

**UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE - UNESC
CURSO DE CIÊNCIAS CONTÁBEIS**

THALITA DA CONCEIÇÃO BONGIOLO

**O PROCESSO SECURITÁRIO INERENTE A GESTÃO DE RISCOS: UM ESTUDO
DE CASO APLICADO EM EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CRICIÚMA**

**CRICIÚMA
2016**

THALITA DA CONCEIÇÃO BONGIOLO

**O PROCESSO SECURITÁRIO INERENTE A GESTÃO DE RISCOS: UM ESTUDO
DE CASO APLICADO EM EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CRICIÚMA**

Trabalho de Conclusão de Curso, apresentado para obtenção do grau de bacharel no curso de Ciências Contábeis da Universidade do Extremo Sul Catarinense - UNESC.

Orientador: Prof. Esp. Everton Perin

CRICIÚMA

2016

THALITA DA CONCEIÇÃO BONGIOLO

**O PROCESSO SECURITÁRIO INERENTE A GESTÃO DE RISCOS: UM ESTUDO
DE CASO APLICADO EM EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CRICIÚMA**

Trabalho de Conclusão de Curso aprovado pela Banca Examinadora para obtenção do Grau de bacharel, no Curso de Ciências Contábeis da Universidade do Extremo Sul Catarinense - UNESC, com Linha de Pesquisa em Contabilidade Gerencial.

Criciúma, 2016

BANCA EXAMINADORA

Prof. Esp. Everton Perin - UNESC - Orientador

Prof. Esp. Alex Sander Bristot de Oliveira – UNESC - Examinador

**Dedico este trabalho primeiramente a Deus,
minha família, em especial aos meus avós e
pais que tanto me incentivaram.**

AGRADECIMENTOS

Esta realização só pôde ser possível pelo simples fato de eu ter uma base, minha família. Agradeço a Deus por ter me dado pais - Sandro e Thaise -, e um irmão - Paulo Henrique -, tão especiais que sempre me incentivaram a não parar de estudar e me ensinaram a ter a responsabilidade que tenho hoje. Quero agradecer também aos meus avós, Valmir e Silézia, por me ajudarem tanto.

Agradeço também a Universidade, e principalmente a alguns professores que me marcaram muito como: Clayton Rita; Adilson Pagani; Andreia Citadin; e principalmente ao meu orientador, Everton Perin, que com todas as dificuldades que tenho, teve a paciência em me orientar e me disponibilizar tantas ideias e experiências que ele teve, as quais fizeram acontecer este trabalho.

É importante também, agradecer às empresas Transportes Francisconi e seu representante Dener; Transportes Mares do Sul do meu tio avô Édio da Silva; e também, à Transportes Universo, do meu tio Clésio Francisco, que se dispuseram a repassar todas as informações necessárias para que o estudo de caso fosse completado com sucesso.

A todos,

Meu muito obrigada!

“Que os vossos esforços desafiem as impossibilidades, lembrai-vos de que as grandes coisas do homem foram conquistadas pelo que se parecia impossível”.

Charles Chaplin

RESUMO

BONGIOLO, Thalita da C. **O processo securitário inerente à gestão de riscos: Um estudo de caso aplicado às empresas de transporte de criciúma.** 2016. 62p. Orientador Everton Perin. Trabalho de Conclusão de Curso de Ciências Contábeis. Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC. Criciúma – SC.

O presente estudo aborda-se de início o tema escolhido, no qual refere-se à gestão de risco nas empresas de transporte rodoviário de Criciúma, bem como seus objetivos e justificativa da pesquisa. Este trabalho consiste em fundamentar a história e evolução dos seguros em geral, abordando o conceito e legislações pertinentes ao transporte de carga rodoviário, logo, apresenta-se as características deste setor mostrando seus desafios e perspectivas, juntamente com a estrutura das empresas Transportes Francisconi; Transportes Mares do Sul e Transportes Universo. Assim, se fez necessário para o estudo, a criação de um questionário com as dúvidas relacionadas à gestão de risco no qual fora aplicado eletronicamente, onde, com suas respectivas respostas pôde ser analisado e comparado a gestão de risco inerente ao seguro das mesmas.

Palavras-chave: Transportadoras. Seguro. Gestão de Risco. Questionário.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Código de Hamurabi	17
Figura 2 - Primeira Apólice de Seguro de Vida	19
Figura 3 - Estrutura do mercado segurador brasileiro	22
Figura 4 - Estrutura Transportes Francisconi	42
Figura 5 - Estrutura Transportes Mares do Sul	43
Figura 6 - Estrutura Transportes Universo	44
Figura 7 - Apólice de Seguro Transportes Francisconi	58

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Segmentos de seguro.....	24
Gráfico 2 - Índice de siniestralidade	33

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Classificação de riscos.....	21
Quadro 2 - Estrutura da Apólice	27
Quadro 3 - Classificação de Bônus	28
Quadro 4 - Classificação de Bônus de Acordo com a Idade do Condutor	29
Quadro 5 - Questionário de Avaliação de Risco.....	30
Quadro 6 - Utilização do Veículo.....	32
Quadro 7 - Existe alguma dificuldade ou desconhecimento relacionado ao seguro?	44
Quadro 8 - Quais são os fatores preponentes na escolha de uma companhia de seguro?	45
Quadro 9 - Relação entre cliente x corretor	45
Quadro 10 - Os caminhões são próprios?.....	46
Quadro 11 - Quais as rotas dos caminhões?	46
Quadro 12 - Qual o tipo de carga transportada? A carga tem seguro?.....	47
Quadro 13 - Índice de sinistralidade?	48
Quadro 14 - Qual o gerenciamento de risco feito na empresa e seu desenvolvimento tecnológico?	48
Quadro 15 - Os motoristas são terceirizados ou registrados? Na contratação, os motoristas passam por algum gerenciamento de risco?	49
Quadro 16 - Existe algum treinamento para os motoristas para que seja evitado a sinistralidade? Em caso de sinistro o motorista tem participação no prejuízo ou sofre alguma punição?	50
Quadro 17 - Análise da Pesquisa.....	51

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AFS	Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões
BNDS	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CNSP	Conselho Nacional de Seguros Privados
DNSPC	Departamento Nacional de Seguros Privados e Capitalização
ICA	Índice Cambial Ampliado
IC	Índice Cambial
IRB	Instituto de Resseguros do Brasil
PIB	Produto Interno Bruto
SUSEP	Superintendência de Seguros Privados
VGBL	Vida Gerador de Benefício Livre

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	13
1.1 TEMA, PROBLEMA E QUESTÃO DE PESQUISA	13
1.2 OBJETIVOS	14
1.3 JUSTIFICATIVA DA PESQUISA	14
1.4 ESTRUTURA DE ESTUDO.....	15
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	16
2.1 FUNDAMENTOS SECURITÁRIOS.....	16
2.1.1 História e Evolução	16
2.1.2 Características do seguro.....	19
2.1.2.1 Conceito	20
2.1.2.2 Tipos.....	21
2.1.2.3 Estrutura de Mercado Segurador	21
2.1.2.4 Regulamentação Legisladora.....	23
2.1.2.5 SUSEP	24
2.2 SETOR DE TRANSPORTES DE CARGA BRASILEIRO	25
2.2.1 Caracterização	25
2.2.2 Desafios e Perspectivas	26
2.3 ATIVIDADES DE SEGUROS APLICADO AO TRANSPORTE RODOVIÁRIO....	26
2.3.1 Estrutura e Análise da Apólice	27
2.3.2 Bônus	28
2.3.3 Formação de Preço	29
2.3.4 Sinistro	32
2.3.5 Gestão de Riscos Inerentes ao Seguro.....	35
2.4 AS COOPERATIVAS DE SEGURO NO MERCADO ATUAL.....	36
2.4.1 Diferença entre Cooperativa e Seguradora	36
2.5 CENÁRIO DO SEGURO	38
2.6 FRAUDE.....	38
3 METODOLOGIA	39
3.1 ENQUADRAMENTO METODOLÓGICO.....	39
3.2 PROCEDIMENTOS PARA COLETA E ANÁLISE DOS DADOS.....	39
4 ESTUDO DE CASO	41
4.1 CARACTERIZAÇÃO DAS INSTITUIÇÕES	41

4.1.1 Transportes Francisconi	41
4.1.2 Transportes Mares do Sul	42
4.1.3 Transportes Universo	43
4.2 QUESTIONÁRIO	44
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	53
REFERÊNCIAS.....	55
ANEXOS	57
ANEXO A – APÓLICE DE SEGURO.....	58

1 INTRODUÇÃO

Este capítulo apresenta o tema, problema e questão da pesquisa, logo após o objetivo geral e específico, e a justificativa da pesquisa para qual o trabalho foi desenvolvido.

1.1 TEMA, PROBLEMA E QUESTÃO DE PESQUISA

As empresas, em geral, estão sempre em busca da lucratividade e tentando superar suas metas. Por conta disso, buscam inovações e até mesmo maneiras de gestão para que possam estar acima da projeção esperada. Nas empresas de transportes não é diferente, tendo em vista que elas venham a contratar pessoas com maior capacidade de trabalho e inovação. No caso das transportadoras, pode-se notar que a competitividade é grande, principalmente pelo fato de na região de Criciúma (SC) ter muitas empresas de transportes e uma elevada concorrência.

Analisando ambos os setores (transportes e seguro), nota-se que as empresas preferem segurar seu bem somente contra terceiro, um fator importantes a ser analisado juntamente ao financeiro da empresa, pois se esta perder um bem de alto valor como um caminhão, ela deixa de faturar e, principalmente, acaba gerando um prejuízo tendo que repor o que foi perdido.

No ramo de transportes existem varias situações no qual se deve resguardar, principalmente em relação à carga transportada e seus caminhões. Por isso, foi elaborada uma análise, em que é verificado o processo interno de uma transportadora, junto com suas apólices de seguro vigentes e a aplicação de gestão de risco, para que assim, possa haver uma comparação entre as mesmas relacionando a importância do gerenciamento de risco com o índice de sinistralidade destas.

Com isso, questiona-se: Como o processo securitário pode contribuir com a gestão de riscos em empresas de transporte rodoviário de carga, localizadas na cidade de Criciúma?

1.2 OBJETIVOS

O principal objetivo deste estudo consiste em analisar e comparar os riscos inerentes aos seguros, relacionando os caminhões de transporte de cargas e o que pode ser feito para que exista menos acidentes, envolvendo motoristas, carga e veículo.

Para atingir o objetivo geral, têm-se os seguintes objetivos específicos:

- ✓ Conceituar o seguro com ênfase no setor de transporte de carga, juntamente com suas legislações;
- ✓ Caracterizar o setor de transporte de carga rodoviário;
- ✓ Aplicação de questionário às transportadoras estudadas;
- ✓ Analisar a gestão de risco inerente ao sinistro adotado nas empresas de transporte de carga rodoviário.

1.3 JUSTIFICATIVA DA PESQUISA

A realização deste trabalho visa contribuir e, se possível, transformar-se em um meio de pesquisa relacionado ao seguro de transportes, uma vez que, existam poucos livros ou meio de pesquisa relacionados a esse assunto. Este também vem a contribuir para as empresas, pois após a efetuação do estudo de caso, estas irão saber a importância de se ter um seguro e a viabilidade de uma gestão de risco. O grande benefício a ser trazido para essas empresas é a redução dos riscos inerentes à contratação de um seguro e suas vantagens.

Para a universidade este estudo é importante, pois, existem poucos meios de pesquisa nesse assunto, poderá ajudar a eliminar algumas dúvidas. A pesquisa de campo irá melhorar o acesso das empresas quando se trata de se informar sobre esse tipo de estudo. Este também pode vir a influenciar pesquisadores para criação de livros e matérias relacionados a seguros, independente do setor, assim as pessoas não deixarão mais de contratar este serviço por falta de informações.

Justificando ainda, o presente trabalho visa tentar melhorar a forma de contratação do seguro para estes fins, pois a empresa vem a contratar o seguro sem a intenção de usá-lo, porém, se houver a necessidade do uso, ela tenha a segurança de que seus bens encontram-se devidamente cobertos.

