

Logística, Armazenagem e Transporte

Paulo Alves
Ricardo Beyer
Marconi Peixoto

São Paulo, 28 de outubro de 2015



Paulo Alves

Diretor de Linhas Comerciais – Zurich Brasil Seguros



Graduado em Administração de Empresa e Comercio Exterior com MBA em Gestão empresarial pela Universidade Andrés Bello no Chile e MBA em Leader Ship pela Nova South University na Florida/ EUA, possui mais de 23 anos dedicados a Subscrição, Gerenciamento de Riscos, desenvolvimento de produtos e planejamento estratégico voltados para seguro de Transportes Nacional e Internacional.

Presidente da Comissão da Comissão Técnica de Transportes pela FENSEG e do Conselho Consultivo do CIST - Clube Internacional de Seguro de Transportes - é atualmente Diretor de "*Commercial Lines*" na Zurich Brasil Seguros.

Painel Executivo:

Painel I – Cenários

- Evolução do Seguro de Transportes no Brasil
- Características da Matriz de Transporte
- Características da Frota Brasileira

Painel II – Legislação e Resoluções

- Leis do Seguro
- Leis e Resoluções com reflexo no seguro

Painel III – Subscrição:

- Conceitos, Objetivos e Etapas da Subscrição
- A Informação como Instrumento de Análise de Risco
- Os Princípios Básicos da Precificação no Seguro

Painel IV – O que fazer?

- Cultura do GR, uma Imposição?
- O que é efetivamente GR?
- Relação de roubo e acidente, saques, telemetria, (cenário)!
- O GR agrega valor?

Observações:

- Reflexões
- GR substitui o processo de subscrição?



Cenário Atual

Mercado, Legislação e Resoluções:

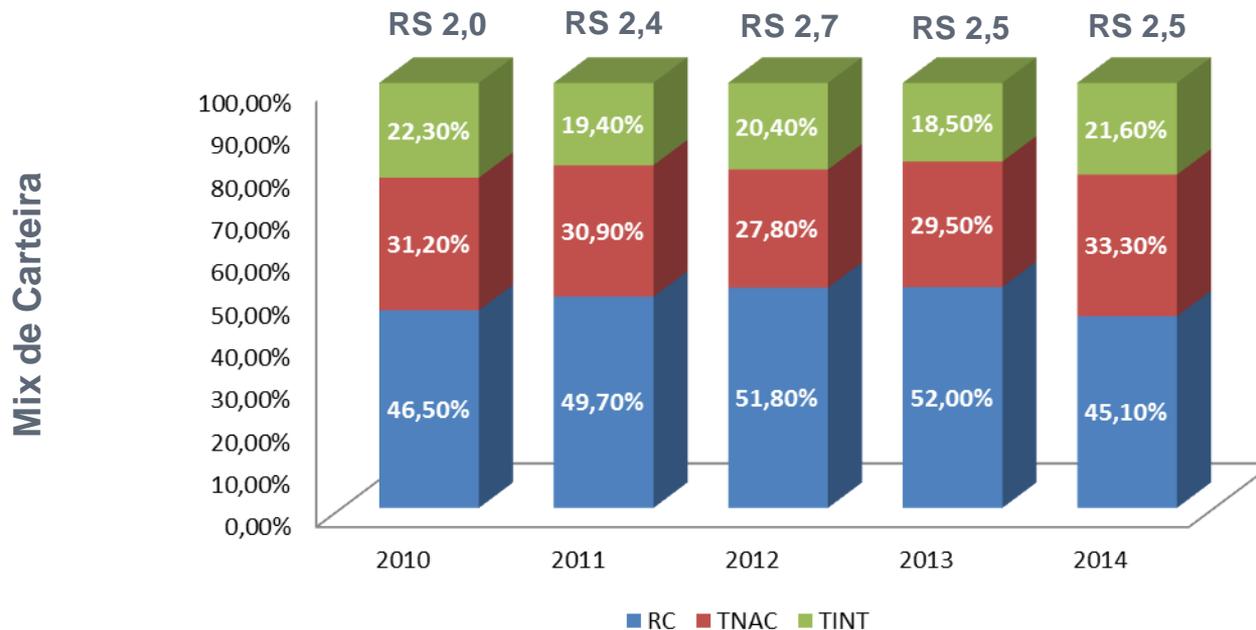
Painel I:

- Evolução do Seguro de Transportes no Brasil
- Características da Matriz de Transporte
- Características da Frota Brasileira

