

Título: Gestão de Seguro de Cargas e Gerenciamento de Risco no Transporte – ACESITA (1)

AUTORES;

FERDINANDO M. D. P. GIUDICE (2)

MAURICIO CASTRO ARAUJO (3)

MARCIA SARAIVA VIANA (4)

RESUMO:

Este trabalho relata a experiência da Acesita com o processo de gestão de seguros no transporte terrestre, após contratação de uma apólice de seguros para cobertura do transporte de produtos em substituição ao sistema de “Ad Valorem”, reduzindo a alíquota do prêmio em 50 %.

Historicamente, os sinistros que ocorriam no transporte dos produtos da Acesita eram avarias decorrentes de acidentes, embalagem mal feita e molhamento por água chuva, dentre outros.

No final de 1999, passamos a conviver com um novo problema, o roubo de carga. O roubo de carga é de difícil controle por se tratar de ação externa, e por não se recuperar o salvado, no caso do inox, de alto valor tem-se o agravamento do sinistro.

Para aumentar o controle sobre o roubo, implantamos o Gerenciamento de Risco, que inicialmente, estava concentrado nos carregamentos de inoxidável. Ações como a formação de comboios acompanhados por escolta armada foram implantadas.

Atualmente, é utilizado o rastreamento via satélite ou tele monitoramento. O Gerenciamento de risco foi ampliado para os produtos Silício e Carbono, pois também passaram a ser alvos de roubos.

Um bom gerenciamento de risco minimiza a incidência de roubos, monitora o processo e assegura o atendimento aos clientes, possibilitando uma administração da apólice de seguro com menores custos de prêmios. De 2001 a 2005 (Setembro) tivemos 30 roubos, média de 5 eventos ao ano.

Palavras – chave

seguros

sinistros

Gerenciamento de risco

(01) Contribuição para XXV Seminário de logística da ABM

(02) Analista de Logística - Acesita

(03) Gerente de Logística – Acesita

(04) Analista Financeiro – Arcelor Brasil

1 – INTRODUÇÃO

Após o processo de Privatização a Acesita passou por inúmeras mudanças, e o transporte tem acompanhado este processo.

Na Acesita, assim como em outras empresas, o seguro de carga tem se tornado alvo de atenção no processo logístico, considerando sempre o valor agregado do material movimentado, bem como os riscos inerentes a operação.

O seguro do transporte de produtos siderúrgicos era feito da seguinte forma. a Acesita pagava ao transportador um Ad Valorem, ou seja, um valor adicional ao frete com referência no valor da mercadoria e a transportadora contratava uma apólice de seguros no mercado.

Em 1997, foi efetuado um estudo no qual se concluiu que a melhor opção seria a Acesita efetuar a contratação do seguro direto a uma seguradora do mercado e não mais pagar Ad Valorem a transportadoras.

A Acesita negociou um desconto na tabela de RR (Risco Rodoviário) do IRB (Instituto de Resseguros do Brasil) de 32% o que possibilitou a redução de 50% no valor pago pelo cliente a Acesita, posteriormente foi revisada a taxa do cliente, retornando a um patamar próximo do pago anteriormente, em função dos roubos e da necessidade de Gerenciamento de Risco

Através de um trabalho de gerenciamento de risco, a Acesita vem evoluindo neste processo e obtendo resultados favoráveis, considerando que inicialmente o risco estava concentrado nas avarias e acidentes e posteriormente a preocupação maior, passou a ser o roubo de cargas.

O gerenciamento do risco tem sido fator preponderante no processo de contratação de apólice de seguros no transporte, ou seja, as seguradoras não contratam risco no transporte caso a empresa ou transportadora não possuam um gerenciamento de risco eficaz.

2 – OBJETIVO

Assegurar o atendimento aos clientes no prazo, reduzindo os sinistros no trajeto

- Garantir o atendimento aos clientes reduzindo o custo logístico,
- Minimizar riscos de indenização à Acesita em caso de sinistro
- Propiciar uma maior segurança aos motoristas no transporte

3 – DESENVOLVIMENTO

3.1 – Histórico da opção pela apólice de seguros x Ad valorem

O seguro do transporte de produtos siderúrgicos era feito da seguinte forma, a ACESITA pagava ao transportador um Ad Valorem, ou seja, um valor adicional ao frete com referência ao valor da mercadoria e a transportadora contratava uma apólice de seguros no mercado.

Em 1997, durante o trabalho interno denominado DOT (Desempenho operacional Total), na busca de redução dos custos, identificou-se a possibilidade de redução do custo de transporte com a substituição da taxa de ad valorem por uma apólice de seguros.

Com a assessoria da AEON RISK , na época Portominas, foi efetuado um estudo no qual se verificou a oportunidade de efetuar a contratação do seguro direto a uma seguradora do mercado e não mais pagar Ad Valorem a transportadoras.

