



Rodrigo Vilaça
Diretor-Executivo ANTF

São Paulo, 06 de Novembro de 2010

INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA BRASILEIRA

“Perspectivas Logísticas, Competitividade e Sustentabilidade”

IV Encontro de Logística Mackenzie

Núcleo de Estudos em Logística e Operações Globais Sustentáveis do Mackenzie



Associadas ANTF



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA

A gente nunca pára.

Malhas Sul, Oeste, Norte e Paulista

www.all-logistica.com



Malhas da EFVM e EFC
Trecho da Norte Sul

www.vale.com



Malha Centro-Leste

www.fcasa.com.br

TRANSNORDESTINA
Logística S.A.

Malha Nordeste
www.tlsa.com.br

FTC
Ferrovia Tereza Cristina

Malha Tereza Cristina
www.ftc.com.br

MRS
Logística S.A.

Malha Sudeste
www.mrs.com.br



INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA BRASILEIRA

- 1 Resultados das Concessões Ferroviárias**
- 2 Agenda Estratégica das Ferrovias**
- 3 Considerações Finais**

Transporte de Cargas Brasileiro



**1,76 milhões km de estradas,
212 mil km pavimentados**



**29 mil km de
ferrovias**



**46 portos organizados
e mais de 120
terminais de uso
privativo**

**Potencial de 50 mil
km de hidrovias
13,6 mil km em uso**



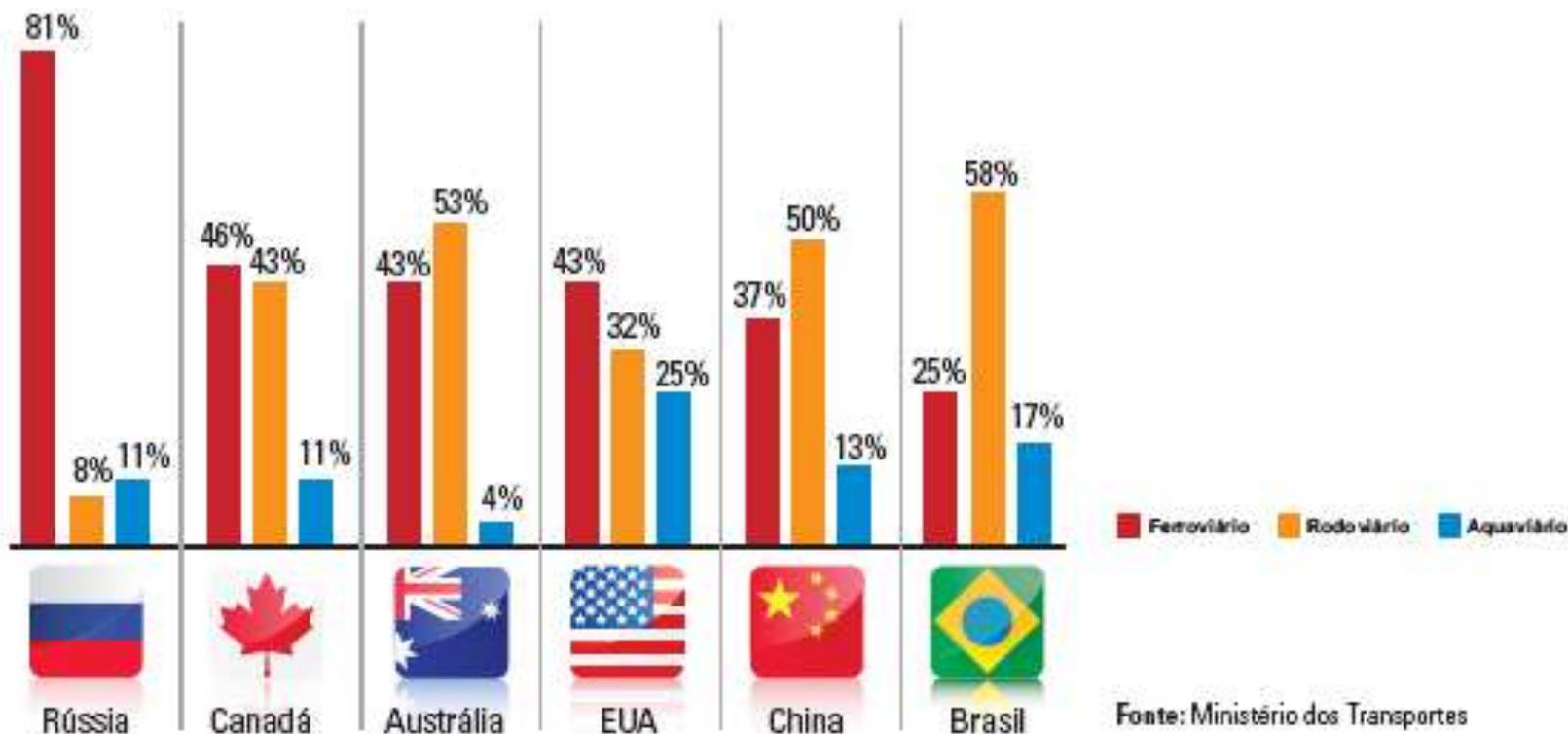
**31 aeroportos
Públicos**



**19,2 mil km de
dutos**



Matriz de transportes no mundo

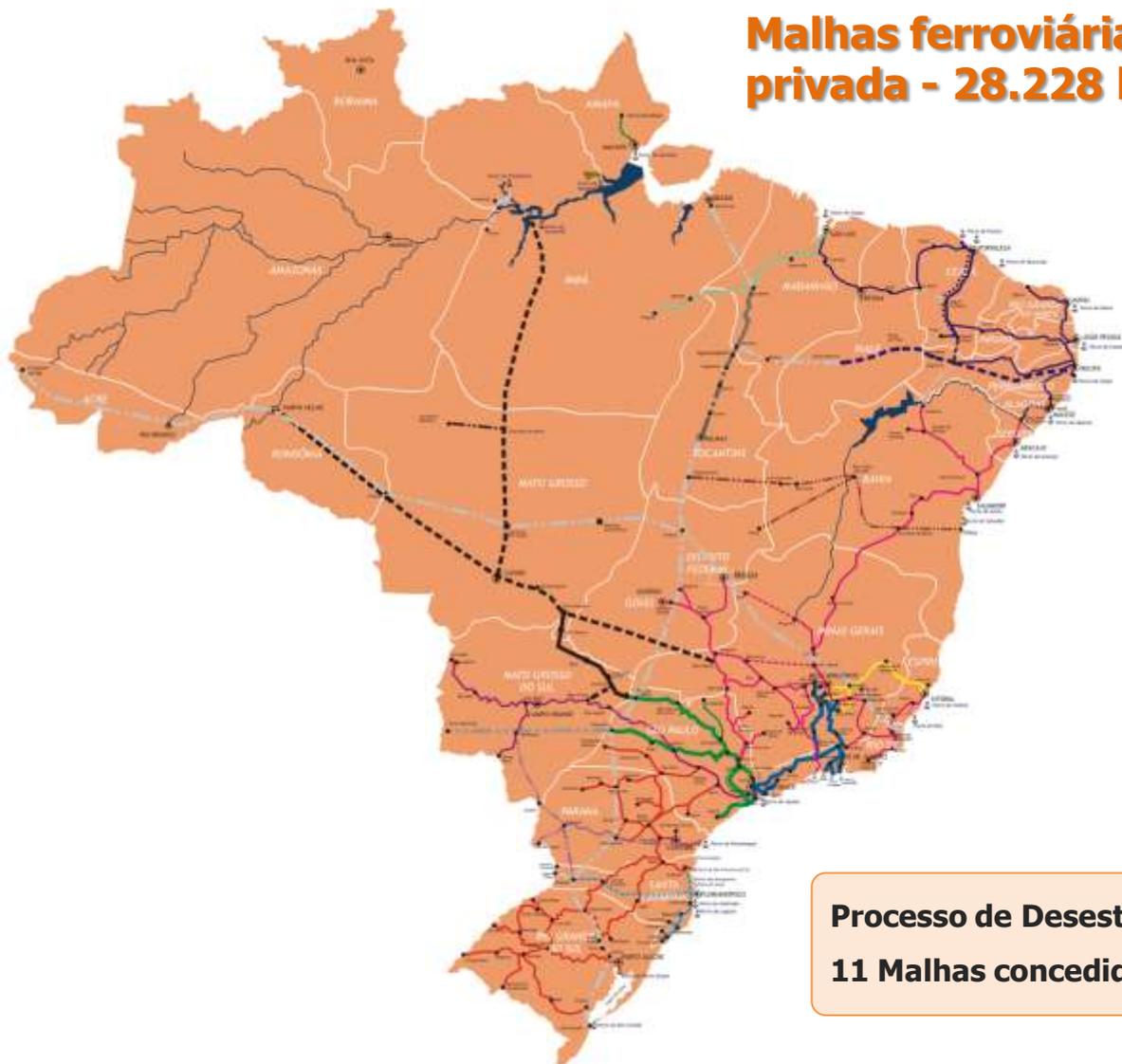


É necessário **expandir a Malha Ferroviária Brasileira de forma integrada com os diversos modos de transporte**, considerando todas as regiões do País.



