

Seguradoras adotam política de aceitação de risco mais cautelosa para frear sinistralidade da carteira

Uma política de subscrição de risco mais severa é a estratégia adotada pelas seguradoras de transportes para afugentar o aumento da sinistralidade na carteira, algo que tem a ver com o salto no roubo de cargas nas estradas brasileiras. “O roubo de cargas é um fenômeno recorrente. Ora cai, ora sobe, mas não há dúvidas de que tem uma relação direta com o momento econômico. Quando a economia está bem, o roubo existe, mas não atinge as proporções elevadas dos períodos de crise, como o atual”, explica o presidente da Comissão de Transportes da FenSeg, Alexandre Leal Rodrigues.

A severidade dos roubos colocou o Brasil no mapa mundial de estradas mais perigosas para o transporte de carga, segundo o mais recente levantamento feito pelo JCC Cargo Watchlist, comitê que congrega gestores de riscos do mercado segurador de Londres. Alguns trechos de rodovias brasileiras figuram na lista negra da entidade, como os da BR-116 (Curitiba – São Paulo e Rio de Janeiro – São Paulo); SP-330 (Uberaba – Porto de Santos) e BR-050 (Brasília – Santos).

E pior: os roubos não ocorrem mais apenas nas rodovias federais, mas nas regiões metropolitanas das principais capitais, porque é mais fácil a abordagem a caminhões menores encarregados de distribuir as mercadorias nas cidades. Na Pavuna, por exemplo, bairro do subúrbio do Rio de Janeiro cercado por favelas e depósitos de mercadorias, o ciclo de roubo exibe um viés de forte alta. “Nos veículos menores, é mais fácil fazer a desova das mercadorias do que nos caminhões de grande porte usados nas rodovias”, diz Alexandre Leal Rodrigues.

Para ele, “embora embarcadores, transportadores e seguradoras adotem uma série de ações de gerenciamento de riscos, o ideal seria o poder público fazer algo a mais no campo da segurança. Mas não há dúvidas de que, dada a crise, a área de segurança pública nos estados sofre os efeitos das dificuldades orçamentárias. Então, é um momento ruim porque não há respaldo forte no campo da segurança pública, e os roubos proliferam”, diz ele.

Ainda mais porque o roubo de carga continua a ser considerado um crime de menor potencial agressivo. Isso significa que os ladrões, quando julgados, têm penas de até quatro anos e não chegam a cumprir penas de reclusão, se forem primários. Ou seja, voltam para as ruas e novamente ao crime, dizem especialistas em segurança pública. A legislação fraca também estimula a receptação de cargas roubadas.

Alexandre Leal Rodrigues reconhece que, do outro lado, há uma inteligência do mal, capaz de neutralizar os efeitos do sofisticado arsenal tecnológico usado no rastreamento e monitoramento das cargas. O mercado hoje adota a segunda geração de rastreadores, além de iscas eletrônicas, para, havendo roubo, ter mais chances de recuperar parte ou a totalidade da carga, explica o presidente da Comissão de Transportes da FenSeg.

As iscas eletrônicas, colocadas em algumas embalagens de mercadorias transportadas, permitem chegar aos depósitos clandestinos para os quais as cargas são levadas, sendo comum encontrar nesses estabelecimentos lotes de carregamento de diversas transportadoras e embarcadores vítimas dos assaltos.

Os gêneros alimentícios estão entre os produtos que lideram o ranking dos roubos, mas “não podemos desprezar outros itens como eletroeletrônicos, cigarros, confecções, medicamentos e autopeças”, assinala Alexandre Leal Rodrigues. Em razão disso, as seguradoras precisam fazer uma especificação adequada, avaliando o tipo de mercadoria transportada, o histórico de sinistros dos embarcadores/transportadores, definição de rota, horário do translado, uso de escolta, equipamentos eletrônicos, antes da fixação dos prêmios e de franquias. “Todos precisam estar

juntos e partilhar responsabilidades”, afirma ele.

Ainda mais porque a taxa de expansão de prêmios, essencial para fazer frente às despesas na carteira de Transportes, avança mais lentamente este ano (3,7% até agosto), reflexo direto da desaceleração da economia, ao passo que os sinistros se tornam mais frequentes. Como a perspectiva de recuo dos negócios deve permanecer pelo menos até o primeiro semestre de 2017, Alexandre Leal Rodrigues afirma que uma política de subscrição adequada é a única arma do mercado para conviver com um momento de perdas maiores.

Levantamento da NTC&Logística (Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística) informa que houve 19.250 registros de roubos de carga em 2015 no Brasil, expansão de 10% sobre as 17.500 ocorrências de 2014. O prejuízo gerado foi R\$ 1,12 bilhão, um recorde. O Sudeste lidera as ocorrências, com 85,7% dos casos.

Fonte: [CNseg](#), em 16.11.2016.