



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE ECONOMIA
GRADUAÇÃO EM RELAÇÕES INTERNACIONAIS

**PERSPECTIVA DE COOPERAÇÃO EM INFRAESTRUTURA NO CONE SUL:
PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA E O SEU PAPEL NO DESENVOLVIMENTO
LOGÍSTICO DE CARGA AÉREA**

LETISSA MESQUITA

ORIENTADORA: Prof^a M^a Clarice Nina de Oliveira Santos

Rio de Janeiro, setembro de 2016

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE ECONOMIA
GRADUAÇÃO EM RELAÇÕES INTERNACIONAIS

**PERSPECTIVA DE COOPERAÇÃO EM INFRAESTRUTURA NO CONE SUL:
PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA E O SEU PAPEL NO DESENVOLVIMENTO
LOGÍSTICO DE CARGA AÉREA**

LETISSA MESQUITA

DRE: 113093241

ORIENTADORA: Prof^ª M^ª Clarice Nina de
Oliveira Santos

Monografia apresentada ao Instituto de Economia da Universidade Federal do Rio de Janeiro
para obtenção do grau de Bacharel em Relações Internacionais.

Rio de Janeiro, setembro de 2016

“A vida não se resolve com palavras.”

(João Cabral de Melo Neto)

RESUMO

O presente trabalho busca apresentar novas perspectivas de cooperação em infraestrutura para o desenvolvimento logístico do transporte de carga no Cone Sul, com foco no transporte de carga aérea. Partimos de uma interpretação que considera o Brasil como possível líder e, logo, responsável por um projeto de cooperação na macrorregião selecionada. Portanto, nosso entendimento decorre a partir da realidade brasileira em relação aos demais atores envolvidos. A escolha de enfatizar o transporte de carga aérea é justificada pelo fato de ser um modal estratégico pela sua eficiência e agilidade, acarretando no aumento da competitividade em diversos setores produtivos dos países que fazem parte da macrorregião selecionada. O papel da Parceria Público-Privada é o de possibilitar os elevados investimentos que tal logística demanda, uma vez que é dispendiosa e muitas vezes inviável para os governos financiarem sozinhos determinados tipos de projetos de grande porte. A contribuição desse estudo é evidenciar a importância da Parceria Público-Privada, tema que deveria ser mais bem explorado não só pelo campo de Relações Internacionais, mas também pelas relações internacionais e pela agenda de cooperação regional entre os governos e outros atores da sociedade civil.

Palavras-Chave: Cone Sul; Infraestrutura; Logística de Carga Aérea; Competitividade; Parceria Público-Privada; Investimento; Cooperação Regional.

ABSTRACT

This study aims to present new prospects for cooperation in infrastructure for logistics development of freight transport in the Southern Cone, focusing on air cargo transportation. We start from an interpretation that considers Brazil as a possible leader and soon responsible for a cooperation project in the macro-selected region, thus our understanding is from the Brazilian reality in relation to the other actors involved. The choice to emphasize the air cargo transport is justified by the fact that it presents itself as a strategic modal for its efficiency and agility. This leads to increased competitiveness for various productive sectors of the countries that are part of the selected macro-region. The role of public-private partnerships is to enable the high investments that the industry demands since it is expensive and often unaffordable for governments to finance certain types of large projects themselves. The contribution of this work is to highlight the importance of Public-Private Partnership as a theme to be more explored by the International Relations field, and also for international relations and regional cooperation agenda between governments and other actors of society.

Keywords: Southern Cone; Infrastructure; Air Cargo Logistics; Competitiveness; Public-Private Partnership; Investment; Regional Cooperation.

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1: Classificação dos países do Cone Sul nas Pontuações Gerais do IDB de 2014

Página 25

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABCOMM	Associação Brasileira de Comércio Eletrônico
ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
CBIC	Câmara Brasileira da Indústria da Construção
CNI	Confederação Nacional da Indústria
COPSA	<i>Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública</i>
IATA	<i>International Air Transport Association</i>
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDB	<i>Inter-American Development Bank</i>
IPEA	Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas
MERCOSUL	Mercado Comum do Sul
PPP	Parceria Público-Privada
RI	Relações Internacionais
UNASUL	União de Nações Sul-Americanas

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	8
CAPÍTULO 1 – COOPERAÇÃO REGIONAL E RELEVÂNCIA ESTRATÉGICA DO MODAL DE TRANSPORTE AÉREO	12
CAPÍTULO 2 – PROBLEMAS LOGÍSTICOS E ESTRANGULAMENTOS DE INFRAESTRUTURA	16
CAPÍTULO 3 – PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA	23
CAPÍTULO 4 – LEITURA DO RESULTADO	27
CONCLUSÃO	30
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	32

INTRODUÇÃO

Os gargalos de infraestrutura e logística na América do Sul como um todo são inúmeros e os esforços para ultrapassar essa situação por via de acordos multilaterais se mostraram ineficientes para superar a condição histórica de subdesenvolvimento da região em termos de infraestrutura e logística. Toda essa problemática corrobora para nossa hipótese de que o investimento em infraestrutura de transporte de cargas é uma das maiores demandas estratégicas para o desenvolvimento econômico da região, pois sua ineficiência afeta trocas comerciais entre países da América Latina e qualquer outra relação de comércio exterior com o resto do globo.

Os blocos econômicos de maior importância na região, como o MERCOSUL e a UNASUL, tiveram poucas ou nenhuma conquista no tema de infraestrutura em transporte e logística. Seus membros seguem tratando do assunto juntamente a vários outros temas, sem conseguirem seletar, no entanto, os interesses e os objetivos que almejam atingir para que o desenvolvimento da área de infraestrutura de transportes de carga ocorra de modo satisfatório. Em razão dessa falta de foco no sistema de transporte, não é possível empregar as sinergias que o tema requer para formar uma agenda cooperativa entre os atores, possibilitando a continuidade de projetos que permitam uma integração regional.

Com poucos resultados concretos e com diversos percalços políticos que impediram suas implementações, os projetos do Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN) – responsável pelos investimentos em infraestrutura na área de transportes na região nas últimas duas décadas –, serviram, ao menos, para diagnosticar, através de estudos, o grave atraso da região em relação à infraestrutura e logística, como avaliou a CNI (2015).

A macrorregião do Cone Sul, assim como a justificativa de sua escolha, leva em conta não somente o recorte geográfico, mas também as características socioeconômicas que são notadamente mais semelhantes, em comparação (dos países em questão) a outros países e/ou regiões do continente separadamente. Além disso, existe uma afinidade cultural mais próxima consoante às fronteiras compartilhadas. Por critérios geopolíticos, entende-se por Cone Sul a macrorregião compostas pelo sul do Brasil mais o estado brasileiro de São Paulo, e pela Argentina, Uruguai e Chile. O nome faz alusão ao formato cônico da região meridional do continente sul-americano que, além de ser a mais populosa, é banhada a oeste pelo oceano pacífico e, ao leste, pelo oceano atlântico.

Outro país que normalmente é incluído como parte da macrorregião do Cone Sul é o Paraguai. No entanto, decidimos por não incluí-lo por conta das diferenças socioeconômicas em relação aos demais países selecionados, o que dificultaria a correlação das necessidades e potencialidades em infraestrutura para o tema proposto. Contudo, não descartamos a importância de sua inclusão na abordagem do tema uma vez que o Paraguai sofre dos mesmos problemas infraestruturais, e, por conseguinte, uma eventual colaboração paraguaia com os demais visando à integração da região pode e deve ser discutida em estudos posteriores.

