

CENTRO ESTADUAL DE EDUCAÇÃO TECNOLÓGICA PAULA SOUZA
FACULDADE DE TECNOLOGIA DE LINS PROF. ANTONIO SEABRA
CURSO SUPERIOR DE TECNOLOGIA EM LOGÍSTICA

GABRIELLE SANTOS LIMA
LETICIA BEATRIZ FERREIRA DA COSTA

ESTUDO DE CASO SOBRE O IMPACTO DO ROUBO DE CARGAS EM
SEGURADORAS DO INTERIOR PAULISTA

LINS/SP
1º SEMESTRE/2024

CENTRO ESTADUAL DE EDUCAÇÃO TECNOLÓGICA PAULA SOUZA
FACULDADE DE TECNOLOGIA DE LINS PROF. ANTONIO SEABRA
CURSO SUPERIOR DE TECNOLOGIA EM LOGÍSTICA

GABRIELLE SANTOS LIMA
LETICIA BEATRIZ FERREIRA DA COSTA

ESTUDO DE CASO SOBRE O IMPACTO DO ROUBO DE CARGAS EM
SEGURADORAS DO INTERIOR PAULISTA

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à
Faculdade de Tecnologia de Lins Prof. Antonio Seabra,
para obtenção do Título de Tecnólogo(a) em Logística.

Orientador: Prof. Me. Silvio Ribeiro

SANTOS LIMA, GABRIELLE

S0e Estudo de caso sobre o impacto do roubo de cargas em seguradoras do interior paulista / GABRIELLE SANTOS LIMA, LETICIA BEATRIZ FERREIRA DA COSTA. — Lins, 2024.

22f.

Trabalho de Conclusão de Curso (Tecnologia em Logística) — Faculdade de Tecnologia de Lins Professor Antonio Seabra: Lins, 2024.

Orientador(a): Me. SILVIO RIBEIRO

1. Roubos. 2. Seguradoras. 3. Seguro. 4. Rodovias. 5. Mercadorias. I. FERREIRA DA COSTA, LETICIA BEATRIZ. II. RIBEIRO, SILVIO. III. Faculdade de Tecnologia de Lins Professor Antonio Seabra. IV. Título.

CDD 658.7

**GABRIELLE SANTOS LIMA
LETICIA BEATRIZ FERREIRA DA COSTA**

**ESTUDO DE CASO SOBRE O IMPACTO DO ROUBO DE CARGAS EM
SEGURADORAS DO INTERIOR PAULISTA**

Trabalho de de Curso apresentado à Faculdade de
Tecnologia de Lins Prof. Antonio Seabra, como parte dos
requisitos necessários para a obtenção do título de
Tecnólogo(a) em Logística sob orientação do Prof. Me.
Silvio Ribeiro

Data de aprovação: ___/___/___

Orientador (Me. Silvio Ribeiro)

Examinador 1 (Me. Reinaldo de Oliveira Nocchi)

Examinador 2 (Me. Luiz Antonio Cabañas)

SUMÁRIO

RESUMO	4
ABSTRACT	4
INTRODUÇÃO.....	5
1 LOGÍSTICA.....	6
1.1 DEFINIÇÃO E ORIGEM.....	6
1.2 IMPORTANCIA DO TRANSPORTE NA LOGÍSTICA.....	7
2 HISTÓRIA DO TRANSPORTE NA LOGÍSTICA.....	8
2.1 TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA.....	8
2.2 PRINCÍPIOS DO TRANSPORTE DE CARGA E SUA FINALIDADE.....	9
2.3 IMPLANTAÇÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO NO BRASIL.....	9
3 ROUBOS DE CARGAS NAS RODOVIAS DO BRASIL.....	10
3.1 ÍNDICES DE ROUBOS.....	11
3.2 LEGISLAÇÃO E PREJUÍZOS.....	12
3.3 PREVENÇÃO PARA CARGAS ROUBADAS.....	13
4 SEGURO DE CARGAS.....	13
4.1 PRINCIPAIS MODALIDADES NO SEGURO DE CARGAS NACIONAIS.....	14
4.2 CONTRATAÇÃO DO SEGURO.....	14
4.3 COBERTURAS PARA CARGAS.....	15
4.4 DESTINAÇÃO E RECUPERAÇÃO DAS CARGAS.....	16
5 METODOLOGIA.....	17
6 ESTUDO DE CASO.....	17
CONCLUSÃO.....	19
REFERÊNCIAS.....	20
APÊNDICE A: QUESTIONÁRIO DE ENTREVISTA.....	22

ESTUDO DE CASO SOBRE O IMPACTO DO ROUBO DE CARGAS EM SEGURADORAS DO INTERIOR PAULISTA

Gabrielle Santos Lima¹, Leticia Beatriz Ferreira da Costa²
Orientador Silvio Ribeiro³

^{1,2} Acadêmicos do Curso de Tecnologia em Logística da Faculdade de Tecnologia de Lins
Prof. Antônio Seabra – Fatec, Lins – SP, Brasil

³ Docente do Curso de Tecnologia em Logística da Faculdade de Tecnologia de Lins Prof.
Antônio Seabra – Fatec, Lins – SP, Brasil

RESUMO

A importância da logística e do transporte de cargas no contexto brasileiro, destaca desafios como o roubo de cargas nas rodovias do Brasil. Esse problema, intensificado ao longo do tempo e envolvendo o crime organizado, afeta principalmente os estados do Sudeste. Apesar das medidas preventivas adotadas, como legislação específica e monitoramento de rotas, os altos custos logísticos e a ineficiência do setor ainda são obstáculos. O seguro de carga é crucial para proteger as empresas, mas o índice de mercadorias recuperadas é baixo. O objetivo do trabalho é verificar quais são as ações das seguradoras, para mitigar os impactos dos roubos de cargas das rodovias do Brasil. Usando-se da metodologia estudo de caso único, qualitativo e exploratório, que foi aplicado a uma corretora de seguros, foi possível alcançar uma compreensão abrangente das práticas de gestão de riscos e de sinistros adotadas pelas seguradoras, oferecendo conhecimentos valiosos para profissionais do setor, clientes e outras partes interessadas. Com os resultados alcançados, onde destacou não apenas as medidas preventivas recomendadas pelas seguradoras, como também os processos de avaliação de risco e procedimentos de acionamento do seguro em casos de sinistro, pode-se verificar e ter a compreensão das práticas específicas dessas seguradoras, e também para o conhecimento mais amplo sobre as estratégias eficazes na gestão do seguro de carga rodoviária em geral.

Palavras-chave: Roubos, seguradora, seguro, rodovias

ABSTRACT

The importance of logistics and cargo transportation in the Brazilian context highlights challenges such as cargo theft on Brazil's highways. This problem, which has intensified over time and involves organized crime, mainly affects the Southeastern states. Despite the preventive measures adopted, such as specific legislation and route monitoring, the high logistics costs and inefficiency of the sector are still obstacles. Cargo insurance is crucial to protecting companies, but the rate of recovered goods is low. The aim of this study is to find out what actions insurance companies are taking to mitigate the impact of cargo theft on Brazil's highways. Using the methodology of a single, qualitative and exploratory case study, which was applied to an insurance broker, it was possible to achieve a comprehensive understanding of the risk and claims management practices adopted by insurers, offering valuable insights for professionals in the sector, clients and other stakeholders. With the results achieved, which highlighted not only the preventive measures recommended by insurers, but also the risk assessment processes and procedures for triggering insurance in the event of a claim, it was possible to verify and gain an understanding of the specific practices of these insurers, and also to gain a broader knowledge of effective strategies in the management of road cargo insurance in general.

Keywords: Theft, insurer, insurance, highways

INTRODUÇÃO

A logística é uma área que planeja e executa processos para distribuição de produtos até o consumidor final. Ela envolve transporte, armazenamento, controle de estoque e planejamento de rotas. No Brasil, é crucial devido à extensão territorial. O transporte é parte essencial da logística, devendo ser escolhido com base no produto e custo-benefício. Em resumo, a logística é fundamental para a economia global, influenciando a competitividade das empresas e o desenvolvimento socioeconômico.

A evolução histórica do transporte de carga, desde os tempos pré-históricos até os dias atuais. Destaca-se a importância desse setor para a circulação de mercadorias, ressaltando o papel crucial do transporte rodoviário no Brasil. Ao longo da história, o transporte de carga evoluiu de métodos primitivos, como a tração humana, para a utilização de carroças e, posteriormente, veículos motorizados, como caminhões e trens. O transporte rodoviário de carga é essencial para a economia brasileira, sendo amplamente utilizado e oferecendo acesso a uma variedade de locais no país. No entanto, enfrenta desafios relacionados à infraestrutura e à renovação da frota de veículos. Para garantir a segurança durante o transporte, são necessários princípios como a correta amarração da carga.

