

Por Antonio Penteado Mendonça



Se de um lado os transportadores de cargas e os empresários que têm suas mercadorias transportadas pelas estradas e ruas do Brasil fazem coro, gritando que querem contratar seguro de transporte rodoviário de carga, de outro, as seguradoras se encolhem cada vez mais, deixando de aceitar o risco, até quando o segurado se propõe a pagar um prêmio muito mais alto do que seria razoável.

Aliás, a pergunta que se coloca é o que seria razoável num cenário onde a sinistralidade de um determinado seguro estoura todos os limites, ano após ano?

Seguro existe para dividir os prejuízos de alguns por todos os integrantes do grupo ou do mútuo. A base do seguro é exatamente esta: a divisão das perdas, feita de forma proporcional ao risco de cada um, através do pagamento individualizado dos prêmios específicos para cada tipo de seguro.

Assim, os prêmios dos seguros de veículos se destinam especificamente ao pagamento de indenizações decorrentes de acidentes envolvendo os veículos segurados. Da mesma forma, os prêmios dos seguros de vida são usados apenas para pagar indenizações de seguros de vida. Os prêmios de responsabilidade civil indenizam apenas danos causados a terceiros, etc. Os prêmios não se misturam e o dinheiro do mútuo que garante um determinado seguro não pode ser transferido para outro em nenhuma hipótese.

Quando a sinistralidade de uma carteira desequilibra o mútuo, a seguradora tem algumas medidas para reequilibrar as contas. Entre elas, valem ações para aumentar a eficiência da gestão, a redução de sinistros, a melhora da aceitação dos seguros, providências para dar mais eficiência à regulação dos sinistros e, finalmente, a mais pesada, o aumento do preço daquele determinado seguro e, se não for suficiente, o aumento do preço dos demais ramos de seguros comercializados pela seguradora.

Nenhuma seguradora gosta de chegar nas duas últimas medidas, mas há momentos em que isto é inevitável e pelo menos o seguro deficitário tem o preço reajustado.

Quando o reajuste tem que mexer nos preços dos outros seguros, é mais do que hora de a seguradora rever sua política comercial e deixar de atuar naquele ramo, pelo menos nas condições em que o vinha fazendo.

A situação do seguro de transporte rodoviário de carga está no último patamar. Insistir em permanecer operando na carteira pode comprometer a política de preços de várias seguradoras. Esta é a principal razão pela qual muitas delas simplesmente não aceita mais riscos de transporte de carga em território nacional. É mais barato ficar fora.

A imensa maioria dos roubos e furtos de carga acontece na região sudeste, mais especificamente nos estados do Rio de Janeiro e de São Paulo. Pode parecer espantoso em relação a São Paulo e menos espantoso em relação ao Rio de Janeiro, mas é nestes dois estados que a coisa fica complicada e o volume altíssimo das perdas com roubo de mercadorias durante a viagem impacta severamente o resultado das carteiras de seguros de transporte das seguradoras que operam no ramo.

Uma seguradora, no Brasil, é obrigatoriamente uma sociedade anônima. Ou seja, uma empresa que tem como finalidade legal o lucro e a remuneração do capital investido por seus acionistas. Ora, se uma determinada operação é deficitária, é obrigação dos gestores reverem seus parâmetros e tomar as providências para modificar o quadro, sob risco de serem acusados de má gestão, ou gestão temerária, respondendo pelos prejuízos que a empresa e seus acionistas venham a sofrer.

Atualmente, as operações de transporte de carga, quando seguradas, ficam sujeitas a uma série de obrigações impostas pela seguradora na tentativa de reduzir o índice de roubos e furtos. Se o transportador ou o dono da carga não as implementarem, perdem o direito ao recebimento da indenização.

Dentro do razoável, não há mais o que se exigir para minimizar os riscos. Da mesma forma, o preço do seguro já passou o limite tolerável. Mas os assaltos continuam acontecendo e a ousadia dos bandidos parece não ter limites. Não há dia que não aconteça o roubo de cargas transportadas pelas estradas e ruas brasileiras.

O duro é que, no curto prazo, há muito pouco que possa ser feito.

Fonte: SindsegSP, em 21.09.2018.