

## **PANORAMA PROFISSIONAL**

# **O DESAPARECIMENTO DE CARGAS E O SEGURO NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO BRASILEIRO**

**Augusto Hauber Gameiro**

Centro de Estudos Avançados em Economia Aplicada  
Universidade de São Paulo

**José Vicente Caixeta-Filho**

Escola Superior de Agricultura "Luiz de Queiroz"  
Universidade de São Paulo

### **RESUMO**

Este artigo apresenta as principais características do comportamento de transportadores, embarcadores, corretores de seguro e seguradoras diante da ocorrência do desaparecimento (roubo ou furto) de cargas no transporte rodoviário brasileiro. A partir de informações coletadas junto a 200 empresas de transporte no País, observa-se um contexto em que se está exigindo toda uma revisão dos procedimentos de gerência de risco, tanto por parte das empresas transportadoras, quanto dos embarcadores. Os seguros de carga são um dos principais procedimentos utilizados para tratar o risco em questão. Em vista desse elevado risco que a atividade passa a estar sujeita, ocorre um aumento nos custos do seguro e uma maior exigência, por parte das seguradoras, de cuidados na realização da atividade de transporte.

### **ABSTRACT**

This paper presents the main characteristics from the behavior of transportation companies, shipments owners, underwriters and insurance companies facing the cargo theft in the Brazilian roadway transport system. Using information obtained from 200 Brazilian trucking companies, it is observed a context that requires transportation companies and shipment owners to review their risk

management procedures. The cargo insurances are one of the main procedures used to deal with the mentioned risk. Due to the high risk that the activity is exposed, the insurance costs become higher and the requirements demanded by the insurance companies, in terms of the specific care to be dealt to the cargo and to the vehicle during the activity of transport, are more strict.

## 1. INTRODUÇÃO

Segundo a Confederação Nacional dos Transportes (CNT, 2001), o setor de transporte rodoviário de carga no Brasil é composto por 12 mil empresas, 350 mil motoristas autônomos, 50 mil empresas com transporte de carga própria, empregando 3,5 milhões de pessoas, com um faturamento anual de US\$ 24 bilhões, apresentando uma participação de 59% na movimentação de carga. Dadas essas dimensões do setor, fica claro que qualquer imperfeição em seu desempenho tem um efeito significativo sobre as demais atividades da economia brasileira.

A ocorrência freqüente de desaparecimento de cargas – seja nas estradas ou no meio urbano – vem afetando consideravelmente o desempenho da atividade. No ano de 2000, por exemplo, foram registrados no Estado de São Paulo 2.288 eventos, totalizando US\$ 160 milhões em cargas roubadas (SETCESP, 2001). A Associação Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas (NTC) estima que, no mesmo ano, o valor das cargas roubadas no Brasil tenha sido de algo em torno de R\$ 500 milhões, uma cifra certamente bastante significativa (NTC, 2001).

Métodos tradicionais de Gerência de Risco no transporte rodoviário, como a utilização de seguro para carga, estão sendo questionados - em relação à sua eficiência e disponibilidade - por diversos segmentos do setor, incluindo transportadores, embarcadores, corretores de seguro e seguradores.

Este trabalho objetiva analisar a importância do desaparecimento de cargas no setor de transporte rodoviário, com ênfase à gestão do segmento de seguros ao tratamento dessa questão. Nesse sentido, procurou-se verificar a existência de problemas relacionados à oferta

de seguros para o roubo, em vista do elevado número de ocorrências desses eventos, bem como analisar a efetividade ou não da imposição legal existente para a utilização de alguns seguros. Além disso, a pesquisa procurou elucidar alguns conflitos existentes entre embarcadores e transportadores, relacionados à delimitação das responsabilidades dos mesmos na atividade de transporte.

As informações necessárias para a elaboração desta pesquisa foram obtidas junto a uma amostra de 200 empresas transportadoras. Especialistas no assunto, tais como técnicos em seguro, gerentes de risco de empresas transportadoras e advogados, também foram procurados para contribuir com o estudo.

## **2. DESAPARECIMENTO E SEGURO DE CARGA**

### **2.1. Desaparecimento (Roubo ou Furto) de Carga**

Para a análise em questão, passa a ser considerado “roubo de carga” a situação em que indivíduos tomam posse ilegalmente de parte ou da totalidade da carga de um veículo transportador, podendo ocorrer, no último caso, o desaparecimento ou não do veículo concomitantemente com a mercadoria roubada, caso em que se utiliza a denominação “desvio de carga”. O resultado imediato de um evento dessa natureza é um desequilíbrio econômico, onde as perdas recaem, de maneira diferenciada, sobre transportadores, embarcadores e seguradores, conforme o caso.

