

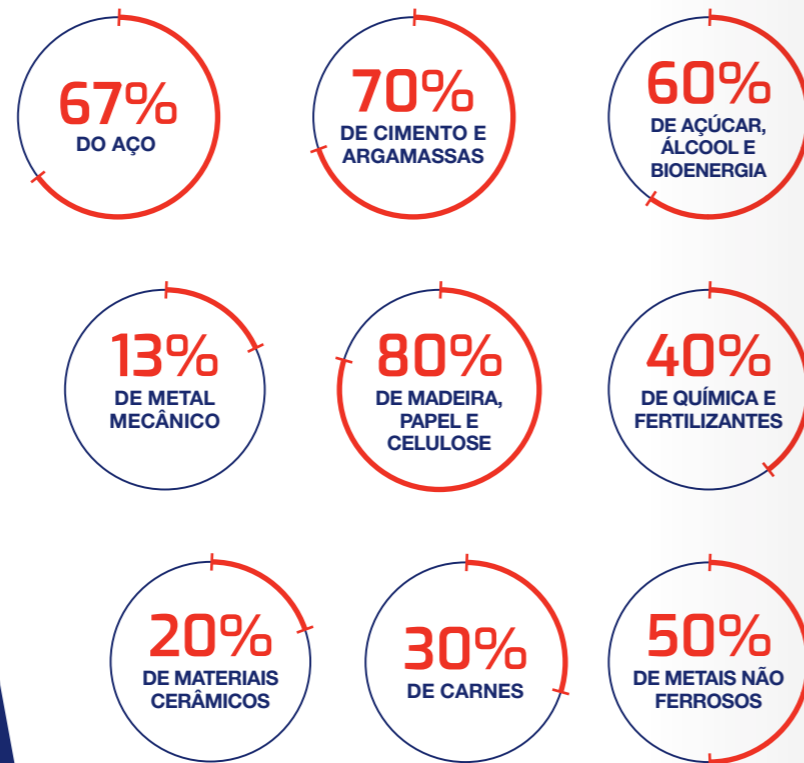


Fundada em 2002 com o objetivo de defender os direitos e interesses dos usuários do transporte de cargas no Brasil.

Atualmente a ANUT é uma entidade de referência no mercado, congregando grandes grupos empresariais de diversos setores da economia, responsáveis por significativa movimentação de mercadorias no País. Atua no transporte ferroviário, rodoviário e aquaviário, assim como nas instalações portuárias.



## PARTICIPAÇÃO NOS SETORES



Os associados da ANUT transportam mais de um terço da carga em atacado no Brasil.

## REPRESENTATIVIDADE DOS ASSOCIADOS

**350 milhões**  
de toneladas transportadas por ano

**22 bilhões**  
de dólares em exportação

**175.000**  
empregos diretos

**260 bilhões**  
de reais em faturamento anual

## SITUAÇÃO DA LOGÍSTICA NO BRASIL



### COMPETITIVIDADE E INFRAESTRUTURA

O País ocupa posições inferiores e decrescentes na competitividade internacional. Na qualidade logística apresenta metade dos índices dos países dos BRICS. Trata-se de um problema crônico, decorrente de mais de 20 anos de investimentos insuficientes e decrescentes na infraestrutura. Os recursos públicos destinados ao setor e os valores aplicados vêm diminuindo e não têm sido compensados pelo segmento privado. Apenas 1% do PIB é investido, quando o mínimo para manter o patrimônio nacional seria de 3%.



### TRANSPORTE TERRESTRE

Predominado pelo Setor Rodoviário que representa cerca de 66% do transporte de carga e, portanto, vital para a economia. Embora inadequado para as grandes distâncias, deverá permanecer como principal modal nas próximas décadas. É uma atividade predominada por caminhoneiros autônomos, extremamente competitiva e sujeita às leis do mercado e variações da atividade econômica. As rodovias concessionadas estão em boas condições, mas praticam pedágios elevados, ao contrário das estatais, que estão mal conservadas. Os baixos investimentos públicos e inadequadas intervenções do governo, a exemplo do tabelamento de fretes, impõem custos de transporte elevados, trazem insegurança jurídica e prejudicam o desenvolvimento do segmento.

