacionais de embarque e desembarque. Juntamente com os programas Marco Polo de sinergia entre modais de transporte, os portos hubs facilitam a movimentação e a atracação de navios de cabotagem.

Apesar de exitoso, o modelo europeu de integração de transporte não deve ser considerado como regra, dadas as singularidades e diferentes contextos de cada região e bloco. Apesar disso, pode-se encarar a experiência europeia como ponto de partida e inspiração para o caso do MERCOSUL considerando a extensa costa dos países do MERCOSUL.

## **5. Considerações finais**

Com base nas definições de navegação de cabotagem em vários países, sejam esses do MERCOSUL ou fora do bloco, já há significativo espaço para ampliar o conceito operacional e político de navegação de cabotagem. Isso é, o princípio Europeu, dos Estados Unidos e mesmo de Argentina e Uruguai permite uma ação institucional que trate a navegação costeira no âmbito do MERCOSUL com incentivos que atribuam a esse modal – nitidamente mais competitivo, ambientalmente mais adequado e menos gerador de acidentes – uma prioridade em relação aos demais.

É evidente que a integração de transportes, gestada e articulada por instituições mais políticas, como a UNASUL, ou mais pragmáticas no contexto de integração comercial, como o MERCOSUL, ou no campo dos investimentos de infraestrutura, como a IIRSA, é requisito para que o regionalismo na América do Sul tenha efeitos positivos sobre o desenvolvimento da região.

A evidência empírica obtida indica um elevado potencial para a navegação de Grande Cabotagem no MERCOSUL. Como visto na revisão do caso da União Europeia, para que a cabotagem se torne mais competitiva em termos regionais, é necessária uma maior harmonização das regras e redução de custos burocráticos para a navegação costeira. Além disso, é essencial um marco regulatório da Grande Cabotagem no MERCOSUL que preconize a não discriminação de embarcações de outros Estados-partes;

isto é, um tratamento aduaneiro e preferências de atracação\berço igualitário para as cargas movimentadas entre os países da região. Deve-se destacar que para ser competitiva, a navegação costeira necessitaria do mesmo tratamento dado à navegação de longo curso quanto ao custo de combustível e acesso a ganhos de escala nas operações portuárias.

## 6. Referências

**ALICEWEB** – Sistema de Análise das Informações de Comércio Exterior via Internet. [s./d.]. Disponível em: <<http://aliceweb2.mdic.gov.br/>>.

ANTAQ. **Acordos Bilaterais** – Navegação Marítima. [s./d.]. Disponível em: <[http://www.antaq.gov.br/portal/IntInter\\_Acordos.asp](http://www.antaq.gov.br/portal/IntInter_Acordos.asp)>.

ARGENTINA. Ministerio de Marina. **Decreto N° 12.942/44**. Navegación y Comercio de Cabotaje Nacional- Su Reglamentación. Buenos Aires 25 de julio de 1944. Disponível em: <<http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/205000-209999/205303/norma.htm>>.

BRASIL. **Lei N° 9.432, de 8 de janeiro de 1997. Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.** Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9432.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9432.htm)>.

CASTRO, Newton de; LAMY, Philippe. Aspectos Institucionais e Regulatórios da Integração de Transportes do MERCOSUL. 2000. Disponível em: <[http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/1934/1/td\\_0444.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/1934/1/td_0444.pdf)>.

CHILE. Ministerio De Transportes Y Telecomunicaciones. **Decreto Ley n° 3059. Ley de Fomento a la Marina Mercante.** 22 dic. 1979. Disponível em: <<http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=7052>>.

COMISSÃO EUROPEIA. **The Development of Short Sea Shipping in Europe: A Dynamic Alternative in a Sustainable Transport Chain Second Two-yearly Progress Report.** Brussels, 29.06.1999. Disponível em: <[http://ec.europa.eu/transport/maritime/sss/doc/com\\_99\\_317\\_en\\_final.pdf](http://ec.europa.eu/transport/maritime/sss/doc/com_99_317_en_final.pdf)>.

COMISSÃO EUROPEIA. 2014. Disponível em: <<http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/>>. Acesso em: mai. 2015.

