

# COMITÊ DAS ROTAS DE INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL





# **ENSAIO**

# UMA CONTRIBUIÇÃO EXPOSITIVA AO PROCESSO DE INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL

#### **AUTOR**

JOAL TEITELBAUM, CRIAS, CCIBC e AIQ

VIII CONGRESSO INTERNACIONAL DAS ROTAS DE INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL

VIII CIRIAS

PORTO ALEGRE, BRASIL

17 e 18 de NOVEMBRO de 2011

# CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

...Título I, Dos Princípios Fundamentais, Art. 4°, Parágrafo Único - A República Federativa do Brasil buscará a integração econômica, política, social e cultural dos povos da América Latina, visando a formação de uma comunidade latino-americana de nações...

#### Missão do CRIAS

A missão do Comitê é a de "Colaborar para consolidar entre 2010 e 2020 as ações iniciadas em dezembro de 1999 para, em um cenário da mais completa transparência, confiabilidade e de integridade ética, a realização de uma infraestrutura viária, de comunicações e energética para a América do Sul, com os princípios normativos que conduzam ao desenvolvimento harmônico e contemplem os aspectos sociais, culturais, ambientais e econômicos dessa região". Desta forma, o Comitê das Rotas de Integração da América do Sul é um elo efetivo entre a Iniciativa Privada, os Governos dos doze países sul-americanos, as entidades de fomento e importantes instituições mundiais compondo uma forma inovadora de ação participativa e empreendedora.

#### **PALAVRAS DO AUTOR**

# UM RECALL PARA A INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL

Nos processos de qualidade, há um sistema chamado de seis sigmas, que bem caracteriza a produção industrial competente, fixando indicadores de componentes que possam acarretar defeitos, e que são, nas organizações estruturadas, ínfimos em cada milhão de unidades produzidas.

Mesmo assim, não é raro nos depararmos com os chamados *recalls*, nos quais os consumidores são convocados, através dos meios de divulgação e mesmo de correspondência direta, para comparecerem ao fabricante ou aos revendedores para a devida troca de peças avariadas.

As comunicações na velocidade da luz, neste tão dinâmico mundo globalizado, permitem aos habitantes deste Terceiro Planeta tomar conhecimento imediato das coisas boas e das não tão boas que ocorrem diariamente.

Claro - e perdoem uma contradição sem ironia -, não é uma regra geral, mas há segmentos que ainda preferem conviver com o obscurantismo. Por outro lado, nunca houve tantas oportunidades para que se apliquem os fundamentos, processos e critérios que, com qualidade, venham a integrar as políticas públicas e privadas que, somadas aos projetos de infraestrutura física, energética e de comunicações, produzam, juntamente com uma logística científica, a eficiência e eficácia para a verdadeira integração entre as regiões.

Hoje se pressente, nos países que seguem critérios de excelência, ações nos setores de governo e da iniciativa privada para a melhoria da qualidade e a conquista da sustentabilidade econômica, social, ambiental e na educação, pois, se assim não for, os resultados são visíveis.

O que, porém, está impedindo que toda a tecnologia disponível e seus processos, os avanços científicos e a conscientização existente dos problemas que travam o desenvolvimento harmônico venham a produzir os resultados positivos para a integração efetiva sul-americana?

Neste mês de novembro, Porto Alegre será a sede do VIII Congresso Internacional das Rotas de Integração da América do Sul. Esta é uma iniciativa do setor privado que reúne representantes de praticamente a totalidade dos doze países sul-americanos, com participações governamentais, do setor privado, dos organismos de fomento e da academia. Durante dois dias, procurarão responder perguntas que indiquem para construção simultânea da integração física em sintonia com as políticas públicas. É a oportunidade de ser produzido o recall para a América do Sul substituir paliçadas por fortalezas e construir pontes em lugar de muralhas.

Joal Teitelbaum

#### AS CINCO DIMENSÕES e A DIMENSÃO VELOCIDADE

O lendário geômetra Euclides, há mais de 2.000 anos, construiu um mundo de duas dimensões, comprimento e largura.

Passam-se mais de 1.600 anos para que Descartes, cientista e filósofo, insira a terceira dimensão, a altura, no sistema de eixos, e o raciocínio espacial modifica em progressão geométrica o conhecimento.