A Acesita negociou um desconto na tabela de RR (Risco Rodoviário) do IRB (Instituto de Resseguros do Brasil) de 32%, o que possibilitou a redução de 50% no valor pago pelo cliente a Acesita, ou seja, de 2/1000 passou a pagar 1/1000 sobre o valor da mercadoria . Observando que além das coberturas básicas, foi contratado como adicional os riscos de roubo, molhadura, arranhadura, má estiva e concedido aos transportadores o DDR, ou seja, dispensa de ação de regresso. Foi incluso no custo da apólice o serviço de salva cargas

3.2 – Implantação da apólice na Acesita

Inicialmente, tivemos um trabalho de negociar com as transportadoras, quando estas utilizavam parte deste prêmio como frete, ou seja, as transportadoras que tinham um histórico de menor sinistralidade tinham uma condição de apólice melhor, outras possuíam apólice porém não averbavam todos embarques, situação que colocavam os embarques da Acesita em risco caso houvesse um sinistro.

3.2.1. Evolução das negociações e coberturas

Em 1998, a negociação das Apólices de seguro de transporte da Acesita foram unificadas e passamos a fazer uma negociação de todas apólices de transporte da empresa, escoamento, abastecimento, importação e exportação.

Nesta fase, iniciou-se uma sinergia entre a área financeira, com o seu know how de negociar com bancos e responsável pelas apólices de seguro da empresa, e a área de logística, como suporte técnico, formando um grupo coeso para rediscutir as apólices de transporte.

Neste processo de negociação, obteve-se uma redução nos prêmios e especificamente no escoamento a redução passou de 32% para 62% sobre a tabela do IRB passando de 0,1% para 0,06% sobre o valor da mercadoria.

Nesta negociação foi, incluída uma nova cobertura, transporte de níquel eletrolítico nacional que possuía um histórico de roubo e as transportadoras estavam se negando a efetuar o transporte, pois suas apólices não tinham limite de cobertura para suportar

3.2.2. Gestão do risco de acidentes e avarias

Com a implantação da apólice, passamos a fazer uma efetiva gestão dos riscos, o serviço de salva cargas passou a nos dar subsídios para avaliar os sinistros.

Todo sinistro passou a ser registradas causas potenciais. Estes relatórios permitiram a Acesita efetuar melhorias tais como:

- Treinamento de motoristas
- Adequação de embalagens
- Identificação de motoristas que praticavam atos inseguros
- Identificação de condições de riscos nas estradas

Neste período, avaliamos a possibilidade de eliminar a contratação de uma apólice de seguros externa e fazer um auto seguro, considerando que os riscos conhecidos, estavam sob controle

3.3 – Implantação do Gerenciamento de Risco contra Roubos

Historicamente, os sinistros que ocorriam no transporte de produtos da Acesita eram avarias decorrentes de acidentes, embalagens mal feita, molhamento por água de chuva, peçação, entre outros. Com o trabalho de treinamento dos motoristas e melhoria das condições de embalagem das cargas, chegou-se a avaliar o impacto da suspensão da apólice de seguro. Quando passamos a vivenciar um outro problema no final de 1999, “Roubo de Carga”.

A abordagem de motoristas por meliantes, seguida do roubo da carga e a devolução do caminhão sem nenhum dano, nos preocupou. Como solucionar o problema , considerando que o roubo da carga é de difícil controle por se tratar de ação externa, bem estruturada e planejada, agravando o cenário, por não haver salvado a se recuperar, no caso do inox, alto valor agregado.

Neste momento chegamos a avaliar junto aos transportadores a possibilidade de retorno à condição anterior do Ad Valorem , acreditando que as transportadoras teriam maior controle sobre os agentes externo, no caso os ladrões. O retorno obtido foi, além do Ad Valorem cobrado anteriormente, tínhamos agora uma taxa de GRIS, ou taxa de Gerenciamento de Risco.

Buscando inibir a continuidade dos roubos, e ao mesmo tempo, não permitir a formação de um mercado paralelo competidor com o mercado formal, buscamos junto com a corretora e seguradora uma alternativa, que seria, uma empresa especializada em gerenciadora de Risco. Neste momento tivemos que rever a alíquota de prêmio a ser repassada ao cliente considerando o aumento de custo imposto pelo Gerenciamento de Risco e a retirada de todo o desconto da tarifa obtido anteriormente.

O processo de gerenciamento de Risco contra roubo no transporte consiste na prevenção do ataque pelas quadrilhas, ou seja, **criar dificuldade e procurar externa-las para desviar a atenção sobre a carga.**

3.3.1. Operação abafa

No início, foi feita uma operação de guerra, parecida com os tempos das diligências (farwest) . Buscou-se bloquear a ação dos bandidos nos pontos de riscos potencial, ou seja, Rodovia Fernão Dias, do sul de Minas a SP.

A operação consistia em formação de comboios na porta da Usina, os quais seguiam até a cidade de Rio Vermelho-MG (Fernão Dias), a partir deste ponto até o cliente, as cargas eram protegidas por escolta armada.