ECUADOR. Resolución N°. 014/08. **Normativa Tarifaria de Tráfico de Cabotaje para la Autoridad Portuaria de Guayaquil.** Disponível em: <[http://www.apg.gob.ec/files/normativa\\_tarifaria\\_cabotaje\\_apg.pdf](http://www.apg.gob.ec/files/normativa_tarifaria_cabotaje_apg.pdf)>.

EUR-LEX. **Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu - Manter a Europa em movimento - Mobilidade sustentável para o nosso continente - Revisão intercalar do Livro branco da Comissão de 2001 sobre os Transportes {SEC(2006) 768}.** 2006. Disponível em: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:52006DC0314>>.

EUROPA. 2001. Disponível em: <[http://europa.eu/legislation\\_summaries/environment/tackling\\_climate\\_change/l24007\\_pt.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/l24007_pt.htm)>.

EUROPA. 2006. Disponível em: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006R1692&from=PT>>.



EUROPA. 2011. Disponible em: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:PT:PDF>>.

HOUSE OF REPRESENTATIVES. **112th congress. 1st Session. H. R. 1533.** Short Sea Shipping Act of 2011. April 14, 2011. Disponible em: <<http://aapa.files.cms-plus.com/PDFs/HR%201533%20IH.pdf>>.

IIRSA. **Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN).** [s./d.]. Disponible em: <<http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItemId=45>>.

IIRSA. **Plan de Acción Estratégico 2012-2022.** 2011. Disponible em: <[http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/mer\\_bogota11\\_pae%202012\\_2022\\_esp.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/mer_bogota11_pae%202012_2022_esp.pdf)>.

INTERNATIONAL MONETARY FUND – IMF. **Data and Statistics:** World Economic Outlook Database, April 2015. [s./d.]. Disponible em: <<http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2015/01/weodata/weoselgr.aspx>>.

LOMBARDO, Gary A, Ph.D. **Short Sea Shipping: Practices, Opportunities and Challenges.** Prepared by TransportGistics, Inc. 2004. Disponible em: <[http://www.insourceaudit.com/WhitePapers/Short\\_Sea\\_Shipping.asp](http://www.insourceaudit.com/WhitePapers/Short_Sea_Shipping.asp)>.

MERCOSUL. **O MERCOSUL.** 2014. Disponible em: <<http://www.MERCOSUL.gov.br/index.php/saiba-mais-sobre-o-MERCOSUL>>.

PATRIOTA. O MERCOSUL e a Integração Regional. 2013. Disponible em: <<http://interessenacional.uol.com.br/index.php/edicoes-revista/o-MERCOSUL-e-a-integracao-regional/>>.

PERÚ. **Ley Nº 29.475.** Ley que modifica la Ley Nº 28583, Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional. 15 dec. 2009. Disponible em: <<http://peru.justia.com/federales/leyes/29475-dec-15-2009/gdoc/>>.

REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA. **Decreto Nº 6.126 de 03 de junio de 2008.** In: GACETA OFICIAL DE LA REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA. Nº 5.890 Extraordinario. Año CXXXV – Mes X. Caracas, jueves 31 de julio de 2008. Disponible em: <<http://www.bolipuertos.gob.ve/descargas/G.O%20N%C2%BA%205890%20-%20Ley%20Org%C3%A1nica%20de%20Espacios%20Acu%C3%A1ticos.pdf>>.

REPUBLICA DE COLOMBIA. **Decreto Ley 2324 de 1984.** Por el cual se reorganiza la Dirección General Marítima y Portuaria. 18 de septiembre 1984. Disponible em: <<https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/DL2%203241984.pdf>>.

REPUBLICA DE URUGUAY. **Ley 12.091 del 5/1/54.** Navegación y Comercio de Cabotaje. Disponible em: <[http://www.armada.mil.uy/pdf/dirme\\_pdf/leyes\\_pdf/ley\\_12091.pdf](http://www.armada.mil.uy/pdf/dirme_pdf/leyes_pdf/ley_12091.pdf)>.

**UN Comtrade** - United Nations Commodity Trade Statistics Database. [s./d.]. Disponible em: <<http://comtrade.un.org/data/>>.