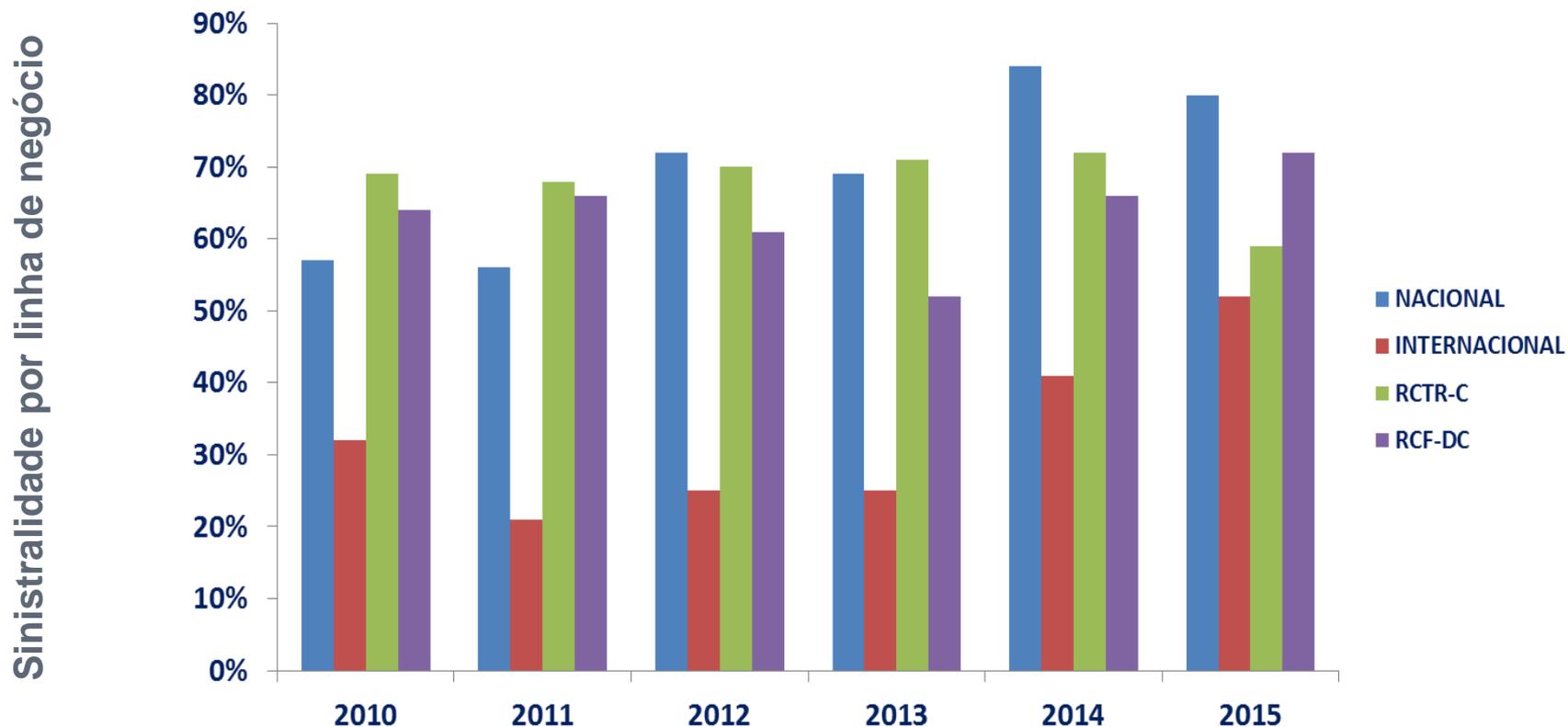
Painel II:

- Leis do Seguro
- Leis e Resoluções com reflexo no seguro

A Evolução do Seguro de Transportes no Brasil



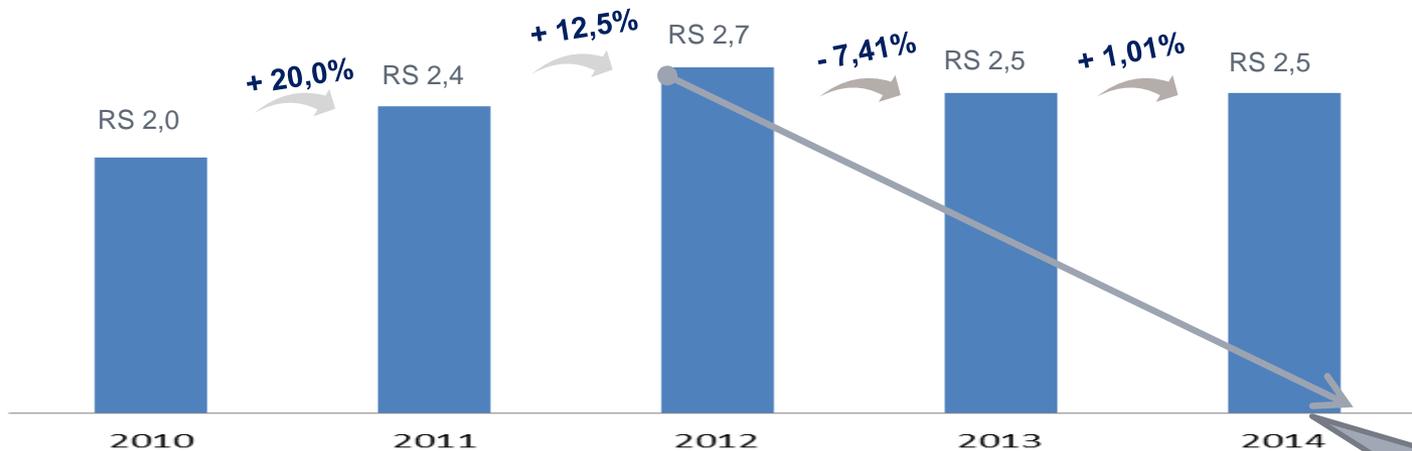
A Evolução do Seguro de Transportes no Brasil