Decorrem menos de 300 anos, e o gênio incomparável de Einstein complementa as três dimensões, com a quarta dimensõe. O tempo. O Universo, além de volume (três dimensões), passa a contar, em tudo que se conhece, com a relatividade do tempo.

Então, em menos de 100 anos, o ser humano passa a conviver com uma quinta dimensão, em tempo real, que chamamos de velocidade e que leva a se afirmar que o mundo hoje não pode mais se dividir em países grandes ou pequenos, ricos ou pobres, mas sim entre aqueles em que o fator velocidade está ou não presente. E nessa dimensão velocidade, a infraestrutura física, a capacidade de geração de energia e os processos de comunicação instantânea fazem uma diferença de amplitude estelar.

Buscamos exemplos do fator velocidade em nossa região.

No Brasil, a ferrovia Transnordestina foi concebida no tempo do Imperador Pedro II. Sua inauguração, contudo, está prevista para 2013, aproximadamente 140 anos de intervalo de tempo.

O Passo de Água Negra, entre o Chile e a Argentina, está em elaboração desde a década de 1930. Mais de 80 anos de intervalo de tempo.

Passaram-se mais de 50 anos para ser inaugurada uma segunda ponte entre Brasil e Argentina, após a ponte rodoferroviária entre Uruguaiana e Paso de los Libres, quando se concluiu a travessia, apenas rodoviária, entre São Borja e Santo Thomé.

A ilustração da figura 1 mostra o desenho da América do Sul em 1630: Portugal e Espanha em um mesmo império. Já então se sonhava com a interligação entre os oceanos Atlântico e Pacífico.

Esta é uma das reflexões que se apresenta para este VIII Congresso Internacional das Rotas de Integração da América do Sul:

"Como vamos aplicar a dimensão velocidade nos projetos de integração física, de energia e de comunicações na integração da América do Sul?"

Fig. 1 – Reprodução de mapa da América do Sul, Central e Norte e África, circa de 1630



# O CENÁRIO QUE PRECISA MUDAR

A carência de infraestrutura física na América Latina e Caribe com reflexos marcantes no custo da logística, expressa-se no estudo comparativo a seguir transcrito.



#### OPOTENCIAL ALAVANCADOR

Lembrando Arquimedes quando afirmou, há milênios, que o mundo era esférico e que, se dessem a ele um ponto de apoio, ele seria capaz de movimentar o Planeta (tendo sido contestado não apenas por aqueles que consideravam que a Terra fosse plana, mas também por outros que não imaginavam qual seria o ponto de apoio para produzir a alavancagem), acreditamos que, nesta fase da América do Sul, há um acervo que pode ser a alavanca.



Pintura de Domenico Fetti (1620)

No ano 2000, os doze países sul-americanos aprovaram a formação da IIRSA, Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana, que definiu dez eixos de integração e desenvolvimento (figura 3), com cerca de 520 projetos na última década.

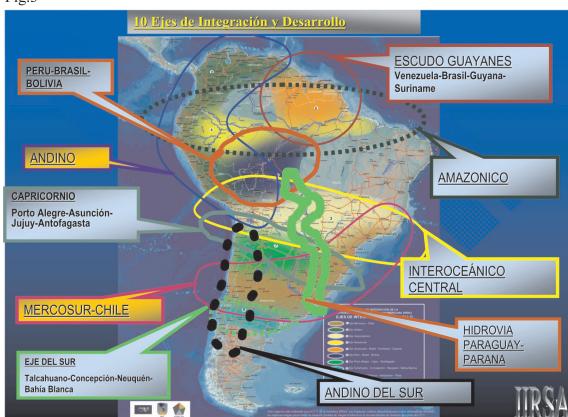
No Rio de Janeiro, em 28 de abril deste ano, ocorreu a primeira reunião do Comitê Coordenador do Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN) da União das Nações Sul-Americanas (UNASUL).

Nessa reunião, foi decidida a substituição do Comitê de Direção Executiva da IIRSA por um Conselho em nível de ministros.

Com essa modificação estrutural e estratégica, os países membros deverão proporcionar maior suporte político às atividades voltadas à integração pela infraestrutura física.