A implantação do transporte rodoviário no Brasil teve início no século XIX, com a criação das primeiras rodovias, e desde então, tem sido fundamental para o escoamento de cargas e passageiros. No entanto, é necessário investir na modernização da infraestrutura e na renovação da frota de veículos para garantir a eficiência desse modal de transporte no país.

O roubo de cargas nas rodovias brasileiras é um problema antigo que se intensificou ao longo do tempo, tornando-se uma prática criminosa sofisticada, especialmente envolvendo o crime organizado. Os estados do Sudeste, principalmente São Paulo e Rio de Janeiro, são os mais afetados. O combate a esse crime enfrenta desafios como a atuação de grandes organizações criminosas, a falta de ações públicas rigorosas e a carência de estrutura das forças de segurança. A legislação específica, como a Lei Complementar nº 121/06, e medidas preventivas, como monitoramento de rotas e investimento em tecnologia, são adotadas, mas os altos custos logísticos e a ineficiência do setor ainda são obstáculos. O seguro de carga é essencial para proteger as empresas contra prejuízos, mas o índice de mercadorias recuperadas ainda é baixo, e o destino das cargas roubadas pode variar. Em suma, o combate ao roubo de cargas requer uma abordagem integrada, incluindo medidas legislativas, ações preventivas e apoio das forças de segurança, enquanto o seguro de carga desempenha um papel crucial na proteção financeira das empresas e na segurança das operações de transporte.

O objetivo do trabalho é verificar quais são as ações das seguradoras, para mitigar os impactos dos roubos de cargas das rodovias do Brasil. Usando-se da metodologia estudo de caso único, qualitativo e exploratório, que pode ser definido como uma investigação criteriosamente delimitada, claramente definida e com especificidades do tema explanado na unidade de investigação, que foi aplicada a uma empresa do ramo de seguros, desenvolvido por intermédio de um questionário feito para o gestor da empresa e com perguntas semiestruturadas, foi possível alcançar uma compreensão abrangente das práticas de gestão de riscos e de sinistros adotadas pela seguradora, oferecendo conhecimentos valiosos para profissionais do setor, clientes e outras partes interessadas. De acordo com a metodologia, observa-se um alinhamento significativo com a teoria. As empresas demonstram estar cientes dos desafios enfrentados no setor de transporte de cargas, especialmente em relação ao roubo, e adotam uma abordagem proativa para mitigar esses riscos e prestar assistência aos clientes em caso de sinistros. Com os resultados alcançados, pode-se ter compreensão das práticas específicas dessas

seguradoras, e também para o conhecimento mais amplo sobre as estratégias eficazes na gestão do seguro de carga rodoviária em geral.

1 LOGÍSTICA

Trata-se da área administrativa responsável pelo planejamento e pela execução de processos que visam a distribuição de produtos ou matérias-primas desde a fabricação até o consumidor final. A logística lida, entre outras coisas, com o transporte e o armazenamento das mercadorias e materiais, gerenciando o fluxo de recursos necessários e monitorando todos os processos para que sejam feitos de forma ágil, eficiente e sem desperdícios. Assim, se definir logística de forma direta, pode-se dizer que é a área relacionada à gestão de recursos para entregar produtos em um determinado ponto e dentro de determinado intervalo de tempo, num complexo processo que envolve gestão de pessoas, controle de estoque, planejamento de rotas e muitas outras atividades (ADDE, 2023).

A logística está em tudo. Afinal, tudo o que se compra precisa ser fabricado, armazenado e transportado até chegar às nossas mãos, e é o setor logístico que faz esse processo acontecer. Porém, além de lidar com todos os processos envolvidos na distribuição de produtos e matérias-primas, a logística também atua no armazenamento de mercadorias, no controle de estoque, no planejamento de rotas de entrega e no acompanhamento de todas essas atividades, sempre em busca de pontos de melhoria. Para que isso seja possível, o setor de logística das empresas deve contar com um planejamento minucioso e uma boa infraestrutura, que abrange desde galpões ou armazéns adequados até softwares de gestão e soluções de automação de tarefas. Devido à complexidade da área, muitas companhias optam pela terceirização da logística (FRETE, 2023)

Pode-se definir logística como uma especialidade da Administração responsável por todo o planejamento, organização e realização de inúmeros processos de uma cadeia de abastecimento. Logo, como bem destacamos no início, a definição de logística está longe de ser algo meramente atrelado ao estoque e às entregas de uma empresa, apesar dessas etapas fazerem parte de suas atividades. Porém, na prática, o conceito vai muito além disso. Em outras palavras, a logística engloba processos de ponta a ponta em uma cadeia de *Supply Chain* (cadeia de abastecimento) desde a chegada dos materiais ou insumos nas docas de um armazém, até a chegada do produto final às mãos do consumidor. Além disso, a logística ainda pode se fazer presente mesmo após a conclusão de uma entrega. É o caso, por exemplo, de devoluções ou logística reversa, quando a empresa precisa coletar e retornar aquele produto ao seu ponto de origem (DESCOMPLICA, 2023).

1.1 DEFINIÇÃO E ORIGEM

A palavra “logística” tornou-se atualmente um termo cabalístico, utilizado para várias situações do dia a dia, e está servindo para definir e explicar quase tudo. É muito divulgado por diversas empresas, principalmente pelo segmento dos transportadores rodoviários (DIAS, 2017)

Quase diariamente cruza-se nas ruas e nas rodovias com caminhões de diversos tamanhos e padrões, e na sua carroceria está sempre escrito qualquer nome. Esse nome pode ser: XXXX logística ou logística XXXX, ou seja, é sempre seguido por qualquer nome ou qualquer outra coisa escrita para ser usada como referência. Muitos ainda continuam com uma visão de sobreposição entre a logística e o transporte rodoviário. Encontramos também empresas de motoboy e entregas expressas que colocam no baú de suas motos a inscrição “Logística”. Não há dúvida de que esse é um serviço de entregas muito necessário, útil e importante, mas a possibilidade de eles não saberem e não terem conhecimento do que é logística, efetivamente, é muito provável. Existe nos Estados

Unidos, em Illinois, uma associação, a *Council of Supply Chain Management Professionals*, na qual se reúnem os profissionais de logística e da cadeia de abastecimento (*Supply Chain*) de todo o mundo. Dias (2017), define logística como:

A logística planeja, executa, coordena e controla a movimentação e o armazenamento eficiente e econômico de matérias-primas, materiais semiacabados e produtos acabados, desde sua origem até o local de consumo, com o propósito de atender às exigências do cliente final.

A logística administra os recursos de toda movimentação de recursos materiais e equipamentos da empresa, coordenando a compra, a movimentação, a armazenagem, o transporte e a distribuição física, assim como gerenciando todas as informações de cada fase do processo. No Brasil, temos a Associação Brasileira de Logística (ABRALOG) e a Associação Brasileira de Logística e Transporte de Carga (ABTC).

Logística é uma parte da cadeia de abastecimento que planeja, implementa e controla com eficácia o fluxo e a armazenagem dos bens, dos serviços e das informações entre o ponto da origem e o ponto de consumo destes itens, a fim de satisfazer todas as exigências dos consumidores em geral (ABTC, 2010)

O nome “logística” tem como origem o termo grego “logos”, que significa razão, racionalidade, e também o grego “*logistiki*”, que significa “administração financeira”. Conforme o Dicionário Houaiss, “logística” vem do francês “*logistique*”, que é o nome dado à parte especulativa da ciência das armas e da arte da guerra (DIAS, 2017). A civilização egípcia utilizava armazéns públicos para a manutenção do vasto Império do Egito ao longo do Rio Nilo, nos vales alagáveis, produzindo e colhendo grãos para sustentar a população nas entressafras ou no desabastecimento, ocorrendo o mesmo também nas margens dos Rios Tigre, Eufrates e Ganges, utilizando técnicas avançadas de abastecimento para a época na cultura alagada do arroz, e na cultura do milho na China e nas civilizações pré-colombianas das Américas, os Maias, Astecas e Incas do século XIII até o século XV. Foram observados traços dos princípios da logística em meados dos anos 500 a.C. na utilização de meios de transportes e suprimentos, bem como tecnologias avançadas, para a época, na obra atribuída ao general chinês *Sun Tzu* (BALLOU, 2015).