1.4 ESTRUTURA DE ESTUDO

Após a finalização da parte introdutória este estudo foi organizado de acordo com a seguinte estrutura: Fundamentação Teórica; Procedimentos Metodológicos; Análises e Discussão dos Resultados Empíricos; e Considerações Finais. A fundamentação teórica reúne a revisão da literatura com estudos teóricos e empíricos acerca da gestão de risco inerente aos seguros relacionados às empresas de transporte rodoviário de carga, em que a intenção é de reduzir o índice de sinistralidade destas. Em seguida, apresentam-se os procedimentos metodológicos com o método, abordagem, objetivos, estratégias e técnicas de pesquisa, com pesquisa em livros, sites e artigos relacionados a seguros.

Para finalizar, o presente trabalho apresenta resultados obtidos através de questionário aplicado às transportadoras sobre a gestão de risco inerente ao seguro, com a intenção de diminuir sua sinistralidade.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Neste capítulo aborda-se a fundamentação teórica sobre a atividade securitária, sua evolução histórica, órgãos reguladores, bem como legislação pertinente ao assunto escolhido. Os estudos foram embasados em pesquisas feitas em livros, na SUSEP e legislações. O trabalho abordado refere-se à viabilidade da aplicação do seguro e o gerenciamento de risco dentro das empresas de transportes na região de Criciúma.

2.1 FUNDAMENTOS SECURITÁRIOS

Como o seguro é baseado no conceito de compartilhamento ou divisão de riscos, quando se abordam suas origens, comumente recorre-se ao clássico caso dos comerciantes de Babilônia no século XIII a.C. muito mais antigo do que esses registros históricos, no entanto, é o instinto de conversação do ser humano. **Sinais primitivos de preocupação do homem em se “segurar” ou se auto proteger são encontrados desde a pré-história em virtude de nômades terem insegurança em relação aos animais** (SOUZA, 2002, p. 4).

Aos poucos, as pessoas foram evoluindo e, com isto, se precavendo dos riscos, contudo o seguro manteve-se na mesma evolução, atribuindo as necessidades de as pessoas manterem seus bens segurados.

2.1.1 História e Evolução

O mais antigo documento que transcreve a atividade de seguros, próximo ao conceito que utiliza-se hoje, de transferência de risco por um prêmio financeiro, é encontrado no **Código de Hamurabi, na Babilônia, em 1700 a.C** conforme exposto na figura 1. **Este código dava força legal a uma atividade financeira que incentivava o comércio e a riqueza da Babilônia através de empréstimos e “seguros” às caravanas, que só seriam pagos – ou não – no retorno da expedição, proporcional aos lucros ou prejuízos do negócio** (SIQUEIRA, 2008, p. 17)

Figura 1 - Código de Hamurabi



Fonte: Siqueira (2008, p. 17).

O Código de Hamurabi era uma atividade financeira sofisticada para época. Com o fim da Babilônia, os caravaneiros passaram a adotar a prática de que o “seguro” da expedição seria “bancado” por todos os participantes. Ou seja, eram seguradores e segurados ao mesmo tempo. As perdas de mercadorias, animais, ou outras, eram distribuídas entre os participantes da caravana (SIQUEIRA, 2008, p. 17).

Dois mil anos mais tarde, os gregos *Rhodes* sistematizaram a “mutualização”. Os mercadores criaram um fundo de reembolso, pelo qual as mercadorias perdidas ou avariadas dos seus sócios, em uma tempestade ou acidente de navio eram “cobertas” pelo fundo que pagava pelas perdas. Os romanos, que já usavam no comércio marítimo, o princípio da mutualização, avançaram no conceito de seguro marítimo e criaram a “*Lex Rhodia de lactu*”. Esse sistema tão inteligente e prático de cobertura e distribuição de riscos é até hoje aplicado com pequenas mudanças, que foram introduzidas no decorrer dos séculos com a denominação de “Avaria Geral”. (SIQUEIRA, 2008, p. 17).

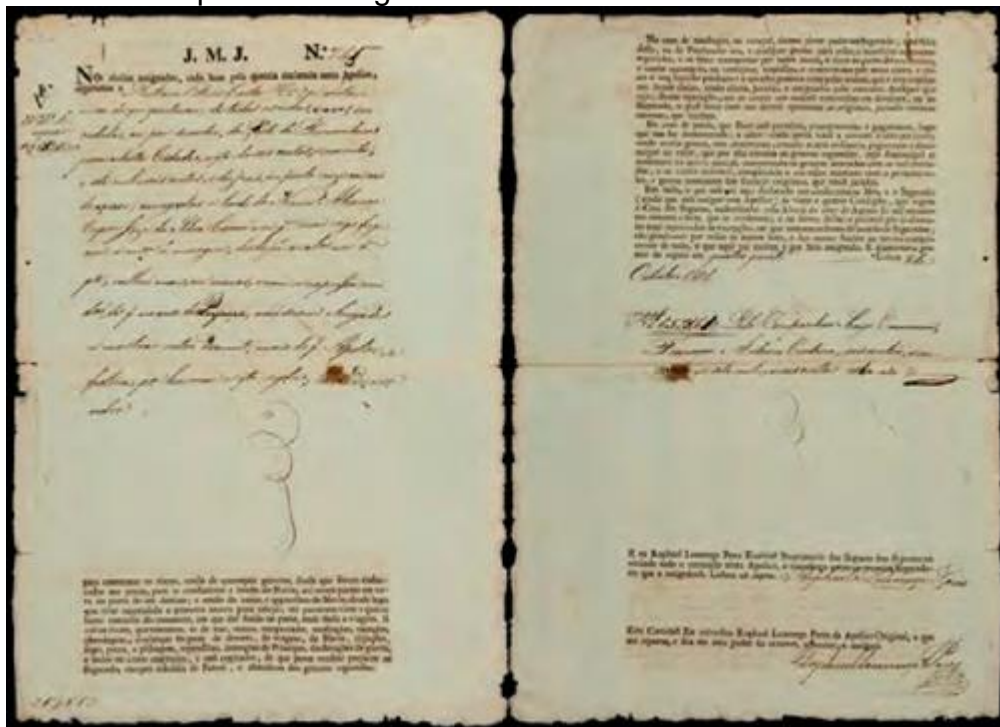
O seguro e a previdência, alinhando-se entre as mais antigas atividades econômicas regulamentadas no Brasil, tiveram início ainda no Século XVI, com os jesuítas e em especial o Padre José de Anchieta, criado de formas de mutualismo ligadas à assistência. (FENASEG, 2004).

Sua mais remota regulamentação data do Século XVIII, quando foram promulgadas as “Regulamentações da Casa de Seguros de Lisboa”, postas em vigor por alvará de 11 de agosto de 1791, e mantidas até a proclamação da independência em 1822. Com a abertura dos portos brasileiros, em 1808, tem início à exploração de seguros marítimos, através da Companhia de Seguros Boa Fé, sediada na Bahia, primeira sociedade seguradora a funcionar no país. Quase tão antiga quanto a operação de seguros no Brasil é sua fiscalização, iniciada em 1831, com a instituição da Procuradoria de Seguros das Províncias Imperiais, que atuava com fundamento em leis portuguesas. Embora o Código Comercial de 1850 só definisse normas para o setor de seguros marítimos, em meados do século XIX inúmeras seguradoras conseguiram aprovar seus estatutos, dando início à operação de outros ramos de seguros elementares, e também o de vida (FENASEG, 2004).

Normas e instituições sucederam-se ao longo das décadas, até que, em 1901, é editado o Regulamento Murtinho (Decreto 4.270), pelo qual é criada a Superintendência Geral de Seguros, subordinada ao Ministério da Fazenda, com a missão de estender a fiscalização a todas as seguradoras que operavam no País. Em 1966, com a edição do Decreto-lei 73, o governo instituiu o Sistema Nacional de Seguros Privados (SUSEP, 2015).

A primeira apólice de Seguro de Vida é datada em 18 de Junho de 1583 e foi emitida pela Real Bolsa de Londres, para 16 mercadores pertencentes à Câmara de Seguros, sua imagem é apresentada na figura 2. Esta apólice, emitida sobre a vida de um londrino proprietário de salinas, William Gybbons, pagava um prêmio anual de 32 libras, e se ocorresse a sua morte durante esse período, os seus beneficiários receberiam 400 libras (a taxa do contrato na altura era de 8%) (NASCIMENTO, 2015).

Figura 2 - Primeira Apólice de Seguro de Vida



Fonte: Nascimento (2015).

Segundo Nascimento (2015), “em 1804, nasceu a Companhia de Seguros Sussego Comum, com sede em Lisboa: acima apólice de 1806, documento impresso e manuscrito que faz parte da coleção da AFS – Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões”.

2.1.2 Características do seguro

O seguro e a previdência guardam entre si uma semelhança essencial cujo fundamento é o mutualismo, e nascem da convergência de duas virtudes cardeais da comunidade humana: a boa-fé e a solidariedade. A credibilidade da palavra do seguro e do segurador, o primeiro ao declarar suas condições pessoais na contratação da apólice de seguro ou planas previdenciárias, e o segundo a prometer proteção e reposição de bens e rendas ou reparos de danos segurados. A previdente constituição e administração de reservas para sinistros a pagar constitui-se numa das mais importantes características da atividade seguradora (FENASEG, 2004).

2.1.2.1 Conceito

O seguro, baseando-se na definição de Souza (2002), são operações que dão forma jurídica de um contrato, em que uma das partes (segurador), se obriga para com a outra (segurado), mediante o recebimento de uma importância estipulada (prêmio), a compensá-la (indenização) por um prejuízo (sinistro), resultante de um evento futuro, possível e incerto (risco), indicado no contrato. O segurador é a entidade jurídica legalmente constituída para assumir e gerir os riscos especificados no contrato de seguro. É ele quem emite a apólice e, no caso da ocorrência de sinistro e de posse do pagamento do prêmio, será o responsável por indenizar o segurado ou seus beneficiários de acordo com as coberturas contidas na apólice. A finalidade específica do seguro é restabelecer o equilíbrio econômico perturbado.

Ainda, de acordo com Souza (2002), a empresa de seguro pode negar o serviço, deixando de emitir a apólice, e tem o prazo de 15 dias para se manifestar, caso contrário, automaticamente assume o risco pelo segurado, exceto em casos que acontecerem no ramo de transporte. As seguradoras devem obedecer a alguns requisitos para atuar no mercado brasileiro, como capital mínimo e margem de solvência – relação entre os seguros vendidos e a capacidade de pagar as apólices. O segurado é a pessoa física ou jurídica, em nome de quem se faz seguro. Ele transfere para a seguradora, mediante pagamento do prêmio, o risco de um evento aleatório atingir o bem do seu interesse. Caso o segurado não pague o prêmio previsto, ele perde os direitos à indenização prevista no contrato.

Conforme o Código Civil, o segurado e o segurador são obrigados a guardar no contrato a mais estrita boa-fé e veracidade a respeito do objeto, circunstâncias e declarações a ele concernentes. Se o segurado não fizer declarações verdadeiras da proposta ou na taxa do prêmio, perderá o direito ao valor do seguro, além de ser obrigado a pagar o prêmio vencido. O contrato de seguro ainda deve ser bilateral, oneroso, aleatório, formal, nominal, de adesão e de boa-fé. (SOUZA, 2002, p. 31)

2.1.2.2 Tipos

De acordo com a natureza dos riscos, Souza (2002) comenta que os seguros ainda podem ser classificados em:

Quadro 1- Classificação de riscos

Seguros Pessoais	O pagamento da indenização não tem relação com o valor do dano produzido pela ocorrência do sinistro e sim com o valor da cobertura contratada pelo segurado. As principais modalidades são: seguro de vida e de acidentes.
Seguros de Danos Patrimoniais	Têm como principal finalidade reparar, ao segurado, a perda financeira ocasionada pelo sinistro. Os danos patrimoniais estão divididos em dois grupos: seguros de responsabilidades e de bens.
Seguro de Prestação de Serviços	O segurado busca a proteção e o ressarcimento dos gastos referente à prestação de serviços, tais como assistência médica, cirurgia e hospitalar e assessoria jurídica. São exemplos de seguros contratados nesta modalidade: assistência a viagem e seguros de defesa.
Seguro de Riscos Decorridos	São aqueles em que o pagamento do prêmio é realizado após a ocorrência do fato gerador. São exemplos: seguro de transporte, de vida em grupo e de acidentes pessoais.
Seguro de Riscos a Decorrer	Caracterizam-se pelo pré-pagamento do prêmio, são exemplos: automóvel, incêndio e fiança locatícia, carga.

