

TÓPICOS ESPECIAIS

PROGRAMA
**EDUCAÇÃO
EM SEGUROS**



**Retrato do Seguro de
Transporte de Cargas
no Brasil**



TÓPICOS ESPECIAIS

PROGRAMA
**EDUCAÇÃO
EM SEGUROS**



**Retrato do Seguro de
Transporte de Cargas
no Brasil**



Objetivos deste livreto

Nos últimos anos, é inegável que o mercado de seguros no Brasil cresceu a taxas expressivas, acima de outros setores na economia. Um bom indicador para medir tal evolução é a sua participação no PIB, atualmente com prêmios que representam mais de 6% da renda nacional.

Apesar dessa trajetória, é importante também reconhecer que o seguro ainda não é plenamente conhecido por alguns setores da sociedade, ao contrário de outros mercados internacionais. Nos últimos anos, houve melhora, segundo o consenso de diversos especialistas, mas ainda existe espaço para ampliar o conhecimento das pessoas. Por exemplo, existem dúvidas de como cada tipo de seguro de fato funciona, quais são os produtos e serviços mais comuns oferecidos pelas seguradoras, quanto que ele gera de receita, qual o volume de sinistros, com quais setores da economia ele está mais relacionado, suas demandas e desafios, entre outros fatores. Assim, esse tipo de estudo em particular busca ajudar a diminuir essa lacuna, ao detalhar esse funcionamento, sendo então focado nos modais



que compõem o Transporte de Cargas no Brasil destinados aos Transportadores Rodoviários de Cargas e aos compradores e vendedores da mercadoria/carga.

No desenvolvimento desse estudo sobre o mercado de seguros, outro aspecto a analisar é a variedade de produtos desse segmento empresarial. Existem dezenas de seguros na economia – vida, saúde, transportes, prestamista, automóvel, empresarial, residencial, etc. Muitas vezes, cada um deles com características bem distintas, desde o modo de distribuição, os tipos de coberturas, o preço e até o público alvo, para citar alguns fatores. Ou seja, nesse texto, a opção de escolher e analisar somente um tipo de seguro, dentro de uma visão bem focada, deriva dessa dificuldade de generalização.


Assim, é diante dessas premissas – falta de informações suficientes para a sociedade sobre o seguro em si e a necessidade de foco nessa análise – que esse estudo, deve ser visto e entendido.

Sumário

Executivo

No desenvolvimento desse texto sobre seguro de transporte de cargas em território nacional, os seguintes pontos podem ser observados:

- No Brasil, três produtos se destacam nesse universo, dois de responsabilidade civil, e um feito pelo comprador ou vendedor da carga. Esses produtos representam mais do que 80% do faturamento de tal setor. A complexidade desse seguro é elevada, com sutilezas e detalhes, sendo que as condições podem variar em função do tipo de carga transportada, do meio de transporte, do risco, etc. Não abordaremos nesse texto em detalhes todos esses aspectos, indicando as referências em cada circunstância.
- No Brasil, na média, o faturamento dos produtos de seguro de relacionados ao transporte nacional é de R\$ 2 bilhões ao ano, aproximadamente o dobro do seguro de transporte internacional. Na última década, o seguro de transporte nacional cresceu segundo as taxas inflacionárias desse período. Desde 2006, em ambos os casos, a variação nominal foi de quase 100%. Na oferta de produtos de seguros, o grau de competição é bom, com inúmeras seguradoras participando desse segmento.
- No Brasil, o seguro de transportes como um todo (nacional e internacional) fatura quase US\$ 1 bilhão, pela taxa de câmbio atual. Em termos mundiais, isso representaria 5% desse mercado, um valor relativamente elevado. Esse fato é possivelmente explicado pelo modelo de distribuição usado, mais concentrado em rodovias, que



sofre mais os efeitos da violência, com assaltos e roubos, e da quantidade de acidentes de trânsito. Outro fator relevante é a dimensão continental do País, as cargas tendo que ser transportadas a uma maior distância. **Como referência, a participação do Brasil nos seguros de ramos elementares no mercado mundial é de 1,5% a 2,0%.** Mas, mesmo com essa constatação, ainda existe um bom espaço para modalidade crescer, pois boa parte da carga existente ainda possivelmente não tem um seguro mais eficiente ou nem mesmo tem.

- **Em resumo, na análise do perfil de transporte no Brasil, a constatação é a predominância do modal rodoviário, concentrado na região Centro-Sul, com destaque para o Estado de São Paulo.** A carga distribuída em rodovias é o triplo da carga distribuída em ferrovias. Como comentado nesse texto, essa opção estratégica tem pontos favoráveis e desfavoráveis.
- **Tal como no resto da economia, o segmento de transportes teve algumas dificuldades nos últimos anos.** Por exemplo, interrupção do crescimento da carga transportada (que, no passado, ano a ano, vinha subindo de forma contínua) e também queda nas margens de rentabilidade das empresas desse setor, muitas inclusive com dificuldades econômicas. Executivos que trabalham na área mostram preocupação sobre a rapidez da retomada da taxa de crescimento anterior.
- **Nesse início de ano, a Confederação Nacional dos Transportes (CNT) realizou pesquisa com quase 800 empresas do setor de transporte, perguntando quais os principais desafios em 2017.** Ao todo, de forma resumida, cinco podem ser mencionados. Primeiro desafio, a falta de investimentos no setor, um problema crônico, muitas vezes citado. Segundo, se adequar aos novos parâmetros de responsabilidade ambiental. O caso dos motores a diesel é um bom exemplo. Terceiro, a necessidade da saída da recessão econômica, já que, por exemplo, muitas transportadoras estagnaram e seus clientes se tornaram mais exigentes, solicitando mais qualidade e agilidade. Quarto desafio, pela necessidade tecnológica, muitas companhias têm adotado sistemas automatizados de gestão e modernizado seus veículos. Assim, a dificuldade é de como contratar ou capacitar toda a sua cadeia produtiva com as qualificações técnicas necessárias para lidar com esse novo ambiente. Quinto desafio, enfrentar a violência na sociedade.
- **Assim, de forma análoga, listamos também os principais desafios na área de seguro de transporte nacional.** Ao todo, agora, quatro deles podem ser mencionados: **redução da sinistralidade, melhora da situação econômica, incremento de tecnologia e necessidade de investimentos em infraestrutura.** Todos esses pontos estão detalhados no último capítulo deste texto.

**“A única coisa mais cara
do que a educação é a ignorância”**


Benjamin Franklin

Sumário

Introdução	8
Capítulo 1 Caracterização do Seguro	10
Capítulo 2 Dados do Segmento	16
Capítulo 3 Contexto Econômico	26
Capítulo 4 Desafios do Setor	36
Bibliografia	42

Introdução





Esse texto analisa o seguro de transportes nacional no Brasil, sendo, em termos didáticos, dividido nos seguintes capítulos, além dessa introdução.

■ **Capítulo 1**

A caracterização resumida desse tipo de seguro, como funciona, suas principais coberturas, entre outros aspectos.

■ **Capítulo 2**

Uma análise dos principais números do setor de seguro de transporte nacional. Foram mostrados também alguns dados internacionais, como comparação de tamanho.

■ **Capítulo 3**

O contexto econômico em que esse seguro está envolvido, com a divulgação das estatísticas principais dos setores relacionados. Ou seja, o segmento de transportes, a violência, os tipos de produtos, entre outros fatores.

■ **Capítulo 4**

São apresentados os principais desafios do segmento de seguros de transporte nacional. Nesse caso, foram listados os tópicos mais relevantes.


■ **Bibliografia**

Quando necessário, visando dar dinamismo à leitura, outras referências bibliográficas foram também informadas em notas de pé de página.

Caracterização do Seguro

1





Tal seguro é composto por uma cobertura básica, de contratação automática e obrigatória, e pelas garantias adicionais, com riscos não cobertos no caso anterior, se o segurado assim o desejar. A partir daí, as possibilidades de ampliação são inúmeras, em virtude do tipo de risco e do bem, entre outros fatores.

