



João Carlos Folegatti e Omar Mendoza

DIRETOR DE SINISTROS E DIRETOR DE MARINE DA CHUBB SEGUROS

POR VERA DE SOUZA (COLABORAÇÃO DE MARIANA SANTIAGO)

FOTOS ÉDI PEREIRA



7

CADERNOS DE SEGURO

O novo desafio em seguros

Piratas do asfalto

Especialistas em seguros para transportes de cargas, João Carlos Folegatti e Omar Mendoza nos dão um panorama de como o mercado de seguros está lidando com o crescente número de sinistros nessa modalidade. Os estados de São Paulo e Rio de Janeiro concentram 87,8% das ocorrências de roubo de cargas no Brasil, segundo dados apurados pelas Secretarias de Segurança em 2016.

Nesta entrevista para a Cadernos de Seguro, os executivos ressaltam que esse tipo de crime gera não apenas prejuízos financeiros a toda cadeia de suprimentos, mas também colabora para o aumento dos riscos de danos ambientais decorrentes de acidentes com veículo transportador ou local inadequado para armazenamento:

"Nesses casos, sugerimos reforçar as ações de inteligência ao longo de toda a cadeia e não apenas durante o trânsito da carga", afirmam.



“As organizações precisam, internamente, mudar processos e culturas, desde a contratação dos motoristas até a implementação de medidas preventivas no gerenciamento de risco.”

OMAR MENDOZA

Cadernos de Seguro: Em 2016, o roubo de cargas disparou nos estados do Rio de Janeiro e São Paulo, registrando 87,8% das ocorrências no Brasil, segundo dados das Secretarias de Segurança. Desde que tais números começaram a ser contabilizados, em 1992, vemos que esse tipo de ocorrência atingiu um recorde histórico. Como os senhores avaliam esse cenário?

João Carlos Folegatti: Em São Paulo, temos observado um aumento substancial nas ocorrências de roubo de carga, e isso aconteceu conforme a economia brasileira retrocedeu. O processo evidenciou uma demanda crescente por produtos oriundos do desvio de mercadoria, que apresentam custos mais reduzidos. Na região, percebemos uma atuação cada vez mais rápida e eficiente por parte das quadrilhas, o que provoca dificuldades cada vez maiores para a prevenção e recuperação das cargas. No Rio de Janeiro, o roubo de carga está associado com o poderio bélico utilizado por traficantes que dominam áreas específicas da capital e Baixada Fluminense. Esses grupos teriam uma nova fonte de recursos no desvio de mercadorias.

Nos eventos de roubos nessa região raramente observamos um confronto com os marginais. Isso praticamente inviabiliza a recuperação das cargas, tendo em vista que, em poucos minutos, o veículo que contém a mercadoria é levado a um local de difícil acesso e totalmente dominado por bandos bem armados.

A despeito do grande crescimento do roubo de cargas, verificamos que a forma de se praticar esse tipo de crime pouco mudou nos últimos anos. O planejamento dos ataques continua baseado no acesso prévio às informações dos embarques, o uso de *jammers* (aparelhos que neutralizam os sinais de GPS e GPRS, além do rastreador via satélite), abordagem do veículo durante o trânsito mais pesado ou nas paradas e retenção dos motoristas até escoamento do produto espoliado.

Tanto no Rio quanto em São Paulo, os itens mais visados são aqueles facilmente negociados na informalidade, com destaque para alimentos, bebidas, cigarros, eletroeletrônicos, produtos farmacêuticos e químicos, têxteis, autopeças e combustíveis.

Cadernos: Em consequência desse cenário que coloca o Brasil como um dos países mais perigosos na circulação de mercadorias, ficando atrás somente de locais como a Síria, Líbia, Afeganistão, Iêmen e Sudão do Sul, como mostra o recente estudo feito pelo *Joint Cargo Committee* – que reúne representantes do Lloyd’s e da *Internacional Underwriting Association* (IUA) interessados no transporte de carga por via marinha e terrestre –, o valor do seguro disparou e

“A seguradora cumpre o papel de indutora de desenvolvimento de metodologias e tecnologias para a gestão de riscos, incluindo os roubos de carga.”

JOÃO CARLOS FOLEGATTI

algumas transportadoras apontam que as seguradoras não têm mais interesse nesse tipo de negociação. Podemos afirmar que isso vem ocorrendo? Vocês foram muito afetados por tal situação?

Omar Mendoza: O roubo de cargas recebeu novos atores, com os seus respectivos *modus operandi*. Entre outras novidades, observamos que as quadrilhas utilizam as gerações mais recentes de *jammers*, mais potentes e de maior espectro. Esses e outros novos riscos devem ser levados em conta pela gestão nas empresas. Assim, as organizações precisam, internamente, mudar processos e culturas, desde a contratação dos motoristas até a implementação de medidas preventivas no gerenciamento de risco.

É necessário observar que os valores referentes aos produtos roubados representam apenas parte dos danos à cadeia de suprimento. Isso porque o crime também gera prejuízos por interrupção da produção, falha na entrega ao ponto de venda e aumento do risco de contaminação dos itens (com consequentes danos por responsabilidade civil). Também há o aumento dos riscos de danos ambientais decorrentes de acidentes com veículo transportador ou local inadequado para armazenamento da carga.



Cadernos: Quais medidas estão sendo tomadas, em conjunto com outros agentes, para reverter esse cenário?

JCF: Quando possível, a seguradora sugere proteger o fluxo de informações e reforçar as ações de inteligência ao longo de toda a cadeia de suprimentos, e não apenas durante o trânsito da carga. Em geral, nós prestamos consultoria para os clientes e parceiros na adoção das melhores práticas de prevenção dos riscos, sejam eles novos ou antigos. Nesse sentido, a seguradora cumpre o papel de indutora de desenvolvimento de metodologias e tecnologias para a gestão de riscos, incluindo os roubos de carga. Para tal, estamos sempre acompanhando o mercado e a evolução das sistematizações, dispondo de profissionais capacitados para avaliar a validade e viabilidade das propostas.

OM: Investimos também em métodos capazes de tornar o seguro mais atraente e demonstrar sua necessidade, como uma análise de risco mais assertiva, de modo a detalhar a operação do segurado e em conjunto com os diversos *players* do processo. A partir disso, costumamos sugerir medidas adequadas a cada risco encontrado. Fazemos isso por meio de equipes específicas para cuidar das áreas de gerenciamento de risco, subscrição e sinistros qualificados, as quais exigem que tanto corretores quanto segurados estejam cientes da situação do país e tenham comprometimento com o melhoramento de tais processos. ●