

A Gestão de Risco no transporte rodoviário de cargas

Richard Evandro Guterres Alves (Instituto Federal de Educação Ciência e Tecnologia do Rio Grande do Sul – Campus Canoas) richardguterres91@gmail.com

Guilherme dos Santos Guterres Alves (Universidade Federal do Rio Grande do Sul) gui.guterres95@gmail.com

Gionanni Bohm Machado Alves (Instituto Federal de Educação Ciência e Tecnologia do Rio Grande do Sul – Campus Canoas) giovanni.machado@canoas.ifrs.edu.br

Resumo:

O gerenciamento de risco no transporte rodoviário de carga figura como peça fundamental para mitigar o aumento dos prejuízos causados às empresas de transporte de carga, principalmente face aos óbices financeiros causados pelo roubo de carga. O trabalho pretende destacar a situação do transporte rodoviário e sua importância para a economia do País bem como identificar os perigos que comprometem a carga se esta estiver vulnerável ao roubo. Adotou-se como metodologia a pesquisa de revisão bibliográfica, com abordagem qualitativa. Por fim, discute-se sobre indicadores julgados importantes e que credenciam uma empresa de pequeno porte a realizar o gerenciamento de riscos como minimizador de danos e prejuízos causados pelo roubo de carga.

Palavras chave: Gerenciamento de Risco, Transporte Rodoviário de Carga, Roubo de Carga.

Risk Management in road freight transport

Abstract

Risk management in road freight transport is a key element to mitigate the increase in the damage caused to freight companies, especially in the face of the financial obstacles caused by cargo theft. The work aims to highlight the situation of road transport and its importance to the country's economy as well as identify the hazards that compromise the cargo if it is vulnerable to theft. The bibliographic review research was adopted as a methodology, with a qualitative approach. Finally, we discuss important indicators that accredit a small company to carry out risk management as a minimizer of damages and losses caused by theft of cargo.

Key words: Risk Management, Cargo Road Transport, Cargo Theft.

1. Introdução

O transporte tem um papel importante para integração e para o equilíbrio do desenvolvimento econômico das diversas regiões do território nacional. A atividade de transporte de carga possibilita que a integração das diversas cadeias de suprimentos possam ocorrer de forma eficiente e eficaz e, para que o transporte possa manter níveis de satisfação relevantes em relação ao serviço prestado, importantes decisões relativas ao gerenciamento da logística envolvem a segurança das cargas movimentadas (CARVALHO; MOREIRA, 2011).

Devido às suas dimensões continentais e face ao grande investimento do Estado na matriz rodoviária, o Brasil possui uma extensa rede de rodovias por onde circulam 61% dos bens e das mercadorias, até chegarem aos seus destinos finais. Ao todo são 781.966 registros de transportadores, entre empresas, autônomos e cooperados, e 1.965.639 veículos responsáveis pela circulação de todo o tipo de carga, que se utilizam do modal rodoviário, correspondendo, em 2015, a R\$ 342 bilhões (5,8% do PIB) de faturamento anual (NTC&LOGÍSTICA, 2016).

O transportador, à vista do que lhe compete ao longo do ciclo operacional do transporte rodoviário de carga, adota um conjunto de medidas preventivas de segurança, conceitualmente denominadas Gerenciamento de Riscos, que têm como foco tanto a segurança relacionada ao trânsito como a prevenção aos delitos de carga (roubo, furto e apropriação indébita) praticados contra o segmento.

O presente estudo pretende responder a seguinte questão de pesquisa: como uma empresa, de transporte rodoviário de carga, de pequeno ou de médio porte, encontra-se estruturada no que tange ao gerenciamento de risco, visando mitigar os prejuízos causados pelo roubo de cargas?

2. O transporte rodoviário e o roubo de cargas no Brasil

2.1 Breve histórico

O transporte rodoviário caracteriza-se pela movimentação de passageiros e de cargas em vias de rodagem, que podem ser pavimentadas ou não, realizado por veículos automotores (ROCHA, 2015).

As estradas brasileiras, na forma como conhecemos nos dias atuais, passaram a fazer parte da realidade do Brasil somente no século XIX. A necessidade de interligação das diversas regiões, o aumento da produção e a necessidade de escoamento dos produtos motivaram a criação de rotas mais modernas. Em 1928, inaugurou-se no Brasil a primeira rodovia pavimentada brasileira, a Rodovia Washington Luiz, que liga a cidade do Rio de Janeiro a Petrópolis, desde então, segundo a NTC&LOGÍSTICA (2016), o transporte rodoviário evoluiu até assumir papel de destaque na matriz de transporte do Brasil.

A atual matriz de transporte do Brasil se consolidou a partir da década de 1940, concomitante ao incremento do processo de industrialização brasileiro. A maior acessibilidade aos meios destinados ao transporte rodoviário culminou com o declínio do transporte ferroviário no Brasil e em vários países em desenvolvimento. O comércio exterior brasileiro, que era realizado dentro do subcontinente sulamericano, e os grandes deslocamentos em sentido longitudinal, que anteriormente eram feitos pela costa brasileira, passaram a ser realizados por via terrestre, valendo-se para isso do transporte rodoviário (SILVA JUNIOR, 2004 apud SCHMIDT, 2011).