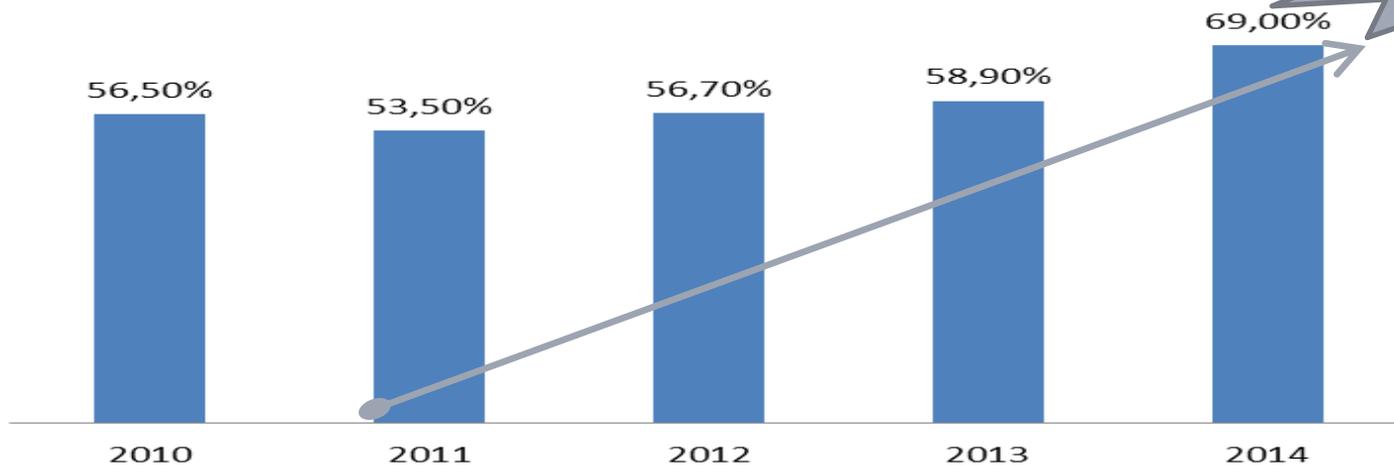
- Elevação do coeficiente S/P em todas as linhas nos **últimos 5 anos**
- **Transporte Nacional** encerrou 2014 com S/P 105% acima em relação ao **Transporte Internacional**;
- Até mês de agosto, não há movimento favorável para 2015

A Evolução do Seguro de Transportes no Brasil

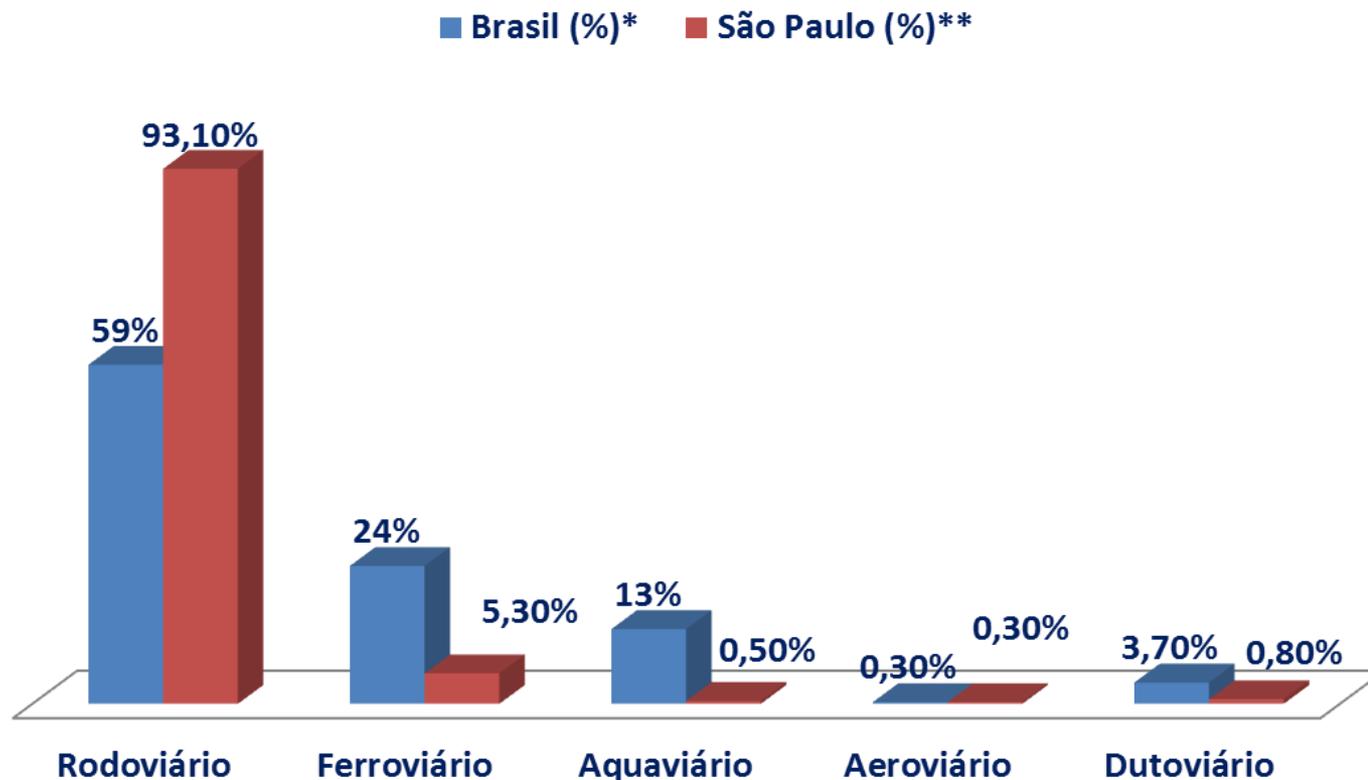
Prêmios Emitidos
2010 - 2014



Sinistralidade
2010 - 2014



Característica da Matriz e Transportes no Brasil



- Forte dependência do **modal Rodoviário**
- **Modal Ferroviário** com 30,000 de extensão sendo 27,000 para transportes de minérios
- **Modal Aeroviário** menos de 20% da capacidade (em peso), é utilizada
- **Modal Aquaviário** possui rede hidroviária de 22.000 KM e 9,500 KM de costa navegáveis

Característica da Matriz e Transportes no Brasil

Características da frota Brasileira

Idade Média dos Veículos

Tipo de Veículo	Autônomo	Empresa	Cooperativa	Total
CAMINHÃO LEVE (3,5T A 7,99T)	20	9,5	9,6	13,2
CAMINHÃO SIMPLES (8T A 29T)	24	11	15	16,6
CAMINHÃO TRATOR	18	8	13	13,1
CAMINHÃO TRATOR ESPECIAL	16	5,4	8,1	9,7
CAMINHONETE / FURGÃO (1,5T A 3,49T)	10	6,9	7,4	8,2
REBOQUE	20	12	15	15,4
SEMI-REBOQUE	15	8,7	11	11,6
SEMI-REBOQUE COM 5ª RODA / BITREM	10	7,1	6,6	7,9
SEMI-REBOQUE ESPECIAL	15	7,8	8,9	10,4
UTILITÁRIO LEVE (0,5T A 1,49T)	13	7,7	11	10,5
VEÍCULO OPERACIONAL DE APOIO	27	19	11	19
Total	17	9,3	11	12,3



