

Alta de 4,7% nos acidentes com caminhões reforça papel do seguro na gestão de riscos

Sudeste concentra o maior volume de ocorrências, enquanto Norte registra alta de 18% e reúne três dos quatro maiores índices estaduais de letalidade

A circulação de cargas pelas rodovias brasileiras ganhou um ponto adicional de atenção em 2026. Nos cinco primeiros meses do ano, segundo levantamento da Confederação Nacional das Seguradoras (CNseg) com base em dados da Confederação Nacional do Transporte (CNT), os acidentes envolvendo caminhões nas rodovias federais brasileiras aumentaram 4,7%, passando de 7.439 em 2025 para 7.787.

O resultado nacional reúne realidades distintas. O Sudeste concentrou 2.339 acidentes, o maior volume entre as cinco regiões, com alta de 0,39%. No Norte, as ocorrências passaram de 462 para 545, avanço de 17,97% e maior crescimento proporcional do país. O primeiro dado reflete a escala dos corredores de maior movimentação de cargas; o segundo, o rápido aumento da exposição em uma região de longas distâncias.

A diferença aparece também na gravidade dos acidentes. O Amazonas registrou 37,7 mortes a cada 100 acidentes com vítimas envolvendo caminhões, o maior índice do painel da CNT. Pará, com 29,6, e Roraima, com 28, estão entre as quatro maiores taxas do país. No Sudeste, São Paulo registrou 5,5 mortes por 100 acidentes com vítimas; o Rio de Janeiro, 6,2; e o Espírito Santo, 6,9. A taxa do Amazonas foi quase sete vezes a de São Paulo.

O contraste revela duas dimensões do mesmo risco: no Sudeste, o grande fluxo multiplica o impacto potencial de cada interrupção; no Norte, o crescimento e a letalidade ampliam a vulnerabilidade. Uma clisão, saída de pista ou pane pode interromper entregas, causar perdas na carga, gerar responsabilidade por danos a terceiros e afetar contratos em cadeia.

O avanço dos acidentes ocorre em paralelo ao aumento dos desembolsos de uma das coberturas diretamente relacionadas à atividade dos transportadores. No primeiro semestre de 2026, as indenizações do seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga (RCTR-C) cresceram 2,3% e alcançaram R\$ 634,2 milhões, de acordo com a CNseg. O seguro cobre a responsabilidade do transportador por perdas ou danos causados às mercadorias em decorrência de acidentes previstos na apólice durante o transporte.

A dimensão dessa exposição está diretamente ligada ao peso das rodovias na logística nacional. O modal responde por quase 70% da movimentação de mercadorias em TKU (tonelada-quilômetro), segundo o Panorama do Transporte Rodoviário de Cargas. Com uma parcela tão significativa da circulação de bens concentrada nas estradas, acidentes e interrupções podem ter efeitos que ultrapassam a própria viagem, com impactos sobre entregas e cadeias produtivas em diferentes regiões.

Dependência rodoviária amplia exposição

Essa dependência também aumenta a relevância das condições em que o transporte é realizado. A operação convive com uma frota envelhecida. Cerca de meio milhão de caminhões com mais de 25 anos circulam no Brasil, enquanto os emplacamentos acumulam queda de 6,7% nos sete primeiros meses de 2026, segundo a Fenabrave.

O presidente da Comissão de Transportes da Federação Nacional de Seguros Gerais (FenSeg), Marcos Siqueira, explica que a idade dos veículos também tem reflexos sobre a operação. “Caminhões mais antigos não contam com parte das tecnologias de frenagem e monitoramento presentes nos modelos atuais e estão mais sujeitos a problemas relacionados à manutenção. Uma pane durante o percurso pode interromper a viagem, exigir o transbordo da mercadoria e provocar

atrasos, além de perdas ou avarias na carga”.

A combinação entre as condições da frota, o volume de cargas transportadas e os riscos presentes ao longo do percurso amplia a importância do gerenciamento de riscos nas operações. É justamente nessa frente que uma mudança regulatória passou a alcançar diretamente os transportadores neste segundo semestre.

