



CRIAS

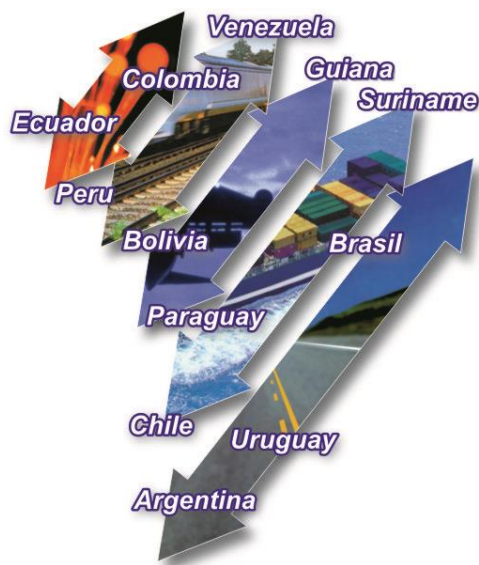
**CÂMARA DE COMERCIO E INDÚSTRIA BRASIL CHILE
COMITÊ DAS ROTAS DE INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL**



CCIBC

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

**PROJETO PARA UMA GOVERNANÇA PUBLICO PRIVADA NO
MACRO PROCESSO DE INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL**



O CORREDOR BIOCEÂNICO CENTRAL E A COOPERAÇÃO PARA A COMPETITIVIDADE

PORTO ALEGRE

06 E 07 DE JUNHO DE 2018



CRIAS

**CÂMARA DE COMERCIO E INDÚSTRIA BRASIL CHILE
COMITÊ DAS ROTAS DE INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL**



CCIBC

Conteúdo

1. Origens do CRIAS.....	3
2. O Congresso	3
3. Justificativas e Cenários	5
4. Fortalecimento Econômico do CBC Coquimbo – Porto Alegre	8
4.1 O CBC e os Mercados da Ásia Pacífico	9
5. A importância da BR-290 e da BR-116 neste contexto	11
6. Conteúdo Apresentado	13
6.1 Sessão de Abertura	13
6.2 Palestra Magna – Embaixador José Botafogo Gonçalves	14
6.3 O Corredor Bioceânico Central e o Túnel Agua Negra	15
6.4 Cooperação para a Competitividade	16
6.5 Os Desafios da BR-116 e BR-290	17
7. Conclusões e Recomendações	18
8. Marco Institucional	19



CRIAS

**CÂMARA DE COMERCIO E INDÚSTRIA BRASIL CHILE
COMITÊ DAS ROTAS DE INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL**



CCIBC

PROJETO PARA UMA GOVERNANÇA PÚBLICO PRIVADA NO MACRO PROCESSO DE INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL – ESTUDO ELABORADO PELO CRIAS

1. ORIGENS DO CRIAS

O CRIAS, Comitê das Rotas de Integração da América do Sul, é um organismo sem fins lucrativos instituído em 1996, quando da visita oficial do então Presidente do Chile Eduardo Frei Ruiz-Tagle ao Brasil. Ele é hospedado na CCIBC, Câmara de Comercio e Industria Brasil-Chile, com Ata de Fundação na mesma oportunidade, documento este firmado por autoridades, empresários e membros do setor privado-sociedade civil dos dois países e que tem como testemunhas o presidente chileno, já nominado, o vice-presidente do Brasil, Marco Maciel, e o governador do Rio Grande do Sul, Antonio Britto.

O CRIAS é sediado no estado do Rio Grande do Sul e tem abrangência aos doze países sul americanos. Foi presidido desde a sua fundação pelo Engenheiro Joal Teitelbaum, até o ano de 2016, quando assumiu a presidência Claudio Teitelbaum.

A documentação disponibilizada e que se encontra no site www.rotasintegracao.org.br evidencia que este organismo, há vinte e dois anos, vem atuando pela integração física, pelo desenvolvimento auto-sustentável e pela implantação de políticas econômicas, socioambientais e educacional da América do Sul.

Um dos pontos focais do CRIAS é buscar institucionalizar o modelo que é praticado em seus Congressos e que seja estruturado e sistematizado em uma agenda proativa entre os setores público e privado.

2. O CONGRESSO

A Câmara de Comércio e Indústria Brasil-Chile (CCIBC), o Comitê das Rotas de Integração da América do Sul (CRIAS) e o Governo do Estado do Rio Grande do Sul promoveram, nos dias 06 e 07 junho de 2018, em Porto Alegre-RS, no Teatro Sinduscon, o X Congresso Internacional das Rotas de Integração da América do Sul.

O evento contou com o apoio Institucional do ERESUL do Ministério das Relações Exteriores do Brasil, do Governo Regional de Coquimbo, da Corporación Regional de Desarrollo Productivo de Coquimbo (CRDP), do Consulado Geral do Chile no RS, FIERGS, FECOMERCIO, FEDERASUL, ACPA, ACI Uruguiana, SINDUSCON/RS e SERGS.

Nesta edição, os debates abordaram aspectos essenciais para a maior integração comercial entre os países da América do Sul, sejam eles: econômicos, sociais, culturais, ambientais, de infraestrutura física, setor energético e também de gestão e governança do processo.



CRIAS

**CÂMARA DE COMERCIO E INDÚSTRIA BRASIL CHILE
COMITÊ DAS ROTAS DE INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL**



CCIBC

Um dos projetos de maior importância para integrar algumas das regiões mais produtivas da América do Sul é aquele que se refere ao **Túnel Paso de Água Negra**, entre o Chile e a Argentina, na região de Coquimbo (Chile) e que integra o chamado **Corredor Bioceânico Central (CBC)**.

Este projeto interligará por via rodoviária os Portos do Pacífico com o Porto de Rio Grande e contemplará o Norte do Chile, o Centro Norte da Argentina e o Brasil, ingressando pela ponte Libres-Uruguaiana, chegando a Porto Alegre via BR-290 e ao Porto de Rio Grande via BR-116.

O traçado permitirá a construção de variantes que contemplarão também o Paraguai, a Bolívia, o Peru e o Uruguai, podendo também alcançar o Equador.

Tanto o Chile quanto a Argentina já estão com o processo de Licitação para construção do Túnel, orçado em US\$ 1.5 bilhão de dólares já com financiamento aprovado pelo BID, que em realidade, é o único gargalo de porte nesta conexão bioceânica, visto que a infraestrutura rodoviária está disponível em todo o trajeto e serão necessárias apenas obras complementares, o que justifica a conclusão do CRIAS de que este Túnel hoje possa ser considerado como fator crítico de sucesso para uma das mais importantes conexões entre países sul americanos.

Neste **X Congresso Internacional das Rotas de Integração da América do Sul**, o principal desafio foi o de construir o apoio político e institucional necessário para a viabilização corredor Coquimbo - Porto Alegre - Porto de Rio Grande, para o qual o CRIAS vem dando ênfase especial, pois é aquele que depende da licitação do túnel de Água Negra na fronteira do Chile e Argentina, que atualmente já se encontra em andamento.