Martins (2001) afirma que o termo logístico teve início no século XVIII, no reinado de Luiz XIV, com o posto de Marechal, responsável pelo suprimento e pelo transporte de itens diversos necessários nas batalhas.

1.2 IMPORTÂNCIA DO TRANSPORTE NA LOGÍSTICA

O transporte tem um papel fundamental em várias estratégias da logística, tornando necessária a geração de soluções que possibilitem a flexibilidade e a velocidade na resposta ao cliente, ao menor custo e tempo possível, gerando assim maior competitividade para a empresa. Desde os primórdios o transporte de mercadorias tem sido utilizado para disponibilizar produtos onde existe demanda potencial, dentro do prazo adequado às necessidades do comprador. Mesmo com o avanço das tecnologias que permitiram a troca de informações em tempo real, o transporte continua sendo fundamental para que seja atingido o objetivo logístico, que é o produto certo, na quantidade certa, na hora certa, no lugar certo ao menor custo possível (LOG, 2020)

O transporte de um produto deve ser planejado, olhando alguns pontos, pois cada produto tem uma maneira, e forma de ser transportado. Outro ponto na hora de escolher o tipo de transporte e o custo benefício, pois muitas vezes o transporte mais barato pode demorar chegar ao destino. Na maioria dos casos o transporte se divide em transporte aéreo, marítimo, ferroviário e rodoviário (MOREIRA, 2019).

2 HISTÓRIA DO TRANSPORTE NA LOGÍSTICA

O transporte de carga é a atividade que permite a circulação de mercadoria de um ponto a outro de um território. Sua evolução ocorreu junto com a da humanidade. A cada evolução da sociedade, ciência, tecnologia e economia os meios de transporte foram modificados e adaptados para serem mais modernos e eficiente. Em um primeiro momento na pré-história, quando os homens ainda eram nômades, o transporte de carga, era realizado pela tração humana, ou seja, o realizado pelo próprio homem utilizando suas próprias pernas e força. Esse período da pré-história conhecido como o paleolítico é caracterizado pela caça e o desenvolvimento das primeiras ferramentas.

Nesse período da evolução da humanidade, é que os primeiros homens passaram a ser bípedes (erectos, sobre os pés), e capazes de desenvolver ferramentas, utilizando pedras, e aprendem a manejar o fogo. Sempre em movimento e buscando uma nova caça, os nômades levavam consigo seus pertences sendo eles mesmo um meio de transporte de carga. É também nessa fase que se tem a informação das primeiras migrações dos hominídeos da África para outros continentes, como Ásia e Europa. Após um período glacial, esses homens passam a viver em cavernas e em grupos, iniciando uma divisão de tarefas de acordo com a idade e sexo, uns caçam e outros coletam a caça. O homem se torna sedentário e se inicia a agricultura (BUTTA, 2021).

Com a invenção da roda, os meios de transporte deixam de ser apenas os animais e passam a ser feitos por carroças, puxadas por bois ou cavalos. A revolução industrial permitiu um salto tecnológico nos modais e no transporte de cargas. A descoberta de novas formas de locomoção e a criação de motores trouxe os caminhões e o trem, os principais meios de transporte terrestres. A revolução Industrial trouxe novas máquinas, novas formas de energia e novos combustíveis. Artesãos deixam de existir, fabricação em massa, grandes indústrias, máquinas a vapor, êxodo rural e crescimento das grandes cidades e consequentemente explosão do consumo (OLIVEIRA *et al.*, 2016).

2.1 TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA

No Brasil, o transporte rodoviário de cargas é o mais usado. Além disso, ele é usado como intermediário entre outros modais, como o marítimo e o aéreo. A importância dele é indiscutível para a economia nacional, mas o investimento em infraestrutura ainda não é suficiente, sendo menor que em outros países onde o modal rodoviário não é o mais importante. O transporte rodoviário de cargas é um tipo de transporte terrestre que se caracteriza por transitar sobre rodovias, estradas e vias urbanas. Ele tem acesso a mais locais do Brasil e oferece o custo mais baixo para manutenções e substituição de peças (BSOFT, 2023).

A Carga geral abrange todos os produtos que não necessitam de veículos específicos ou métodos diferentes para entrega e armazenamento. Entre os itens que se enquadram nessa categoria estão:

- a) mercadorias industrializadas;
- b) produtos farmacêuticos;
- c) laminados de madeira;
- d) líquidos envasilhados;
- e) produtos alimentícios;
- f) produtos químicos não-perigosos;
- g) materiais de construção.

A adaptação modifica a estrutura dos veículos internamente. Somente assim é possível fazer o transporte dos itens em condições ideais de temperatura e umidade. A maioria dos produtos transportados são alimentos perecíveis. Portanto, é fundamental cuidar da limpeza para evitar a contaminação (BSOFT, 2023).

Segundo Bsoft (2023), os principais custos logísticos no transporte rodoviário de cargas são:

- a) custos de coleta, transferência e entrega: reposição do veículo, licenciamento, seguro, salário do motorista (custos fixos), manutenção, combustível (custos variáveis);
- b) despesas indiretas: salários e encargos dos funcionários dos setores de vendas, administrativo, comercial e outros, impostos, aluguel de imóvel;
- c) custos associados ao valor (gestão de riscos): frete valor (administração dos seguros, indenizações por riscos não cobertos pelos seguros, segurança interna) e GRIS (seguro facultativo, salários, investimentos, gastos operacionais, como escolta e bilhetagem);
- d) outros custos: de permanência da carga, de cubagem, de devolução dos produtos, reentrega, segunda e terceira entregas, de estadia do veículo, de administração da Sefaz, referente a dificuldades nas entregas, de restrições ao trânsito.

2.2 PRINCÍPIOS DO TRANSPORTE DE CARGA E SUA FINALIDADE

Para fazer um transporte de cargas da forma correta é preciso de uns requisitos que são fundamentais para a segurança tanto do motorista quanto de todos que irão encontrar com ele nas rodovias. A amarração correta da carga é um desses requisitos, ela precisa ser feita com equipamentos próprios e de forma firme para que a carga fique totalmente protegida em casos de movimentos bruscos do caminhão como em manobras, frenagens e curvas.

Ter um sistema de amarração correto significa ter total segurança em relação ao risco de ter a carga arremessada para fora do veículo, ou até mesmo que ela se desloque de um lado para o outro fazendo com que o caminhão fique desestabilizado (POLIFITEMA, 2018).

Existem alguns princípios básicos que indicam quando a carga está segura no veículo de forma que ele seja capaz de suportar alguns tipos de forças em condições normais da pista como:

- a) de 80% a 100% do peso da carga para frente;
- b) 50% do peso da carga para as laterais e para a traseira do veículo;
- c) 20% do peso para cima.

Conhecida por fixação envolvente ou *tie-down*, essa forma de fixação de carga tem como objetivo forçá-la contra o piso do veículo, assim irá aumentar a capacidade restrita e automaticamente, irá aumentar a força do atrito entre as superfícies.

Utilizar produtos que sejam de alta qualidade é muito importante para que a carga fique completamente segura em cima do veículo. Alguns produtos como ganchos, catraca móvel, fitas, catracas fixas e muitos outros são essenciais para a segurança da viagem com a carga (POLIFITEMA, 2018).

2.3 IMPLANTAÇÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO NO BRASIL

As primeiras rodovias brasileiras surgiram no século XIX, mas a ampliação da malha rodoviária ocorreu no governo Vargas no ano de 1932, com a criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) em 1937 e, mais tarde, com a implantação da indústria automobilística, na segunda metade da década de 1950, a aceleração do processo de industrialização e a mudança da capital federal para Brasília.

A partir daí, a rede rodoviária se ampliou de forma notável e se tornou a principal via de escoamento de carga e passageiros do país. Na década de 1980, o crescimento acelerado deu lugar à estagnação. A perda de receitas, com a extinção, em 1988, do imposto sobre lubrificantes e combustíveis líquidos e do imposto sobre serviços de

transporte rodoviário, impediu a ampliação da rede e sua manutenção. No setor rodoviário, de cargas, o caminhão é o principal meio de transportes (CNTTL, 2023).