Objetivo Geral

O objetivo geral do presente estudo é a cooperação em transporte de carga aérea na macrorregião do Cone Sul, que se torna viável através da entrada de investimentos por meio de recursos privados e da condução do Estado em tais acordos, formando, assim, modelos de Parceria Público-Privada (PPP).

Na prática, mostraremos como é relevante para o Brasil liderar esse tipo de iniciativa e como é possível levar adiante uma nova agenda de relações internacionais que possa beneficiar o Cone Sul. Um projeto de tal natureza, que pressupõe cooperação para se desenvolver, poderá resultar em ganhos estratégicos para a integração regional.

Objetivo Específico

O objetivo específico e também a contribuição desse trabalho é evidenciar a importância da Parceria Público-Privada como um tema a ser mais amplamente explorado não só pelo campo de Relações Internacionais, mas também pelas relações internacionais e pela agenda diplomática em termos de cooperação e integração regional, tanto para a política externa brasileira, quanto para a dos demais países envolvidos: Argentina, Chile e Uruguai. A finalidade de uma melhor discussão desses tópicos é atender às demandas crescentes de infraestrutura e logística que o comércio internacional requer e, por conseguinte, contribuir para o desenvolvimento econômico da região em questão.

Justificativa Teórica

No primeiro capítulo, demonstraremos a importância estratégica do desenvolvimento do transporte de carga aérea para a macrorregião do Cone Sul. Tal área abrange uma importante região produtiva e econômica do Brasil, representada pelos estados da região sul – Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul – e pelo estado de São Paulo, pertencente à região sudeste, que possui a economia mais rica e desenvolvida do país. Dentre os estados brasileiros, três fazem fronteira direta com os outros países do Cone Sul e todos mantêm estreitas relações econômicas com as nações vizinhas, fazendo com que um leve em conta cada passo do outro nesse tabuleiro geopolítico.

Nosso marco teórico que nos possibilita tratar o assunto como um novo tema relevante para o campo das Relações Internacionais é a Teoria da Interdependência Complexa, de Keohane e Nye (1989). Por isso, trataremos em mais detalhes a influência dessa referência teórica para o nosso estudo e suas limitações logo após esta seção de introdução, a fim de entendermos melhor a complexidade do tema exposto.

Metodologia

As fontes bibliográficas dessa pesquisa foram coletadas em livros e documentos sobre PPP, artigos científicos, índices e dados de organizações internacionais, agências de pesquisa e consultorias, entrevistas e publicações de jornais e revistas especializadas em aviação, bem como em manuais e informes governamentais sobre o tema. A principal dificuldade e oportunidade dessa pesquisa é a inexistência de fontes específicas sobre o tema nas abordagens teóricas no campo de Relações Internacionais.

O principal cuidado na seleção e separação dos dados e conteúdo foi correlacionar à pesquisa documental sobre PPP, que é largamente discutida sob o viés de países desenvolvidos, dados que melhor exponham a realidade da América Latina. Em outras palavras, observamos tais parcerias em um cenário diferente, onde os países se abrem gradativamente para os investimentos privados, principalmente os estrangeiros, mas ainda não possuem o aparato legal da Inglaterra, por exemplo, que foi a pioneira nesse tipo de iniciativa.

No que tange à estrutura, este trabalho está organizado em quatro capítulos, da seguinte forma: o primeiro trata da Cooperação Regional e da relevância estratégica do modal

de transporte aéreo para o Brasil e demais regiões selecionadas; o segundo, por sua vez, destaca problemas logísticos e estrangulamentos de infraestrutura no Cone Sul, identificando as principais necessidades e demandas para cooperação e investimento; o capítulo três introduz a temática da Parceria Público-Privada. Finalmente, o último capítulo apresenta a leitura do resultado, a abordagem do autor acerca de sua hipótese e a reiteração da importância do desenvolvimento científico-acadêmico do tema. Ademais, esta parte do estudo também fornece um panorama atual do tema e o relaciona às conclusões do autor sobre as perspectivas de cooperação no Cone Sul, auxiliando na construção de uma agenda multilateral que permita o desenvolvimento da infraestrutura e da logística na modalidade de transporte aéreo de cargas.

CAPÍTULO 1 – COOPERAÇÃO REGIONAL E RELEVÂNCIA ESTRATÉGICA DO MODAL DE TRANSPORTE AÉREO

A cooperação vista como um objeto de estudo das Relações Internacionais (RI) é um tema abrangente e amplo. Geralmente, os debates acerca do tema ocorrem em dois níveis: regional e global. A definição da palavra cooperação ganha diversos vieses nas ciências sociais, mas, para as RI, de uma forma mais abrangente, cooperação traz consigo a ideia de um acordo pelo qual duas ou mais partes decidem tomar ações em prol de um objetivo em comum, sendo o oposto de uma situação de competição. Nesse sentido, a cooperação possibilitaria, portanto, o surgimento de regimes internacionais e de instituições regionais dispostas a cooperar em diversos temas (MITRANY, 1990).

Cooperação como um modo de relações internacionais, i.e., nas relações entre os Estados, é uma perspectiva recente. Ela surge, em seu viés mais extensivo e integrativo, após a segunda metade do século XX, em razão da necessidade de se reconstruir o continente europeu assolado por duas grandes guerras mundiais. Após os confrontos bélicos, houve a latente necessidade de cooperação entre diversos Estados como meio de tornar possível o desenvolvimento de uma Ordem Internacional (BULL, 2002).

A perspectiva de cooperação em infraestrutura e logística no Cone Sul pode ser compreendida pelas lentes de uma referência teórica importante nas Relações Internacionais: a Teoria da Interdependência Complexa de Keohane e Nye (1989). Tal conceito assume que os interesses dos Estados, das organizações intergovernamentais e das forças transnacionais como atores das RI se interligam e se convergem, possibilitando que os mesmos possam cooperar em determinados assuntos.

O marco teórico da Teoria da Interdependência Complexa (KEOHANE & NYE, 1989) evidencia a emergência de novos atores, como as empresas multinacionais privadas, e a existência de novos tipos de transações internacionais propiciadas pela globalização, provocando uma maior interligação entre os atores que se relacionam no cenário global. Nas palavras dos autores:

“(...) We consider "interstate" interactions along with conventional diplomatic activity. Other interactions, however, involve nongovernmental actors--individuals or organizations--and we consider these interactions "transnational". Thus, a transnational interaction may involve governments,

but it may not involve only governments: Nongovernmental actors must also play a significant role”.

(KEOHANE; NYE 1981, p. 332)

É importante ressaltar que as forças transnacionais são consideradas novos atores no período correspondente às décadas de 80 e 90 do século XX, época em que a literatura era dominada pela Teoria Realista e o Estado era visto como único ator relevante no sistema internacional, nas suas interações e organizações. Deste modo, tal perspectiva institui novos elementos no momento em que os autores identificam outros importantes atores no sistema internacional (KEOHANE & NYE, 1981).

