

GARGALOS PESAM NA BALANÇA CUSTO-BENEFÍCIO

Gastos com logística rodoviária crescem e grandes companhias não querem depender tanto das estradas

BOTTLENECKS AFFECT THE COST-BENEFIT BALANCE

Expenses with road logistics are rising, and large companies intend to lessen their dependence on roads

Uma pesquisa desenvolvida pelo Instituto de Logística e Supply Chain (ILOS) trouxe à tona um dado novo na história da infraestrutura brasileira e sua relação com a cadeia produtiva. De acordo com o trabalho, o crescimento por demanda de transporte de cargas feito por caminhões está gerando dificuldades para o escoamento da produção de grandes empresas brasileiras. A informação, por si só preocupante, ganha proporções quando a ela somamos a recorrente deterioração do nosso parque rodoviário. As conclusões do levantamento não deixam dúvidas: quase metade das grandes companhias quer diminuir a dependência do modal rodoviário no transporte de suas cargas.

Apresentado durante o XVII Fórum Internacional de Logística, o estudo demonstrou que grande parte das 100 maiores empresas, em faturamento, ainda dá preferência ao modal rodoviário. Além disso, 26% delas só utilizam transporte por rodovias e 96% transportam mais de 50% de suas cargas em caminhões. De acordo com o CEO do Instituto ILOS e coordenador da pesquisa Paulo Fleury, “a dependência é enorme, 42% das companhias entrevistadas

A survey conducted by the Logistics and Supply Chain Institute (ILOS) uncovered new data about the history of Brazilian infrastructure and its relationship with the production chain. According to the study, the growth in the demand for cargo transportation made with trucks is creating difficulties for the production flow of large Brazilian companies. The data, which is preoccupying by itself, assume increased proportions when considering the recurring deterioration of the Brazilian road system. The survey's outcome is clear: almost one half of large companies intend to lessen the dependence on the road modal regarding cargo transportation.

Presented during the 17th International Logistics Forum, the study showed that most part of the 100 largest companies in revenues still prefer to carry their cargos through highways. Additionally, 26% of said companies carry their goods only through highways, and 96% carry more than 50% of their cargo by trucks. According to Paulo Fleury, ILOS CEO and coordinator of the survey, “the dependence is enormous: 42% of the interviewees



pretendem diversificar o modal usado e apenas 3% delas querem aumentar o peso do transporte rodoviário no frete de suas mercadorias”.

Recursos insuficientes

Mas, o que os principais agentes do setor têm a dizer? Segundo o Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT), cerca de R\$ 300 bilhões serão necessários até 2025 para que os gargalos da infraestrutura brasileira sejam sanados. O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) disponibilizou R\$ 42 bi até 2013, mas não se sabe ainda de onde virá o valor restante: se de outros órgãos do governo, de empréstimos internacionais ou da iniciativa privada. Para alguns, no entanto, o problema transcende a costumeira questão da falta de recursos.

Bernardo Figueiredo, diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), defende mais coordenação entre os agentes da logística. “Há um órgão, o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (Conit), que deveria justamente fazer a intermediação entre todos os modais

plan to diversity the modal they are using today, and only 3% intend to increase the share of road transportation in their freights.”

Insufficient resources

What do the largest players of the sector have to say about the issue? According to the PNLT plan (National Logistics and Transportation Plan), approximately R\$ 300 billion will be required until 2025 in order to relieve the bottlenecks of Brazil's infrastructure. The National Economic and Social Development Bank (BNDES bank) will disburse R\$ 42 billion by 2013. But, the source of the remaining amount is still unknown: it may come from other government bodies, international loans or the private sector. However, some say that the problem goes beyond the usual lack of resources.

Bernardo Figueiredo, executive officer of the National Land Transportation Agency (ANTT), says that the coordination among logistic agents has to be improved. “The National Council for Integration of Transportation Policies (Conit) was supposed to intermediate all transportation

Desde sua criação, em 2001, o Conselho Nacional de Políticas de Transporte (Conit) reuniu-se apenas duas vezes

Since its creation in 2001, the National Transport Council (Conit) met only twice

dos transportes; mas, desde sua criação, em 2001, o grupo reuniu-se apenas duas vezes”, lamentou.