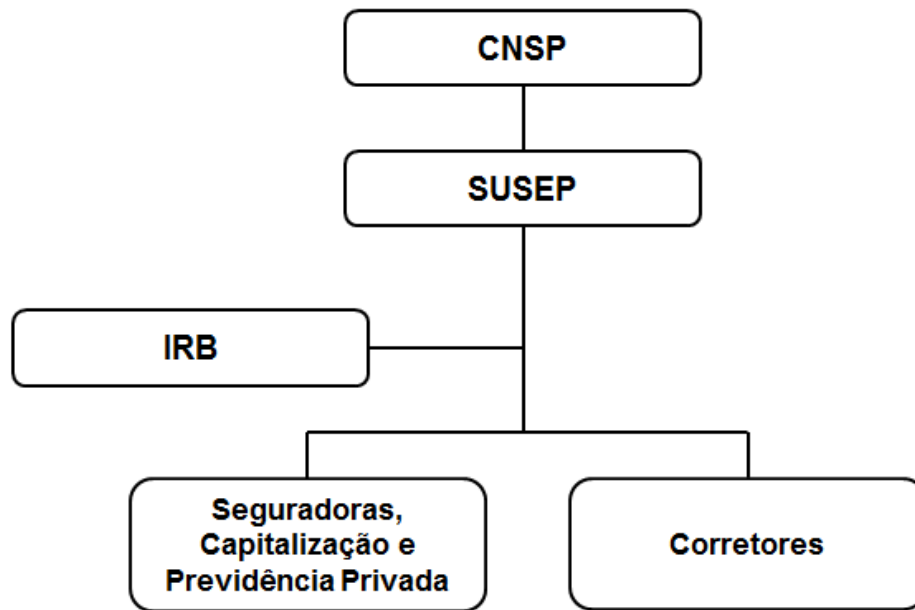
Fonte: Adaptado de Souza; Silney (2002).

De acordo com o quadro 1, Souza (2002) explica brevemente os ramo e suas características, contendo em cada um seu objetivo específico de acordo com seu risco.

2.1.2.3 Estrutura de Mercado Segurador

Souza (2002) apresenta na figura 3 a estrutura do mercado segurador, composto por cinco entidades, tais como:

Figura 3 - Estrutura do mercado segurador brasileiro



Fonte: Souza; Silney (2002, p. 42).

✓ CNSP – É o órgão máximo do setor de seguros, responsável pela fixação de diretrizes e normas da política de seguros e resseguros, regulamentado e fiscalizando a orientação básica e funcionamento dos componentes do sistema.

✓ SUSEP – É o órgão governamental de atuação colegiada e competência normativa responsável pelo controle e fiscalização dos mercados de seguro, previdência privada aberta, capitalização e resseguros.

✓ IRB – Responsável por fiscalizar o resseguro¹ obrigatório e facultativo do país ou exterior.

✓ SEGURADORAS – São entidades jurídicas que, por meio dos recursos dos prêmios cobrados dos segurados, comprometem-se a indenizá-los no caso de ocorrer o qual se seguram.

✓ CORRETORES – No Brasil, as seguradoras só podem receber propostas de seguro por intermédio de corretores legalmente habilitados. Este é legalmente autorizado a organizar e promover contratos de seguros (conforme Lei Nº 4.594, de 29 de Dezembro de 1964).

Para que exista uma regulamentação e organização é necessário órgãos e leis estipuladas por estes que façam este serviço. No ramo do seguro não é

¹ Resseguro: É o seguro do seguro, no qual se repassa o risco de um contrato de seguro superior à capacidade financeira da seguradora que emitiu a apólice (SOUZA, 2002).

diferente, para isto, conta-se com todos estes regulamentadores conforme Souza (2002) cita acima. As leis são importantes para que as pessoas possam ter seus limites e venham a cumprir as mesmas, onde no caso do não cumprimento estes venham a ser punidos.

2.1.2.4 Regulamentação Legislativa

Através do Decreto-lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, foram reguladas todas as operações de seguros e resseguros, e instituído o Sistema Nacional de Seguros Privados, constituído pelo Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP); Superintendência de Seguros Privados (SUSEP); Instituto de Resseguros do Brasil (IRB); sociedades autorizadas a operar em seguros privados; e corretores habilitados. O DNSPC foi substituído pela SUSEP, entidade autárquica dotada de personalidade jurídica de direito público, com autonomia administrativa e financeira, jurisdicionada ao ministério da indústria e do comércio até 1979, quando passou a estar vinculada ao Ministério da Fazenda (SUSEP, 2015).

Em 28 de fevereiro de 1967, o Decreto nº 22.456/33, que regulamentava as operações das sociedades de capitalização, foi revogado pelo Decreto-lei nº 261, passando a atividade de capitalização a subordinar-se, também, a numerosos dispositivos do Decreto-lei nº 73/66. Adicionalmente, foi instituído o Sistema Nacional de Capitalização, constituído pelo CNSP, SUSEP e pelas sociedades autorizadas a operar em capitalização (SUSEP, 2015).

Segundo a Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, os caminhões e veículos, contratantes de seguro somente contra terceiro, estão impossibilitados de contratar a cobertura de morte e invalidez por acidente de trânsito:

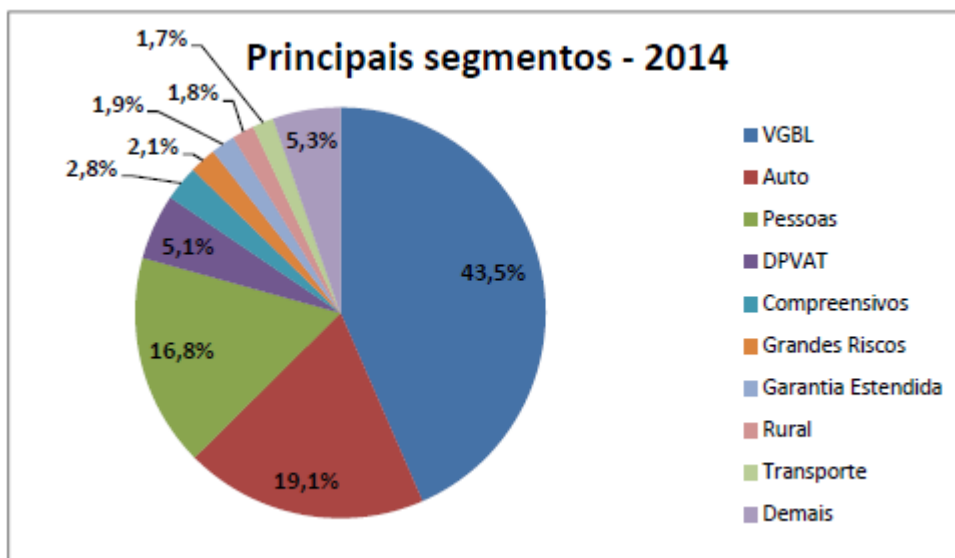
Ter benefício de seguro de contratação obrigatória assegurado e custeado pelo empregador, destinado à cobertura de morte natural, morte por acidente, invalidez total ou parcial decorrente de acidente, traslado e auxílio para funeral referentes às suas atividades, no valor mínimo correspondente a 10 (dez) vezes o piso salarial de sua categoria ou valor superior fixado em convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Após a determinação da SUSEP fica sob obrigação da empresa a contratação do seguro de vida à parte do veículo, conforme a alteração da Lei nº 13.103, de 2 de Março de 2015.

2.1.2.5 SUSEP

A SUSEP é o órgão responsável pelo controle e fiscalização dos mercados de seguro, previdência privada e aberta, capitalização e resseguro. Autarquia, vinculada ao Ministério da Fazenda, foi criada pelo Decreto-lei nº 73, de 21 de novembro de 1966. Sua missão é: "Regular, supervisionar e fomentar os mercados de seguros, resseguros, previdência complementar aberta, capitalização e corretagem, promovendo a inclusão securitária e previdenciária, bem como, a qualidade no atendimento aos consumidores." É um órgão que trabalha com diversos segmentos para atender a população de forma geral. Sendo assim, o gráfico 1 demonstra em percentuais a divisão de seus segmentos por nível de atendimento. (SUSEP, 2015).

Gráfico 1 - Segmentos de seguro



Fonte: SUSEP (2015).

O gráfico 1 apresenta a distribuição do volume de prêmios diretos pelos principais segmentos de seguros, e demonstra a ocorrência de grandes mudanças no padrão de distribuição, no período entre 2003 e 2014. Em 2003, o segmento de seguros de automóveis era o que apresentava o maior volume de prêmios, enquanto que, em 2008, o segmento predominante já era o VGBL, produto de acumulação de recursos, inserido no âmbito do seguro de pessoas. Essa tendência se mostrou mais acentuada em 2014, com participação ainda maior do VGBL, o qual, associado a outros ramos de seguros de pessoas, tais como, os seguros prestamistas, de

acidentes pessoais e de vida em grupo, passaram a representar mais de 60% de todo o mercado. Nota-se ainda que, em 2014, o segmento Rural aparece entre os oito segmentos com maior volume de prêmios diretos (SUSEP, 2015).

2.2 SETOR DE TRANSPORTES DE CARGA BRASILEIRO

O setor de transportes vem crescendo e segundo o artigo Transporte Rodoviário de Carga e o Papel do BNDS (2008), o transporte de carga é um serviço fundamental na cadeia de produção e distribuição de bens industriais e agrícolas. O Ministério dos Transportes estima que 58% desse transporte é realizado através de rodovias, o que faz do transporte rodoviário no país, um fator determinante da eficiência e da produtividade sistêmica da economia. Comparações internacionais revelam que há espaço significativo para melhoria da eficiência da atividade no Brasil.

Os mercados mudam mais rápido do que o marketing. Os compradores evoluem em quantidade, necessidade e poder de compra, em resposta às transformações na economia, na tecnologia e na cultura. As empresas muitas vezes não percebem essas mudanças e mantêm as velhas práticas de marketing que já não são eficazes. As práticas de marketing de muitas empresas já são obsoletas. (KOTLER, 2003, p.143).

Contudo as empresas devem estar atualizadas e seguir as tendências da economia, tecnologia e cultura para se manterem fortes no mercado, caracterizando e analisando assim o cenário atual relacionados aos transportes rodoviários de carga.

2.2.1 Caracterização

No Brasil Colonial, a má situação econômica de Portugal, aliada ao desinteresse na aplicação de recursos para o desenvolvimento de uma colônia que não aparentava proporcionar o retorno financeiro imaginado, acarretou um sistema muito precário de vias terrestres. Os caminhos abertos no Brasil até 1822 estavam relacionados às necessidades dos engenhos, às atividades de apreensão de indígenas, à criação de comércio de gado e à procura de metais e pedras preciosas. As ligações entre as capitânicas se faziam por mar, em longas e perigosas viagens, com a utilização de uma gama variada de embarcações. Muito por conta desse fator,

as capitâneas se desenvolveram em torno dos portos marítimos. Apesar disso, nem mesmo essa única solução de transporte recebia grandes investimentos da Coroa, para sua expansão. Portugal só direcionava recursos para obras de fortificação, contra invasores. (TRANSPORTES NO BRASIL, 2014)

2.2.2 Desafios e Perspectivas

O macro ambiente é onde todas as empresas estão inseridas, portanto, elas devem caminhar conforme caminham as condições externas, sejam elas ameaças ou oportunidades. Existem vários obstáculos que uma empresa de transportes de cargas rodoviárias pode enfrentar, e inicia-se pelo setor econômico do país e o do mundo. Com relação a este setor, as crises econômicas podem ser grandes ameaças para as empresas. A organização que não estiver preparada para enfrentar uma crise financeira está prestes a sair do mercado (SILVA, 2010, p. 23).

Para Silva (2010, p. 24), outra ameaça vem do setor político do país, as privatizações das malhas rodoviárias, que proporcionam estradas com boas condições de tráfego, porém a estrada privatizada contém pedágios que fazem o custo do transporte aumentar. Além disso, a proibição de caminhões pesados nos centros das cidades dificulta o abastecimento de alguns materiais que precisam ser levados em caminhões de grande porte, acarretando custos, que nem sempre podem ser repassados ao cliente. Essas proibições não devem ser vistas como obstáculos, mas sim como oportunidades, uma vez que junto com as ameaças também podem surgir as oportunidades.

