

Por Antonio Penteado Mendonça



O roubo de carga está fora de controle. Tanto faz o que digam as autoridades, a verdade é que quase dez mil assaltos em São Paulo e outros tantos no Rio de Janeiro, apenas em 2016 são números para acender o sinal vermelho. Afinal, são 52 roubos por dia, apenas nestas regiões.

De acordo com as estatísticas, 86% dos casos acontecem na região Sudeste. Em princípio, o dado está correto. Afinal, é nesta parte do Brasil que acontece o grosso da movimentação de cargas, além do quê, os levantamentos dos demais estados não são muito confiáveis.

O grosso do movimento das cargas brasileiras é feito através de rodovias. Só recentemente o transporte ferroviário e o transporte fluvial começaram a adquirir alguma importância, mas nada comparável, tanto em volume, como em diversidade de produtos.

Como não poderia deixar de ser, há uma seleção das cargas mais visadas, que leva em conta demanda, facilidade de distribuição, preço, sofisticação dos esquemas de proteção, etc., que determina de antemão quais as cargas mais roubadas e onde o grosso dos roubos acontece. Por exemplo, o roubo de carne acontece num raio de mais ou menos cem quilômetros de São Paulo. É um crime que, pela natureza da carga, exige uma infraestrutura sofisticada, uma vez que, para descarregar um caminhão de carne, são necessárias instalações específicas para receber o produto.

Já o roubo de cigarros e medicamentos, pela rapidez da distribuição e a consequente necessidade de recolocação da mercadoria em veículos menores, que as distribuem nos endereços pré-determinados, se dá em áreas com acesso fácil para os locais onde a mercadoria será entregue.

Grande parte dos roubos de carga tem destino certo antes da ação acontecer. Logo depois do roubo, os ladrões tomam as providências necessárias para sumir com as mercadorias, escondendo-as em depósitos e armazéns ou descarregando-as e colocando-as em outros veículos com o percurso de distribuição e todos os endereços anotados.

Até meados dos anos 1980, o seguro de transporte rodoviário de cargas era considerado uma das joias da coroa. Eram disputados pelas seguradoras, que não hesitavam em pagar altas comissões de corretagem aos corretores destas contas e aos próprios segurados.

A partir desta época a situação começou a mudar. O roubo de cargas se transformou num negócio altamente lucrativo, com quadrilhas estruturadas para atuar com diferentes tipos de mercadorias. O resultado é que, na década de 1990, apenas umas poucas seguradoras continuavam a aceitar estes riscos e, mesmo assim, cobrando prêmio caro e exigindo processos de monitoramento e segurança sofisticados.

Daí para frente, o índice de roubos de cargas oscilou para um lado e para o outro, mas sem jamais retornar à realidade anterior, tanto que, apenas depois de meados dos anos 2000, as seguradoras começaram a se interessar de novo pelo risco. A razão é que, com o passar dos anos, as medidas de segurança fizeram efeito e a sinistralidade da carteira caiu. Mas o novo quadro não se sustentou por muito tempo. Já faz alguns anos que o roubo de cargas tem apresentado crescimento constante, em patamares elevados, o que assustou principalmente as seguradoras que estavam dispostas a voltar a operar no ramo.

Hoje, apenas um número pequeno de companhias tem interesse no risco. E as apólices são altamente exigentes no que diz respeito a todo o processo de transporte, começando pelos motoristas, passando pelos percursos, equipamentos de rastreamento, formação de comboios, limites por veículo e exclusões drásticas de determinados produtos.

A consequência é que os prejuízos com os roubos e os custos com as ações de proteção são repassados para o preço final das mercadorias, onerando ainda mais os produtos brasileiros, que já custam mais caro do que os da concorrência em função de toda uma série de encargos e ineficiências incidentes sobre eles. Em outras palavras, o roubo de cargas é mais um vetor que impacta o chamado custo Brasil.

**Fonte:** O Estado de S. Paulo, em 06.02.2017.