Antigos e bem conhecidos, os gargalos envolvem também os outros modais e assim deixam o País cada vez mais distante da intermodalidade. E a gravidade do diagnóstico vem aumentando com a mesma rapidez da vertiginosa expansão da economia brasileira. Afinal de contas, a oitava economia do mundo não pode ocupar apenas o 94º lugar no *ranking* de infraestrutura. Essa forte contradição foi apontada pelo Relatório de Competitividade Global 2010/2011, desenvolvido pelo Fórum Econômico Mundial sobre 133 países.

Um olhar de fora

A exemplo do Fórum, a Câmara Brasil-Alemanha de Comércio também tem aquele distanciamento saudável quando a tarefa é enxergar e compreender o problema do outro em toda sua extensão. A entidade fez uma pesquisa com mil empresas brasileiras e constatou que infraestrutura insuficiente, carga tributária elevada e câmbio valorizado formam a equação do chamado Custo Brasil e tiram a competitividade das empresas brasileiras.

Um olhar rápido no trajeto que uma de nossas principais *commodities*, a soja, percorre até chegar a seu destino – os países desenvolvidos – revela como a falta de investimentos provoca distorções no sistema produtivo. O grão produzido no Mato Grosso, por exemplo, é altamente produtivo até sair da lavoura. Daí para a frente, no entanto, a competitividade do produto fica pelo caminho. Os primeiros responsáveis são os conhecidos obstáculos que os caminhoneiros são obrigados a enfrentar nas precárias estradas – tema, aliás, recorrente nesta publicação.

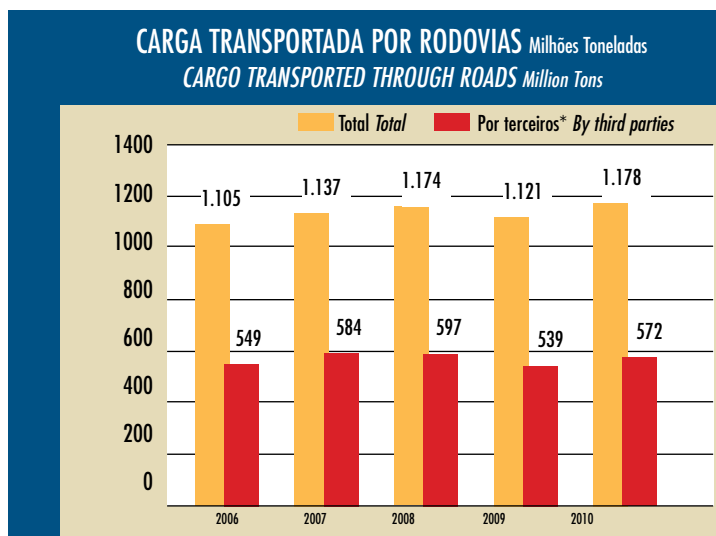
modals. But the group met only twice since its creation in 2001,” Figueiredo pondered.

The old and well-known problem represented by bottlenecks also involves other modals, and makes intermodality a distant solution in this country. The seriousness of the situation increases at the same pace of the huge expansion of the Brazilian economy. After all, the world’s eighth economy was not supposed to occupy only the 94th position on the infrastructure ranking. Such a blatant contradiction was pointed out in the 2010/2011 Global Competitiveness Report published by the World Economic Forum (WEF), and involving 133 countries.

A look from the outside

Just like the World Economic Forum, the Brazilian-German of Commerce and Industry (AHK) also keeps a healthy distance in order to try to look and understand the problem as a whole. The survey conducted by the entity with one thousand Brazilian companies indicates that Brazil’s insufficient infrastructure, its high tax burden and the appreciation in exchange rates form the equation of the so-called “Custo Brasil” (Brazil Cost) and reduce the competitiveness of Brazilian companies.

A glimpse into the path followed by soybeans – one of our principal commodities – to reach its destination – in many developed countries – reveals how the lack of investments can cause distortions to the production system. The grains grown in the state of Mato Grosso, for example, are highly productive before leaving the crop area. After that, the product gradually loses competitiveness. The first obstacle is represented by the problems faced



* Frota própria das empresas / *Companies' own fleet*

Fonte/Source: Instituto de Logística e Supply Chain (ILOS)

Empresas ligadas ao agronegócio gastam algo em torno de 13% de suas receitas com logística

Companies related to agribusiness spend as much as 13% of their revenues in logistics

O fim do caminho

Quando a rodovia chega ao fim, um outro processo, tão ou mais penoso, tem início: o embarque da mercadoria em uma estrutura portuária igualmente incipiente diante de nossas necessidades. Principal canal de escoamento de nossas exportações – e das importações também – o Porto de Santos encontra-se em situação crítica.

