

**REVISTA ELETRÔNICA  
BRASILIANO & ASSOCIADOS**

ISSN 1678-2496N

Março – Abril 2007 | Edição 29ª

# **RISCO X SEGURO**

[www.brasiliano.com.br](http://www.brasiliano.com.br)

# SUMÁRIO

ADMINISTRAÇÃO DE RISCOS: A EFICIÊNCIA DO SEGURO ..... 5

*Antonio Celso Ribeiro Brasileiro*

GERENCIAMENTO DE RISCOS NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS ..... 11

*Antonio Celso Ribeiro Brasileiro*



A Revista Eletrônica Brasileiro & Associados nº29 é uma publicação bimestral. Reservado todos os direitos.

Diretor Executivo: Antonio Celso Ribeiro Brasileiro

Diretora de Treinamento: Enza Cirelli

Projeto Gráfico e Editoração: Marina Brasileiro

e-mail: [mbrasiliano@gmail.com](mailto:mbrasiliano@gmail.com)

# ÉTICA: IMPORTÂNCIA NO CONTEXTO DA (IN)SEGURANÇA



Conta a história que a origem da filosofia clássica é a resposta ao “conhece-te a ti mesmo”, que, segundo a tradição, estava escrito no dintel do oráculo de Delfos. A partir disso, Sócrates descobre a psyché e começa a levantar o véu sob o qual se esconde a dimensão mais profunda do homem.

Convencido da existência de um sentido e de uma verdade a respeito do mundo e do homem, Sócrates tratou dos principais interrogantes da vida humana. Procurava a verdade no interior do homem, daí o nome do método por ele criado, a maiêutica.

Tal convencimento tornou-se a base da ética clássica, que se manteria inabalável até o século XIII, quando sofre um grande golpe. A confiança da razão debilita-se, e com ela a capacidade de conhecer o mundo e a si mesmo. Dá-se lugar ao subjetivismo e a ética perde sua objetividade.

Para salvá-la dos caprichos dos homens, Descartes recorre a Deus, Kant ao imperativo categórico. Outros como Hegel, Nietzsche e Sarte, simplesmente negam o seu direito à cidadania.

Se tudo é subjetivo, o conceito de verdade fica camuflado, mergulhado em uma bruma, onde se enxerga pouco. Quando se perde o conceito da verdade, perde-se a identidade!!

A ética transforma-se num conjunto de regras que dizem respeito a um certo grau de dignidade e paz social. Falar de ética é falar de verdades que dizem respeito ao que há de mais nobre e elevado do homem.

A verdade não é algo que se inventa; antes de tudo, algo que se descobre. Não é uma mera teoria, é algo que compromete todo nosso ser. A ética leva-nos a conhecer sempre a verdade!!!!

Dentro deste quadro temporal podemos dizer que os livros de filosofia raramente são concebidos em um ponto preciso do tempo ou em algum lugar específico. Kant escreveu A Crítica da Razão Pura durante 11 anos. Spinoza trabalhou a maior parte da sua vida na Ética. Sócrates jamais escreveu uma única linha.

Este editorial visa ressaltar a importância da ética no contexto da gestão de riscos, onde vivenciamos a (in)segurança. Diante do quadro nosso de (in) segurança, onde traficantes dominando áreas das cidades, impedindo cidadãos de poderem circular, chacinas acontecendo a luz do dia, comandadas por policiais, assaltos, roubo de carga, ou seja estamos vivenciando tempos

de (in)segurança como nunca!!

Teria nossas leis clássicas se tornado obsoletas diante das novas ameaças? Quem é soberano de quem? Será o diálogo uma prática cultural específica, que às vezes poderia simplesmente se mostrar inadequada? E, o mais importante, sob que condições o diálogo é uma opção viável?