Resultados das Concessões Ferroviárias

Malhas ferroviárias operadas pela iniciativa privada - 28.228 km



- Transnordestina** Logística
- EFVM** - Estrada de Ferro Vitória a Minas
- EFC** - Estrada de Ferro Carajás
- FCA** - Ferrovia Centro - Atlântica
- ALL** - América Latina Logística **Malha Paulista**
- ALL** - América Latina Logística **Malha Norte**
- ALL** - América Latina Logística **Malha Oeste**
- ALL** - América Latina Logística **Malha Sul**
- FTC** - Ferrovia Tereza Cristina
- MRS** Logística
- Trecho da **Norte Sul**

Processo de Desestatização: 1996 a 1999
11 Malhas concedidas à iniciativa privada



INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA BRASILEIRA

Resultados das Concessões Ferroviárias

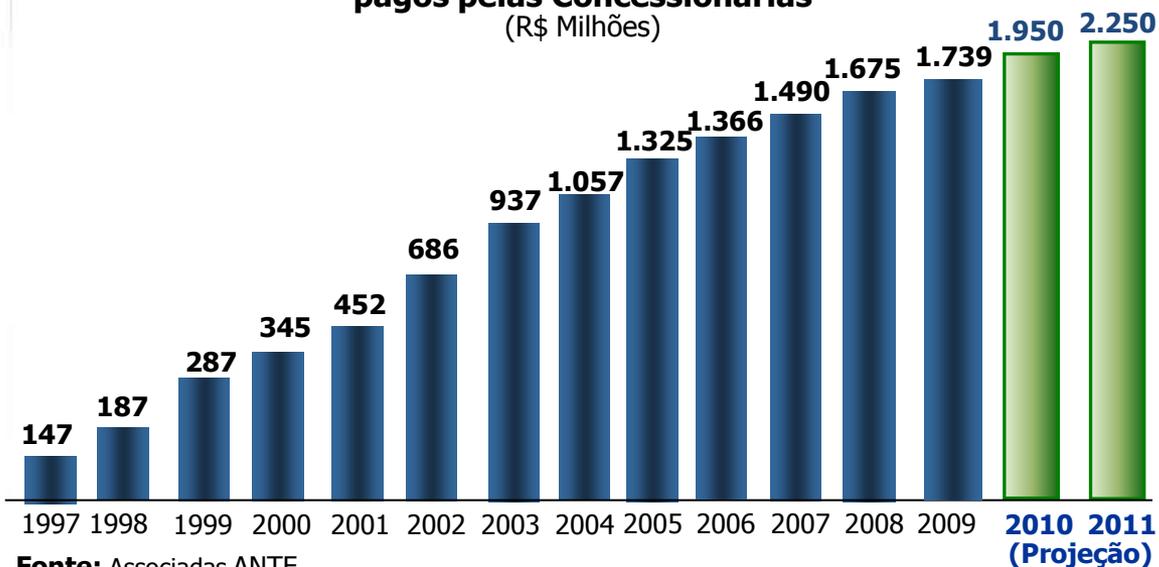
1



Resultados das Concessões Ferroviárias

O Patrimônio Líquido da maioria das malhas concedidas ficou positivo...

**Arrecadação de Impostos, Concessão e Arrendamento e CIDE
pagos pelas Concessionárias**
(R\$ Milhões)



Fonte: Associadas ANTF

Desoneração aos Cofres Públicos

R\$ 300 milhões por ano
(déficits anuais de operação pela RFFSA)

1997 - 2009

Arrecadação de Impostos,
Concessão e Arrendamento e CIDE:
R\$ 11,7 Bilhões

O processo de desestatização teve forte impacto positivo nas contas públicas:

1994 - 1997

Prejuízos acumulados da RFFSA
R\$ 2,2 Bilhões

1996 - 1998

Preço auferido nos leilões das
Malhas da Extinta RFFSA
R\$ 1,76 Bilhão

1996 - 2009

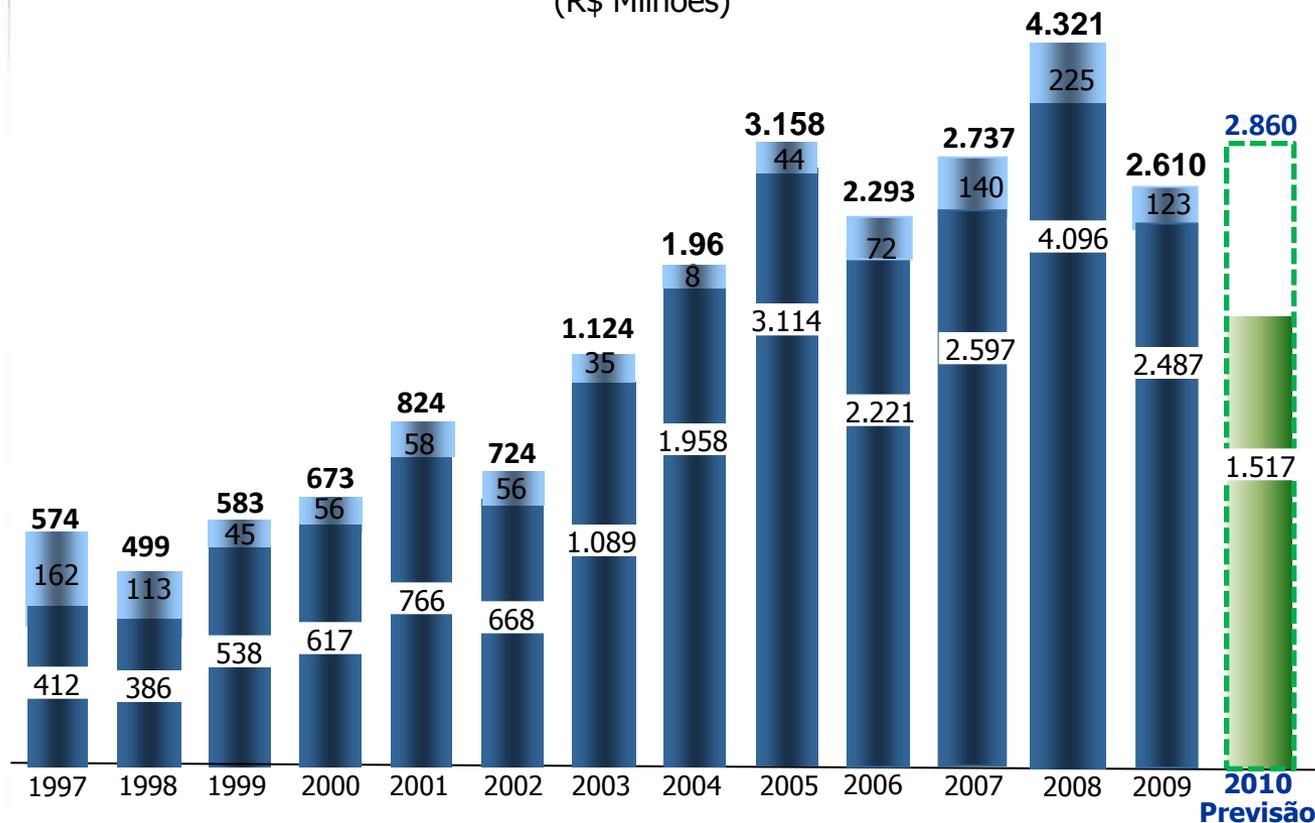
Arrecadação das Parcelas de
Concessão e Arrendamento:
R\$ 3,98 Bilhões



Resultados das Concessões Ferroviárias

Chegaram a R\$ 22,5 bilhões os investimentos das empresas do setor, de 1997 até o 1º Semestre de 2010.

Investimentos nas Malhas concedidas à Iniciativa Privada
(R\$ Milhões)



1997 - 2009
Total União
R\$ 1,14 bilhão

1997 - 2009
Total Concessionárias
R\$ 20,96 bilhões

1º Semestre de 2010
Total Concessionárias
R\$ 1,52 bilhão
(53% do previsto)

Investimentos da União
 Investimentos das concessionárias
 Previsão de Investimentos das concessionárias para 2010

Notas: 1) Valores estimados de investimentos para 2010; 2) O ano de 1997 contém os investimentos de 1996; 3) Outros valores são correntes