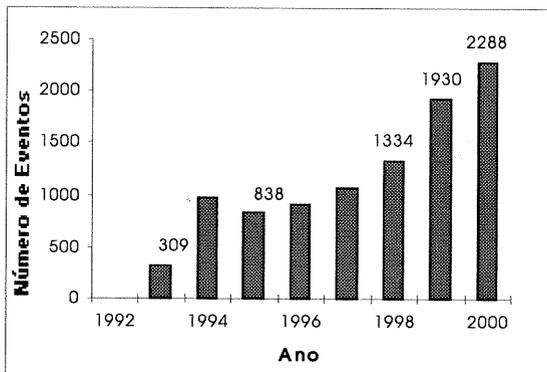
O primeiro passo para o entendimento do roubo de carga passa pelo conhecimento de características básicas a respeito de sua ocorrência. A generalização do roubo de carga no Brasil se iniciou por volta do ano de 1980. O maior problema era a apropriação indébita, ou seja, o próprio condutor do veículo, portando documentação falsa, desaparecia com a carga. Esse tipo de acontecimento diminuiu com a melhor seleção dos motoristas, bem como com a criação dos cadastros eletrônicos que informam nomes de motoristas idôneos, características dos veículos roubados e nomes de assaltantes.

Mais recentemente, o que se verifica é a abordagem do veículo por indivíduos fortemente armados, que desviam o mesmo com toda a

carga, ocorrendo ou não o seqüestro do condutor, o qual, em algumas ocasiões, sofre agressões corporais ou até mesmo é assassinado pelos assaltantes.

A falta de segurança tem sido considerada o principal aspecto do problema em questão. É sabido que a segurança é um dever do Estado. Contudo, a escassez de recursos públicos faz com que esse e outros deveres sejam relegados a um segundo plano. Ao que parece, ainda que transportadores, embarcadores e seguradoras empenhem-se num melhor tratamento do problema, o mesmo continuará persistindo em níveis acima dos admitidos caso não ocorra uma ação mais efetiva dos órgãos públicos.

A falta de levantamento de dados estatísticos é um dos principais entraves encontrado no tratamento do problema de roubo de cargas, não só no Brasil, como também em outros países, inclusive nos Estados Unidos (Cottril, 1996; e Mooney, 1994). Os sindicatos das empresas de transporte de cargas de São Paulo e Região (SETCESP), do Estado do Rio de Janeiro (SINDICARGA) e da Bahia (SETCEB), provavelmente por estarem nas regiões mais acometidas por esse tipo de evento, são exemplos de instituições que iniciaram um trabalho efetivo não só de levantamento de dados, como também de assessoria a seus associados em relação ao problema. Para se ter uma idéia do montante envolvido no roubo de cargas, a Figura 1 ilustra a evolução anual dos eventos no Estado de São Paulo.



**Figura 1:** Evolução anual do número de roubos de cargas no Estado de São Paulo (SETCESP, 2001)

Ao longo do País, os assaltos não ocorrem somente nas rodovias, mas também nas ruas de grandes cidades e, ultimamente, até mesmo nos depósitos das indústrias, antes da carga ser entregue para o transporte. No Estado de São Paulo, aproximadamente 47% das ocorrências são verificadas na própria capital paulista. Os dados de ocorrências também indicam a preferência pelo roubo de determinadas mercadorias. A Tabela 1 traz as principais cargas roubadas nos últimos anos, nos três principais estados. Percebe-se uma clara procura por produtos de alto valor agregado e de fácil distribuição no comércio.

**Tabela 1:** Principais cargas roubadas nos estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Bahia, em ordem de importância (1996 a 1998)

Posição	Rio de Janeiro	São Paulo	Bahia
1 <sup>a</sup>	Cigarros	Têxteis	Cigarros
2 <sup>a</sup>	Diversas/Fracionada	Diversas/Fracionada	Prod. Químicos
3 <sup>a</sup>	Alimentos	Alimentos	Leite em Pó
4 <sup>a</sup>	Eletro/eletrônicos	Eletro/eletrônicos	Calçados
5 <sup>a</sup>	Medicamentos	Prod. Higiene/Limpeza	Alimentos

Fonte: SINDICARGA (1998), SETCESP (1998) e SETCEB (1998).

O evento está sendo considerado como um dos principais crimes da atualidade. Segundo Mooney (1994), esse tipo de roubo deverá ficar conhecido como “o crime perfeito para os anos 90”. A severidade desse delito está superando, inclusive, o roubo a bancos, tradicionalmente conhecido como um dos grandes crimes contra o patrimônio (Lombardi, 1998).

A tendência de aumento na importância do roubo de cargas já é esperada em virtude de algumas modificações tecnológicas e socioeconômicas na economia mundial. Primeiramente, o aumento das transações comerciais entre os países incentiva uma maior troca de mercadorias, exigindo mais serviços de logística e, conseqüentemente, fazendo com que tais mercadorias fiquem mais expostas aos riscos da atividade de transporte.