A figura abaixo apresenta algumas informações sobre o projeto:



Figura 1 – Regiões impactadas pelo Corredor Bioceânico Central (CBC)

Fonte: Proyecto FIC-R Universidad Católica del Norte – Gobierno Regional de Coquimbo



CRIBAS

**CÂMARA DE COMERCIO E INDÚSTRIA BRASIL CHILE
COMITÊ DAS ROTAS DE INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL**



CCIBC

3. JUSTIFICATIVAS E CENÁRIO

Na última década, principalmente entre os anos de 2004 a 2014, o Brasil não soube aproveitar as oportunidades que os cenários nacional e internacional geravam para investir em infraestrutura e reduzir o impacto dos custos logísticos no seu Produto Interno Bruto (PIB).

Não só o Brasil, mas a América Latina como um todo, não possui a cultura do investimento em infraestrutura, ao contrário de seu vizinho Estados Unidos e de alguns dos principais países desenvolvidos do continente Europeu.

Um Custo Logístico adequado proporcionará aos latino-americanos, o retorno da competitividade através da produtividade, para que, posteriormente, possamos ocupar nosso justo lugar no mundo globalizado.

O impacto da falta de investimento foi agravado pelo aumento da demanda por transporte na última década, a uma taxa de 4,7% ao ano, superior à taxa média de crescimento da economia brasileira, que foi de 3,9% ao ano entre 2004 e 2013. Com a redução do crescimento, aliado ao incremento da demanda e diminuição do investimento entre os anos de 2014 e 2018, o cenário foi agravado de forma mais acentuada.

Como resultado, não possuímos nenhum modal plenamente desenvolvido de modo a escoar a produção e nem mesmo movimentar a indústria do turismo. Na contramão da lógica, os investimentos brasileiros têm priorizado o modal rodoviário; e prioritariamente através de processos licitatórios por trechos, onde o valor global do contrato ainda não possui nem mesmo as verbas garantidas e comprometidas com a devida segurança jurídica às empresas licitantes. Estes fatores, aliados à elevação da demanda, tem gerado aumento do preço do frete e falta de previsibilidade ao mercado.

Precisamos continuar investindo em propostas e resoluções entre os agentes públicos e privados na busca constante da ampliação e modernização de nossa capacidade portuária, objetivando índices de competitividade mundial.

Se insistirmos em não entender esta complexa equação, continuaremos conquistando baixos índices de desenvolvimento, porque seguiremos insistindo em fazer as mesmas coisas que estamos fazendo até aqui, e os resultados, por certo, seguirão insignificantes.

Analisando um período semelhante nos Estados Unidos, conclui-se facilmente que o Brasil perdeu uma excelente oportunidade nestes últimos quinze anos de janela. Desde o início dos anos 80, com exceção do período da crise financeira internacional, a economia norte-americana vem crescendo significativamente. Apesar do incremento dos gastos com logística, seu impacto em relação ao PIB reduziu de 15,5% (1980) para 8,2% (2013), motivado pela excelente infraestrutura de transportes e pelo balanceado investimento entre os diferentes modais.



CRIAS

**CÂMARA DE COMERCIO E INDÚSTRIA BRASIL CHILE
COMITÊ DAS ROTAS DE INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL**



CCIBC

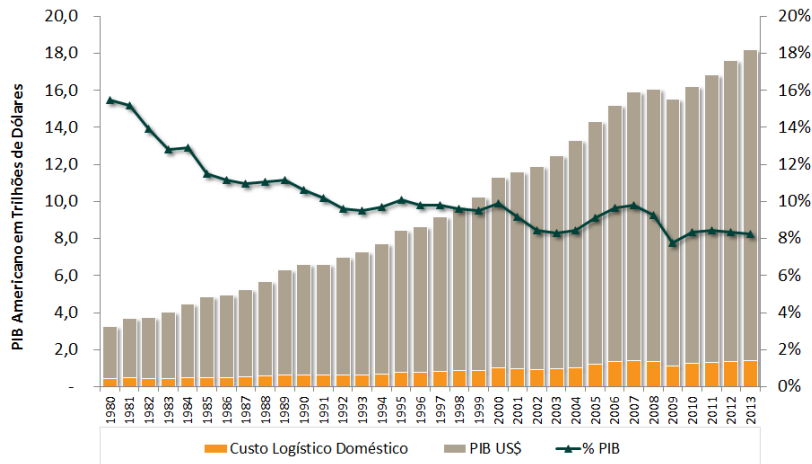


Figura 2 - Evolução dos custos logísticos nos Estados Unidos
Fonte: Annual State of Logistics Report, Wilson/CSCMP

Se a matriz de transportes brasileira fosse similar à norte-americana e fossem aplicados os mesmos custos de cada modal no Brasil, o País economizaria R\$ 113 bilhões, ou seja, o equivalente a 37% dos custos com transporte de carga no país. O principal motivo para essa discrepância é o fato de que o Brasil, quase 35 anos depois, ainda persiste com uma infraestrutura para transporte de carga similar à que tinha na década de 80.

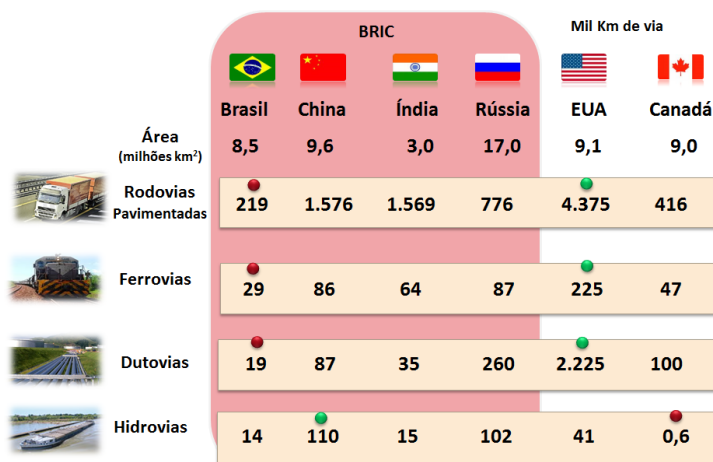


Figura 3 - Infraestrutura de transportes de carga pelo mundo
Fonte: ILOS e World FactBook, Banco Mundial – 2014

Movimentando aproximadamente 2/3 de sua carga através de rodovias (os Estados Unidos, comparativamente, transportam 1/3 por este modal), o Brasil permanece com um ranking bastante desfavorável no quesito Desempenho Logístico (divulgado pelo Banco Mundial bi-anualmente desde 2007). Na edição de 2016, o Brasil ficou na 55ª posição. O ranking global é



CRIAS

**CÂMARA DE COMERCIO E INDÚSTRIA BRASIL CHILE
COMITÊ DAS ROTAS DE INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL**



CCIBC

liderado pela terceira vez consecutiva pela Alemanha, seguida de Luxemburgo, Suécia, Holanda, Cingapura, Bélgica, Áustria, Reino Unido, Hong Kong e Estados Unidos. Salienta-se que em 2012 o Brasil chegou a figurar como 45º colocado.