Característica da Matriz e Transportes no Brasil

Características da frota Brasileira

Transportadores - Tipo de Veículo

Tipo de Veículo	Autônomo	Empresa	Cooperativa	Total
CAMINHÃO SIMPLES (8T A 29T)	486.349	279.082	3.218	768.649
SEMI-REBOQUE	134.280	476.509	7.339	618.128
CAMINHÃO TRATOR	156.019	333.741	6.124	495.884
CAMINHÃO LEVE (3,5T A 7,99T)	154.572	63.680	819	219.071
CAMINHONETE / FURGÃO (1,5T A 3,49T)	75.519	34.332	292	110.143
UTILITÁRIO LEVE (0,5T A 1,49T)	32.219	14.580	137	46.936
REBOQUE	12.764	32.387	247	45.398
VEÍCULO OPERACIONAL DE APOIO	2.052	2.681	22	4.755
CAMINHÃO TRATOR ESPECIAL	1.068	3.122	102	4.292
SEMI-REBOQUE COM 5ª RODA / BITREM	487	2.026	78	2.591
SEMI-REBOQUE ESPECIAL	290	1.473	43	1.806
Total	1.055.619	1.243.613	18.421	2.317.653



Legislações e Resoluções

Legislação do Seguro

- RES. CNSP Nº 182 de 15 de Abril de 2008 – RCA-C *
- RES. CNSP Nº 183 de 15 de Abril de 2008 – RCTF-C *
- RES. CNSP Nº 184 de 15 de Abril de 2008 – RCTA-C *
- RES. CNSP Nº 219 de 06 de Dezembro de 2010 – RCTR-C *
- CIRCULAR SUSEP Nº 422 de 01 de Abril de 2011 – RCF-DC **
- CIRCULAR SUSEP Nº 354 de 30/11/2007 – Embarcador Nacional e Internacional ***

Leis e Resoluções com reflexo no seguro

- Lei nº 11.442 de 05 de Janeiro de 2007 – disciplina do Transporte de Carga (RNTR-C)
- Lei Nº 13.303 de 02 de Março de 2015 – Regulamenta a Atividade do Motorista (revoga alguns dispositivos da lei nº 12.619 de 30 de Abril de 2012)
- Resolução CONTRAN nº 552 de 17 de Setembro de 2015 – Requisitos mínimo de segurança para amarração das cargas Transportadas em veículos de carga

Legislações e Resoluções – Lei Nº 13.303 de 02.03.2015

Art. 7. – O capítulo III-A da lei Nº 9.503 de 23-07/1997 do CTB passa a ter as seguintes alterações:

Art. 67-C - É vedado ao motorista profissional dirigir por mais de 5 (cinco) horas e meia ininterruptas veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou **de transporte rodoviário** de cargas.

§ 1º Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso dentro de cada 6 (seis) horas na condução de veículo de transporte de carga, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção desde que não ultrapassadas 5 (cinco) horas e meia contínuas no exercício da condução.

§ 1º-A. Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas na condução de veículo rodoviário de passageiros, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção.

§ 2º Em situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção, devidamente registradas, o tempo de direção poderá ser elevado pelo período necessário para que o condutor, o veículo e a carga cheguem a um lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados, desde que não haja comprometimento da segurança rodoviária.

§ 3º O condutor é obrigado, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, a observar o mínimo de 11 (onze) horas de descanso, que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no § 1º, observadas no primeiro período 8 (oito) horas ininterruptas de descanso.

§ 4º Entende-se como tempo de direção ou de condução apenas o período em que o condutor estiver efetivamente ao volante, em curso entre a origem e o destino.

§ 5º Entende-se como início de viagem a partida do veículo na ida ou no retorno, com ou sem carga, considerando-se como sua continuação as partidas nos dias subsequentes até o destino.

§ 6º O condutor somente iniciará uma viagem após o cumprimento integral do intervalo de descanso previsto no § 3º deste artigo.

§ 7º Nenhum transportador de cargas ou coletivo de passageiros, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas ordenará a qualquer motorista a seu serviço, ainda que subcontratado, que conduza veículo referido no caput sem a observância do disposto no § 6º. (NR).

Legislações e Resoluções – Res. CONTRAN Nº 552 de 17.09.2015

Art. 2º Só poderão transitar nas vias terrestres do território nacional abertas à circulação, transportando cargas, veículos que atendam aos requisitos previstos nesta Resolução.

Parágrafo único. As disposições deste artigo não se aplicam ao transporte de cargas que tenham regulamentação específica ou aquele realizado em veículo dedicado a transportar determinado tipo de carga, o qual possua sistemas específicos de contenção, como por exemplo, as cargas indivisíveis.

Art. 3º Todas as cargas transportadas, conforme seu tipo, devem estar devidamente amarradas, ancoradas e acondicionadas no compartimento de carga ou superfície de carregamento do veículo, de modo a prevenir movimentos relativos durante todas as condições de operação esperadas no transcorrer da viagem, como: manobras bruscas, solavancos, curvas, frenagens ou desacelerações repentinas.

Art. 4º Devem ser utilizados dispositivos de amarração, como cintas têxteis, correntes ou cabos de aço, com resistência total à ruptura por tração de, no mínimo, 2 (duas) vezes o peso da carga, bem como dispositivos adicionais como: barras de contenção, trilhos, malhas, redes, calços, mantas de atrito, separadores, bloqueadores, protetores, etc., além de pontos de amarração adequados e em número suficiente.