A frota nacional de caminhões em circulação representa 70% e tem mais de 15 anos de idade. A idade avançada da frota implica em quebras constantes, acidentes muitas vezes fatais com um custo estimado de 4 bilhões de dólares ano e um alto consumo de óleo diesel, por isso se faz necessária uma renovação da frota existente buscando eficiência e avanço tecnológico. Principal modal do transporte de cargas, representando hoje aproximadamente, 60 % das cargas transportadas no país, é praticado por três tipos de operadores: empresas transportadoras, empresas de cargas próprias e transportadores autônomos. Os autônomos representando 70% da frota existente. O transporte público urbano é responsável pelo deslocamento de 59 milhões de passageiros diariamente, respondendo por mais de 60% dos deslocamentos mecanizados nas cidades brasileiras (CNTTL, 2023).

3 ROUBOS DE CARGAS NAS RODOVIAS DO BRASIL

A falta de segurança nas estradas federais do Brasil é um problema que tem afetado o país por um longo período e que tem chamado a atenção das organizações empresariais desde a década de 1980, devido ao aumento significativo nos casos de roubo de cargas. Esse aumento resultou em custos logísticos mais elevados e na diminuição da eficiência do setor de transporte e distribuição. Naquela época, a preocupação estava mais voltada para o desvio de carga do que para o roubo de carga, com o desvio caracterizado pela apropriação indevida da carga, frequentemente realizada pelo próprio motorista, que vendia a carga a receptores (CARDOSO, 2001).

Segundo Bezerra (2006), na década de 1990, o roubo de carga tornou-se uma prática criminosa crescente, ganhando dimensões cada vez maiores e adquirindo maior sofisticação. Tornou-se uma atividade do crime organizado, com assaltos planejados minuciosamente, incluindo a criação de notas fiscais falsas e o contato com receptores de mercadorias, muitos dos quais tinham empresas legalmente estabelecidas para encobrir as evidências do crime, como relatado pela Associação Brasileira de Transporte de Cargas (ABTC, 2010).

Caixeta Filho (2002) observa que os produtos mais visados pelo crime organizado são aqueles de alto valor, de fácil revenda no mercado ilegal, e com origem difícil de rastrear, como alimentos, têxteis, eletrônicos, calçados, produtos de higiene, cosméticos, metais, bebidas, plásticos, borrachas, combustíveis, pneus e autopeças. Medicamentos e cigarros são particularmente visados, levando as seguradoras a recusar a cobertura dessas cargas.

Comparando o mercado lícito de produtos com os produtos visados por organizações criminosas, observa-se que os produtos mais vendidos são também os mais roubados, devido à necessidade dos criminosos de escoar rapidamente os itens roubados. Portanto, produtos com distribuição mais ampla têm maior risco de serem interceptados no caminho para o consumidor final (MAGALHÃES, 2006).

Dados de 2008 divulgados pela Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC & LOGÍSTICA) registram 12.500 ocorrências de roubo de cargas no Brasil naquele ano, com a maioria ocorrendo na região sudeste (79,82%). Esses crimes representaram prejuízos de 805 milhões de reais para o setor, com a região sudeste sendo responsável por 72,06% dessas perdas, devido à sua importância econômica e à concentração de fábricas, armazéns e terminais de carga, especialmente em São Paulo (AMORIM, 2006).

Geralmente, as mercadorias roubadas são destinadas ao mercado informal, embora haja casos em que elas são redirecionadas para o mercado formal, requerendo falsificações nos documentos fiscais para "legalizar" a mercadoria. Empresas têm adotado ações preventivas, como o mapeamento de áreas de alto risco, monitoramento de rotas, uso de

escoltas e mecanismos de bloqueio automático, além de contratar seguros para proteger suas cargas (ABTC, 2010).

No entanto, todas essas ações impostas, em grande parte, pelas seguradoras, resultam em custos logísticos mais elevados e na ineficiência do setor, uma vez que as organizações, frequentemente, não podem seguir as rotas ideais de entrega e podem não utilizar toda a capacidade de suas frotas para minimizar perdas em caso de roubo (BORDIN, 2008).

3.1 ÍNDICES DE ROUBOS

A NTC&Logística (Associação Nacional de transporte de Cargas e Logística) divulgou os resultados de sua pesquisa abordando o panorama do roubo de cargas no Brasil em 2022. De acordo com os dados coletados pela entidade, em parceria com órgãos públicos e privados, houve uma redução significativa de 9,1% em relação ao ano anterior, totalizando 13.089 registros. A região Sudeste continuou concentrando o maior número de casos, representando 85,18% das ocorrências, seguida pelas regiões Sul (6,12%), Nordeste (4,66%), Centro-Oeste (2,81%) e Norte (1,23%). Em termos monetários, as perdas ocasionadas por cargas roubadas somaram cerca de R\$ 1,2 bilhão em todo o país (CNTTL, 2023).

A pesquisa identificou que alimentos, combustíveis, produtos farmacêuticos, autopeças, materiais têxteis e de confecção, cigarros, eletroeletrônicos, bebidas e defensivos agrícolas são as mercadorias mais visadas por quadrilhas e grupos criminosos.

O vice-presidente ressalta também que o setor de transporte tem se empenhado no combate ao roubo de cargas desde a aprovação da Lei Complementar nº 121/06 em 2006, que estabeleceu o Sistema Nacional de Combate ao Crime. Mira ressalta que, ao longo de 25 anos desde a primeira redação do texto em 1997, a associação, junto às empresas e às instituições, dispõe de recursos humanos e tecnológicos mais robustos para coletar dados, para identificar as causas dos incidentes e para propor soluções integradas ao Poder Executivo e às polícias nacionais e estaduais. Apesar dos desafios existentes, o setor se encontra em uma posição privilegiada para lidar com esse desafio.

Segundo dados do documento “Brasil: Relatório Trimestral de Roubo de Carga”, elaborado pelo Centro de Inteligência da Overhaul, o País registrou 17.230 roubos de mercadorias transportadas entre janeiro e julho deste ano. O número representa um aumento de 5,5% comparado com o mesmo período de 2022.

Os embarques de cargas no Brasil, inclusive, foram classificados pela entidade - referência nacional no setor - sob grave risco de roubo de carga”. E, por isso, foi elaborado um ranking com os dez estados com maior número de roubos. São eles, por ordem: São Paulo, Rio de Janeiro, Paraná, Bahia, Rio Grande do Sul, Minas Gerais, Mato Grosso, Pernambuco, Santa Catarina e Mato Grosso do Sul (SOARES, 2023).

Juntos, esses estados representam 98% dos casos ocorridos no período. E 87% das ocorrências se concentram nos estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Paraná, Rio Grande do Sul e Goiás.

O relatório aponta, ainda, que a concentração de roubos nestas regiões tem se mantido estável nos últimos anos, o que indica a forte relação dos roubos com os locais de maior circulação de mercadorias (SOARES, 2023)

Somente os estados do Sudeste somaram 79% dos roubos no segundo trimestre, o que não difere do primeiro trimestre, em que a concentração foi de 80%. Já o Centro-Oeste, representado pelo Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, teve um índice de 3%, uma queda de 5% nas incidências em comparação ao período anterior.

Em contrapartida, a região Sul voltou a aparecer em segundo lugar, com 10% dos roubos, demonstrando um padrão de atuação das quadrilhas. E, ainda, o relatório aponta que o maior crescimento de roubos no segundo trimestre ocorreu na Bahia, que passou de

1% a 5% dos eventos em todo o país no período de um ano. Mesmo assim, as regiões Sudeste e Sul seguem sendo as mais visadas (SOARES, 2023).

Percebe-se tal padrão ao analisar as ocorrências de alimentos e bebidas: 91% dos casos dessa categoria se concentraram no sudeste e, destes, 75% no Estado do Rio de Janeiro, com as cidades de Duque de Caxias, São João do Meriti e Rio de Janeiro responsáveis por 67% (SOARES, 2023)

3.2 LEGISLAÇÃO E PREJUÍZOS

Num país em crise política, ética e econômica como o Brasil, a criminalidade está em ascensão, aproveitando a situação frágil dos estados e municípios para agir com ousadia, ampliando o campo de atuação e de lucros. No Brasil, onde as mercadorias são transportadas principalmente por via rodoviária, o crime de roubo de mercadorias assusta as empresas, transportadores, caminhoneiros e a própria sociedade, que infelizmente paga o preço (MGALHAS, 2017).