Uma outra explicação surge da evolução tecnológica dos bens manufaturados, que agregam elevado valor monetário a materiais de pequenas dimensões, resultando em mercadorias de alto valor

agregado, como os componentes eletrônicos, cujo exemplo mais comum é o do *chip* de computador. A crise do poder público também deve ser um dos motivos considerados. Em vários pontos, o Estado apresenta relação com o roubo de cargas. Aspectos jurídicos, tais como as punições amenas, a morosidade nas condenações, e a dificuldade de enquadramento do receptor das mercadorias roubadas, acabam por estimular o crime de roubo de cargas no Brasil.

## 2.2. Seguros de Carga

Em relação aos seguros de cargas, disponíveis no mercado brasileiro para o transporte rodoviário, podem ser destacados: o denominado "RR" (Riscos Rodoviários), que é um seguro com ampla cobertura e obrigatório aos embarcadores (proprietários das mercadorias); o RCTR-C, seguro de responsabilidade civil obrigatório para transportadores, que os assegura em casos de perdas ocorridas na carga que estava sob sua responsabilidade; e o RCF-DC, também um seguro de responsabilidade de transportadores (porém facultativo), específico para cobrir o desaparecimento de cargas. A Tabela 2 apresenta mais informações sobre esses seguros.

Um outro relevante enfoque dado à análise dos seguros é o da sinistralidade, ou seja, a razão entre Sinistro Retido – total das indenizações pagas pelas companhias seguradoras - e Prêmio Ganho. Para a presente análise, será convencionada a nomenclatura "Sinistralidade I" (S.I) para a razão entre Sinistro Retido e Prêmio Ganho, e "Sinistralidade II" (S.II) para a razão entre a soma do Sinistro Retido com as Despesas Comerciais, e Prêmio Ganho.

O seguro RCF-DC foi aquele que apresentou a maior média de Sinistralidade I nos quatro anos analisados (1994 a 1997) - 73,62% - ficando o de Transportes Nacionais em segundo lugar, com uma média de 67,26%. Analisando-se a Sinistralidade II, essa mesma tendência é verificada, com médias de 91,17% e 90,35%, respectivamente.

**Tabela 2:** Características gerais dos seguros de carga para o Transporte Rodoviário

Seguro de Carga	A quem se destina	Cobertura
Riscos Rodoviários (RR)	Obrigatório para embarcadores. Pode ser utilizado por transportadores	É um seguro <i>all risks</i> . De uma maneira geral, não cobre apenas o vício próprio da mercadoria, a imperícia, imprudência ou negligência de transportadores e embarcadores. Cobre o roubo de cargas caso seja comprovada a ocorrência da "força maior".
Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga (RCTR-C)	Obrigatório e exclusivo para transportadores	Garante aos transportadores faltas e avarias sofridas pelos bens que lhes são entregues para o transporte e pelos quais sejam responsáveis em consequência, basicamente de imperícia, imprudência ou negligência.
Facultativo de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RCF-DC)	Facultativo e exclusivo para transportadores	Garante aos transportadores as perdas ou danos decorridos do desaparecimento da carga concomitantemente com o veículo transportador, em consequência de furto simples ou qualificado; roubo; extorsão simples ou mediante sequestro; e apropriação indébita.

Fonte: Funenseg (1994) e EMTS (1994).

Essa elevada sinistralidade do RCF-DC explica o desinteresse de várias empresas seguradoras em oferecer esse seguro aos transportadores, fruto da grande incidência de roubo ou desvio de cargas no País nos últimos anos. É bastante provável também que a sinistralidade alta do seguro de Transportes Nacionais também seja explicada – em parte – pelo mesmo motivo, pois esse seguro objetiva cobrir o segurado-embarcador de eventos dessa natureza quando ficar comprovada a existência de um caso de força maior.

O seguro RCTR-C apresentou uma sinistralidade (S.I) média de 51% nos anos analisados, portanto, bastante inferior à do seguro RCF-DC. Sendo assim, e contrariamente a esse último, parece não haver problemas de oferta de RCTR-C por parte das seguradoras. Além do

mais, há a obrigatoriedade na compra desse seguro por parte dos transportadores, implicando, conseqüentemente, a obrigatoriedade de sua venda pelas companhias seguradoras.

A oferta dos seguros é um ponto que merece consideração. O número de empresas que atuam no mercado e a sua porcentagem no total de empresas, são informações relevantes para esse propósito. Observou-se que os seguros de Transportes Nacionais são aqueles comercializados por um maior número de companhias. Em média, 72% das seguradoras comercializaram esse seguro entre 1994 e 1996. No caso do RCTR-C, são em menor número as seguradoras que o comercializam, sendo que o percentual de companhias que atuam nesse mercado esteve em torno de 54%.