Trata-se ainda uma questão aberta: saber se essa (in) segurança pode ser terrorismo, se este terrorismo pode ser distinguido da guerra e, finalmente, se o Estado Brasileiro, pode declarar guerra a algo que não seja uma entidade política. Esta pode ser uma preocupação considerável, plano no qual a militarização da vida comum poderia minar o funcionamento do Estado constitucional, em que lançar mão de recursos militares pode se demonstrar uma atitude desproporcional e ineficaz.

Eu coloco que a batalha contra esta (in) segurança não é uma simples partida de xadrez. Não existem regras preestabelecidas: não há distinção entre lances legítimos e ilegítimos!!

A filosofia começou a avaliar se a razão poderia ter uma responsabilidade moral e social intrínseca, e se, com base nisso, a filosofia deveria desenvolver uma relação mais ativa com situações como essa que estamos vivendo – a (in) segurança.

Para Kant e outros filósofos do Iluminismo, tornou-se claro que a auto afirmação da razão tem um impacto histórico, pois só a razão é capaz de indicar como transformar o presente em um futuro melhor.

Desta forma a nossa liberdade é medida pelo grau em que tornamos aptos a adquirir controle sobre os fatores de riscos da (in) segurança, que do outro modo nos controlariam!

A ideologia explícita desta (in) segurança e de seus fatores de riscos é uma rejeição da modernidade, que na tradição filosófica está associado ao conceito do Iluminismo. O iluminismo marca uma ruptura com o passado, historicamente século XVIII, que se torna disponível somente com base na independência do indivíduo diante do totalitarismo (união do poder político e crença religiosa). Esta independência é a marca da modernidade!

Hoje quando perguntamos se vivemos em uma era iluminada, a resposta é não, mas vivemos em uma era de iluminação. Kant estava certo ao lembrar que nunca podemos confiar que vivemos em uma era iluminada, mas em uma era na qual a iluminação é um processo que tem necessidade constante de ser cultivado. Kant entende que a modernidade é uma mudança na atitude de crença. Uma atitude de crença indica o modo como acreditamos, mais do que aquilo em que acreditamos.

É isso que precisamos fazer!! Mudar nossas crenças, agir, tomar atitudes. Pois só assim poderemos controlar os fatores de riscos da (in) segurança, que hoje se espalha pelo Brasil a uma velocidade patológica!!

Sucesso, sorte e boa leitura!!!

*Antonio Celso Ribeiro Brasileiro*

*Publisher e Diretor Executivo*

[abrasiliano@brasiliano.com.br](mailto:abrasiliano@brasiliano.com.br)

# ADMINISTRAÇÃO DE RISCOS: A EFICIÊNCIA DO SEGURO

*Antonio Celso Ribeiro Brasileiro\**

## 1. Risco e sua Origem

O risco acompanha o homem e é inerente à sua natureza. Mas nem todos os riscos são iguais; o que existe quando se faz uma viagem de avião não é igual ao de uma dona de casa nas suas tarefas domésticas nem estes são comparáveis ao de um navegante solitário que cruza o Atlântico.

Poderia definir-se o risco, em termos gerais, como a possibilidade de que ocorra um acontecimento incerto, fortuito e de conseqüências negativas ou danosas.

O risco é uma possibilidade quer dizer, que o acontecimento tem que ser possível deve << poder realizar-se>>. A quem caminha por uma pradaria não pode cair-lhe em cima uma cornija de um edifício; é impossível e, portanto, não existe esse risco.

Paralelamente, o acontecimento tem que ser incerto; não pode haver a certeza de que ocorrerá. O homem que se atira à rua do trigésimo andar de um edifício não corre nenhum risco: conhece as conseqüências antes de fazê-lo. O paraquedista, ao contrário, sim, porque o acidente é só uma possibilidade que tratará de evitar por todos os meios ao seu alcance.

O acontecimento tem que ser fortuito ou acidental; quer dizer; independente da vontade do homem, cuja disposição normal deve ser, em todas as circunstâncias, a de evitá-lo ou reduzir as perdas que produzirá, no caso de acontecer.