Quando exploramos o atual perfil econômico dos membros do Cone Sul, percebemos que o modal aéreo para o transporte de cargas é um fator estratégico para a competitividade das economias dos países pertencentes. A utilização de aviões é fundamental para que possam acompanhar a globalização nessa área que exige cada vez mais eficiência no transporte de cargas e maior troca de bens entre países distantes geograficamente.

Esse desenvolvimento pode ser facilitado e alcançar êxitos melhores pelo viés cooperativo, que, por resultado derradeiro, leva à facilitação do desenvolvimento de uma integração regional. Devemos também nos lembrar do auxílio que a iniciativa privada e outras entidades da sociedade civil trazem para tais projetos, uma vez que as demandas do mercado são diferentes das perspectivas domésticas dos governos que, por conta dessa disparidade, não conseguem ter uma comunicação profícua em sua política externa comercial.

No entanto, os desafios advindos dessas relações não são simples de serem enfrentados. De acordo com os pressupostos de Keohane e Nye (1981), os contras que existem nessas relações de interdependência são, principalmente, a falta de cooperação entre os Estados e as instituições transnacionais, além dos problemas políticos advindos dessas relações que nem sempre podem ser previstos. De fato, quando se trata de investimento em infraestrutura e desenvolvimento logístico, a abordagem enfatiza que diferentes objetivos necessitam de diferentes coalisões para serem alcançados e que cada tema deve ser analisado separadamente.

No caso específico do investimento em infraestrutura na logística de carga aérea, há uma enorme necessidade de pesquisa e desenvolvimento de estudos acerca das condições

geopolíticas para a criação de uma malha aérea, uma vez que o modal de transporte aéreo de cargas é uma atividade que faz parte de uma gigantesca cadeia logística. Em outras palavras, várias modalidades de transporte são utilizadas até que o produto chegue ao seu destino final, exigindo, portanto, uma necessidade de coordenação e integração entre os processos e atividades logísticas (HAGEELAR & VAN DE VORST, 2002).

Devido à complexidade do sistema de infraestrutura e logística, devemos apontar a necessidade de cooperação em produção de conhecimento na área e, é claro, de capacitação profissional. Um estudo mais aprofundado do tema nos daria a oportunidade de adaptar as modalidades de transportes não somente às condições geográficas da região, mas também às características produtivas e, finalmente, às socioeconômicas, tendo em vista a viabilidade dos projetos, em vez de considerar somente os ganhos políticos. Um exemplo claro dessa façanha são os inúmeros casos de políticos que começam projetos de infraestrutura em tempos de eleições para garantirem a vitória, transformam cidades em canteiros de obras e não terminam os projetos. No Brasil, há vários aeroportos inteiramente abandonados e com obras que não foram finalizadas.

O viés cooperativo pode ajudar os países do Cone Sul na busca por investimentos, atraindo e identificando empresas que possam ser parceiras ideais de investimentos. Em troca, as corporações se beneficiariam ao poderem ter acesso a programas governamentais que facilitassem, por meio de agências especializadas e de outros órgãos, as negociações, as tratativas e a implementação de políticas públicas, melhorando, assim, as condições de ingresso de capital. Para tornar possível a entrada desses grupos privados, é necessário atualizar as legislações vigentes, principalmente, em países mais protecionistas como Brasil e Argentina.

O Chile, por sua vez, tem um histórico satisfatório no que concerne ao seu sistema de concessões aos investimentos nacionais e estrangeiros. Desde 2009, o país apresenta boas experiências na concessão de rodovias e aeroportos. Ainda no período 1994 - 1995, o Chile foi pioneiro em conceder dois aeroportos, o de *Iquique* e o de *Puerto Montt*. Segundo argumenta a COPSA (2014) – Associação dos Concessionários de Obras de Infraestrutura Pública –, a adoção do modelo é responsável pela posição chilena entre os melhores países para o investimento privado na América Latina, como também destaca o *World Economic Forum* em 2010.

A tradição e a experiência que o Chile vem construindo podem contribuir bastante para a produção e o intercâmbio de conhecimento e de experiências. A bagagem em parcerias com empresas privadas também ajuda a constituir a formação de uma agenda multilateral, visando à cooperação técnica e política entre países do Cone Sul no tema. Ainda vale destacar a maior credibilidade internacional que os projetos trarão por conta da participação em regimes multilaterais e integrativos.

Os ganhos de cooperar são inúmeros e fazem com que a macrorregião aumente suas potencialidades e agarre novas oportunidades junto ao mercado. No entanto, para que tais parcerias prosperem, o Cone Sul terá de vencer as dificuldades e os problemas logísticos que possui, bem como os estrangulamentos de infraestrutura. Trataremos desse tema detalhadamente no capítulo seguinte.

CAPÍTULO 2 – PROBLEMAS LOGÍSTICOS E ESTRANGULAMENTOS DE INFRAESTRUTURA

O uso do modal aéreo para o transporte de cargas gera ganhos em eficiência e competitividade, além de benefícios em integração regional para a macrorregião do Cone Sul. Esses frutos são consequência da cooperação em diferentes temas e matérias, como nos estudos e na modelagem de malha aérea, na integração logística, na governança – instituições e legislação – e na atração de investimento. É a discussão desses tópicos que viabiliza projetos de maior dinamismo e cooperação entre os atores envolvidos.

Os maiores problemas que o transporte aéreo enfrenta estão relacionados à falta de infraestrutura dos aeroportos da região, bem como à ausência de outros modais de transporte que se ligam aos locais de carga e descarga. O excesso de burocracia para a liberação de mercadorias também é um empecilho, pois acarreta na demora e, por conseguinte, na baixa *performance* da modalidade aérea. Os mesmos atrasos acontecem na modalidade mais utilizada, a marítima.

No Brasil, outro fator dispendioso são os tributos elevados, principalmente a alíquota do ICMS sobre o combustível para aviação. Em estados como São Paulo, por exemplo, a taxa chega a 25%. Essas cobranças exorbitantes aumentam os custos dos serviços das transportadoras, encarecendo os produtos que serão repassados aos compradores. A diminuição desse tributo só poderá ser alcançada com a mudança das legislações vigentes, como propõe o projeto em trâmite na Comissão de Assuntos Econômicos do Senado Federal. A emenda constitucional pretende limitar ao máximo de 12% essa alíquota sobre combustível. No entanto, como afirma Moreira (2004), as deficiências na infraestrutura de transportes do Cone Sul são barreiras ainda mais graves ao comércio regional que as tarifas aduaneiras em vigor.

Ademais, a região também precisa de um total redesenho de sua malha aérea a fim de integrar suas regiões produtivas e fomentar o desenvolvimento de uma aviação regional, como argumenta o Plano de Aviação Regional da Secretária de Aviação Civil da Presidência da República (2015). Nesse documento, são avaliados o impacto social, econômico e turístico do desenvolvimento de uma aviação regional no Brasil. O chamado Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional (PDAR) é previsto pela Medida Provisória nº 652, de

25 de julho 2014, e visa transferir a gestão dos aeroportos regionais dos governos para a iniciativa privada por meio de PPPs.

A partir de agora, discorreremos sobre os modais de transporte de carga existentes e seus problemas de utilização, bem como dos tipos de transporte que o modal de carga aérea atende de maneira mais eficiente. Ao final, apresentaremos alguns dados de investimento para observação.