Segundo Menelau (2012), o estado brasileiro, a partir da década de 1950, passou a dedicar grandes aportes de recursos públicos com vistas a ampliar a estrutura de transportes do País, com prioridade decisiva para o modal rodoviário. Nessa fase, se percebe a carência de visão estratégica para a construção da infraestrutura de transportes para o País de forma integrada e multimodal. O referido autor diz que:

[...] A estrutura de transporte Brasileira foi desenvolvida em função de ciclos econômicos, pela predominância de uma política casual à implementação da infraestrutura de transportes no Brasil. O crescimento do modal rodoviário decorre de pretensões imediatistas ocasionadas pelo menor custo de construção e o menor prazo para conclusão das obras. Não foi levada em consideração, na época, o elevado custo de manutenção, menor vida útil do asfaltamento e elevado custo da tonelada transportada para cargas de alto peso, e com baixo valor agregado. (MENELAU, 2012, p. 51).

O Plano de Metas, instaurado durante o governo do Presidente Juscelino Kubitschek, contribuiu significativamente para o crescimento do modal rodoviário, haja vista, a necessidade da criação de infraestrutura para atender ao processo de industrialização, voltado para o desenvolvimento do mercado interno, e, em face dos elevados investimentos internacionais realizados, com o objetivo de ampliação da indústria automobilística (MENELAU, 2012).

A partir da década de 1960, a região Sudeste, base da industrialização do Brasil, recebeu mais da metade do aporte de recursos oriundos do governo e de empresas estatais, que foram investidos na construção da infraestrutura de transporte. Esses recursos foram destinados, sobretudo, para o desenvolvimento do modal rodoviário, haja vista a necessidade de integração dos demais mercados regionais àquela região industrial (CAIXETA FILHO, 2009). A Figura 1 demonstra a evolução da matriz de transporte no Brasil, onde se percebe a ascensão do transporte rodoviário.

A década de 1980, que ficou marcada como a década da estagnação, em virtude da grave crise econômica que acometeu o Brasil e que culminou na solução da continuidade de importantes projetos, acarretou na queda significativa de investimentos públicos para o setor. Segundo Campus Neto (2014), a partir da década de 1990, tiveram início os investimentos da iniciativa privada no setor de transportes, que representam a primeira fase do programa de concessão de rodovias federais e estaduais. Ao todo, entre 2002 e 2007, a iniciativa privada investiu, prioritariamente na atividade de manutenção de trechos concedidos, recursos da ordem de R\$ 2,7 bilhões. Os trechos de rodovias federais e paulistas, que requeriam grandes quantidades de recursos, levou ao aumento da participação da iniciativa privada no setor rodoviário, atingindo a casa dos R\$ 3,51 bilhões em 2008, e chegando a R\$ 5,54 bilhões em 2013.

2.2 O transporte rodoviário de cargas: condições das estradas e frotas

Segundo Freitas (2004), considera-se transporte rodoviário de cargas a movimentação de bens e de produtos que se realiza utilizando-se estradas de rodagem, por intermédio de veículos automotores como caminhões e carretas. Para Mello (1995), o uso de caminhões e de carretas para o transporte de cargas infere ao transporte rodoviário algumas características específicas, haja vista que o uso desses equipamentos favorecem a realização do deslocamento de mercadorias “porta a porta”, que se configura na principal característica do transporte rodoviário de carga. Pode-se, também, apontar outras características que contribuem significativamente para a ascensão do transporte rodoviário de carga à posição que este ocupa nos dias atuais: o menor preço inicial, a flexibilidade e a possibilidade de escolha das melhores rotas (MELLO, 1995, apud GOMES, 2006, p. 33). Segundo Gomes (2006), a versatilidade, a acessibilidade e a prontabilidade figuram como características do transporte rodoviário de carga, ao passo que a principal desvantagem se encontra na capacidade de carga do veículo.

Segundo Danesi (1988) e Gomes (2006), o transporte rodoviário, em relação às despesas fixas, apresenta os menores custos se comparado aos demais modais de transporte, haja vista que os transportadores, e os demais usuários, não figuram como proprietários da rodovia sobre a qual se movimentam. No caso do transporte rodoviário de carga, o caminhão constitui-se em uma unidade econômica de pequeno porte e as operações que são realizadas em terminais não exigem equipamentos caros. Já em relação aos custos variáveis, estes tendem a alcançar grandes cifras, considerando que os custos relativos a construção das estradas e sua manutenção, que se apresentam sob a forma de impostos, pedágios e taxas, são custeadas pelos usuários.

O transporte rodoviário figura como o modal majoritário em utilização no Brasil, todavia, isso não significa que ele apresente a melhor qualidade. Segundo dados do Anuário CNT do Transporte (2016), o Brasil possui 1.720.643,20 Km em rodovias, no entanto, apenas 210.618,80 km são pavimentados, o que representa 12.24% do total (CNT, 2016).