Uma boa oportunidade para facilitar a entrada das mercadorias transportadas pela empresa para dentro dos grandes centros das cidades é montar centros de distribuição que se aproximem mais dos clientes para atender sua demanda, sendo de pequeno ou grande porte e facilitando a comunicação da empresa com os mesmos (SILVA, 2010, p. 24).

2.3 ATIVIDADES DE SEGUROS APLICADO AO TRANSPORTE RODOVIÁRIO

Para toda empresa, existe a importância de segurar seus bens. Com as transportadoras não é diferente, pois, além de seus ela transporta os bens de terceiros, e, com isso, vem a responsabilidade de não danificar, evitar avarias e

perdas. Com isso, o seguro vem com força no quesito transporte de carga, pois, além de a transportadora segurar seu bem contra terceiro ou até totalmente, elas também garantem a segurança da carga de terceiros transportada.

Nesta seção aborda-se os pontos mais importantes no quesito seguro. Para isso, foi explanado sobre a apólice de seguro, bônus, sinistralidade, a formação de preço e, por fim, os riscos inerentes ao seguro.

2.3.1 Estrutura e Análise da Apólice

A apólice de seguros em geral tem um determinado padrão imposto pela SUSEP, contendo as informações básicas que são:

- ✓ Danos morais;
- ✓ Morte e invalidez permanente de passageiros;
- ✓ Cobertura de carroceria;
- ✓ Cobertura de diárias de paralisação – 15 dias ou 30 dias;
- ✓ Cobertura para caminhão basculado;
- ✓ Operação de basculamento;
- ✓ Assistência veículos de carga dia e noite 200km ou 400km ou 800km;
- ✓ Vidro protegido carga;
- ✓ Franquia (Obrigatória ou Reduzida).

Quadro 2 - Estrutura da Apólice

DETALHAMENTO DE APÓLICE	
Dados Cadastrais	Dados relacionados à seguradora contratada; Corretora e Segurado.
Dados da Apólice	Desde o seu número; data em que o documento foi emitido e vigência; É informado também o tipo de seguro (conforme explicado acima) se é de cobertura total ou somente RCF (contra terceiro); A classe de bônus que vai de 0 a 10, e a cada ano a classe aumenta em 1 ponto e em caso de sinistro diminui 1 a cada sinistro; e a CI (Código de Identificação) que nada mais é que um código interno que cada seguradora tem o seu, sem este, não se consegue renovar o seguro na próxima vigência.
Demonstrativo do Prêmio	É informado detalhadamente o valor no qual o segurado está pagando juntamente com seus impostos, acréscimos e descontos (valor total de

	<p>todos os itens); Neste mesmo campo também é descrita a forma de pagamento com duas devidas datas e valores (em caso de ser débito, será exposta a conta bancária do segurado, em caso de boleto, o número das fichas de compensação).</p>
<p>Especificação do Veículo</p>	<p>Neste campo vão todas as informações relacionadas exclusivamente para o veículo segurado. É importante que sejam informados todos os adicionais, caso o veículo possua, para que, em caso de sinistro, a seguradora venha a pagá-los conforme contratação e informação. Aqui é informado o valor da franquia (em caso de seguro Total) que varia de acordo com os critérios de cada seguradora. Porém, como este seguro é somente RCF não existe franquia.</p>
<p>Coberturas Contratadas</p>	<p>Neste caso, como o seguro é somente RCF, nesta apólice modelo, só consta as coberturas de Danos Materiais, Corporais e Morais, pois, após a mudança da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, que trata que os seguros RCF não terão mais cobertura para Acidentes Pessoais, a Passageiros por Morte ou Invalidez (no caso desta seguradora, pois cada seguradora tem suas normas), tendo que contratar separadamente o seguro de vida dos caminhoneiros.</p>

Fonte: Adaptado de Bradesco Seguros (2015).

De acordo com o quadro 2, resume-se de jeito formal a estruturação de uma apólice de seguro, onde no anexo A mostra de forma mais clara o formato e informações que consta em uma apólice de seguro com mais complexidade.

2.3.2 Bônus

De acordo com a SUSEP (2015), “para cálculo da classe de bônus a conceder em cada renovação em função de sinistros indenizados, deverão ser observados alguns critérios estabelecidos pela SUSEP”. O quadro 2 apresenta a classificação de bônus.

Quadro 3 - Classificação de Bônus

Bônus Atual da Apólice	Nº de Sinistros na vigência Atual	Bônus Renovado
0	0	1
1	1	0
2	1	1
3	0	4

Fonte: Adaptado de Bradesco Seguros (2015).

Para a manutenção de bônus, levam-se em consideração as seguintes situações:

- ✓ Em renovações de apólice de prazo curto, sem sinistro;
- ✓ Na renovação antecipada em mais de 30 dias, sem sinistro;
- ✓ Em caso de cancelamento, exceto por sinistro com indenização integral, em que o novo seguro seja contratado em até 180 dias após o cancelamento.

- ✓ Bônus por idade - A validação do bônus por idade ocorre por meio da comparação da classe de bônus com a data de nascimento do Segurado (idade), informada nas Características do Segurado, conforme a regra apresentada no quadro 4.

Quadro 4 - Classificação de Bônus de acordo com a Idade do Condutor

Idade do Segurado	Classe Máxima de Bônus a ser Concedida
18	0
20	2
24	6
28	10

Fonte: Adaptado de Bradesco Seguros (2015).

Além do bônus, em caso de seguros de frota acima de 5 itens, as seguradoras também dispõem de um desconto extra, no qual depende das avaliações que a companhia faz em sua alçada².

2.3.3 Formação de Preço

Para que seja calculado um determinado preço, as seguradoras necessitam de diversas informações que influenciam no prêmio final, como: perfil, CEP de circulação, tipo de carga transportada, local de pernoite do veículo, dentre outros. Conforme a SUSEP (2015):

² Alçada: São sinônimos de alçada as seguintes palavras: competência, jurisdição, alcance. (DICIONÁRIO ONLINE DE PORTUGUÊS).

O seguro de caminhão funciona da mesma maneira que um seguro de automóvel convencional: é feito um cálculo a partir de determinadas informações do veículo e do principal motorista que dá o preço do seguro. Uma vez contratado o seguro, o caminhão será indenizado em casos de roubo, furto, colisão, acidentes com terceiros etc., dentro dos limites de coberturas que contratou.

Segundo a SUSEP (2015), “todas as seguradoras devem obedecer às normas impostas pela SUSEP, onde cada seguradora se baseia de acordo com essas normas, estabelecendo seus critérios de aceitação para todo tipo de seguro nela feito”.

No seguro de caminhão são necessárias mais informações do que no seguro de carro, como se pode ver, segue a baixo alguns tópicos relevantes para a formação de preço de um seguro. Vale ressaltar que essas informações podem variar de seguradora para seguradora (BRADESCO SEGUROS, 2015):

- ✓ Peso do caminhão, carga leve ou pesada;
- ✓ Uso próprio ou de empresa;
- ✓ Tipo de carga e se ela é vinculada à transportadora;
- ✓ Tipo de carroceria;
- ✓ Viaja ou não em comboio;
- ✓ Rastreadores e equipamentos anti-furto;
- ✓ Se leva ou não alguma equipamento extra, como “munck” e “roll on roll off”;
- ✓ Região de circulação - É o CEP do local onde o veículo permanece durante a noite;
- ✓ Perfil do motorista principal.

O quadro 5 apresenta o questionário de avaliação de risco.

Quadro 5 - Questionário de Avaliação de Risco

Questionário de Avaliação de Risco
O segurado é o proprietário do veículo?
Tipo de segurado
Tipo de proprietário
O segurado é o principal condutor do veículo?
Data de nascimento do segurado

Sexo do segurado
Data de nascimento do principal condutor
Sexo do principal condutor
Estado civil do principal condutor
Não considerando a(s) pessoa(s) do segurado e do principal condutor, deseja cobertura para outros condutores entre 18-25 anos?
Quer cobertura para QUALQUER condutor com idade entre 18 e 25 anos?
Há mais de um veículo na residência?
O veículo pernoita em garagem, condomínio fechado ou estacionamento protegido?
Qual a atividade principal que o principal condutor exerce? (ocupação atual)
Qual é o ramo de atividade comercial/profissional?
O principal condutor utiliza o veículo para ir até o local de trabalho?
O veículo permanece em garagem ou estacionamento protegido no local de trabalho?
O principal condutor utiliza o veículo para ir até o local de estudo?
O veículo permanece em garagem ou estacionamento protegido no local de estudo?
Qual a atividade principal que o principal condutor exerce? (ocupação atual)

Fonte: Bradesco Seguros (2015, p. 36).

- ✓ Itens do veículo;
- ✓ Tipo de Uso do Veículo. (BRADESCO SEGUROS, 2015)

O quadro 6 apresenta os tipos de utilização do veículo.

Quadro 6 - Utilização do Veículo

Uso	Descrição
Carga Comum	Veículo que transporta qualquer tipo de carga exceto carga viva, carga explosiva, inflamável ou corrosiva, carga frigorificada e transporte de carvão
Carga Inflamável/Explosiva/Corrosiva	Veículo que transporta combustível, gases, produtos químicos inflamáveis ou corrosivos
Carga Frigorificada/Refrigerada	Veículo provido de carroceria com câmara frigorífica ou isotérmica, ou de qualquer outro equipamento para refrigeração e controle de temperatura ambiente, utilizado para transporte de produtos resfriados e congelados.
Carga Viva	Veículo destinado ao transporte de animais

Fonte: Adaptado de Bradesco Seguros (2015).

2.3.4 Sinistro

Segundo a SUSEP (2015), o Segurado obriga-se a comunicar à Seguradora a ocorrência de eventual sinistro que esteja coberto pelo presente Contrato de Seguro, tão logo dele tome conhecimento, assim como a tomar as providências imediatas e cabíveis para diminuição das consequências advindas do sinistro, sob pena de, em não o fazendo, perder o direito à indenização pela qual se responsabilizou a Seguradora.

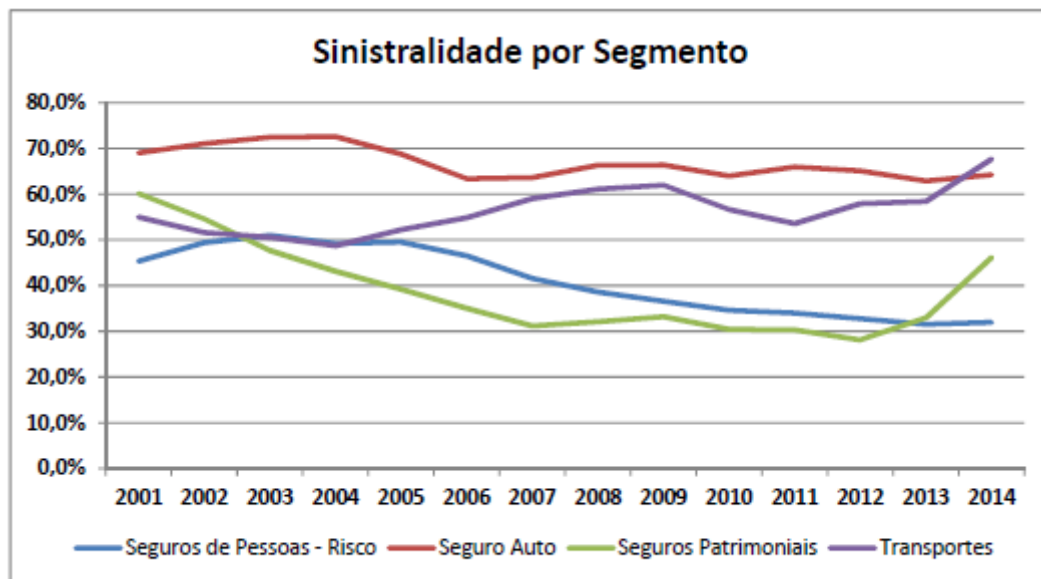
As despesas decorrentes das providências eventualmente adotadas pelo Segurado para atenuação dos danos havidos são consideradas como despesas de sinistro para quaisquer fins. A partir do aviso do sinistro à seguradora, o segurado prestará todas as informações necessárias e apresentará os documentos solicitados pela mesma o mais rápido possível (SUSEP, 2015).