O transporte rodoviário, um dos mais utilizado no Brasil e em grande parte da macrorregião, apesar de ter um custo menor em relação aos outros modais, é o campeão invicto em perdas e atrasos, pois, além dos contratempos intrínsecos à modalidade, está sujeito a problemas conjunturais. A falta de estrutura das rodovias, o pesado trânsito de veículos em algumas rotas e o elevado preço dos sinistros em razão das altas ocorrências de roubo são alguns deles (IBGE, 2014). Na busca por alternativas que substituam o intenso uso dessa modalidade, nos deparamos com diversas dificuldades infraestruturais que impedem o desenvolvimento de uma logística de excelência (LOPES; CARDOSO; PICCININI, 2008).

O transporte hidroviário na modalidade fluvial, ou seja, por meio de rios navegáveis, não é de fator competitivo elevado para a logística da macrorregião, pois, assim como o rodoviário, não é eficiente quanto a perdas. Além disso, seu uso necessita de adequação ambiental a fim de diminuir os riscos de afetar o meio-ambiente, como quando ocorre contaminação das águas. No Brasil, a modalidade corresponde a 5% do total de transporte de cargas, segundo dados de 2014 da Secretaria dos Portos.

O transporte hidroviário marítimo é, sem dúvidas, indispensável para o transporte de matérias-primas e outros produtos essenciais como o petróleo. É o mais utilizado no comércio exterior na macrorregião do Cone Sul, porém sua lentidão comparada aos demais faz com que não seja o mais apropriado para cargas perecíveis, por exemplo, e para cargas de alto valor agregado, devido à grande incidência de perdas (ANTAQ, 2011). Segundo a CNI (2016), em 2014, 53% das exportações do Brasil para a América do Sul foram transportadas pelo modal marítimo.

Uma vez que a União Europeia, os Estados Unidos, a China e outros países asiáticos são os maiores destinos das exportações da maior parte da região, seria interessante investir no modal aéreo para tornar o transporte de carga mais competitivo na exportação de *commodities* agrícolas de maior valor agregado. Diferentemente dos transportes rodoviários e

marítimos, o percentual de perda de produtos seria bem menor. Na verdade, para o escoamento de *commodities*, o uso do modal aéreo é fundamental.

O transporte dutoviário, por sua vez, é ágil e consistente. Contudo, seu uso é limitado devido a pouca variedade de produtos que podem ser transportados por esse modal e à restrição de rotas de transporte. No que concerne ao transporte ferroviário, a macrorregião possui uma malha ferroviária incipiente e, em sua maior parte, defasada. Os gastos com a manutenção das ferrovias são bastante elevados, acarretando na diminuição do custo-benefício para transporte de cargas de alto valor agregado, como eletrônicos e *commodities*. Em comparação ao modal aéreo, se torna desinteressante. No entanto, é mais seguro que o rodoviário em relação aos problemas de segurança, como perdas, roubos ou furtos (BUSTAMANTE, 1999). Tais constatações foram retiradas do Mapa Logística de transportes no Brasil e seu estudo relacionado, elaborado pelo IBGE (2014).

Devido às desvantagens das outras modalidades em transportar determinados tipos de produtos, o transporte aéreo de cargas é o preferido em diversos tipos de serviço. Entregas expressas, transporte de *commodities* perecíveis/de alto valor agregado, eletrônicos e produtos farmacêuticos são alguns deles. De modo geral, o escoamento através do modal aéreo é interessante para transportar qualquer produto que seja frágil e/ou que demande maior segurança devido ao seu valor.

Estudos da Confederação Nacional da Indústria (CNI, 2015) apontam para a necessidade de revisar os programas de investimento em infraestrutura em curso na América do Sul. Tais planos concentram 43% de investimento no setor rodoviário, 28 % no ferroviário, 9% no marítimo e 7% no fluvial.¹ O estudo busca orientar a implementação de corredores de exportação e destacar a necessidade de investimentos privados para a realização de projetos mais pragmáticos, com o intuito de superar a falta de recursos humanos, financeiros e políticos. A ausência de capital, segundo a instituição, foi o que impediu o avanço dos programas da UNASUL.

O abrangente estudo da CNI (2015) foca em transportes de cargas considerados de baixo custo e que visam atender às demandas do sudeste brasileiro. Nessa situação, o transporte de carga aérea não se encaixa neste quesito por demandar gastos elevados na operação do serviço. Contudo, o documento destaca a participação incipiente do investimento em infraestrutura aeroviária, se comparado aos dados de investimentos ao redor do globo para o mesmo período. Segundo a CBIC (2016), utilizando dados do Fórum Econômico Mundial,

os maiores gastos mundiais em infraestrutura em porcentagem do PIB entre 2000 e 2010, por setor de transportes, foram de 0,38% em rodovias, 0,10% em aeroportos, 0,09 % em ferrovias e 0,05% em portos.

José Tavares de Araújo Junior, em seu recente trabalho “Carga aérea e competitividade da Indústria Brasileira” (2015), publicado pelo IPEA, destaca o crescente papel do transporte de carga aérea no cenário mundial da última década e a relevância do modal para a competitividade brasileira. O autor identifica o papel da geografia econômica na determinação das Cadeias Globais de Valor com o intuito de contextualizar seu trabalho, demonstrando que a demanda pelo transporte aéreo de cargas obedece aos fluxos crescentes da globalização dos mercados.

Dados da AliceWeb coletados entre 2000 e 2014, mencionados pela CNI (2015) e também consultados por este estudo, apontam para uma diminuição de 50% da participação do modal aéreo nas exportações brasileiras para a América do Sul. A atuação da operação era de 10%, em 2000, caindo para 5%, em 2014. Neste mesmo período, houve um aumento significativo de 14% entre 2000 e 2014 nas exportações via modal marítimo. Antes, a participação era de 39%; depois, subiu para 53%. Com um aumento exponencial através dos anos, as exportações brasileiras para a América do Sul representam hoje 16% do seu comércio exterior.

Um componente importante para o presente estudo, mencionado por Araújo Jr. (2016), é a regionalização das estruturas industriais. Ao entender que os setores produtivos do Cone Sul – que abrangem estruturas industriais regionalizadas de potencial destacado, como o sudeste do Brasil e o Chile – precisam revisar sua logística, deve-se levar em consideração no momento de análise tanto as limitações, quanto os incontáveis acordos bilaterais que os países mantêm. Tais alianças dificultam as relações multilaterais, impedindo o desenvolvimento de estruturas industriais regionalizadas. Os países asiáticos, por exemplo, possuem estas estruturas em suas economias (ZHANG; SCHIMANSKI, 2014).

Inegavelmente, os exportadores precisam de uma boa infraestrutura para exportar produtos de maior valor agregado. Sobre a falta de investimentos nesta área, Sturgeon et al. (2013) argumentam que “(quando) as atividades de baixo valor agregado tendem a dominar um país ou região específica, então as consequências para o desempenho econômico e o bem-estar social podem ser profundas e persistentes”.