Finalmente, o seguro RCF-DC é aquele que conta com a atuação de um menor número de empresas, havendo aproximadamente 40% das companhias com alguma atuação nesse segmento. No caso do RCF-DC, a sinistralidade elevada, decorrente da alta incidência de desvio ou roubo de carga, deve ser a principal razão para o baixo número de companhias atuando no segmento.

### 3. EXPERIÊNCIA DAS EMPRESAS TRANSPORTADORAS

Para a coleta de dados junto a 200 empresas de transporte, a técnica de interrogação utilizada foi o questionário, enviado via correio. A metodologia de elaboração e aplicação dos questionários seguiu as recomendações de Selltiz *et al.* (1987), e Goode e Hatt (1968).

O número de roubos de cargas sofridos pelas empresas entre 1994 e 1998 é importante informação para esta análise. Os dados levantados indicam que apenas 38% das empresas não sofreram algum roubo de carga naquele período, ou seja, 62% das empresas sofreram pelo menos um roubo de cargas em 5 anos, o que claramente reflete a relevância do problema.

Por sua vez, a consideração do tamanho da empresa, representado pelo tamanho de sua frota, juntamente com o número de roubos de cargas sofridos, fornece informações mais precisas sobre o assunto. O resultado é, de certa forma, o esperado: à medida que aumenta a

exposição das empresas ao risco – devido à existência de um maior número de veículos – tende a se aumentar o número de sinistros. Todavia, mesmo que essa tendência exista, há uma grande variabilidade do número de eventos sofridos pelas empresas dentro de uma mesma categoria de tamanho de frota. Uma primeira explicação para esta variabilidade está relacionada às características intrínsecas da atividade de transporte, tais como o tipo de carga e a região de atuação da empresa. Essas duas variáveis devem apresentar alguma relação com a ocorrência de roubos.

Para se verificar essas relações, foi avaliada a razão entre o número de roubos e o tamanho da frota das empresas, medida essa adequada para representar a experiência de cada empresa – com seus respectivos tamanhos de frota – em casos de roubos de cargas nos cinco anos analisados. Por outro lado, trata-se de uma *proxy* para medir a intensidade do problema de roubo enfrentado pelas empresas.

A primeira característica abordada é o tipo de carga transportada, sugerida como segunda explicação para a variabilidade no número das ocorrências. Espera-se que cargas denominadas genericamente de “cargas secas” (ou também denominadas de “cargas fracionadas”) sejam as mais visadas pelos assaltantes. Essas cargas apresentam características que favorecem esse tipo de evento, tais como a facilidade relativa no seu fracionamento e manuseio, facilidade de colocação no mercado informal e certa dificuldade de serem identificadas após sua distribuição. São exemplos os eletrodomésticos, alimentos manufaturados, cigarros, produtos farmacêuticos, vestuário, etc.

Utilizando-se os dados obtidos na amostra, comparou-se a experiência das empresas com o roubo de cargas, conforme o tipo de mercadoria operada. A média observada para as empresas que operam apenas com cargas secas foi igual a 0,1048, enquanto a das empresas que não transportam esse tipo de carga foi igual a 0,0303. Portanto os dados da amostra sugerem que a experiência de empresas especializadas no transporte de carga seca é, em média, três vezes mais problemática em relação ao roubo de cargas.

Além do tipo de carga, a localização geográfica da empresa também deve ser um dos fatores que pode explicar a variabilidade no número de roubos ocorridos. A média das empresas localizadas nos Estados de São Paulo e Rio de Janeiro foi de 0,1215, enquanto das empresas de outras Unidades da Federação foi de 0,0604. Essas informações corroboram a característica de que o roubo de cargas no Brasil apresenta maior ocorrência nessas duas regiões.

### **3.1. Dificuldade de Acesso ao Serviço de Seguro**

A primeira análise a ser conduzida refere-se à verificação da ocorrência de eventuais impedimentos e dificuldades aos transportadores em relação à obtenção de seguros de responsabilidade civil para cargas. Essa hipótese surge da constatação de reclamação freqüente de transportadores e suas entidades representativas a respeito da existência de empecilhos no que se refere à oferta do seguro RCF-DC por parte das seguradoras.

O aumento significativo de ocorrências de roubo de cargas nos últimos anos – que teria provocado, conseqüentemente, um aumento da sinistralidade da carteira do RCF-DC – faz com que a oferta desse seguro passe a ser repensada por parte das seguradoras, ou seja, começam a ser impostas uma série de exigências, condicionando a venda do seguro aos transportadores. As exigências mencionadas dizem respeito, basicamente, a um maior esforço na gerência do risco por parte dos transportadores. E isso, necessariamente, implica uma revisão dos procedimentos de gerência de risco.