A partir disto, a SUSEP impôs que o termo inicial do processo de regulação dar-se-á a partir do momento em que a seguradora informar ao segurado que já detém as informações suficientes para processar o sinistro. A seguradora terá

o prazo de 30 (trinta) dias, contado do cumprimento, por parte do segurado, de todas as exigências, para decidir pelo pagamento ou não da indenização ou execução dos reparos necessários, sendo que, em caso de negativa, informará os motivos que a justifiquem. A referida contagem será suspensa a partir do momento em que for solicitada documentação complementar, por dúvida fundada e justificada, sendo reiniciada a contagem do prazo remanescente a partir do dia útil posterior àquele em que forem entregues os respectivos documentos (SUSEP, 2015).

Os gráficos a baixo apresentam a evolução anual da sinistralidade, dos índices de resultado, e dos índices que representam a razão do montante de despesas comerciais, despesas administrativas e resultado financeiro, em relação ao prêmio ganho.

Gráfico 2 - Índice de sinistralidade



Obs: Até Nov/2013, a sinistralidade era medida pelo sinistro retido, passando a ser medida pelo sinistro ocorrido a partir de Dez/2013.

Fonte: SUSEP (2015).

Verifica-se uma constante e substancial redução na sinistralidade global do mercado no período entre 2005 e 2013, quando passaram a declinar as taxas de juros praticadas na economia brasileira, reduzindo a receita financeira das companhias. É provável que tenha havido um aperfeiçoamento dos critérios de subscrição de riscos, em virtude do novo cenário, que passou a exigir melhores resultados operacionais, refletindo a tendência decrescente do Índice Combinado (IC). Neste período, as curvas de evolução anual do Índice Combinado (IC) e do Índice Combinado Ampliado (ICA), se aproximaram bastante, como consequência da

queda do resultado financeiro, em termos proporcionais. Em 2013, acentuou-se a redução do resultado financeiro, devido à queda da taxa Selic, porém, sem que tenha havida diminuição da sinistralidade, e nota-se uma pequena queda do Índice Combinado (IC), como consequência da redução do índice de despesas administrativas. Em 2014, houve um pequeno aumento do resultado financeiro e da sinistralidade. Com o aumento da sinistralidade, ambos os índices de resultado (IC e ICA) sofreram um pequeno aumento, e como consequência da elevação das taxas de juros e do aumento do resultado financeiro, as curvas de evolução anual do IC e do ICA se distanciaram um pouco (SUSEP, 2015).

Segundo dados da SUSEP (2015), os gráficos de sinistralidade e despesas comerciais por segmento, por sua vez, demonstram as diferenças no perfil das operações entre os ramos de seguro. No seguro de automóveis, provavelmente em função da maior concorrência e do maior conhecimento por parte dos segurados, observa-se estabilidade na sinistralidade e no índice de despesas comerciais (este último, em torno de 20%). Já no caso dos seguros patrimoniais, observa-se que: 1. A sinistralidade foi decrescente no período entre 2001 e 2007 e, aproximadamente estável, entre 2007 e 2013, enquanto que o índice de despesas comerciais permaneceu em patamar superior ao apurado para os demais segmentos ao longo de todo o período; e 2. Tanto o aumento da sinistralidade, quanto a redução do índice de despesas comerciais observados em 2014, devem-se à alteração no plano de contas estabelecido pela SUSEP em dezembro de 2013, quando o prêmio ganho passou a ser bruto de resseguro, e a sinistralidade passou a ser medida pelo sinistro ocorrido (ao invés de sinistro retido).

Os mercados brasileiros de seguros, previdência complementar, capitalização e resseguros vêm experimentando grande avanço no que se refere a gama de produtos oferecidos, de modo que se observou um substancial e consistente aumento de receitas, refletido em uma crescente participação no Produto Interno Bruto (PIB) do país, até o primeiro semestre de 2015. A conquista da estabilidade econômica, após longo período de alta inflação e incertezas, aliada a um aperfeiçoamento do arcabouço normativo por parte da SUSEP e a políticas de incentivo governamental, especialmente para produtos que envolvem captação de poupança a longo prazo, constituiu a base para o notável desempenho dos mercados supervisionados nos últimos 10 anos (SUSEP, 2015).

Para a SUSEP, tal desempenho tem contribuído para uma maior eficiência do sistema financeiro nacional, considerando que um mercado segurador bem desenvolvido auxilia o sistema financeiro na redução dos custos das transações, na geração de liquidez e no fomento de economias de escala nos investimentos, alavancando o crescimento econômico, com a alocação eficiente dos recursos, o gerenciamento dos riscos e a mobilização de poupanças de longo prazo no país. Dentre os setores que mais contribuíram para o crescimento do mercado, destacam-se os produtos de acumulação de recursos, dos quais se destaca o VGBL, os seguros de pessoas de forma geral, os ramos de seguros compreensivos residenciais e empresariais, que apresentaram forte aumento de demanda, e os seguros rurais, devido à crescente produção agropecuária e à disponibilização de programas de subvenção governamental.

Este cenário tem sofrido modificações ao longo do ano de 2015, devido à recessão econômica e ao aumento da inflação, porém, como já mencionado, até o primeiro semestre, os mercados de seguros e de previdência complementar aberta ainda apresentavam forte crescimento. Analisando de forma segmentada, verifica-se que os produtos de acumulação de recursos foram os principais responsáveis por este desempenho. Por outro lado, os seguros de danos e os seguros de pessoas com cobertura de risco já refletem essa nova conjuntura, registrando crescimento abaixo da média anual e, no caso do segmento de danos, abaixo do índice de inflação. Também como reflexo desse novo cenário, o mercado de capitalização apresentou queda de receita pela primeira vez no período em análise, enquanto o mercado de resseguros teve crescimento abaixo da inflação (SUSEP, 2015).

2.3.5 Gestão de Riscos Inerentes ao Seguro

Esta seção abordou o tema gestão de riscos inerentes ao seguro e suas curiosidades sobre o órgão regulador, foram citadas normas de uma seguradora específica para aderir preços; sua forma de cálculo; dentre outros assuntos relacionados ao seguro de caminhão de transporte de carga.

2.4 AS COOPERATIVAS DE SEGURO NO MERCADO ATUAL

A cada dia, nota-se que as cooperativas vêm ganhando espaço no mercado de seguro. Para a SUSEP (2015), órgão regulamentador do seguro no Brasil:

Algumas associações e cooperativas estão comercializando ilegalmente seguros de automóveis com o nome, por exemplo, de "proteção", "proteção veicular", "proteção patrimonial", dentre outros. Como essas associações e cooperativas não estão autorizadas pela Susep a comercializar seguros, não há qualquer tipo de acompanhamento técnico de suas operações.

A única forma legal dessas associações e cooperativas atuarem é como estipulantes de contratos de seguros, ou seja, contratando apólices coletivas de seguros junto a sociedades seguradoras devidamente autorizadas pela Susep, passando a representar seus associados e cooperados como legítimos segurados. Portanto, antes de contratar um falso seguro, é necessária uma consulta sobre o nome da sociedade seguradora no sítio eletrônico da Susep, para conhecimento das condições gerais do contrato de seguro (SUSEP, 2015).

Muitas pessoas desconhecem os serviços que as cooperativas prestam, sem generalizar, como também, desconhecem os serviços que uma seguradora presta, e, contudo, não sabem diferenciá-las.

2.4.1 Diferença entre Cooperativa e Seguradora

Existem diversas diferenças entre a Proteção Veicular e o Seguro tradicional. O trabalho destaca, resumidamente, as principais, que acabam tendo a maior importância para os clientes, desde o momento da contratação até o momento em que se precisa usar a cobertura contratada.

A proteção veicular é um sistema de rateio, onde divide-se, de uma forma direta, os custos dos sinistros (roubo, furto, colisão, enchente, etc.) dos associados, de forma que, caso algum associado enfrente algum tipo de contratempo coberto pela Proteção Veicular, o problema seja resolvido no menor tempo possível, de forma ágil e sem burocracias desnecessárias. (AUTO VISA RIO, 2015).

Sendo assim, desde que a Associação opere dentro das normas da legalidade, ética, comprometimento e transparência com seus Associados, não há

nenhum impedimento legal para o seu funcionamento, e no caso de Associações de Proteção Veicular, as mesmas não se subordinam à SUSEP, tendo em vista, que o serviço que oferecem não pode ser caracterizado como um seguro, mesmo que o objetivo final da Proteção Veicular seja basicamente o mesmo: Proteger o indivíduo dos altos custos que podem pegá-lo desprevenido, em caso de acidentes com seu veículo. (AUTO VISA RIO, 2015).

Ademais, um importante item a ser verificado antes de fazer parte de qualquer Associação de Proteção Veicular, é checar toda a documentação da Associação. Para ser considerada legalizada, uma Associação deve possuir um Estatuto registrado em cartório, que indique claramente sua natureza associativa e a finalidade da mesma, um CNPJ regular e ativo, com o endereço físico da Associação (que deve ser checado, presencialmente, de preferência), regulamentos registrados em cartório, e boas referências disponíveis na internet, como por exemplo, o “Reclame Aqui”. (AUTO VISA RIO, 2015).

Segundo a Auto Visa Rio (2015), existem algumas diferenças entre seguro e proteção veicular, nas quais coberturas, valor do casco e assistência são o destaque:

✓ Adesão: Em algumas seguradoras a contratação da cobertura é válida apenas após a vistoria, porém a maioria da cobertura após a transmissão da proposta. Já na proteção veicular é cobertura imediata após a assinatura da proposta de associação, inspeção veicular e pagamento da taxa de adesão.

✓ Preços: Devido às associações não terem fins lucrativos, a Proteção Veicular é muito mais barata que o seguro; Não há avaliação de perfil do condutor; CEP de pernoite; dentre outras informações que influenciam no cálculo para uma seguradora regularizada. Já para a proteção veicular, não existem parâmetros para definir o preço.

✓ Coberturas: A proteção veicular cobre seus Associados em caso de roubo ou furto, colisões, incêndio, alagamento, indenização a terceiros e muito mais. Podem ser cadastrados até 3 condutores, sem custo adicional, e ainda ter proteções adicionais para vidros e retrovisores, carro reserva e isenção de franquia (essas informações variam de acordo com cada associação, pois cada uma tem suas normas). Já nas seguradoras, todas devem cobrir o que a SUSEP constatar, de acordo com cada regra de seguradora.

2.5 CENÁRIO DO SEGURO

Hoje em dia, cada vez mais, as pessoas têm adquirido automóveis e outros veículos para se locomoverem, tanto nos grandes centros urbanos, como nas áreas com menor densidade populacional. Isso fez com que aumentasse o número de ocorrências de acidentes no trânsito, assim como, de casos de roubos e furtos, principalmente em função do mercado negro de peças de veículos roubados ou furtados. Neste cenário, torna-se praticamente obrigatório possuir algum tipo de recurso que proteja seu patrimônio contra as possibilidades de sinistros que venham a ocorrer. Não é uma boa ideia sair com um veículo contando unicamente com a sorte, afinal, este é um erro que pode custar muito caro. (AUTO VISA RIO, 2015).

2.6 FRAUDE

Segundo Auto Visa Rio (2015), a fraude é responsável pelo aumento do preço do seguro, que é definido com base nos custos da seguradora, formados principalmente pelas indenizações pagas. O que não parece fraude, mas é:

- ✓ Esconder a existência de doenças na contratação do seguro Saúde;
- ✓ Assumir a culpa por acidentes causados por terceiros;
- ✓ Apresentar recibos ou cobrar por procedimentos não efetuados;
- ✓ Emprestar a carteira do seguro Saúde.

Muitos segurados, prestadores de serviços, funcionários e corretores já se conscientizaram e denunciaram a fraude. As tentativas de receber indenizações indevidas foram frustradas e os responsáveis punidos. Fraude em seguros é crime. A denúncia é a melhor defesa para o indivíduo. A fraude também prejudica o corretor de seguros e o prestador de serviços, como a aumenta o preço do seguro, menos pessoas compram e, com isso, há uma queda no volume de serviços.