O acordo bilateral sobre transportes marítimos, assinado pelo Brasil e pelo Chile, por exemplo, é um dos entraves que impedem a diversificação de parceiros e a multilateralização econômica. Desde 1974, a aliança autoriza somente navios de bandeiras brasileiras e chilenas a atuar no transporte de cargas entre os dois países. O acordo foi sancionado em 1975, com a finalidade de estreitar as relações bilaterais de comércio entre as nações supracitadas. No entanto, ele limita a integração regional e impede uma maior variedade e volume de cargas, especialmente as manufaturadas, além de afetar o escoamento da produção, inclusive por meio de outras modalidades de transporte, como o aéreo.

O problema logístico que cada uma das modalidades de transporte de cargas enfrenta no Cone Sul deve-se em grande parte à já comentada falta de infraestrutura da macrorregião. Contudo, acordos ultrapassados, como é o caso do tratado entre Brasil e Chile, e a falta de revisão legal, como no caso da Argentina, também afetam o sistema de serviços. A cooperação é a melhor maneira de tratar o tema e superar problemas antigos em relação ao estabelecimento de marcos regulatórios.

O papel da ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil) é essencial para cooperação no tema regulatório em conjunto com as agências de aviação civil argentinas, uruguaias e chilenas. De tal modo, a ANAC atua como uma agência de intercâmbios e trocas de conhecimento em temas regulatórios, além de ser mediadora de controvérsias que possam vir a surgir entre os países.

Os problemas em questão nos levaram a identificar as três principais demandas que devem ser atendidas para superar as causas do estrangulamento de infraestrutura regional no que concerne à carga aérea. Elas também podem ser aplicadas a outros modais, levando em conta o cenário atual e o perfil dos países. A saber:

A) Necessidade de infraestrutura e logística para escoamento eficiente da produção

O modal aéreo contribui de forma eficiente para o escoamento de produtos de maior valor agregado, que exigem entrega expressa, como *e-commerce* de eletrônicos e produtos agrícolas mais caros. Essa agilidade aumenta a competitividade dos países no comércio exterior, possibilitando, assim, a exportação de produtos de dentro da região para o mercado mundial. A importação de peças e de componentes necessários para manufaturar produtos também é facilitada, pois a entrega chega mais rápido nas empresas. Em outras palavras, há

melhora nos prazos dos fornecedores e nos ganhos comerciais das empresas locais que precisaram manter estoques menores.

No Brasil, o *e-commerce* cresce à taxas comparáveis à de economias desenvolvidas, como a dos Estados Unidos da América (cerca de 25% a.a). Ainda em 2016, segundo previsão da *ABComm*, deve crescer 18% em relação ao ano anterior e atingir a bagatela de R\$ 56,8 bilhões. No entanto, não será possível explorar todo esse potencial se não tivermos como entregar os produtos aos compradores de forma segura, eficiente e rápida, ou seja, da forma que o mercado exige.

B) Necessidade de estrutura, prontidão e segurança operacional visando à conformidade com as melhores práticas do setor

É preciso investir em tratamento, serviços de rampa, armazenamento e liberação de cargas pela fiscalização nos terminais dos aeroportos para que as operações sejam cada vez mais ágeis e eficientes. Isso tudo depende da melhoria dos serviços de fiscalização, do papel do Estado e da adoção das melhores práticas do setor. Para termos uma ideia da relevância dessa questão, o Aeroporto de Guarulhos, localizado em São Paulo, foi o primeiro da América do Sul a receber a Certificação Operacional de Aeroportos definitiva, segundo as normas da ANAC, em consonância com a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), ainda em 2011. Tal fato ilustra o atraso da região em adotar os padrões internacionais para o setor.

C) Atrair investimentos estrangeiros para superar os monopólios que colocam os países em uma situação de atraso

Os monopólios tornam obras e construções de terminais aéreos mais caras e demoradas, além não fomentarem o uso de novas técnicas e tecnologias. A necessidade de atrair investimentos já é percebida visto que uma nova política vem se firmando na região com a bem-sucedida abertura chilena e com a gradual abertura argentina e brasileira. No caso do Brasil, o governo já está na terceira rodada de licitação de aeroportos ao investimento estrangeiro por meio de concessões. O Uruguai, por sua vez, deverá seguir a onda atual devido à sua interdependência em relação aos outros atores em questão. Alternativas de financiamento ao desenvolvimento da infraestrutura do Cone Sul serão discutidas no próximo capítulo, no qual trataremos da perspectiva da Parceria Público-Privada.

D) Reformas na legislação de transporte aéreo

As bases jurídicas do transporte aéreo internacional foram estabelecidas essencialmente pelos textos da Convenção de Varsóvia, de 1929, e do Protocolo de Haia, de 1955. Isoladamente, cada país determina sua legislação interna no que concerne ao transporte aéreo. Com o desenvolvimento rápido da aviação civil nas últimas duas décadas, a legislação de transporte aéreo dos países não tem conseguido acompanhar as mudanças que o setor necessita para a sua atuação. Isso tem atrapalhado o desenvolvimento da *performance* logística de diversas empresas e os serviços oferecidos aos usuários que utilizam essa modalidade de transporte.

Com efeito, como já apontado anteriormente, Argentina e Brasil são os mais deficientes nos aspectos jurídico-legais, havendo, assim, a necessidade de atualizações e reformas em seus arcabouços. Chile e, de certa forma, Uruguai, por exemplo, possuem legislações e políticas públicas mais atentas às novas demandas do mercado. Entre si, os países são signatários do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre, juntamente com Bolívia, Peru e Paraguai (Decreto nº 99.704/90). O transporte aéreo, no entanto, ainda não dispõe de acordo multilateral semelhante, o que seria desejável.

Há, sem dúvidas, outras demandas mais específicas que precisarão ser atendidas para alcançar o nível de infraestrutura necessário e, por conseguinte, melhorar a eficiência logística da região. Os investimentos em outras modalidades de transportes que fazem parte da cadeia logística do modal aéreo, como o transporte rodoviário e o ferroviário, são essenciais. Por essa razão, devem ser tratados em conjunto com o modal aéreo. De fato, tais projetos só poderão ser viáveis a partir da captação de investimentos privados e de gestões eficientes desses concessionários, além do papel regulador e supervisor dos governos.

O desenvolvimento de uma aviação regional para a integração dos setores produtivos dependerá de uma revisão da malha aérea pré-existente e precisará do apoio das instâncias municipais e estaduais. Portanto, há necessidade de uma sinergia de objetivos e esforços para alcançar uma integração pragmática e economicamente viável. Com o intuito de destacarmos uma nova alternativa de captação de investimentos para o setor público, abordaremos a seguir o papel da PPP no cenário atual.

CAPÍTULO 3 – PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA

São diversas as definições para Parceria Público-Privada (PPP) na literatura que podem evidenciar mais o seu caráter político, jurídico, econômico ou social, dependendo do viés que o autor leva em consideração. A PPP pode ser entendida como um contrato de colaboração entre dois agentes – um público e o outro privado – no qual as duas partes colaboram para oferecer serviços e obras aos cidadãos. Segundo Savas (2005, p.1), a PPP “(...) *pode ser definida em termos gerais como um arranjo em que um governo e uma entidade privada, com fins lucrativos ou sem fins lucrativos, executar ou realizar um conjunto atividade tradicionalmente público*”.