Considerando-se os Brics, o país aparece melhor apenas que a Rússia (99), ficando atrás de África do Sul (20), China (27) e Índia (35).

O desequilíbrio entre os modais utilizados no transporte de cargas brasileiro reflete-se na clara perda de competitividade, conforme mostra a figura a seguir.

Participação e custo dos modais


2016 		
	% TKU	R\$ / Mil TKU
Rodoviário	63%	R\$ 353
Ferrovário	21%	R\$ 62
Aquaviário	13%	R\$ 120
Dutoviário	4%	R\$ 103
Aéreo	0,1%	R\$ 2.154

Figura 4 – Análise e Custo dos Modais para Transporte de Cargas no Brasil
Fonte: ILOS

A falta de investimentos em infraestrutura provoca um aumento significativo do chamado Custo Brasil, especificamente com o transporte de cargas de importações e exportações (logística interna e externa).

Uma análise mais aprofundada dos custos logísticos no Brasil nos últimos dez anos deixa claro o impacto do modal rodoviário. Até o ano de 2010, o custo logístico em relação ao PIB brasileiro vinha sofrendo sucessivas quedas, interrompidas em 2012, pela falta de infraestrutura, provocando um retrocesso de 6 anos em termos de custos logísticos. Desta forma, enquanto o Brasil voltou a ter custos logísticos de 12% do PIB (Figura 5), em 2016, os Estados Unidos gastaram apenas o referente a 8,3% do PIB no mesmo ano.



CRIAS

**CÂMARA DE COMERCIO E INDÚSTRIA BRASIL CHILE
COMITÊ DAS ROTAS DE INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL**



CCIBC

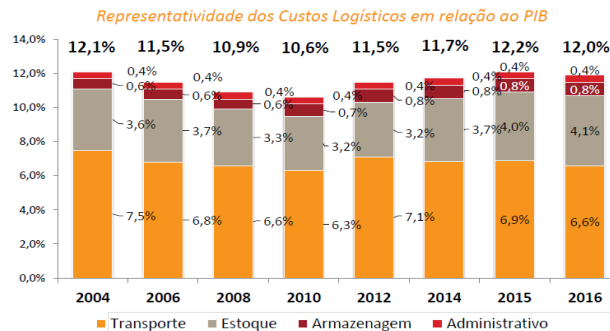


Figura 5 – Relação entre Custo Logístico e o PIB no Brasil

Fonte: ILOS

Sabe-se que o Brasil necessitaria hoje de um investimento aproximado de US\$ 500 bilhões em infraestrutura (diferença entre o que existe e o que seria necessário para atender às necessidades do sistema produtivo). De modo que o investimento neste quesito atinja 5,5% do Produto Interno Bruto (PIB), serão necessários US\$ 110 bilhões ao ano.

Uma vez que o governo não possui capacidade financeira para investir nestes níveis, esse hiato torna-se um problema que é agravado ano a ano.

Desta forma, a **formatação de Parcerias Público Privadas** - seja através de investimentos nacionais ou internacionais – e o **desenvolvimento de projetos estruturados, bem regulados e ágeis de Concessões** para a modernização dos modais de transporte brasileiros são fundamentais.

Além de **promover a infraestrutura, aumentar a competitividade das empresas e a produtividade logística do país**, Concessões e Parcerias Públicos Privadas provocam consequências bastante positivas para a nação: recursos que seriam aplicados neste tema ficam disponíveis para serem investidos em saúde e educação, por exemplo.

Pode-se afirmar que para promovermos a segurança jurídica dos contratos de concessão basta, apenas, aplicar a legislação ora vigente no país e, desta forma, retomarmos um ciclo de desenvolvimento sustentado e virtuoso.

4. FORTALECIMENTO ECONÔMICO DO CORREDOR BIOCEÂNICO CENTRAL (CBC) COQUIMBO – PORTO ALEGRE

Nem sempre as Universidades têm participado com a intensidade desejada neste processo de integração sub-regional.



CRIAS

**CÂMARA DE COMERCIO E INDÚSTRIA BRASIL CHILE
COMITÊ DAS ROTAS DE INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL**



CCIBC

O CRIAS desenvolve uma ação pioneira com a Universidade Católica do Norte do Chile, no caso do Corredor Bioceânico Central e que pode se constituir em um modelo para outros projetos voltados à integração sul americana.

Esta convergência com as Universidades poderá se tornar em um fator crítico de sucesso para o macro objetivo e, em outros exercícios, o CRIAS já alavancou estas iniciativas.

Este tema da presença da Academia nos trabalhos para a integração é asseverado pelo CRIAS e merece a atenção dos Governos, pois o manancial que as Universidades podem aportar será significativo a medida que esta sinergia tenha desenvolvimento.

A Escuela de Ciencias Empresariales da Universidad Católica del Norte, Chile desenvolveu importante trabalho acerca do fortalecimento econômico da região formada em âmbito do CBC, com apoio de uma série de organismos chilenos, argentinos e brasileiros, entre os quais o CRIAS.

O trabalho foi executado com o Objetivo de promover o desenvolvimento de negócios em nível intra-regional entre os diversos territórios do Corredor Bioceânico Coquimbo - Porto Alegre e nos mercados asiáticos associados às novas oportunidades que se derivam da abertura do Túnel Agua Negra. Como Objetivos específicos, têm se o de

- (i) Fomentar o posicionamento do Corredor Bioceânico Central Coquimbo-Porto Alegre nos mercados de Ásia-Pacífico;
- (ii) Levantar oportunidades de financiamento público e privado para materializar negócios e projetos de investimento no CBC;
- (iii) Articular e difundir as ações vinculadas ao Projeto Túnel Agua Negra na sociedade civil e nas unidades territoriais do CBC Coquimbo-Porto Alegre (mercados intra-CBC).

O Túnel Agua Negra irá gerar um investimento de US\$ 1.5 bilhões e 5.000 postos de trabalho, em um prazo de construção de aproximadamente 10 anos. Serão dois túneis paralelos, cada um com 14km de comprimento.

O mercado da Ásia-Pacífico compõe-se de um Conjunto de 39 países que representam 44% do PIB e 60% da população mundial (4.5+ bilhões de pessoas). Além disso, é a região mais dinâmica da última década com um crescimento médio de 6,2%, ante a 3,7% do restante do mundo.

4.1. O CBC E OS MERCADOS DA ÁSIA PACÍFICO

Em 2016, o Total exportado pela região do Corredor Bioceânico Central foi de US\$ 43,296 bilhões, sendo 43% com destino à Ásia Pacífico.