No Brasil, embora ainda sem atingir todo o seu potencial, a importância desse seguro tem crescido ao longo do tempo, tanto pelo volume de roubos, como pelos riscos envolvendo acidentes, que podem destruir ou danificar a carga. Essa relevância também se estende aos envolvidos nas operações logísticas, nacionais ou não, precavendo-os de grandes prejuízos em seus negócios.

O gerenciamento de risco é um aspecto fundamental nesse tipo de seguro, para que os riscos de prejuízo de roubo ou acidentes sejam previstos e evitados ao máximo.

Sendo um seguro complexo, com muitos detalhes e opções, existe uma vasta bibliografia explicando o seu funcionamento, as suas coberturas, os riscos, etc. Para os interessados, tais informações podem ser obtidas de diversas fontes: corretoras de seguros especializadas, instituto de ensino e pesquisa, seguradoras, transportadoras, organismos representativos de classe, associações, governo, empresas de logística, entre outros. Sendo esse um texto genérico, para explicar os princípios do seguro, não é objetivo detalhar todos os aspectos do mesmo, deixando isso para as inúmeras referências na bibliografia.

Nesse estudo, só será feita a análise de seguros de transporte nacional, sem levar em conta os aspectos ligados à exportação e à importação, característicos do seguro de transporte internacional. Assim, existem três principais tipos de seguro de transporte nacional no mercado brasileiro. Um obrigatório (denominado de seguro de transporte nacional), feito pelo comprador ou vendedor do

bem ou produto, o que é definido pelo contrato negociado de compra e venda; e dois pelos transportadores, sendo um deles obrigatório (Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga - RCTR-C) e o outro facultativo (Responsabilidade Civil Facultativo por Desaparecimento de Carga - RCF-DC).

Mais detalhes desses seguros podem ser vistos na tabela 1.1. Ou seja, na prática, o seguro de transportes abrange duas categorias: a de transportes propriamente ditas, contratada pelo vendedor ou pelo comprador da carga, e os seguros de responsabilidade civil, contratados pelo transportador. Pelas estatísticas oficiais, esses três produtos citados representam a maior parte do faturamento desse mercado.

Tabela | 1.1

PRINCIPAIS SEGUROS DE TRANSPORTE NACIONAL – BRASIL

Nome e quem contrata	O que é?
1 Transporte Nacional, pelo Embarcador (comprador ou vendedor da carga)	Obrigatório. Cobre contra roubo, furto ou acidentes com a carga.
2 RCTR-C Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga, pelo Transportador da carga	Obrigatório. Cobre apenas prejuízo por acidente nos quais o próprio transportador esteja envolvido. Normalmente chamado de seguro de acidente.
3 RCF-DC Responsabilidade Civil Facultativa por Desaparecimento de Carga, pelo Transportador da carga	Facultativo. Cobre o desaparecimento ou roubo da carga.



Além destes já citados, existem também no grupo de seguros de transportes nacional os seguintes produtos:

- o Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo (RCTA-C);
- o Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Transportador Aquaviário (RCA-C);
- o Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil de Transporte Ferroviário (RCTF-C); e
- o Seguro de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal – Carga (RCOTM-C).

Todos com o mesmo espírito do seguro RCTR-C. A diferença é o meio de transporte da carga ou, no último (RCOTM-C), a soma de duas ou mais formas de transporte (rodoviário e ferroviário sob o mesmo conhecimento de transporte, por exemplo).

A partir desses tipos, existe uma variedade imensa de produtos de seguros, conforme já comentado, em razão da grande variedade de cargas, do tipo de transporte, da mercadoria, da embalagem, de ser ou não um bem perecível, da origem e do destino da carga, do período coberto, do tipo de cobertura (completa, parcial etc), do índice de sinistralidade, entre outros fatores. Uma fonte interessante são os sites das seguradoras, com diversos exemplos dessa variedade, como pode ser visto na bibliografia.

As sutilezas de tal seguro também são grandes. Para citar alguns exemplos, como ilustração.

a) Por que o embarcador e o transportador contratam dois seguros para o mesmo fim, no caso de acidente com a carga?

A resposta deve ser baseada em dois principais pilares:

■ **Propriedade da Mercadoria**

A mercadoria, quando coberta pela apólice do embarcador, é considerada de propriedade do comprador ou do vendedor. A mercadoria, quando coberta pela apólice do transportador, é considerada de propriedade de terceiros, remetendo, portanto a responsabilidade civil pelo seu transporte.

■ **Amplitude de Cobertura**

A mercadoria, quando coberta pela apólice do embarcador, pode ser oferecida com limites e um conjunto de cláusulas e coberturas mais amplas e específicas do que as apólices dos transportadores rodoviários.



b) A Dispensa do Direito de Regresso (DDR)

DDR é outro mecanismo importante para o setor. Surgiu em 1990, quando era muito difícil realizar seguros de cargas farmacêuticas. De acordo com a legislação securitária, o embarcador pode incluir, em sua apólice de transporte nacional, a Cláusula de Dispensa do Direito de Regresso em favor dos transportadores para os quais suas mercadorias serão entregues. Com essa cláusula, a seguradora do embarcador emite um documento, informando que não acionará a transportadora em caso de sinistro envolvendo os riscos cobertos pelo seguro de RCF-DC, como o roubo, por exemplo, desde que ele tenha seguido as orientações de gerenciamento de risco. A partir daí, o transportador precisa avaliar com cautela a sua melhor estratégia.



c) Outra característica importante é escolher qual o melhor tipo de apólice, que podem ser três.

- **Averbáveis ou Abertas:** Contratadas à base de averbações mensais, sendo esta a única opção permitida para contratação de seguros pelos Transportadores Rodoviários.
- **Ajustáveis:** Contratadas à base de prêmio depósito e ajustamento no final da vigência.
- **Avulsas:** Contratadas a cada viagem com pagamento antecipado do prêmio.



Esses e outros detalhes demandam uma avaliação especializada na análise de um bom seguro para todos.

Dados do Segmento

2



Os números abaixo mostram a evolução do mercado de seguro de transportes de cargas no Brasil nos últimos anos. A fonte dos dados do setor de seguros é a Susep. Assim, temos:

- Na tabela 2.1, a evolução do faturamento do segmento, dividido pelos ramos principais desse segmento.
- Na tabela 2.2, sinistros e comissões, nas mesmas condições acima.
- Na tabela 2.3, as margens de rentabilidade operacional obtidas em cada um dos negócios, com dados das tabelas anteriores.
- Na tabela 2.4, a evolução relativa do crescimento da receita, tomando como base os dados do ano de 2014 (igual a 100).

Tabela | 2.1

% – R\$ milhões

FATURAMENTO E PROPORÇÃO			
Prêmios Emitidos (PE)	2014	2015	2016
Transporte Nacional	859	716	815
RCTR-C	735	793	811
RCF-DC	372	402	427
Outros RCs Obrigatórios	45	37	39
Total	2.011	1.948	2.092
% Prêmios Emitidos	2014	2015	2016
Transporte Nacional	43%	37%	39%
RCTR-C	37%	41%	39%
RCF-DC	18%	21%	20%
Outros RCs Obrigatórios	2%	2%	2%
Total	100%	100%	100%

SINISTROS E COMISSÕES			
Sinistros Ocorridos (SO)	2014	2015	2016
Transporte Nacional	717	609	584
RCTR-C	521	443	455
RCF-DC	244	299	386
Outros RCs Obrigatórios	29	31	17
Total	1.511	1.382	1.442
Despesa Comercial (DC)	2014	2015	2016
Transporte Nacional	145	144	147
RCTR-C	165	177	178
RCF-DC	85	90	100
Outros RCs Obrigatórios	12	8	6
Total	407	419	431

Tabela | 2.3

MARGENS DE RENTABILIDADE			
Sinistros Ocorridos/Prêmios Emitidos (SO/PE)	2014	2015	2016
Transporte Nacional	83%	85%	72%
RCTR-C	71%	56%	56%
RCF-DC	66%	74%	90%
Outros RCs Obrigatórios	64%	84%	44%
Total	75%	71%	69%
Despesas de Comercialização/Prêmios Emitidos (DC/PE)	2014	2015	2016
Transporte Nacional	17%	20%	18%
RCTR-C	22%	22%	22%
RCF-DC	23%	22%	23%
Outros RCs Obrigatórios	27%	22%	15%
Total	20%	22%	21%
Margem Operacional (MO) = 1 - (SO+DC)/PE	2014	2015	2016
Transporte Nacional	0%	-5%	10%
RCTR-C	7%	22%	22%
RCF-DC	12%	3%	-14%
Outros RCs Obrigatórios	9%	-5%	41%
Total	5%	8%	10%

EVOLUÇÃO DA RECEITA – BRASIL			
Proporção (PE: 2014 = 100)	2014	2015	2016
Transporte Nacional	100	83	95
RCTR-C	100	108	110
RCF-DC	100	108	115
Outros RCs Obrigatórios	100	82	87
Total	100	97	104

Adicionalmente, apresentamos:

- No gráfico 2.1, a receita total do segmento nos últimos anos, desde 2006.
- No gráfico 2.2, uma avaliação comparada dessa evolução de receita com a taxa inflacionária no mesmo período.
- No gráfico 2.3, a evolução do grau de concentração do segmento.¹
- Por fim, no gráfico 2.4, a proporção entre as receitas dos seguros de transportes nacionais e internacionais.