Nas Ferrovias, as privatizações dos anos 90 reverteram a falência do sistema. Contudo, atualmente, apenas cerca de 40% da malha, dos 30 mil km de vias concessionadas, está com operação satisfatória. Este representa cerca de 20% da carga total transportada no País, sendo 80% destinado à exportação de minério de ferro. A forma monopolista de exploração, a baixa velocidade média e a cobrança de tarifas

próximas aos fretes rodoviários transferem as ineficiências do setor aos usuários, prejudicando a competitividade de suas mercadorias.



### TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

A Cabotagem, embora seja o modal mais econômico em longas distâncias e apresente estatísticas de crescimento, é predominante nos setores de petróleo/gás e contêineres e, como um todo, o segmento não atende aos anseios dos usuários do transporte de carga geral. Diversos entraves de custos, resguardados por práticas protecionistas e uma legislação que atrela a atividade à construção naval, impõem restrições e impedem a dinamização da cabotagem, que está limitada às empresas de navegação nacionais.

No Transporte Hidroviário, com exceção da Tietê-Paraná e outras poucas, o Brasil na realidade não dispõe de "hidrovias" mas sim de "vias navegáveis", aproveitando somente 31% do potencial de 63 mil km de seus rios e lagos. Apesar dos poucos recursos públicos, o agronegócio vem provocando uma dinamização do setor, com a implantação de terminais e vias, com destaque para o Arco Norte, como forma de viabilizar o crescente escoamento de sua produção.



### PORTOS

Nos últimos 20 anos, os novos marcos legais do setor permitiram investimentos significativos em terminais privados, ampliaram a competitividade e promoveram forte avanço deste segmento. Atualmente, mais de 90% do nosso comércio internacional passa pelos portos e cerca de 75% desta movimentação é realizada em terminais privados. Muito ainda precisa ser viabilizado, como a eliminação de gargalos nos acessos aos portos e a melhoria nos serviços de dragagem.

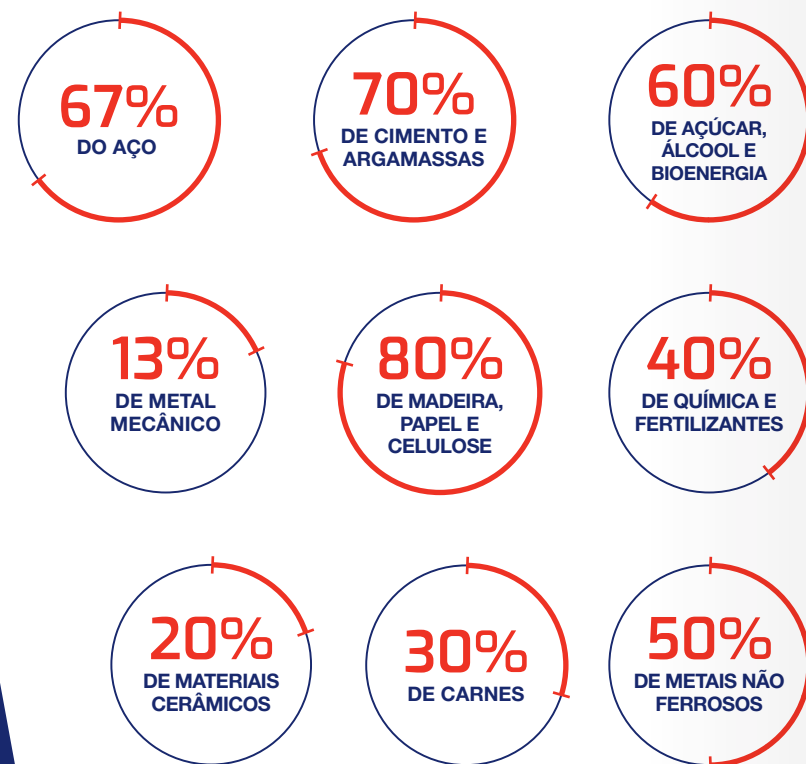
## AMBIENTE DESEJADO PARA REVERSÃO DESTES QUADROS

- ▲ Liberdade para o crescimento econômico e social sustentáveis.
- ▲ Impulso nos investimentos em infraestrutura de todos os modais, via melhor destinação dos orçamentos públicos e adoção de parcerias de toda ordem com o setor privado.
- ▲ Segurança jurídica e institucional, com financiamentos atrativos.
- ▲ Desoneração tributária, principalmente nos serviços públicos concedidos.
- ▲ Planejamento como política de Estado.
- ▲ Regulação independente e atuante das Agências Reguladoras.
- ▲ Efetiva participação dos usuários do transporte de carga na regulação e nas decisões de planejamento e investimentos.