O combate ao roubo de cargas no Brasil tem sido dificultado por diversos fatores, entre eles:

- a) a presença crescente de grandes organizações criminosas que fazem deste crime uma fonte de financiamento
- b) falta de ações públicas mais rigorosas voltadas à punição comum de todos os elos da cadeia criminosa
- c) falta de estrutura das forças de segurança diretamente relacionadas ao combate ao roubo de mercadorias
- d) alta de repressão ao destinatário e conhecimento do comerciante/consumidor em relação a origem do produto adquirido, que no caso é o recibo

Na tentativa de coibir os fatores acima mencionados, foi aprovado em dezembro de 2015, o Decreto 8.614/15, que regulamenta a Lei Complementar 121, de 9 de fevereiro de 2006, com o objetivo de criar uma Política Nacional de repressão e furtos de veículos, roubos e mercadorias. Regulamenta ainda a implementação do Sistema Nacional de prevenção, Fiscalização e Punição de Furtos de Veículos e Mercadorias (MGALHAS, 2017). Algumas das medidas foram:

- a) criar planos de ação, programas e estratégias para coibir roubos e furtos de veículos e mercadorias
- b) promover a integração e incentivar ações de prevenção, fiscalização e repressão aos crimes por meio dos órgãos de segurança e financeiros da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios
- c) incentivar a formação e o desenvolvimento de pessoal civil e militar atuante na área de trânsito e segurança pública, nas esferas federal, estadual, departamental e municipal, no que diz respeito à prevenção, controle e repressão aos crimes de furto de veículos
- d) desenvolvimento de campanhas de informação e orientação para transportadores e proprietários de veículos de transporte de mercadorias

O sistema inclui quatro ministérios, que são a Justiça, Fazenda, Transportes, e pode-se citar também as Cidades, além das Secretarias de Segurança Pública, DNI, departamento de Políticas Federais e ANTT. A coordenação do novo sistema ficou a cargo do Comitê Gestor da Política Nacional de Repressão a Furtos de Veículos e Mercadorias, composto por representantes, titulares e suplentes dos órgãos: Senasp, DPF, DPRF, RFB, Susep, Dnit, ANTT e Denatran (MGALHAS, 2017).

A lei também criou o Sistema Brasil, um sistema de monitoramento de fluxo de veículos, administrado pela DPRF do Ministério da Justiça. Pretende integrar e trocar dados e informações sobre veículos, mercadorias e passageiros nas estradas e

áreas de interesse da União, o que, por sua vez, apoiará ações preventivas de fiscalização e repressão de organizações e entidades que integram o novo sistema. Esse aumento foi impulsionado aos estados do Rio de Janeiro e São Paulo, com 2.637 e 1.453, há mais de um ano. Juntos, esses estados responderam por 87,8% dos registros em 2016, incluindo 44,1% em São Paulo e 43,7% no Rio de Janeiro e São Paulo, com 2.637 e 1.453.

Juntos, esses estados responderam por 87,8% dos registros em 2016, incluindo 44,1% em São Paulo e 43,7% no Rio de Janeiro. Considerando os eventos registrados no Espiro Santo, em 2016 a região Sudeste concentrou 90,1% dos casos de roubo de várias mercadorias.

3.3 PREVENÇÃO PARA CARGAS ROUBADAS

Algumas medidas que podem ser tomadas após um possível acidente são de fundamental importância para o esclarecimento dos casos ou também podem prevenir novos acidentes, como a informação imediata à polícia através do 190, ao departamento jurídico da empresa ou ao setor responsável, no sentido de informar o destinatário da mercadoria e ir até a delegacia de polícia civil mais próxima do local do furto, e registrar o ocorrido com o máximo de detalhes possível (MGALHAS, 2017)

Por fim, será realizada entrevista com o condutor ferido e elaboração de relatório detalhado com todos os documentos anexados, incluindo pelo menos o boletim de ocorrência, o relatório de qualquer rastreador de veículo, a cópia do registro tacógrafo, o relatório do possível gestor de risco e o de entrega. Todas as informações devem ser entregues para o departamento jurídico ou para o departamento responsável da empresa vítima.

Tais medidas à primeira vista podem parecer um simples aumento de despesas e de trabalho, mas a utilização de uma consultoria especializada pode mudar o rumo dessas medidas, que deixam de ser um simples aumento de despesas e passam a ser um investimento em prevenção, tecnologia e pode reduzir possíveis acidentes. Um trabalho preventivo e bem feito pode gerar rotinas e procedimentos mais claros e eficientes, para ajudar a reduzir e evitar possíveis acidentes em relação aos roubos de cargas (MGALHAS, 2017)

4 SEGURO DE CARGAS

O seguro de carga é uma categoria de seguros que garante à empresa contratante uma indenização por prejuízos ao carregamento durante viagens ferroviárias, terrestres, aéreas ou marítimas, sejam elas nacionais ou internacionais, para importação ou exportação. Em função de garantir a proteção de empresas que atuam no transporte de bens e mercadorias, a contratação de apólices dessa natureza é um dos elementos mais importantes em um gerenciamento de risco. Vale dizer, ainda, que os termos “seguro transporte” e “seguro de transporte de carga” também se referem a essa mesma categoria de seguro (CRESTANI, 2023).

A atividade de transporte de cargas é complexa e envolve uma série de riscos operacionais. Entre eles, extravios, avarias, roubos e furtos de mercadorias ou mesmo acidentes. Sendo assim, os gestores precisam criar estratégias preventivas para garantir a segurança das movimentações e dos profissionais envolvidos.

O gerenciamento de risco é o nome dado a esse conjunto de medidas preventivas adotadas por uma empresa com o objetivo de diminuir os riscos inerentes à atividade. Trata-se, portanto, de uma forma inteligente de gestão voltada a evitar ou amenizar prejuízos.

Dentre essas ações estão, por exemplo, a utilização de equipamentos para a proteção e rastreamento, tanto da carga quanto do veículo, cadastros e consultas dos motoristas para conhecer o histórico dos mesmos, entre outras. Além disso, algumas medidas de

gerenciamento de risco podem ser uma exigência da seguradora de carga presente na apólice do seguro de carga contratado (CRESTANI, 2023).

Diante desse cenário, o seguro de carga para transportadora traz uma série de benefícios para o segurado. Uma das maiores vantagens da sua contratação é, sem dúvida, o pagamento de perdas, o que reduz ou até mesmo elimina todo o prejuízo em caso de ocorrências indesejadas.

4.1 PRINCIPAIS MODALIDADES NO SEGURO DE CARGAS NACIONAIS

O Seguro Transporte Nacional deve ser contratado pelo embarcador ou dono da carga. Oferece cobertura completa que gira em torno de 0,07% do valor das mercadorias.

Pode ser contratado como um seguro de carga avulso, para um só transporte, ou em apólices abertas, no caso de um conjunto de cargas (COBLI, 2022).

Abaixo, estão as principais modalidades para seguro de carga nacional:

a) RCTR-C Como o significado da sigla aponta, o RCTR-C (Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga) deve ser contratado pelo transportador. Ele cobre danos em caso de acidente cuja responsabilidade é do transportador, ou seja, do motorista ou da empresa responsável pelo transporte. Costuma ficar em torno de 0,01% do valor total da carga.

b) RCF-DC Mais um seguro que deve ser contratado pelo transportador, o RCF-DC (Responsabilidade Civil Facultativo do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga) cobre o desaparecimento da carga, total ou parcial, por roubo ou furto, e não é obrigatório. Varia de 0,01% a 0,1% do valor da carga, dependendo do risco envolvido.

É obrigatório ter seguro de carga, mas não todos os tipos, dos dois seguros citados anteriormente, o RCF-DC é facultativo. Segundo o Decreto 61.867, de 1967, responsável por regular o setor de seguros no país, tanto o proprietário da carga como o transportador devem contratar seguros para a operação de transporte (COBLI, 2022).

O Seguro Transporte Nacional, obrigatório para o embarcador ou dono da carga, é um seguro de bens, ou seja, sobre a carga, por isso, tem uma cobertura mais abrangente.

Já o RCTR-C, de responsabilidade do transportador, é um seguro “de porta a porta”, cobrindo do momento que a carga é embarcada no veículo até o destino final. Por isso, é bem restrito, porque visa apenas o reembolso em caso de acidentes com a carga.

Dessa maneira, roubos, furtos, acidentes naturais (como raios e deslizamentos de terra) e até mesmo problemas por descuido na hora da embalagem, não estão cobertos no RCTR-C.

O seguro de carga, seja do tipo obrigatório ou facultativo, deve ser feito através de uma corretora de seguros.

A contratação pode ser direcionada para cargas avulsas ou com apólices abertas, em que se faz um contrato mensal para segurar todas as cargas transportadas no período, realizando o pagamento do valor total ao final (COBLI, 2022)

4.2 CONTRATAÇÃO DO SEGURO

Além de, em alguns casos, ser contratado por embarcadores e, em outros, por transportadores, o seguro transporte também varia de acordo com o seu modo de contratação. Isso costuma definir a duração do seguro de carga. A apólice pode ser contratada para uma única viagem de transporte de mercadorias. Cargas avulsas ou embarque único ou para várias viagens dentro do período de um ano. Apólices abertas, Apólice mensal ou Embarque múltiplo (CRESTANI, 2023).