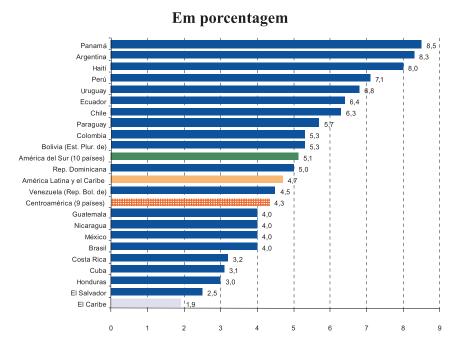
Não deixa de ser um dos fundamentos de Arquimedes. A alavanca será o COSIPLAN, e o ponto de apoio, o suporte político, juntamente com a ação propulsora da sociedade civil e do setor privado.

Fig.3



#### Gráfico1

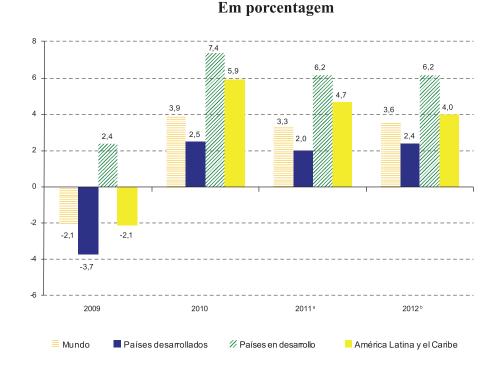
# AMÉRICA LATINA E CARIBE: TAXAS DE CRESCIMENTO DO PIB, 2011\*



Fonte: CEPAL, Comissão Econômica para América Latina e Caribe, base dados oficiais dados preliminares

Gráfico 2

## Taxas de Crescimento da Economia Mundial, 2009 – 2012



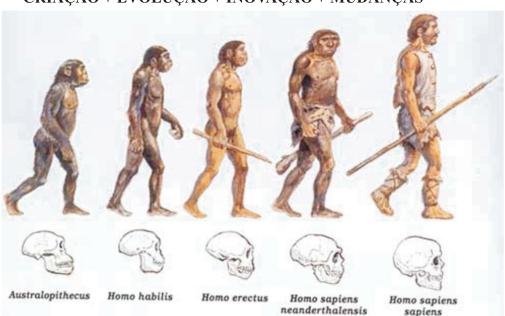
Fonte : CEPAL, Comissão Econômica para América Latina e Caribe, base dados oficiais a – dados preliminares b - projeções

# EVOLUIR PARA O "COMO FAZER": Infraestrutura física, transporte no tempo e gestão como componentes básicos

Neste VIII Congresso Internacional das Rotas de Integração, entende o Comitê das Rotas de Integração da América do Sul que estamos em um cenário em que se pode afirmar que a caminhada se processa em direção ao "como fazer".

Sabe-se onde se encontram os gargalos estruturais sob o aspecto de gestão e governança, quais os projetos de infraestrutura física e de logística são prioritários, bem como as políticas públicas que são as responsáveis pela conquista do rumo da excelência.

A humanidade percorreu um espaço-tempo de milhões de anos até chegar ao estágio atual, no qual os processos e fundamentos estão disponíveis.



## CRIAÇÃO + EVOLUÇÃO + INOVAÇÃO + MUDANÇAS

A América do Sul, inserida no cenário da América Latina, necessita priorizar, por seus governos e pela sociedade civil/iniciativa privada, os fundamentos da inovação que conduzem às mudanças e pelos quais os investimentos em infraestrutura comprovadamente se constituem no "sistema endovenoso por onde circulam os avanços em educação e saúde".

Os dois gráficos a seguir, obtidos da CEPAL (Comissão Econômica para a América Latina e Caribe), expressam, em dados preliminares e em porcentagem, as taxas de crescimento do PIB da região para 2011 (gráfico 1) e as taxas de crescimento da economia mundial, período 2009-2012, em estimativa e projeção, respectivamente, para os dois últimos anos (gráfico 2).

Para crescer harmonicamente e com sustentabilidade, a infraestrutura física é o elo mais vulnerável da corrente. O crescimento da região não é mais acentuado porque sua infraestrutura física se situa entre os indicadores de baixíssimos índices, o que faz com que a logística alcance, em alguns casos, um indicador três vezes maior que o recomendado.