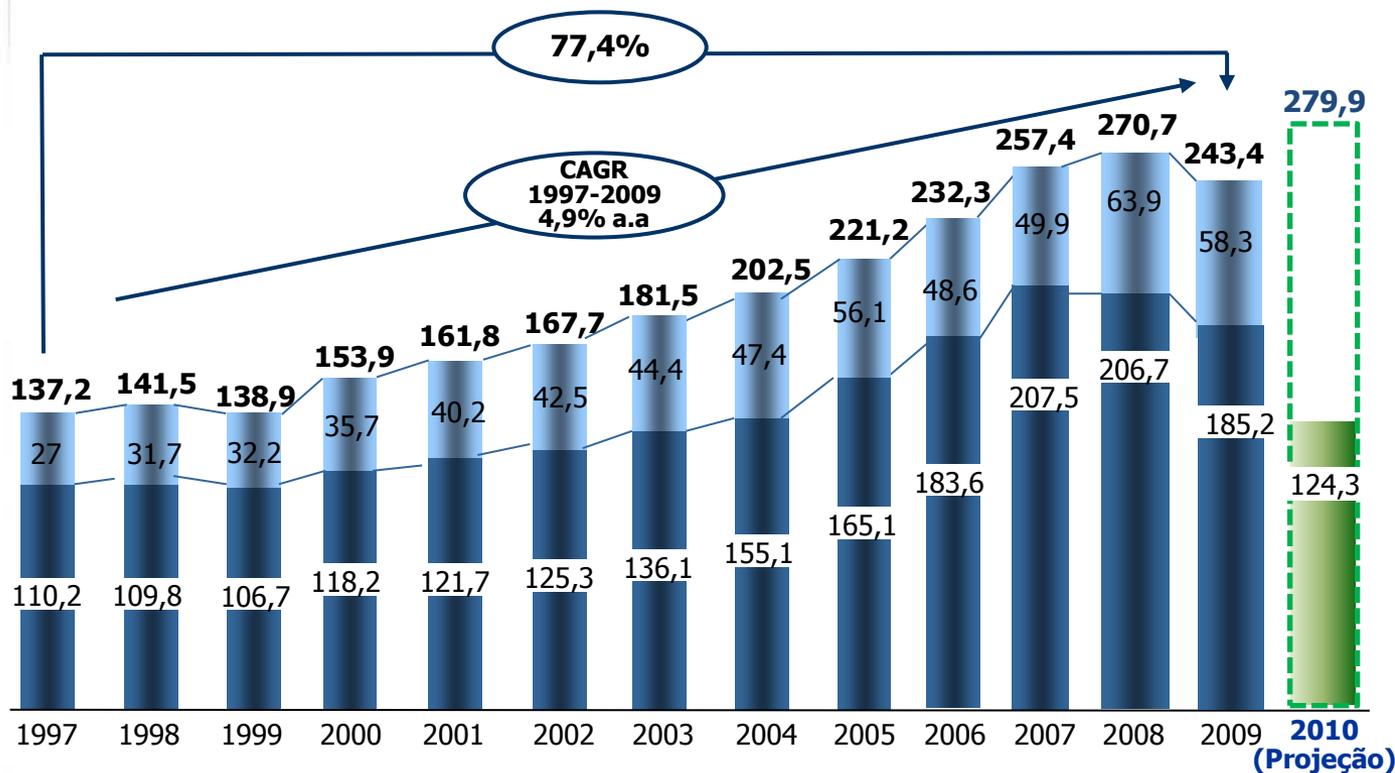
Fontes: Ministério dos Transportes, DNIT e Associadas ANTF.



Resultados das Concessões Ferroviárias

Os investimentos privados promoveram o aumento de 77%, entre 1997 e 2009, na produção ferroviária nacional, com as cargas gerais crescendo 116%.

Produção Ferroviária (bilhões de TKU)



1997 - 2009

Carga Geral
Crescimento de 116%

Minérios de Ferro e Carvão Mineral
Crescimento de 68%

1º Semestre de 2010

Realizado 44,4% do projetado

Nota: TKU = Tonelada Quilômetro Útil Transportada
CAGR: Compound Annual Growth Rate

Fonte: ANTT e Associadas ANTF

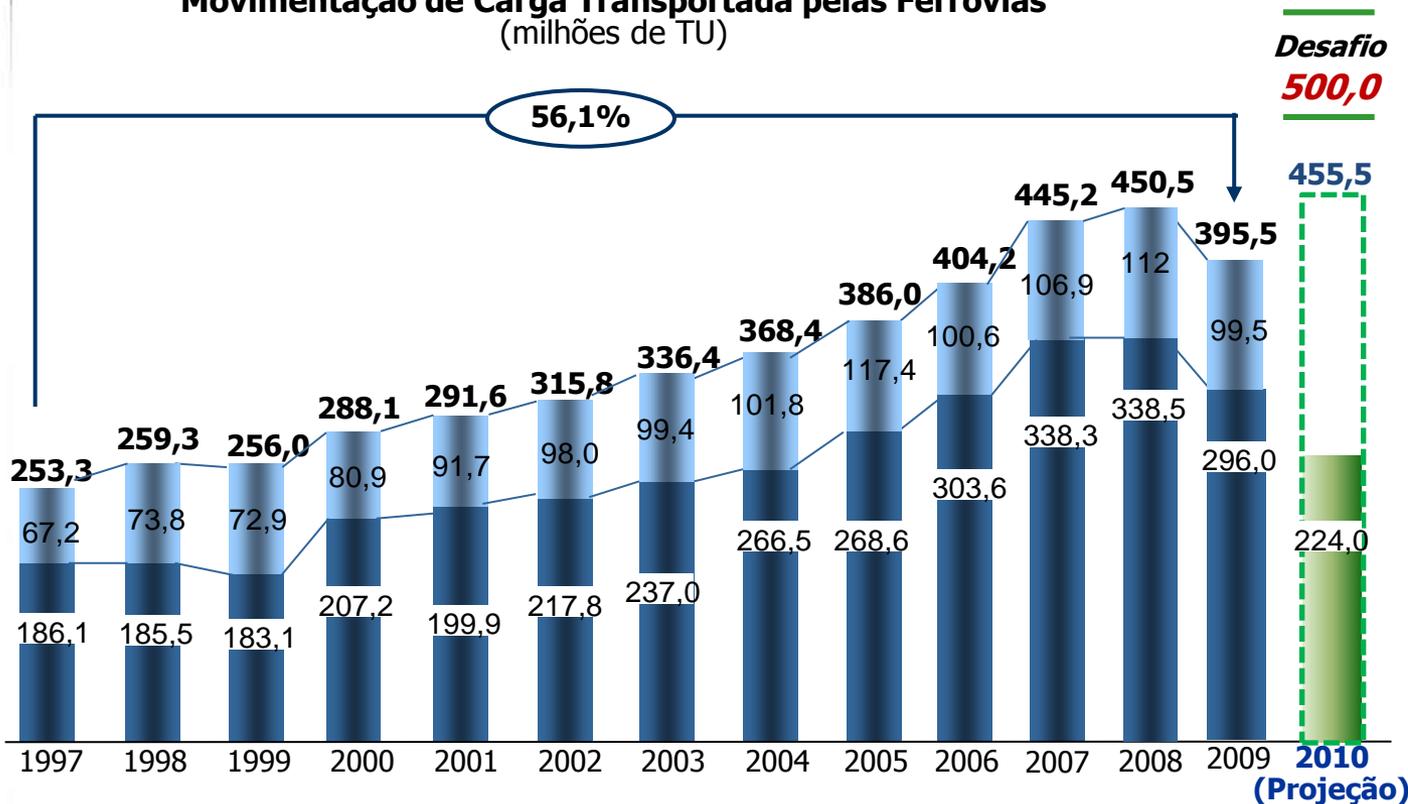
 Projeção da Produção das concessionárias para 2010



Resultados das Concessões Ferroviárias

A movimentação de cargas pelas ferrovias cresceu 56%, entre 1997 e 2009.

Movimentação de Carga Transportada pelas Ferrovias
(milhões de TU)



Desafio
500,0

1997 - 2009

Carga Geral
Crescimento de **48,1%**

Minério de Ferro e Carvão Mineral
Crescimento de **59%**

1º Semestre de 2010

Realizado 49,2% do projetado

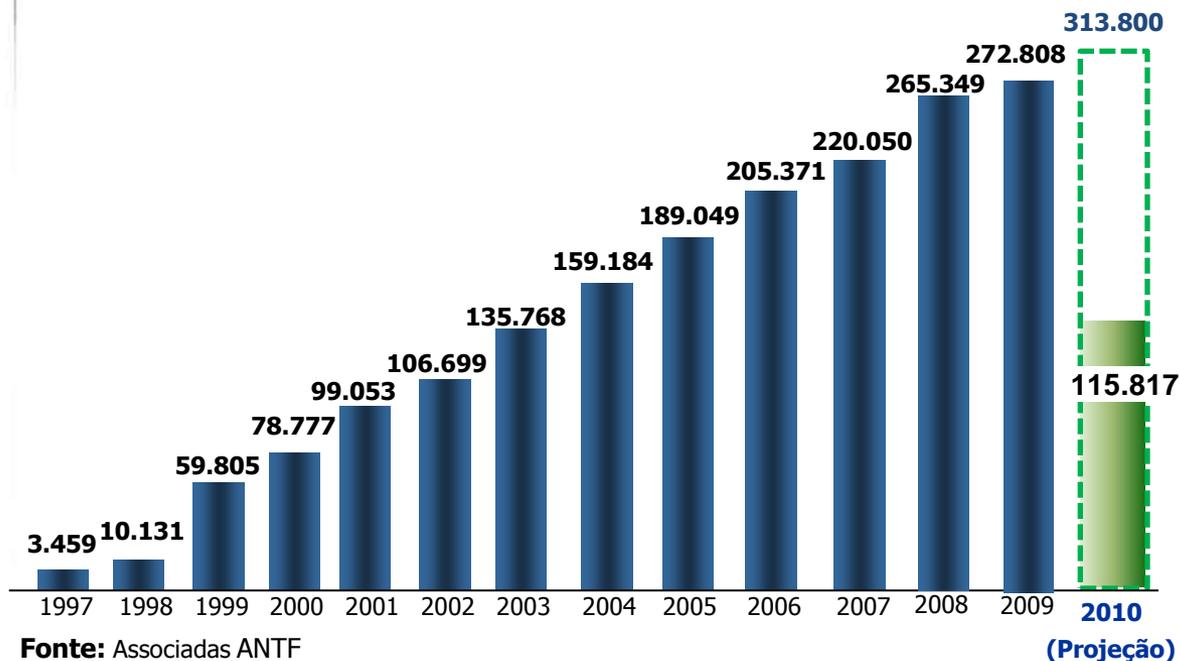
Nota: TU = Toneladas Úteis
Fonte: ANTT e Associadas ANTF

Projeção da Movimentação de Carga das concessionárias para 2010



Resultados das Concessões Ferroviárias

A quantidade de contêineres transportados teve uma alta de 2,8%, entre 2008 e 2009.