Gráfico | 2.1

RECEITA - SEGURO DE TRANSPORTES NACIONAL

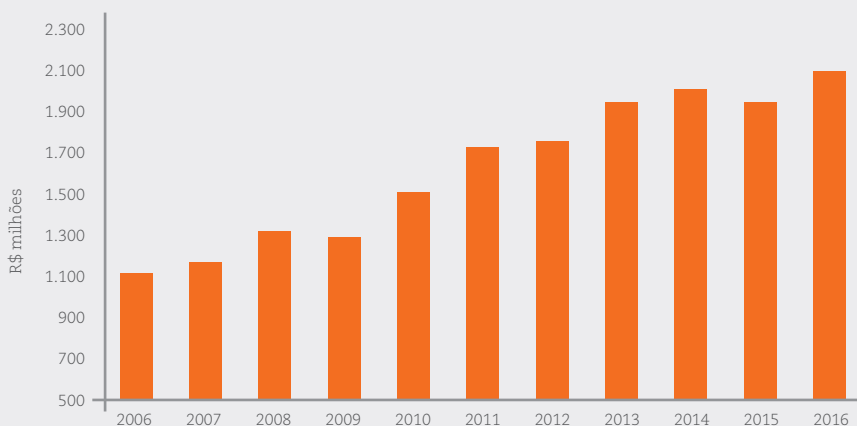


Gráfico | 2.2

COMPARAÇÃO SEGURO DE TRANSPORTES X INFLAÇÃO

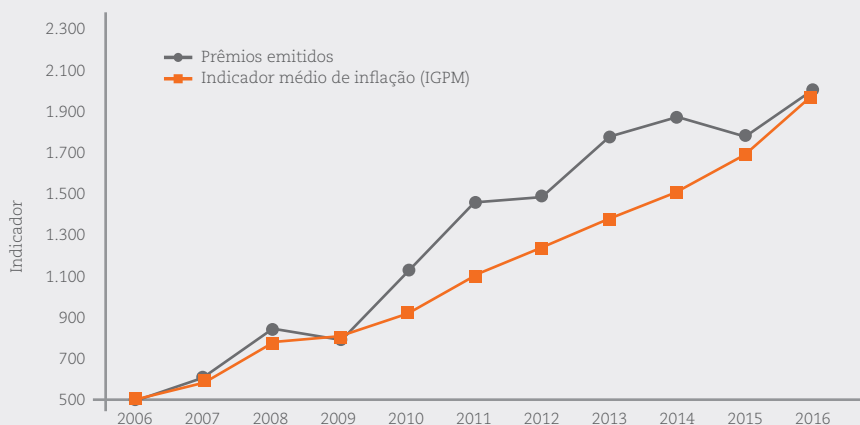
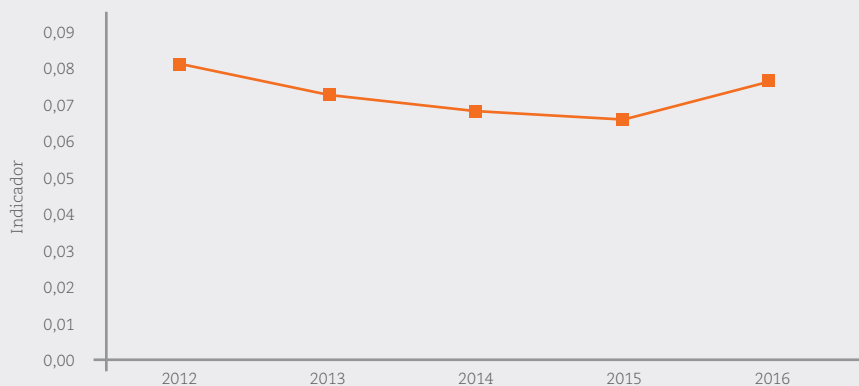
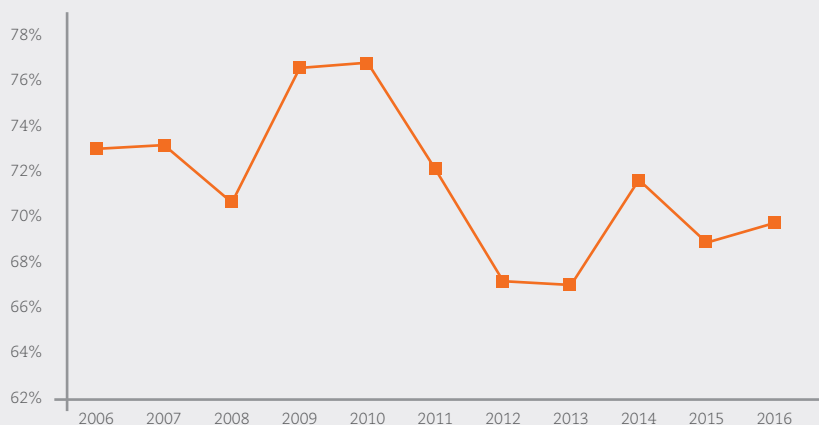


Gráfico | 2.3

INDICADOR DE CONCENTRAÇÃO - SEGURADORAS - TRANSPORTE NACIONAL



PROPORÇÃO SEGURO TRANSPORTE NACIONAL/TOTAL SEGURO TRANSPORTES



Em virtude de todas essas informações, há os seguintes comentários:

- Em 2016, os seguros ligados ao transporte nacional faturaram aproximadamente R\$ 2 bilhões, conforme a tabela 3.1 e gráfico 2.1. Esse valor é dividido entre seguro de Transporte Nacional e RCTR-C, 40% cada; e RCF-DC, 20%.
- Dependendo do tipo de ramo, as margens operacionais de rentabilidade² são distintas. A situação melhor está no seguro RCTR-C, com valores em torno de 10%, conforme a tabela 2.3. O resultado pior, como grande margem negativa, está no seguro de Responsabilidade Civil Facultativa por Desaparecimento de Carga (RCF-DC), com valores bastante negativos, resultando em prejuízos pela elevação do roubo de cargas. Essa tem sido uma grande preocupação para os profissionais do segmento de seguros.³
- Nos últimos dois anos em particular, esse mercado não cresceu de modo significativo, pelo próprio momento econômico que vive o País. Mas, quando aumentamos a análise para dez anos, vemos que o tamanho desse setor

acompanhou a taxa de inflação para esse mesmo período (gráfico 2.2). Uma variação de quase 100%, para os dois casos.

- O cálculo do indicador de concentração resulta em um valor abaixo de 0,1, o que sinalizaria um baixo nível de concentração (vide gráfico 2.3), o que corresponde a muitas opções para o consumidor escolher.
- Historicamente, a proporção do faturamento do seguro de transportes de cargas tem se mantido relativamente constante, quando comparada ao montante de todo o seguro de transportes. Em torno de 60% a 70% do total, conforme gráfico 2.4.
- Assim, em termos aproximados, em 2016, o seguro de transportes de cargas brasileiro representa R\$ 2 bilhões de receita por ano e o seguro de transporte internacional, R\$ 1 bilhão. Ou seja, considerando um câmbio médio de R\$ 3,25; isso resultaria em um faturamento total de US\$ 900 a US\$ 950 milhões/ano.