CRIAS

**CÂMARA DE COMÉRCIO E INDÚSTRIA BRASIL CHILE
COMITÊ DAS ROTAS DE INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL**



CCIBC

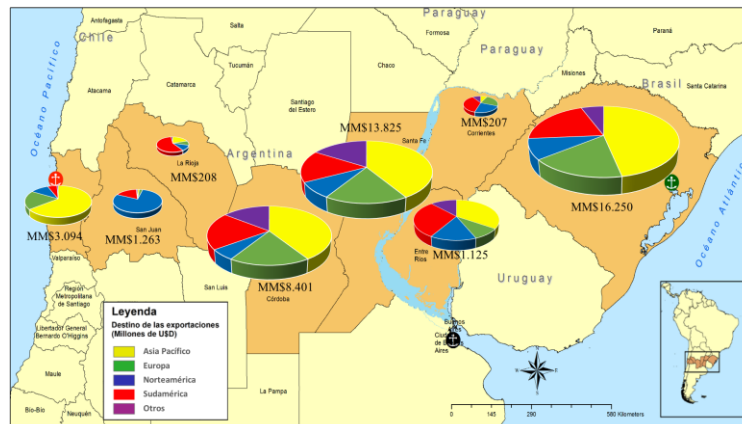


Figura 6 – Destino das Exportações do CBC

Fonte: Proyecto FIC-R Universidad Católica del Norte – Gobierno Regional de Coquimbo

Em âmbito de Rio Grande do Sul, a China é responsável por aproximadamente 57% de suas exportações, correspondendo a US\$ 4,321 bilhões.

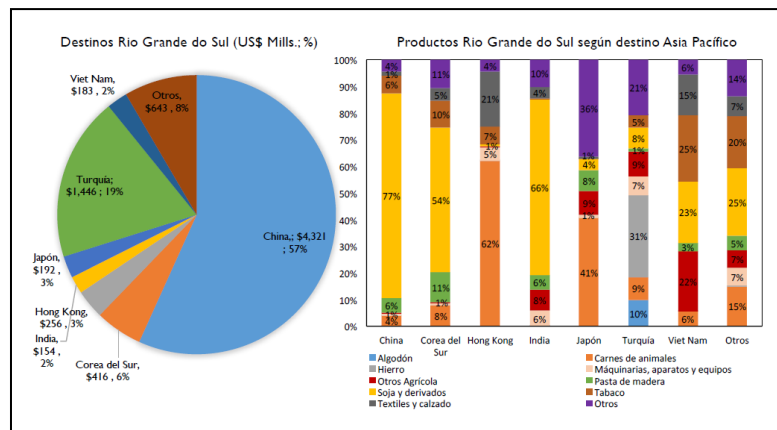


Figura 7 – Exportação do RS ao Mercado Ásia-Pacífico

Fonte: Proyecto FIC-R Universidad Católica del Norte – Gobierno Regional de Coquimbo

Como próximos passos ao estudo, estão em desenvolvimento as seguintes ações:

- Priorização de mercados e definição de estratégias de posicionamento quanto ao Mercado Ásia-Pacífico;
- Articulação e disseminação de ações vinculadas ao projeto Túnel Agua Negra na sociedade civil e territórios do CBC;



CRIAS

**CÂMARA DE COMERCIO E INDÚSTRIA BRASIL CHILE
COMITÊ DAS ROTAS DE INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL**



CCIBC

- Workshops de disseminação;
- Rodadas de negócio na Argentina, Brasil e Chile;
- Rodada comercial na Ásia-Pacífico;
- Levantamento de oportunidades de financiamento público e privado para materializar negócios e projetos de investimento no CBC.

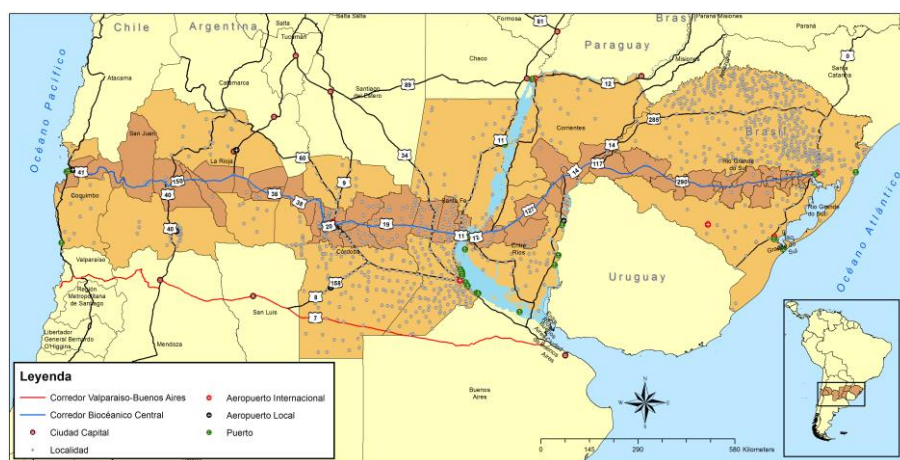


Figura 8 – Regiões impactadas pelo Corredor Bioceânico Central (CBC)

Fonte: Proyecto FIC-R Universidad Católica del Norte – Gobierno Regional de Coquimbo

Fazendo-se uma análise mais aprofundada da figura acima, observa-se claramente que o Brasil, mais especificamente o Rio Grande do Sul, se beneficiará enormemente deste grande eixo de desenvolvimento que está se tornando realidade.

Com vias já existentes, sendo elas a BR-290 e a BR-116, o Rio Grande do Sul abrirá uma porta de acesso direto ao mercado da Ásia-Pacífico.

5. A IMPORTÂNCIA DA BR-290 E DA BR-116 NESTE CONTEXTO

5.1. A BR-290

A duplicação da BR-290 vem sendo tratada já há alguns anos em âmbito nacional e estadual. Em 2014, quatro consórcios foram adjudicados. No entanto, muito pouco foi realmente iniciado e quase nada concluído.

O risco de acidentes, provocado pela pista simples da rodovia, é agravado por suas condições precárias e pelo intenso fluxo de veículos nos dois sentidos. Os casos são frequentes e chamam a



CRIAS

**CÂMARA DE COMERCIO E INDÚSTRIA BRASIL CHILE
COMITÊ DAS ROTAS DE INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL**



CCIBC

atenção da sociedade e das autoridades. O trecho entre Eldorado e Pantano Grande, considerado um grande gargalo no Estado do RS, teve orçamento autorizado para ser duplicado. Entretanto, os resultados são conhecidos.

De acordo com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), o investimento necessário é da ordem dos R\$ 600 milhões. As obras foram divididas em quatro lotes em um trecho de 116 km, que se estende de Eldorado do Sul até Pantano Grande.

Ocorre que, pela falta de recursos a serem aplicados, a duplicação que possuía prazo de três anos ainda não se materializou, visto que depende de liquidez de recursos do governo federal. A estrada, que liga Porto Alegre a Uruguaiana, na Fronteira Oeste, é estratégica para o transporte de cargas entre Brasil, Argentina e Chile, além de possuir alto potencial para fomento do turismo sub-regional.

Além do fator “emprego”, que será impactado tanto pelos operários das obras quanto pelos serviços complementares nos Municípios em que serão executadas as obras (Eldorado do Sul, Arroio dos Ratos, Butiá, Minhas do Leão e Pantano Grande), serão certamente feitos investimentos privados nestas localidades. Da mesma forma, o setor hoteleiro e de serviços receberá expansão, oferecendo aos viajantes melhores condições de habitabilidade e hospedagem.

Para a duplicação do trecho entre Eldorado do Sul até Pantano Grande (11% já realizado) ainda será necessária a liberação de algo em torno de 718 milhões de reais atualizados nos dias de hoje.