Ao contratar um seguro de carga, também é possível optar por apólices abertas. Diferentemente da avulsa, essa é recomendada para quem realiza transportes de carga com alta frequência. Nesse tipo de seguro, as mercadorias devem ser relacionadas

em averbações. Isso significa que para cada embarque é necessária uma averbação tratando de todas as características da viagem e da mercadoria (CRESTANI, 2023).

O seguro é contratado anualmente e o prêmio é calculado tendo por base a estimativa de embarques para o ano. Trata-se de um modelo altamente recomendado para empresas que realizam vários embarques, tornando possível que o valor do prêmio seja fixo ou ajustável. A averbação é o procedimento por meio do qual a empresa contratante do seguro de carga comunica à seguradora sobre os detalhes do frete e da mercadoria de cada transporte realizado, contidos no documento fiscal utilizado, tais como o CT-e (Conhecimento de transporte eletrônico) e o MDF-e (Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais).

A comunicação pode ser feita facilmente pela internet, por meio do preenchimento de um formulário com as seguintes informações

- a) valor da carga transportada
- b) origem e destino da carga
- c) número da apólice do seguro
- d) CT-e e a chave de acesso
- e) dados do veículo e do motorista que conduzirão a carga
- f) data de início da viagem

Para evitar erros durante o processo de averbação, algumas empresas optam por soluções automatizadas para averbar os seus embarques (CRESTANI, 2023).

O seguro de carga nacional é importante por várias razões, principalmente para empresas e profissionais que lidam com transporte de mercadorias no Brasil (TSA, 2021). Algumas das principais razões pelas quais o seguro de carga nacional é essencial, se dá pela proteção financeira, minimização de riscos, conformidade legal, requisito contratual, tranquilidade, proteção contra eventos imprevisíveis, manutenção de relacionamentos comerciais e flexibilidade de cobertura. Em resumo, o seguro de carga nacional desempenha um papel fundamental na proteção financeira, na conformidade legal e na segurança das operações de transporte de mercadorias. Para empresas que atuam nesse setor, é uma medida fundamental para minimizar riscos e garantir a continuidade de seus negócios (TSA, 2021).

4.3 COBERTURAS PARA CARGAS

Existem diferentes formatos de cobertura para o seguro de carga contratado pelo transportador. Eles variam conforme a combinação de ocorrências e podem incluir:

- a) acidente: colisão, capotagem, abalroamento, tombamento, incêndio ou explosão do veículo transportador;
- b) roubo: roubo durante o trânsito ou desaparecimento total da carga com o veículo durante o transporte;
- c) avaria: quebra, derrame, vazamento, arranhadura, amolgamento, amassamento, queda e outros eventos não oriundos de acidentes rodoviários;
- d) limpeza de pista: limpeza da via e/ou acostamento, contenção e remoção de mercadorias e resíduos, utilização de produtos para anulação de efeitos causados pela mercadoria, limpeza e desinfecção do compartimento de carga e tratamento e destinação dos resíduos.

Há ainda outros itens importantes que podem ser adicionados ao contrato, como a apólice de responsabilidade civil ambiental e o seguro de vida para motoristas. Além disso, as coberturas do seguro de transporte de carga também poderão ser definidas pela natureza do bem ou da mercadoria (CRESTANI, 2023).

Segundo Crestani (2023), as coberturas comuns para o seguro de carga do embarcador são:

Cobertura Básica Ampla: Trata-se da cobertura que visa proteger a carga contra qualquer dano ocasionado por fatores externos. Esse seguro cobre também:

- a) avarias e despesas de recuperação da carga;
- b) despesas que o segurado tiver com o transporte da carga para o local correto de entrega, quando houver erro no percurso;
- c) reembolso de gastos com descarga e armazenamento necessários.

Cobertura Básica Restrita: Aqui temos a cobertura que protege a carga contra:

- a) todas as circunstâncias citadas na Cobertura Básica;
- b) entrada de água no veículo, embarcação, local de armazenamento e container;
- c) terremoto e erupção vulcânica;
- d) inundação e transbordamentos durante viagens terrestres;
- e) quedas de objetos sobre o veículo e desmoronamentos durante viagens terrestres.

Cobertura Básica Restrita: É a cobertura que protege a carga contra:

- a) incêndio, raio e explosão;
- b) capotagem, tombamento, colisão e descarrilamento (veículos terrestres);
- c) carga lançada ao mar;
- d) perda total ocasionada por arrebatamento marítimo;
- e) perda total durante operações de carga e descarga marítima;
- f) colisão da embarcação com objetos externos;
- g) encalhe ou naufrágio da embarcação.

4.4 DESTINAÇÃO E RECUPERAÇÃO DAS CARGAS

O índice de mercadorias recuperadas ainda é bastante reduzido. Dados fornecidos por seguradoras apontam que apenas 10% a 20% do total roubado é eventualmente recuperado. Para complicar ainda mais a situação, nem todas as mercadorias recuperadas podem ser aproveitadas. A recuperação das cargas resulta de uma colaboração entre agentes das seguradoras e as forças policiais. É comum que as seguradoras premiem os policiais que conseguem recuperar cargas roubadas (PORTOGENTE, 2020).

O destino das mercadorias varia dependendo do tipo de produto. Itens de consumo geral com preços acessíveis são distribuídos em todo o país, enquanto produtos de altos valores agregados costumam ser direcionados para os principais centros urbanos. Surpreendentemente, muitas vezes, as cargas roubadas acabam nos próprios estabelecimentos que vendem mercadoria legítima, uma prática usada com frequência para dificultar investigações. Quando o criminoso age de maneira oportunista, a carga é dispersada em uma área específica. Já criminosos especializados destinam a carga roubada aos próprios consumidores legítimos. Isso é necessário para adquirir parte da carga de forma legal e justificar qualquer investigação. No caso de criminosos especializados, a carga geralmente acaba nas mãos de comerciantes legais.

Hoje em dia, os criminosos não se limitam apenas a roubar cargas. Além do roubo, é comum que também sequestram e, em casos extremos, até mesmo matem as vítimas sem motivo aparente. O roubo de cargas tem causado prejuízos significativos para o setor, chegando a cerca de 900 milhões de reais no Brasil, dos quais 200 milhões de reais se concentram apenas no Estado do Rio de Janeiro. A sociedade civil também tem sua parcela de responsabilidade e deve repensar seu comportamento, especialmente ao adquirir produtos de origem duvidosa no mercado informal a preços abaixo do mercado para produtos semelhantes, muitos dos quais provêm de organizações criminosas especializadas em roubos de cargas (PORTOGENTE, 2020).

5 METODOLOGIA

O método científico é uma abordagem sistemática para investigar fenômenos naturais, sociais ou artificiais, envolvendo etapas como observação, formulação de hipóteses, coleta e análise de dados, interpretação e formulação de conclusões. Ele busca produzir conhecimento confiável e verificável por meio de uma abordagem organizada, rigorosa e objetiva.

Segundo Vergara (2007), existem várias abordagens de pesquisa, cada uma com seus objetivos e métodos específicos. A pesquisa exploratória visa familiarizar-se com um assunto novo ou pouco estudado, identificando variáveis e hipóteses. A pesquisa descritiva busca descrever características de um fenômeno ou grupo sem interferir nele. Já a pesquisa explicativa busca entender as relações de causa e efeito entre variáveis. Além disso, há as pesquisas qualitativa e quantitativa, que diferem na forma como coletam e analisam dados.

Os estudos de caso podem ser únicos, analisando detalhadamente um único caso, ou múltiplos, comparando diferentes casos para uma compreensão mais ampla. Esses métodos são fundamentais para a pesquisa científica, oferecendo diversas maneiras de investigar e compreender os fenômenos em estudo (VERGARA, 2007).

O estudo utilizou-se da metodologia de estudo de caso único, qualitativo e exploratório, pois constitui-se como uma investigação criteriosamente delimitada, claramente definida e com especificidades do tema explanado na unidade de investigação, construindo uma maior familiaridade do problema e objetivo, possibilitando construir hipóteses iniciais para realizar um planejamento estratégico focada em entender aspectos mais subjetivos, como comportamentos, ideias, pontos de vista.