Em relação ao RCF-DC, esse seguro apresenta uma sinistralidade sensivelmente mais elevada que os outros seguros relacionados à atividade, como abordado anteriormente. Esse comportamento apresenta, ainda, uma relação direta com o fato do RCF-DC ter um mercado mais concentrado, vista a maior especialização que as seguradoras devem ter para trabalhar com o mesmo. É importante salientar que o seguro RCTR-C, que tem a sua compra obrigatória prevista em lei, aos transportadores, não passa por situação semelhante, mesmo porque não apresenta relação com o roubo de carga – motivo que estaria levando a esse problema de oferta de seguro.

Isso posto, deve-se verificar se realmente ocorre o fato de que algumas empresas transportadoras se deparam com tais dificuldades ao demandarem o RCF-DC. Os resultados mostraram que 27,5% das empresas consideradas nunca fazem o seguro RCF-DC (frequência de utilização igual a zero). Da mesma forma, apenas 5,1% das empresas utilizam o seguro em mais de 80% dos fretes que operam.

Para verificar se as dificuldades de acesso ao RCF-DC estariam se refletindo em uma menor frequência de utilização do seguro por parte dos transportadores, deve-se analisar a relação entre a oferta do seguro RCF-DC e a frequência de sua utilização.

Quando separadas as empresas nos grupos "aquelas que utilizam o RCF-DC" e "aquelas que não o utilizam", observa-se que os problemas de oferta tendem a ser mais evidentes no segundo grupo. Nesse último, 45,4% das empresas já se depararam com algum problema, enquanto que no grupo das empresas que utilizam o seguro, esse percentual cai para 33%. A significância dessas diferenças pode ser questionável, refletindo, porém uma tendência esperada: a de que as dificuldades de acesso ao seguro, resultantes de problemas de oferta, tendem a diminuir a frequência com que as empresas utilizam o RCF-DC.

Ao serem comparadas as categorias de empresas conforme o seu tamanho, percebe-se que, à medida que esse tamanho diminui, os problemas de oferta tendem a aparecer mais intensamente. Portanto, parece razoável afirmar que, de uma maneira geral, as empresas pequenas enfrentam mais problemas de oferta que as médias e grandes. Os principais motivos que estariam levando a esses problemas de oferta podem ser divididos em dois grupos:

*i) dificuldade das empresas transportadoras em atender às exigências de seguradoras no que concerne à utilização de procedimentos de gerência de risco*

Em vista da alta probabilidade de ocorrência de roubo de determinadas cargas e em certas regiões, a adoção de técnicas e/ou equipamentos objetivando a redução desse risco acaba sendo fundamental para a atividade. Há, contudo, custos envolvidos nesse

processo, que muitas vezes podem não ser compensados economicamente, principalmente para empresas de menor porte ou menos estruturadas. Essas, conseqüentemente, acabam enfrentando problemas quando da demanda do seguro, exatamente por serem consideradas mais susceptíveis ao risco.

*ii) reduzido volume de prêmios movimentado*

Durante a pesquisa, várias empresas manifestaram encontrar problemas de oferta do RCF-DC, mas não necessariamente pela falta de segurança que representam à seguradora, e sim por movimentarem volumes relativamente pequenos de prêmios do seguro, o que, segundo elas, seria algo indesejável pelas seguradoras e/ou corretoras, frente à possibilidade de ocorrência do sinistro. Portanto, tudo indica que há, além de problemas em relação ao risco apresentado pelos transportadores, o interesse de que esses últimos movimentem um volume elevado de prêmios, objetivando compensar, de certa forma, o risco envolvido na atividade.

Sendo assim, as considerações colocadas neste item não permitem refutar a hipótese de que estariam ocorrendo impedimentos e dificuldades aos transportadores em relação à obtenção de seguros de responsabilidade civil para cargas – no caso o RCF-DC (o “seguro de roubo”). O problema de oferta do RCF-DC existe em consequência do alto risco da atividade, fazendo com que poucas seguradoras atuem nesse mercado, oferecendo cobertura mediante exigências que visam redução do risco por parte das transportadoras, assim como movimentação de volume elevado de prêmios. Tais transportadoras, muitas vezes, não apresentam condições para atender a essas exigências.

É verdade também que o problema do roubo de carga no País é relativamente novo. Admitindo que, de fato, algumas transportadoras não apresentem condições para atender às exigências das seguradoras, deve-se considerar que, dentre essas condições, está a própria filosofia de administração das empresas. Essas condições não seriam apenas financeiras, mas também relacionadas à concepção de gerência de risco que, se em outros

tempos não era exigida, vem se tornando fundamental para o bom desempenho do negócio de transportes.

### **3.2. Exigências sobre as Empresas em Relação à Utilização dos Seguros**

As exigências tratadas nesta segunda análise estão relacionadas, primeiramente, àquelas impostas por parte da legislação para a compra de alguns seguros, no caso o RCTR-C, obrigatório aos transportadores. Segundo, às exigências por parte dos próprios embarcadores que, ao entregarem suas mercadorias aos transportadores, estariam exigindo desses últimos uma comprovação de que a sua carga está coberta pelos seguros necessários.