O CRIAS defende que deve ser contratada a modelagem e elaborado o projeto de Concessão do trecho como um todo, de modo a viabilizar a duplicação e obtermos os resultados desejados de integração e desenvolvimento.

5.1. A BR-116

A duplicação da BR-116 foi iniciada em 2013 e possui, até o momento, aproximadamente 60% de obras concluídas. Atrasos provocados pela falta de recursos geram prejuízos enormes à competitividade, impactando no escoamento da produção de forma falha e em acidentes que crescem a cada ano.

A ordem de início para execução das obras de duplicação da BR-116 - Guaíba/Pelotas e BR 116/392 no Contorno Rodoviário de Pelotas foi dada em 20 de agosto de 2012 e previa um investimento de R\$ 1,3 bilhões de reais, que é o valor total da duplicação, faltando ainda 600 milhões e dois anos de obras, se tudo correr bem.



CRIAS

**CÂMARA DE COMERCIO E INDÚSTRIA BRASIL CHILE
COMITÊ DAS ROTAS DE INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL**



CCIBC

Da mesma forma que no caso da BR-290, o CRIAS defende que deve ser contratada a modelagem e elaborado o projeto de Concessão do trecho.

6. CONTEÚDO APRESENTADO

No dia 07 de junho de 2018, durante as plenárias ocorridas no Teatro Sinduscon, uma série de resoluções foram apresentadas. O conteúdo completo das palestras, assim como áudio e vídeo da totalidade do evento, encontram-se disponíveis no site www.rotasintegracao.org.br.

A seguir, apresentamos os principais assuntos abordados:

6.1. SESSÃO DE ABERTURA

O presidente da CCIBC e do CRIAS, o engenheiro Claudio Teitelbaum, abriu o dia de trabalho e destacou um dos projetos de maior importância para integrar algumas das regiões mais produtivas da América do Sul, o Túnel Paso de Água Negra, entre o Chile e a Argentina, na região de Coquimbo (Chile) e que integra o chamado Corredor Bioceânico Central (CBC). “Este projeto interligará por via rodoviária os Portos do Pacífico com o Porto de Rio Grande e contemplará o Norte do Chile, o Centro Norte da Argentina e o Brasil, ingressando pela ponte Libres-Uruguaiana, chegando a Porto Alegre via BR-290 e ao Porto de Rio Grande via BR-116”, afirmou.

Segundo Teitelbaum, tanto o Chile quanto a Argentina já estão com o processo de licitação para construção do Túnel, orçado em US\$ 1.5 bilhão já com financiamento aprovado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). “A travessia da Cordilheira é o grande gargalo nesta conexão bioceânica, visto que a infraestrutura rodoviária está disponível em todo o trajeto e serão necessárias apenas obras complementares”, destaca.

Segundo ele, o CRIAS, quando foi formado em 1996, sempre tratou o tema da integração com visão de “floresta”. “Não olhamos apenas para a árvore, mas observamos os elementos de cima para planejar ao longe e sem nunca deixar de atentar aos detalhes. Precisamos de um planejamento detalhado de ações e, principalmente, sabermos aonde queremos chegar”, acrescenta.

Conforme Teitelbaum, a integração sub-regional pretendida pelo eixo do Corredor Biocênico Central torna-se fundamental e potencializa a abertura do mercado do Sul do Brasil à Ásia-Pacífico. Ele lamentou que o Brasil não possua a cultura do investimento em infraestrutura. “O país necessita hoje de um investimento de aproximadamente US\$ 500 bilhões em infraestrutura. Mesmo nos períodos de crescimento econômico, o Brasil não aproveitou as oportunidades para investir em infraestrutura e reduzir o impacto dos custos logísticos no PIB, que hoje beira os 12%. Como resultado, não possuímos modal plenamente desenvolvido de modo a escoar a produção e nem mesmo movimentar a indústria do turismo. Na contramão da lógica, os investimentos têm priorizado o modal rodoviário e, prioritariamente, por meio de processos licitatórios por trechos,



CRIBAS

**CÂMARA DE COMERCIO E INDÚSTRIA BRASIL CHILE
COMITÊ DAS ROTAS DE INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL**



CCIBC

no qual o valor global do contrato ainda não possui nem mesmo as verbas garantidas e comprometidas com a devida segurança jurídica às empresas licitantes. Estes fatores, aliados à elevação da demanda, têm gerado aumento do preço do frete e falta de previsibilidade ao mercado”, salienta.

O Conselheiro Regional da região do Coquimbo, o chileno Alberto Gallardo, enfatizou a importância da união para a integração. “Estamos avançando muito nesse tema para a construção do Túnel Paso de Agua Negra, fundamental para a integração. É hora de trabalharmos fortemente para impulsionarmos o corredor Bioceânico, criando políticas fortes de estado. O corredor não só vai nos unir ao Pacífico, mas ao mundo, ampliando enormemente as oportunidades de mostrar nossos produtos”, sintetiza.

O secretário de Desenvolvimento Econômico de Porto Alegre, Leandro de Lemos, representou o prefeito Nelson Marchezan. “Estamos imbuídos em construir um novo momento na cidade de Porto Alegre, por meio de um programa de desenvolvimento chamado Open POA, no qual já se conseguiu atrair investimentos privados, que nos próximos meses serão visíveis, como a revitalização da Orla do Guaíba, os projetos que envolvem a Fraport, o novo cais do porto e um conjunto de outros novos projetos. O X Congresso Internacional das Rotas de Integração da América do Sul é um marco para a cidade de Porto Alegre. Destaco nosso total apoio para que as ações se viabilizem porque será uma nova realidade para o Rio Grande do Sul, para o Brasil e para a toda a região envolvida”, disse.

O secretário de Desenvolvimento Econômico, Ciência e Tecnologia do Estado, Evandro Fontana, representou o governador do RS, José Ivo Sartori. “Esse é um encontro muito importante para os latino-americanos. Temos plena convicção de que o Corredor Bioceânico Central será uma nova fase de desenvolvimento econômico, cultural e turístico para o Conesul. Tem potencial para integrar oito regiões de três países, 21 portos, nove aeroportos e 21 milhões de pessoas”, afirma. Segundo ele, a construção do Túnel de Agua Negra é uma obra muito complexa e dependerá de um trabalho de longo prazo para entrar em operação. “O Corredor, que terá mais de 2.400 quilômetros, viabilizará um fluxo de exportações e importações importantes para as economias brasileiras, argentinas e chilenas”.

6.2. PALESTRA MAGNA – EMBAIXADOR JOSÉ BOTAFOGO GONÇALVES

O embaixador José Botafogo Gonçalves, vice-presidente emérito do Centro Brasileiro de Relações Internacionais e ex-ministro de estado durante o governo Fernando Henrique Cardoso, observou que os problemas de integração entre os países sul-americanos existem desde o período em que foi embaixador em Santiago, no Chile, em 1968. “Eram visíveis as dificuldades para uma boa integração entre os países, desde então os esforços têm sido maiores nesse sentido. A globalização exige que ações de integração sejam indispensáveis”, explica.