Em termos internacionais, o seguro de transportes é conhecido como “*cargo insurance*”, sendo esse segmento dividido em “*land cargo insurance*”, quando o transporte é feito por terra (em caminhões, por exemplo) ou em “*marine cargo insurance*” (quando o transporte é feito por meios aéreos ou aquáticos).⁴

Assim, outra conta que pode ser feita é comparar a participação do Brasil no mercado mundial de seguros de transportes, conforme sinaliza a tabela 3.4. A realização dessa tabela foi complexa, pois várias fontes foram obtidas e também com alguns ajustes, conforme visto a seguir.

- O faturamento de seguros de transportes no Brasil de 2016 foi obtido pelo valor em reais dividido pelo câmbio médio desse ano.
- A estimativa do faturamento mundial do seguro de transportes (“*cargo insurance*”) foi obtida do relatório da IUMI.⁵ O valor informado em 2015 está em US\$ 16 bilhões, um número menor do que no ano anterior, por um fortalecimento do dólar naquele exercício. Assim, ajustamos na tabela para US\$ 18 bilhões ao ano.
- A estimativa dos dados de Ramos Elementares foi obtida do relatório da Swiss Re, com dados de 2015.⁶

REPRESENTATIVIDADE DO SEGURO DE TRANSPORTES NO BRASIL E NO MUNDO, COMPARADA AOS SEGUROS DE RAMOS ELEMENTARES

Faturamento Estimado	Brasil	Mundo	Participação %
Seguro de Transportes	0,95	18	5,3%
Ramos Elementares	32	2.020	1,6%

Na análise desses números, observa-se que a presença do Brasil no mercado mundial de seguros de transportes é relativamente expressiva, de aproximadamente 5%, bem acima da sua participação em Ramos Elementares, que é de 1,5% a 2%.

Como referência de outros países de participação de seguros de transportes no mercado mundial: China, 9%; Alemanha, 7%; Japão, 9%; Rússia e México, aproximadamente 2% cada um. Possivelmente, a opção do transporte rodoviário como elemento base na locomoção de cargas – com um risco maior (tanto de acidentes, como de roubos) – e as dimensões continentais do Brasil, as cargas tendo que ser transportadas a uma maior distância, são fatores relevantes na análise desses números.


Por fim, podemos concluir esse capítulo dizendo que, mesmo com essa diferença mais favorável ao Brasil, muitos acreditam que ainda exista uma boa possibilidade de desenvolvimento desse ramo de seguros no País, pois uma grande parte da frota ainda não tem um seguro eficiente sequer contrata as coberturas. Nesse sentido, a fiscalização dos órgãos públicos possui um papel fundamental nesse processo. Outra sugestão, que é sempre bom ressaltar, é que, para os canais de distribuição que querem se desenvolver nesse segmento, os órgãos sindicais podem ajudar, com dicas e orientações.⁷



Contexto Econômico

3





Naturalmente, o seguro de transportes de cargas brasileiro está inserido dentro de uma realidade e de um ambiente econômico nacional e internacional. Nenhum setor econômico é uma ilha. Por exemplo, para citar apenas três aspectos com forte influência nesse seguro: o próprio perfil do transporte, como volume e tipos de cargas; os meios de transportes utilizados para esse fim; os indicadores de violência na sociedade. Assim, o objetivo desse capítulo é avaliar algumas referências que abordam esses aspectos que, dentre outros, podem e devem servir como parâmetros estratégicos nos negócios desse ramo de seguros.

Para começar, uma referência básica de material é entender o papel das agências e confederações diretamente ligadas ou envolvidas nos transportes.

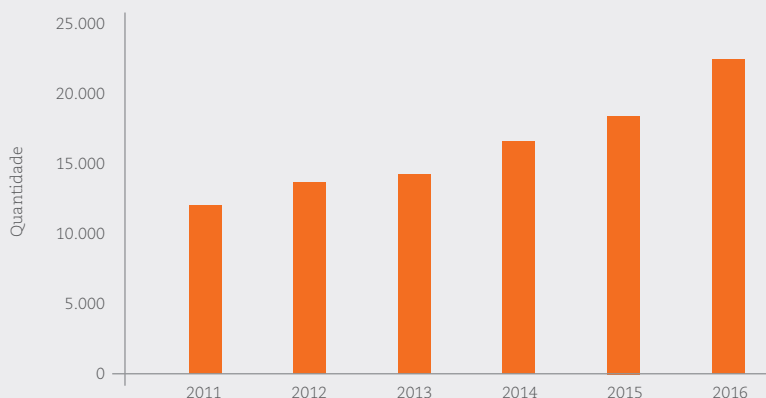
A primeira delas é a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), autarquia federal responsável pela regulação das atividades de exploração da infraestrutura ferroviária e rodoviária federal, e de prestação de serviços de transporte terrestre. No seu relatório anual⁸, existe um capítulo especial que trata sobre a carga transportada por via terrestre no País, e dos diversos programas de fiscalização do órgão em questão.

No gráfico 3.1, a evolução do roubo de carga no País, a partir dos dados da autarquia. É fácil observar o crescimento desse volume nos últimos anos, de uma faixa de 12 mil eventos em 2011 para 22 mil em 2016. Uma informação extremamente relevante para o seguro de transportes.

Três aspectos com forte influência nesse seguro:
o próprio perfil do transporte, como volume
e tipos de cargas; os meios de transportes
utilizados para esse fim; os indicadores de
violência na sociedade.

Gráfico | 3.1

QUANTIDADE DE ROUBOS DE CARGAS - BRASIL



Já a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) é a responsável pela regulamentação, controle tarifário, estudo e desenvolvimento do transporte aquaviário no Brasil. Numericamente, a autarquia, nos seus boletins trimestrais⁹ e no seu relatório anual¹⁰, apresenta uma análise econômica constante e detalhada do segmento em questão, com diversos indicadores, úteis e importantes para o seguro de transportes. Por exemplo, a tabela 3.1 fala da movimentação dos portos brasileiros, que, atualmente, tem um valor médio de um bilhão de toneladas por ano, dividido aqui pelo tipo de produto. Porém, devido à crise, esses números estão quase estáveis nos últimos anos.

Tabela | 3.1

MOVIMENTAÇÃO DOS PORTOS BRASILEIROS

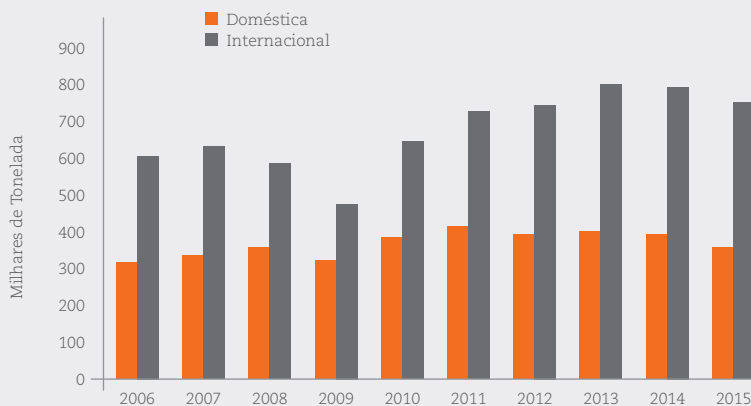
Milhões de Toneladas	2012	2013	2014	2015	2016
Granel Sólido	554	569	590	633	629
Carga Geral Solta	45	43	46	49	51
Granel Líquido	217	219	232	226	218
Contêineres	87	97	102	100	100
Total	903	928	970	1.008	998

A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) é a responsável por supervisionar a atividade de aviação civil no Brasil, tanto no que toca a seus aspectos econômicos, quanto no que diz respeito à segurança técnica do setor. Nesse órgão, um relatório bem detalhado é o “Anuário do Transporte Aéreo”.¹¹

Por exemplo, também como ilustração da situação, no gráfico 3.2, a evolução da carga transportada, em termos domésticos e internacionais. Essas informações são importantes para o mercado de seguro de transportes como um todo, já que é o seu próprio objeto segurável. Nesse caso, tal como citado acima, possivelmente pela crise econômica, observamos uma queda (ou, no máximo, estabilidade) no montante transportado nos últimos dois ou três anos.