Finalmente, o possível acontecimento tem que ter conseqüências negativas, no sentido de que deve comportar uma perda. Ao adquirir um bilhete de loteria não se corre o risco de nos sair um prêmio, mas está-se, somente, na expectativa de ganhá-lo. A expectativa, portanto, também se refere a um sucesso possível, mas de conseqüências positivas. Se em lugar de ser um entusiasta da loteria se for da química e se fizer experiências perigosas em casa, corre-se o risco de perdê-la.

O conceito do risco só se refere em conseqüência, a ocorrência de que um evento possível, incerto, fortuito e danoso.

## 2. Classificação de Riscos

Um fabricante tem expectativas de lucro e risco de perdas. O risco que corre é o de não ganhar, quer dizer, não ter lucro por haver calculado mal o preço de seus produtos, a concorrência do mercado, a capacidade de sua rede de vendas, etc. Mas este fabricante também tem o risco de ver incendiada a sua fábrica, o que no caso de verificar-se o levaria a perder tudo o que tem. Aparecer, pois, dois tipos diferentes de risco: o risco comercial ou especular (ganha mais ou ganhar menor) e o risco puro (perder o seu patrimônio). Ambas as classes de risco tem um tratamento distinto de acordo com a sua natureza; o primeiro se trata com as próprias técnicas da administração de empresas, enquanto que o segundo tem de ser tratado com as técnicas de seguro.

Há fatos que afetam uma comunidade e cuja origem não pode ser individualizada. Por exemplo, não se pode determinar quem provocou uma guerra. Têm uma origem coletiva e conseqüências também coletivas. A estes riscos chamamos gerais.

Por outro lado, também se produzem, às vezes, eventos extraordinários de origem física que afetam uma comunidade, como inundações, furacões, terremotos, etc. Estes riscos se denominar catastróficos.

No lado oposto, estão os eventos que podem ser individualizados na sua origem ou em suas conseqüências, pois se conhece quem os provoca e quem sofre as perdas. Quando um <<garçom>> derrama um copo de leite sobre um cliente, está-se perante um risco particular.

Visto de outro ângulo, há riscos que podem ser isolados e estudados porque os sinistros que originam se repetem com freqüência e sua análise se pode fazer sob variadíssimos pontos de vista temporal (estação, mês, semana, dia e hora em que costumam ocorrer) geográfico (lugares determinados, diferente freqüência, intensidade de acordo com o lugar de ocorrência), e pode chegar a ter-se conhecimento suficiente tanto de suas probabilidades de ocorrência em um lugar e tempo determinados, como na intensidade dos danos que podem originar. Trata-se dos chamados riscos objetivos, para cuja análise se utilizam os instrumentos matemáticos da estatística, tais como o cálculo de probabilidades e a lei dos grandes números.

Também há os riscos de pouca freqüência com que se manifestam, não podem ser estudados na forma antes assinalada e, por isso, a avaliação de suas possibilidades de ocorrência e conseqüências, segundo o tempo e lugar, deve ser feita por pessoa quem emita um parecer de acordo com os seus próprios conhecimentos e experiência. A estes riscos chamamos de especiais.

Um exemplo de risco objetivo pode ser qualquer ramo de seguro, dado, que, com mais adiante se verá, o seguro trata basicamente de riscos objetivos.

Como exemplo de riscos especiais serve qualquer desses riscos atípico de que se costuma tomar conhecimento pela imprensa, como o da perda da voz de um cantor ou os provocados por um leão que escarpa do circo. Têm um carácter subjetivo, porque na sua avaliação ou classificação é decisiva a intervenção de alguém, seja a pessoa prejudicada ou uma terceira pessoa, cujo critério decidirá sobre a sua probabilidade e gravidade.