§ 3º Fica proibida a utilização de cordas como dispositivo de amarração de carga, sendo permitido o seu uso exclusivamente para fixação da lona de cobertura, quando exigível.

Art. 15 Esta Resolução entra em vigor na data sua publicação.

Ricardo Beyer

Superintendente Técnico de Transportes – Mitsui Sumitomo Seguros



Formado em Matemática e Ciências Atuariais com Pós-Graduação em Seguros e Previdência, possui mais de 15 anos de experiência no mercado de seguros de transportes, liderando equipes multidisciplinares nos Departamentos de Sinistros e Subscrição de Transportes.

Subscriber Especialista e Comissário de Avarias, com passagens pela Itaú XL, Fairfax e Chubb, está na Mitsui Sumitomo Seguros desde janeiro de 2015 e é atualmente o Responsável Técnico pela condução da Carteira de Transportes.

Subscrição

Subscrição no Seguro de Transportes:

Painel III:

- Conceitos, Objetivos e Etapas da Subscrição
- A Informação como Instrumento de Análise de Risco
- Os Princípios Básicos da Precificação no Seguro

Conceitos, Objetivos e Etapas da Subscrição



- O processo de Subscrição pode ser definido como um conjunto de tomada de decisões seletivas utilizado por uma companhia de Seguros para aceitar ou mesmo declinar um risco.
- Subscrição de seguros é o processo de classificação e seleção de riscos. Em termos mais simples: é um processo de triagem de risco.
- O objetivo principal portanto, consiste na avaliação das **informações e recursos** para determinar como o risco será classificado (aceitável ou declinável).
- É na etapa de Subscrição que avaliamos e definimos:
 - ✓ As Coberturas (Amplas, Restritas, Adicionais, Específicas)
 - ✓ Os Limites
 - ✓ As Capacidades
 - ✓ As Franquias
 - ✓ As Retenções (100%? Cosseguro? Resseguro Facultativo?)
 - ✓ O prêmio adequado

Conceitos, Objetivos e Etapas da Subscrição

TIPOS DE SUBSCRITORES



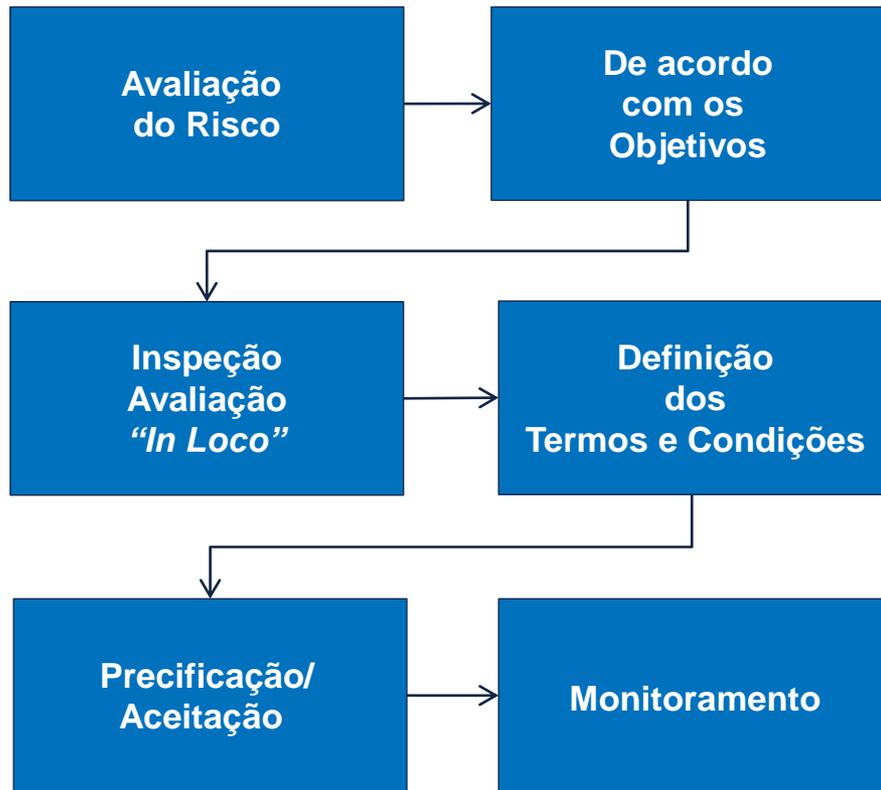
- **Conhecidos como Subscritores Técnico-Comerciais, tem como sua principal característica:**
 - ✓ Especialista no Ramo de Transportes
 - ✓ Habilidade Comercial com autonomia de aceitação
 - ✓ Promove a seleção dos Segurados e Corretores do segmento de acordo com as metas estabelecidas
 - ✓ Determina os melhores termos, condições, coberturas e limites
 - ✓ Determina o preço adequado
 - ✓ É o principal interlocutor entre a Área Operacional, Corretor e Segurado, garantindo assim o melhor e a mais adequada prestação de serviços



- **Conhecidos como Subscritores Técnicos, tem como sua principal característica:**
 - ✓ Habilidade técnica e voltada à manutenção de contas
 - ✓ Formulação da Política de Subscrição
 - ✓ Pesquisa e desenvolvimento de Coberturas e Clausulados
 - ✓ Acompanhamento e revisão dos critérios de taxação
 - ✓ Preparação dos manuais de subscrição e informativos técnicos internos ou externos
 - ✓ Conduz e é responsável pelas auditorias internas de subscrição e/ ou externas
 - ✓ Tem participação efetiva nos Órgãos de Classe e Entidades do Mercado
 - ✓ É responsável pela condução de atividades ligadas à educação e ao treinamento

