

Por Antonio Penteado Mendonça



As cenas mostradas pela televisão são estarrecedoras. Milhares de caminhões parados em fila, por causa das condições lastimáveis das estradas por onde escoar parte significativa da safra de grãos brasileira.

O lamaçal pelo qual eles são obrigados a trafegar se estende por longos quilômetros de rodovias sem qualquer manutenção, apesar do Governo saber que é por estas estradas completamente esquecidas que bilhões de dólares em produtos nacionais são exportados todos os anos.

Tanto faz, ninguém nunca fez nada para melhorar as condições de uso e manutenção de milhares de quilômetros sem asfalto, sem sinalização, com buracos e crateras de todos os tamanhos, por onde os caminhões, transportando a riqueza do agronegócio, são obrigados a circular.

Qual o custo do descaso? É difícil calcular, mas com certeza tem impacto forte na economia nacional. A começar pelo desgaste extra e quebras dos caminhões, passando pelo tempo que ficam parados, aguardando a chance de seguirem viagem, para terminar na perda de considerável parte das cargas, a soma dos prejuízos diretos e indiretos é brutal e penaliza o Brasil, retirando competitividade e faturamento do agronegócio, tido como dos mais eficientes do mundo.

Mas o que adianta toda a eficiência para produzir se o país não garante as condições mínimas para o transporte ser feito com segurança e rapidez? É impressionante ver as grandes fazendas da região centro-norte em operação. O plantio e a colheita, feitos com equipamentos modernos, utilizando sementes selecionadas, fazem da agricultura nacional a prova de que o Brasil é competente e, quando deixam, eficiente, para competir com qualquer outra nação.

O duro é ver o outro lado. As imagens das estradas brasileiras em geral, com exceção das rodovias paulistas e poucas outras, principalmente na região Sul, dão vontade de chorar e explicam por que, todos os anos, entre 50 e 60 mil pessoas perdem a vida em acidentes de trânsito.

A falta de sinalização, o mato, as pistas únicas sem faixas de separação, sem acostamento, tomadas por buracos, costelas de vaca e crateras de todos os tamanhos, o asfalto gasto, a falta de manutenção evidente, a fiscalização insuficiente e corrupta, são a outra face da moeda. E o retrato é feio.

A lei exige que todas as cargas transportadas em território nacional tenham seguro de transporte. Mas vendo as cenas dantescas que impedem o escoamento da safra agrícola vem a pergunta: será que alguma seguradora séria se atreveria a segurar essa carga?

O seguro de transporte é um seguro "all risks", ou seja, tem pouquíssimas exclusões de cobertura e entre elas não está danos à carga em função do estado das rodovias. Pelo contrário, as principais garantias, na visão dos segurados, são justamente danos à carga e roubo e furto durante o

transporte.

Como as condições dessas rodovias são antigas e só se deterioram mais com o passar do tempo, as seguradoras conhecem a realidade, com certeza melhor do que a maioria das pessoas. Ora, se um leigo no assunto se assusta com o que vê na televisão, imagine um especialista, que, além das imagens chocantes, trabalha com estatísticas e dados confiáveis para embasar seu negócio.

Mas os riscos ruins vão além. Quem pensaria em aceitar o seguro dos caminhões que transportam a safra pelas rodovias, ou melhor, lamaçal, do centro-norte do país?

As seguradoras não aceitarem estes riscos é questão de competência administrativa de seus gestores. Nenhum acionista aceitaria que sua companhia atuasse num negócio onde o risco é quase certo, o apoio praticamente nulo e as perdas podem atingir patamares elevados.

Não bastasse as perdas não seguráveis, que impactam desde o produtor até o Governo, que recebe menos impostos, o quadro dramático das rodovias nacionais, acrescido dos roubos e furtos onde as estradas são melhores, aumenta ainda mais o Custo Brasil, uma vez que grande parte das cargas e veículos envolvidos no transporte simplesmente não são segurados.

Fonte: [SindSegSP](#), em 10.03.2017.