Gráfico | 3.2

CARGA PAGA TRANSPORTADA - AÉREO



Outra referência interessante é a Confederação Nacional dos Transportes (CNT). Fundada em 1954, é a entidade máxima de representação do setor de transporte e logística, tendo como missão apoiar o desenvolvimento e atuar na defesa de seus interesses. Nessa linha, os seus levantamentos econômicos são variados, com aplicação direta no setor de seguros de transportes, sendo uma boa referência bibliográfica.

A seguir, como ilustração, algumas informações que podem ser obtidas a partir dos estudos divulgados pela CNT.

ESTUDOS DIVULGADOS PELA CNT



O resto é dividido pelas outras opções. Ou seja, em média, as rodovias transportam três vezes mais do que as ferrovias. Essa é uma das características mais importantes na área de transportes no Brasil.

Pela importância que o transporte tem na economia brasileira, existem também diversos outros estudos – teóricos, de pesquisa, etc - sobre tal tema. Alguns deles são comentados sucintamente a seguir.

Um dos problemas mais citados do sistema de transportes no País seria a necessidade de aumentar o volume de investimentos em estradas, logística, etc. Como referência, o investimento como proporção do PIB no Brasil nessa área é de apenas 25% dos valores de outras economias em situação similar, conforme estimativas nessa referência citada¹².

O transporte rodoviário tem vantagens importantes. Por exemplo, é adequado para curtas e médias distâncias (entre 200 e 500 kms). De um modo geral, as rodovias federais privatizadas se encontram em boas condições. O produto transportado chega ao seu destino final sem precisar passar por várias operações de carga e descarga. O motorista pode buscar rotas alternativas de viagem, caso necessário. Entretanto, essa dependência do sistema rodoviário acaba levando a um aumento de custos, quando comparado a outros modelos de transportes e de distribuição. Essa é uma discussão constante no segmento.¹³

Outros textos não deixam de alertar que esse crescimento do segmento de transportes não pode deixar de focar no equilíbrio ambiental. Tal problema é maior no caso de uma utilização mais intensa de veículos antigos, que teriam motores inadequados em termos de poluição. Esse é um tema importante para o setor de transportes.

As dificuldades econômicas do País nos últimos anos – inclusive levando a uma queda no volume de transportes – fizeram que muitas empresas do setor de transportes tivessem problemas. Aqui, o risco é que a recuperação possa ser mais lenta do que o esperado. Inúmeras reportagens têm abordado esse ponto, discutindo quando deve ser a retomada. Essa situação trouxe conseqüências sociais, como desemprego, entre outros fatores.

Uma referência importante que não pode ser esquecida, para os estudiosos na área de transportes, é o “Mapa de Logística de Transportes”, produzido pelo IBGE.¹⁴ Apresentado na proporção de 1 cm correspondendo a 50 km, exhibe as principais estruturas de transporte do País (rodovias, ferrovias, hidrovias, etc.), bem como

outros equipamentos associados à logística do transporte de cargas e pessoas no País, como armazéns, estações aduaneiras de interior (chamadas de “portos secos”), pontos de fronteira, aeródromos públicos e terminais hidroviários.

Segundo o texto de apresentação de tal estudo, “a distribuição de transportes no País revela uma predominância do modal rodoviário, bem como sua concentração na região Centro-Sul, com destaque para o estado de São Paulo. Mesmo com distribuição desigual pelo território nacional, a malha rodoviária tem vascularização e densidade muito superiores às dos outros modais de transporte, e só não predomina na região amazônica, onde o transporte por vias fluviais tem grande importância, devido à densa rede hidrográfica natural. Por outro lado, a distribuição das ferrovias e hidrovias é bem reduzida e tem potencial muito pouco explorado, especialmente em um país das dimensões do Brasil.”¹⁵

Como assinala outra referência, de forma sucinta e complementar, “O Transporte Rodoviário de Cargas (TRC) é responsável por mais de 60% do volume de mercadorias movimentadas no Brasil, com o seu custo representando cerca de 6% do Produto Interno Bruto do País. Para as empresas, o deslocamento de carga pelas estradas nacionais equivale a mais da metade da sua receita líquida, chegando a mais de 60% da receita na agroindústria (62%) e entre as indústrias de alimentos (65,5%). Nada mais natural, portanto, que o crescente interesse das companhias por novas soluções logísticas e por um estudo mais aprofundado do setor no Brasil.”¹⁵

Quanto ao futuro, um estudo da CNT¹⁶, realizado nesse início de 2017, tentou captar quais seriam as perspectivas desse segmento nos próximos anos. Ao todo, quase 800 empresas foram entrevistadas. A seguir, algumas conclusões, sintetizadas em três perguntas.

- Quais foram os efeitos da crise? Em 2016, 60% das empresas de transporte brasileiras tiveram queda em sua receita bruta, 59% diminuíram as viagens e houve elevação do custo operacional para 75%. Em 2016, 37% das transportadoras reduziram os veículos em circulação.
- Quando será a retomada do crescimento do setor? 51% dos transportadores têm expectativas de ser em 2017; 19% em 2018; 13% em 2019. De qualquer maneira, naquela ocasião, havia consenso que o pior momento econômico já teria passado. Entretanto, nos dias de hoje, a volatilidade permanece elevada.

O Transporte Rodoviário de Cargas (TRC) é responsável por mais de 60% do volume de mercadorias movimentadas no Brasil, com o seu custo representando cerca de 6% do Produto Interno Bruto do País.



- Quais os maiores desafios para as transportadoras em 2017? Ao todo, de forma resumida, cinco podem ser mencionados. Primeiro desafio, a falta de investimentos no setor, um problema crônico, muitas vezes citado. Segundo desafio, se adequar aos novos parâmetros de responsabilidade ambiental. O caso dos motores a diesel é um bom exemplo. Terceiro desafio, a necessidade da saída da recessão econômica, já que muitas transportadoras estagnaram e seus clientes se tornaram mais exigentes, solicitando mais qualidade e agilidade. Quarto desafio, pela necessidade tecnológica, muitas empresas têm adotado sistemas automatizados de gestão e modernizado seus veículos. Assim, a dificuldade é de como contratar ou capacitar toda a cadeia produtiva com as qualificações técnicas necessárias para lidarem com esse novo ambiente. Quinto desafio, enfrentar a violência.

QUAIS OS MAIORES DESAFIOS PARA AS TRANSPORTADORAS EM 2017?

1º

A falta de investimentos no setor.

2º

Se adequar aos novos parâmetros de responsabilidade ambiental.

3º

A necessidade da saída da recessão econômica.

4º

Pela necessidade tecnológica, muitas empresas têm adotado sistemas automatizados de gestão e modernizado seus veículos.

5º

Enfrentar a violência.

A violência e o roubo de cargas têm tanta importância no contexto de transportes, merecendo um tratamento especial, com dicas e seminários exclusivos para enfrentar esse problema, conforme estudo da Firjan deste ano,¹⁷ analisando a situação do Estado do Rio de Janeiro. Mesmo respeitando as especificidades da cada região, muitas dessas colocações podem ser extrapoladas para todo o País.

A seguir, selecionamos algumas dessas sugestões.