Conceitos, Objetivos e Etapas da Subscrição

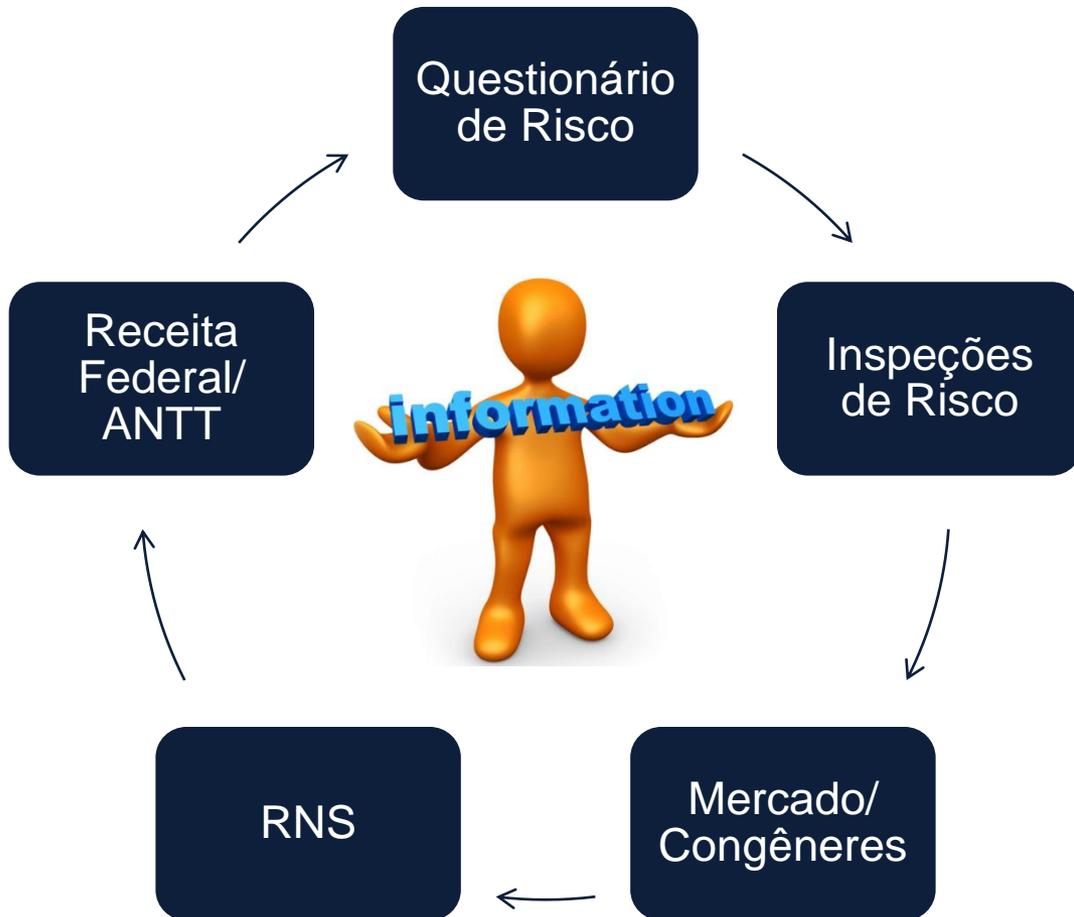
Os 06 Passos do Processo de Subscrição de Riscos



1. Receber a oferta e obter as informações do Risco
2. Apurar se o Risco está em conformidade com as Políticas de Aceitação, também conhecidas como “*Guidelines*” ou Guia de Aceitação
3. Identificar, desenvolver e medir as principais exposições e o desenho do Risco
4. Avaliar todas as alternativas de aceitação e selecionar o conjunto de termos e condições mais apropriado para administração do Risco
5. Estipular o custo adequado (prêmio) que suportará os sinistros, despesas, lucros e contingências
6. Monitoramento do risco ao longo da sua vigência

A Informação como Instrumento de Análise de Risco

QUAL É O INSTRUMENTO DE ANÁLISE DO RISCO?



RESULTADO:

- ✓ Maior clareza do tipo de risco à ser analisado
- ✓ Limites de Garantia, franquias e coberturas em total conformidade com a exposição analisada
- ✓ Prêmio condizente e que suporte eventos de frequência, severidade ou ambos
- ✓ Prestação de Serviços desenvolvida e adequada para cada realidade
- ✓ Confiança e credibilidade entre Segurado, Corretor e Segurador

Os Princípios Básicos da Precificação no Seguro



- A Precificação é prospectiva considerando que as taxas, termos e condições são produzidas e fixadas antes da efetiva transferência do risco
- Princípios:
 - A precificação deve refletir as estimativas do valor dos custos futuros
 - A precificação deve antever todos os custos associados à cessão do risco
 - A precificação deve ser caracterizada por:
 - ✓ Ser aceitável
 - ✓ Não ser exagerada
 - ✓ Ser apropriada
 - ✓ Não ser de maneira injusta ou discriminatória

Marconi Peixoto

Coordenador de Logística e Gerenciamento de Riscos – Willis Brasil



Formado em Direito com Pós-Graduação em Administração com Ênfase em Seguros, possui mais de 30 anos de experiência no mercado de seguros e Gerenciamento de Riscos, tendo atuado em Seguradoras, Corretoras e Gerenciadoras de Risco.

Professor convidado em Cursos de Graduação, Pós Graduação e MBA, está na Willis desde 2014 e atualmente responde por todas as Ações de Gerenciamento de Risco dos clientes de Transporte e Logística.

O que fazer? Alternativas ao Cenário

Gerenciamento de Riscos no Seguro de Transportes: cultura ou simples imposição?