De acordo com Hodge e Greve (2005), as PPPs do cenário atual podem ser definidas como uma nova forma de entregar serviços ao cidadão que combina os aspectos fortes do setor público – defesa do interesse público e conhecimento socioeconômico da região em questão – com os aspectos fortes do setor privado – *expertise* em temas específicos, acesso a vários tipos de capital por meio dos investimentos de portfólio e *know-how* das indústrias.

Levando em conta as vantagens mencionadas anteriormente, as PPPs podem ser consideradas vias estratégicas para oferecer serviços essenciais à população, como infraestrutura, saúde e segurança. Outros benefícios dessas parcerias são a maior qualidade nos serviços oferecidos – em razão da otimização dos recursos e da implementação de novos sistemas de gestão – e a oportunidade dada ao parceiro público de realizar grandes aportes de investimentos, o que não seria possível sem o capital privado.

Atualmente, a PPP em aeroportos é uma proposta atraente tanto para os governos, quanto para os investidores privados (SCHLUMBERGER & VIJAYAKUMAR, 2016). Com o aumento de interesse nessa forma de parceria, surge a necessidade de construção de diretrizes para que governos e empresas possam se inteirar de todos os aspectos que envolvem o tema, buscando as melhores práticas de acordo com o atual cenário internacional.

No Brasil, a Parceria Público-Privada difere-se da concessão comum, principalmente, pela forma de remuneração da parte privada. No caso das PPPs, o repasse de capital é realizado unilateralmente pelo governo (municipal, estadual ou federal) ou pela combinação dos recursos públicos e tarifas cobradas pelos usuários dos serviços (PORTAL BRASIL, 2012). Quando a remuneração do parceiro privado é obtida parte pelo poder público e parte

pelas tarifas, temos uma concessão patrocinada; já nos casos em que a remuneração é feita somente pelo governo, estamos diante de uma concessão administrativa, como dispõe a Lei nº 11.079 de dezembro de 2004 que versa sobre os fundamentos legais das PPP no Brasil.

As diretrizes do governo brasileiro indicam que o contrato de prestação de serviços ou de construção em PPP não podem ser inferiores a 20 milhões de reais, além de serem estabelecidos em lei que devem ter a duração mínima de cinco e máxima de trinta e cinco anos (PORTAL BRASIL, 2012). Neste ano de 2016, tramita no Senado Federal brasileiro uma Medida Provisória que cria o Programa de Parceria de Investimentos (PPI). O objetivo é regular e executar parcerias entre o governo e a iniciativa privada, viabilizando obras públicas de infraestrutura (SENADO FEDERAL, MP 727/2016).

Nos últimos anos, surgiram manuais e guias por parte das organizações internacionais com o intuito de tratar do tema das PPPs. São exemplos o *United Nations Economic and Social Commission for Europe* (UNECE, 2012), que é voltado para a Europa, e o do *World Bank* (2012), que contém instruções mais gerais para a conceptualização, sendo um referencial para o uso das PPPs ao redor do mundo.

Da mesma forma, o Brasil começa a produzir várias referências documentais das instituições públicas brasileiras sobre as PPPs, focando, principalmente, em seu viés econômico e nos aspectos legais. Estes documentos são criados pelos municípios, pelos estados e pelo governo federal a fim de fomentar e estruturar esse tipo de iniciativa. O portal virtual do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, por exemplo, disponibiliza vários materiais de referência sobre PPPs no Brasil e no mundo. O estado de Minas Gerais é um dos pioneiros no tema no país, tendo inaugurado em 2013 o primeiro presídio sob a concessão de PPP.

As instituições internacionais também trabalham atualmente em índices e análises para colaborar com o desenvolvimento das PPPs. O Banco Interamericano de Desenvolvimento (IDB), por exemplo, avaliou o ambiente para o desenvolvimento das PPPs na América Latina e no Caribe, no estudo denominado "*Evaluating the environment for public-private partnerships in Latin America and the Caribbean*". De acordo com seus levantamentos (IDB, 2014), que levam em conta aspectos econômicos, legais, de tradição, de credibilidade e outros fatores, a posição do Brasil, da Argentina, do Chile e do Uruguai, bem como suas respectivas classificações, se apresentava de acordo com a Tabela 1 a seguir:

Tabela 1: Classificação dos países do Cone Sul nas Pontuações Gerais do IDB de 2014

Classificação		Posição		Pontuação
80-100	Madura	1 ^a	CHILE	76.6 de 100
60-79.9	Desenvolvida	2 ^a	BRASIL	75.4 de 100
30-59.9	Emergente	6 ^a	URUGUAI	52.9 de 100
0-29.9	Nascente	18 ^a	ARGENTINA	16.0 de 100
				Dados: IDB (2015)

Como vemos na tabela acima, Chile e Brasil ocupam as melhores classificações no *ranking* sul-americano, estando, respectivamente, na primeira e segunda posição. Suas classificações os colocam como países desenvolvidos em termos de ambiente e recursos propícios às PPP. O Uruguai, por sua vez, encontra-se na sexta posição, logo, é considerado emergente em termos de PPP. Já a Argentina apresenta a pior classificação, com 16 pontos, ficando na décima oitava posição. É pontada como nascente e ainda bem imatura se comparada ao Chile, ao Brasil e ao Uruguai.

Deste modo, o estudo aponta que o ambiente é propício a investimentos em PPP para o Chile, para o Brasil e para o Uruguai. A Argentina, por sua vez, precisa melhorar seus índices a fim de aumentar sua credibilidade e, conseqüentemente, favorecer o desenvolvimento de PPPs. A formação de instituições, comissões e outros tipos de aparatos, além de uma agenda multilateral de cooperação, poderão ajudar bastante o governo argentino no tema. O país também deve somar esforços nas negociações e nas tratativas do grupo para obterem maior alcance e reconhecimento.

As classificações dos ambientes chileno e brasileiro para as PPPs os colocam em posição de liderança no cenário latino-americano e dá, especialmente ao Brasil, como intenciona este estudo defender, as condições de liderar a cooperação em termos de PPP. Cooperar traria avanços em infraestrutura e logística na macrorregião do Cone Sul por meio de uma agenda inclusiva que poderá ser estendida em médio prazo para outras partes do

continente. Para tal, é estratégica e essencial uma parceria de liderança com o Chile em torno de um projeto de integração regional.

CAPÍTULO 4 – LEITURA DO RESULTADO

Ainda nas pesquisas iniciais para esse trabalho, nos deparamos com uma grande dificuldade na coleta de dados e referências bibliográficas e documentais sobre o assunto, não apenas por se tratar de um novo tema, mas também pelas inúmeras dificuldades no levantamento de dados sobre a indústria de aviação civil. Tal fato dá-se principalmente pelo elevado custo de acesso a esses índices e documentos mais específicos que são quase de monopólio absoluto de revistas, plataformas de agências e organização internacionais como a IATA (*International Air Transport Association*), cujas assinaturas e/ou acesso aos materiais confeccionados são de finalidade comercial e de preços elevados. Além disso, possuem restrições de uso de sua propriedade intelectual por meio de divulgação ou citação do seu conteúdo.

Em consequência dessa problemática e da escassez de dados específicos para que o pesquisador independente possa tratar do tema para fins acadêmicos, optamos por tratar de uma forma mais geral sobre transporte e logística de carga aérea. Dados e índices foram mais fáceis de obter junto às instituições públicas e organizações da sociedade civil que tratam do tema.