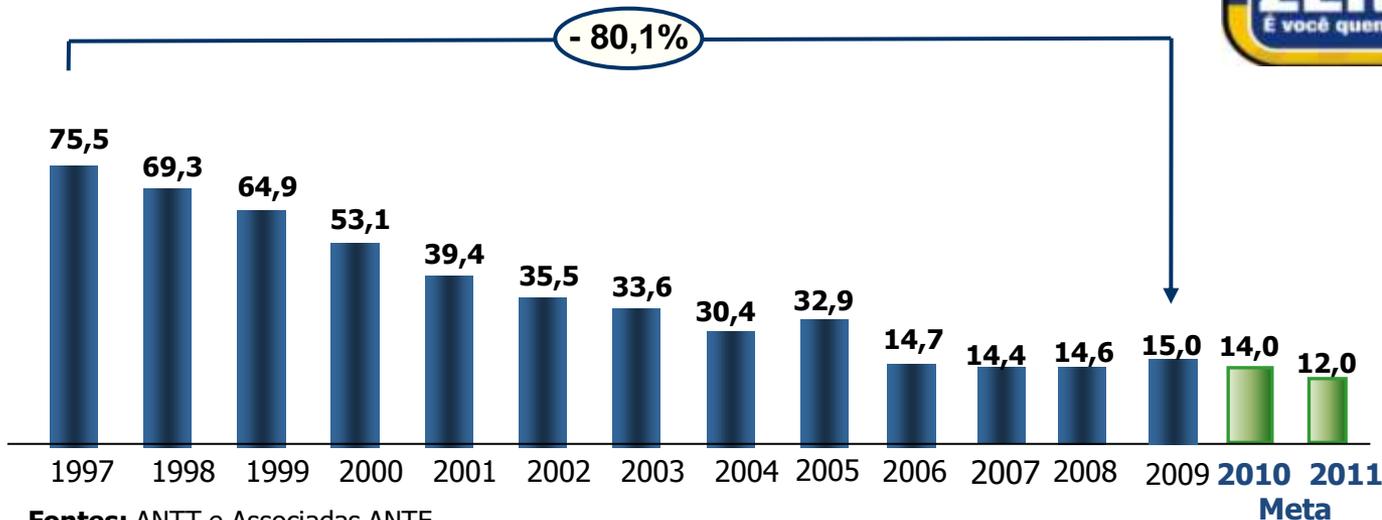
O Transporte Intermodal nas ferrovias cresceu **mais de 77 vezes** desde a desestatização. Como principais entraves ao crescimento do Transporte Intermodal, destacam-se o **Sistema Tributário e as condições de acesso ferroviário aos Portos.**



Resultados das Concessões Ferroviárias

A gestão e os investimentos da iniciativa privada possibilitaram a redução de 80,1% no índice de acidentes, entre 1997 e 2009.

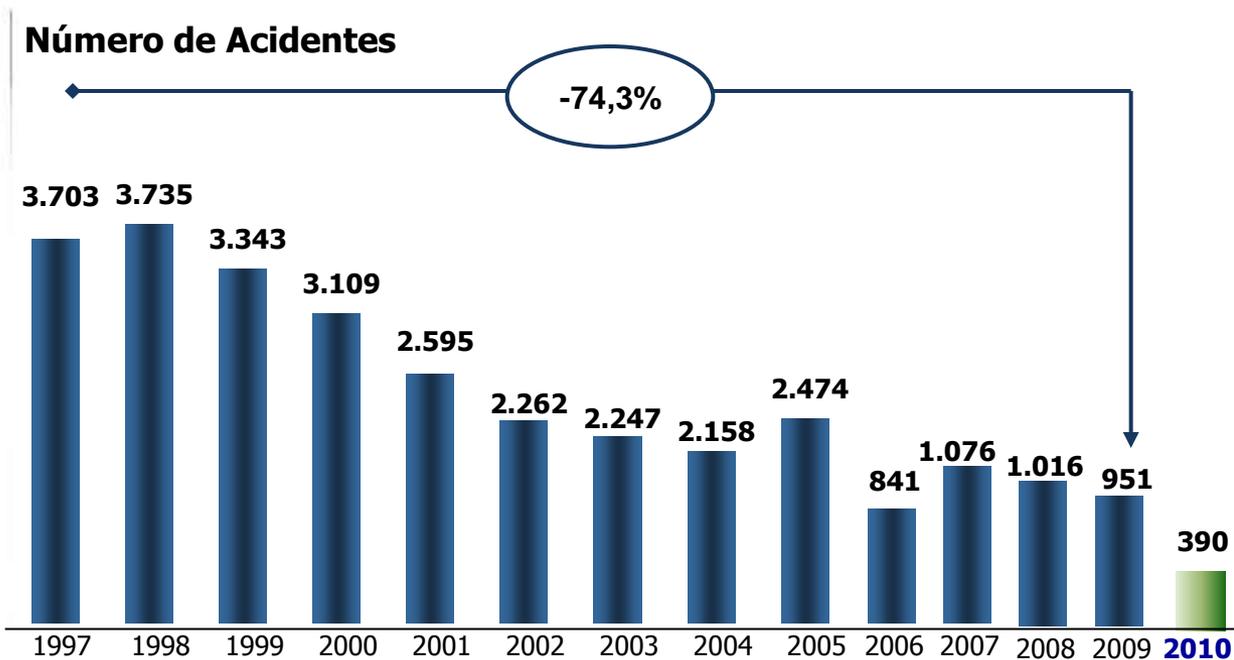
Índice de Acidentes
(acidentes por milhão trens.km)



Referências internacionais:
Entre 8 e 13 acidentes por milhão trens.km

Resultados das Concessões Ferroviárias

A gestão e os investimentos da iniciativa privada possibilitaram a redução de 74,3% no número total de acidentes, entre 1997 e 2009.



Fontes: ANTT e Associadas ANTF



A maioria dos acidentes é de abalroamento, causado por terceiros.

“ACHO QUE DÁ TEMPO”

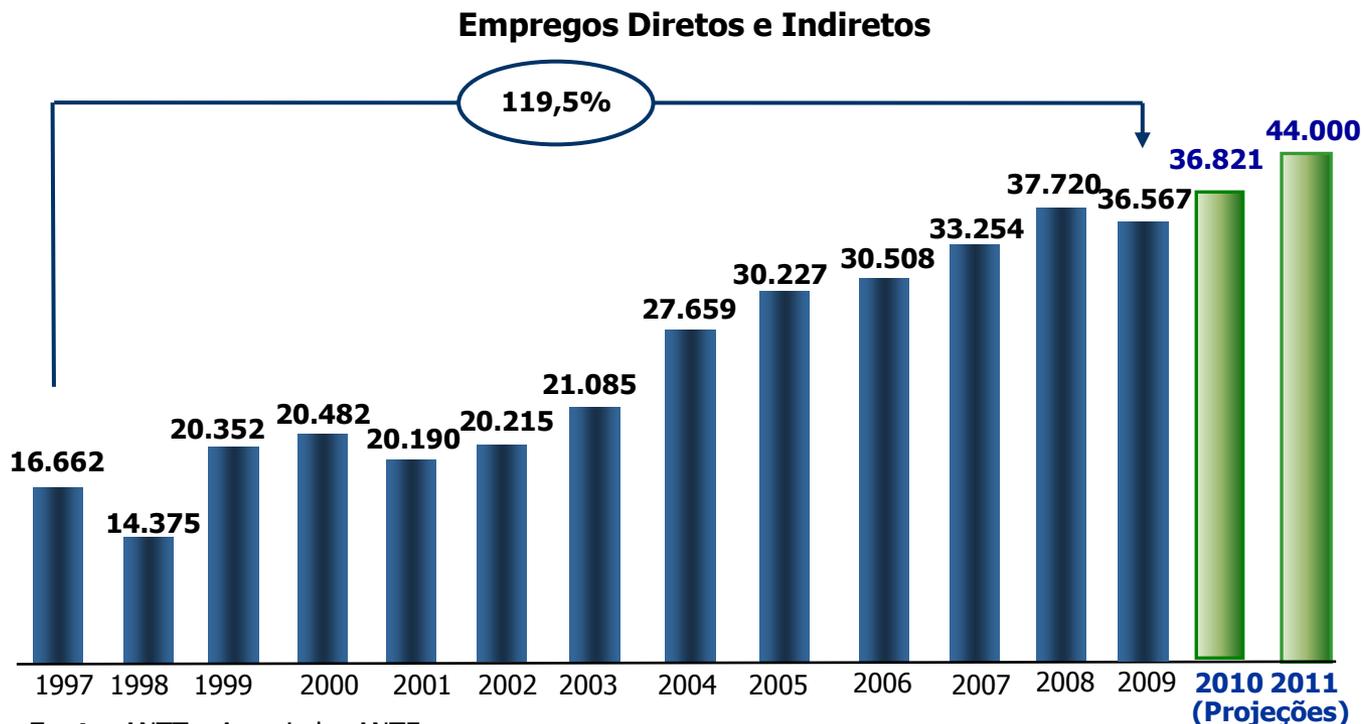
PENSE DUAS VEZES ANTES DE CRUZAR A LINHA DO TREM.