Painel IV:

- Conceito de GR (no Seguro de Transportes)
- O que objetiva
- Onde é aplicado
- Como é aplicado / Etapas

Gerenciamento de Riscos no Seguro de Transportes: Cultura ou simples Imposição?

“...Muitos operadores logísticos se negam a trabalhar com produtos “muito visados” pelos ladrões. Produtos como pneus, cigarros, medicamentos e eletroeletrônicos exigem programas de gerenciamento de riscos e apólices de seguro cada vez mais complexas e sofisticadas.

Dados do setor dão conta que um grande número de companhias seguradoras existentes no Brasil não gosta (ou não quer) operar no ramo de transportes de carga, por exemplo, e quando o fazem, impõem uma série de restrições e limitações e/ou obrigações que, além de aumentarem os custos correspondentes, geram obstáculos e, até mesmo, total inviabilidade operacional.

Talvez no transporte essas exigências sejam cada vez maiores: cobertura por veículo muito baixa alto valor de franquia (em alguns casos chega a 30% do valor do prejuízo em casos de sinistro), obrigatoriamente de rastreamento, escolta e cadastro de motoristas simultaneamente e para todo e qualquer tipo de carga, são alguns exemplos.

Com consequência, despesas com segurança e adoção de medidas preventivas no transporte de cargas já equivalem entre 13% a 17% dos custos de operação, sendo que algumas apólices de seguro aumentaram mais de 30% (reais) nos últimos anos.

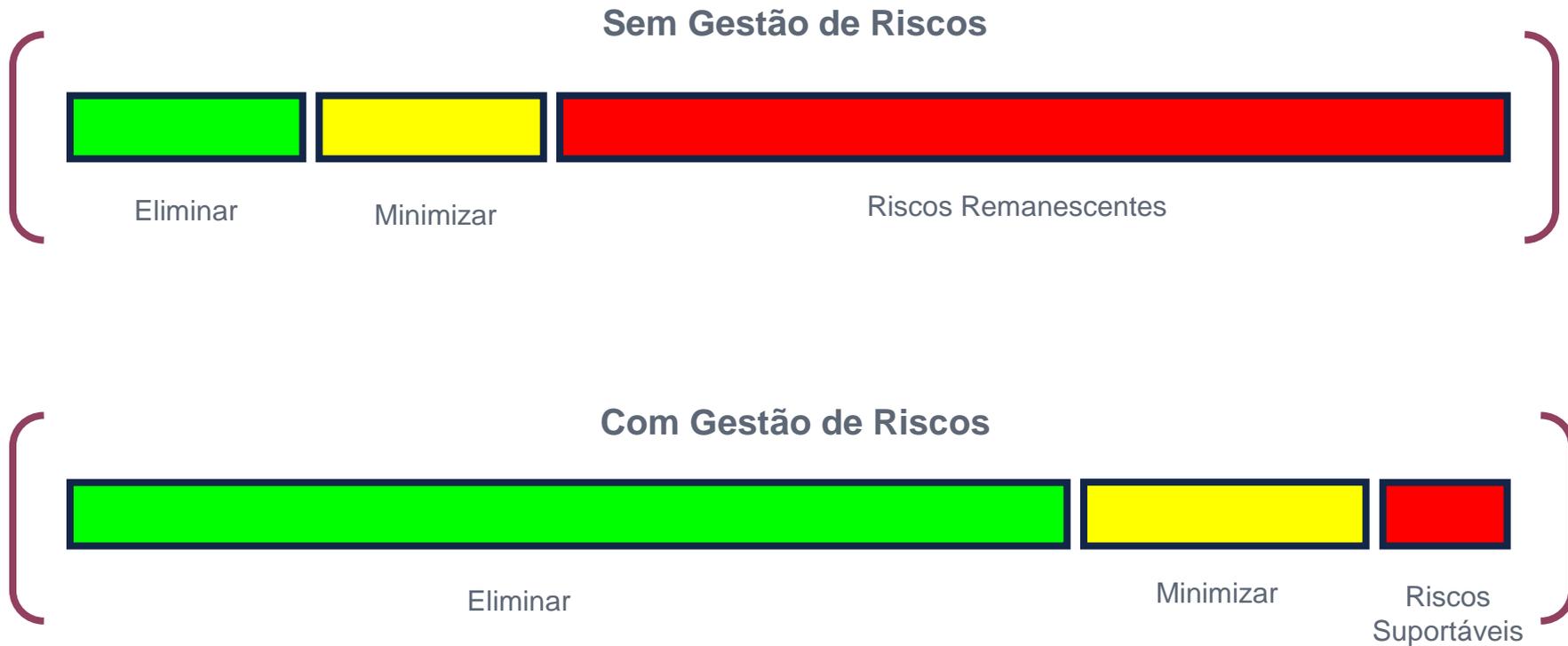
*Esta é uma situação antiga, pois no Relatório Final da CPI Mista do Congresso Nacional , sobre roubo de cargas, já estava explícito que o “aumento em média de 40% do custo do seguro, inviabiliza, em parte, a rentabilidade das empresas. Com o reduzido número de seguradoras oferecendo cobertura contra o roubo de carga, e a imposição de condições quase impossíveis de se cumprir, levou mais de 200 empresas a falência nos últimos dois anos...” **Press releases 2014 de um Operador Logístico***

O que fazer? Alternativas ao Cenário

Conceito de GR (no Seguro de Transportes)