CRIBAS

**CÂMARA DE COMERCIO E INDÚSTRIA BRASIL CHILE
COMITÊ DAS ROTAS DE INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL**



CCIBC

O embaixador ressaltou problemas pontuais como a geografia da América do Sul e as situações econômicas de alguns países, apontando as parcerias privadas como soluções para a captação de recursos. Ele falou sobre o potencial produtivo da América do Sul, que tem a China como grande parceira comercial e fonte de recursos para as economias. “As infraestruturas de logística tem de estar preparadas para suportar as relações comerciais. Os países membros do Cone Sul têm potencial de produção de alimentos que não se vê em outro lugar do mundo. Para isso, é necessário que os projetos saiam do papel”, sinalizou.

Por fim, o embaixador destacou alguns pontos a serem definidos para projetos como o Corredor Bioceânico. “É preciso definir a fonte dos recursos, o retorno financeiro e dar segurança jurídica. Existem muitas diferenças em normas e problemas com marcos regulatórios que travam o trânsito de pessoas e mercadorias, travando o mercado”, finalizou.

6.3. PAINEL – O CORREDOR BIOCEÂNICO CENTRAL E O TUNEL ÁGUA NEGRA

O engenheiro civil e Chefe da Unidade de Coordenação do Túnel Água Negra, Andrés Zini, comandou a abertura do painel O Corredor Bioceânico Central e o Túnel de Paso Agua Negra. Zini iniciou sua palestra explicando a importância que o túnel tem para a integração entre os países. “O ponto central do Corredor Bioceânico é o túnel. Sem concluir isso, todo corredor não passa de um sonho, e os sonhos se vão”, explicou. O túnel, de cerca de 14km, interligará as regiões de San Juan, na Argentina, e Coquimbo, no Chile. “São previstas, por ano, passarem pelo túnel, uma média de 5 milhões de pessoas e 30 milhões em produtos. Será uma fonte de emprego, criação de indústrias e crescimento para a economia local”, disse.

Um acordo, que envolveu chilenos e argentinos, definiu que a região onde será construído o túnel é considerada área binacional. “Para a área, de cerca de 130km², existirão leis e regulamentações próprias, independentes dos países. Foi acordado, entre Chile e Argentina, que empresas, caso haja necessidade, busquem seus direitos em tribunais internacionais”, explicou Zini. A obra encontra-se no processo de pré-qualificação para licitação, isto é, neste período são analisadas as condições legais, financeiras e técnicas das empresas que desejam participar. O próximo passo é a realização da licitação propriamente dita, quando serão recebidas as propostas financeiras e técnicas das empresas previamente aprovadas. A análise das propostas pode durar até seis meses, já o tempo previsto para a execução total da obra pode variar de 8 até 10 anos.

Raúl Hermida, diretor da Bolsa de Comércio de Córdoba, na Argentina, falou sobre as áreas econômicas que compreendem o Corredor Bioceânico (CBC). “Por sua dotação de recursos naturais e sua inserção na economia global, o Corredor Bioceânico pode ser dividido em duas grandes áreas geográficas: Área Oeste e Área Leste”, explicou. A região oeste do CBC, que envolve o centro do Chile e a região de Novo Cuyo na Argentina, tem na mineração e no setor agrícola seus pontos fortes, entretanto, enfrentam dificuldades de logística devido a região da Cordilheira. A área leste do CBC, que abrange a região central da Argentina, oeste do Uruguai e o Rio Grande do Sul, tem as carnes e cereais como principais produtos para exportação. Esta região também



CRIAS

**CÂMARA DE COMERCIO E INDÚSTRIA BRASIL CHILE
COMITÊ DAS ROTAS DE INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL**



CCIBC

enfrenta problemas de logística, seja pela deterioração das estradas ou pouco uso de hidrovias. “O Cone Sul é o principal fornecedor de produtos agroindustriais no mercado mundial. Precisamos desenvolver infraestruturas para reduzir custos e melhorar a qualidade de nossos produtos”, finalizou Hermida.

Pablo E. Pinto, diretor da Escola de Ciências Empresariais da Universidad Católica del Norte – Sede Coquimbo (Chile), destacou o projeto do governo da região de Coquimbo e os impactos econômicos que o Túnel Água Negra pode trazer. “O Túnel de Água Negra é uma grande oportunidade para conectar grandes centros de produção. A região de Coquimbo exporta em torno de 3 milhões de dólares por ano com alimentos e mineração. A parte pacífica da Ásia é a grande parceira comercial, 43% das exportações de 2016 tiveram este destino”, comentou. Para o palestrante, um dos grandes desafios é aumentar as relações comerciais entre os próprios países que envolvem o Corredor Bioceânico. “Grande parte das exportações tem a Ásia como destino, o corredor pode promover esse crescimento do mercado interno dos países sul americanos. Hoje, esse valor fica na média de 11% das exportações tanto no Chile, como Brasil e Argentina”, finalizou Pinto.

6.4. PAINEL – COOPERAÇÃO PARA A COMPETITIVIDADE

Carlos Tarrasón, da Cluster Consulting, apresentou desde os conceitos de cluster até possíveis estratégias que empresas sul-americanas podem executar visando ao desenvolvimento econômico. “A integração dos países do Corredor Bioceânico não é só uma oportunidade, é uma necessidade. Ela gera maior conectividade, mais negócios, traz conhecimento e colabora para o desenvolvimento de suas economias”, avaliou Tarrasón. Para o painalista, os clusters, concentração de empresas que se comunicam por possuírem características semelhantes e coabitarem no mesmo local, são um caminho para a cooperação. Em um primeiro momento, as empresas promovem encontros, independente de quais países forem, são discutidas ideias de negócio e financiamento. “No Rio Grande do Sul, por exemplo, existem 28 clusters. Temos o exemplo da APL Metal Centro, em Santa Maria, constituído por pequenas e médias indústrias do setor metal mecânico que focaram em visitar e fazer negócios com clusters na Europa”, finalizou Tarrasón.

O engenheiro comercial da Corporación Regional de Desarrollo Productivo (CRDP) da Região de Coquimbo, Manuel Schneider, destacou o potencial econômico e por que a região é uma excelente parceira comercial. “O Chile é um grande exportador de alimentos, somos o primeiro país latino americano em competitividade econômica. A Região de Coquimbo tem o minério como seu motor na economia, mas Coquimbo também é sinônimo de qualidade de vida, geração de capital humano de trabalho, produtora de energia renovável e serviços tecnológicos especializados”, disse Schneider.

Coquimbo tem 99,4% da sua energia advinda de fontes renováveis não convencionais. Não à toa o Chile é o oitavo país mais atrativo do mundo para a geração de energia solar. “Temos um grande



CRIBAS

**CÂMARA DE COMERCIO E INDÚSTRIA BRASIL CHILE
COMITÊ DAS ROTAS DE INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL**



CCIBC

potencial a ser explorado, existem diversos programas visando ao desenvolvimento produtivo da região de Coquimbo. Este tipo de encontro é uma ótima oportunidade para mostrarmos o quanto podemos ser um grande parceiro comercial dos países vizinhos”, finalizou.