Juridição	Pavimentada	Não pavimentada	Total
Federal	11.994,60	64.045,10	119.953,50
Estadual	105.600,60	119.747,00	261.562,80
Coincidentes	4.859,60	20.423,70	25.282,80
Municipal	1.234.918,30	26.826,70	1.339.126,90
Total	1.352.463,50	210.618,80	1.720.643,20

Fonte: Adaptado de CNT – Anuário CNT do Transporte (2016)

Tabela 1 - Malha rodoviária por jurisdição (situação física e tipo de implantação – 2015)

Em 2015, a CNT avaliou 100.763 Km de rodovias pavimentadas e, no que tange ao estado geral, classificou 35.105 Km (34,5%) das rodovias como regulares. Em relação à qualidade do pavimento que reveste as rodovias, 41.960 Km (41,6%) foi classificado como ótimo e 61.347 Km (45,2%) variaram do conceito bom a regular. Apenas 22.907 Km (13,2%) de rodovias foram classificadas com o conceito de ruim a péssimo (ANUÁRIO CNT DO TRANSPORTE, 2016).

De acordo com o Anuário CNT do Transporte (2016), os Estados com maior malha pavimentada em 2015 são Minas Gerais (25.823,9 km), São Paulo (24.976,6 km), Paraná (19.574,1 km), Bahia (15.910,7 km) e Goiás (12.760,6 km). Os estados que figuram como possuidores da menor malha rodoviária pavimentada são Amazonas (2.157,0 km), Acre (1.498,2 km), Roraima (1.462,8 km), Distrito Federal (908,0 km) e Amapá (528,1 km) (ANUÁRIO CNT DO TRANSPORTE, 2016).

O Brasil possui uma frota de 3.931.278 veículos de carga registrados (NTC&LOGÍSTICA, 2016). Segundo Heirich (2004), com base nos dados divulgados pelo GIPO, no início do anos 2000, a frota brasileira de veículos de carga correspondia a 1.836.203 veículos de carga registrados. Passados 17 anos, houve, um aumento de 46,7%, no número de veículos registrados, empregados na atividade de TRC no Brasil.

Tipo de transportador	Empresas registradas	Veículos
Autônomo	384.765	569.711
Empresas	114.764	1.097.973
Cooperativas	278	22.899
Total	499.807	1.690.583

Fonte: Adaptado de CNT – Anuário CNT do Transporte (2016)

Tabela 2 – Quantidade de empresas registradas e quantidade de veículos (2015)

2.3 O roubo de cargas no Brasil

No Brasil, os roubos e os furtos de cargas sempre estiveram presentes na realidade das estradas. Todavia, a partir da década de 1980, a questão dos ataques aos veículos transportadores de carga constituiu-se em apreensão às empresas brasileiras face ao crescimento volumoso das ocorrências de furtos e roubos nas estradas, o que trouxe impacto significativo para o aumento dos custos logísticos, contribuindo para a diminuição do desempenho do transporte e da

distribuição de produtos (BEZERRA, 2006 apud MOREIRA E CARVALHO, 2011; NTC&LOGÍSTICA, 2016).

Caixeta Filho e Gameiro (2002) definem roubo de carga como a situação na qual indivíduos se apoderam, parcial ou totalmente e de forma ilegal, da carga que está sendo transportada por um veículo. Quando o veículo transportador sofre extravio juntamente com a carga, utiliza-se a denominação desvio de carga.

A NTC&LOGÍSTICA (2016) aponta como causa principal, a partir da década de 1980, para o aumento das ocorrências, que remetem ao roubo e furto de cargas, a mudança de interesse, por parte do crime organizado, pelos ataques aos bancos e aos carros fortes, em virtude do incremento das medidas de segurança que foram implementadas pelas instituições financeiras. Bordin (2006) e Valim (2004), afirmam que existem inúmeros fatores que facilitam a ocorrência dos furtos e roubos nas estradas brasileiras: a existência de diversas rotas de fuga nas rodovias e a carência de infraestrutura que facilite a fiscalização das estradas; a falta de integração e o despreparo das polícias; e a cumplicidade de alguns componentes dessas corporações no roubo e na receptação da carga.

O ciclo operacional do TRC inicia no instante em que o embarcador entrega a mercadoria ao transportador e acaba quando este último realiza a entrega dessa mercadoria ao destinatário, cumprindo, dessa forma, todas as condições contratuais firmadas entre o embarcador e o transportador (NTC&LOGÍSTICA, 2016). Segundo Moreira e Carvalho (2016), a relação comercial estabelecida entre embarcador e transportador infere, a este último, a total responsabilidade pela aplicação de medidas que visem a segurança da mercadoria que será movimentada do ponto de origem ao ponto de destino, seja durante o deslocamento da carga ou durante a permanência no interior de depósitos (MOREIRA e CARVALHO, 2011).

Os dados acerca dos crimes envolvendo o roubo de cargas no Brasil são incompletos. Até o início da década de 1990, as estatísticas eram fundamentadas nos dados fornecidos pelas seguradoras. Atualmente, exceção feita aos estados do Rio de Janeiro e São Paulo, nem o Governo Federal nem os governos estaduais fornecem dados oficiais acerca desse tipo de ilícito (NTC&LOGÍSTICA, 2006).

