



ANUT – COMPETITIVIDADE LOGÍSTICA - NOVA AGENDA DO RELACIONAMENTO PÚBLICO-PRIVADO



1ª Conferência de Infra-Estrutura Logística

Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga



ANUT

Apresentação da ANUT

A **ANUT** – Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga é uma entidade associativa que congrega confederações e empresas industriais, agrícolas e comerciais de diversos conjuntos setoriais que são usuárias relevantes do transporte de carga.

ASSOCIADAS

EMPRESAS :

Produtos Siderúrgicos

- ▬ ACESITA
- ▬ AÇOMINAS
- ▬ AÇOS VILLARES
- ▬ BARRA MANSA
- ▬ BELGO – MINEIRA
- ▬ COSIPA
- ▬ CSN
- ▬ CST
- ▬ GERDAU
- ▬ USIMINAS
- ▬ V & M DO BRASIL
- ▬ VEGA DO SUL

Ferro-Gusa

- ▬ COSIPAR
- ▬ MINAS METAIS

Cimento e Argamassas

- ▬ GRUPO HOLCIM
- ▬ VOTORANTIM CIMENTO

Grãos e Alimentos

- ▬ ADM DO BRASIL
- ▬ BUNGE ALIMENTOS

Fertilizantes

- BUNGE FERTILIZANTES
- FOSFERTIL
- COPEBRÁS

Químicos e Derivados de Petróleo

- ▬ BRASKEM
- ▬ CARBOCLORO
- ▬ DETEN QUÍMICA
- ▬ DOW BRASIL
- ▬ POLITENO

Madeira, Papel e Celulose

- ▬ CELULOSE NIPO-BRASILEIRA
- ▬ VOTORANTIM CELULOSE E PAPEL

AFILIADAS:

- ▬ AEB
- ▬ AÇÃO EMPRESARIAL

CONFEDERAÇÕES:

- ▬ CNC
- ▬ CNI
- ▬ CNA

Missão da ANUT

✱ **Propósito:** contribuir para elevar a competitividade logística das Associadas.

✱ **Foco:** Garantir a confiabilidade, segurança, qualidade, presteza e adequado custo dos serviços de transporte, em todos os modais.

✱ No momento: Precariedade do sistema viário -

- ◆ Rodovias a beira do colapso.
- ◆ Malha ferroviária rarefeita, em mau estado e com gargalos físicos nos centros urbanos.
- ◆ Portos públicos ineficientes e obsoletos.
- ◆ Uso incipiente da cabotagem e das hidrovias.
- ◆ Gestão pública e regulação deficiente.

✱ No médio prazo: Falta de arquitetura de uma ação consistente no sentido de capacitar esse sistema a absorver o aumento da demanda de transporte prevista até 2010, expandindo-o, modernizando-o e otimizando-o.