Maximiliano Mauvecin, Diretor Geral do Foro Empresarial da Região Central da Argentina, deu ênfase no aspecto institucional. “Vivemos uma crise pública e nas instituições privadas em todos países sul-americanos. Devemos caminhar juntos no desenvolvimento, não buscar apenas o crescimento individual, precisamos melhorar a imagem dos países envolvidos”, explicou. Mauvecin falou sobre ampliar a Competitividade Intersetorial por meio de rede entre empresas, políticas de internacionalização, obras de infraestrutura, marketing entre outras medidas. “A articulação não é uma opção, é uma necessidade para o desenvolvimento sustentável”, finalizou.

O presidente executivo do Movimento Brasil Competitivo (MBC), Cláudio Gastal, abordou sobre medidas que o setor privado pode adotar para cooperar com o Estado. “O Brasil tem grandes gargalos em logística que acarretam no aumento dos custos dos produtos exportados. Para lidar com isso, o governo vem estudando investimentos em logística para diminuir estes prejuízos”, comentou Gastal. Segundo ele, a necessidade de investimento em transporte no Brasil está em 80 bilhões de reais ao ano, porém o país não conta com recursos para tal. “A economia do país está em crise, não se tem esse dinheiro, é preciso buscar recursos no setor privado, aprimorar marcos regulatórios e haver uma maior integração entre os agentes públicos”, finalizou.

6.5. PAINEL – OS DESAFIOS DA BR-116 E BR-290

Alisson Nascimento, Coordenador de Acompanhamento de Obras do DNIT, destacou o papel do governo em promover programas de investimentos em transportes no Brasil. “Nosso papel é implementar uma política de desenvolvimento dos meios de transporte no país, visando ao desenvolvimento sustentável. Temos diversos programas como o BR-Legal e Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade (PNCV)”, explicou. Hoje, produtos de importação e exportação do Rio Grande do Sul, 40% e 30%, respectivamente, passam pelas rodovias BR-290 e BR-116.

O presidente do SICEPOT e coordenador do COINFRA da FIERGS, o engenheiro Ricardo Portella, não acredita que as obras nas rodovias federais serão finalizadas no prazo. “Infelizmente não existe nenhuma possibilidade de isso acontecer. Existem graves problemas com reajustes de preços de asfalto e falta de dinheiro público que paralisam completamente qualquer obra”, enfatizou. “O Brasil sem reformas estruturais não terá dinheiro para investimentos em um curto espaço de tempo”, finalizou.

Luís Roberto Ponte, presidente da Sociedade de Engenharia do RS (SERGS), seguiu a mesma linha: “São necessárias grandes reformas estruturais no país”, enfatizou. O engenheiro Ponte afirmou que sem as reformas e respeito à legislação vigente, em especial à Lei 8.666, dificilmente retomaremos o rumo do Investimento e do desenvolvimento sustentado.



CRIAS

**CÂMARA DE COMERCIO E INDÚSTRIA BRASIL CHILE
COMITÊ DAS ROTAS DE INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL**



CCIBC

7. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Esta contribuição do CRIAS ao processo da integração física, econômica, socioambiental e cultural da América do Sul terá sua dinâmica aprofundada e será levada como contribuição do X Congresso Internacional das Rotas de Integração da América do Sul.

O CRIAS tem consciência de que as ações para o êxito da integração dependerão não apenas das ações regionais, mas também de uma convergência com atividades internacionais onde bem evidenciado fique o potencial da América do Sul e as oportunidades que a região oferece.

O modelo que se descortina para o X Congresso é aquele em que predomine a importância da gestão e da governança e a apresentação das potencialidades regionais, que venham transformar o subcontinente em um protagonista e não um simples participante.

Pelo que se constata no material ora disponibilizado, os canais de relacionamento do CRIAS estão consolidados internacionalmente e para que se transforme em resultados concretos é fator predominante que o **setor público brasileiro adote políticas de Estado** que tenha no tema integração uma prioridade objetiva.

É mister começarmos a pensar na Integração de forma estratégica. O Corredor Bioceânico Central, com a construção do Túnel Paso de Água Negra, tornar-se-á importante eixo de integração e de abertura do mercado para a Ásia-Pacífico. **Assim, na visão do CRIAS, o Brasil precisa iniciar a sua parte e focar esforços na duplicação da BR-290 e BR-116 da forma aqui proposta.**

O material completo, contando com as recomendações e conclusões deste X CONGRESSO INTERNACIONAL DAS ROTAS DE INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL, será disponibilizado aos Governos dos países envolvidos, à UNASUL, ao COSIPLAN, assim como à bancada de Deputados e Representantes Estaduais e Federais, Senadores e candidatos ao Governo do Estado do Rio Grande do Sul e à Presidência do Brasil.



CRIAS

**CÂMARA DE COMERCIO E INDÚSTRIA BRASIL CHILE
COMITÊ DAS ROTAS DE INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL**



CCIBC

8. MARCO INSTITUCIONAL

Este Marco Institucional é firmado aos oito dias do mês de junho de dois mil e dezoito, na cidade de Porto Alegre, Capital do Estado do Rio Grande do Sul, República Federativa do Brasil, por ocasião da realização do X Congresso Internacional das Rotas de Integração da América do Sul e tendo por local o Teatro Sinduscon.

Este documento originário do setor privado, bem como as sugestões decorrentes das reuniões técnicas e painéis realizados, serão encaminhados às autoridades governamentais, de fomento, aos organismos do setor privado e à academia, a organismos continentais como a OEA, BID e ALADI, bem como uma contribuição setorial e a solicitação de apreciação e manifestação dos organismos oficiais.

Porto Alegre, 08 de Junho de 2018

*Claudio Teitelbaum
Presidente da CCIBC e do CRIAS*

MARCO INSTITUCIONAL DO X CONGRESSO INTERNACIONAL DAS ROTAS DE INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL, REALIZADO EM PORTO ALEGRE, CAPITAL DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL, REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, DIAS 06 E SETE DE JUNHO DE 2018.

Nos dias 06 e 07 de junho de 2018, a cidade de Porto Alegre, capital do Estado do Rio Grande do Sul, República Federativa do Brasil, foi a sede do X Congresso Internacional das Rotas de Integração da América do Sul, uma realização da Câmara de Comércio e Indústria Brasil-Chile, do Comitê das Rotas de Integração da América do Sul e do Governo do Estado do Rio Grande do Sul, com o apoio de entidades empresariais, da iniciativa privada e da sociedade civil, contando também com a participação de representações governamentais, entidades de fomento, organismos internacionais, acadêmicos, todos voltados para o magno processo de integração física, de energia, de comunicações e desenvolvimento harmônico da América do Sul, tendo como tema central a Cooperação para a Competitividade.