A pesquisa exploratória descritiva é uma pesquisa que tem como principal objetivo o fornecimento de critérios sobre a situação-problema enfrentada pelo pesquisador e sua compreensão (VERGARA, 2007).

A pesquisa qualitativa, por sua vez, envolve uma abordagem interpretativa do mundo, o que significa que seus pesquisadores estudam as coisas em seus cenários naturais, tentando entender os fenômenos em termos dos significados que as pessoas a eles conferem (VERGARA, 2007).

Segundo Vergara (2007), o estudo de caso é uma estratégia de pesquisa científica que analisa um fenômeno atual em seu contexto real e as variáveis que o influenciam. Trata-se de um estudo intensivo e sistemático sobre uma instituição, comunidade ou indivíduo que permite examinar fenômenos complexos.

6 ESTUDO DE CASO

O questionário foi elaborado com base em conhecimentos sobre o setor de seguros, especificamente sobre o seguro de carga rodoviária.

Utilizou-se perguntas semiestruturadas, listadas no Apêndice A, direcionadas a uma corretora que lida com diversas seguradoras que trabalham com seguro de carga. O questionário foi respondido pelo gestor da empresa. Após a aplicação do questionário, as respostas obtidas revelaram informações e conhecimentos significativos sobre as práticas e abordagens adotadas pelas seguradoras no que diz respeito ao seguro de carga rodoviária. As respostas foram agrupadas e analisadas para destacar tendências, desafios e estratégias utilizadas pelas empresas para mitigar riscos e prestar assistência aos clientes em caso de sinistros.

De acordo com as respostas obtidas após a aplicação do questionário, percebeu-se que as seguradoras sofrem com os custos de indenização, pois são responsáveis por indenizar os proprietários das cargas roubadas de acordo com as condições da apólice. Isso pode resultar em grandes desembolsos financeiros, especialmente se as cargas forem de alto valor. De acordo com os riscos e precificação, o aumento do roubo de cargas pode

levar as seguradoras a considerar a região e as rotas de transporte como áreas de alto risco. Isso pode influenciar na precificação das apólices, com prêmios mais altos sendo cobrados para cobrir o risco aumentado. A reputação e confiança também são afetadas. Se os índices de roubo de cargas forem altos em uma determinada região, as seguradoras podem enfrentar desafios na retenção e aquisição de clientes. A percepção de segurança e confiabilidade das seguradoras pode ser afetada se elas não forem capazes de lidar efetivamente com os riscos associados ao roubo de cargas. As seguradoras podem precisar investir em medidas adicionais de segurança, como rastreamento por GPS, escolta armada ou monitoramento de rotas, para reduzir o risco de roubo de cargas e minimizar suas perdas.

Se o roubo de cargas se tornar um problema generalizado em uma determinada região, as seguradoras podem reavaliar sua disposição de oferecer cobertura nessa área. Isso pode levar a uma redução da oferta de seguros para empresas que operam nessas regiões, o que por sua vez pode afetar o mercado de seguros como um todo. As seguradoras recomendam aos seus clientes investir em sistemas avançados de rastreamento e monitoramento, além de garantir a segurança dos veículos e cargas para prevenir roubo de cargas. A avaliação de risco para determinar o valor do prêmio de seguro é realizada com base em uma análise detalhada das estatísticas de roubo de cargas na região, considerando histórico, localização e medidas de segurança adotadas pelo cliente. Procedimentos para acionar o seguro em caso de roubo de carga incluem notificação imediata à seguradora, colaboração com as autoridades e apresentação de documentos comprobatórios. As seguradoras oferecem serviços de monitoramento e rastreamento como parte do pacote de seguro contra roubo.

Os tipos de cobertura disponíveis para o seguro de carga rodoviária incluem proteção contra roubo, furto, danos acidentais, entre outros. Existem requisitos específicos de segurança da carga, como o uso de escoltas ou dispositivos de rastreamento, dependendo das características da carga e do trajeto. Os documentos necessários para contratar o seguro incluem informações detalhadas sobre a carga, histórico de segurança e documentos do veículo.

Em caso de sinistro, o cliente deve notificar imediatamente a seguradora, fornecer informações e documentos necessários, colaborar com investigações e seguir orientações da seguradora para receber indenização. As seguradoras podem auxiliar a empresa na gestão da crise fornecendo suporte especializado, agilizando o processo de reclamação e orientando sobre como retomar operações de forma segura e eficiente. Além das perdas materiais, a empresa deve considerar questões jurídicas e garantir segurança da equipe envolvida no incidente. As empresas colaboram com autoridades locais e outras partes interessadas por meio de protocolos de ação definidos, notificação imediata de incidentes e compartilhamento de informações para maximizar segurança da carga e eficácia das investigações. Presta assistência imediata aos clientes afetados por roubo de cargas, oferecendo orientação sobre próximos passos, agilizando processo de reclamação e fornecendo suporte durante todo o processo de resolução do sinistro.

De acordo com os dados coletados no estudo de caso sobre as práticas das seguradoras no ramo de seguro de carga rodoviária, observa-se um alinhamento significativo com a teoria e os objetivos traçados. As empresas demonstram estar ciente dos desafios enfrentados no setor de transporte de cargas, especialmente em relação ao roubo, e adotam uma abordagem proativa para mitigar esses riscos e prestar assistência aos clientes em caso de sinistros. A disponibilização de serviços de monitoramento e rastreamento como parte do pacote de seguro contra roubo também está alinhada com a teoria, que destaca a importância da oferta de soluções abrangentes para os clientes. A ênfase em requisitos específicos de segurança da carga e procedimentos claros em caso de sinistro demonstram um compromisso da empresa com a segurança e o bem-estar dos clientes, em conformidade com as práticas recomendadas pela teoria de gestão de riscos.

No entanto, apesar do alinhamento geral entre a prática da empresa e a teoria, pode haver áreas de melhoria ou desafios não abordados totalmente. Por exemplo, é importante garantir que os planos de contingência estejam sempre atualizados e se adaptem às mudanças nas ameaças e condições do ambiente. Além disso, as empresas podem considerar investimentos contínuos em inovação tecnológica para permanecer à frente das ameaças emergentes no setor de transporte de cargas, já que todas elas sofrem com o mesmo problema em relação aos roubos de cargas.

Em suma, a análise dos dados coletados, indicam que as práticas das empresas estão em grande parte alinhadas com a teoria e os objetivos traçados, mas ainda há espaço para melhorias e adaptações contínuas para enfrentar os desafios em um ambiente em constante evolução.

CONCLUSÃO

O objetivo do trabalho foi verificar quais são as ações das seguradoras, para mitigar os impactos dos roubos de cargas das rodovias do Brasil. Ele foi alcançado com sucesso ao examinar as práticas e procedimentos adotados pelas seguradoras no que diz respeito ao seguro de carga rodoviária. A coleta de dados permitiu uma compreensão aprofundada das estratégias empregadas pelas empresas para lidar com desafios relacionados ao roubo de cargas nas rodovias.

O roubo de cargas é um problema grave que afeta empresas de transporte, seguradoras e a sociedade devido à baixa recuperação das mercadorias roubadas e aos grandes prejuízos financeiros. Investimentos em tecnologia, avaliações de risco e colaboração entre as partes são cruciais para enfrentar esse desafio, mas ainda há espaço para melhorias contínuas em um ambiente em constante mudança.

Além disso, o estudo explorou os impactos financeiros, reputações, riscos e precificações, custos de indenizações e impactos nos mercados de seguros para as empresas em situações de roubo de cargas, assim como as medidas recomendadas para minimizar esses impactos e colaborar com as autoridades para garantir a segurança das cargas. Foi possível alcançar uma compreensão abrangente das práticas de gestão de riscos e de sinistros adotadas pelas seguradoras, oferecendo conhecimentos valiosos para profissionais do setor, clientes e outras partes interessadas. Este estudo contribui não apenas para a compreensão das práticas específicas dessas seguradoras, mas também para o conhecimento mais amplo sobre as estratégias eficazes na gestão do seguro de carga rodoviária em geral.

De acordo com a pesquisa atual, sugere-se com continuidade desse estudo, que seja feito futuramente um estudo de caso múltiplo, envolvendo várias empresas do seguimento e outros aspectos relacionados ao estudo. A luta contra o roubo de cargas exige um esforço entre as empresas, autoridades e sociedade civil, para garantir a segurança das mercadorias em trânsito e das cadeias de abastecimento. Somente por meio da colaboração e da implementação de estratégias de prevenção e resposta, será possível enfrentar eficazmente esse desafio e proteger os interesses de todas as partes envolvidas.

