

Por Antonio Penteado Mendonça



De acordo com a Secretaria de Segurança Pública de São Paulo, o roubo de cargas teve forte crescimento nos últimos meses, na comparação com o mesmo período do ano passado. Faz tempo que o transporte de cargas é um problema sério para as autoridades, para as empresas, para a população e para as seguradoras.

Até meados da década de 1980, o seguro de transporte de carga era um dos filés do setor. A sinistralidade era baixa, o seguro era rentável e o roubo tinha pouco impacto no fechamento da conta. Por isso, os corretores especializados eram paparicados pelas seguradoras, que disputavam agressivamente as grandes contas da indústria e das transportadoras.

Ao longo do tempo esta situação foi se modificando e, já na década de 1990, o seguro de transporte sofria em função do aumento vertiginoso dos casos de roubo, especialmente num raio de cem quilômetros das cidades de São Paulo e do Rio de Janeiro. O problema atingiu uma dimensão tão grande que a maioria das seguradoras simplesmente decidiu parar de operar na carteira e as que permaneceram no negócio passaram a fazer exigências cada vez mais radicais, na tentativa de minimizar os prejuízos de correntes dos assaltos aos caminhões.

Foram adotados trajetos especiais, viagens em comboios, medidas de fiscalização nos percursos, usados rastreadores, depois GPS, os motoristas passaram a ser selecionados levando em conta informações especiais, etc.

Num primeiro momento, essas ações, somadas a um melhor desempenho da polícia, tiveram impacto positivo na queda dos roubos e furtos e isso atraiu seguradoras que haviam abandonado o seguro de transporte para voltarem a operar com ele. A consequência imediata foi o aparecimento de apólices destinadas a públicos específicos, com preços mais baixos, justamente em virtude da melhor tipificação de cada tipo de operação e dos riscos que a ameaçam.

Com a privatização de parte importante da malha rodoviária nacional, as estradas melhoraram a qualidade, não apenas das pistas, mas também dos sistemas de vigilância, com a instalação de câmeras ao longo das rodovias.

Com a chegada das tecnologias modernas de rastreamento e localização o transporte de mercadorias voltou a ser quase que um negócio seguro, muito embora determinadas cargas continuassem a ter altíssimo índice de roubos e furtos.

Fazendo um retrospecto, pode-se mesmo dizer que o transporte de cargas foi vítima da própria eficiência. Ao constatar a queda do número de casos de roubo e furto, aconteceu um relaxamento natural, que levou a um novo círculo de violência, com os assaltos aos carros fortes, até então crimes raros de acontecerem, se transformando no retrato da nova realidade, na qual os bandidos,

invariavelmente melhor armados e em veículos mais eficientes do que a polícia, se atiram com a sanha dos unos invadindo a Europa sobre quem ficar na sua frente.

O poder de fogo, a profissionalização das quadrilhas, o uso de modernas técnicas de operações de guerra dão aos bandidos a segurança necessária para ousarem cada vez mais. E eles têm feito isso com enorme sucesso, conforme reconhecido pela Secretaria de Segurança Pública de São Paulo.

Na contramão deste processo, as seguradoras voltam se desencantar com a realidade e os resultados da carteira, com várias delas se questionando se é razoável prosseguirem dando cobertura para os riscos de transporte de mercadorias.

Não adianta imaginar que apenas cobrar mais caro ou implantar esta ou aquela tecnologia de proteção terá o condão de reverter o quadro. O problema é mais embaixo e passa pela incapacidade da polícia inibir os assaltos e recuperar as mercadorias subtraídas.

Se não houver vontade política para mudar o que vai acontecendo, se as autoridades não abordarem o problema com inteligência, capacidade de fiscalização, integração entre as várias polícias estaduais e planejamento em conjunto com os grandes donos de cargas, transportadores e seguradoras não haverá a reversão do número de assaltos, nem dos prejuízos crescentes que cobram caro do brasileiro, já fortemente onerado pelas outras variáveis que compõem o custo Brasil.

**Fonte:** [SindSegSP](#), em 16.12.2016.