Para alcançar-se o "como fazer" há dois componentes básicos. O primeiro é focar no que existe nos diversos modais de infraestrutura física, de energia e de comunicações, e buscar-se o melhor rendimento deles. O segundo, também vinculado ao processo de gestão e governança, é aquele em que, elencadas as prioridades, se construam os objetivos com eficiência, para alcançar a eficácia. São processos de acompanhamento permanente, com a fíxação de indicadores que permitam avaliar os resultados e, dessa forma, produzir, dentro do processo de gestão, as modificações e complementações.

Pode parecer simples, mas não é. Esses processos exigem a ação permanente das lideranças e a sinergia entre todos os envolvidos, quer do setor público, quer do setor privado.

Há um elo nessa corrente que nem sempre merece a atenção devida. É o do transporte no tempo. Comprovadamente, por exemplo, a competitividade do setor agrícola é elevada. Mas ao deixar o portal da "porteira", acentuam-se as perdas, não apenas pelas deficiências dos meios físicos de transporte, mas também pelas questões relacionadas à armazenagem.

O Estudo Econômico 2010-2011 elaborado pela CEPAL permite-nos bem avaliar as oportunidades que a região pode aproveitar nesse cenário global. A produção agrícola e de minérios permitiu a transposição da crise de 2008-2009 e poderá ser o diferencial neste cenário de 2011.

Textualmente, afirma o Estudo da CEPAL, divulgado em julho do ano em curso, à página 9 do Resumo Executivo: "La evolución de la actividad de las economías de América Latina y el Caribe en el futuro cercano se basa en gran medida, en el impulso del consumo privado, que a su vez obedece a los mejores indicadores laborales y al aumento del crédito. Al mismo tiempo, las expectativas favorables respecto de la evolución de la demanda interna y el agotamiento de la capacidad productiva ociosa, en un contexto de mayor disponibilidad de crédito, están dando lugar a un aumento de la inversión".

O aproveitamento desses bons resultados econômicos regionais e o foco na construção de um modelo logístico e no fortalecimento do setor industrial e de serviços são fatores críticos de sucesso do "como fazer" com o crescimento da demanda interna. No Brasil, despontaram a construção civil e a indústria automotiva.

#### O TEMÁRIO DESTE VIII CONGRESSO

OS MODAIS, A GESTÃO, OS RUMOS PARA CONSTRUIR A INTEGRAÇÃO E O DESENVOLVIMENTO HARMÔNICO DA AMÉRICA DO SUL EM UM CENÁRIO GLOBAL SUJEITO A CRISES

Há um consenso de que o fenômeno chinês não aconteceu por acaso. A construção de uma multimodalidade interna, com predominância de ferrovias e a formação de uma frota marítima invejável, aliada a um sistema portuário eficiente, conduziu a resultados logísticos que raros países desenvolvidos possuem.

É preciso avançar em uma concepção estratégica de viabilizar a execução de projetos que sejam convergentes a polos de desenvolvimento e que cheguem a um grau de detalhamento que comprovem sua factibilidade, com viabilidade técnica e resultados econômicos.

O CRIAS, ainda em 2002, em Congresso que promoveu e se realizou em Brasília, apresentou a fórmula que viabilizaria os recursos para o projeto. Essa proposta, sugerimos, deve ser revisitada.

#### **OS MODAIS**

Os modais aéreo, de comunicações, de energia, ferroviário, hidroviário/portuário, rodoviário e de logística estão praticamente contemplados nas ações mais importantes dos 520 projetos e/ou indicações selecionados pela IIRSA.

Apenas para fixar ideias, serão elencadas algumas ações e conceitos que poderiam ser detalhadamente estudados para se avançar na implementação desses itens.



#### Modal Aéreo

• A retomada de ações relacionadas ao Acordo de Fortaleza, firmado em 17 de dezembro de 1996 entre os governos da Argentina, da Bolívia, do Brasil, do Chile, do Paraguai e do Uruguai e com adesão do Peru em 13 de setembro de 2000, que versa sobre os Serviços Aéreos Sub-Regionais. A integração da América do Sul poderá se constituir em efetiva medida que integre os doze países da América do Sul, com o aproveitamento da infraestrutura aeroportuária e a facilitação da circulação de pessoas e mesmo de cargas.