Nova regra liga cobertura a gerenciamento de riscos

Desde 1º de julho, os transportadores rodoviários de cargas precisam comprovar a contratação dos seguros obrigatórios previstos na Lei nº 14.599/2023. A verificação passou a integrar as condições para inscrição e manutenção do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC).

São três tipos de seguros: o Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Cargas (RCTR-C), com coberturas para perdas ou danos à carga decorrentes de acidentes; o Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RC-DC), para perdas ou danos por roubo e furto; e o Responsabilidade Civil de Veículo (RC-V), para danos corporais e materiais causados a terceiros.

A integração das informações com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) permite verificar as contratações. As apólices dos seguros RCTR-C, RC-DC e RC-V devem estar vinculadas a um Plano de Gerenciamento de Riscos, conectando proteção financeira e prevenção.

“O mercado de seguros trabalhou intensamente para adequar processos e sistemas às novas regras. O objetivo é oferecer soluções compatíveis com a legislação e contribuir para que a implementação ocorra de forma eficiente, com mais segurança jurídica e operacional para toda a cadeia logística”, afirma Siqueira.

Com as novas exigências, a CNseg projeta crescimento de 2,9% para o seguro de transporte em 2026. Somente no primeiro semestre, o segmento arrecadou R\$ 2,9 bilhões em prêmios. “A expectativa é de que a obrigatoriedade de comprovação das coberturas amplie a contratação no segundo semestre, período em que as novas regras passam a ter efeito sobre o mercado”, conclui Siqueira.

Seminário da OAB debate papel estratégico do seguro na proteção social e econômica do País

Evento realizado em 2 de setembro de 2026 destacou desafios do gap de proteção, segurança jurídica e nova lei do contrato de seguro



Em sua participação no II Seminário de Direito do Seguro do Conselho Federal da OAB Federal, a diretora jurídica da CNseg, Glauce Carvalho, destacou o seguro como instrumento de proteção social, estabilidade econômica e desenvolvimento.

Também examinou os desafios para reduzir o gap de proteção e os novos riscos decorrentes de ataques cibernéticos, de eventos climáticos extremos mais frequentes e severos, de mudanças tecnológicas e do envelhecimento da população, fatores capazes de pressionar os custos do mercado segurador.

O encontro de setembro reuniu representantes do setor jurídico e do mercado segurador para discutir também os impactos da nova lei do contrato de seguro.

Em sua exposição, Glauce Carvalho assinalou que seguro ocupa hoje posição estratégica na economia brasileira, tornando-se um mecanismo essencial para reduzir vulnerabilidades, proteger famílias e empresas e contribuir para a continuidade de atividades produtivas diante de riscos cada vez mais complexos.

Dados apresentados pela executiva ratificam a relevância do mercado. A arrecadação do setor corresponde a cerca de 6% do PIB nacional, enquanto os ativos financeiros ligados ao mercado segurador somam aproximadamente R\$ 2,7 trilhões e financiam 25,8% da dívida pública nacional. Em 2025, o setor pagou R\$ 548,4 bilhões em benefícios, indenizações, resgates e sorteios, valor 8,8% superior ao registrado no ano anterior.

Apesar dos números expressivos, Glauce Carvalho chamou a atenção para o mercado potencial de seguros. Na carteira de auto, por exemplo, apenas 27,8% da frota nacional conta com seguro automotivo, o que significa que mais de 44 milhões de veículos circulam sem proteção securitária.

A lacuna se repete em outras modalidades e ramos: só 17% dos lares brasileiros têm seguro residencial, 26% da população conta com planos privados de assistência médica, 3,3% da área agrícola cultivada possui seguro rural e 7,7% da população adulta tem seguro de vida.

Para ela, reduzir a lacuna de proteção não deve ser visto como meta de crescimento do mercado, mas como agenda de interesse público. Isso porque a ampliação do acesso ao seguro está associada à capacidade do país de fortalecer sua resiliência econômica e social perante riscos cada vez mais complexos.

Nesse contexto, Glauce Carvalhal examinou a nova lei do contrato de seguro. A seu ver, o texto legal abre uma etapa de interpretação e aplicação que exigirá equilíbrio entre a proteção adequada de segurados e beneficiários, a segurança jurídica e a preservação da técnica securitária baseada na mutualidade.