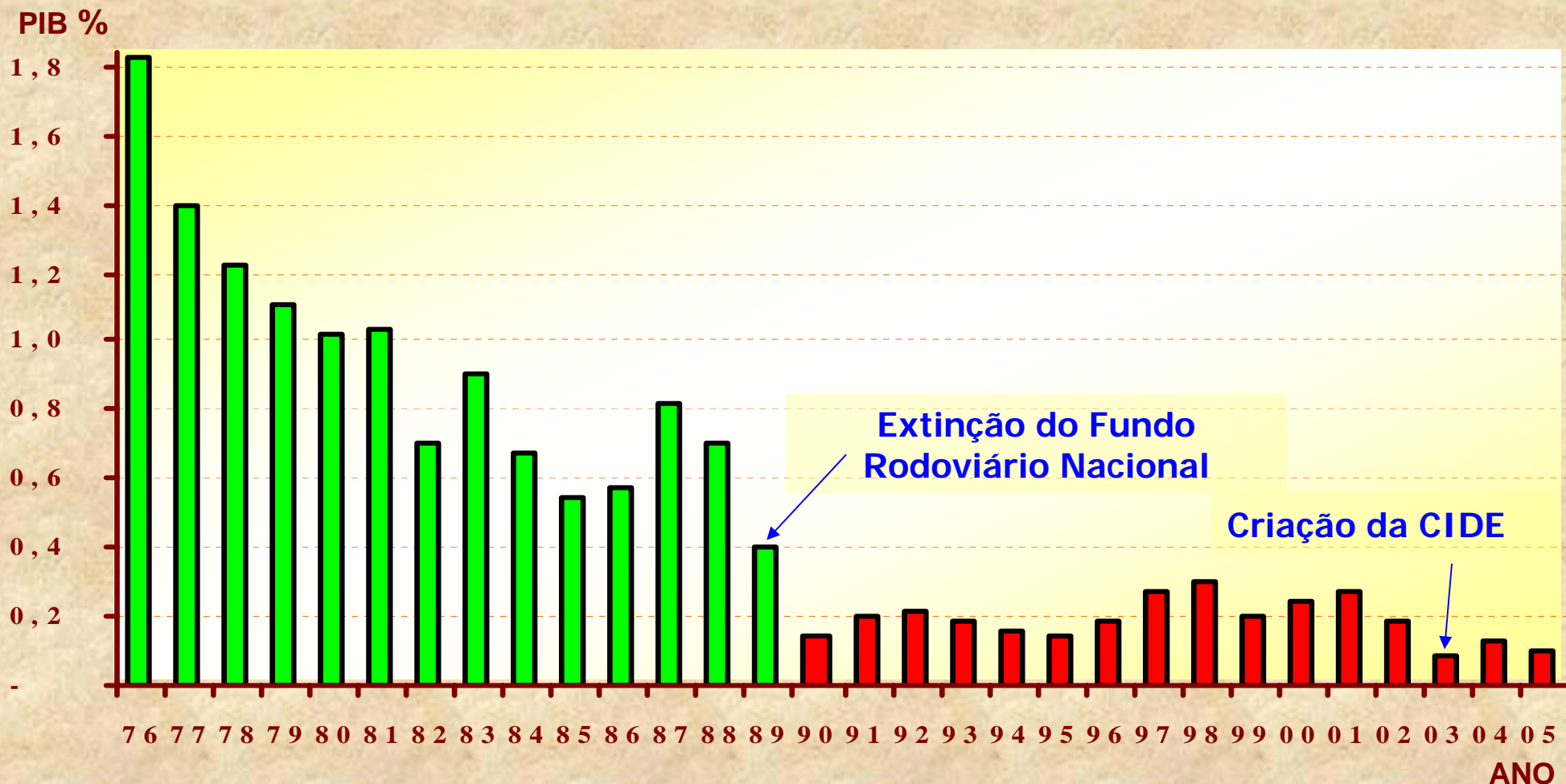
Evolução da Demanda de Transporte

- ✱ **No curto prazo – Até 2010 – Agronegócio e siderurgia – Acréscimo de 110 milhões em relação aos 286 milhões de ton transportados em 2004.**

- ✱ **Crescente descompasso entre a demanda e a oferta de transporte, que poderá chegar a níveis proibitivos em torno de 2010.**

- ✱ **No longo prazo – 2025 – Produção nacional de grãos : 600 milhões de toneladas – 400 milhões do Cerrado – 200 milhões da área de influência da Ferrovia N-S.**

Os Investimento Em Transportes Decrescem



Desempenho Orçamentário Do Governo

* **2004** – autorizado R\$ 2,7 bilhões; empenhado menos de 60% desse montante; e pago menos de 29%.

* **2005** – autorizado R\$ 6,30 bilhões; comprovada a despesa de apenas R\$ 2,93 bi (46 %); inscritos em restos a pagar R\$ 3 bi.

* **2006** – autorizado R\$ 6,73 bilhões; até agosto, comprovada a despesa de apenas R\$ 0,48 bi (7,2%).

* **Setores do MT e do MP** têm sustentado que a máquina do MT não consegue executar mais do que R\$ 2,5-3,0 bi por ano.

✱ No momento: precariedade do sistema viário.

✱ No médio prazo: falta de arquitetura de uma ação consistente no sentido de capacitar esse sistema a absorver o aumento da demanda de transporte prevista até 2010, expandindo-o, modernizando-o e otimizando-o.