- *“A função do Gerenciamento de Riscos é a de reduzir perdas e minimizar os seus efeitos. O gerenciamento de riscos é um contínuo processo de busca de defeitos, ou de quase-defeitos, com vistas à sua prevenção. Esses defeitos são chamados riscos. Risco é uma chance de perda e provavelmente, o mais importante degrau no processo de identificação e gerenciamento das perdas” Antonio Fernando Navarro*
 - *“Gerenciamento de Riscos é o meio pelo qual a incerteza e os fatores de risco encontrados, são sistematicamente mapeados e gerenciados, visando aumentar a propabilidade de sucesso e de cumprimento dos objetivos da organização, por meio da extinção de alguns fatores, minimização de outros e financiamento daqueles remanescentes” Diogo de Mendonsa A. Maciel*
 - *“Gerenciamento de Riscos” é o conjunto de medidas adotadas para conhecer, eliminar, diminuir e transferir os riscos, reduzindo assim a probabilidade de um evento que cause impactos negativos, acontecer” Julio Filho – Revista Seguro em Foco*
- “Conjunto de regras, procedimentos e controles, lastreados ou não por tecnologia, empregados para reduzir a exposição de risco de um determinado bem, aos eventos danosos a que está sujeito” (definição livre).**

O que fazer? Alternativas ao Cenário



O que fazer? Alternativas ao Cenário

Onde é aplicado?

Roubo de Carga

- Organização das quadrilhas e rede de receptadores.

Acidente com o Veículo Transportador - Tombamentos e Colisões

- Condições de trabalho e cultura do Motorista;
- Condições das Estradas;
- Saques a carga.

Avarias com a Carga - Consolidação / Amarração / Transportes

- Pouco conhecimento técnico do processo;
- Ineficiente manutenção dos materiais empregados;
- Baixo planejamento dos Contenedores (racks e embalagens).



O que fazer? Alternativas ao Cenário

Roubos e Acidentes, Saques e Telemetria

- Cenário;
- Nova cultura / Empobrecimento moral;
- Projetos de Prevenção Como implementar;
- Logística contribuindo para Segurança.



O que fazer? Alternativas ao Cenário

Roubos e Acidentes, Saques e Telemetria

Um estudo realizado há 10 anos por um grande Gerenciador, já apontava para números contundentes na relação Acidentes e Roubo.

*“...Até então apenas o roubo ganhava a exclusiva atenção com 11.000 eventos por ano que geravam **R\$ 1 Bilhão** em perdas. Números recentes mostram que ocorrem 85.000 acidentes com veículos de carga (apenas nas rodovias federais e estaduais), e que acarretam algo em torno de **R\$ 9 Bilhões** em prejuízos, nem todos estes indenizáveis ...”*

E o mais trágico...

Número de óbitos em acidentes de transporte por Categoria de Risco - Brasil, 1996 / 2010 (Instituto Sangari)															
Categoria	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Pedestre	24.643	24.112	20.314	16.627	13.643	14.102	14.341	14.074	13.966	13.924	12.956	12.362	12.157	11.194	11.946
Ciclista	610	822	717	933	1.238	1.462	1.788	1.779	1.908	2.055	2.130	2.111	2.072	2.001	1.909
Motociclista	1.421	1.877	1.894	2.689	3.910	4.541	5.440	6.046	6.961	8.089	9.191	10.392	11.471	11.839	13.452
Automóvel	7.188	7.353	6.628	7.799	8.262	8.483	9.069	9.018	9.875	9.492	9.754	10.218	10.420	10.347	11.405
Caminhão	771	772	630	733	1.042	1.018	1.116	1.186	1.356	1.401	1.341	1.354	1.264	1.346	1.404
Ônibus	129	98	186	158	199	135	195	201	291	224	300	234	230	225	190
Outros	508	586	521	629	701	782	805	834	749	810	696	735	660	641	682
Totais	35.281	35.620	30.890	29.569	28.995	30.524	32.753	33.139	35.105	35.994	36.367	37.407	38.273	37.594	40.989

O que fazer? Alternativas ao Cenário

Roubos e Acidentes, Saques e Telemetria

Problema dos Saques:

Segundo estudo da KPMG publicado em 2013, os principais fatores que propiciam o comportamento delituoso do saque, na sociedade brasileira são:

- Impunidade (certeza da ineficiente resposta dos órgãos de repressão);
- Enfraquecimento dos valores morais e sociais (quem é a vítima no crime patrimonial?);
- Pressões econômicas.



O que fazer? Alternativas ao Cenário

Gerenciamento de Riscos - Como Implementar / 5 Fases

Fase I: **Conhecer**

- Levantamento de todos os dados e informações disponíveis sobre os eventos que se pretende gerenciar;



Fase II: **Compreender**

- Ir a campo, realizando entrevistas e visitas técnicas onde os eventos se manifestam, mapeando e garimpando oportunidades;



Fase III: **Diagnosticar**

- Organizar a compreensão dos fatores de risco em forma de conclusões e delas ressaltar as oportunidades enxergadas de controle e mitigação;



Gerenciamento de Riscos - Como Implementar / 5 Fases

Fase IV: **Planejar**

- Estruturar um Plano de Ação, descrevendo as modificações e/ou ajustes no processo, necessárias ao melhor controle e gerenciamento dos ambientes, com vistas a eliminação ou redução da exposição;



Fase V: **Manutenir**

- Criação de indicadores que monitorem a performance das Ações, assim como o comportamento do risco gerenciado.



O que fazer? Alternativas ao Cenário

E afinal, Logística contribui para segurança ?

- Sistemas de Informações Logísticas antecipam decisões.
- O verdadeiro sucesso da Logística, é a entrega.
- Todas as informações geradas pelo GR, devolvem indicadores de performance.



OBRIGADO

Paulo Alves

Diretor de Linhas Comerciais – Zurich Brasil Seguros

 +55 (11) 2313-8802

 paulo.alves@br.zurich.com

Ricardo Beyer

Superintendente Técnico de Transportes – Mitsui Sumitomo Seguros

 +55 (11) 2161-0335

 rhbeyer@msig.com.br

Marconi Peixoto

Coordenador de Logística e Gerenciamento de Riscos - Willis

 +55 (11) 2161-0335

 marconi.peixoto@willis.com