- Aumentar o efetivo policial nas áreas com maiores incidências.
- Adotar o modelo de Dação em Pagamento, legalmente ajustado. Este mecanismo pode permitir que empresas inscritas na dívida ativa do estado realizem pagamentos por meio da dação de equipamentos e da realização de serviços destinados a garantir o bom funcionamento das forças policiais.
- Permitir que recursos oriundos de Termos de Ajustamento de Conduta (TAC) por questões ambientais e trabalhistas possam ser utilizados para equipar as forças policiais.
- Reduzir o mercado de cargas roubadas aumentando a punição aos crimes de receptação, armazenamento e venda de produtos roubados, via da cassação da inscrição no CNPJ e no cadastro de contribuintes do ICMS.
- Fazer funcionar adequadamente os postos de fiscalização rodoviária, como postos da Polícia Rodoviária Federal (PRF), barreiras fiscais e balanças, em especial nas principais fronteiras estaduais.
- Garantir à PRF acesso às imagens de monitoramento das rodovias concedidas.
- Ter uma atuação direta da PRF no combate às organizações criminosas que utilizam o roubo de cargas para financiar o tráfico de drogas e armas.
- Aumentar a segurança nas fronteiras e nas águas territoriais, de forma a coibir a entrada no País de drogas e armas compradas pelas organizações criminosas, financiadas, entre outros, pelo produto do roubo de cargas.
- Criminalizar a comercialização e o uso do “Jammer”, um Bloqueador de Sinal de Radiocomunicações (BSR) cujo uso no País é autorizado pela ANATEL apenas para estabelecimentos penitenciários.
- Implementar a Política Nacional de Combate ao Furto e Roubo de Veículos e Cargas, de modo a melhorar a integração entre as forças de segurança.

Enfim, de um modo geral, o segmento de transportes ainda acredita em boas perspectivas para esse mercado. Entretanto, nem por isso deixa de reconhecer a necessidade de novas medidas para potencializar seu desenvolvimento.

Desafios do Setor

4



Antes de falar dos desafios do segmento de seguros de transportes de cargas no Brasil, é importante recapitular alguns de seus números econômicos básicos, para que haja um perfeito alinhamento.

Primeiro, o objeto do seguro, a área de transportes. No segmento rodoviário, há 157 mil transportadoras de carga, 724 mil transportadores autônomos e 329 cooperativas. Tudo isso circulando em uma malha rodoviária (Federal, Estadual e Municipal) de 1,7 milhão de quilômetros, mas com pavimentação em apenas 13% do total. No segmento ferroviário, o volume anual transportado de carga (medido pelo indicador toneladas x km útil) é de mais de 300 milhões. No transporte aquaviário, o Brasil movimentava anualmente, nos seus terminais e portos, um bilhão de toneladas, entre embarques e desembarques. Por fim, no aeroviário, as suas quase 2,5 mil aeronaves registradas fazem mais de um milhão de voos por ano.

OBJETO DO SEGURO – ÁREA DE TRANSPORTES



157 mil
Transportadoras
de carga

724 mil
Transportadores
autônomos

329
Cooperativas



300 milhões
Volume anual transportado de carga
em toneladas/km útil



1 bilhão
de toneladas entre embarques
e desembarques por ano



2,5 mil
aeronaves

1 milhão
de voos por ano

Já o setor de seguros de transporte de cargas fatura uns R\$ 2 bilhões por ano. Esse número tem se mantido relativamente constante ao longo do tempo. Já quando consideramos o mercado de seguro de transporte como um todo (de cargas e internacional), este representa uns 5% do faturamento mundial do seguro de transportes. Um número relativamente elevado, quando comparado a outros ramos de seguros do País, quando também comparados a parâmetros internacionais. Creditamos esse patamar mais elevado a, pelo menos, três fatores: violência no transporte, dimensões do País e acidentes de trânsito. Ou seja, um patamar elevado, mas estável.

MERCADO DE SEGURO DE TRANSPORTE



Mesmo com esse valor positivo, ainda existe um bom espaço para crescer, pois boa parte da carga transportada ainda não tem um seguro eficiente, havendo casos em que ele nem mesmo existe. Nesse caso, a fiscalização é fundamental para sanar esse problema.

Diante desse cenário, acreditamos que o segmento de seguros de cargas no Brasil se defronta com quatro grandes desafios: redução da sinistralidade, melhora da situação econômica, incremento de tecnologia e necessidade de investimentos em infraestrutura. Esses fatores são mais detalhados a seguir.

a) Redução da Sinistralidade

A violência, com o conseqüente aumento na sinistralidade, é uma preocupação muito grande, tanto do setor de transportes, como do próprio seguro em si. A violência, além dos prejuízos materiais, destrói pessoas e sonhos, a sociedade fica mais injusta, uma tragédia coletiva e individual. Ao longo deste texto, citando referências externas, apresentamos algumas sugestões concretas de como reduzir o roubo de cargas, que levará a influenciar positivamente esse tipo de seguro.

O nicho de seguros de transportes também busca medidas específicas para combater esse problema. Duas iniciativas recentes podem ser citadas. Primeiro, a implantação de um banco de dados com informações de ocorrências de sinistros, permitindo que as seguradoras o utilizem para análises de riscos atuais e futuros, bem como nas medidas de regulação de sinistros e de ressarcimentos.

Outra definição importante para o setor de seguros foi a recente Resolução Contran 552/2015 e suas atualizações posteriores, conhecida com a Lei de Amarração das Cargas, que fixou os requisitos mínimos de segurança para amarração das cargas transportadas em veículos, o que pode contribuir para a diminuição nos sinistros causados por acidentes rodoviários.

b) Melhora da Situação Econômica

Como assinalado anteriormente, em pesquisa recente da Confederação Nacional de Transportes (CNT), 60% das empresas de transporte brasileiras tiveram queda em sua receita bruta em 2016, 59% diminuíram as viagens e houve elevação do custo operacional para 75% delas. Em 2016, 37% dos transportadores reduziram os veículos em circulação. Naturalmente, esse fato se espelhou no segmento de seguros de transportes, que teve, no máximo, estabilidade de receita nos últimos anos. Como enfrentar esse desafio não é um problema exclusivo da área de seguro de transportes, é sempre importante ressaltar. Enfim, muito trabalho, dedicação, criatividade, respeito às leis e melhores serviços ao consumidor, eis é a única estratégia possível em uma situação como essa. Com relação ao ano anterior, vivemos agora um ponto mais positivo. Hoje, as expectativas do setor de seguros estão bem melhores, mas a preocupação ainda permanece.

c) Incremento de Tecnologia

A tecnologia é um dos elementos chaves da sociedade e do seguro nos próximos anos. Há uma literatura vasta a respeito¹⁸. Para citar alguns exemplos de mecanismos que serão importantes: Internet das coisas (“*Internet of Things*”); drones; veículos sem motorista; novas formas de pagamento (tipo “*bitcoins*”); “*Wearable device*” (dispositivos tecnológicos que o usuário veste, como pulseiras ou relógios); “*Gamification*” (mecanismos lúdicos que aumentem a interação com a empresa); Inteligência Artificial; Biotecnologia e estudo de genomas etc.

No segmento de transportes, uma tecnologia que virá possivelmente com força é a de veículos sem motorista. Por exemplo, nos EUA, já existe inclusive uma preocupação em tal setor de como ficarão os seus três milhões e meio de caminhoneiros nesse novo cenário¹⁹. Naturalmente, toda essa transformação terá impacto direto no seguro de transportes.

É importante também lembrar que, no Brasil, em pesquisa recente que a CNT fez com os seus associados, foi informado que muitas companhias têm adotado sistemas automatizados de gestão e modernizado seus veículos. Assim, já existe o desafio de como contratar ou capacitar toda a sua cadeia produtiva com as qualificações técnicas necessárias para lidar com esse novo ambiente. Tudo isso envolve tecnologia e de como se comportar a partir daí.

Hoje, um dos temas mais discutidos na Comissão Técnica de Transportes da Federação Nacional de Seguros Gerais (FenSeg) envolve diretamente a tecnologia, no “Projeto Manifesto de Carga Eletrônico – MDFe”²⁰. O MDFe (ou Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais) é um documento digital que veio para substituir o “Manifesto de Carga Modelo 25”. Nele, são listados todos os documentos fiscais (Notas Fiscais e Conhecimento de Transporte) que estão sendo transportados em um veículo de carga.

d) Necessidade de Investimentos de Infraestrutura

A necessidade de mais investimentos na área de transportes – e, mais especificamente, no setor logístico, principalmente em sua infraestrutura (portos, estradas, aeroportos, ferrovias etc) - é quase uma unanimidade, quando se analisa a literatura de tal setor. Alguns textos chegam a falar que a proporção de recursos deve aumentar em até quatro vezes. É um desafio importante para alcançar esse patamar. Para isso, o País precisará se organizar mais em termos fiscais para alcançar uma meta minimamente aceitável.