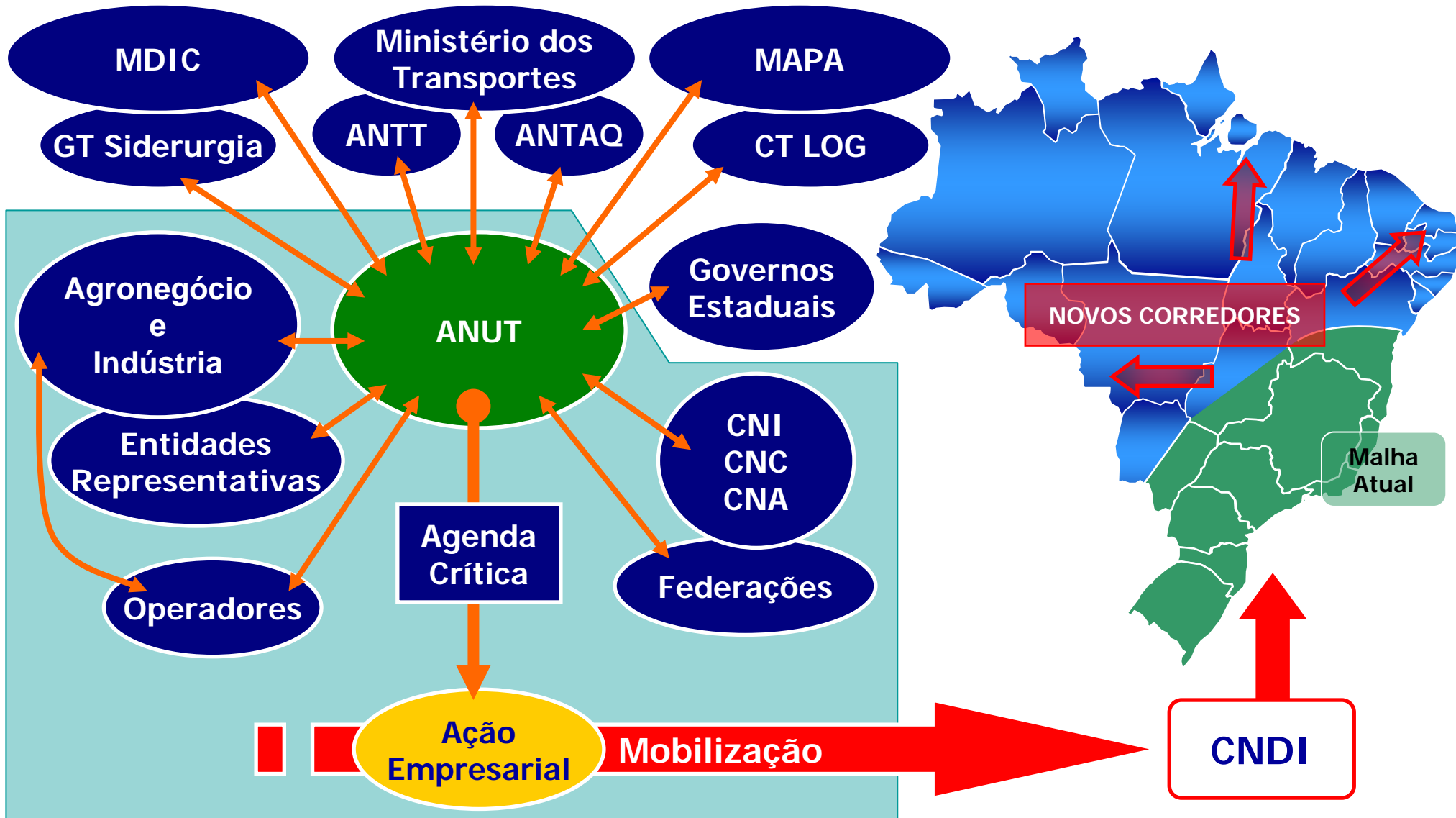
Dificuldades A Enfrentar

✱ A crise que nos ameaça requer, além do aporte de substanciais recursos, intervenção urgente e vigorosa do Executivo, em estruturas, normas e processos.

✱ Nesse contexto as forças a enfrentar são poderosíssimas: distorções da convivência político-partidária; verdadeiro culto à descontinuidade administrativa como forma de afirmação política; corporativismo da máquina burocrática do Estado; indisciplina administrativa; e distorções na convivência entre o setor público e o setor privado.

- ✱ Mobilização do empresariado, liderada pela Ação Empresarial, em apoio ao Governo e em prol da concretização de um verdadeiro pacto para adoção e implementação de uma Agenda Crítica Público Privada, objetivando a recuperação e posterior expansão, modernização e otimização da infraestrutura de transporte do País.

Espaço Político-Estratégico de Atuação da ANUT



Agenda Crítica -Vertentes

A. Investimentos públicos, para recuperação / capacitação da malha viária existente, e sua posterior ampliação física e modernização.

B. Elenco limitado de PPP que revelem viabilidade de implementação / maior rapidez de resposta para a solução de problemas cruciais, inclusive de expansão da malha viária.