A Associação Nacional dos Transportadores Rodoviários de Carga (NTC&LOGÍSTICA), que desde 1998 empenha-se em buscar dados formais e informais que expressem de maneira confiável a realidade dos crimes que envolvam o roubo de cargas, afirma que 75% das ocorrências registradas ocorrem em áreas urbanas e 25% ocorrem nas estradas. Os meliantes costumam agir, em 70% das vezes, nas áreas urbanas, durante a manhã, nos momentos em que os transportadores estão realizando o descarregamento das mercadorias e, nas estradas, 60% dos ilícitos ocorrem à noite, enquanto os caminhões estão em deslocamento de forma isolada ou parados nos postos de abastecimento. Nos casos de desvio de carga, somente 20% dos caminhões não são recuperados (NTC&LOGÍSTICA, 2016).

Os roubos em áreas urbanas atingem as operações de transporte que envolvem cargas de menor volume, as quais são realizadas por veículos pequenos, cujo valor das cargas situa-se na faixa dos R\$ 30.000,00. Em contrapartida, as operações de transporte que ocorrem nas estradas, quando atacadas por criminosos, trazem um prejuízo bem maior para as empresas, pois, nessas situações, são empregados caminhões de maior porte e transporta-se um volume bem maior de mercadoria, quem chegam a valores superiores a R\$ 100.000,00. Embora somente 25% das ocorrências de roubo de cargas ocorram nas estradas, estes correspondem a 55% dos prejuízos causados às empresas de TRC (NTC&LOGÍSTICA, 2016).

De 1998 a 2015, tendo como base os dados oficiais tabulados e divulgados pelas empresas seguradoras, o prejuízo financeiro causado pelo roubo de carga no Brasil, somados os valores

anuais, chega à casa dos R\$ 13,455 bilhões. Ao longo dos anos analisados, os prejuízos caracterizaram-se por apresentar uma tendência de contínuo crescimento. Conforme estudo realizado pela NTC&Logística:

[...] com base nos dados informados pelas Secretarias de Segurança dos Estados, empresas do mercado segurador, gerenciadoras de riscos e transportadoras, o número de roubos de cargas registrado nas rodovias brasileiras em 2013 é o maior dos últimos 16 anos. Em 2013 as ocorrências registraram alta de 5,5% em relação a 2012. Verificaram-se 15,2 mil casos, que representa um prejuízo de R\$ 1 bilhão para o setor. O maior registro foi na região Sudeste, com 81,29% dos casos, as ocorrências foram nos Estados de São Paulo com 52,5% e do Rio de Janeiro com 23,3%. (NTC&LOGÍSTICA, 2016).

Segundo Rocha (2015), o transporte rodoviário, em 2014, continuou a sofrer grandes prejuízos:

[...] os transportadores perderam R\$ 2,2 bilhões, incluindo mercadorias e veículos não recuperados. Foram contabilizados no total, 17,5 mil casos de cargas roubadas no país, e a maior concentração dos roubos continuam sendo na região Sudeste, com 85%. Sendo 48% dos casos em São Paulo, e 33% das ocorrências no Rio de Janeiro, número 10% maior que o registrado em 2013. (ROCHA, 2015, p. 39) Em 2015, os prejuízos somaram R\$ 1,120 bilhões. O gráfico a seguir demonstra a evolução financeira dos prejuízos causados pelos roubos de carga, de 1998 até 2015 (NTC&LOGÍSTICA, 2016).

Sem obedecer a um escalonamento ordenado quanto a quantidade de ocorrências registradas, ao longo de dez anos - 2005 a 2016, a NTC&LOGÍSTICA (2016) cita os produtos mais visados pelos marginais são os seguintes: produtos alimentícios, cigarros, eletroeletrônicos, produtos farmacêuticos, produtos químicos, produtos metalúrgicos, têxteis e confecções, autopeças, combustíveis e bebidas.

Segundo a NTC&LOGÍSTICA (2006), as principais regiões do Brasil nas quais o TRC está sujeito aos ataques de criminosos são:

- a) no Estado de São Paulo: Capital, região da Grande São Paulo e região de Campinas;
- b) no Estado do Rio de Janeiro: Capital, Baixada Fluminense e Grande Niterói;
- c) na Região Nordeste: regiões metropolitanas de Fortaleza/CE, Recife/PE e Salvador/BA;
- d) no Estado de Goiás: região metropolitana de Goiânia;
- e) no Estado de Minas Gerais: região metropolitana de Belo Horizonte;
- f) no Estado do Paraná: região metropolitana de Curitiba.

A Região Sudeste figura como a região de maior incidência de roubo de cargas, apresentando índices muito superiores aos encontrados nas demais regiões do Brasil (NTC&LOGÍSTICA, 2006).

3. O gerenciamento de riscos no transporte rodoviário de cargas

3.1 Risco

Existem diversas definições para risco. Segundo a NBR ISO 31000:2009, Gestão de Riscos – Princípios e Diretrizes, risco traduz-se no efeito causado pelo ambiente de incerteza sobre os objetivos traçados por uma organização, seja ela privada ou não.