Em suma, como já ressaltado anteriormente, o otimismo ainda existe e o potencial está lá, mas alguns ajustes deverão existir.

Bibliografia

- Agência Nacional de Aviação Civil (ANAQ), Maio/2017, <http://www.anac.gov.br/>
- Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Maio/2017, <http://portal.antaq.gov.br/>
- Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Maio/2017. <http://www.antt.gov.br/index.html>
- Araújo, João Guilherme de. Desafios e oportunidades do transporte rodoviário. Novembro de 2014, HBR. <http://hbrbr.uol.com.br/desafios-e-oportunidades-do-transporte-rodoviario/>
- Associação Brasileira de Transporte e Logística de Produtos Perigosos. Recessão derruba o transporte rodoviário de carga. 2016. <http://www.abtlnp.org.br/index.php/recessao-derruba-o-transporte-rodoviario-de-cargas/>
- Atual Consultoria. Transportadoras: os principais desafios para 2017. Janeiro 2017. <http://atualconsult.com.br/transportadoras-os-principais-desafios-para-2017/>
- Blog do Caminhoneiro. Crise impacta transporte rodoviário de carga. 2016. <http://blogdocaminhoneiro.com/2016/05/crise-impacta-transporte-rodoviario-de-cargas/>
- Bradesco, Transporte Rodoviário de Carga. 2017, https://www.economiaemdia.com.br/EconomiaEmDia/pdf/infset_transporte_rodoviario_de_cargas.pdf
- Brasilpeças. O Jornal do Setor de Autopeças do Brasil. Maioria só acredita em melhoras no transporte de cargas em 2017. 2017. <http://jornalbrasilpecas.com.br/2016/04/29/maioria-so-acredita-em-melhoras-no-transporte-de-cargas-em-2017/>

- CIST (Clube Internacional de Seguros de Transportes). www.cist.org.br
- CNseg. Mercado busca soluções para os Seguros de Transporte. 2015. <http://cnseg.org.br/fenseg/servicos-apoio/noticias/mercado-busca-solucoes-para-os-seguros-de-transporte.html>
- Colavite, Alessandro Serrano; Konish, Fábio. A matriz do transporte no Brasil: uma análise comparativa para a competitividade. 2015. <http://www.aedb.br/seget/arquivos/artigos15/802267.pdf>
- Confederação Nacional de Seguros (CNseg). CNseg em Ação. Fevereiro de 2017. <http://cnseg.org.br/data/files/C3/96/35/D9/89DEA5107997FAA5A88AA8A8/CNsegEmAcao131.pdf>
- Confederação Nacional dos Transportes (CNT). Maio/2017. <http://www.cnt.org.br/>
- Confederação Nacional dos Transportes (CNT). 2016. <http://www.cnt.org.br/Estudo/sondagem-expectativas-economicas-do-transportador>
- Confederação Nacional dos Transportes. Transporte rodoviário de cargas deve ter retomada lenta de crescimento. 2016. <http://www.cnt.org.br/Imprensa/noticia/retomada-lenta-transporte-rodoviario-deve-alcancar-patamar-pre-crise-em-2020>
- Corretoras de Seguros diversas, especializadas em seguro de transportes. Maio/2017. Diversos sites.
- El Cronista. 10 tendências em seguros para 2016. Fevereiro de 2016. <https://www.cronista.com/especiales/10-tendencias-en-seguros-para-2016-20160210-0012.html>
- Empresas de logística, transportadoras, de gerenciamento de riscos e consultoria, atuando na especialização de transportes. Maio/2017. Diversos sites.

- Exame do Cabelo. Novos requisitos do CONTRAN para carrocerias de madeira entram em vigor. 2016.
<http://examedocabelo.com.br/novos-requisitos-do-contran-para-carrocerias-de-madeira-entram-em-vigor/>

- FENACOR. ICSS-Fenacor - Índice de Confiança do Setor de Seguros. Várias datas. <https://www.fenacor.org.br/Servicos/Icss>

- FIRJAN, O impacto econômico do roubo de cargas no estado do Rio de Janeiro. 2017.
<http://www.firjan.com.br/lumis/portal/file/fileDownload.jsp?fileId=2C908A8A5A4752C8015A47652E540B05&inline=1>

- Galiza, Francisco. Desafios e oportunidades do mercado de seguro de transportes. 2017.
http://www.ratingdeseguros.com.br/pdfs/desafios_e_oportunidades_do_mercado_de_seguro_de_transportes_mar2017.pdf

- Gameiro, Augusto; Caixeta Filho, José. Administração de Seguros no Transporte de Cargas. RAE 2002.
<http://www.scielo.br/pdf/raeel/v1n1/v1n1a09.pdf>

- Globo. Rodovias predominam no transporte de cargas, diz pesquisa do IBGE. 2014.
<http://g1.globo.com/economia/noticia/2014/11/rodovias-predominam-no-transporte-de-cargas-diz-pesquisa-do-ibge.html>

- Globo Rural, Agronegócio representa maior parte da carga transportada no país, Julho 2015,
<http://revistagloborural.globo.com/Noticias/Infraestrutura-e-Logistica/noticia/2015/07/agronegocio-representa-maior-parte-da-carga-transportada-no-pais.html>

- Guardian. Self-driving trucks: what's the future for America's 3.5 million truckers? 2016. <https://www.theguardian.com/technology/2016/jun/17/self-driving-trucks-impact-on-drivers-jobs-us>

- Guia do Transportador. Maio/2017. <http://www.guiadotrc.com.br/lei/seguero.asp>
- IBGE, Mapa de Logística de Transportes. 2014.
ftp://geoftp.ibge.gov.br/organizacao_do_territorio/redes_e_fluxos_geograficos/logistica_dos_transportes/mapa_LogTransportes_5mi.pdf
- Ilos. Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil, Mercado Atual e Próximas Tendências. 2011.
<http://www.ilos.com.br/web/transporte-rodoviario-de-cargas-no-brasil-mercado-atual-e-proximas-tendencias/>
- IUMI , Global marine insurance report 2016. Relatório disponível na internet.
- Jornal da Bio Energia. Transporte de cargas enfrenta cada vez mais dificuldades. 2015.
<http://www.canalbioenergia.com.br/transporte-de-cargas-gargalos-e-avancos-logisticos/>
- Logística Descomplicada. Custo Brasil – situação do transporte de cargas. 2010.
<http://www.logisticadescomplicada.com/custo-brasil-situacao-do-transporte-de-cargas/>
- Molinari, Fernando. Seguros de Transporte. <http://www.institutomercosul.org.br/images/documentos/Seguros%20de%20Transporte-Londrina.pdf>
- Olhar Direto. Crise no transporte rodoviário leva mais de 30 empresas pedirem recuperação judicial em Mato Grosso. 2015.
<http://www.olhardireto.com.br/agro/noticias/exibir.asp?id=21230>
- Revista Apólise, Seguro de Transportes é oportunidade para corretor ampliar atuação. 2016. <http://www.revistaapolice.com.br/2016/10/54080/>
- Rocha, Aparecido. Definição de “Salvados” no seguro de transporte.