C. Ações de caráter institucional, em regime de urgência, tendo como propósito fundamental modernizar a gestão pública do sistema logístico e aperfeiçoar a regulação.

D. Dinamização do uso da TIC para robustecer o sistema logístico.

- ★ As ações da Agenda Crítica deverão ser desfechadas em 2 tempos:

Ações de Transição

- 2006 -

Ações para o mandato

- 2007 a 2010 -

Ações Emergenciais Propostas – Biênio 2006/2007

- A. Investimentos públicos, para recuperação / capacitação da malha viária existente – R\$ 12,72 bilhões.**

- B. Novo modelo ferroviário para exploração da Ferrovia N-S, trecho Açailândia-Palmas.**

- C. Implantação do CONIT – Elaboração da Política Nacional de Transporte.**

- D. Projeto Comemorativo dos 200 Anos da Abertura dos Portos Brasileiros**

Ações para o mandato 2007/2010

- A. Harmonização das políticas de transporte em nível federal, estadual e municipal.**

- B. Elaboração do PPA 2008-2011 com vistas a ampliação, modernização e otimização da malha viária, uso intensivo da TIC.**

- C. Modernização da gestão pública da infra-estrutura de transporte – Racionalização e robustecimento do sistema MT-ANTAQ-ANTT-DNIT.**

- D. Desenvolvimento do Projeto 200 Anos da Abertura dos Portos – Comemoração em Janeiro 2008.**

Geral:

- ✱ **Democratização e despolitização da gestão pública.**
- ✱ **Harmonização e integração de esforços a nível Federal, Estadual e Municipal.**
- ✱ **Criar e manter um ambiente propício ao livre desempenho das atribuições da ANTAQ e da ANTT.**
- ✱ **Valorização da figura do usuário.**

Rodovias:

- ✱ **Harmonização da fiscalização em nível federal, estadual e municipal, com participação do Ministério Público e da iniciativa privada.**
- ✱ **Prioridade adequada à concessão de rodovias, no âmbito de um plano que compreenda também a alternativa de PPP e delegação da administração para estados selecionados.**
- ✱ **Racionalizar a atuação do DNIT, promovendo a transferência progressiva da administração de rodovias federais para estados selecionados.**
- ✱ **Prioridade à segurança nas rodovias, com ênfase ao combate à criminalidade nas estradas.**

Ferrovias:

- ✱ **Promover o contínuo aperfeiçoamento das normas referentes a Usuário Dependente e Direito de Passagem, com extinção do regime do Tráfego Mútuo.**
- ✱ **Consolidar o ambiente concorrencial nas ferrovias.**
- ✱ **Promover a institucionalização do “Operador Ferroviário Independente”, constituído por empresas usuárias, detentoras de trens e de capacidade para ofertá-los nas vias permanentes das concessionárias.**

Navegação de cabotagem:

- ✱ **Equilíbrio entre os benefícios outorgados pela reserva de bandeira aos armadores nacionais, e a obrigação de atendimento às necessidades de transportes dos usuários.**
- ✱ **Aquisição de navios no País, e desoneração fiscal da atividade, desburocratização do despacho de navios e cargas e adequado preparo de novas tripulações.**
- ✱ **Equilíbrio entre os textos das normas reguladoras em vigor, sobre afretamento, e o texto da Lei 9.432/97, evitando que aquelas permaneçam mais restritivas que o próprio texto da Lei.**

Hidroviás:

- ✱ **Promover transporte hidroviário competitivo que leve em conta as condições de navegabilidade, eficiência dos terminais, tamanhos de comboios e questões ambientais.**
- ✱ **Não permitir a construção de hidrelétricas sem eclusas.**
- ✱ **Garantir a continuidade de execução dos projetos.**

Portos:

- ✱ **Conceder a mais elevada prioridade à consolidação da implantação da Lei 8.630/93.**
- ✱ **Harmonização das Atividades dos Agentes de Autoridade nos Portos (PROHAGE).**
- ✱ **Implantar vigoroso esforço de modernização da gestão portuária.**
- ✱ **Incentivar a iniciativa privada ao investimento em novos terminais especializados de carga, de uso público e de uso privativo.**

Conclusões



Chegamos ao limite do tempo disponível para evitar que a deterioração da malha viária nos leve **a um desastre econômico de incalculáveis conseqüências.**

É hora de trabalharmos num grande projeto de **ação conjunta Governo-Empresariado**, em busca da **competitividade logística da empresa brasileira.**



OBRI GADO

Visite nosso site:
www.anut.org.br



Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga



ANUT