REFERÊNCIAS

- ABTC. Associação Brasileira de Transporte de Cargas. **Roubo de Carga**. 2010. Disponível em: <https://abtc.org.br/index.php/noticias/noticias-do-setor/item/7904-roubo-de-cargas-registra-1-2-bilhao-de-prejuizos-no-brasil-em-2022.html>. Acesso em: 31 de Outubro de 2023.
- ADDE, Talitha. **O que é logística, como funciona, tipos e importância**. 2023. Disponível em: <https://www.nuvemshop.com.br/blog/o-que-e-logistica/>. Acesso em: 04 set. 2023.
- AMORIM, C.; CAMARA, S.; CARLINI, R. **A Utilização do Sistema de Rastreamento de Veículos no Transporte de Cargas: Um Estudo Junto à Segsat**. In: Canais do XIII Simpósio de Engenharia de Produção, Bauru, 2006.
- BALLOU, R. H. **Logística Empresarial: transportes, administração de materiais e distribuição física**. São Paulo: Atlas, 2015.
- BEZERRA, M. **Uma Contribuição à Análise de Elementos Básicos do Gerenciamento do Risco de Ocorrência do Roubo de Carga no Transporte Rodoviário**. 2006. Dissertação (Mestrado em Transportes). COPPE, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.
- BORDIN, E. **Análise das Empresas Transportadoras de Carga com Ênfase na Tecnologia de Rastreamento**. 2008. Dissertação (Mestrado em Transportes). COPPE, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008.
- BSOFT. **Como realmente funciona o transporte rodoviário de cargas?** 2023. Disponível em: <https://blog.bsoft.com.br/transporte-rodoviario-de-cargas>. Acesso em: 08 set. 2023.
- BUTTA, Filipe. **Qual a importância da logística?** 2021. Disponível em: <https://saclogistica.com.br/importancia-da-logistica/>. Acesso em: 16 set. 2023.
- CAIXETA FILHO, José Vicente. **Administração de seguros no transporte de cargas**. São Paulo: Revista de Administração de Empresas, 2002.
- CARDOSO, F. **Roubo de Cargas: Quem Está Preparado para Enfrentá-lo?** 2001. Disponível em: <https://www.tecnologistica.com.br/revistas/edicao-64/>. Acesso em: 20 de novembro de 2023.
- CNTTL. **Modal Rodoviário: história do transporte rodoviário no brasil**. História do Transporte rodoviário no Brasil. 2023. Disponível em: <https://cnttl.org.br/modal-rodoviario>. Acesso em: 17 set. 2023.
- COBLI. **Entenda o que é seguro de carga e porque você precisa dele**. 2022. Disponível em: <https://www.cobli.co/blog/seguro-de-carga/>. Acesso em: 01 nov. 2023.
- CRESTANI, Jaqueline. **Seguro de carga: Tudo o que você precisa saber sobre a obrigatoriedade, como funciona e muito mais!** 2023. Disponível em: <https://www.mutuus.net/blog/seguro-de-carga-o-que-e/>. Acesso em: 01 nov. 2023.
- DESCOMPLICA. **O que é logística, sua importância e seus objetivos?** 2023. Disponível em: <https://descomplica.com.br/blog/o-que-e-logistica>. Acesso em: 10 set. 2023.
- DIAS, Marco Aurelio. **Introdução a Logística: fundamentos, práticas e integração**. São Paulo: Editora Atlas Ltda., 2017. 403 p.
- FRETE, Equipe Central do. **O que é logística? Entenda os tipos e como funcionam!** 2023. Disponível em: <https://blog.centraldofrete.com/o-que-e-logistica/>. Acesso em: 16 set. 2023.
- LOG, Wamc. **Confira a importância do transporte para a logística**. 2020. Disponível em: <https://wamclog.com.br/confira-a-importancia-do-transporte-para-a-logistica/>. Acesso em: 10 set. 2023.
- MGALHAS. **Roubos de cargas: legislação, prejuízos e prevenção**. 2017. Disponível em: <https://www.migalhas.com.br/depeso/270246/roubos-de-cargas-legislacao-prejuizos-e-prevencao>. Acesso em: 01 nov. 2023.

MAGALHÃES, L. C. **A Inteligência Policial como Ferramenta de Análise do Fenômeno – Roubo de Cargas no Brasil**. 2006. Disponível em: <https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-penal/a-inteligencia-policial-como-ferramenta-de-analise-do-fenomeno-roubo-de-cargas-no-brasil/>. Acesso em: 14 set.2023

MARTINS, P.G. **Administração de Materiais e Recursos Patrimoniais**. São Paulo: Saraiva, 2001.

MOREIRA, Caio. **Importância do transporte na logística**. 2019. Disponível em: <https://administradores.com.br/artigos/importancia-do-transporte-na-logistica>. Acesso em: 14 set. 2023.

OLIVEIRA, Wellington Martins de *et al.* **Locomotivas a Vapor**. 2016. Disponível em: <http://www.fem.unicamp.br/~em313/paginas/locom0/locom0.html>. Acesso em: 16 set. 2023.

POLIFITEMA. **Entenda os princípios básicos para o transporte de cargas**. 2018. Disponível em: <https://www.polifitema.com.br/entenda-os-principios-basicos-para-o-transporte-de-cargas/>. Acesso em: 05 set. 2023.

PORTOGENTE. **Recuperação de cargas roubadas em São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais**. 2020. Disponível em: <https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/111341-recuperacao-de-cargas-roubadas-em-sao-paulo-rio-de-janeiro-e-minas-gerais>. Acesso em: 02 nov. 2023.

SOARES, Roberta. **Roubo de cargas: brasil registra mais de 17 mil roubos de cargas no primeiro semestre. veja os 10 estados mais perigosos 2023**. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/mobilidade/2023/10/15607701-roubo-de-cargas-brasil-registra-mais-de-17-mil-roubos-de-cargas-no-primeiro-semester-veja-os-10-estados-mais-perigosos.html>. Acesso em: 12 nov. 2023.

TSA. **Qual a importância do seguro de carga?** 2021. Disponível em: <https://www.tsacargo.com.br/blog/importancia-do-seguro-de-carga>. Acesso em: 02 nov. 2023.

VERGARA, Sylvia C. **Projetos e relatórios de pesquisa em administração**. 3.ed. Rio de Janeiro: Atlas, 2007

APÊNDICE A: QUESTIONÁRIO DE ENTREVISTA

- 1) Quais medidas de prevenção contra roubo de cargas a seguradora recomenda aos seus clientes?
- 2) Como é realizado o processo de avaliação de risco para determinar o valor do prêmio de seguro em regiões com maior incidência de roubo de cargas?
- 3) Quais são os procedimentos e prazos para acionar o seguro em caso de roubo de carga nas rodovias?
- 4) A seguradora oferece algum tipo de serviço de monitoramento ou rastreamento de cargas como parte do pacote de seguro contra roubo?
- 5) Quais são os tipos de cobertura disponíveis para o seguro de carga rodoviária oferecido pela seguradora?
- 6) Existe alguma exigência específica em relação à segurança da carga para contratar o seguro? Por exemplo, é necessário utilizar escoltas ou dispositivos de rastreamento?
- 7) Quais são os documentos necessários para contratar o seguro de carga rodoviária? E qual é o procedimento para realizar a contratação?
- 8) Em caso de sinistro, quais são os passos que o cliente deve seguir para acionar o seguro e receber a indenização?
- 9) Quais são os principais impactos financeiros para a seguradora em caso de sinistro de roubo de cargas rodoviárias?
- 10) Como um sinistro de roubo de cargas rodoviárias pode afetar a reputação e a credibilidade da empresa perante seus clientes e parceiros?
- 11) Quais são os procedimentos recomendados para minimizar os impactos operacionais decorrentes de um sinistro de roubo de cargas rodoviárias?
- 12) Como a seguradora pode auxiliar a empresa na gestão da crise e na retomada das operações após um sinistro de roubo de cargas?
- 13) Além das perdas materiais, quais outros aspectos que empresa deve considerar ao lidar com um sinistro de roubo de cargas rodoviárias, como questões jurídicas e de segurança da equipe?
- 14) Como a empresa colabora com as autoridades locais e outras partes interessadas no combate ao roubo de cargas nas rodovias, e quais são os protocolos de ação em caso de incidentes para maximizar a segurança da carga e a eficácia das investigações?
- 15) Como é a prestação de segurança aos clientes afetados por roubo de cargas nas rodovias, incluindo assistência imediata, orientação sobre os próximos passos e agilização do processo de reclamação?