Depois dos exemplos que acabamos de dar, interessa reter esta classificação dos riscos:

Pela natureza das perdas	Riscos comercial ou especulativo
	Risco puro (risco propriamente dito)
Pela sua origem e alcance	Riscos gerais ou catastróficos
	Riscos particulares
Pelo seu sistema de avaliação	Riscos objetivos
	Riscos especiais

### Tratamento

Cada risco é encarado, de forma diferente por parte das pessoas que podem sofrer suas conseqüências, e esta reação produz-se de forma especial para cada risco e por indivíduo.

Há muitas pessoas que enfrentam a vida como se os riscos só existissem para os outros; são insensíveis à consideração das perdas que lhes podem surgir das fontes de risco. Mas há também as que são conscientes dos riscos. Mas há também as que são conscientes dos riscos e avaliação que fazem de suas conseqüências leva-as a adotar medidas especiais.

Umam atuam de modo a que o risco desapareça, como é o caso de quem, para evitar o risco de sofrer um acidente aéreo, decide não usar os aviações; está pessoa procedeu à eliminação do risco.

Outras não podem realizar tal eliminação porque prejudicaria atividades de importância vital para elas, e por isso, optam por reduzir o risco. Assim, por exemplo, o gerente de uma fábrica que dispõe de depósitos de combustível líquido, cujo incêndio poria em perigo as suas instalações, decide manter esse combustível em depósitos subterrâneos isolados do edifício; pode dizer-se que proceder à redução do risco.

Outras pessoas são conscientes dos riscos, mas a avaliação que fazem de suas conseqüências não os leva a tomar nenhuma medida, por considerá-las de pequena importância. Estes indivíduos estão assumindo o risco quer dizer, aceitam as perdas que podem advir-lhes e não adotam nenhuma medida de proteção contra eles.

Há ainda os que, além de aceitar o risco, vão criando um fundo econômico que lhes permita repôr as perdas que se produziram ao ocorrer um sinistro; tal fundo se denomina autoseguro e constitui uma forma ativa de assumir o risco.

Finalmente, cabe uma última posição a respeito do risco, que e a sua transferência. Trata-se de procurar alguém que tome a seu cargo as perdas quando se produzirem, a troco do pagamento de um preço ou contraprestação adequada. Esse alguém é uma instituição: o Seguro.

O risco, portanto, pode ser tratado mediante a sua eliminação, educação, assunção ou transferência.

### 3. Prevenção

Existem em todos os casos a possibilidade de se executar um programa de prevenção do risco, tão completo que este não chegue a produzir-se. Obviamente, a manifestação mais efetiva da prevenção é a eliminação do risco.

Não obstante, tendo em conta que a eliminação total do risco levaria a situações insustentáveis (excessivo custo ou graves repercussões de outro tipo), o normal é que a prevenção só trate de evitar que se produza o sinistro ou, se produzir que as perdas sejam as menores possíveis.

A prevenção realizar-se com base a um programa que tem em conta o isolamento das fontes do risco, o estabelecimento de normas de atuação a vigilância no cumprimento de tais normas e o adestramento adequado das pessoas implicadas.

Supondo-se como exemplo, que o risco a prevenir é o incêndio numa indústria de madeira, o programa de prevenção terá em conta a quantidade de matéria prima existe; a sua disposição em pilhas pequenas situadas a certa distância umas das outras, e todas longe das instalações em que se encontra a maquinaria e os produtos acabados; a existência de extintores ou serviços contra incêndio em pontos chave; um sistema adequado de retirada das aparas e serradura, etc.

Igualmente se adestrará a equipe humana da indústria, cuja participação no programa é vital, que será treinada no manejo dos principais instrumentos contra o fogo, no caso de o incêndio se produzir. Finalmente serão elaboradas e instituídas normas de vigilância.

### 4. Segurabilidade

O seguro é uma das formas de tratamento do risco, mas não de qualquer risco, e sim somente do que reúna as características adequadas para que atuem os seus mecanismos. Do exposto é fácil deduzir que o tipo de risco que pode ser coberto pelo seguro é aquele que, além de possível, aleatório fortuito e danoso, é referido a casos particulares.