Ainda segundo a NBR ISO 31000:2009, o efeito, que pode ser negativo (probabilidade de insucesso) ou positivo (probabilidade de sucesso), é um desvio em relação ao objetivo traçado e a incerteza é conceituada como “[...] o estado, mesmo que parcial, da deficiência das informações relacionadas a um evento, sua compreensão, seu conhecimento, sua consequência ou sua probabilidade.” (NBR ISO 31000:2009, p. 1).

Ruppenthal (2013) diz que o risco “[...] expressa uma probabilidade de possíveis danos dentro de um período específico de tempo ou número de ciclos operacionais, ou seja, representa o potencial de ocorrência de consequências indesejáveis. (RUPPENTHAL, 2013, p. 27).

3.2 Gestão e Gerenciamento de Riscos

De acordo com a NBR ISO 31000:2009, gestão de riscos é o termo empregado para definir o conjunto de ações estratégicas que se constituem em atividades coordenadas com o objetivo dirigir e controlar uma organização, no que se refere a riscos. Ainda segundo a NBR ISO 31000:2009, a estrutura de uma empresa voltada para a gestão de riscos, quando houver a necessidade de gerenciamento do risco (GRIS), apresentando resultados favoráveis ou não, encontra-se no

“[...] conjunto de componentes que fornecem os fundamentos e os arranjos organizacionais para a concepção, implementação, monitoramento, análise crítica e melhoria contínua da gestão de riscos através de toda a organização (NBR ISO 31000:2009)”.

A partir do conceito de GRIS no TRC, segundo Roberto Souza (2006) e o que orienta a NBR ISO 31000:2009, é pertinente deduzir que o gerenciamento dos eventos potenciais, positivos ou negativos, e suas consequências, ou a combinação destes, tem, sobretudo, caráter preventivo. O GRIS no TRC tem como foco o tratamento dos riscos que infiram em perdas ou danos ao pessoal empregado na atividade de transporte, aos bens da empresa transportadora bem como a carga transportada (bens do embarcador), perdas financeira, perdas ao meio ambiente e, não menos importante, à imagem da empresa.

O GRIS no TRC consiste em uma necessidade básica de qualquer empresa, pois se configura em diferencial mercadológico no setor. Para tal, deverá ser adotada uma postura estratégica que ensaje planejamento, investimento, emprego de tecnologia e execução competente. Devem ser buscadas soluções integradas, com aplicação de medidas preventivas e corretivas, envolvendo o emprego de novas tecnologias e de modernas técnicas operacionais e comerciais (ROBERTO SOUZA, 2006).

3.3 Ferramentas para o GRIS

As técnicas de Gerenciamento de Riscos, quando bem empregadas transformam-se em um elemento de antecipação ou de previsão de um cenário de perdas futuras. Figueira et al (2016), citados por Brasiliano (2010), apresenta algumas ferramentas que são utilizadas pelas empresas transportadoras para otimizar os resultados do gerenciamento de risco:

a) Rastreamento da frota – consiste na utilização de tecnologias de transmissão de dados via satélite como GPS e telefonia celular, além da radiocomunicação, que visam possibilitar o posicionamento e a comunicação entre o veículo transportador e o centro de comando e controle da empresa, que pode estar localizado na sede ou em outro local;

b) Acompanhamento por meio de telefone – é o tipo de monitoramento realizado por intermédio da realização de ligações telefônicas, executadas pelos motoristas a partir de postos de controle,

montados pelas gestoras de risco, os quais permitem o acionamento, quando necessário, de planos de contingência;

c) Escolta armada – consiste no emprego de recursos humanos treinados e armados a fim de proporcionar segurança para cargas de alto valor agregado e que estão sujeitas a alto risco durante a realização do deslocamento entre o ponto de partida e o seu local de destino, como também nos locais de armazenamento. É a forma mais onerosa de monitoramento, muito utilizada nos perímetros urbanos e também nas estradas, quando não há tecnologia embarcada no veículo transportador;

d) Pesquisa socioeconômica e criminal – constitui-se da realização de uma pesquisa acerca da vida socioeconômica (passado criminal, vida econômica e referências sociais) dos profissionais diretamente envolvidos na realização da atividade de transporte - motoristas e ajudantes, com vistas a prevenção de atos criminosos, como por exemplo, a simulação de furtos ou roubos das cargas transportadas. No caso de transportadoras não idôneas, há ainda o recebimento de indenização do valor da carga, supostamente roubadas, pelas seguradoras;

f) Operação presença – constitui-se na instalação de uma célula da gestora de risco que presta serviço para a empresa transportadora, no interior da planta da contratante;

g) Treinamento in loco – é a atividade na qual toda a equipe envolvida no processo de logística recebe um treinamento sistêmico acerca da prevenção de ocorrências envolvendo a segurança do pessoal e da carga durante o processo de transporte. Tem por objetivo principal o preparo dos motoristas e dos ajudantes e ocorrem sempre antes do início das viagens;

h) Endomarketing - técnica que tem como objetivo principal a sensibilização do público interno do embarcador e transportador para a importância do gerenciamento de risco como ferramenta para garantir a manutenção e sobrevivência do seu negócio, em um mercado altamente competitivo;