3 METODOLOGIA

Neste capítulo aborda-se o enquadramento metodológico escolhido para o referido trabalho, no qual foi feito o estudo sobre a empresa de transportes Mares do Sul e, ainda, uma pesquisa de campo nas demais transportadoras da região, analisado os tipos de gastos com seguro que elas possuem. A maior limitação e dificuldade na realização destes estudos é a de que as empresas, de modo geral, não costumam abrir informações completas, muitas vezes, necessárias para uma melhor pesquisa.

3.1 ENQUADRAMENTO METODOLÓGICO

A metodologia pode ser entendida, de acordo com Barros e Leheld (2000) como algo que pode ter um método considerado não definido da ação, que corresponde, ainda, aos procedimentos usados, em algum momento, na elaboração de uma teoria. A pesquisa bibliográfica, na visão de Lakatos e Marconi (2004) é a busca e seleção de assuntos publicados em livros, revistas jornais, monografias, entre outros, a fim de que o pesquisador tenha contato direto com o assunto que está procurando e que já foi escrito.

Neste sentido, para a realização desta pesquisa, optou-se pela consulta em livros e sites especializados em seguro e suas legislações. Aplicando também um questionário às empresas escolhidas analisando assim suas respectivas respostas nas quais influenciaram no resultado final da pesquisa.

3.2 PROCEDIMENTOS PARA COLETA E ANÁLISE DOS DADOS

Para efetuar a coleta de dados escolheu-se três transportadoras situadas na cidade de Criciúma, nas quais foram analisadas e surgiu a necessidade da solicitação de algumas apólices de seguro vigente e dos veículos em circulação para fazer uma pesquisa e verificar quais as gestões de riscos que as mesmas vêm a fazer decorrentes de seus índices de sinistralidade. Contudo, para tal análise, foi elaborado um questionário com perguntas relacionadas às suas sinistralidade e a forma de gestão de risco usada nas transportadoras.

No próximo capítulo, apresenta-se o estudo de caso, com foco em analisar a gestão de risco inerente ao seguro e aperfeiçoar ideias para amenizar a quantidade de sinistros e diminuir esses riscos. A ideia inicial é de que, com todas essas informações, possam surgir novas soluções para que sejam evitados os acidentes com os caminhões e diminuindo o índice de sinistralidade da empresa. Outro ponto importante é a viabilidade e necessidade da contratação do seguro, contra terceiro ou total para o caminhão, tendo em vista, os valores dos bens.

4 ESTUDO DE CASO

Neste capítulo aborda-se o estudo de caso referente à três empresas de transporte de carga rodoviário, contando um pouco da sua história e dados relacionados ao processo securitário das mesmas e suas gestões de riscos. Em princípio, conta-se a história da empresa, suas características e ramo de atuação, logo após, é apresentado um questionário com perguntas feitas frequentemente pelas seguradoras relacionando a importância da gestão de risco para que seja evitado futuros sinistros.

4.1 CARACTERIZAÇÃO DAS INSTITUIÇÕES

Para que aconteça o estudo de caso, foi necessário estudar um pouco das empresas escolhidas para que assim, fosse elaborado perguntas relacionada às mesmas, aplicando um questionário encaminhado virtualmente para as empresas. De início, as transportadoras foram selecionadas de acordo com a facilidade de acesso a estas informações, logo, o estudo de caso se baseou em suas características, avaliando também seus gerenciamentos de riscos inerentes ao seguro. As empresas escolhidas foram: Transportes Francisconi; Transportes Mares do Sul e Transportes Universo.

4.1.1 Transportes Francisconi

A Transportes Francisconi atua no segmento de transporte de carga rodoviária no mercado nacional, oferecendo soluções aos seus clientes, abrangendo desde o fornecedor até ao cliente final. Utilizando o modal rodoviário, realiza transferências e entregas diretas no País inteiro, com ênfase entre o Sul e Suldeste. A empresa foi constituída em 28 de agosto de 1980, por iniciativa do empresário Antonio Francisconi, em sociedade com seus filhos Nézio Francisconi e Norival Francisconi.

Figura 4 - Estrutura Transportes Francisconi



Fonte: Arquivo da empresa (2016).

A empresa possui infraestrutura completa, conta com equipe própria de mecânica, elétrica, borracharia, tanque de combustível, armazém para movimentação de carga, enfim toda estrutura para proporcionar maior agilidade em toda operação logística visando garantia, segurança, comprometimento e agilidade em seus serviços. Atualmente conta com 75 colaboradores treinados e capacitados para exercer com o maior desempenho possível, suas determinadas funções. Com uma área de 16.000m², sua matriz está localizada em Criciúma-SC, e suas filiais estão localizadas em Itapeva-SP e Viana-ES. Com suas filiais e pontos de apoio, a Transportes Francisconi possui estrutura para atuar em grande parte do país, e está presente principalmente nas regiões: sul, sudeste e centro-oeste do Brasil.

4.1.2 Transportes Mares do Sul

O fundador iniciou suas atividades como um agenciador, em um carro e com uma simples máquina de escrever. Dessa forma, mediava o transporte entre clientes e transportadoras. No ano de 1991 inicia a história da Mares do Sul, em Criciúma/SC, onde a empresa foi crescendo até que, cinco anos depois, em 1996, mudou-se para uma sala comercial no bairro Próspera. Em 1997, Édio Luiz da Silva adquiriu o primeiro caminhão da empresa, algo que veio para contribuir com o crescimento da Mares do Sul. Com o apoio de empresas, que confiaram nos seus serviços, foi possível crescer ainda mais. Em 2005, a Mares do Sul encontrava-se localizada em um depósito maior, de 400m², alugado.

Figura 5 - Estrutura Transportes Mares do Sul



Fonte: Arquivo da empresa (2016).

No ano de 2013, a Mares do Sul dá um salto e passa a ocupar sua sede própria de 6.000m², momento no qual foram realizadas novas contratações de pessoal e de compra de frota própria. A matriz está localizada em Criciúma-SC e a empresa possui filiais em Minas Gerais e Bahia. Com esses pontos de apoio, a Mares do Sul possui estrutura para atuar em grande parte do país, sendo que já está presente, principalmente, nas regiões Sudeste e Nordeste do Brasil.

4.1.3 Transportes Universo

Transportes Universo, prestadora de serviços em transporte e logística, com Centro de Distribuição e sede em Criciúma-SC, é uma empresa com tradição no segmento de transportes de carga rodoviários, estando há mais de 20 anos no mercado, desde 1988, atendendo às empresas de todos os portes em território nacional. Especialista em cargas fracionadas para os estados de Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Rondônia e Acre, agrega aos seus serviços a qualidade, rapidez e confiança em todos esses anos. Os serviços abrangem todo tipo de transporte entre cargas pesadas e leves, cargas urgentes coletadas em todo sul do Brasil, coletas rápidas através de caminhões de pequeno porte, conferência no depósito e transbordo para o caminhão de viagem.

Investimentos em tecnologia, planejamento, equipamentos, sistema de gestão, rastreadores, treinamentos na equipe e acompanhamento tecnológico são feitos constantemente, o que torna a Transportes Universo uma empresa moderna, atualizada e focada nas necessidades de cada cliente.

Figura 6 - Estrutura Transportes Universo



Fonte: Arquivo da empresa (2016).

A frota garante inúmeras possibilidades para o transporte de cargas do sul do Brasil com rota entre os estados Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, garantindo agilidade, segurança e satisfação na entrega dos produtos aos clientes.

4.2 QUESTIONÁRIO

A escolha por esta pesquisa deu-se pela necessidade de analisar os riscos inerentes ao seguro de transporte de carga. Para se obter essas informações gera-se alguns questionamentos sobre transporte de carga rodoviário, onde as perguntas foram elaboradas e direcionadas às empresas estudadas, abordando um parecer para que ao final possa se obter um resultado de menor índice de risco inerente ao seguro. O questionário é composto por 10 perguntas.

Os segurados, na maioria das vezes, não têm total conhecimento sobre o que estão contratando. A questão em si busca avaliar se as transportadoras tem o conhecimento do seguro que estão contratando e seus benefícios

Quadro 7 - Existe alguma dificuldade ou desconhecimento relacionado ao seguro?

Entrevistado	Resposta
Transportes Francisconi	Não, todas as nossas dúvidas são resolvidas junto à corretora.
Transportes Mares do Sul	Não.
Transportes Universo	Não, todas as dúvidas são sempre esclarecidas.

Fonte: Elaborado pela autora (2016).

. O ramo do seguro, como qualquer outro, é muito amplo, pois, cada cobertura existe sua particularidade e exige tanto do corretor, quanto do segurado,

máxima atenção antes da contratação para que, em caso de sinistro, o bem do segurado esteja devidamente coberto.

Os parâmetros para escolher uma seguradora variam de acordo com suas coberturas e assistências oferecidas. Cada seguradora possui suas normas, benefícios e malefícios, no caso de seguro para caminhões levam-se em consideração dois tipos de contratação de cobertura: seguro total ou somente contra terceiro.

Quadro 8 - Quais são os fatores preponentes na escolha de uma companhia de seguro?

Entrevistado	Resposta
Transportes Francisconi	Nós levamos em conta a corretora ser da região, não interessando muito o fator preço e sim o bom atendimento pela corretora.
Transportes Mares do Sul	Atendimento; Assistência; Preço; Bônus.
Transportes Universo	Procurar informações sobre a companhia, credibilidade, procedimento, verificar com relação aos benefícios e valores.

Fonte: Elaborado pela autora (2016).

De acordo com as respostas obtidas e analisadas das empresas de transporte, dos fatores preponentes para a escolha da companhia de seguro, no modo geral, não é levado apenas o fator preço em consideração, e sim o atendimento e assistência prestados pela seguradora, e principalmente por quem intermedeia os serviços, no caso o corretor.

Para ter um seguro, o cliente precisa definir, primeiramente, seu corretor de seguros, para que, sucessivamente venha a ser escolhido a seguradora.

Quadro 9 - Relação entre cliente x corretor

Entrevistado	Resposta
Transportes Francisconi	Deve ser sempre produtiva. Cliente pede, corretor resolve, corretor pede, cliente resolve.
Transportes Mares do Sul	Mantemos fidelidade com aqueles que prestam serviço, mas sempre fizemos cotação no mercado.
Transportes Universo	Relação boa, sempre que temos dúvidas ou precisamos esclarecer algo, o corretor está disposto a auxiliar.

Fonte: Elaborado pela autora (2016).

A princípio, para que aconteça uma boa análise de um corretor, é verificado se este está apto para atuar na carreira obtendo o certificado obrigatório

pela SUSEP. Logo após a escolha do corretor, o profissional irá efetuar cálculos de seguro em diversas seguradoras e o cliente escolherá a de sua preferência.

Questiona-se se os caminhões são próprios com a intenção de avaliar e comparar a quantidade de seguros, junto com as gestões de riscos aplicados a estes entre as três empresas para se torne justo esta comparação.

Quadro 10 - Os caminhões são próprios?

Entrevistado	Resposta
Transportes Francisconi	Todos próprios.
Transportes Mares do Sul	70% dos carregamentos são realizados em caminhões próprios.
Transportes Universo	40% próprio e 60% terceirizado.

Fonte: Elaborado pela autora (2016).

Conforme respostas obtidas pelas transportadoras estudadas, analisa-se que a Transportes Francisconi possui frota própria; A Transportes Mares do Sul conta com a maioria de seus caminhões, terceirizando apenas 30% o transporte, porém a Transportes Universo já prioriza terceirizar os caminhões.

As rotas feitas são importantes para a seguradora, principalmente pelo local de risco onde o caminhão normalmente pernoita, pois dependendo da localização, há mais frequências de roubo, bem como estradas mais propícias para acidentes, dentre outras opções. Com essas informações, a seguradora analisa o risco e enquadra o preço devido para esse caminhão.

Quadro 11 - Quais as rotas dos caminhões?

Entrevistado	Resposta
Transportes Francisconi	Criciúma, Paraná, São Paulo, Espírito Santo.
Transportes Mares do Sul	Região Sudeste.
Transportes Universo	MT/MS – RO/AC - PR.

Fonte: Elaborado pela autora (2016).