#### Modal de Energia

• A sub-região foi contemplada pela natureza com as mais variadas fontes de energia, renováveis e não renováveis. Um projeto que contemple uma matriz energética abrangente a todas as fontes de energia será uma ação de visão de futuro, pois energia é um componente estratégico do desenvolvimento harmônico sustentável.

#### Modal de Comunicações

• De alguns anos para cá a questão do *roaming* vem sendo debatida nos eventos do CRIAS. Avanços significativos vêm ocorrendo; contudo, ainda persistem as zonas cinzentas, nas quais a comunicação não alcança os mesmos níveis daqueles de outros continentes. Há que priorizar, com segurança, esse processo.

#### Modal Ferroviário

 A América do Sul de duas décadas para cá, conscientizou-se da degradação das malhas ferroviárias. A recuperação delas, quer para o transporte de cargas/passageiros é vital para a intermodalidade.

#### OS PAINÉIS

Sabe-se que, além de "o que fazer", é fundamental que se saiba o "como fazer". O CRIAS vem se dedicando a esse objetivo desde a sua instituição em 1996. E neste evento, os três painéis terão seu foco também no tema da gestão e da governança, nos caminhos intangíveis para construir a integração e o desenvolvimento harmônico da América do Sul em um cenário sujeito a crises.

Inovar na gestão do processo de integração tornou-se indispensável. A integração da América do Sul é uma ideia em marcha, mas, como já abordado neste ensaio, o fator velocidade não está compatível com um mundo no qual os fatos ocorrem em tempo real.

A Europa saiu de uma Segunda Guerra Mundial com suas economias destroçadas. Quando o carvão e o aço deram as mãos, ou seja, quando França e Alemanha, por meio de Charles De Gaulle e Konrad Adenauer resolveram encerrar rivalidades centenárias e que em mais de uma vez conduziram o "Antigo Continente" ao abismo, brotou uma União Aduaneira, uma Comunidade de Nações e finalmente a União Europeia?

No momento em que se presencia este cenário no continente Europeu não é licito perguntar o que estaria acontecendo na região se não houvesse um processo de gestão implementado, com organismos legislativos, jurídicos e executivos comunicando-se e acoplado a regramentos de um Banco Central geral e aos de cada um dos países? Na e da mesma forma, se não houvesse sido ainda na década de 80 e 90 consolidada uma infraestrutura física, qual seria hoje o rumo da União Europeia?

O Novo Continente, em sua sub-região Sul, necessita desta diretriz que conduza independentemente de alinhamento à ideologias, ao fortalecimento de uma comunidade de nações e da união aduaneira, e que prossiga no rumo de uma União da América do Sul, de direito mas também de fato.

Os temas dos painéis que se desenvolverão como mesas-redondas se destinam a proporcionar a construção de ideias que contribuam para o "como fazer".

O "como fazer" se inicia pelo "Poder de Querer a Integração".



O "como fazer" se <u>desenvolve</u> através de processos de "Gestão e Governança" em um mundo no qual **criar, evoluir, inovar e mudar de forma sustentável** são os quatro verbos que regem hoje, em tempo real, os caminhos da humanidade.

O cenário é desafiador, mas as oportunidades são visíveis. Sabe-se que para um tema complexo, existe uma infinidade de soluções simples, as quais, em sua maioria, estão erradas.

A interligação dos ramais leste-oeste e norte-sul não é uma necessidade, e sim uma exigência para uma logística eficiente.

Alguns exemplos. A concretização do Corredor Bioceânico Aconcágua, com um túnel ferroviário de cerca de 52 km de extensão e com aclive de 2%, entre o Chile e a Argentina, poderá transportar, quando de plena conclusão com os terminais intermodais, até 70 milhões de toneladas ao ano. A estimativa das partes envolvidas é que em 2020 estará contribuindo para o transporte de 15 milhões de toneladas ao ano. O túnel de Água Negra, também na travessia dos Andes, se constitui obra de referência. Ferrovias do Centro-Sul do Brasil poderão encontrar a Norte-Sul e a Transnordestina e conectar-se aos demais países da costa do pacífico.