i) Normas e procedimentos – consiste na catalogação e organização de toda a documentação que regula a atividade de Gerenciamento de Risco. Contém todas as exigências impostas pela seguradora, servindo também para regular o processo de auditoria e controle da execução do projeto de gerenciamento de risco e no transporte rodoviário de cargas. A eficácia no emprego dessa técnica está na divulgação e no emprego de ferramentas que possibilitem o fácil e rápido acesso dos profissionais envolvidos no processo de transporte de cargas aos conteúdos regulatórios;

j) Formação de comboio – é a técnica que consiste na formação de uma coluna de marcha composta por veículos transportadores que possuem o mesmo ponto de partida e destino. Tem por objetivo inibir os ataques aos veículos com vistas a subtrair as cargas transportadas, que não estão concentradas em um só veículo;

k) Segregação da informação – é aplicação de procedimentos que visam regular o fluxo de informações ligadas ao processo logístico - notas fiscais, pedidos de faturamento, manifestos de embarque, controles de baixa em estoques, relatórios de auditoria interna, controle na balança, entre outros, de forma a evitar a fuga dessas informações para que não sirvam de como dados de planejamento para ações delituosas;

l) Serviço de investigação - atividade preventiva e corretiva que tem por objetivo a interceptação ou identificação dos envolvidos na prática criminosa. Estas ferramentas, muitas vezes, são utilizadas em conjunto, combinando as tecnologias disponíveis com normas e procedimentos adotados para cada operação. Levando em consideração a estrutura disponível na empresa embarcadora, pela gestora de risco contratada e pela empresa transportadora de carga.

4. Empresa de mudanças e transportes Águia Dourada

4.1 A empresa

A Águia Dourada Mudanças e Transporte é uma empresa familiar, que iniciou suas atividades no ano de 2007, cuja sede principal está situada na cidade de Porto Alegre, capital do estado do Rio Grande do Sul, no bairro Mário Quintana. A empresa, que pode ser considerada de médio porte, está estruturada para prestar serviços de transportes de mudanças comerciais, residenciais, transportes de carga seca em geral e oferece, também, o serviço de guarda móveis. Para tal, conta com o apoio de doze funcionários próprios, com destaque para os motoristas dos caminhões e o corpo administrativo, e um número variável de prestadores de serviço, principalmente aqueles que desempenham a função de ajudante de motorista. A empresa também possui uma filial na cidade do Rio de Janeiro.

4.2 Frota

A Águia Dourada possui frota própria, composta por dez caminhões modernos, com diferentes dimensões de baús, e um veículo com plataforma para os mais variados transportes. Os caminhões são equipados com as ferramentas necessárias para o manejo e proteção dos itens transportados.

4.3 Plano Estratégico de Gestão de Risco

Perguntado se a empresa possui ou não um plano estratégico de gestão de risco, a entrevistada respondeu que não. Verificou-se então que, pelo fato da empresa não possuir um plano estratégico de gestão de risco ela torna-se vulnerável na capacidade de conduzir, de maneira coordenada, todos dos segmentos internos da organização, no que se refere a previsão e ao atendimento aos riscos que empresa está constantemente exposta, face ao desenvolvimento de sua atividade fim. Percebe-se, também, que, a falta de um planejamento estratégico ocorre em virtude do pouco conhecimento acerca do assunto bem como das vantagens que poderiam advir para empresa se fosse implantado uma política de gestão de risco, elaborada de acordo com o tamanho e as capacidades da empresa. Muito embora não exista um plano estratégico de gestão de risco, a entrevistada declarou a empresa possui uma estrutura interna voltada para o gerenciamento dos riscos aos quais a empresa está exposta.

4.4 Modo de seleção de motoristas

Perguntado se a empresa realiza entrevistas e pesquisas no processo de seleção dos motoristas, a entrevistada respondeu que sim. Os motoristas são selecionados a partir da comprovação da habilitação e da experiência no desenvolvimento da função. A indicação, advinda de colaboradores, e a pesquisa junto às empresas nas quais os candidatos atuaram anteriormente também é realizada. Os contratados passam por um período de experiência, no qual são observados quanto ao comportamento pró-ativo em relação a técnica de direção, contato com os clientes e os procedimentos relativos a segurança. Constatou-se, porém, a partir do relato da entrevistada que a maioria dos motoristas possuem um baixo nível de escolaridade, face a sua origem sócio econômica, e que o assunto relativo a gestão de risco no transporte rodoviário de carga poderia ser iniciado desde a formação do profissional.

4.5 Instalação de equipamentos de vigilância e monitoramento nos depósitos

Perguntado se a empresa possui instalado no seu depósito equipamentos de vigilância e monitoramento remoto, a entrevistada respondeu que sim. A empresa tem instaladas câmeras na parte interna do depósito bem como em todos os acessos. As imagens são transmitidas a central de monitoramento da empresa de segurança terceirizada, que realiza o monitoramento do depósito nas 24 horas do dia. A entrevistada disse, também, que no caso de a empresa realizar rondas programadas ao depósito, nos horários fora do expediente, e no caso de alguma invasão ao perímetro da empresa ou do depósito, uma força de reação é acionada para intervir no local.