Fundada em 2002 com o objetivo de defender os direitos e interesses dos usuários do transporte de cargas no Brasil.

Atualmente a ANUT é uma entidade de referência no mercado, congregando grandes grupos empresariais de diversos setores da economia, responsáveis por significativa movimentação de mercadorias no País. Atua no transporte ferroviário, rodoviário e aquaviário, assim como nas instalações portuárias.

## PARTICIPAÇÃO NOS SETORES



Os associados da ANUT transportam mais de um terço da carga em atacado no Brasil.

## REPRESENTATIVIDADE DOS ASSOCIADOS

**350 milhões**  
de toneladas transportadas por ano

**22 bilhões**  
de dólares em exportação

**175.000**  
empregos diretos

**260 bilhões**  
de reais em faturamento anual

## OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

### OTIMIZAR



Aumentar a competitividade logística nacional, através da redução de custos e equiparação com países avançados ou concorrentes no mercado mundial.

### EQUILIBRAR



Equilibrar a Matriz de Transporte brasileira, ampliando a participação de ferrovias, cabotagem e hidrovias.

### TRANSFORMAR



Transformar o setor de transporte de cargas em vetor indutor de maior geração de riqueza com sustentabilidade, melhoria social e inovação.

## PROPOSTAS DE SOLUÇÕES PARA A LOGÍSTICA

### FERROVIAS

- Integração das malhas ferroviárias com foco no “direito de passagem”, bem como compartilhamento de capacidade das vias e implementação do Operador Ferroviário Independente.
- Aceleração da abertura de novas concessões e prorrogações contratuais.
- Equacionar a retomada de operação de trechos abandonados ou subutilizados.
- Conclusão e aprimoramento da regulação necessária.

### RODOVIAS

- Combate aos agentes intermediários onerantes e livre concorrência de fretes sem tabelamentos impositivos.
- Manutenção do modelo de concessões pelo menor pedágio e sem valor de outorga.
- Maiores investimentos públicos na revitalização da malha viária.
- Menor burocracia com um documento único de transporte e implementação de uma rede eletrônica inteligente de sensores nas vias, visando o transporte eficiente e seguro.

### CABOTAGEM

- Facilitação da aquisição de navios no País e no exterior para expansão da frota.
- Endereçamento da indústria naval nacional para um patamar de alto nível de atuação.
- Atuação para a reduzir custos com combustíveis, tripulação e praticagem.

### PORTOS

- Redução das tarifas e preços dos serviços dos portos públicos e de terminais privados.
- Maior liberdade para o investimento privado.
- Redução da burocracia e conjugação de procedimentos dos órgãos envolvidos nos portos.
- Melhoria dos acessos terrestres e marítimos, com dragagem na forma de concessão.
- Regulação mais voltada aos proprietários das cargas.