A legislação federal impõe aos transportadores a obrigação de compra do seguro RCTR-C sempre que uma mercadoria lhe seja entregue para o transporte. Da mesma forma, o seguro de transporte de embarcadores, cuja apólice básica é denominada de “Riscos Rodoviários” (RR), também é obrigatório a esses indivíduos. Todavia, o órgão que seria responsável pela fiscalização desse mercado – a SUSEP (Superintendência de Seguros Privados) – acaba não desempenhando essa função, por motivos diversos (sendo o principal deles, a não-regulamentação da lei que impõe a obrigatoriedade) e que fogem ao propósito desta pesquisa. O importante é que a ausência de fiscalização, em muitos casos, acaba por permitir a prática da atividade de transporte sem a contratação dos devidos seguros.

A verificação da efetividade das exigências legais não é algo trivial. É bastante difícil concluir que determinado seguro está sendo comprado simplesmente por ser imposto pela legislação. De qualquer forma, a frequência com que os transportadores compram o RCTR-C é uma fonte de informação que permite a inferência de algumas conclusões.

Caso as empresas seguissem as imposições legais, todas deveriam adquirir o RCTR-C para a totalidade das cargas que transportam, ou seja, esperar-se-ia que a frequência com que as empresas o utilizassem fosse igual a 100%. Os resultados da amostra apontam

que apenas 80% das empresas fazem o RCTR-C em todas as cargas que transportam, existindo um percentual de 7% das empresas que nunca fazem o seguro. Consequentemente, pode-se inferir que o fato do seguro RCTR-C ser obrigatório por lei, não implica que todas as empresas venham a utilizá-lo. Todavia, como já foi comentado, é bastante difícil identificar as empresas que fazem o seguro, pelo simples fato do mesmo ser obrigatório por lei.

Uma ressalva nesse sentido deve ser feita. A experiência junto às empresas - seja pela aplicação das entrevistas, seja pelas manifestações de seus indivíduos em matérias da imprensa pesquisadas - mostra que muitas delas, seguidamente, lembram o fato da obrigatoriedade do RCTR-C, o que poderia estar influenciando indiretamente na concepção administrativa dessas empresas.

A segunda forma de imposição que pode estar ocorrendo sobre a demanda dos transportadores em relação aos seguros de responsabilidade civil refere-se às exigências por parte dos embarcadores. É importante mencionar também que essas duas formas de exigências - a legal e a dos embarcadores - podem e devem estar correlacionadas, ou seja, o fato do RCTR-C ser obrigatório por lei, daria aos embarcadores o direito de exigir dos transportadores a sua utilização.

O seguro RCTR-C parece ser mais exigido que o RCF-DC, pois 52% das empresas responderam que seus embarcadores sempre exigem o primeiro seguro, enquanto que apenas 37% das empresas responderam que isso também ocorre para o segundo.

É importante ainda procurar analisar a que tipo de empresas essas exigências são mais acentuadas. Espera-se que transportadoras que operam com cargas mais visadas sejam mais exigidas em relação à utilização dos seguros, principalmente o RCF-DC. Os resultados mostraram que há uma maior exigência para a utilização do RCF-DC para o transporte de mercadorias visadas para o roubo. Apenas 16,7% das empresas que operavam com cargas consideradas pouco visadas eram exigidas a utilizar o seguro, enquanto 41,5% das

empresas que transportavam cargas mais visadas se deparavam com exigências dessa natureza.

Assim sendo, constata-se que, de uma maneira geral, há uma relação entre as duas formas de exigências tratadas neste item: a legal e aquela por parte dos embarcadores. É provável que a primeira seja uma abertura para a existência da segunda, no caso do RCTR-C, e que isso estaria fazendo com que esse seguro fosse o mais utilizado. Além disso, sempre houve uma tradição de utilização do seguro RCTR-C por parte dos transportadores, o que não se constata para o RCF-DC, mesmo porque há muitos problemas na oferta deste último.

O costume no uso do RCTR-C ainda resultou de outro comportamento na atividade: muitos transportadores garantiam aos embarcadores a indenização nos casos de tombamento da carga, pois dispunham do RCTR-C que, inclusive, ainda hoje, é genericamente denominado por muitos de “seguro de tombamento”. Esse comportamento dos transportadores era explicado pelo interesse que tinham na cobrança de um adicional ao valor do frete, denominado de *ad valorem*. Trata-se de um percentual utilizado para despesas com gerência de risco, entre elas, o pagamento dos prêmios do seguro. Como a instabilidade econômica dificultava a definição de um valor real para o frete, o *ad valorem* era utilizado como uma forma de obtenção de um ganho extra pelos transportadores, mesmo porque muitas vezes era um valor significativamente superior a aquele necessário para despesas com o gerenciamento do risco.