Não obstante, sabemos que a já mencionada falta de laboratórios de pesquisa sobre o tema na região em cursos de graduação e pós-graduação, inclusive nas instituições públicas, constitui um grande desafio para o pesquisador. Portanto, precisamos urgentemente de investimento em estudo, pesquisa, capacitação técnica e profissional em transporte e infraestrutura, principalmente nas diversas áreas de logística e aviação civil.

Mesmo com a escassez de fontes e de incentivo à pesquisa, decidimos levar adiante este trabalho não somente pela paixão pelo tema – compartilhada com muitos dos nossos colegas internacionalistas e acadêmicos de RI –, mas também pela importância de abordar novos tópicos para o emergente campo das Relações Internacionais no Brasil e na América Latina como um todo. Nossa região precisa cada vez mais de inovação e de desenvolvimento científico que atendam aos desafios contemporâneos. Afinal, o papel do analista é o de analisar, prever e encontrar soluções para os impasses.

Portanto, a leitura e orientação para a importância científica e acadêmica desse resultado é a de que os esforços em abordar algo novo e pouco desenvolvido são o pontapé

inicial para tratarmos dos investimentos em infraestrutura de transporte e de logística de carga aérea para o nosso recorte geográfico; o estopim para incentivar pesquisadores a se aventurar em novos temas e cenários, diversificando nossa produção e lembrando as universidades e instituições públicas responsáveis de que estamos dispostos a explorar novos temas que contribuam para o desenvolvimento socioeconômico regional. Paulo Polli, presidente do Conselho Regional de Economia da região sul, discutiu sobre a importância de alçar novos voos e de fomentar a pesquisa no “I Encontro de Economistas do Cone Sul”, ocorrido na capital catarinense em agosto de 2016. Há necessidade de melhorias na infraestrutura entre os países, mas também há precisão de integração das universidades (BENETTI, 2016).

Neste estudo, pudemos oferecer um *overview* sobre o tema proposto com a intenção de defender nossa hipótese de que a falta de infraestrutura no Brasil é um dos maiores impedimentos para o nosso desenvolvimento econômico e sustentabilidade. Como apontou o Banco Mundial em 2016, a infraestrutura brasileira é “deplorável”. A falta de investimentos prejudica o progresso do nosso comércio exterior, diminuindo a competitividade da indústria brasileira e o desenvolvimento de outras atividades econômicas emergentes, como a agrícola de alto valor agregado e o *e-commerce*.

Entendemos que as perspectivas de cooperação em termos de infraestrutura como um todo na macrorregião necessitam de coalisões distintas para tratar cada tema separadamente e, assim, ter mais chances de ser bem sucedida. Demonstramos isso pelos referidos fracassos da agenda multilateral em tratar de variados temas ao mesmo tempo e pela irrefutável necessidade de superação dos problemas logísticos e estrangulamentos de infraestrutura na macrorregião.

Nossa leitura, além de identificar os problemas e apontar as necessidades de cooperação, entende que devem ser estabelecidas políticas públicas nos três níveis da administração governamental que tratam dos investimentos infraestruturais: municipal, estadual e federal. Ela também compreende que o último nível ganha muito em competitividade e eficiência ao buscar uma agenda de política externa cooperativa que incentive a integração regional.

Indiscutivelmente, os ganhos em competitividade e em eficiência obtidos pelas organizações privadas que comercializam seus produtos e serviços através do modal aéreo são inúmeros. Ademais, a melhoria da infraestrutura dos terminais beneficia diretamente todos os

usuários, inclusive, os passageiros que terão a sua disposição aeroportos melhores e novas rotas com o desenvolvimento da aviação regional.

O fato do presente trabalho se basear em fontes bastante atuais sobre todos os aspectos dos temas propostos não é pura escolha de autores, mas sim consequência da importância que tais tópicos adquiriram em esfera global. O investimento privado em aeroportos está em alta, pois são ativos raros e oferecem muitas possibilidades de exploração de atividades comerciais e serviços, como transporte de cargas e de passageiros. Portanto, podemos prever que assistiremos a um crescimento significativo da literatura nos próximos anos e, felizmente, teremos à disposição do pesquisador mais dados e referências documentais disponíveis para o aprofundamento dos estudos sobre o tema, diferentemente do que acontece no momento em que encerramos esta pesquisa, em meados de agosto de 2016.

CONCLUSÃO

O Brasil, no presente ano de 2016, está sob um governo interino desde maio, em decorrência do afastamento da presidente eleita em 2014, que aposta em um novo programa de concessões para revigorar a economia. No que concerne aos aeroportos, quatro novos operados pelo Estado estão na nova rodada de concessão ao investimento privado, lançada recentemente. Dois deles, o de Florianópolis e o de Porto Alegre, fazem parte da macrorregião abordada por este estudo.

Ainda não temos expectativas firmes para o futuro próximo do parque industrial da região sul e do estado de São Paulo, porém temos dados que mostram o agronegócio e o *e-commerce* com provável fator de impulsionamento, acarretando no retorno do crescimento da economia brasileira, principalmente, nas regiões que se destacam em ambas as atividades. Os dois setores serão beneficiados e, de certa forma, dependem do investimento em infraestrutura e logística de carga aérea para o escoamento de suas produções de maior valor agregado, cujo fator tempo é primordial para a eficiência de suas entregas aos compradores.

A Argentina também está sob um novo governo desde dezembro de 2015 e quer atrair investimentos estrangeiros de uma forma sem precedentes históricos, reunindo esforços para trazer credibilidade aos investidores. O atual presidente, Mauricio Macri, pretende reunir mais de mil e quinhentos líderes empresariais em Buenos Aires, ainda em setembro de 2016. A intenção, claramente, é atrair um aporte anual de US\$ 25 bilhões em investimentos estrangeiros.

No Chile, as oportunidades de negócios e investimentos continuam de portas abertas e o país vem mantendo boa credibilidade e reputação no cenário global. Contudo, seu crescimento está enfraquecido desde o fim de 2012 em razão da queda do preço do cobre. O mercado chileno precisa de diversificação para voltar a crescer e atrair investimento em outros setores. De fato, sua larga experiência política e econômica com investimentos privados é fator essencial para a cooperação no Cone Sul.

O Uruguai, por sua vez, é um dos principais destinos das exportações agrícolas brasileiras, especialmente das produzidas em Santa Catarina, além de ser um parceiro comercial importante para o Brasil. Cada vez mais surgem novas perspectivas de cooperação

em infraestrutura e transporte com os estados vizinhos por conta da estreita ligação econômica e cultural da região.

Algo inédito para a relação bilateral entre Uruguai e Brasil é o avanço das negociações dos países em torno do projeto de uso de um aeroporto binacional, o primeiro da América Latina. O projeto em questão prevê que o aeroporto uruguaio da cidade de Rivera, localizado na fronteira com o Rio Grande do Sul, seja preparado para uso dos dois países, contribuindo para o desenvolvimento da aviação regional do estado rio-grandense e da região uruguaia por meio do viés cooperativo.

Considerando o aspecto político, acreditamos que o ambiente é propício para a realização de mudanças legais necessárias que possibilitem a entrada de investimentos privados nos países. A maior parte desses investimentos, possivelmente, virá de empresas estrangeiras que precisam de aparato legal e institucional para poderem dar condições a sua entrada e permanência na macrorregião.