A empresa encontra-se estruturada em relação à segurança do seu depósito, isto se justifica, pois um dos serviços fornecidos pela empresa é o de guarda móveis, porém a principal razão está no fato de que empresa se localiza em uma área que pode ser considerada de risco médio em relação à segurança pública, na cidade de Porto Alegre. A partir dessa análise, percebe-se que empresa possui uma cultura de análise dos riscos que a que está exposta e que emprega uma estrutura para a segurança do ponto sensível representado pelo depósito da empresa.

4.6 Instalação de equipamentos de monitoramento remoto nos veículos.

Perguntado se a empresa possui equipamentos de monitoramento remoto instalados nos veículos, a entrevistada respondeu que sim. Todos os veículos da empresa estão equipados com tecnologia de monitoramento remoto, por intermédio do qual é possível saber a localização do veículo durante os deslocamentos, tanto dentro das cidades como nas estradas. Outro aspecto ressaltado é que quando for constatado que o veículo está dentro de uma área de risco, tanto para o motorista como para a carga, remotamente, a empresa terceirizada, responsável pelo monitoramento, realiza o bloqueio do veículo, ficando este impossibilitado de prosseguir viagem bem como impede o acesso ao baú do caminhão. Nota-se que a empresa se preocupa em manter total domínio do conhecimento acerca da localização de seus caminhões durante os deslocamentos, tanto nas regiões urbanas como nas estradas. Sabe-se que é muito improvável definir o local e hora em que um caminhão transportador irá sofrer um ataque de criminosos, todavia a empresa, a partir do emprego da tecnologia da informação embarcada demonstra, além de preocupação com o alto nível de serviço aos clientes, preocupa-se também com a segurança dos seus funcionários.

4.7 Existência de contrato com seguradoras

Perguntado se a empresa possui contrato com empresas de seguro, com vistas a garantir o ressarcimento por qualquer tipo de dano causado aos clientes, aos funcionários e aos veículos da empresa. A sócia proprietária respondeu somente os caminhões da empresa não estão segurados. Disse, também, tem condições de atender as exigências das seguradoras contratadas pelos embarcadores. Ela ressaltou que o momento da economia, não permite a empresa realizar alguns investimentos. Percebe-se, perfeitamente, o “trade off” praticado pela empresa, que está embasado pelo dado constante dessa pesquisa que afirma que somente 20% dos caminhões envolvidos em casos de desvio de carga não são recuperados, além do que é perfeitamente comprovável que a conjuntura econômica causou um fretamento no mercado, o que afeta o caixa das empresas e o consequente corte nos gastos. Todavia, a empresa mantém em alta a preocupação com a segurança dos seus funcionários e a garantia da satisfação de seus clientes.

4.8 Existência de um departamento interno, seção ou pessoa responsável pelo gerenciamento de risco

Perguntado a entrevistada se existe na organização um departamento interno, seção ou pessoa responsável pelo gerenciamento de risco da empresa, a mesma respondeu que não. Disse que

esse não é um assunto muito explorado. A empresa tem uma estrutura de gerenciamento de risco interna e conta com uma empresa colaboradora contratada para a execução das tarefas ligadas à análise e ao tratamento de risco, todavia, essa empresa liga-se diretamente aos administradores da organização e não são acompanhadas por um gestor destacado somente para essa função. Percebe-se aqui o reflexo da inexistência de um plano estratégico voltado para a gestão de risco. A atividade principal da empresa é o transporte rodoviário de carga, somado a isso, os índices de roubos de carga tem aumentado vertiginosamente no transcorrer dos últimos anos, com tendência a prosseguir avançando. Essa constante evolução no cenário dos riscos aos quais empresa está sujeita requer que a mesma repense sua organização interna ou se valha de assessorias não somente na área de gerenciamento, mas, também, na área de gestão de riscos a fim de encontrar soluções menos impactantes, haja vista o atual quadro econômico e de segurança pública.

4.9 Contratação de empresa terceirizada responsável pelo gerenciamento de risco.

Perguntado a entrevistada se a organização conta com apoio de uma empresa terceirizada, responsável pelo gerenciamento de risco, foi respondido que sim. A empresa terceirizada é responsável pelo monitoramento das instalações fixas e dos veículos transportadores, e o seu nível de serviço possibilita aplicar uma força de reação no caso de invasão do perímetro no qual se localiza o depósito da empresa bem como tem condições de bloquear tanto o funcionamento do veículo transportador, quando este está em deslocamento, como impossibilitar o acesso ao baú do veículo. Pelos aspectos abordados, percebe-se que a estrutura de gerenciamento de risco da organização analisada, no que tange ao emprego de uma empresa especializada em gerenciamento de risco, está voltado exclusivamente para as atividades de monitoramento e rastreamento. Todavia, nota-se a falta de outros serviços, como por exemplo, atualização periódica dos recursos humanos da empresa em relação aos diversos aspectos do gerenciamento de risco.