Aquela garantia fornecida pelos transportadores influenciou sensivelmente na formação de um costume dos embarcadores em não utilizar o seguro que lhes dizia respeito, o seguro de transporte denominado de “RR”. Isso porque, quando da ocorrência de um sinistro, o transportador assumia sua negligência e era indenizado pelo RCTR-C, indenização essa repassada aos embarcadores. Portanto, um sinistro originado de “tombamento” acabava automaticamente sendo considerado fruto de uma negligência do condutor do veículo, mesmo que isso não fosse exatamente a realidade. Um tombamento não necessariamente advém de uma negligência, caso em que o transportador não deveria ser responsabilizado pelo ocorrido.

Com o início do agravamento do risco do roubo de cargas em meados dos anos 80, bem como com a estabilização da economia – que dificulta a manutenção de um *ad valorem* elevado – os transportadores passaram a repensar sua responsabilidade sobre a carga. Trata-se de um processo ainda em desenvolvimento, e que tem gerado conflitos no que concerne à limitação da responsabilidade das partes envolvidas.

De qualquer forma, a hipótese de que há exigências condicionando a demanda por seguros de responsabilidade civil de transportadores não pode ser descartada, sejam elas legais, ou por parte de embarcadores.

#### 4. CONCLUSÕES

O presente trabalho propôs-se a ilustrar a importância do desaparecimento de cargas no transporte rodoviário, enfatizando aspectos relacionados à demanda por seguro. As análises foram conduzidas a partir de dados obtidos diretamente de indivíduos e empresas, por meio de questionários e entrevistas pessoais.

Especificamente em relação ao desaparecimento de cargas, o surgimento desse problema no País, de uma forma ou de outra, está por trás de muitos dos problemas relacionados aos seguros de transporte de carga. E aqui surge uma primeira conclusão: o evento “desaparecimento de cargas” está exigindo uma revisão no comportamento dos diversos setores relacionados à atividade.

Os transportadores, que são os primeiros a serem atingidos pelo problema, devem ser também os primeiros a reverem o seu comportamento. A utilização de novos procedimentos de gerência de risco, tais como rastreadores e escoltas, passam a ser fundamentais na operação de algumas cargas. O treinamento de motoristas, considerado um dos procedimentos mais importantes, torna-se condição fundamental para a atividade. O entendimento e a manutenção de apólices de seguros ajustadas às reais necessidades das empresas são outras vertentes que devem ser revistam. Na realidade, muitos transportadores já estão atentos a essas necessidades; contudo, ainda há muitos que devem atuar nesse

sentido, sob pena de enfrentarem problemas relacionados à obtenção das coberturas necessárias para as cargas que operam.

Se os transportadores que ainda não reviram sua forma de atuação na gerência de risco devem revê-la, o mesmo ocorre para os embarcadores. Esses também são afetados pelo roubo de cargas, mesmo quando indenizados pelos transportadores. Por isso, sua participação na gerência de risco também é fundamental. A identificação das mercadorias transportadas pode ser um importante procedimento adotado por esses indivíduos, o que permitiria o reconhecimento das cargas roubadas. Algumas iniciativas nesse sentido já começam a ser implantadas, porém ainda muito incipientemente. É o caso da identificação de medicamentos com códigos de barras.

Os corretores/seguradores, diante do alto risco de roubo de cargas, passam a repensar a oferta dos seguros, causando os problemas já mencionados. Isso é perfeitamente compreensível, mesmo que muitas vezes condenado por alguns transportadores e embarcadores. Esses corretores/seguradores deveriam oferecer produtos adaptados (diferenciados) para os diversos tipos de transportadores, principalmente os de pequeno porte. Algumas corretoras, especializadas no ramo de transportes, já oferecem esses serviços. Por outro lado, a legislação e regulamentação securitária ainda é bastante rígida no País, o que dificulta medidas nessa linha.

Nesse sentido, dever-se-ia ainda rever a regulamentação dos seguros de transporte, principalmente pelo fato da heterogeneidade do setor e da própria atividade de transporte rodoviário de carga. Um regulamentação rígida, tal como a existente – que inclusive fixa taxas de prêmios - pode prejudicar as negociações entre os demandantes dos seguros (transportadores e embarcadores) e os ofertantes (corretores/seguradores).

As exigências legais, que tornam compulsória a utilização de alguns seguros, também devem ser repensadas. As análises mostraram que tais exigências não apresentam completa eficiência, mesmo que possam estar por trás de uma maior frequência na utilização de alguns seguros. A própria teoria de gerência de risco prevê a opção

pela retenção do risco, na qual o “não-seguro” está incluído. Portanto, as imposições legais atuam no sentido de eliminar essa opção dos transportadores e embarcadores.