#### Modal Hidroviário Portuário

• A navegabilidade interior é outra deficiência regional. Em 1865 o Brasil detinha a segunda frota fluvial do mundo, e as exportações dos portos brasileiros eram, embora não mecanizadas, de significativo índice de transporte de cargas. Projetos como o da navegabilidade pela Lagoa Mirim, alcançando o interior e buscando o rumo da bacia Paraguai-Paraná, poderão trazer à sub-região rotas alternativas de transporte de baixo custo. Os portos do Atlântico e do Pacífico constituem-se em pontos de convergência internacional para exportação e importação e, de forma tangível, alavancadores de polos de desenvolvimento, Esses polos permitirão que se produza, na América do Sul, um movimento do interior da sub-região para as costas marítimas e no sentido inverso, com aproveitamento dos recursos naturais e sua industrialização, já detalhado no Projeto Polos de Desenvolvimento, apresentado em 1999.

#### Modal Rodoviário

• Esse modal avançou nesta última década, com a melhoria da infraestrutura, quer por conservação de algumas rodovias transnacionais como de novas rotas. Contudo, há uma infinitude de necessidades no setor rodoviário. Em alguns casos, o custo de não fazer superam os custos para fazer. Os organismos técnicos dos governos da região têm um amplo levantamento dos gargalos e das prioridades e os Planos Nacionais de cada país já estabeleceram suas definições. São tão amplas as questões quer se analisem as principais rodovias, como as de ligação às secundárias ou aquelas relacionadas com a mobilidade urbana das grandes cidades que não seria um exagero afirmar (tendo em vista que nas últimas décadas o principal sistema está no transporte rodoviário) que na não qualificação desse modal é onde residem muitos dos fatores dos custos tangíveis e intangíveis da logística dos transportes.

#### Modal de Logística

• Em um mundo globalizado e competitivo, a logística ascende como vetor, positivo ou negativo, na medição de resultados. Cabe uma análise também quanto ao fato de que, além do transporte no espaço, o transporte no tempo (armazenagem de produtos, perecíveis ou não)está a contribuir para que, em alguns casos, o custo da logística chegue a até três vezes o recomendável. Houve um esquecimento da rede de silos e de terminais de cargas em todos os meios de transporte. Alguns chegam a afirmar que o que se perde em grãos em um ano seria suficiente para alimentar uma população como a da Índia.

O "como fazer" se <u>consolida</u> se a arte de pensar conduz à aplicação correta da "dimensão velocidade".

Não é adequado raciocinar com obras de infraestrutura física que foram iniciadas quando Dom Pedro II era Imperador do Brasil ou com túneis na travessia dos Andes que foram concebidos há mais de oitenta anos e que não foram ainda concluídos.

Iniciar o processo, desenvolver o processo e consolidar o processo da integração da América do Sul é o sonho que governos e sociedade civil/setor privado vêm acalentando há décadas.

Pode-se considerar que essa visão se encontra em sua fase intermediária, a do desenvolvimento.

Lançou-se, no inÍcio deste ensaio, uma pergunta:

"Como vamos aplicar a dimensão velocidade nos projetos de integração física, de energia e de comunicações na integração da América do Sul?"

Não temos medo de errar na resposta. Será por meio dos <u>processos de gestão e governança</u>. Para reflexão, elencam-se os seguintes pontos:

1. A ativação do COSIPLAN, em prosseguimento ao acervo construído pela IIRSA, tendo na representação de cada país em nível de Ministro de Estado e se possível seguindo a receita de quando da formatação para ações semelhantes na União Européia, que haja neste conselho, isonomia nos nomes e atribuições dos Ministérios, o que será uma iniciativa agregadora.

O estabelecimento de uma forma de participação do setor privado/sociedade civil em convergência e congruência com este Conselho estabelecerá procedimentos de sinergia técnica para a construção do COMO BEM FAZER.

Entendemos, como setor privado, que, em cada um dos países, deveria ser estruturado um Conselho Executivo, em contraface ao COSIPLAN, para dar o suporte à implementação das diretrizes gerais, bem como que, com indicadores consensuados entre todos os países procedessem ao acompanhamento das ações.