Todavia, os limites ente os riscos puros e os comerciais ou especulativos não têm uma formulação rígida; as técnicas do seguro estão-se aproximando continuamente de mais riscos, pelo que não é de estranhar que alguns deles acabem tornado-se seguráveis em determinadas circunstâncias ou passem a sê-lo de modo normal.

Nem há também uma linha rígida de separação entre riscos gerais e riscos particulares. Inclusive há que se ter em conta que a evolução do seguro se vem desenvolvendo de modo que são os próprios seguradores que, mediante associações ou outras fórmulas que objetivam uma maior distribuição, assumem riscos gerais ou catastróficos.

O segurador baseia toda a sua atividade no conhecimento do risco. Esse conhecimento ele o obtém através do cálculo de probabilidade que se permite mediante métodos estatísticos, determinar com bastante exatidão o grau de probabilidade de verificação de um evento (sinistro) entre um grande número de casos possíveis (riscos). É à base da lei dos grandes números e se quantifica num índice de possibilidades que vai de zero (a impossibilidade absoluta) a um

(a certeza absoluta). Assim, a probabilidade de que sai um número determinado, ao lançar um dado é de  $1/6$ , quer dizer, 0,166.

A lei dos grandes números é um postulado científico que estabelece que quanto maior for o número de casos estudados relativamente a um mesmo acontecimento, mais possibilidades existirão de determinar em que número e circunstâncias ele se produzirá no futuro e fazer uma previsão aceitável de sua ocorrência, e, portanto, do seu custo.

Dentro desta linha, o segurador tem de apoiar-se na lei dos grandes números, onde o cálculo de probabilidade possa ter uma possível manifestação concreta. Por isso um objetivo primordial que deve perseguir cada entidade seguradora é conseguir um volume de riscos segurados suficientemente grande (massa) para dar solidez técnica a sua atividade que, de outra forma, ficaria convertida num simples jogo apoiado no azar, onde o risco, o sinistro e o pagamento da indenização ficariam sujeitos a umas circunstâncias que, por princípio e totalmente oposta à essência do segurado a sorte.

Fora os casos em que, em certos momentos, possam surgir situações catastróficas essencialmente anormais ou períodos sem perdas, o normal é que os sinistros tenham uma frequência e uma intensidade relativamente uniformes, se manifestem com periodicidade constante num lapso de tempo significativo e afete, por igual, um determinado grupo de pessoas e objetos segurados. Somente sobre estas bases se pode fazer o estudo estatístico da possibilidade média do sinistro e fixar-se o preço de tal possibilidade, o prêmio.

Assim se compreende que, qualquer atividade seguradora tem de contar, como requisito indispensável, com uma massa de riscos (massa segurável) que torne possível a existência do cálculo de probabilidades a que, antes, aludimos.

Mas não é indispensável, embora seja conveniente, que a massa provenha diretamente da própria entidade seguradora, pois há que aumentar para tal efeito a sua dimensão, através do cosseguro ou do resseguro, ou qualquer outro tipo de associação com outras companhias seguradoras que se encontrem em situação semelhante.

Por outro lado, para que os riscos sejam seguráveis é necessário que as perdas que deles derivam, reúnam as características seguintes:

1. Quantificáveis - Não se pode quantificar o sofrimento que causa o incêndio da casa própria, mas sim o valor da perda econômica, pelo que só contra esta última, se pode segurar.
2. Pré-explicáveis – Quer dizer, que se trata de perdas de que se tem suficiente e experiência por se haverem produzido em grande número de casos semelhantes.
3. Mensuráveis – Que podem ser avaliadas mediante os mecanismos de regulação da seguradora, mesmo em muitos casos isso constitua uma operação complexa que somente pessoas especializadas (peritos) podem efetuar.
4. Absolutamente acidentais – Não intencionadas, ou, o que vem a ser o mesmo,

com incerteza sobre a ocorrência sobre sinistro. Na realidade, o seguro se contrata tanto para recuperar as perdas como para eliminar a incerteza sobre a situação que poderia produzir-se com o sinistro.