A opção pela utilização dos seguros deve partir de uma vontade própria dos indivíduos e não de uma imposição legal. Algo que iria a esse encontro seria um relacionamento mais estreito entre os agentes envolvidos, principalmente transportadores e embarcadores. Nessas situações, deveria ficar clara a importância e o comprometimento de que cada parte cumpriria o seu papel no gerenciamento do risco na atividade.

O serviço de segurança pública é outra dimensão a ser considerada. Os problemas orçamentários do Estado culminam para uma má alocação de recursos no sentido de fornecer um serviço adequado de segurança, não só para a atividade, mas para a sociedade como um todo. Acredita-se ser impossível a convivência com o risco do roubo de cargas sem uma atuação mais intensa do Estado. Isto é, mesmo que todas as partes envolvidas tomem as providências necessárias, a susceptibilidade ao risco continuará sendo um forte ponto de estrangulamento. Não apenas a segurança pública, mas também todas as outras faces de relacionamento do Estado com o problema devem ser considerados: aspectos tributários, jurídicos, penais, sanitários, estruturais, etc.

Enfim, o seguro de carga é um procedimento fundamental para o setor de transporte rodoviário, inclusive para o tratamento do risco de roubo, mesmo porque pode significar a sobrevivência das empresas em determinadas situações. Todavia, esse risco está adquirindo dimensões tais que o seguro pode não mais apresentar condições de cobri-lo, pois de um evento incerto pode passar para um evento certo, ocasião na qual a premissa básica da teoria do seguro passaria a não mais estar presente.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CNT (2001) Confederação Nacional dos Transportes. *In*: homepage: [www.cnt.org.br](http://www.cnt.org.br), mai. 2001.

- Cottril, K. (1996) Internet becomes part of the fight. *World Wide Shipping News*. In: homepage: [www.worldwideship.com](http://www.worldwideship.com), Sep. 1996.
- EMTS (1994) *Manual Transportes*. São Paulo: Editora Manuais Técnicos de Seguros, 1994. 874p.
- FENASEG (1998) *Federação Nacional das Empresas de Seguros Privados e de Capitalização*. Dados Estatísticos Fornecidos.
- FUNENSEG (1994) *Fundação Escola Nacional de Seguros. Seguros de Transportes Nacionais*. Superintendência de Ensino. Rio de Janeiro. 253p.
- Goode, W.J. e P.K. Hatt (1968) *Métodos em Pesquisa Social* 2.ed. Trad. C.M.Bori São Paulo: Companhia Editora Nacional. 488p.
- Lombardi, R. (1998) Informatização faz cair os roubos a banco. *Estado de São Paulo. Cidades*, São Paulo, 02 jul. 1998. p.C-1.
- Mooney, J.E. (1994) The Perfect Crime for the 1990's: Cargo Theft *Risk Management*, v.41, p.59-61, Nov. 1994.
- NTC (2001) Associação Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas. *O Custo oculto do roubo de cargas*. Associação Nacional do Transporte de Cargas. Informe Publicitário. A Gazeta Mercantil, 14 de fevereiro de 2001.
- Selltiz, C.; Wrightsman, L.S. e S.W. Cook (1987) *Métodos de Pesquisa nas Relações Sociais* 4.ed. Trad. M.M.H. d'Oliveira e M.M. del Rey; Coord. J.R. Malufe e B.A. Gatti São Paulo: EPU. 133p.
- SETCEB (1998) Estatísticas de Desaparecimento de Cargas. Fornecidas pela Entidade. Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do Estado da Bahia.
- SETCESP (1998) *O Roubo de Cargas - Avaliação e Perspectivas*. Sindicado das Empresas de Transporte de Cargas de São Paulo e Região. 1ª. Reunião do Conselho Nacional das Entidades Representativas do Transporte Rodoviário de Cargas (CONET), Canela, RS.
- SETCESP (2001) Estatísticas de Desaparecimento de Cargas. Fornecidas pela Entidade. Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de São Paulo e Região.
- SINDICARGA (1998) Estatísticas de Desaparecimento de Cargas. Fornecidas pela Entidade. Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do Estado do Rio de Janeiro.

**Endereço dos autores:**

Augusto Hauber Gameiro  
Centro de Estudos Avançados em Economia Aplicada  
ESALQ – USP  
Caixa Postal 132  
13400-970 – Piracicaba – SP  
E-mail: [ahgameir@terra.com.br](mailto:ahgameir@terra.com.br)

José Vicente Caixeta Filho  
Departamento de Economia, Administração e Sociologia  
ESALQ – USP  
Av. Pádua Dias, 11  
13418-900 – Piracicaba – SP  
E-mail: [jvcaixet@esalq.usp.br](mailto:jvcaixet@esalq.usp.br)