Resultados das Concessões Ferroviárias

As Concessionárias Ferroviárias geraram um crescimento de 119,5% em empregos diretos e indiretos, entre 1997 e 2009, sem contar a geração de empregos na Indústria Ferroviária Nacional.



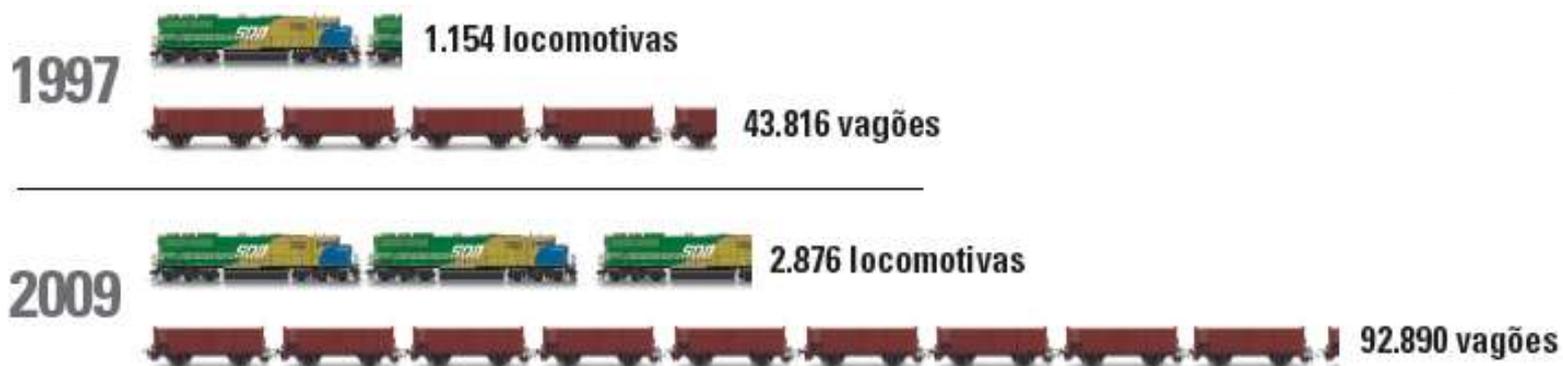
Existe a necessidade de **qualificação de mão-de-obra para atender novas demandas**, decorrentes do desenvolvimento do transporte ferroviário, principalmente em função das obras.



Resultados das Concessões Ferroviárias

A evolução da frota de material rodante das malhas concedidas cresceu 127 % no período de 1997 a 2009, além da qualidade e nova tecnologia adquiridas pelas Concessionárias.

Frota de Material Rodante em Atividade (por unidade)



Fonte: ANTT e Associadas ANTF

Projeção de aquisição de Material Rodante e Trilhos(2010 a 2015):

Locomotivas = 130 unidades por ano

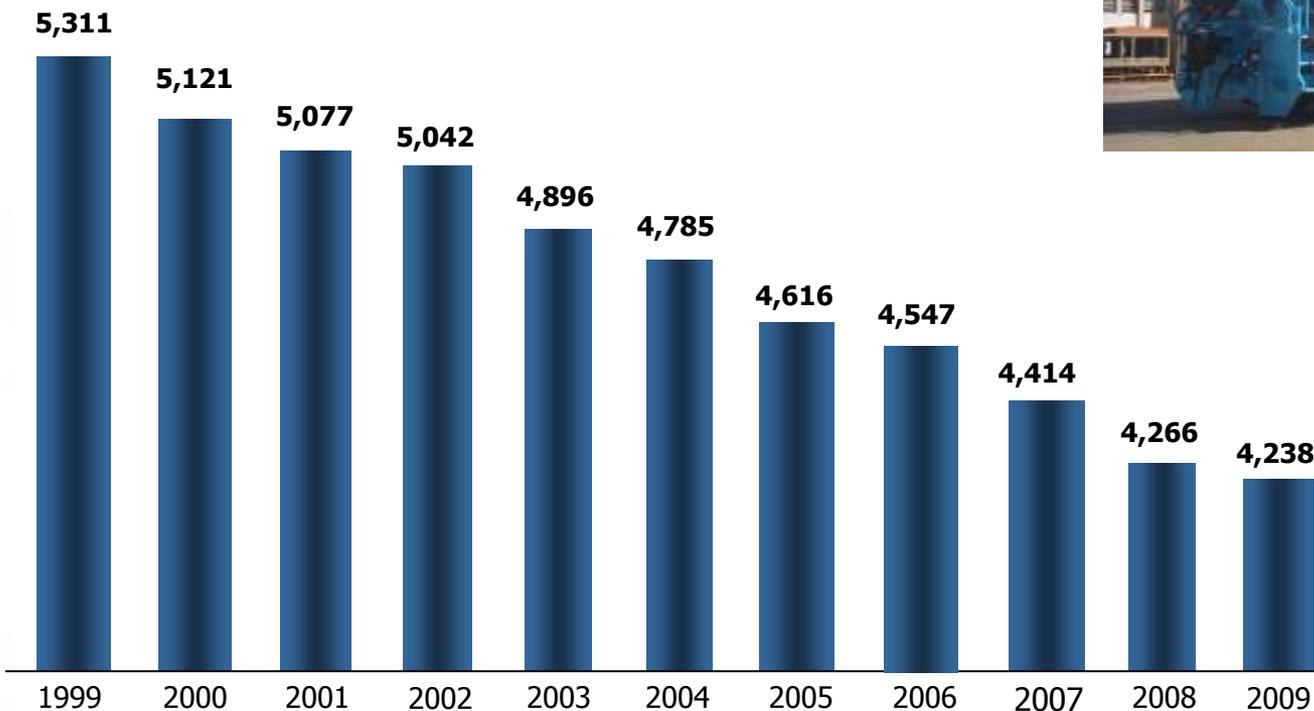
Vagões = 3.000 unidades por ano

Trilhos = 600 mil toneladas por ano

Resultados das Concessões Ferroviárias

O transporte ferroviário é ecologicamente correto...

Litros de Diesel / 1.000 TKU
Comparativo do 1º Semestre do período 2005 - 2010



1999 - 2009

Redução de 20,21%

2008 - 2009

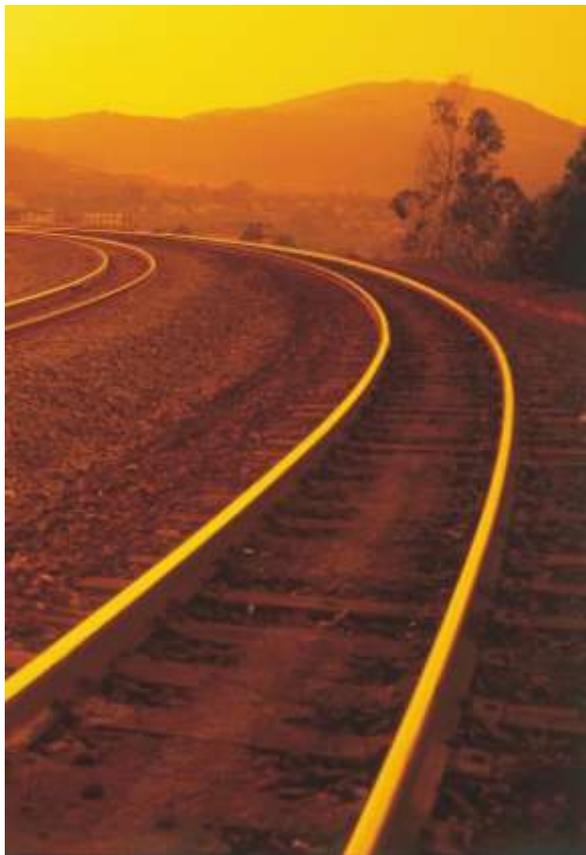
Redução de 3,99%



Resultados das Concessões Ferroviárias

As Concessionárias Ferroviárias continuam superando o desafio de aumentar a produção na infraestrutura concedida

Em cumprimento as suas responsabilidades, têm alocado recursos seguindo critérios de prioridades, principalmente em:



Melhoria da condição operacional da **via permanente das malhas** concedidas, enfocando os **aspectos de segurança e *transit time***;

Aquisição de material rodante - locomotivas e vagões -, bem como **recuperação da frota sucateada** herdada do processo de concessão;

Introdução gradual de novas tecnologias de controle de tráfego e sistemas, visando **aumento da produtividade, segurança e confiabilidade das operações**, assim como a **preservação do meio ambiente**;

Adoção de **parcerias com clientes e outros operadores**, buscando mercados com **maior valor agregado**;

Capacitação empresarial e aperfeiçoamento profissional, implantando cursos de operador ferroviário junto com outras entidades, além de programas de *trainee*;

Ações sociais com campanhas educativas, preventivas e de conscientização das comunidades limítrofes das ferrovias.