O Comitê das Rotas de Integração da América do Sul é uma entidade civil sem fins lucrativos, dirigida por voluntários e cujas ações são desenvolvidas exclusivamente de forma voluntária, sendo uma iniciativa do setor privado e sociedade civil de 28 de março de 1996. É formado por câmaras nacionais e binacionais, federações, confederações, instituições internacionais, regionais,



CRIAS

**CÂMARA DE COMERCIO E INDÚSTRIA BRASIL CHILE
COMITÊ DAS ROTAS DE INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL**



CCIBC

sub-regionais e nacionais do âmbito dos países sul americanos. Os objetivos do Comitê são voltados a elencar ações, propor estudos e no âmbito de suas possibilidades, desenvolver ações que venham a produzir o desenvolvimento harmônico da região, tornando a América do Sul cada vez mais fortalecida internamente e capacitada a enfrentar os desafios da globalização, perseguindo a maior integração com a IIRSA - Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul Americana.

Desde sua ativação até este mês de junho de 2018, o Comitê, embasado em seu Planejamento Estratégico, tem concretizado de forma bastante ampla seus cronogramas de trabalho, de metas e de objetivos e consolida com a realização deste X Congresso Internacional das Rotas de Integração da América do Sul mais uma ação participativa na integração continental.

É, pois, neste escopo que nós, os participantes deste X Congresso Internacional das Rotas de Integração da América do Sul, consolidamos este documento de forma construtiva, como uma contribuição neste processo de Integração Sul-americana e expressamos e consensuamos o registro deste Marco Institucional.

A COOPERAÇÃO PARA A COMPETITIVIDADE

O Comitê das Rotas de Integração da América do Sul, ao longo dos seus 22 anos de atuação, sempre tratou o tema da integração com a visão de floresta. Ou seja: não olhar apenas a árvore, mas observar os elementos de cima para planejar ao longe. Ao planejar este X Congresso Internacional, CCIBC, CRIAS e o Governo do Estado do RS propugnaram por estabelecer um foco na integração sub-regional pretendida pelo eixo do Corredor Bioceânico Central, entendendo que ela se torna fundamental e potencializa a abertura do mercado do Sul do Brasil à Ásia-Pacífico.

Considera-se como integrante a este Marco Institucional do X Congresso a totalidade das apresentações realizadas pelos Congressistas e Painelistas. Elas abordam o tema da integração, da cooperação, da competitividade, do empreendedorismo e da atuação empresarial sul-americana.

Este trabalho técnico, intitulado “*Projeto para uma Governança Público Privada para o Processo de Integração da América do Sul*” busca **Analisar a Infraestrutura Física necessária para a efetiva integração e cooperação regional, Definir uma formatação que viabilize financeiramente os investimentos necessários e as formas de cooperação entre as regiões para Elevar a produtividade e a competitividade sub-regional.**

Proposição deste X Congresso:

Os eixos estabelecidos pela IIRSA – Iniciativa pela Integração da Infraestrutura Regional Sul Americana constituem-se em um acervo da maior valia e que hoje não mais se trata de estabelecer prioridades, pois estas diretrizes estabelecidas e os pré-projetos existentes formam qualificadas ferramentas estruturais. Indicadores existem, pois se pode projetar, para um prazo de



CRIAS

**CÂMARA DE COMERCIO E INDÚSTRIA BRASIL CHILE
COMITÊ DAS ROTAS DE INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL**



CCIBC

15 anos, os investimentos necessários para que a sub-região alcance o grau de competitividade e uma infraestrutura física, de energia, de comunicações, de saneamento básico que atenda ao planejado nos campos da educação, saúde e qualidade de vida. Contudo, há que se construir, consolidar e operacionalizar o binômio de ações de governo e aquelas do setor privado/sociedade civil. E entende o CRIAS que esta meta somente será alcançada com a implantação e ativação do trinômio apresentado: formatação do investimento/fundo garantidor, pontos de cooperação e a gestão/governança.

Considerando que o **Túnel Paso de Água Negra**, entre o Chile e a Argentina, na região de Coquimbo (Chile) e que integra o chamado Corredor Bioceânico Central (CBC) é um dos projetos de maior importância para integrar algumas das regiões mais produtivas da América do Sul, os participantes deste X Congresso vêm a propor as seguintes Estratégias:

1. Construir o apoio político e institucional necessário para a viabilização corredor Coquimbo - Porto Alegre - Porto de Rio Grande, em termos de infraestrutura no território Gaúcho, de modo a permitir a circulação eficaz de mercadorias e serviços desde o Porto de Rio Grande, passando por Porto Alegre e chegando à Argentina através de Uruguiana, e vice-versa;
 - a. Auxiliar no entrosamento de autoridades governamentais brasileiras com a Entidade Binacional Chile-Argentina do Túnel de Água Negra – EBITAN;
2. Propugnar por uma solução público-privada para a duplicação da BR-290 e da BR-116. Se necessário for, atrair investimentos privados e associação com bancos internacionais, como o BID, a CAF, o Banco Mundial;
 - a. Construir apoio político para que seja dado início ao Projeto de Modelagem da BR-290 com fins à Concessão em um único trecho, viabilizando seu término em um prazo de até três anos;
 - b. Construir apoio político para que a BR-116 seja também Concedida em um único trecho, viabilizando sua finalização em um prazo máximo de dois anos;
3. Trabalhar nos Marcos Regulatórios relativos ao trânsito de mercadorias que hoje prevalece entre os futuros usuários da Rota bioceânica, uniformizando e otimizando legislações, regulamentos e práticas burocráticas;
 - a. Envolver as lideranças empresariais e entidades setoriais/empresariais no levantamento das principais práticas burocráticas que dificultam o relacionamento comercial e reduzem a competitividade em termos do corredor Bioceânico;
4. Unir esforços de modo a potencializar ao máximo os resultados que serão proporcionados por este eixo de integração bioceânica;
 - a. Envolver entidades empresariais da região sul-americana afetada pelo Corredor Bioceânico Central de modo a centrarem esforços para melhoria da competitividade intra-região e também com foco na Ásia-Pacífico;
 - b. Estabelecer uma rede de colaboração entre clusters para transferência de tecnologia e estabelecimento de parcerias.



CRIAS

**CÂMARA DE COMERCIO E INDÚSTRIA BRASIL CHILE
COMITÊ DAS ROTAS DE INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL**



CCIBC

5. Apoiar os Governos de modo a implementar o acordo de livre comércio entre Brasil e Chile.

Entendemos que estes pontos são vitais para estruturar e operacionalizar os processos para que se possa investir por 15 anos uma parcela não inferior a 5% do PIB da América do Sul nos segmentos mencionados e que irão proporcionar a produtividade econômica capaz de atender as demandas em educação, saúde e qualidade de vida se constituindo na rota do desenvolvimento sustentável.

As ações do CRIAS serão focadas na proposição acima apresentada, pois se considera que os estudos e projetos somente terão uma velocidade de implantação quando estes fundamentos elencados forem efetivamente implementados.

Entendemos que é hora de sanar tais obstáculos enquanto o Túnel não se torne uma realidade, de modo a potencializarmos, ao máximo, os resultados da conexão bioceânica.

Porto Alegre, 08 de junho de 2018.

Claudio Teitelbaum

Presidente
CCIBC e CRIAS

Günther Staub

Vice- Presidente
CCIBC e CRIAS