6. Conclusão

O Brasil, ao longo dos anos, principalmente a partir da segunda metade do Século XX, investiu uma quantidade significativa de recursos públicos visando estruturar e dar destaque ao modal rodoviário. Atualmente, esse modal ocupa posição de liderança na matriz de transportes, estando presente em todas as regiões do País.

Pelas estradas brasileiras trafega todo o tipo de carga. Todavia, esta circulação encontra-se prejudicada pelas condições das estradas por onde trafegam. Muito embora o Brasil possua uma das maiores malhas rodoviárias do mundo, essas, por sua vez, apresentam uma estrutura muito precárias, que afeta significativamente às empresas de transporte rodoviário. Essas empresas, devido à má condição de conservação das rodovias, a falta de pavimentação em 78,6% das estradas - dados de 2016 - a precariedade na sinalização, os baixos níveis de segurança em determinados trechos com grande movimentação, e, até mesmo a total falta de apoio em grande parte das rodovias, veem acumulando pesados prejuízos financeiros, que são, inevitavelmente, repassados para o consumidor, encarecendo o produto e inviabilizando a atividade logística. Mesmo com a cessão, a partir da década de 1990, de trechos de rodovias para a iniciativa privada, o quadro das rodovias brasileiras encontra-se precário.

Um óbice ao transporte rodoviário de carga que também aparece com destaque, e que tem crescido a cada ano, com grande repercussão no faturamento das empresas transportadoras é o roubo de carga. Essa prática delituosa causou, às empresas transportadoras, segundo a NTC&LOGÍSTICA, em 2015, prejuízos da ordem de R\$1.120 milhões. A mesma entidade

coloca que, em 1998, ou seja dezessete anos antes, o prejuízo causado pelo roubo de cargas era da ordem de R\$ 350 milhões, que infere um crescimento de 320%.

O estudo realizado por esta pesquisa infere que uma das principais causas para o avanço das ocorrências envolvendo o roubo de cargas está na legislação branda e na falta de coordenação entre os órgãos de segurança pública dos estados e pela Polícia Federal, em alguns tipos de crimes. Prova disso está no fato de que 75% das ocorrências registradas ocorrem em áreas urbanas e durante o dia, particularmente pela manhã, e somente 25% das ocorrências são verificadas nas estradas e, sobretudo à noite.

Nesse contexto, cresce de importância a necessidade de ampliação da presença da Gestão de Riscos, como ferramenta estratégica a ser aplicada nas empresas de transporte de carga, bem como o emprego de profissionais capacitados a realizar o Gerenciamento de Riscos, visando mitigar os prejuízos causados sobretudo pela ação de meliantes, os quais se aproveitam das condições das estradas e da baixa eficiência dos órgãos de segurança pública para praticar delitos.

Referências

CARVALHO, J. L. F; MOREIRA, J.C.S. Investigando o roubo de carga nas rodovias brasileiras a partir da percepção dos atores envolvidos com o problema. Revista Gestão & Regionalidade, v. 27, n. 79, art. 28, p. 32-45, 201. Disponível em: <<http://www.spell.org.br/documentos/ver/3334/investigando-o-roubo-de-carga-nasrodovias-brasileiras-a-partir-da-percepcao-dos-atores-envolvidos-com-o-problema>>. Acesso em: 20 maio 2017

CAIXETA-FILHO, José, MARTINS, Ricardo. Gestão Logística do Transporte de Cargas. 1a Ed. São Paulo: Atlas, 2001.

MENELAU, Bruno Gomes de Sá. Infraestrutura do Transporte Brasileiro: Impacto Sobre o Setor Produtivo, com ênfase nos Modais Rodoviário e Ferroviário, 2012. Universidade Federal de Pernambuco-UFPE, Recife, 2012. Disponível em: <http://repositorio.ufpe.br/bitstream/handle/123456789/10290/Dissertacao_Bruno_Menelau_-_Infraestrutura_de_Transportes.pdf?sequence=1&isAllowed=y> Acesso em: 10 abr.2014

TEDESCO, G. M. I. T et al. Mercado de Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil. Disponível em : <http://appweb2.antt.gov.br/revistaantt/ed5/_asp/ArtigosCientificosMercadoDeTransporte.asp#> . Acesso em 01 jun. 2017.

ARAUJO, J. G. Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil Mercado Atual e Próximas Tendências . Disponível em : <http://www.ilos.com.br/web/transporte-rodoviario-decargas-no-brasil-mercado-atual-e-proximas-tendencias/>. Acesso em: 20 maio 2017.

ANUÁRIO CNT DO TRANSPORTE, 2016. Disponível em: <<http://anuariodotransporte.cnt.org.br/Rodoviario/1-1-/Principais-dados>> Acesso em: 10 mar.2017

HEINRIC, J. S. S. APLICAÇÃO DA ANALISE DE RISCOS A ATIVIDADES DO TRANSPORTE RODOVIARIO DE CARGA GERAL. Disponível em: <<http://repositorio.unicamp.br/jspui/bitstream/REPOSIP/257714/1/Heinrich%2C%20Juliana%20da%20Silva%20e%20Souza.pdf>> Acesso em 11 maio 2017