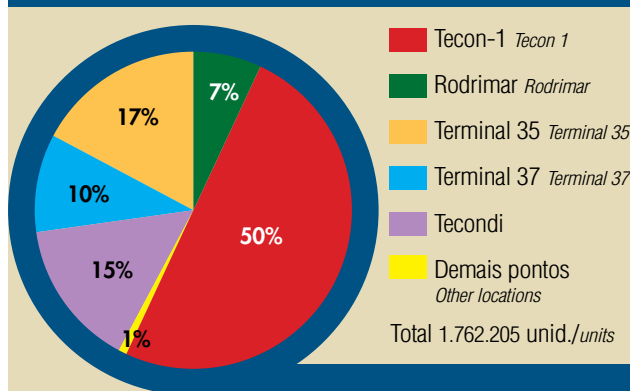
Segundo o Centro Nacional de Navegação (CentroNave), nos últimos 10 anos o volume de contêineres na importação aumentou 215%, contra um crescimento de apenas 23% no comprimento acostável e 20% na área alfandegada. Os problemas são agravados pelo aumento do tempo de carregamento, de 75%, entre 2009 e 2010.

O resultado desse cenário faz com que o tempo de espera para atracação das embarcações cresça exponencialmente e os navios esperem vários dias. As perdas financeiras anuais são estimadas em US\$ 95 milhões ou US\$ 73 por contêiner. De acordo com os especialistas que se debruçam sobre o assunto, esse valor equivale a 8% do frete Brasil-Europa. A ineficiência, portanto, absorve quase 10% do custo da carga de cada navio que sai para Roterdã, na Holanda, por exemplo.

Mas, por que dois setores tão importantes na cadeia logística não recebem os recursos de que necessitam para adequar nossa infraestrutura às necessidades de um país em crescimento? Uma das explicações é a lentidão do governo federal para realizar leilões de concessão de rodovias e portos. De lá para cá, os únicos leilões foram de governos estaduais, mas acabaram arrematados por companhias nacionais. No setor portuário, a lentidão é ainda maior. “O governo é muito moroso para liberar a construção de um porto. Só nos terminais públicos há cerca de R\$ 6 bilhões aguardando liberação” – sublinha o presidente da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Wilen Manteli. Os investimentos externos, por sua vez, aumentaram

MOVIMENTO DE CONTÊINERES NO PORTO DE SANTOS - 2010

CONTAINER MOVEMENT IN THE PORT OF SANTOS - 2010



Fonte/Source: Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP)

by truck drivers when travelling through the country's precarious roads – which is, by the way, a recurring issue in this publication.

The end of the road

When the trip is over, another painful process begins: the shipment of goods using a port structure that is equally incipient compared to our needs. As a principal export – and import

– flow channel, the Port of Santos is in a critical situation.

According to the Brazilian Shopping Center (Centro Nave, in Portuguese), the volume of import containers increased by 215% in the past 10 years, against a growth of only 23% in berthing length and of 20% in customs area. Load time has also increased by 75% between 2009 and 2010.

As a result, the waiting time for berthing grew exponentially, and vessels have to remain in the port for several days. Financial losses total US\$ 95 million per year, or US\$ 73 per container. According to experts, this amount corresponds to 8% of the value of freights from Brazil to Europe. Inefficiency is equivalent to almost 10% of the cargo costs of vessels leaving to the Port of Rotterdam (Netherlands), for example.

But why two sectors as relevant as these in the supply chain do not get the resources they need to adapt our infrastructure to the needs of a growing country? One explanation is the sluggishness of the federal government in holding back auctions for road concessions and ports. Since then, the only auctions were from state governments, which were eventually won by domestic companies. In the port sector, such sluggishness is even greater. “The government is very slow at approving the construction of a port. In public terminals only, there are some R\$ 6 billion awaiting approval” – says the president of the Brazilian Association of Port Terminals (ABTP), Wilen Manteli. Note



nos setores de telecomunicações, energia elétrica e petróleo, mas não contemplaram setores carentes como o de transportes e saneamento básico.

Por essas e outras, as empresas ligadas ao agronegócio gastam algo em torno de 13% de suas receitas com logística enquanto o conjunto de todas as empresas brasileiras gasta em média 8,5%. O economista Maurício Lima, autor de um estudo sobre o assunto, lembra que até 2005 os gastos com transporte consumiam 7,4% da receita líquida de uma empresa do setor produtivo. De acordo com ele, era de se esperar que as empresas conseguissem, ao longo dos anos, diminuir esses custos, mas isso não aconteceu. “O percentual pode parecer pouco significativo, mas é uma conta que vai direto para o resultado, em comparação ao lucro dessas empresas, e a participação é enorme”, argumenta ele.

A encruzilhada

Ainda segundo Maurício Lima, os custos com logística corresponderam a 10,6% do Produto Interno Bruto (PIB) em 2010, o equivalente a R\$ 91 bilhões. Considerando o mesmo período, nos Estados Unidos o montante gasto correspondeu a 7,7% do PIB americano. O economista explica: a relação entre o custo da logística e o PIB costuma diminuir conforme o desenvolvimento, e o Brasil, assim, diminuiu um pouco essa relação, mas ela começa a esbarrar na questão da infraestrutura. Ainda de acordo com Lima, é por isso que o modal rodoviário ganha importância. “Enquanto 65% da matriz de transporte brasileiro está centrada no escoamento por rodovias, nos EUA o modal rodoviário corresponde a apenas 28,7% do transporte de produtos e mercadorias; se o modal de transportes no Brasil fosse igual ao dos americanos em termos de distribuição, a economia seria de R\$ 90 bilhões”, acrescentou.

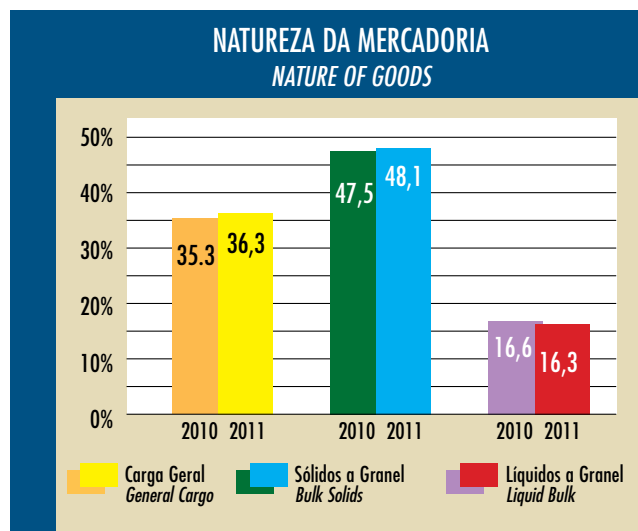
that foreign investments, in turn, increased in the telecommunications, electricity and oil areas, but did not address underserved sectors such as transportation and sanitation.

This is why agribusiness companies spend approximately 13% of their revenues with logistics, while all Brazilian companies spend 8.5% on average, considered as a whole. Maurício Lima, economist and author of a study on the issue, recalled that until 2005, transportation expenses accounted for 7.4% of net revenues of companies belonging to the production sector. According to Lima, the companies were expected to diminish these costs throughout time, but this did not happen. “The percentage may not seem significant, but it reflects directly on income and represents a huge share in the results,” he explained.

Crossway

Still according to Lima, logistic costs accounted for 10.6% of the Gross Domestic Product (GDP) in 2010, or R\$ 91 billion. In the United States, the amount spent corresponded to 7.7% of the country's gross domestic product in the period. The economist explained that the ratio between logistic costs and gross domestic product usually diminishes depending on the country's development level. Brazil managed to reduce this ratio, but infrastructure issues are becoming a barrier. This is the reason

why the railway modal is gaining ground, he says. “While 65% of Brazil's transportation matrix is focused on the flow of production through highways, in the United States this modal corresponds to only 28.7% of the transportation of products and goods. If Brazil's transportation modal was similar to that used for distribution purposes in the United States, we would save approximately R\$ 90 billion.”



Fonte/Source: Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP)

CRÔNICA DE UMA RECEITA DESVIADA

Uma velha história que se repete ao longo de décadas

CHRONICLE OF DEFLECTED FUNDS

An old story that repeats itself over decades

Frase feita usada à exaustão por redatores de jornais e revistas, a expressão que dá título a esta matéria – parodiada da obra do laureado escritor colombiano Gabriel Garcia Marques – cai como uma luva quando o assunto é a falta de investimentos continuados e o progressivo estado de deterioração das estradas brasileiras. De acordo com o Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (IPEA), o setor rodoviário necessitaria de R\$183 bilhões em investimentos para corrigir as deficiências atuais da estrutura rodoviária nacional. O estudo do órgão, ligado ao ministério do Planejamento, indica que os recursos deveriam ser distribuídos da seguinte maneira: R\$ 144 bilhões para recuperação, adequação e duplicação de trechos; R\$ 38,5 bi em construção e pavimentação, e R\$ 830 milhões em obras especiais.

Os investimentos previstos, no entanto, estão bem aquém de nossas reais necessidades. É que um outro levantamento, desenvolvido pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), dá conta que de 2011 até 2014, as rodovias irão receber R\$ 50,6 bilhões. O valor representa um aumento da ordem de 71% em relação ao quadriênio 2006/2009, mas não supre uma demanda que só tem crescido desde que o setor rodoviário perdeu sua maior fonte de receita: o Fundo Rodoviário Nacional (FRN).

É bom lembrar aqui as consequências dessa perversa equação. Afinal de contas, os efeitos negativos da falta de obras no parque rodoviário aumentam como se fossem uma bola de neve rolando montanha abaixo. A explicação é simples. Uma obra de manutenção que deixa de ser feita em tempo hábil, dali a um ano passa a ser uma intervenção de restauração que, desnecessário dizer, demanda mais recursos. Se mais uma vez, o poder público negligenciar suas obrigações, os cofres públicos terão de desembolsar, no futuro, muito mais recursos para reconstruir a estrada.

Recursos vinculados

Nunca é demais repetir essa história. No passado, as estradas, tanto as federais quanto aquelas administradas por estados e municípios, dispunham de recursos a elas vinculados. A receita era gerada pela

Cliché used to exhaustion by editors of newspapers and magazines, the expression that the title of this story – parodied from the novel of laureate Colombian writer Gabriel Garcia Marques – fits like a glove when it comes to the lack of continued investment and the progressive state of deterioration of roads in Brazil. According to the Institute of Applied Economic Research (IPEA), the roadway sector would need R\$ 183 billion in investments to correct the deficiencies of the current national road infrastructure. The survey carried out by the organization, which is linked to the Ministry of Planning, indicates that the resources should be distributed as follows: R\$144 billion to recover, adapt and duplicate road stretches; R\$ 38.5 billion to construct and pave new roads, and R\$ 830 million for special structures.

The planned investments, however, are well below our actual needs. The fact is that another survey, developed by the Brazilian Social and Economic Development Bank (BNDES), shows that from 2011 to 2014, the roads will get R\$ 50.6 billion. The figure represents an increase of about 71% over the four year period 2006/2009, but it does not meet a demand that has been growing and growing since the road sector has lost its biggest source of revenue: the National Road Fund (FRN).

It is worthwhile recalling the consequences of this bad equation. After all, the adverse effects from the absence of road infrastructure works are growing on a fast pace. The explanation for that is quite simple. When maintenance works are not made on due time, any intervention made a year later will involve restoration works, which, of course, will take more resources. If public powers do not fulfill their obligations again, public coffers will have to disburse greater funds in order to rebuild the roads.

Linked resources

Is never enough to repeat this story. In the past, the roads, both federal and those run by states and municipalities counted on resources linked to such

arrecadação do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos (IULCLG) – criado nos anos 40 para construir, manter e ampliar a estrutura rodoviária do País. Inicialmente, 40% dos recursos arrecadados eram destinados ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), atual Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) – e os 60% restantes distribuídos entre estados e municípios.

As vantagens do sistema eram evidentes. Os recursos arrecadados e, principalmente, a previsão dos montantes permitiam a programação das obras e melhorias. Com o passar dos anos, no entanto, dezesseis leis e decretos-leis desviariam a receita, de forma progressiva, de sua destinação constitucional.

Eterno retorno

Até 1974 foi possível manter certa estabilidade no setor. No ano seguinte, entretanto, a legislação deu início ao progressivo desvio que acabaria excluindo o próprio DNER do processo. Mais recentemente, em 2001, o governo federal tentou recriar uma fonte segura de recursos para o setor. A Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE) – cobrada sobre a importação e comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e derivados e álcool combustível – viabilizou, à época, o Fundo Nacional de Infraestrutura de Transporte (FNIT) que, à exemplo do antigo FRN, financiaria a recuperação da malha rodoviária. Mas, a maior parte dos recursos gerados foi igualmente desviada para o governo pagar outras contas – deixando no ar outro velho adágio segundo o qual “a história, quando se repete, nada mais é do que uma farsa”.

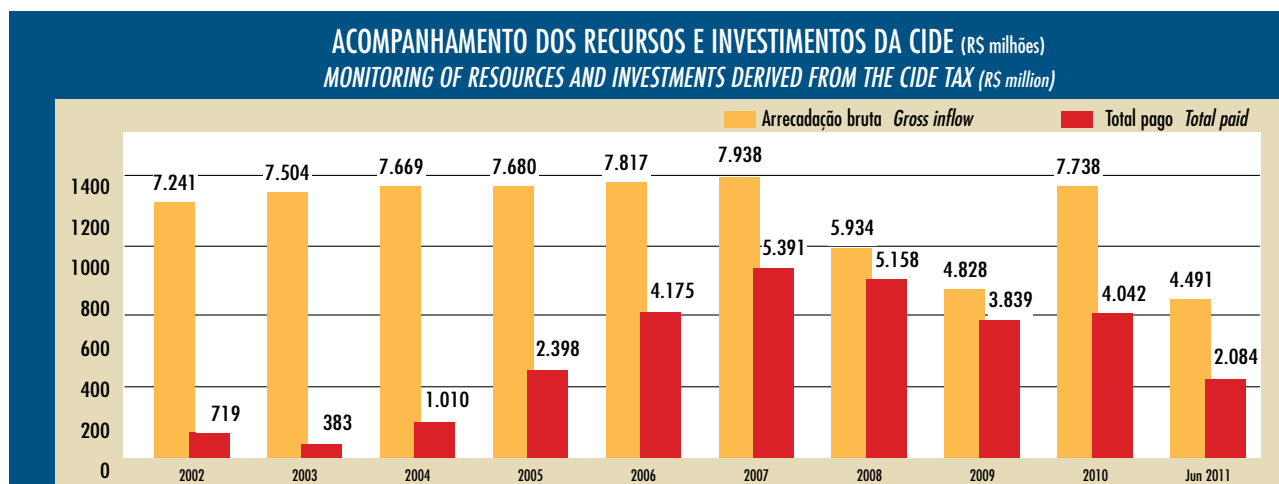
Paulo Marinho

funds. The revenue was generated by the collection of the Single Tax on Lubricants and Liquid and Gas Fuels (IULCLG) – created in the 1940s to build, maintain and expand the country's road infrastructure. Initially, 40% of the funds raised were directed to the National Highway Department (DNER), formerly the National Department of Transport Infrastructure (DNIT) – and the remaining 60% distributed among states and municipalities.

The advantages of the system were evident. The funds raised, and especially the prediction of the amounts allowed the programming of works and improvements. Over the years, however, seventeen laws and decree-laws would gradually divert revenues away from their constitutional path.

Eternal return

Until 1974 it was possible to maintain some stability in the sector. In the following year, however, lawmakers led maneuvers that would gradually change the process and eventually exclude the DNER itself from gaining. More recently, in 2001, the federal government attempted to recreate a safe source of resources for the sector. The Contribution for Intervention in the Economic Domain (CIDE) – levied on import and marketing of oil and oil products, natural gas and derivatives, and ethanol – enabled at the time the creation of the National Fund for Transport Infrastructure (FNIT), which, like the old FRN, would finance the restoration of the country's road network. But most of the funds generated were also shifted to other purposes, so that the government could pay other bills – leaving in the air another old saying according to which “History, when repeated, is no more than farce”.



Fonte/Source: Boletim Econômico CNT Julho de 2011

ROUBO DE CARGAS

Faltam recursos para aumentar a segurança

CARGO THEFT

Insufficient resources to enhance security

Tão antigo quanto a precariedade de nossa rede viária, o roubo de cargas aumenta na medida em que a falta de recursos necessários a sua manutenção vai criando obstáculos no caminho dos motoristas. “A situação precária das estradas é um dos fatores que facilitam a ação dos bandidos, pois os caminhoneiros são obrigados a diminuir a velocidade para trafegar” – a declaração é do presidente da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, deputado Milton Monti, do Partido da República (SP).

Feito durante o XI Seminário Brasileiro do Transporte Rodoviário, o comentário demonstra que o poder público está atento ao problema, mas a incidência de ocorrências policiais nas estradas só faz aumentar. E o motivo é o de sempre. Faltam recursos não só para consertar e manter as estradas, mas dotá-las de policiamento e sinalização adequados. O evento, realizado em Brasília no início do segundo semestre, trouxe à baila dados alarmantes: em 2010, os 12,7mil registros de roubo em todo o País provocaram perdas de R\$850 milhões em mercadorias roubadas.

Estatísticas não confiáveis

Ainda durante o encontro, o assessor de Segurança da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC), Paulo Roberto de Souza, estimou que atualmente são desmanchados em média 1.400 veículos de carga roubados no País. Já o delegado Carlo Bortone Ramos, da diretoria de Combate ao Crime Organizado da Polícia Federal, alertou que não existem estatísticas confiáveis de roubo de carga. “Os registros são pulverizados e não há interligação entre os órgãos de segurança” – advertiu.

Não é por falta de iniciativas que o problema, até hoje, não foi pelo menos minimizado. Afinal de contas, ainda em 2006, foi sancionado o Projeto de Lei Complementar 121, também conhecida como Lei Negromonte. O instituto, entre outras coisas, cria o Sistema Nacional de Prevenção,

As old as the precariousness of our highway network, cargo theft increases in the extent that the lack of resources needed for maintenance works creates barriers for drivers. “The precariousness of our highways facilitates the action of robbers, since truck drivers have to drive at a lower speed,” said the president of the Transportation Commission of the Chamber of Deputies, Deputy Milton Monti (Republic Party – State of São Paulo).

Made during the 11th Brazilian Meeting on Highway Transportation, the statement indicates that the public powers are attentive to the problem, although the rate of such occurrences has been increasing. The reasons are the same as usual. There is a lack of resources not only to fix and upkeep highways, but also to provide the police supervision and the traffic signs needed. The meeting, held in Brasília in the beginning of the second half of the year, revealed alarming data: in 2010, 12,700 theft reports registered in Brazil totaled losses of R\$ 850 million in goods stolen.

Unreliable statistics

Also participating in the meeting, Paulo Roberto de Souza, safety advisor of the National Association of Cargo Transportation and Logistics (NTC), estimated that some 1,400 stolen cargo vehicles are disassembled each day in the country. According to Carlo Bortone Ramos, chief police officer and member of the Federal Police Board Against Organized Crime, the statistics about cargo theft are not reliable. “Records are scattered and safety bodies are not interlinked,” he said.

Some initiatives were taken and, so far, the problem was at least minimized. After all, the Supplemental Bill of Law No. 121, also known as Negromonte Law, was ratified in 2006. Among other issues, the regulation established the creation of the National System for Prevention,

Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e suas disposições articulam a ação dos policiais e dos órgãos fazendários, federais e estaduais, por meio da criação de um banco de dados. O texto, no entanto, ainda não foi regulamentado e, por isso, não pode ser aplicado.

Desmanche ilegal

Liderança do setor, o senador Clésio Andrade, do Partido da República (MG), também presidente da Confederação Nacional do Transporte (CNT), defende, com unhas e dentes, a importância do modal rodoviário. De acordo com ele, a logística por meio de outros modais de transporte tem aumentado a cada dia, “mas ainda temos 60% dos bens do País circulando pelas rodovias”, afirma. Ainda segundo Andrade, é importante aumentar o efetivo da Polícia Rodoviária Federal e organizar a atividade de revenda de peças usadas que hoje, sem regulamentação, é o principal destino de componentes originados do desmanche ilegal.

Outro dado alarmante é o volume de roubo de cargas praticados à mão armada: 96% de todas as ocorrências colocam em risco a vida dos motoristas e apenas 4% são furtos.

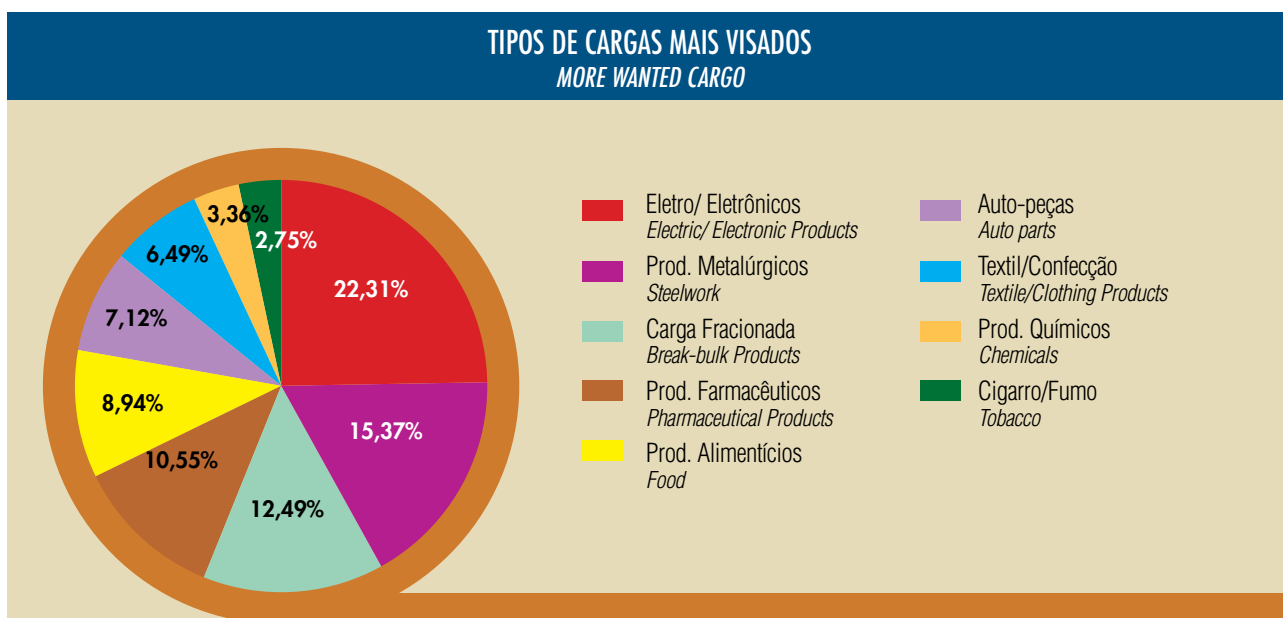
Fontes do setor admitem que houve algum avanço na manutenção das estradas e na concessão dos pedágios, mas, conforme sublinha o presidente da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, Milton Monti, “ainda há muita coisa a fazer”.

Inspection and Repression to Vehicles Theft, which provides for the articulation, through the development of a database, of the actions taken by the police and federal and state tax authorities. However, the law can't be applied since its text has not been regulated yet.

Chop Shops

Senator Clésio Andrade (Republic Party – State of Minas Gerais), a leading representative of the sector and president of the National Association of Transportation Companies (CNT), is a strong supporter of the importance of highway transportation. According to him, despite the increase in other transportation means, “60% of the country’s goods still circulate through highways.” Andrade added that it would also be important to increase the Federal Highway Police force and organize the activities involving the resale of used parts, which are not regulated and represent the main destination of parts originated from chop shops.

When the subject is cargo theft, another scare news is the volume of robberies: 96% of the events reported represented a risk for the life of drivers, and only 4% were thefts. According to sector sources, some advances were achieved regarding the maintenance of highways and toll concessions, but, as highlighted by Milton Monti, “a lot still has to be done”.



Fonte/Source: Sindicato das Empresas de Transportes de Carga do Estado de São Paulo e Região (SETCESP)