

PREVENÇÃO

POR LETICIA SIMÕES

O dia a dia nas estradas envolve uma série de quesitos importantes para assegurar uma viagem sem percalços, como o gerenciamento da carga e a manutenção dos veículos. Mas o aumento constante do número de acidentes tem feito com que as transportadoras invistam também em coberturas de seguro mais amplas para resguardar a carga, em treinamentos contínuos para os motoristas e em mecanismos capazes de atuar em todas as frentes para minimizar e, muitas vezes, evitar tais eventos. Dados da PRF (Polícia Rodoviária Federal) apontam que em 2010 foram mais de 60 mil acidentes registrados nas vias federais. No ano anterior, aconteceram 53.056.

O mercado de transporte de cargas possui três seguros para cargas envolvidas em acidentes. O chamado Seguro Transporte Nacional é obrigatório. É pago pelo dono da carga. Desde maio de 2005, a resolução nº 123 do

Conselho Nacional de Seguros Privados, órgão vinculado ao Ministério da Fazenda, dispõe sobre a obrigatoriedade do RCTR-C (Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário - Carga). O RCTR-C é pago pela empresa de transporte e cobre prejuízos pelos quais o próprio

transportador seja responsável, como colisões e capotamentos, entre outros incidentes. O RCFDC (Responsabilidade Civil - Desaparecimento de Carga) é opcional e também é efetuado pelas transportadoras. Os valores variam conforme os bens e as mercadorias declarados no contrato do seguro.

A Patrus Transportes, com sede em Contagem (MG), investe, aproximadamente, 5% de seu faturamento com seguros e processos de gestão de risco para prevenir acidentes. Todos os veículos e cargas transportados são segurados. Segundo Marcelo Patrus, presidente da empresa, contratos de seguro para as car-



Para uma vi

Gerenciamento da carga, manutenção dos veículos e in



agem tranquila

em vestimento em seguro são algumas das medidas para evitar acidentes

gas, com coberturas maiores, são alternativas mais viáveis que as transportadoras têm para se preservar de prejuízos, em caso de imprevistos nas estradas. "Atualmente, metade do valor transportado é segurado pelo embarcado, a outra metade, pela transportadora."

Ele afirma que a empresa

possui processos básicos para atuar em casos de acidentes. Um deles é denominado PAE (Plano de Atendimento Emergencial). "Todos os procedimentos, órgãos e pessoas que devem ser acionados em cada nível de ocorrência são discriminados no plano."

Além do PAE, a Patrus

conta com a atuação da gerenciadora de risco, que possui um departamento chamado Pronta Resposta. "Em caso de acidente, é encaminhada até o local uma equipe para regulamentar o sinistro e prestar socorro ao motorista", diz o dirigente.

A transportadora possui

ainda uma central de monitoramento 24 horas, que é outro canal de comunicação entre os motoristas e a empresa, caso ocorram acidentes. "Quando um veículo se envolve em um acidente e o motorista não tem condições de alertar a central, o próprio sistema identifica, via GPS, a

SEGURO

Tipo de carga determina valor da apólice

Os valores dos contratos de seguro variam conforme a carga transportada. O tipo de embalagem e a rota também podem influenciar o preço. De forma geral, todos seguem uma padronização e poucas diferenças são anotadas entre uma seguradora e outra, no que diz respeito às condições das apólices. Certo é que as empresas seguradoras encontram no mercado de transportes de carga um bom filão de negócio.

O tipo de mercadoria é um dos elementos fundamentais para a avaliação do perfil de risco. A partir dessa averbação, o contrato de seguro da carga é elaborado. "O que é mais comum, por caráter de praticidade, é que no desenvolvimento da proposta a seguradora verifique os diferentes tipos de carga e o que cada uma representa em relação ao todo. Assim, é possível a adoção de um critério tarifário simplificado, conhecido no mercado como taxa única", afirma José Almeida Neto, diretor de transportes da Zurich Seguros.

A empresa possui um departamento voltado exclusivamente para o setor de transportes, com mais de cem transportadoras brasileiras em sua carta de clientes.

A seguradora diz que o serviço mais comum oferecido pelo mercado é o de Assistência 24 Horas. "Trata-se de uma central telefônica, com atuação ininterrupta que, a partir da notificação de um sinistro, adota as medidas necessárias no sentido de buscar a menor perda possível dos bens transportados."