Para ela, o crescimento do seguro no Brasil depende da construção de um ambiente regulatório e jurídico capaz de estimular a inovação, ampliar a confiança e levar proteção a milhões de pessoas, famílias e atividades econômicas ainda expostas. A lei já está escrita; sua aplicação, no entanto, começa a ser construída pela atuação conjunta de juristas, reguladores, operadores do mercado e sociedade, concluiu.

Garantia estendida paga R\$ 1,5 milhão em Sergipe, com alta de 103,3% nas indenizações

Pagamentos mais que dobraram no primeiro semestre, enquanto a arrecadação cresceu 8,2% e chegou a R\$ 12,8 milhões, segundo a CNseg

As indenizações do seguro garantia estendida mais que dobraram em Sergipe no primeiro semestre de 2026. Entre janeiro e junho, foram pagos R\$ 1,5 milhão aos consumidores, alta de 103,3% em relação ao mesmo período de 2025, segundo dados da Confederação Nacional das Seguradoras (CNseg). O avanço dos pagamentos foi mais de 12 vezes superior, em termos percentuais, ao crescimento da arrecadação do ramo, que subiu 8,2% e alcançou R\$ 12,8 milhões no período.

Os números ajudam a dimensionar o papel de uma cobertura presente no cotidiano de consumidores que compram eletrodomésticos, eletrônicos, celulares e outros bens duráveis. O aumento dos pagamentos ocorre em um período de crescimento das vendas do comércio varejista sergipano. No acumulado do primeiro semestre, o volume comercializado avançou 2,1% em comparação com igual período do ano passado, segundo a Pesquisa Mensal de Comércio (PMC), do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

A garantia estendida é um seguro contratado para ampliar o período de proteção de um produto após o término da garantia oferecida pelo fabricante. É comum em compras de eletrodomésticos, eletrônicos, celulares e outros bens duráveis. As coberturas variam conforme o contrato e podem prever, por exemplo, o reparo ou a substituição do produto em situações determinadas na apólice.

Para Sidemar Spricigo, presidente da Comissão de Seguros Gerais Afinidades da Federação Nacional de Seguros Gerais (FenSeg), o crescimento das indenizações ajuda a mostrar, na prática, a função de proteção financeira desempenhada pelo produto.

“Quando as indenizações crescem nesse ritmo, fica mais evidente a finalidade do seguro: transformar uma despesa inesperada com um bem que já foi adquirido em uma situação para a qual o consumidor pode contar com proteção. A garantia estendida ajuda a preservar o investimento feito e traz mais previsibilidade para o orçamento familiar”, afirma Spricigo.

Regulamentado e supervisionado pela Superintendência de Seguros Privados (Susep), o seguro garantia estendida vai além de uma simples ampliação da garantia original do produto. A contratação envolve condições definidas em apólice e a proteção oferecida por uma seguradora

sujeita às regras de solvência e constituição de reservas do mercado segurador.

Atenção às condições da cobertura

A contratação da garantia estendida não é automática e o seguro não substitui os direitos assegurados pela garantia legal. Antes de aderir, o consumidor deve verificar quando a cobertura começa, por quanto tempo permanece válida e quais defeitos ou situações estão contemplados. Também devem ser observadas as exclusões, a rede de assistência disponível e as condições previstas para reparo, substituição do produto ou eventual reembolso.

“É importante verificar quando a cobertura começa, por quanto tempo permanece válida, quais situações estão cobertas e quais são as exclusões. Conhecer essas condições permite ao consumidor avaliar se o seguro atende às suas necessidades e utilizá-lo adequadamente quando precisar”, afirma Cybele Neumann, diretora do Sindicato das Seguradoras em Sergipe.