- 2. Constituição em cada país de uma agência que atuaria como "Oficina de Projetos", focada na permanente ação de elaborar projetos voltados ao objetivo da integração. Reiteramos que deve ser revisitada a proposta do CRIAS, no Congresso de 2002, que sugeriu a equação que viabiliza a execução do projeto de viabilidade técnica e econômica.
- 3. Elaboração de um Edital Padrão para a licitação, que siga os preceitos e fundamentos dos organismos fiscalizadores. Países que construíram de forma mais rápida e eficiente sua infraestrutura, tiveram esse fundamento em seu receituário.

As nuvens da crise não se afastariam tão cedo do nosso Planeta como escrevêramos durante os eventos de 2008 e 2009.

A América do Sul navegou pela mesma graça ao mercado interno e à exportação de *commodities*. Mas esses "combustíveis da economia" não são infinitos. Eles necessitam de retroalimentação e de alternativas inovadoras.

A infraestrutura física e uma matriz energética versátil, embora não sejam as únicas forças, formam, conforme expressado antes, o sistema endovenoso por onde as riquezas circulam.

Os processos de Governança e Gestão fundamentados na qualidade não se limitam a produtos e serviços. Eles têm um fator crítico de sucesso naquilo que chamamos de qualidade comportamental das lideranças.

Acreditamos, como setor privado e na vivência destes quinze anos do Comitê das Rotas de Integração da América do Sul, que neste mês de novembro, neste VIII Congresso Internacional das Rotas de Integração da América do Sul, construiremos estratégias que possibilitem o "COMO BEM FAZER" para contribuir na condução da Integração da América do Sul no rumo da excelência.

Ao optarmos pelos sonhos do futuro em detrimento de histórias do passado, o fazemos por acreditar que os sonhos do homem têm a amplitude de sua esperança.

Essa esperança na integração da América do Sul não é uma opção, não é uma alternativa, é uma razão de ser.



Nota sobre o Autor: Joal Teitelbaum é engenheiro, empresário, presidente do Comitê das Rotas de Integração da América do Sul e da Câmara de Comércio e Indústria Brasil-Chile e membro da Academia Internacional da Qualidade, integrante do Board of Trustees.

# VIII CONGRESSO INTERNACIONAL DAS ROTAS DE INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL – VIII CIRIAS

# Porto Alegre, 17 e 18 de Novembro de 2011

### 17 de Novembro – 5ª feira – FIERGS

14:00	14:30	Credenciamento
14:30	17:30	Mesa Redonda com a participação dos modais
		aeroviário, comunicações, energia, ferroviário,
		hidroviário-portuário, logística e rodoviário

# 18 de Novembro – 6ª feira - FIERGS – Plenário Mercosul

08:00	08:45	Credenciamento
08:45	10:15	A Gestão como Instrumento Logístico na Integração
		Sul Americana
10:15	10:30	Intervalo
10:30	11:30	Sessão Solene de Abertura
11:30	12:30	Apresentação do Relatório dos Modais
12:30	14:00	Almoço e Palestra
14:00	16:00	Rumos para construir a Integração da América do Sul
16:00	16:15	Intervalo
16:15	17:45	O desenvolvimento harmônico da América do Sul em um
		cenário sujeito a crises. Fatores econômicos, técnicos,
		sociais, ambientais e culturais
17:45	18:15	Marco Institucional e Encerramento

Nota: Esse programa poderá sofrer modificações sem prévio aviso







# COMITÊ DAS ROTAS DE INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL

Ata de Constituição de 28 de Março de 1996 – Sede em Porto Alegre - Brasil Marcos Institucionais de 07.12.99, 06.10.2000 , 19.10.01, 13.11.02, 11.11.04, 17.08.07 e 22.10.09 cciberi@terra.com.br www.rotasintegracao.org.br Presidência

#### **AGRADECIMENTO**

O Comitê das Rotas de Integração da América do Sul, CRIAS, expressa sua homenagem aos patrocinadores do VIII Congresso Internacional das Rotas de Integração da América do Sul que com seu apoio viabilizaram a realização deste evento. Da mesma forma registra o seu reconhecimento à Câmara de Comércio e Indústria Brasil-Chile, CCIBC-RS, que hospeda a este CRIAS desde sua constituição.

# REALIZAÇÃO:



## PATROCÍNIO:















