

Por Antonio Penteado Mendonça



Nas décadas de 1970 e 1980, o seguro de transporte de carga, juntamente com o seguro de incêndio, era o filé mignon do mercado. Sinistralidade baixa, corretores especializados, frota relativamente nova, menos estradas, mas estradas menos esburacadas, e baixa taxa de criminalidade faziam do seguro de transporte um negócio sonhado por todas as seguradoras, mas alcançado apenas por um grupo restrito, com corpo técnico de primeira ordem e uma política comercial voltada para a carteira.

O resultado costumava ser tão bom que era comum a comissão oficial de 15% ser completada com um extra de mais 10%, depositado na conta das corretoras especializadas, como prêmio, ou quase que uma participação nos lucros, em função da baixa sinistralidade e dos ganhos da seguradora.

Depois, o mercado complicou. O Brasil começou a mudar e o seguro de transporte mudou junto. De risco diferenciado e sonho dos resseguradores, chegou um momento em que menos de 10 companhias continuavam aceitando riscos de transporte de carga, especialmente o transporte rodoviário, carro chefe dos transportes brasileiros.

O aumento do número de viagens somou-se à piora das condições das rodovias, ao aumento de roubos e furtos e ao aumento dos acidentes. De repente as seguradoras se deram conta de que, da forma como ia, a coisa terminaria mal. E foi o que aconteceu. Durante vários anos, ganhar dinheiro com seguro de transporte rodoviário de carga passou a ser negócio raro.

O seguro de transporte de carga é obrigatório para as pessoas jurídicas instaladas no território nacional. Da mesma forma, o seguro do transportador de carga também é um seguro obrigatório, que deve ser contratado pelo caminhão transportador.

Muito provavelmente, a maioria das viagens seja feita sem seguro, tanto de transporte, como de responsabilidade civil do transportador. Isso porque o Brasil é um país continental, com diferenças grandes de uma região para outra, que impactam a penetração dos seguros e a contratação das apólices, mesmo as obrigatórias.

A soma das péssimas condições de milhares de quilômetros de estradas com os roubos e furtos de carga transforma os dois seguros num risco mais fácil de não ser aceito, como ainda hoje é possível se constatar.

A maioria das seguradoras não se interessa pelos seguros de transporte rodoviário de carga e RC transportador porque são apólices que exigem uma gestão acurada e próxima do negócio, o que, naturalmente, encarece a operação, pela necessidade da contratação de escolta, rastreamento, levantamento da ficha dos motoristas, pontos de vistoria, locais para pernoite, etc.

Além disso, as péssimas condições das estradas espalhadas pelo interior do país são mais um complicador, já que, além do risco de roubo, os caminhões estão sujeitos a desastres de todos os tipos e gravidades, quando não sofrem os efeitos dos dois problemas, sendo assaltados ou saqueados logo depois de sofrerem um acidente.

E não é dizer que isso só acontece longe dos grandes centros. Não é verdade. São Paulo e Rio de Janeiro e o espaço compreendido num raio de 100 quilômetros das duas cidades concentram o grosso dos roubos de carga de todo o país. Além disso, é justamente nas estradas de acesso às duas capitais que os caminhões são rotineiramente saqueados, depois de sofrerem um acidente ou uma pane.

Com as medidas de proteção modernas, transportadores, donos de cargas e seguradoras conseguiram uma melhora no quadro das perdas decorrentes de roubo e acidentes envolvendo caminhões e cargas transportadas. Mas dizer que o quadro é animador ou que há no horizonte alguma leve nuvem indicando melhora na situação seria um exagero.

O que vai sendo feito é uma salda russa com o preço das apólices (salgado), com as medidas de proteção possíveis e com a forma como as cargas são despachadas e estocadas. Os profissionais conseguem resultados positivos, mas seguradoras pouco afeitas ao risco não devem se aproximar dele. É o melhor jeito de perderem muito dinheiro.

**Fonte:** [SindSegSP](#), em 11.03.2016.