Para ajudar nessa decisão, a FenSeg disponibiliza um guia online que explica o funcionamento da garantia estendida, suas coberturas e os principais pontos que devem ser observados pelo consumidor antes da contratação. Para acessar, clique aqui: <https://fenseg.org.br/publicacoes/garantia-estendida-vantagens-e-beneficios>

Seguro aeronáutico em Mato Grosso: alta nas indenizações significa mais acidentes aéreos? Não necessariamente

Pagamentos alcançaram R\$ 64,6 milhões no primeiro semestre de 2026, mas o valor das indenizações não revela, sozinho, quantos acidentes ocorreram; entenda a diferença entre frequência e severidade

- A alta de 528,9% nas indenizações do seguro aeronáutico em Mato Grosso mede o crescimento do valor pago pelas seguradoras, e não a quantidade de acidentes aéreos ocorridos no estado.
- Em uma carteira formada por bens de elevado valor, um único sinistro de grande impacto - ou um pequeno número de ocorrências mais graves - pode alterar significativamente o resultado financeiro de um período.
- Segundo dados da Confederação Nacional das Seguradoras (CNseg), as seguradoras pagaram R\$ 64,6 milhões em indenizações no estado entre janeiro e junho de 2026. O montante foi 528,9% superior ao registrado no mesmo período de 2025. Enquanto isso, a arrecadação do seguro aeronáutico recuou 3,8%, para R\$ 17,7 milhões.

Em termos matemáticos, um crescimento de 528,9% significa que o valor pago no primeiro semestre de 2026 foi aproximadamente 6,3 vezes o do mesmo intervalo do ano anterior. A partir da variação divulgada, estima-se que as indenizações tenham ficado próximas de R\$ 10,3 milhões no primeiro semestre de 2025. Essa comparação dimensiona o salto financeiro, mas ainda não informa quantos sinistros produziram os pagamentos.

Frequência e severidade medem aspectos diferentes do risco

Para interpretar corretamente o resultado do seguro aeronáutico, é preciso distinguir frequência de severidade. A frequência indica quantas vezes os eventos ocorreram em determinado período. A severidade mostra a dimensão financeira dos prejuízos provocados por esses eventos.

Uma carteira pode registrar muitos sinistros de menor valor e, ainda assim, pagar menos indenizações do que outra que tenha enfrentado apenas uma ou duas perdas de grande porte. No seguro aeronáutico, essa diferença pode ser especialmente relevante porque o valor da aeronave, os equipamentos instalados, a extensão dos danos, as despesas de reparo e os limites de responsabilidade civil variam de uma operação para outra.

A Superintendência de Seguros Privados (Susep) explica que a probabilidade de ocorrência do sinistro e o valor potencial da indenização estão entre as principais variáveis consideradas no cálculo do preço de um seguro. São, portanto, duas dimensões diferentes: a possibilidade de o evento acontecer e o tamanho da perda caso ele aconteça.

Acidente aeronáutico e sinistro de seguro são a mesma coisa?

Não. Um acidente aeronáutico é uma ocorrência relacionada à operação de uma aeronave, classificada e investigada conforme os critérios do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER). Já o sinistro, segundo a definição da Susep, é a concretização de um risco coberto por um contrato de seguro durante o período de vigência.

Essa distinção impede uma correspondência automática entre as duas bases. Nem todo acidente registrado pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA) necessariamente produz uma indenização do seguro aeronáutico. É preciso que a aeronave possua a cobertura correspondente e que o evento esteja enquadrado nas condições da apólice.

O movimento inverso também é possível. Um mesmo acidente pode mobilizar coberturas distintas, de acordo com os danos causados à aeronave, aos ocupantes, a terceiros ou a outros bens. Além disso, a data do acidente, o momento em que o sinistro é comunicado e o período em que a indenização é contabilizada podem não coincidir. Por isso, um cruzamento rigoroso precisa considerar não apenas os valores, mas também os critérios e as datas utilizados em cada base.

O que os dados do CENIPA mostram sobre Mato Grosso?

Levantamentos publicados no fim de agosto de 2026, com base no Painel SIPAER, apontavam 16 acidentes aeronáuticos em Mato Grosso desde o início do ano, três deles fatais. Em 2025, foram registrados 20 acidentes durante todo o ano; em 2024, foram 29.

Os números confirmam que o estado mantém um volume relevante de ocorrências aeronáuticas, mas não permitem concluir que os acidentes cresceram na mesma proporção das indenizações. A comparação coloca lado a lado oito meses de 2026 e anos completos de 2025 e 2024. Para responder especificamente se houve aumento da frequência no primeiro semestre, seria necessário aplicar o mesmo intervalo - janeiro a junho - aos dois anos.