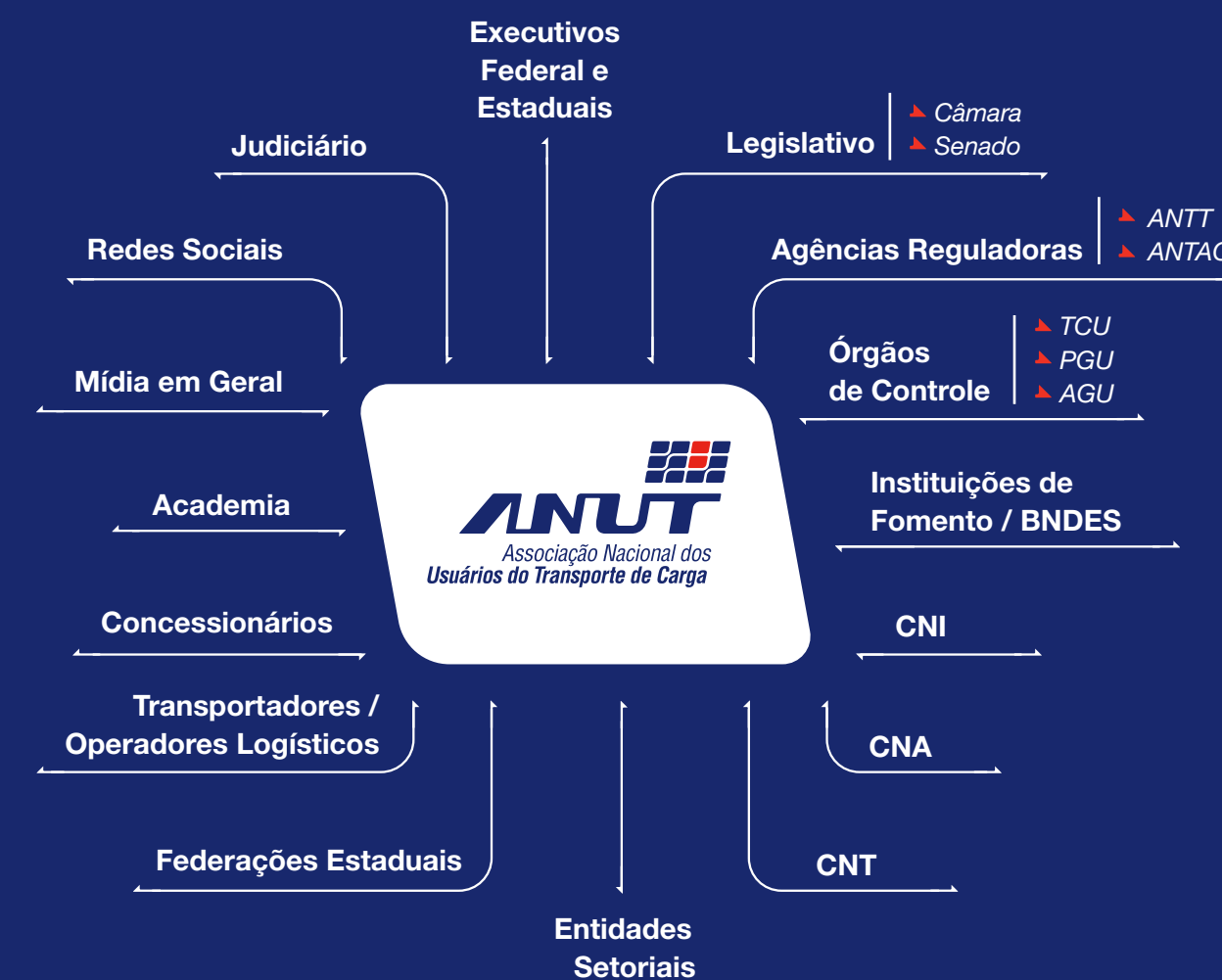
### HIDROVIAS

- Maiores recursos para implantação de novas e manutenção das existentes.
- Regulação do uso das águas para harmonia entre a navegação, energia e abastecimento.

## PRINCIPAIS ATIVIDADES E SERVIÇOS

- Atuação institucional governamental e legislativa
- Encaminhamento de demandas dos associados, incluindo ações judiciais
- Participação nos mais importantes fóruns ligados a logística, em âmbito oficial e privado
- Interação permanente com os associados
- Elaboração de trabalhos e estudos, painel logístico e simuladores
- Presença nas redes sociais e mídia em geral, com divulgação de informativos
- Iniciativas educacionais

## INTER-RELAÇÕES





## ONDE ESTAMOS



Av. Rio Branco, 181 / sala 3503  
Centro - Rio de Janeiro / RJ  
CEP: 20040-007

 21 2532 0503

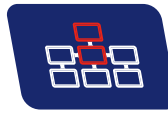
 21 97153 3099

 [anut@anut.org.br](mailto:anut@anut.org.br)

 [facebook.com/anut01](https://www.facebook.com/anut01)

 [www.anut.org.br](http://www.anut.org.br)

## SITUAÇÃO DA LOGÍSTICA NO BRASIL



### COMPETITIVIDADE E INFRAESTRUTURA

O País ocupa posições inferiores e decrescentes na competitividade internacional. Na qualidade logística apresenta metade dos índices dos países dos BRICS. Trata-se de um problema crônico, decorrente de mais de 20 anos de investimentos insuficientes e decrescentes na infraestrutura. Os recursos públicos destinados ao setor e os valores aplicados vêm diminuindo e não têm sido compensados pelo segmento privado. Apenas 1% do PIB é investido, quando o mínimo para manter o patrimônio nacional seria de 3%.