Segundo ele, pode ser incluída no acordo com a transportadora a contratação de outro veículo para conduzir os bens para outro local. "Nesse aspecto, poderá ser realizada a quantificação das perdas, evitando o comum ato de saque das mercadorias."

A Allianz Seguros tem 60% de sua carta de clientes concentrada no mercado de transportes de carga. Marco Antônio Pereira dos Santos, superintendente de Transportes e Náutico da seguradora, afirma que as empresas de seguro que atuam no Brasil estão aptas a atender todos os eventos que envolvam qualquer tipo de carga.

Ele destaca que o procedimento em casos de acidente com carga segue um roteiro padrão. "Se há carga na pista, a equipe faz o seu recolhimento e todas as medidas possíveis para minimizar os

prejuízos. Sempre existe a possibilidade de contratar outro carreteiro e chapas para rebocar o caminhão, conforme a necessidade."

A empresa, diz Santos, distribui para todos os clientes um adesivo com o telefone da prestadora de serviço. Por meio dessa central, os condutores e demais colaboradores recebem orientações de procedimento para lidar com as situações mais diversas. "Atualmente, com o gerenciamento de risco, toda a operação é monitorada. A Polícia Rodoviária é acionada e, em ocorrências em que o motorista está bem, ele próprio faz a ligação e repassa os dados do acidente."

Neto, da Zurich, destaca que as transportadoras têm investido cada vez mais no gerenciamento de risco, o que demonstra que o segmento de cargas tem focado na proteção da operação e na prevenção de acidentes. "As aplicações em medidas de segurança, seja pela contratação de uma cobertura de seguros mais completa, ou nos departamentos de monitoramento, são uma realidade do setor."



perda de sinal. Dessa forma, o centro de monitoramento aciona a CTO (Central de Tratativa de Ocorrências), que fica encarregada de descobrir o que ocorreu com o veículo e, assim, orientar a gerenciadora de risco quanto aos procedimentos a ser adotados", explica Renato Moreira, gerente de frotas da Patrus.

A Plimor - transportadora com unidades espalhadas por toda a região Sul, São Paulo e

PLIMOR/DIVULGAÇÃO



CUIDADOS Julhiano Bortoncello afirma que a Plimor possui equipe 24 horas no gerenciamento de risco

“Aplicações em medidas de segurança são uma realidade do setor”

JOSÉ ALMEIDA NETO, ZURICH SEGUROS

sucursais internacionais em Buenos Aires e Córdoba, na Argentina - opera com um conjunto de seguros que envolve terminais, frota, transporte da carga e roubo. “O seguro para cargas é um diferencial que oferece credibilidade e segurança para os embarcadores. No momento de contratação da apólice de seguro, a Plimor busca a melhor oferta e a cobertura mais ampla, para garantir que

possíveis danos e prejuízos sejam ressarcidos adequadamente”, diz Julhiano Bortoncello, diretor administrativo e de operações da transportadora.

Bortoncello afirma que, paralelamente à contratação de seguros e do rastreamento, a Plimor possui uma equipe que opera 24 horas no gerenciamento de risco. “Essa central é homologada por todas as seguradoras do

país para a realização desse serviço.”

Outro recurso disponível na empresa para lidar com os acidentes e assegurar o êxito do transporte é o monitoramento remoto dos terminais, das cargas e dos roteiros, além das escoltas da carga em casos específicos.

O diretor diz que poucos casos de acidentes são anotados pela empresa. A maior parte deles tem como causa a falha humana, sendo mais comum a distração do motorista. “Outros eventos têm a ver com a falta de sinalização ou a precariedade das estradas. Mas, como o número de ocorrências é ínfimo, os prejuízos não são significativos.”

O diretor destaca que para cada situação de acidente existe uma orientação específica. “O motorista é instruído a verificar se há vítimas, sinalizar a pista para evitar outros acidentes e comunicar a empresa imediatamente do ocorrido. A equipe de gerenciamento de riscos é prontamente acionada.”