De acordo com as respostas obtidas pelas transportadoras, suas rotas normalmente variam do sul ao sudeste do país, onde as mesmas possuem suas filiais facilitando o transporte da carga. A seguradora avalia também o tipo de carga a ser transportada e se a mesma contém seguro, pois, dependendo da carga, o roubo vem a ser mais propício, como por exemplo: uma transportadora que carrega materiais eletrônicos, os quais, a facilidade de roubo e revenda é maior, o seguro

tende a ser mais caro ou até mesmo, a seguradora pode não aceitar segurar essa carga, pelo fato de o caminhão se tornar mais visado.

Quadro 12 - Qual o tipo de carga transportada? A carga tem seguro?

Entrevistado	Resposta
Transportes Francisconi	Matéria prima para cerâmicas, cerâmicas em geral. Sim, a carga é sempre segurada.
Transportes Mares do Sul	Produtos Cerâmicos e Matérias Primas. Sim.
Transportes Universo	A maior parte dos nossos produtos transportados são de pisos, revestimentos cerâmicos, mas carregamos também outros tipos de materiais: descartáveis, portas, forro pvc, madeiras, soja, ferro, têxtil, entre outros. As cargas são sempre seguradas pelo dono dela.

Fonte: Elaborado pela autora (2016).

Já no caso das transportadoras estudadas, existem mais avarias³, do que o roubo da carga ou do caminhão propriamente dito, pelo fato de a carga ser pesada, frágil e difícil de ser carregada. Conforme a metodologia da pesquisa, toda carga transportada tem que ser segurada, e, de acordo com as respostas obtidas pelos pesquisados, suas cargas sempre que transportadas, estão seguras seja elas pela própria transportadora ou até mesmo pelo dono da carga, e estes são transmitidos via internet na hora da saída do caminhão.

Em toda renovação a seguradora avalia o índice de sinistralidade do ano anterior, e com isso estuda os outros fatores (tipo de carga, rota, motorista) para estabelecer o preço. Dependendo do índice de sinistralidade, por exemplo, no caso de muitos sinistros numa única vigência, ou um sinistro pago à pelo menos 5 anos num valor relativamente alto, as seguradoras normalmente não aceitam o risco ou o prêmio de seguro se torna caro. Levando em consideração poucos sinistros ou de valores de sinistros pagos baixos, as seguradoras liberam até descontos sobre o valor total da frota.

³ Avarias: Falha, mal funcionamento, dano ou prejuízo que ocorre no transporte de uma carga, sendo observado desde o embarque até a chegada ao seu destino; as despesas que decorrem desse dano (DICIONÁRIO ONLINE DE PORTUGUÊS).

Quadro 13 - Índice de sinistralidade?

Entrevistado	Resposta
Transportes Francisconi	No último ano ocorreram 8 sinistros pagos, fora os pequenos estragos nos quais não deu de acionar o seguro.
Transportes Mares do Sul	Em média dois caminhões ao ano.
Transportes Universo	No último ano teve uma ocorrência, com exceção dos sinistros de baixo valor, nos quais não foram possíveis o acionamento do seguro.

Fonte: Elaborado pela autora (2016).

O índice de sinistralidade varia entre as transportadoras estudadas, de acordo com as respostas obtidas no questionário nota-se que a Transportes Francisconi teve uma grande taxa de sinistralidade no último ano relacionada às outras duas transportadoras que tiveram em média dois sinistros por vigência. Já na Transportadora Mares do Sul o índice em média gira em torno de dois acidentes ao ano, o que na visão da seguradora, na renovação da apólice, considera um índice bom não agravando o prêmio de seguro, dependendo também do valor do sinistro pago nestes dois acidentes. Para a Transportes Universo, o último ano foi considerado estável, visto que houve apenas um acidente, levando em consideração também os pequenos sinistros pequenos nos quais foram resolvidos entre si.

Como foco principal do estudo, o gerenciamento de risco vem a ser o questionamento de mais necessidade para compor esta pesquisa. O fato é que, o gerenciamento de risco é um fator positivo perante o índice de sinistralidade de uma empresa. Com isso, compara-se as respostas obtidas pelas transportadoras estudadas para averiguar a veracidade da sua importância.

Quadro 14 - Qual o gerenciamento de risco feito na empresa e seu desenvolvimento tecnológico?

Entrevistado	Resposta
Transportes Francisconi	Não temos gerenciamento de risco. Nossos caminhões somente são rastreados via satélite para acompanhamento.
Transportes Mares do Sul	Não é feito gerenciamento de risco, somente rastreador próprio e da companhia. No ramo da tecnologia, a empresa encontrou uma forma de ter segurança, que é o seguro contra roubos e acidentes e juntou a isso a tecnologia para atender seus clientes mais exigentes com as mercadorias que transporta. O rastreamento dos caminhões por satélite, por exemplo, implantado pela

	empresa em seus caminhões, traz benefícios e seguridade à transportadora, ao fornecedor e ao cliente, que podem localizar o caminhão e a mercadoria facilmente via satélite, tendo assim a segurança e previsão de chegada da mercadoria.
Transportes Universo	Brasil Risk, Buonny, Guep. O procedimento de gerenciamento de risco é feito com todos os nossos motoristas independente se são motoristas inexperientes ou se são motoristas que carregam conosco semanalmente.

Fonte: Elaborado pela autora (2016).

Nota-se que as três transportadoras usam como meio de gerenciamento de risco o rastreador. Este de certa forma é um equipamento importante para a empresa, pois, conforme a Transportes Mares do Sul cita “traz benefícios e seguridade à transportadora, ao fornecedor e ao cliente, que podem localizar o caminhão e a mercadoria facilmente via satélite, tendo assim a segurança e previsão de chegada da mercadoria”. É notável também, que nem todas têm um gerenciamento de risco adequado para que seja evitado o sinistro, ou ao menos, um cuidado maior no transporte da carga.

A contratação dos motoristas, ao invés da terceirização, pode ser um ponto positivo para a empresa, pois com estes registrados a transportadora vem a conhecê-los melhor, sabendo seus defeitos, erros e acertos. Já quando os motoristas são terceirizados, as transportadoras não têm o conhecimento de quem estes são e de onde vieram, sendo assim, um fator a ser observado como ruim para a empresa.

Quadro 15 - Os motoristas são terceirizados ou registrados? Na contratação, os motoristas passam por algum gerenciamento de risco?

Entrevistado	Resposta
Transportes Francisconi	Todos são registrados. Não.
Transportes Mares do Sul	70% dos motoristas são registrados na empresa. Sim, utilizamos a Buonny Gerenciadora.
Transportes Universo	Alguns são registrados – motoristas da empresa e temos motoristas terceirizados também. Sim, e isso é essencial, faz parte de todo o nosso procedimento para liberação da carga.

Fonte: Elaborado pela autora (2016).

Cada uma das transportadoras entrevistadas tem perfil de motoristas empírico, pois, como se pôde ver, a Transportes Francisconi tem todos seus funcionários registrados, porém, não passa os mesmos pelos gerenciadores de riscos; Já a Transportes Mares do Sul tem a grande maioria dos motoristas registrados e mantém o cuidado em gerenciar o risco, fazendo a pesquisa do perfil do motorista pela Buony Gerenciadora; Na Transportes Universo há motoristas registrados de acordo com a quantidade de caminhão, terceiros compõem a maior parte, porém passando também pelo seu gerenciador de risco.

O gerenciamento de risco aos motoristas é necessário para que a transportadora analise o perfil e verifique a veracidade deste, de acordo com o exigido. Eles analisam se o motorista tem cheques devolvidos, pendências financeiras no CPF, problemas civis, entre outras questões nas quais podem vir a fazer o motorista simular um roubo ou acidente ou que venha a agir de má fé.

Além de os motoristas passarem pelos gerenciamentos de risco, a aplicação de cursos e treinamentos voltados a um melhor desempenho destes são necessárias juntamente com uma punição na participação do prejuízo para que os mesmos venham a se conscientizar dos danos e infrações causadas.

Quadro 16 - Existe algum treinamento para os motoristas para que seja evitado a sinistralidade? Em caso de sinistro o motorista tem participação no prejuízo ou sofre alguma punição?

Entrevistado	Resposta
Transportes Francisconi	Não. Não
Transportes Mares do Sul	Alguns cursos através da Seguradora e Sest Senat. Todo sinistro tem sua análise, mas o prejuízo fica por parte da empresa.
Transportes Universo	Sim. Em todo caso é feito uma avaliação, caso necessário a empresa faz um acerto com o motorista, pois existem situações em que há necessidade de “conscientizar” os motoristas, como no caso, quando acontece avaria em que o valor excede a franquia.

Fonte: Elaborado pela autora (2016).

Segundo as transportadoras estudadas, normalmente os motoristas não tem participação no sinistro e não disponibilizam cursos ou treinamentos para os mesmos, porém, segundo a entrevistada Transportes Universo “existem situações em que há necessidade de “conscientizar” os motoristas como no caso, quando

acontece avaria em que o valor excede a franquia” fazendo com que o prejuízo venha a ser maior que o esperado.

No quadro 17 são demonstradas as características e as respectivas sugestões para as empresas estudadas. Com base nos estudos e pesquisas pôde-se observar que:

Quadro 17 - Análise da Pesquisa

Transportadoras	Características	Sugestões
Transportes Francisconi	Esta empresa conta apenas com o rastreador no caminhão como gerenciamento de risco. A mesma, no entanto, apresenta um índice de sinistralidade elevada.	Para que seja precavido o sinistro, é necessário que a empresa invista mais em treinamentos e informativos para seus motoristas, já que estes são todos funcionários da própria transportadora, passando-os por gerenciamentos de riscos e conscientizando os mesmos a atentarem-se mais no trânsito.
Transportes Mares do Sul	A segunda empresa conta apenas com rastreadores nos caminhões, da mesma forma que a transportes Francisconi. Contudo seu índice de sinistralidade é considerada estável em comparação às demais.	Para esta empresa sugere-se que a mesma incentive seus motoristas a se atentarem ao trânsito precavendo ainda mais a sinistralidade e passe os mesmos pelos gerenciamentos de risco como Buonny, ainda que a mesma terceiriza 30% dos fretes.
Transportes Universo	Na Transportes Universo é utilizado o gerenciamento de risco na contratação de seus motoristas, independente se forem próprios ou terceirizados. Já seu índice de sinistralidade vem a ser o mais baixo comparado às demais empresas.	Conforme dados, a empresa acaba por terceirizar mais seus caminhões, juntamente com o motorista, neste caso, seria mais viável e seguro que as cargas fossem transportadas por motoristas próprios, sendo possível assim, terceirizar apenas os caminhões, para que com isso, a empresa tenha a confiança de saber em quem está confiando, e aplicar também os rastreadores

		como meio de saber onde os mesmos se encontram.
--	--	---

Fonte: Elaborado pela autora (2016).

A tendência do estudo, é que as transportadoras que não fazem nenhum gerenciamento de risco, vejam a sua importância e comecem a aplicá-lo para que se obtenham resultados positivos em relação à sinistralidade, é necessário também, que as mesmas saibam da necessidade de ter um seguro.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em virtude de o País estar presenciando uma crise, o corte de gastos vem sendo cada vez mais forte e necessário para que as empresas possam obter seus lucros desejados e planejados, com isso, algumas transportadoras vêm fazendo cortes relacionados ao seguro, pois acham que este tipo de gasto seja desnecessário em virtude da não utilização do mesmo, porém, tendo em vista que, há a possibilidade do sinistro (pois o risco é para todos), estes repensam e acabam a manter o seguro. Não somente as empresas estudadas, mas também as empresas de um modo geral devem começar a ter consciência que o seguro não pode ser considerado um gasto desnecessário, e sim uma garantia, para que, em caso de uma ocorrência de sinistros, saibam que seu bem está devidamente coberto e havendo o ressarcimento adequado conforme contratado na apólice.

Levando em consideração todo o estudo apresentado no decorrer deste trabalho, no qual se objetivou a redução de sinistros, juntamente com a implementação de uma gestão de risco inerente ao seguro, foi observado que as transportadoras tendem a contratar o mesmo, porém sem a consciência de que exista também o gerenciamento de risco fazendo com que o sinistro seja menos provável. De modo geral, as transportadoras sabem da importância de se ter seu bem seguro, principalmente quando se trata da carga, pois estas empresas são contratadas para transportar cargas de terceiros fazendo com que a responsabilidade se torna maior.