Resultados das Concessões Ferroviárias

1997 - 2009

Oferta

- Aumento da produção em 77,4%.
- Crescimento de 56,1% no volume transportado.
- Aumento de 77 vezes na movimentação de Contêineres (TEUs).
- Emprega mais de 36 mil funcionários diretos e indiretos.

2002 - 2009

Total da CIDE
R\$ 725 milhões

Investimentos

- Investimentos de **R\$ 22,1 bilhões** na malha e material rodante, incluindo recuperação da frota sucateada herdada da Rede.



**Setor
Ferroviário**

Arrecadação à União

- Pagos **R\$ 11,0 bilhões** em concessão e arrendamento; tributos Federais, Estaduais e Municipais.

Segurança

- Redução em torno de 80,1% no índice de acidentes.

As ferrovias passaram a ser competitivas.



INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA BRASILEIRA

Agenda Estratégica das Ferrovias

2



Agenda Estratégica das Ferrovias

Desafios para o Desenvolvimento do Setor Ferroviário

Para o futuro, o desenvolvimento das ferrovias depende de um conjunto de 12 fatores que integram a *Agenda Estratégica para o Setor de Transporte Ferroviário de Cargas*:



Eliminação de Gargalos

Gargalos na Infraestrutura Ferroviária:

Limitada capacidade de escoamento dos portos, em função de invasões e excesso de passagens em nível;

Construções irregulares às margens das ferrovias, reduzindo a velocidade das composições, gerando custos, queda de produtividade e riscos ao sistema;

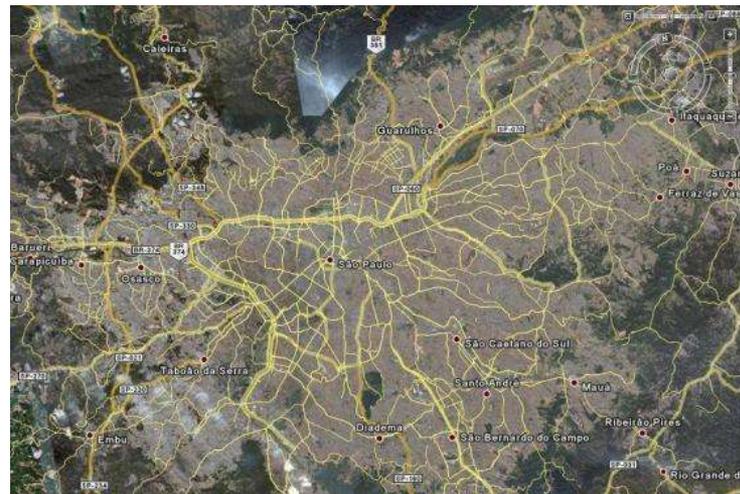
Excesso de passagens de nível na transposição de cidades, comprometendo a segurança e permitindo o risco de vandalismo;

Ausência de retroáreas em portos capazes de atender a demanda atual e futura.

Propostas de Solução:

- ▶ Realização de **obras de contornos e travessias nas áreas urbanas**, reduzindo riscos de acidentes, bem como o aumento da velocidade dos trens, com eliminação de PNs.
- ▶ Execução de **projetos de variantes e de acesso a portos e terminais**, visando aumentar o escoamento de cargas, com a eliminação de invasões na faixa de domínio.

Transpor Centros Urbanos como São Paulo



Eliminação de Gargalos

Invasões na faixa de domínio: *Proposta de Solução*

Apoio e parceria da ANTT nas áreas de conflito com Prefeituras e Estado, para manter os bens visando o cumprimento do Contrato de Concessão;

Utilização de programas do Governo existentes para realocação das moradias irregulares ou de provisão de habitação de interesse social como “Minha Casa, Minha Vida” da CEF;

Construção de contornos ferroviários pelo DNIT nas áreas densamente povoadas, com predominância de invasões ao longo da linha.

Essas ações possibilitarão a **solução de questões de segurança e desempenho operacional dos trens**, que atualmente precisam diminuir a velocidade média de 40 km/h para 5 km/h nas áreas urbanas.

Remoção de 30 Famílias na Invasão na Faixa de Domínio em Jundiaí



PARCERIA: ALL -América Latina Logística S.A.; MRS Logística S.A.; Prefeitura da Cidade de Jundiaí/SP

Eliminação de Gargalos

Passagens em Nível Críticas: *Propostas de Solução*

Atuação da ANTT na conscientização dos órgãos responsáveis pela construção e manutenção da PN (Prefeituras e DERs);

Realização e manutenção de obras de sinalização nas Passagens em Nível, pelo responsável definido no art. 10 do RTF, podendo ser Prefeitura ou DERs;

Construção de contornos ferroviários pelo DNIT, eliminando excesso de PNs e invasões ao longo da via, além do PROSEFER.

Passagem de Nível - MRS



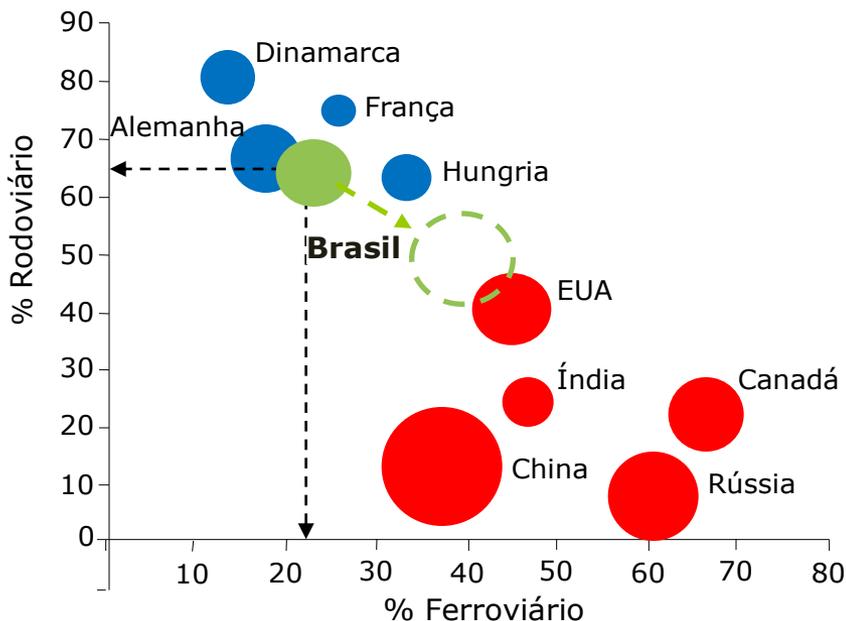
Passagem em Nível - MRS



É importante destacar a necessidade de **aglutinar esforços dos setores público e privado**, para discutir e viabilizar melhorias nas condições de segurança nas áreas limítrofes das ferrovias.

Expansão da Malha

A **participação dos modais rodoviário e ferroviário** no transporte de cargas brasileiro é **significativamente diferente daquela encontrada em outros países** de dimensões continentais.