Também seria preciso manter a mesma classificação, separando acidentes, incidentes graves e demais incidentes. A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) alerta que as informações sobre ocorrências podem ser alteradas durante o andamento das investigações, que, em alguns casos, levam anos até a publicação do relatório final.

Uma avaliação mais completa do risco tampouco deveria considerar apenas a quantidade absoluta de acidentes. Se o número de aeronaves em atividade, de operações ou de horas voadas tiver aumentado, a exposição ao risco também terá crescido. Em suas análises de segurança operacional, a ANAC utiliza, para determinados segmentos, indicadores como a taxa de acidentes por 100 mil horas de voo.

Assim, mesmo uma comparação semestral da quantidade de acidentes não seria suficiente para medir, isoladamente, se a operação aérea se tornou mais arriscada.

Qual é o peso da aviação agrícola em Mato Grosso?

A aviação agrícola é uma parte importante do contexto mato-grossense. O estado possui uma frota relevante de aeronaves utilizadas na pulverização de lavouras, com maior concentração das operações durante o primeiro semestre, segundo a Comissão de Cascos Marítimos e Aeronáuticos da FenSeg.

Entre os três acidentes fatais registrados no estado até o levantamento realizado no fim de agosto

de 2026, dois envolveram aeronaves utilizadas em operações agrícolas. Os casos ocorreram em janeiro, em Lucas do Rio Verde, e em fevereiro, em Primavera do Leste.

Essa presença ajuda a compreender a exposição aeronáutica existente em Mato Grosso, mas não autoriza associar automaticamente os acidentes agrícolas aos R\$ 64,6 milhões pagos pelas seguradoras. Os dados divulgados pela CNseg são agregados e não identificam as aeronaves seguradas, os acidentes relacionados nem os valores destinados a cada ocorrência.

Também é importante lembrar que as investigações do CENIPA têm finalidade preventiva. O órgão busca identificar fatores que possam contribuir para evitar novos acidentes, sem determinar culpa ou responsabilidade civil ou criminal.

O que pode tornar um sinistro aeronáutico mais severo?

A severidade depende das características de cada evento e das proteções contratadas. Entre os elementos que podem elevar uma indenização estão o valor da aeronave, a ocorrência de perda total, a extensão dos reparos, os equipamentos atingidos, as despesas previstas no contrato e os danos causados a terceiros.

Aeronaves empregadas em atividades diferentes também apresentam valores, equipamentos e exposições distintos. Um avião agrícola, uma aeronave executiva, um helicóptero e um avião utilizado no transporte de passageiros não representam necessariamente o mesmo risco nem produzem prejuízos financeiros semelhantes.

Para saber se o salto de 528,9% foi provocado principalmente pela severidade, seria necessário conhecer quatro informações que não aparecem nos dados agregados divulgados:

- a quantidade de sinistros indenizados em cada semestre;
- o valor médio pago por sinistro;
- a distribuição dos pagamentos por tipo de cobertura;
- a concentração das indenizações nos eventos de maior valor.

Sem esses dados, a hipótese de que poucos sinistros severos tenham impulsionado o resultado é tecnicamente possível e compatível com o funcionamento da carteira, mas não pode ser apresentada como causa comprovada.

Afinal, houve mais acidentes aéreos em Mato Grosso?

A resposta mais precisa é: o aumento de 528,9% nas indenizações, por si só, não comprova que tenha havido mais acidentes. O percentual demonstra que o impacto financeiro dos sinistros cobertos cresceu intensamente no primeiro semestre de 2026.

Para estabelecer se também ocorreu aumento da frequência, seria necessário comparar os acidentes registrados entre janeiro e junho de 2025 e de 2026, sob os mesmos critérios, e relacioná-los ao volume de operações ou de horas voadas. Para saber por que as indenizações cresceram, seria preciso ainda conhecer a quantidade e o valor individual dos sinistros cobertos.

A distinção é importante porque frequência, severidade, acidente aeronáutico e sinistro securitário descrevem aspectos diferentes do risco. Lidos corretamente, os R\$ 64,6 milhões não representam uma taxa de acidentes: mostram a capacidade financeira mobilizada pelo seguro para responder aos prejuízos cobertos em uma atividade na qual uma única perda pode alcançar valores elevados.

Fonte: CNseg, em 10.09.2026