É importante que a empresa mantenha sempre seu contador informado de todos os seguros contratados para seus bens, pois o mesmo deve registrar contabilmente todas as despesas envolvidas com a mesma. Assim, os prêmios de seguros pagos constituem despesas antecipadas, e sua apropriação no resultado (custo ou despesa) deve ser feita mensalmente, pelo regime de competência, durante o prazo de vigência da apólice. Geralmente, o controle dessas apropriações é feita através de relatórios auxiliares como planilhas.

Para a conclusão da pesquisa foram elaboradas algumas perguntas formando assim um questionário com as dúvidas mais frequentes relacionadas à gestão de risco implantada nas transportadoras. Contudo, foi notado que, em grande parte, estas não valorizam a gestão de risco como deveriam. Com a implantação destas gestões ressalta-se o quanto as transportadoras poderiam vir a diminuir seus

índices de sinistralidade, tornando isso, um fator favorável para a empresa, até mesmo relacionado ao prêmio pago do seguro, pois a seguradora avalia na renovação da apólice, o índice de sinistralidade de pelo menos os cinco últimos anos do veículo, agravando o prêmio de seguro em caso de muitos sinistros. Já quando o índice de sinistralidade é baixo, as seguradoras vêm a dar descontos sobre a frota, favorecendo as empresas e também seu setor financeiro, e os transtornos causados relacionados à ocorrência do sinistro. Para concluir, o gerenciamento de risco vem a ser um fator positivo para a empresa vindo a existir possíveis declínios na taxa de sinistralidade, quanto também a evitar transtornos relacionados aos acidentes de transportes de carga rodoviária.

REFERÊNCIAS

BARROS, A. J. S.; LEHFELD, N. P. S. **Fundamentos de Metodologia**: Um guia para iniciação científica. 2. ed. São Paulo: Markin Books, 2000.

BRDESCO SEGUROS. **Manual do corretor**. 2016. Disponível em: <<https://www.brdescoseguros.com.br/100Corretor/upload/br/auto/manuais/manualDoCorretor.pdf>> Acesso em: 03 abr. 2016.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 73**, de 21 de novembro de 1976. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del0073.htm#art20> Acesso em: 17 maio 2016.

BRASIL. **Lei nº 11.442**, de 5 de janeiro de 2007. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11442.htm> Acesso em: 17 maio 2016

BRASIL. **Lei nº 13.103**, de 2 de março de 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13103.htm> Acesso em: 23 maio 2016.

BRASIL. **Lei nº 4.594**, de 29 de dezembro de 1964. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/l4594.htm> Acesso em: 28 maio 2016.

BRASIL, **Lei nº 6.194**, de 19 de dezembro de 1974. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/l6194.htm> Acesso em: 28 maio 2016.

CASAS, Alexandre Luzzi Las. **Marketing de seguros**. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2003.

COAN, S. **Custos e preços** – Formação e análise. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 1999.

FENASEG. **Atividade seguradora no Brasil**: Fundamentos, história, regulamentação e prática. 4. ed. Rio de Janeiro: Geupiara, 2004.

KOTLER, Philip; ARMSTRONG, Gary. **Princípios de marketing**. 9. ed. São Paulo: Prentice Hall, 2003.

NASCIMENTO, Luis. **História universal do seguro**. 2015. Disponível em: <<http://historiadosseguro.com/sobre/>> Acesso em: 05 mar. 2016.

OLIVEIRA, S.L. **Tratado de metodologia científica**. São Paulo: Pioneira, 1999.

Seguro de carga. Disponível em: <<http://segurodecarga.net/>> Acesso em: 30 maio 2016

SIQUEIRA, Alexis Cavicchini Teixeira de. **A História dos Seguros no Brasil**. Rio de Janeiro: COP Editora, 2008.

SOUZA, Silney de. **Seguros: contabilidade, atuaria e auditoria.** São Paulo: Saraiva, 2002.

SUSEP. Disponível em: <<http://www.susep.gov.br/>> Acesso em: 02 set. 2015.

SUSEP. **Índice de veículos roubados.** Disponível em: <http://www2.susep.gov.br/menuestatistica/RankRoubo/resp_menu1.asp> Acesso em: 05 mar. 2016.

SUSEP. **Informações Gráficas.** Disponível em: <http://www2.susep.gov.br/menuestatistica/monitormercado/index_chart.asp> Acesso em: 05 mar. 2016.

THOMASI, Thiago Minatto. **Análise da formação do preço de venda: um estudo de caso em uma empresa de transporte rodoviário de carga localizada no sul de Santa Catarina.** 2015. Dissertação (Graduação em Ciências Contábeis) – UNESC, Criciúma. Disponível em: <<http://repositorio.unesc.net/bitstream/1/3676/1/Thiago%20Minatto%20Thomasi.pdf>> Acesso em: 02 jun. 2016.

TRANSPORTES MARES DO SUL. Disponível em: <<http://www.transportesmaresdosul.com.br/>> Acesso em: 02 jun. 2016.

TRANSPORTES FRANCISCONI. Disponível em: <<http://www.tfrancisconi.com.br/>> Acesso em: 02 jun. 2016.

TRANSPORTES UNIVERSO. Empresa. Disponível em: <<http://www.transportesuniverso.com.br/frota>> Acesso em: 02 jun. 2016.

ANEXOS

ANEXO A – APÓLICE DE SEGURO

Figura 7 - Apólice de Seguro Transportes Francisconi

Bradesco Seguro Auto	
Certificado de Seguro	
Nome da Seguradora BRADESCO AUTO/RE COMPANHIA DE SEGUROS	
CNPJ 92.682.038/0001-00	Código SUSEP 531-2
Processo SUSEP 15414.900666/2014-89	
Sucursal 652 CRICIUMA MERCADO	
Apólice	
Apólice Nº 016993	Proposta Nº 652014493
Data da Emissão 11/12/2015	Renovação da Apólice Nº 000000
Cosseguro Não	
Cosseguradora	CNPJ
Código SUSEP	% de Responsabilidade
Vigência do Seguro das 24:00 horas do dia 30/11/2015 às 24:00 horas do dia 30/11/2016	
Segurado	
Nome TRANSPORTES FRANCISCONI LTDA	
CPF/CNPJ 83.478.743/0001-07	
Endereço de Correspondência RUA CORONEL PEDRO BENEDET 190	
Complemento SALA 404	
Bairro CENTRO	

Dados relacionados à seguradora contratada.

Dados relacionados à apólice: desde o seu número; data, em que o documento foi emitido e vigência.

Dados relacionados ao Segurado (pessoa que contrata o seguro).

Município	UF
CRICIUMA	SC
CEP	Telefone Residencial
88801-250	34780009
Telefone Celular	Telefone Comercial

Demonstrativo de Prêmio		
Prêmio RCV:		197.965,85
Adicional de Fracionamento:		0,00
Sub-Total:		197.965,85
Custo de Emissão:		0,00
IOF:		14.609,87
Prêmio Total:		212.575,72
Forma de Pagamento		
Tipo de Cobrança	Nº da OCT	Data da OCT
DEBITO C/C	102572550708	07/12/2015
Nº de Prestações	1ª Prestação	Demais Prestações
06	35.429,28	35.429,28
Datas de Vencimento das Prestações		
07/12/2015 15/01/2016 15/02/2016 15/03/2016 15/04/2016 15/05/2016		
Banco		
BANCO BRADESCO S.A.		
Código da Agência	C/C para Débito	
3474-6	57326-4	
PRIMEIRA PARCELA PAGA PELA FICHA DE COMPENSAÇÃO NUM. 102572550708, EM 07/12/2015, NO VALOR DE R\$35.429,28.		

Neste campo é informado detalhadamente o valor o qual o segurado está pagando juntamente com seus impostos, acréscimos e descontos (valor total de todos os itens); Este mesmo campo também descreve a forma de pagamento com duas devidas datas e valores (em caso de ser débito, será exposto a conta bancária do segurado, em caso de boleto o número das fichas de compensação).

Corretor		
Nome		
OLURO PRETO COR SEG LTDA		
Código SUSEP		
00000100240885		
Código CPD	Inspetoria	Cód. Ass. Produção
427597	026	

Dados relacionados à corretora de seguros a qual intermedia o seguro de seguradora para segurado.

Dados do Item Nº 1

Nome		
TRANSPORTES FRANCISCONI LTDA		
CPF/CNPJ		
83.478.743/0001-07		
O segurado é proprietário do veículo?		
SIM		
Tipo de Pessoa	Data de Nascimento	Sexo
JURIDICA		
Endereço de Pernoite		
RUA DOMINGOS BRISTOT 49		
Complemento	Bairro	
	CENTRO	
Município		UF
CRICIUMA		SC
CEP		
88802-010		

Proprietário

Nome		
TRANSPORTES FRANCISCONI LTDA		
CPF/CNPJ		
83.478.743/0001-07		

Este quadro é de suma importância, pois, em caso de sinistro seguradora irá pagar a quantia somente ao proprietário do veículo, então, em caso de o proprietário não ser o segurado, é imprescindível que seja informado conforme apólice exemplo.

Veículo

Ramo SUSEP		
0553 - Automóvel Seg - 990		
Cobertura		
0=SEGURO RCF		
CI		
53.102.B7B.OTW.CX8		
Classe de Bônus Único		
00		
Marca/Tipo Veículo		
SCANIA R 440 A 6X2 HIGHLINE (E5)		
Ano Fab./Mod.		
2014/2015		

Aqui é informado o tipo de seguro (conforme explicado acima) se é de cobertura total ou somente RCF (contra terceiro); A classe de bônus que vai de 0 a 10, que a cada ano a classe aumenta em 1 ponto, e em caso de sinistro diminui 1 a cada sinistro; e a CI (Código de Identificação) que, nada mais é, que um código interno que cada seguradora tem, e, sem este, não se consegue renovar o seguro na próxima vigência.

Licença MMM5281		Chassi 9BSR6X200F3870579	
Código FIPE			
Uso do Veículo Carga Comum			
Tipo Rebocador			
Combustível DIESEL			
Nº de Portas 02	Nº de Eixos 03	Lotação Oficial do Veículo 00	
Veículo Transformado NÃO			
Itens Opcionais do Veículo			
Ar Condicionado	SIM	Freios ABS	NÃO
Direção Hidráulica	SIM	Câmbio Automático	NÃO
Bancos de Couro	NÃO	Air Bag	NÃO
Câmbio Semi-Automático	NÃO	Direção Elétrica	NÃO
Direção Eletro-Hidráulica	NÃO		

Neste quadro vão todas as informações relacionadas, exclusivamente, ao veículo segurado. É importante que sejam informados todos os adicionais, caso o veículo possua, para que, em caso de sinistro, a seguradora pague conforme contratação e informação.

Franquias		
Código 00	Veículo 0,00	Kit Gás 0,00
Equipamentos 0,00	Carroceria 0,00	Cláusula 86
Franquias Serviços		
Vidros 0,00	Faróis/Lanternas/Retrovisores 0,00	

Aqui é informado o valor da franquia (em caso de seguro Total) que varia de acordo com os critérios de cada seguradora. Porém, como este seguro é somente RCF não existe franquia.

Coberturas	
LMI	Prêmio Liq. Cobertura
Danos Materiais a Terceiros 300.000,00	1.954,06
Danos Corporais a Terceiros 300.000,00	766,56

Neste caso, como o seguro é somente RCF nesta apólice modelo só constam as coberturas de **Danos Materiais, Corporais e Morais**, pois, após a mudança da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, incidente dos seguros, o RCF não teria mais cobertura para Acidentes Pessoais a Passageiros por Morte ou Invalidez (no caso desta seguradora, pois cada seguradora tem suas normas), tendo que contratar separadamente o seguro de vida dos caminhoneiros.

Bradesco Seguro Auto

Danos Morais 50.000,00	191,43
Cobertura no estado de São Paulo SIM	

Demonstrativo de Prêmio	
Prêmio RCV:	2.912,05
Adicional de Fracionamento:	0,00
Sub-Total:	2.912,05
Custo de Emissão:	0,00
IOF:	0,00
Prêmio Total:	2.912,05

Por fim, neste campo é informado o demonstrativo do prêmio, detalhadamente, com todos os encargos e descontos.

Essa apólice se refere ao seguro da frota dos caminhões da Transportes Francisconi, nela contém atualmente (após inclusões e exclusões) 102 itens.