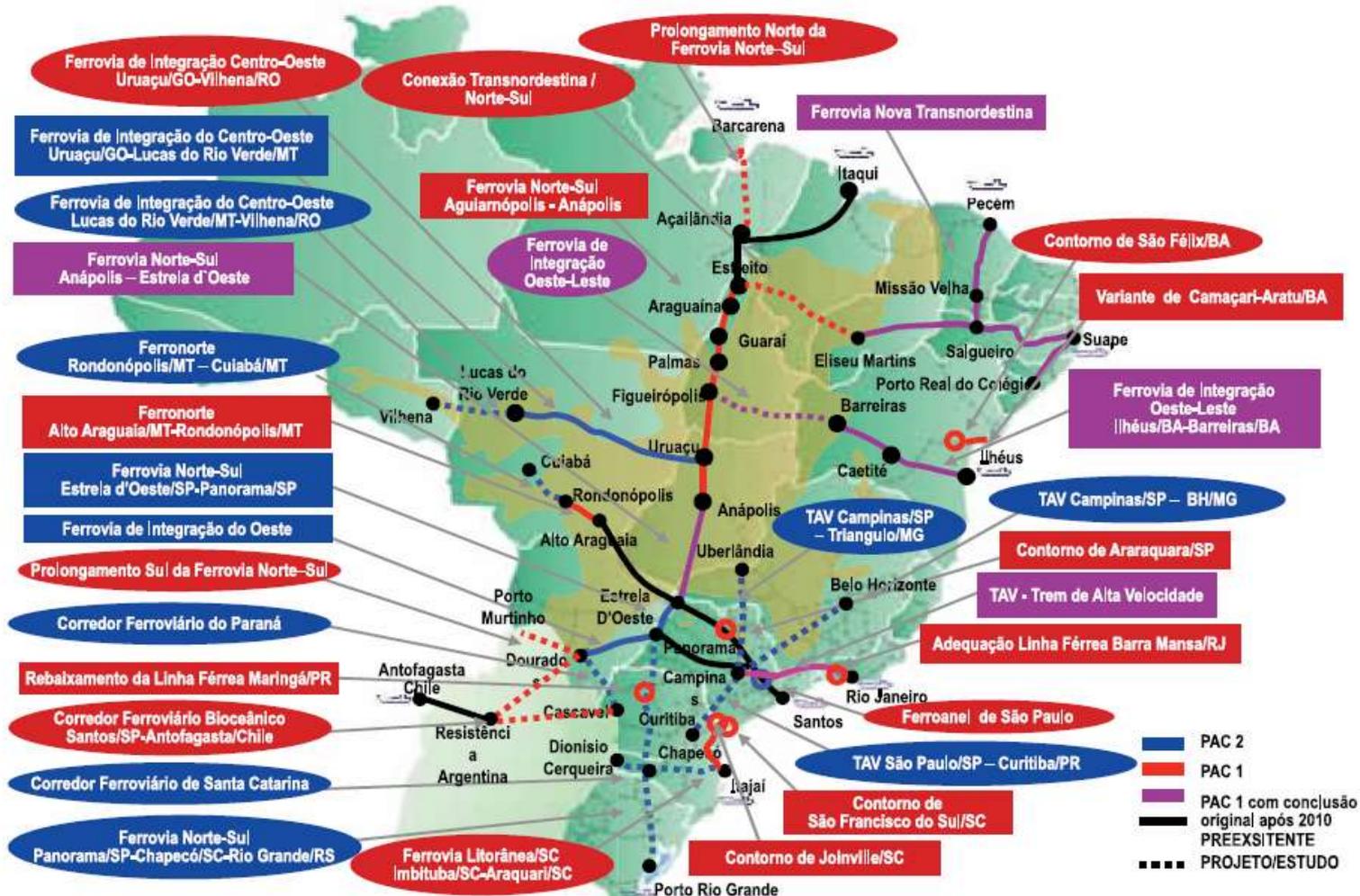


Países	Extensão da Malha Ferroviária (km)	Área Territorial (Km ²)	Densidade
Alemanha	41.896	348.672	120,2
Argentina	31.409	2.736.690	11,5
Australia	37.855	7.682.300	4,9
Canadá	46.688	9.093.507	5,1
China	86.000	9.569.901	8,1
Dinamarca	2.667	42.434	62,9
EUA	280.000	9.161.966	24,7
França	29.213	549.970	53,1
Hungria	8.057	89.608	89,9
Índia	64.015	2.973.193	21,5
Rússia	87.157	16.377.742	5,3
Brasil	28.857	8.459.417	3,4

É necessário **expandir a Malha Ferroviária Brasileira de forma integrada com os diversos modos de transporte**, considerando todas as regiões do País.

Expansão da Malha

Programa de Aceleração do Crescimento - PAC 2



Expansão da Malha

Nova Transnordestina



Ferrovias Norte Sul - Colina de Tocantins



Intermodalidade

Utilização de vários Modos de Transporte, aproveitando as vantagens de cada um no seu contexto.

Vantagens comparativas por meio de transporte

Meio de transporte	Distância ideal (km)
Rodovia 	0 - 400
Ferrovia 	400 - 1.500
Hidrovia 	1.500 - 3.000

Fonte: Log-In Logística Intermodal

Competitividade comparada

Vagão graneleiro (100 toneladas de carga)



Um trem composto de 100 vagões, com as medidas acima, substitui 357 caminhões.

Fonte: Log-In Logística Intermodal

Caminhão graneleiro (28 toneladas de carga)



3,57 caminhões (aprox. 100 toneladas de carga)



Intermodalidade

Exemplo de Integração Logística

Estados de Goiás, Minas Gerais e Espírito Santo

1 - Planejamento integrado

Em 2007, os governos de GO, MG e ES se uniram para elaborar um plano de melhoria da infraestrutura e de aumento da competitividade do agronegócio.

2 - Foco na cadeia produtiva

As ações foram definidas após estudo para identificar carências de escoamento da produção agrícola no noroeste mineiro e oportunidades de integração na malha de transporte.

3 - Soluções cirúrgicas

O projeto deu prioridade ao uso e à complementação da infraestrutura já existente. Definiram-se a recuperação de rodovias e a reativação de ferrovias.

4 - Parceria com o setor privado

A Vale participa do projeto de integração com suas ferrovias FCA e Vitória-Minas. Empresas como Louis Dreyfuss e Nova Agri investiram na construção de silos e de terminal de transbordo.

Terminal de Grãos em Pirapora-MG



Resultados da Integração Logística entre GO, MG e ES:

O custo do frete entre Unai (MG) e o porto de Tubarão (ES) caiu até 25%, de 60 para 45 dólares por tonelada.
Esse ganho é repassado aos produtores rurais.

Tributação

Proposta de Regime Tributário para Incentivo à Modernização e Ampliação da Estrutura Ferroviária no REPORTO:

Para o Governo Federal implantar medidas voltadas à Política Industrial, objetivando:

- **Estimular a realização de investimentos na modernização e ampliação das ferrovias brasileiras, em:** Vendas de máquinas, equipamentos e outros bens, no mercado interno ou externo, quando adquiridos ou importados pelas Concessionárias Ferroviárias para utilização exclusiva em ferrovias, com a suspensão de:



- ✓ IPI
- ✓ Imposto de Importação
- ✓ PIS e COFINS
- ✓ ICMS

Na prestação do serviço de transporte ferroviário incidem diretamente os percentuais de: **PIS/ COFINS = 9,25%** e o **ICMS varia por Estado** na faixa de **9%, 12%, 18% ou 19%**.

O REPORTO E REIDI PASSARAM A ENGLOBALAR AS FERROVIAS.

Tributação

Aperfeiçoamento da Estrutura Tributária do Setor:

- Utilização de mecanismos tributários para indução de investimentos de longo prazo, a exemplo de outros países, tais como depreciação acelerada;
- Equacionar aspectos da legislação tributária que dificultam a prática da intermodalidade;
- Garantir a reversão das contribuições e arrecadações do setor para o setor (Ex: CIDE, concessão e arrendamento);
- Eliminar impostos de importação de componentes não fabricados no Brasil, com a reclassificação tarifária de componentes, indicando **4 listas com 10 ferropeças**.

Resolução n. 40/CAMEX, de 27/09/07: incluiu na Lista de Exceções à Tarifa Externa Comum (alíquota zero) as **7 ferropeças**:

- Bielas e Blocos de cilindros, cabeçotes e cárteres;
- Injetores (incluídos os bico injetores) e Pistões ou êmbolos;
- Cabeçotes, para motores diesel e Virabrequins;
- Casquilhos, para motores diesel.

Resolução n. 45/CAMEX, de 03/07/08: redução tarifária para 2%, **3 equipamentos ferroviários**:

- Simuladores;
- Veículos Ferroviários rebocáveis, para esmerilhamento de trilhos;
- Tornos Horizontais.



Fornecedores

- **Identificação de Projetos de Desenvolvimento de Novas Tecnologias no mercado nacional e internacional**, visando o intercâmbio para o aprimoramento de fornecedores e os interesses das empresas em investir na indústria ferroviária nacional.
- **Desonerar importações nas áreas não competitivas:**
 - ✓ Reclassificação de itens enquadrados como “autopeças” para “ferropeças”;
 - ✓ Reavaliação das alíquotas de importação.



- **Apoiar a revitalização da Indústria Ferroviária Nacional;**
- **Fomentar uma produção nacional forte, competitiva e flexível:**
 - ✓ Qualidade
 - ✓ Preço
 - ✓ Prazo

Regulamentação

Aperfeiçoamento do aparelho regulatório, focando a regulação nos aspectos relativos aos serviços prestados, em linha com as obrigações assumidas nos Contratos de Concessão, e buscando maior equilíbrio entre direitos e obrigações das partes envolvidas.



▪ **Processos x Resultados:**

- ✓ A regulação dos processos inibe as inovações nas práticas de gestão e o uso de novas tecnologias, reduzindo ganhos de produtividade;

▪ **Maior equilíbrio de direitos e obrigações:**

- ✓ Cumprimento das obrigações do Governo relativas à invasões da faixa de domínio, PN's, etc. Ex: Assunção dos passivos de responsabilidade da União/ Extinta RFFSA.

▪ **Publicação de normas específicas para:**

- ✓ Passagem em Nível; Apito de Locomotivas e outros veículos ferroviários; **Bens Reversíveis**; e Receitas Alternativas.

✓ **Reversibilidade de Bens Arrendados:**

- Determinados **investimentos são reversíveis**, ou seja, pertencem ao patrimônio da União, que indenizará as Concessionárias ao final da concessão.
- Necessária a **regulamentação** dos investimentos das concessionárias nos bens reversíveis.

Interlocutores da Inventariança da Extinta RFFSA

Extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA - Lei n. 11.483/07:

- ▶ Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário e alterando dispositivos da Lei nº 10.233/01, ficando a partir de 22/01/07 que:
 - *"a **União sucederá a extinta RFFSA nos direitos, obrigações e ações judiciais** em que esta seja autora, ré, assistente, oponente ou terceira interessada, ressalvadas as ações de que trata o inciso II do caput do art. 17 desta Lei; e*
 - *os **bens imóveis da extinta RFFSA ficam transferidos para a União**, ressalvado o disposto no inciso I do art. 8º desta Lei."*
- ▶ Disciplina sobre as competências das instituições envolvidas no processo de inventariança dos bens, direitos e obrigações da extinta RFFSA;

Todos os **ativos e passivos da RFFSA foram assumidos pela União**, com a transferência da titularidade de seus bens e a migração do regime de direito privado para o de direito público.