O seguro parte da premissa que o sujeito ao risco não provocará deliberadamente as perdas, pois se fosse assim, a atuação da seguradora seria fraudulenta e, em consequência, o sinistro seria recusado pelo segurador.

# Gerenciamento de Riscos no Transporte Rodoviário de Cargas

*Antonio Celso Ribeiro Brasileiro\**

A constante busca pelo aumento da produtividade e a maior participação no mercado tem provocado a alta competitividade entre as empresas. Esse grande desafio nos dias atuais tem provocado a busca por instrumentos cada vez mais eficazes na gestão empresarial. Nesse contexto a Logística Empresarial se apresenta como um poderoso instrumento de competitividade e diferencial de mercado entre as empresas.

O conceito de “just in time” e cadeia de suprimento “supply chain management” são uma realidade para o aumento da produtividade e competitividade. O produto certo, na hora certa, no local desejado e de acordo com sua conformidade, são fatores que indicam a capacidade operacional da Logística da empresa. A garantia disso implica no adequado Controle de Prevenção de Perdas, em função dos riscos implícitos no transporte de cargas.

O Gerenciamento de riscos é justamente o conjunto de ações que visa impedir ou minimizar as perdas que uma empresa pode sofrer tendo suas cargas roubadas, sem falar na possibilidade de perda de vidas. Através de um programa de prevenção de perdas são estudadas medidas para administrar e/ou reduzir a freqüência e abrandar a severidade dos danos causados.

A estratégia eficaz de gerenciamento e financiamento de riscos envolve toda a filosofia operacional de negócios e os próprios objetivos estratégicos da empresa. Deve ser, portanto, um processo integrado e contínuo, sempre objetivando proteger a corporação da exposição financeira ou de gastos desnecessários.

Nenhuma estratégia de Gerenciamento de Riscos será eficaz se não estiver focada no que chamamos de Custo Total de Risco. É de fundamental importância a determinação deste custo, bem como o monitoramento e controle dos elementos que compõem, tais como despesas com seguros, franquias, perdas não seguradas, custos de prevenção e combate a contingências.

O seguro representa apenas uma fração do custo total do risco, e nosso objetivo é manter um processo permanente de controle e redução de todos estes custos.

O gerenciamento de riscos pressupõe um planejamento estratégico de segurança que possui alguns pontos críticos:

- **Identificação de riscos** – através das características da operação de logística, os riscos são apontados.
- **Análise de riscos** – são verificados a freqüência das rotas, mix de cargas, pontos de maior probabilidade de sofrer perdas, entre outros.

- **Planejamento de medidas e condutas preventivas e emergenciais** – nesta fase deve ser elaborado um manual de operações com o objetivo de padronizar as condutas entre toda a cadeia de logística e da segurança.
- **Operacionalização** – fase onde todo o sistema e processo planejado serão iniciados.
- **Controle e avaliação** – esta última fase é alimentada de forma contínua, com o objetivo de medir o desempenho do GR e adequar possíveis erros.

Além disso, a estratégia do plano de GR a ser implantado tem que focar o ativo humano da empresa, com atenção especial para os envolvidos diretamente no transporte das mercadorias e também o apoio das organizações policiais.

Não podemos esquecer ainda, que o gerenciamento de risco é composto por diversas ferramentas de segurança e tem por objetivo apresentar uma solução integrada para a empresa, com diminuição real e imediata das perdas até que se possa atingir o índice zero de sinistro.

