Por Voltaire Marenzi[1]

Levantamento realizado no setor mostra que seguradoras pagaram R$ 252 milhões em indenizações para cargas roubadas entre janeiro e junho, ou seja, 2,4% a mais em relação ao mesmo período do ano passado.[2]

No meu último artigo, por coincidência, ou não, escrevi alguns comentários sobre a **Resolução CNSP número 472**, que consolidou e simplificou normativos que tratam dos diferentes seguros de Responsabilidade Civil dos Transportadores de Cargas, objetivando atender a Lei número 14.599 de 2023.

Disse que ela foi editada com 61 artigos com publicação datada de 30 de setembro de 2024, oportunidade na qual revogou diversas outras normas de mesma hierarquia jurídica, vale dizer, em plena sintonia com o princípio constitucional inserto na Lei Maior.[3]

Defendi o conteúdo da Resolução lembrando, contudo, que a Lei deve tratar melhor assuntos da maior relevância com aplicabilidade e eficácia que faça jus ao império de um país que quer crescer, desde que ela seja aplicada de uma maneira efetiva, correta e transparente.

Não adianta relativizar princípios jurídicos de que qualquer aluno de direito sabe de que a norma jurídica por mais abrangente que seja deve primar também dentro de uma circunferência de 360 graus, insertos em conteúdos éticos e morais plasmados dentro da valoração de moralidade.

Ouso dizer, sem arrependimento de um falso moralismo, que o mundo está doente e sobretudo sofre de um grave quadro psicótico, aonde cada um não se importa com nada mais do que consumir e tirar proveito de sua vida, de modo egoísta e ruinoso ao próximo e às futuras gerações.

O seguro contra roubo de cargas teve um crescimento de 29% na arrecadação no primeiro semestre deste ano, para R$ 628,4 milhões.[4]

O Estado de São Paulo concentra a maior parte das indenizações, com R$ 148,7 milhões pagos.

O maior crescimento nos pagamentos, porém, foi em Minas Gerais, com alta de 67,2%, para R$ 29,7 milhões.

“O impacto dessa atividade criminosa é sentido diretamente no mercado de seguros, que tem respondido com agilidade para oferecer soluções adequadas às transportadoras”, afirma a presidenta do Sindicato das Seguradoras do Estado.[5] De acordo com ela, é necessário que os setores público e privado se unam para reforçar a segurança nas estradas.

“Datas comemorativas como Páscoa, Natal, Ano Novo, Dia dos Pais e das Mães, e principalmente Black Friday, além do período de alta safra do agronegócio, como café, arroz, milho e soja, merecem atenção especial não apenas pelo aumento no volume transportado, mas também pela maior vulnerabilidade a desvios de carga”.[6]

O roubo de carga no Brasil é uma questão crítica que afeta não apenas o setor de transportes, mas também a economia do país como um todo.

Empresas que operam em território brasileiro enfrentam desafios diários ao transportar mercadorias, principalmente em rodovias e áreas urbanas densamente povoadas. O impacto financeiro é significativo, e a falta de uma legislação efetiva e de punições mais duras para esse tipo de crime contribui para o agravamento do problema.

Produtos eletrônicos, alimentos, medicamentos e combustíveis são os alvos preferidos dos criminosos. As quadrilhas estão cada vez mais organizadas, audazes e sofisticadas, utilizando tecnologia “de ponta” a par de informações privilegiadas para planejar e efetivar esses assaltos.

Além do prejuízo financeiro, que envolve tanto a perda das mercadorias quantos aos danos aos caminhões, há um custo indireto à sociedade. Vale dizer, o aumento dos preços para o consumidor final. Tudo isto, sem falar das pobres vítimas que andejam neste palco.

Embora existam leis que tratam do roubo de cargas, muitas vezes elas não são suficientes para coibir o crime de maneira eficaz. Um dos grandes problemas a ser registrado é a impunidade. Criminosos são presos e logo liberados, o que incentiva a reincidência.

HCs grassam e avolumam os processos de todos os Tribunais do país visando alforriar estes delinquentes!

Não tenho a pretensão de mudar o mundo, nem tampouco os tempos atuais que vivemos.

Porém, alertas devem ser pautados sob pena de vivenciarmos uma guerra civil a cada dia que passa e nada se faz para minimizar esta grave situação.

O roubo de cargas no Brasil é um desafio complexo que exige uma resposta igualmente abrangente.

É verdade, por outro lado, que as ferrovias hoje sucateadas no Brasil mereceriam também maior atenção de nossos legisladores. Este, todavia, é um tema que envolve outros fatores cadenciados ainda em um outro viés político ideológico, a meu sentir.

Da mesma sorte, o transporte marítimo[7] e o fluvial não são devidamente adaptados aos tempos modernos. O contrato de seguro também é disciplinado pelo vetusto Código Comercial ainda vigente, pasmem os leitores de 1.850, que diz ser este contrato “pelo qual o segurador, tomando sobre si a fortuna e riscos do mar, se obriga a indenizar ao segurado da perda ou dano que possa sobrevir ao objeto do seguro, mediante um prêmio ou soma determinada, equivalente ao risco tomado, provando-se por escrito, a cujo instrumento se chama apólice”.[8]

Urge, portanto, que passado este mês eleitoral que nossos legisladores exerçam e respeitem à vontade popular de que o nosso Brasil precisa, isto sim, de leis atualizadas e sobretudo dotadas de regras fortes e eficazes, sob pena de perdemos a pouca segurança jurídica que ainda resta no sentimento do povo brasileiro.

É o que penso.

Porto Alegre, 06/10/2024.

---

[1] Voltaire Marenzi, advogado e Professor.

[2] Matheus Piovesana, do Estadão. Conteúdo datado de 04/10/2024. Google, 06/09/2024.

[3] Constituição Federal. Artigo 59.

[4] Confederação Nacional das Seguradoras (CNseg).

[5] Sindseg-MG/GO/MT/DF), Andréia Padovani.

[6] (FenSeg), Marcos Siqueira. Presidente da Comissão de Seguro de Transporte da Federação Nacional de Seguros Gerais.

[7] Lei número 556, de 25 de junho de 1.850.

[8] Artigo 666, parte inicial do Código Comercial.