- Novembro/2014. <https://blogdorochaseguros.wordpress.com/2014/11/07/definicao-de-salvados-no-seguro-de-transporte/>
- Rocha Aparecido. Seguros obrigatórios de transportes. Dezembro/2014. <https://blogdorochaseguros.wordpress.com/2014/12/21/seguros-obrigatorios-de-transportes/>
- Rocha, Aparecido. Greve de caminhoneiros e o seguro de transporte. Maio/2015. http://www.portalmulticalculo.com.br/BR/mostra_noticia.php?id_noticia=4109
- Rocha, Cristine. O transporte de cargas no Brasil e sua importância para a economia. UNIJUI-SC. 2015. <http://bibliodigital.unijui.edu.br:8080/xmlui/bitstream/handle/123456789/3003/O%20Transporte%20de%20Cargas%20no%20Brasil%20e%20sua%20Import%C3%A2ncia%20para%20a%20Economia.pdf?sequence=1>
- Segs. Workshop CIST debate oportunidades e desafios no seguro de transporte com mais de 200 profissionais, 2017. <http://www.segs.com.br/seguros/53493-workshop-cist-debate-oportunidades-e-desafios-no-seguro-de-transporte-com-mais-de-200-profissionais.html>
- Segs. Aplicação do Registro Nacional de Sinistros (RNS) no segmento de transportes. 2017. <http://www.segs.com.br/seguros/38724-aplicacao-do-registro-nacional-de-sinistros-rns-no-segmento-de-transportes.html>
- Seguradoras, com informações sobre seguro de transportes. Diversos sites.
- Silva, Valdo. O Mercado Brasileiro do Seguro de Transportes – Um Panorama Geral. 2014. <http://slideplayer.com.br/slide/10332032/>

- Sincor-SP. Seguro de Transportes apresenta possibilidades. 2010.
<http://www.ratingdeseguros.com.br/pdfs/JCSTransportes1.pdf>
- SindsegSP, As perspectivas do seguro para transporte de carga no Brasil. 2015.
<http://www.sindsegs.org.br/site/noticia-texto.aspx?id=17188>
- SUSEP, Informações sobre Seguro de Transportes. Maio/2017.
<http://www.susep.gov.br/menu/informacoes-ao-publico/planos-e-produtos/seguros/seguro-de-transportes>
- SUSEP, Seguro de Transportes, Condições Gerais. Maio/2017.
<http://www.susep.gov.br/download/menubiblioteca/SeguroTransporte.pdf>
- TAPA (Transported Asset Protection Association), 2006 Brazil Annual Report.
- Tudo sobre Seguro. Entenda o Seguro de Transportes. Maio/2017.
<http://www.tudosobreseguros.org.br/portal/pagina.php?l=416#RC>
- Tudo sobre Seguro. Seguro de Transportes. Maio/2017.
<http://www.tudosobreseguros.org.br/portal/pagina.php?l=415>
- Umbelino de Souza, Felipe Lobo; Leal, José Eugênio. Panorama do Transporte de Carga no Brasil: Uma visão do Ponto de Vista dos Operadores. 2015.

Notas

- 1 Usado o índice de Herfindahl, como sinalizador de concentração. Ver para detalhes da fórmula em...
https://pt.wikipedia.org/wiki/%C3%8Dndice_Herfindahl
- 2 Consideramos o seguinte cálculo: Margem = $1 - SO/PE - DC/PE$.
- 3 Mercado busca soluções para os Seguros de Transporte. Reportagem CNseg. 2015.
<http://cnseg.org.br/fenseg/servicos-apoio/noticias/mercado-busca-solucoes-para-os-seguros-de-transporte.html>
- 4 Ver mais detalhes para a definição internacional dos termos.
<https://www.cgu.com.au/insurance/blog/insurance/understanding-insurance/what-is-cargo-insurance/>;
<http://cerasis.com/2016/08/25/cargo-insurance/>;
https://en.wikipedia.org/wiki/Marine_insurance;
www.iumi.com (International Union of Marine Insurance)
- 5 Global marine insurance report, setembro de 2016, IUMI (International Union of Marine Insurance).
- 6 World insurance in 2015: steady growth amid regional disparities. Swiss Re.
http://media.swissre.com/documents/sigma_3_2016_en.pdf
- 7 Seguro de Transportes apresenta possibilidades. JCS, Sincor-SP. 2010.
<http://www.ratingdeseguros.com.br/pdfs/JCSTransportes1.pdf>
- 8 Relatórios Anuais da ANTT.
http://www.antt.gov.br/textogeral/Relatorios_Anuais.html
- 9 Boletins da ANTAQ.
<http://portal.antaq.gov.br/index.php/boletins/>
- 10 Relatórios da ANTAQ.
<http://portal.antaq.gov.br/index.php/estatisticas/>
- 11 Indicadores da ANAC.
<http://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-do-anuario-do-transporte-aereo>

- 12 Panorama do Transporte de Carga no Brasil: Uma visão do Ponto de Vista das Operadoras. Felipe Lobo Souza e José Leal. 2015.
<http://www.anpet.org.br/xxixanpet/anais/documents/AC668.pdf>
- 13 A matriz do transporte no Brasil: uma análise comparativa para a competitividade. Alessandro Serrano Colavite e Fabio Konishi. 2015. <http://www.aedb.br/seget/arquivos/artigos15/802267.pdf>
- 14 Mapa de Logística de Transportes, IBGE.
ftp://geofpt.ibge.gov.br/organizacao_do_territorio/redes_e_fluxos_geograficos/logistica_dos_transportes/mapa_LogTransportes_5mi.pdf
- 15 Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil, Mercado Atual e Próximas Tendências. João Araújo. 2011.
<http://www.ilos.com.br/web/transporte-rodoviario-de-cargas-no-brasil-mercado-atual-e-proximas-tendencias/>
- 16 Sondagem Expectativas Econômicas do Transportado. CNT. Vários anos.
<http://www.cnt.org.br/Estudo/sondagem-expectativas-economicas-do-transportador>
- 17 O impacto econômico do roubo de cargas no estado do Rio de Janeiro. FIRJAN. 2017.
<http://www.firjan.com.br/publicacoes/publicacoes-de-economia/o-impacto-economico-do-roubo-de-cargas-no-estado-do-rio-de-janeiro.htm#pubAlign>
- 18 10 tendências em seguros para 2016. Jornal El Cronista. 2016
<https://www.cronista.com/especiales/10-tendencias-en-seguros-para-2016-20160210-0012.html>
- 19 Self-driving trucks: what's the future for America's 3.5 million truckers? The Guardian. 2016.
<https://www.theguardian.com/technology/2016/jun/17/self-driving-trucks-impact-on-drivers-jobs-us>
- 20 CNseg em Ação. Fevereiro de 2017.
<http://cnseg.org.br/data/files/C3/96/35D9/89DEA5107997FAA5A88AA8A8/CNsegEmAcao131.pdf>



CNseg

Confederação Nacional das Empresas
de Seguros Gerais, Previdência Privada e Vida,
Saúde Suplementar e Capitalização

Nossa **missão** é

congregar as principais lideranças, coordenar ações políticas, elaborar o planejamento estratégico do setor e representar o mercado perante às instituições nacionais e internacionais.

O seguro

tem importante papel na economia e na sociedade brasileira. Ele contribui significativamente para o desenvolvimento da infraestrutura, a geração de renda e o acesso à saúde suplementar no País.

Promover

maior integração de todos os participantes do mercado segurador: líderes pensando juntos, empresas compartilhando experiências, proximidade dos órgãos reguladores, consumidores e sociedade em geral, para a construção de uma agenda que favoreça a expansão do seguro e seu crescimento sustentável.





Confederação Nacional das Empresas
de Seguros Gerais, Previdência Privada e
Vida, Saúde Suplementar e Capitalização

Federações filiadas à CNseg



Rio de Janeiro Rua Senador Dantas, 74 – 16º andar
Centro | CEP 20031-205 | Tel. 21 2510 7777

Brasília SCN quadra 1, bloco C, sala 1608 – Edifício Brasília Trade Center
CEP 70711-902 | Tels. 61 3326 4399 ou 3328 2838

Autor

Francisco Galiza. Mestre em Economia pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), cate-
drático pela Academia Nacional de Seguros e Previdência (ANSP), professor do
MBA-Escola Nacional de Seguros, autor de dezenas de estudos e artigos sobre tal
segmento. Sócio da empresa Rating de Seguros Consultoria, realizando trabalhos
para diversas empresas e instituições do setor de seguros.

O autor agradece o apoio técnico e institucional da Comissão Técnica de Transportes
da FenSeg na realização desse estudo.

Projeto Gráfico



Aguarde o próximo livreto da série
Tópicos Especiais



Confederação Nacional das Empresas
de Seguros Gerais, Previdência Privada e
Vida, Saúde Suplementar e Capitalização

Conheça as iniciativas da Confederação em:
www.cnseg.org.br