Os setores econômicos em desenvolvimento demandam e necessitam de incentivos em infraestrutura e logística em todas as modalidades de transporte de carga para alcançarem maior competitividade no comércio internacional. A modalidade aérea, por sua vez, é de investimento estratégico em nível global por conta da crescente necessidade de eficiência no transporte. O cenário econômico atual beneficia os países da região que optam por unir suas forças através do viés cooperativo e da integração regional. Ao formarem parcerias, retomarão seu crescimento e superarão seu atraso quase crônico em relação à infraestrutura como um todo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

SANTIAGO, O. **Cargas Aéreas no Brasil**. 2014. Disponível em: http://aeromagazine.uol.com.br/artigo/cargas-aereas-no-brasil_1821.html. Acesso em: 20/05/2016.

ALICEWEB. **Plataforma do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços**. Dados coletados entre 2000 e 2014. Disponível em: <http://aliceweb.desenvolvimento.gov.br>. Acesso em: 20/07/2016.

ANTAQ. **Panorama da Navegação Marítima e de Apoio**. 2011. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/BoletimPortuario/PanoramaNavegacaoMaritimaApoio2011.pdf>. Acesso em: 20/07/2016.

BENETTI, E. **Falta infraestrutura para integrar países do Cone Sul**. Publicado no Jornal DC em 8 de agosto de 2016. Disponível em: <http://dc.clicrbs.com.br/sc/colunistas/estela-benetti/noticia/2016/08/falta-infraestrutura-para-integrar-paises-do-cone-sul-7208217.html>. Acesso em: 15/08/2016.

BULL, H. **A Sociedade Anárquica**. Brasília: Ed. UnB, 2002.

BUSTAMANTE, J. C. **Capacidade dos modos de transporte**. Rio de Janeiro: Instituto Militar de Engenharia, 1999.

CBIC. **PPPS e Concessões: Propostas para Ampliar a Participação de Empresas**. 2. ed. Brasília, 2016.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Desafios para a integração logística na América do Sul**. Brasília: CNI, 2015.

CNI. **Infraestrutura deficiente reduz potencial de exportação do Brasil para nove dos 11 parceiros comerciais na América do Sul**. Publicado em 2 de março de 2016. Disponível em: <http://www.portaldaindustria.com.br/cni/imprensa/2016/03/1,83132/infraestrutura-deficiente-reduce-potencial-de-exportacao-do-brasil-para-nove-dos-11-parceiros-comerciais-na-america-do-sul.html>. Acesso em 24/07/2016.

HAGEELAR, Geoffrey J.L.F; VAN DE VORST, Jack, J.A.J. **Environmental supply chain management: using life cycle assessment to structure supply chains**. Publicado em: *International Food and Agribusiness Review* 4, p. 399-412, ELSEVIER, 2002.

HODGE, G.; GREVE, C. **The Challenge of Public-Private Partnerships: Learning from International Experience**, EE, 2005.

IBGE. **Logística dos Transportes no Brasil. 2014**. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/imprensa/ppts/00000019704411122014440525174699.pdf>. Acesso em: 22/07/2016.

IDB. **Evaluating the environment for public-private partnerships in Latin America and the Caribbean**. The 2014 Infrascopes, 2016.

INFRAERO. **Aeroporto de Guarulhos é o primeiro da América do Sul a receber certificação**. Publicado em 21 de junho de 2011. Disponível em: <http://www.infraero.com.br/index.php/es/prensa/noticias/4319-2106-aeroporto-de-guarulhos-e-o-primeiro-da-america-do-sul-a-receber-certificacao.html>. Acesso em: 24/07/2016.

KEOHANE, R.; NYE, J. **Transnational Relations and World Politics: an introduction**. In: *Transnational Relations and World Politics*. Harvard University Press, 1981.

_____ **Realism, Neorealism and the Study of World Politics**. In: *Neorealism and Its Critics*. Columbia University Press, 1986.

_____ **Power and Interdependence in the Information Age**. *Foreign Affairs*, Volume 77, 1998.

LOPES, Simone S.; CARDOSO, Marcelo, P.; PICCININI, Maurício, S. **O Transporte Rodoviário de Carga e o Papel do BNDES**. Em: *Revista do BNDES*, Rio de Janeiro, V. 14, N. 29, P. 35-60, Junho de 2008.

MITRANY, D. **A paz por meio da cooperação e da integração**. In: BRAILLARD, P. *Teoria das Relações Internacionais*. Lisboa, 1990.

MOREIRA, M. M. **Trade costs and the economic fundamentals of the Initiative For Integration of Regional Infrastructure in South America (IIRSA)**. Inter-American Development Bank, 2007.

PORTAL BRASIL. **Parceria Público-Privada (PPP)**. Publicado em 10 de abril de 2012. Disponível em: www.brasil.gov.br/economia-e-emprego/2012/04/parceria-publico-privada-ppp. Acesso em: 8/08/2016.

Portal do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão. **Materiais de Referência sobre PPPs**. Disponível em: www.planejamento.gov.br/assuntos/parcerias-publico-privadas/referencias/copy_of_materiais-de-referencia-sobre-pps. Acesso em: 8/08/2016.

PRAZERES, T. **O Regionalismo Econômico-Comercial na Atualidade**. In: A OMC e os blocos regionais. São Paulo: Editora Aduaneiras, 2008.

RUBIO, Luiz A. **Conceptualización y Formas de Financiamiento**. Seminário Internacional “Parceria Público-Privada na Prestação de Serviços de Infraestrutura”, MRE, BID e BNDES, 2003.

SCHLUMBERGER, Charles E.; VIJAYAKUMAR, Shruti. **Public-private partnerships in airports: imperatives for governments**. Publicado em: *Annals of Air and Space Law of McGill University*, Volume XL, 2016.

STURGEON, T.; GEREFFI, G.; GUINN, A. e ZYLBE, E. **O Brasil nas cadeias globais de valor: implicações para a política industrial e de comércio**. Funcex, RBCE, 2013.

HAESKELL, G. **Argentina needs urgent reform of air transport legislation**. THE BUENOS AIRES HERALD. September, 23, 2013. Disponível em: <http://www.buenosairesherald.com/article/141248/'argentina-needs-urgent-reform-of--air-transport-legislation>. Acesso em: 13/07/2016.

UNECE (United Nations Economic and Social Commission for Europe). **Introduction to Public-Private Partnerships**, 2012.

MILLAN, L. **Investimento vai de mal a pior no Chile com queda da Construção**. Publicado no UOL Economia em 9 de agosto de 2016. Disponível em: <http://economia.uol.com.br/noticias/bloomberg/2016/08/09/investimento-vai-de-mal-a-pior-no-chile-com-queda-da-construcao.html>. Acesso em: 9/08/2016.

WORLD BANK. **PPIAF Public-Private Infrastructure Advisory Facility**. Public-Private Partnerships Reference Guide, 2012.

WORLD ECONOMIC FORUM. **The Global Competitiveness Report 2009-2010**, 2010.

ZHANG L; SCHIMANSKI, S. **Cadeias Globais de Valor e os Países em Desenvolvimento.**
In: Boletim de Economia e Política Internacional | BEPI | n. 18 | Set./Dez. 2014.