A empresa realiza acompanhamento mensal dos motoristas com psicólogos e instrutores, além de programas de trei-

SAIBA MAIS SOBRE OS ACIDENTES

Número de acidentes envolvendo cargas nas estradas federais

Ano	Total
2008	50.168
2009	53.056
2010	63.019

Os seguros do transporte de cargas

Seguro Transporte Nacional

- Contratado pelo embarcador
- É obrigatório e oferece cobertura completa, incluindo roubo e furto
- Taxa: dependendo do caso, pode chegar a 0,07% do valor da carga

RCTR-C

- Contratado pelo transportador
- É obrigatório e cobre acidente cuja responsabilidade seja imputada ao transportador
- Taxa média: 0,013% do valor da carga

RCF-DC

- Facultativo e efetuado pelas transportadoras
- Cobre o desaparecimento total ou parcial da carga por roubo ou furto
- Taxa: de 0,01% a 0,09% do valor das cargas, dependendo do risco

Variáveis que interferem na definição dos custos de seguro para cargas

- Tipo de mercadoria
- Tipo de embalagem
- Coberturas desejadas
- Região geográfica de atuação
- Perfil da frota de veículos (idade, manutenção)
- Perfil dos motoristas utilizados (próprio, terceiro)
- Tempo de existência da empresa
- Política de gerenciamento de risco
- Histórico de sinistros

Fontes: Zurich Seguros, Guia do Transportador e PRF



TREINAMENTO Na Perfecs,

“Profissional tem buscado se informar e isso é um avanço para a categoria”

JOSÉ DA FONSECA LOPES, ABCAM

namento para os condutores.

De acordo com o diretor, os procedimentos internos da Plimor também possibilitam autonomia para que os próprios motoristas avaliem e decidam por momentos de pausa e descanso, conforme as condições físicas do condutor, do clima ou da estrada.

Na Perfecs - transportadora do grupo composto pelas empresas Nextrans e NXT Logística - toda a frota é asse-

gurada. Os índices de acidentes são baixos. Segundo Luis Freitas, diretor da empresa, desde a fundação da transportadora, em 2001, não mais que dez acidentes foram registrados. As causas mais comuns foram erros humanos, sem gravidades maiores.

Para manter esse status, a empresa investe em treinamentos. “A conscientização de uma jornada adequada de trabalho também é um dos focos, além da manutenção

dos veículos”, afirma Freitas. O grupo disponibiliza uma central telefônica para os comunicados de qualquer ocorrência nas estradas e de acidentes.

Para os motoristas autônomos, lidar com acidentes é um desafio ainda mais complexo, já que esses profissionais não contam com o suporte oferecido pelas transportadoras. José da Fonseca Lopes, presidente da Abcam (Associação

PERFECS/DIVULGAÇÃO



toda a frota é segurada; desde 2001, a transportadora registrou não mais do que uma dezena de acidentes

dade. O profissional tem buscado se informar e isso é um avanço para a categoria."

André Leal Cardoso, caminhoneiro autônomo há 25 anos, afirma que a opção encontrada por ele para evitar prejuízos com acidentes foi se cadastrar em algumas seguradoras e, assim, garantir o frete em empresas maiores. "As transportadoras cadastram o motorista agregado e pagam uma mensalidade à seguradora por esse registro. Essa foi a garantia para permanecer na atividade."

Virgínia Laira, assessora jurídica da Fenacat (Federação Nacional das Associações de Caminhoneiros e Transportadores), afirma que os altos custos para o exercício da atividade têm prejudicado os autônomos. "Hoje o caminhoneiro autônomo só vai ter a sua carga com seguro se transportar como agregado em grandes transportadoras."

Para ela, diversas razões estão por trás do alto número de acidentes envolvendo veículos de carga. "Principalmente os prazos curtos para as entregas, o frete baixo, a idade e a manutenção inadequada da frota, além das condições precárias das rodovias." ●

“Uma jornada adequada de trabalho também é um dos focos”

LUIS FREITAS, PERFECS

Brasileira dos Caminhoneiros), afirma que o caminhoneiro autônomo não consegue fazer um seguro mais amplo para a carga. “O caminhoneiro independente aceita o frete de empresas menores, que transportam cargas de baixo valor agregado. Essas firmas não fazem seguro, portanto, a responsabilidade de qualquer acidente recai sobre o motorista.”

Na opinião do dirigente, esse cenário vem mudando. “O

mercado está se moralizando e essas empresas estão fechando as portas. O caminho é de profissionalização para o caminhoneiro autônomo.”

Lopes destaca a lei nº 11.442, de 2007, que dispõe sobre os direitos e deveres, tanto do transportador autônomo de cargas quanto das empresas transportadoras. “Essa lei assegura regras para a atividade e oferece ao autônomo condições de exercer sua profissão com digni-