Para obter os resultados desejados, o Gerenciamento de Risco lança mão de algumas ferramentas combinadas entre si ou isoladas, conforme a necessidade do projeto. Estas ferramentas são a combinação da tecnologia empregada na segurança com o homem através de um processo organizacional, ou seja, normas e procedimentos. São ferramentas utilizadas no processo de Gerenciamento de Risco:

1. **RASTREAMENTO DA FROTA** – Atividade que experimenta um crescimento muito forte, ainda que com a liderança de mercado concentrada na tecnologia de transmissão dos dados via satélite; bem como os modelos de rastreadores e bloqueadores que utilizam o sistema híbrido (GPS ou não, radiocomunicação combinado com a telefonia celular digital).
2. **ACOMPANHAMENTO VIA FONE**: Monitoramento realizado através de ligações efetuadas pelos motoristas em postos de controle avançados no eixo rodoviário. Neste ponto existe um preposto da Gestora de Risco para efetuar o controle e acionar o plano de contingência, se for o caso.
3. **ESCOLTA ARMADA** – Uma das mais onerosas ferramentas tendo em vista que lança mão do recurso humano como parte fundamental no processo de segurança apoiado na maioria das vezes por um dos sistemas de localização citados anteriormente. Utilizada tanto no perímetro urbano como em rodovias conforme a necessidade de proteção face ao valor agregado. Justifica-se o emprego desta ferramenta nas cargas de alto risco associada à inexistência de tecnologia embarcada nos autocargas.
4. **PESQUISA SÓCIO-ECONÔMICA E CRIMINAL** – Consiste no levantamento da vida econômica, das referências sociais e do passado criminal do motorista, ajudante, ou qualquer outro integrante do processo de logística. As estatísticas comprovam que somente a implementação desta ferramenta reduz em média, e de início, 30% do volume de roubo de carga numa operação de logística. Esta ferramenta visa

evitar “o golpe”, ou seja, o motorista ou equipe entregar a carga ao receptor, que paga em média 50% do valor de nota fiscal, simulando o roubo. Há casos em que até transportadores ou embarcadores não idôneos beneficiam-se duplamente desta fraude, pois recebem o montante relativo à perda da sua seguradora e ganham com a revenda do produto fraudado. Golpes desta natureza são comuns em proprietários de caminhões com dívidas. Além de beneficiarem-se do valor do produto fraudado, pagam alguém para atravessar o caminhão para um país vizinho (Bolívia por exemplo) vendem-no por um custo menor que o valor venal, dão a queixa de roubo, livram-se da dívida e ainda terminam com um pequeno lucro.

5. **OPERAÇÃO PRESEÇA** – Consiste na presença física de uma célula da Gestora de Risco da empresa contratada para prestar este serviço dentro das instalações do contratante.
6. **TREINAMENTO “IN LOCO”** – Consiste na atividade sistêmica de treinamento de toda equipe envolvida com o processo de logística, principalmente dos motoristas e ajudantes, cujos treinamentos são feitos a cada viagem antes do início desta. Estes treinamentos são denominados “BRIEFING COM O MOTORISTA E AJUDANTES”. Este treinamento poderá ser em grupo e para tal deverá ser adequado à realidade da operação do embarcador para não engessá-la.
7. **ENDOMARKETING** – Ferramenta que visa sensibilizar todo o público interno no embarcador e transportador para a importância da atividade de Gerenciamento de Risco como ferramenta fundamental para garantir a continuidade do seu business e conseqüentemente a sobrevivência dentro de um cenário altamente competitivo.
8. **NORMAS E PROCEDIMENTOS** – Documentação que regula a atividade de Gerenciamento de Risco. As Normas contém todas as exigências impostas pela seguradora. Serve também para regular o processo de auditoria e controle da execução do projeto de GR no TRC.
9. **FORMAÇÃO DE COMBOIO** – O comboio consiste na formação de uma coluna de deslocamento rodoviário cujo ponto de origem e destino para os autocargas são congruentes. É mais fácil subtrair um veículo com um determinado produto atrativo embarcado do que três ou mais veículos com cargas mixadas cujo volume total de um autocarga é dividido pelo número de autocargas na formação do comboio.
10. **SEGREGAÇÃO DA INFORMAÇÃO** – Consiste no ato de regular o fluxo de informações dentro do processo de logística (notas fiscais, pedidos de faturamento, romaneios de embarque, controles de baixa em estoques, relatórios de auditoria interna, controle na balança, entre outros) segregando-as, com a finalidade de evitar a fuga voluntária ou não. Lembramos que a informação é extremamente valiosa para a prática delituosa de roubo de carga.
11. **SERVIÇO DE INVESTIGAÇÃO** – Trabalho preventivo e corretivo que visa identificar os autores do crime. É uma atuação constante e altamente responsável pela redução do crime de roubo de carga bem como a sua recuperação.