### TRANSPORTE TERRESTRE

Predominado pelo Setor Rodoviário que representa cerca de 66% do transporte de carga e, portanto, vital para a economia. Embora inadequado para as grandes distâncias, deverá permanecer como principal modal nas próximas décadas. É uma atividade predominada por caminhoneiros autônomos, extremamente competitiva e sujeita às leis do mercado e variações da atividade econômica. As rodovias concessionadas estão em boas condições, mas praticam pedágios elevados, ao contrário das estatais, que estão mal conservadas. Os baixos investimentos públicos e inadequadas intervenções do governo, a exemplo do tabelamento de fretes, impõem custos de transporte elevados, trazem insegurança jurídica e prejudicam o desenvolvimento do segmento.

Nas Ferrovias, as privatizações dos anos 90 reverteram a falência do sistema. Contudo, atualmente, apenas cerca de 40% da malha, dos 30 mil km de vias concessionadas, está com operação satisfatória. Este representa cerca de 20% da carga total transportada no País, sendo 80% destinado à exportação de minério de ferro. A forma monopolista de exploração, a baixa velocidade média e a cobrança de tarifas

próximas aos fretes rodoviários transferem as ineficiências do setor aos usuários, prejudicando a competitividade de suas mercadorias.



### TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

A Cabotagem, embora seja o modal mais econômico em longas distâncias e apresente estatísticas de crescimento, é predominante nos setores de petróleo/gás e contêineres e, como um todo, o segmento não atende aos anseios dos usuários do transporte de carga geral. Diversos entraves de custos, resguardados por práticas protecionistas e uma legislação que atrela a atividade à construção naval, impõem restrições e impedem a dinamização da cabotagem, que está limitada às empresas de navegação nacionais.

No Transporte Hidroviário, com exceção da Tietê-Paraná e outras poucas, o Brasil na realidade não dispõe de “hidrovias” mas sim de “vias navegáveis”, aproveitando somente 31% do potencial de 63 mil km de seus rios e lagos. Apesar dos poucos recursos públicos, o agronegócio vem provocando uma dinamização do setor, com a implantação de terminais e vias, com destaque para o Arco Norte, como forma de viabilizar o crescente escoamento de sua produção.



### PORTOS

Nos últimos 20 anos, os novos marcos legais do setor permitiram investimentos significativos em terminais privados, ampliaram a competitividade e promoveram forte avanço deste segmento. Atualmente, mais de 90% do nosso comércio internacional passa pelos portos e cerca de 75% desta movimentação é realizada em terminais privados. Muito ainda precisa ser viabilizado, como a eliminação de gargalos nos acessos aos portos e a melhoria nos serviços de dragagem.



## ONDE ESTAMOS



Av. Rio Branco, 181 / sala 3503  
Centro - Rio de Janeiro / RJ  
CEP: 20040-007

☎ 21 2532 0503

📞 21 97153 3099

✉ anut@anut.org.br

📘 facebook.com/anut01

🏠 www.anut.org.br

## AMBIENTE DESEJADO PARA REVERSÃO DESTE QUADRO

- ▶ Liberdade para o crescimento econômico e social sustentáveis.
- ▶ Impulso nos investimentos em infraestrutura de todos os modais, via melhor destinação dos orçamentos públicos e adoção de parcerias de toda ordem com o setor privado.
- ▶ Segurança jurídica e institucional, com financiamentos atrativos.

- ▶ Desoneração tributária, principalmente nos serviços públicos concedidos.
- ▶ Planejamento como política de Estado.
- ▶ Regulação independente e atuante das Agências Reguladoras.
- ▶ Efetiva participação dos usuários do transporte de carga na regulação e nas decisões de planejamento e investimentos.