Tecnologia

▪ **Padronização e Normalização - Comitê Metro-Ferrovário**

CB06/ABNT:

- ✓ Avançar nos trabalhos de revisão de normas do CB-06/ABNT;
- ✓ Normalizar a aplicação de novos materiais e tecnologias;
- ✓ Apoio à realização de Encontros Técnicos de Operadores e Fabricantes.



Vagão Tanque -ALL



Esmerilhadora da MRS

Tecnologia

- **Cooperação para desenvolvimento tecnológico:**
 - ✓ Combustíveis Alternativos
 - ✓ Meio Ambiente
 - ✓ Treinamento
 - ✓ Tecnologia da Informação
- **Parceria com instituições acadêmicas**



Processo de Renovação Mecanizada EFVM e EFC

Tecnologia

Cooperação para o Desenvolvimento Tecnológico

Piso de Borracha para Passagens de Nível - MRS



A MRS realizou teste comparativo entre **piso de borracha reciclada** e piso de concreto pré-moldado nas Passagens de Nível, soluções adotadas em diversos países para **oferecer melhores condições às comunidades**, uma vez que o pavimento asfáltico nestes locais tem vida útil reduzida, além de **agilizar a manutenção dessas PNs**.

Gente

Formação de profissionais para atender a crescente demanda por mão-de-obra especializada na área ferroviária (*Maquinista; Controlador de Tráfego; Técnico Mecânico e Elétrico; Manutenção de Via; Manutenção de Vagões; Operador, Técnico e Supervisor de Tração*):

- Inovações tecnológicas provocam **mudanças no perfil do profissional**;
- Inclusão nos currículos escolares de **formação técnica matérias associadas à prática ferroviária**;
- **Parcerias com instituições de ensino:**
 - ✓ Fundação Dom Cabral/MG;
 - ✓ PUC/ MG;
 - ✓ IME/ RJ;
 - ✓ COPPEAD/ UFRJ;
 - ✓ SENAI;
 - ✓ CEFETES/ MG;
 - ✓ CEPEFER.



Gente

Investimento em capacitação de pessoal



Simulador Vale

- ✓ Desenvolvimento de **Simulador de Operação de Trens**, em parceria com a **Escola Politécnica da USP (Universidade de São Paulo)**;
- ✓ **Investimento de R\$ 9,5 milhões** em 2009. Previsão de investimentos para 2010, R\$ 1 milhão, no aperfeiçoamento da tecnologia;
- ✓ **Visão em 3D.**

Investimento das concessionárias ferroviárias em qualificação de mão-de-obra:

- 2009: 16,6 milhões
- 2010: 19,2 milhões

Investimento do Governo em qualificação de mão-de-obra (todos os setores):

- 2009: 334 milhões
- 2010: 220 milhões

Fonte: Ministério do Trabalho e Emprego (CODEFAT)

Meio Ambiente

- Obter crédito pela não emissão de carbono:
 - ✓ Elaborar projeto para aprovação da metodologia junto a ONU do crédito de carbono.
- Apoio aos Projetos ferroviários do Programa Despoluir da CNT:
 - ✓ Divulgação de conhecimento das questões ambientais à população e os envolvidos nas operações ferroviárias.
- Desenvolvimento de novas tecnologias voltadas as:
 - ✓ Questões ambientais à população e os envolvidos nas operações ferroviárias.

Polímero de Plástico - MRS



Sistema de Aspersor de Minério - Vale



Meio Ambiente

A regulamentação dos temas ambientais precisa avançar na gestão e proteção ao meio ambiente, de forma convergente a prestação do serviço público do transporte, como:

- Equacionamento das dificuldades atuais para obter o licenciamento ambiental das obras de grande porte, além dos projetos do PAC.
- Aplicabilidade da Resolução N° 349/CONAMA, por parte dos órgãos ambientais Municipais e Estaduais: no curso dos processos de licenciamento ambiental, como forma de acelerar conclusão dos projetos.
- Viabilizar o entendimento e os requisitos exigidos pelos diversos órgãos ambientais: as ferrovias são consideradas de Utilidade Pública, conforme Decreto Lei 3.365 de 21/06/41, alterado pela Lei nº 2.786 de 21/05/56.

Empreendimentos dentro da Faixa de Domínio



Reativação do Pátio de Aristides Lobo - MRS



Ampliação de Pátio em Conceiçãozinha - ALL



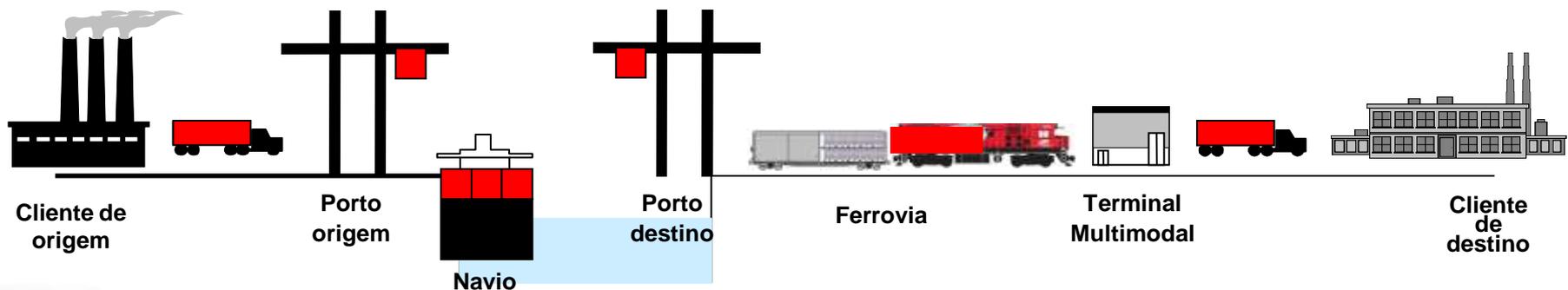
INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA BRASILEIRA

Considerações Finais

3

Infraestrutura de transporte de Cargas e a Logística:

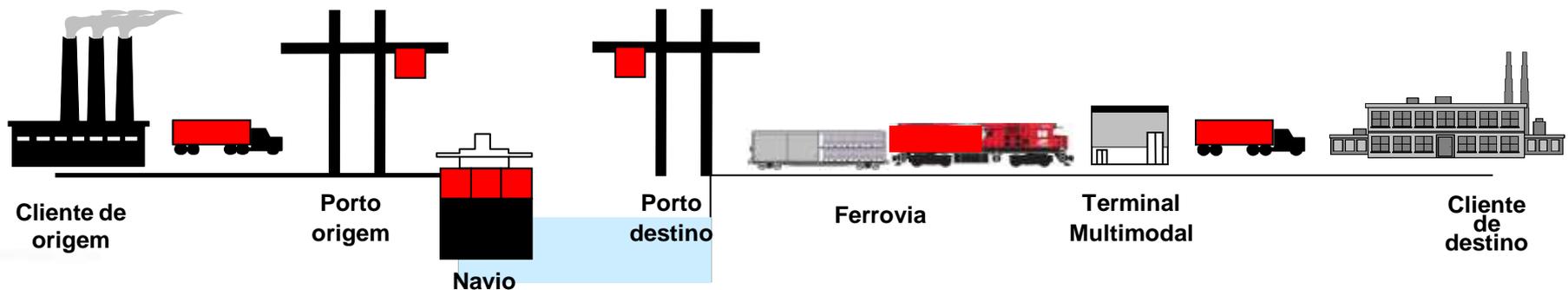
- ▶ **A logística adequada é altamente dependente de infraestrutura de transporte de carga;**
- ▶ O alto custo da logística no Brasil por deficiência de infra-estrutura de transporte de carga diminui a competitividade do Brasil, refletindo no crescimento das empresas e do país;
- ▶ **A redução do “Custo da Logístico”, é um fator importante para o Brasil alcançar o seu desenvolvimento econômico nas exportações.**



A Infraestrutura de Transporte influencia a Economia Brasileira:

- ▶ O desafio é melhorar cada modo de transporte e principalmente **avançar nas reformas a médio prazo**, de forma que a **intermodalidade e a integração logística** sejam os eixos das **políticas públicas**.
- ▶ A definição das **políticas públicas** é tarefa de governo, ainda que auxiliado pela sociedade, sendo essencial que **seja de forma integrada**, assim como as decisões de investimentos.
- ▶ Assim, a política de transportes estará voltada à **integração dos modos** e à **redução dos custos de logística do País**.

O Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte - CONIT, criado pela Lei 10.233/01 e **estruturado pelo Decreto 6.550**, de **27/08/08**, é o órgão com a atribuição de propor políticas nacionais de integração dos diferentes modos de transporte.



Perspectivas do Setor

Eliminar gargalos, expandir a malha e fomentar a intermodalidade para que todo o Brasil possa crescer, com:

- Equacionamento dos principais gargalos que impedem o desenvolvimento do setor e prejudicam o crescimento econômico nacional.
- Expansão da malha e maior participação da ferrovia na matriz de transportes, respeitando as vantagens comparativas dos demais modais.

Ampliação das ferrovias na economia do País



Fontes: PNL e ANTF



Visite nosso site: **www.antf.org.br**

E-MAIL: rodrigo.vilaca@antf.org.br



www.twitter.com/antf_ferrovia

Siga-nos!



facebook

Rodrigo Otaviano Vilaça

AntfFerrovia