Para que haja uma ampla visão de todos os fatores que possam influenciar no processo de gerenciamento de riscos, aconselha-se que a prestação desse serviço seja realizado por uma empresa de gerenciamento de riscos independente. Ou seja que não esteja vinculada a seguradora e outras ferramentas. A independência é a peça chave para o sucesso. As vantagens para a empresa contratante são inúmeras, por exemplo:

- contratação de seguros adequados;
- redução de riscos com conseqüente redução de prêmios;
- bens e vidas humanas preservados;
- manutenção do fluxo produtivo e permanência da empresa no mercado;
- garantia de abastecimento;
- aumento de produtividade e competitividade;
- viabilização das carteiras de seguro no transporte rodoviário de cargas.

O gerenciamento de riscos no transporte de carga é hoje uma ferramenta vital para o embarcador e transportador, visando mitigar os riscos operacionais.

*Antonio Celso Ribeiro Brasileiro\**

*Master Degree - Diplome D'Etudes Approfondies (DEA) en Information Scientifique et Technique Veille Technologique (Inteligência Competitiva) pela UNIVERSITE TOULON - França; Especializado em: Inteligência Competitiva pela Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ; Gestión da Seguridad Empresarial Internacional – Universidad Comillas – Espanha; Segurança Empresarial pela Universidad Pontificia Comillas de Madrid – Espanha; Planejamento Empresarial, pela Fundação Getúlio Vargas - SP; Elaboração de Currículos pelo Centro de Estudos de Pessoal do Exército - CEP, Bacharel em Ciências Militares, graduado pela Academia Militar das Agulhas Negras; Bacharel em Administração de Empresas; Autor dos livros: "Análise de Risco Corporativo – Método Brasileiro"; "Manual de Análise de Risco Para a Segurança Empresarial"; "Manual de Planejamento: Gestão de Riscos Corporativos"; "A (IN)Segurança nas Redes Empresariais: A Inteligência Competitiva e a Fuga Involuntária das Informações"; "Planejamento da Segurança Empresarial: Metodologia e Implantação"; Co-Autor dos Livros: "Manual de Planejamento Tático e Técnico em Segurança Empresarial"; "Segurança de Executivos" - Noções Anti-Seguestro e Seguestro: Como se Defender; Atual Coordenador Técnico e Professor dos Cursos: Curso de Especialização (MBA) Gestão em Segurança Empresarial e do Curso Avançado em Segurança Empresarial, ambos da Fundação Escola de Comércio Álvares Penteado – FECAP - SP; Membro do Instituto Brasileiro de Governança Corporativa – IBGC; Membro do Institute of Internal Auditors IIA; do Instituto dos Auditores Internos do Brasil – AUDIBRA; Membro e Diretor de Planejamento Estratégico da Associação Brasileira dos Profissionais de Segurança Orgânica – ABSO, da Associação Brasileira dos Analistas de Inteligência Competitiva – ABRAIC; da Associação Brasileira de Logística – ASLOG; da Associação Brasileira de Gerenciamento de Riscos – ABGR; Coordenou a 1ª Pesquisa de Vitimização Empresarial 2003 – Contrato pela PE-NUD/ONU/SENASP; Editor da Revista Proteger e Diretor Executivo da BRASILIANO & ASSOCIADOS.*