Após 2 meses depois, em função do alto custo, reduzimos a escolta a uma força de reação, que consistia no processo de uma escolta armada monitorar o trecho acompanhando os comboios por trechos aleatórios.

Adiciona-se isto, todo um processo de triagem da vida do motorista (tele risco), este processo de seleção busca inibir motoristas de entregarem a carga.

Efetuada um processo de monitoramento da ação da policia na região e cobrança de ação efetiva para inibir os roubos

Resultado:

Reduzimos a incidência de abordagens / roubos em 50%.

Histórico de Roubos - (Nº de eventos/ano)								
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	TOTAL Período
	sem GR	Início do GR com escolta e comboio	Início do GR com rastreamento via satélite	Início do GR para Silício e carbono			Início do GR com cartão magnético GV PASS	
Total	11	5	4	3	6	10	7	46
INOX	11	5	2	0	4	3	4	29
SILÍCIO			1	0	1	3	0	5
CARBONO			1	3	1	4	3	12

Fonte: Controle de Registro de Reclamações - RR's - NLT

- **Início de Gerenciamento de Risco para Carbono e Silício**
- **Recuperação de 2 cargas roubadas**

3.3.2. Rastreamento via satélite

Em função dos custos e da efetividade do Gerenciamento de Risco utilizado, aliado a perda de produtividade das frotas por terem que continuar a viajar em comboios, discutimos com a Gerenciadora de Risco, as Alternativas de melhoria no processo, bem como, forma de assegurar a manutenção dos resultados.

O indicador foi por implantarmos o uso de tecnologia, sendo a mais indicada para o processo, o sistema de rastreamento por satélite.

Nesta fase, foi pesquisado os sistemas de rastreamento existente no mercado, com assessoria da Gerenciadora de Risco e optamos pelo sistema Autotrak, pela confiabilidade, pois o preço era o maior do mercado.

3.3.2.1 Autotrac

Como funciona

A tecnologia Autotrac é composta, basicamente, por dois itens: o hardware embarcado nos veículos e software inteligente, instalado na base de operações do cliente. O hardware, chamado também de eletrônica embarcada, é composto pelo MCT (Mobile Communication Terminal - Terminal de Comunicação Móvel) do qual fazem parte o terminal dados e a antena de comunicação via satélite com GPS integrado. Além disso, o sistema comporta o OBC, para aplicações de segurança, e uma série de sensores e atuadores instalados de acordo com o perfil de risco do cliente.

O software inteligente (QTRACS BR, em breve SuperVisor®) permite que o setor de transportes e/ou operacional da empresa seja responsável pelo gerenciamento das atividades de monitoramento, rastreamento e comunicação com a frota. Desenvolvido integralmente pela equipe de programadores da Autotrac e rodando em plataforma Windows, o QTRACS BR é totalmente customizável, sendo passível de integração com outros sistemas utilizados pelo cliente. Além disso, o software traz toda a expertise logística e de gerenciamento de risco, adquirida ao longo dos anos de experiência da Autotrac no mercado brasileiro

Eletrônica Embarcada



Por ter sido desenvolvido com especificações militares, o hardware embarcado nos veículos é bastante robusto e permite o uso em situações extremas sem perda de desempenho. Como a tecnologia utiliza comunicação via satélite, acidentes geográficos, como cadeias de montanhas ou florestas, não causam qualquer tipo de interrupção na comunicação, assim como é minimizada a ocorrência de interferências de sinal, ruídos ou áreas de sombra



MCT

O Terminal de Comunicação Móvel (MCT) é um equipamento de comunicação digital, bidirecional, via satélite. Tem capacidade de suportar variadas condições de temperatura, trepidações, quedas e até tentativas intencionais de quebra. Pode ser instalado em caminhões, ônibus, veículos médios (utilitários e caminhonetes), embarcações e ferrovias. É composto pelo terminal e pela antena de transmissão via satélite com GPS integrado.

O terminal, de fácil operação, é composto por um teclado, uma tela de cristal líquido e cabos de conexão. O equipamento foi desenhado para comandos básicos e por meio dele é possível enviar e receber mensagens.

A antena, equipada com um receptor GPS, é responsável pela comunicação do veículo com os satélites. O uso combinado de técnicas de modulação proporciona rápida conexão com cada um dos satélites e melhora ainda mais o desempenho do sistema. O receptor GPS integrado à antena permite determinar a localização geográfica de um veículo com precisão de até cinco metros.

Além da composição básica, diversos periféricos podem ser adicionados ao MCT e ampliar as funcionalidades: impressoras, pagers, palm tops, leitores óticos, hand helds e computadores de bordo (OBC) são alguns exemplos.

OBC

Desenvolvido pela Autotrac, o OBC (Computador de Bordo - On Border Computer) é um equipamento voltado para aplicações de segurança e utilizado principalmente por empresas que precisam de ferramentas de gerenciamento de risco.

O OBC gerencia sensores e atuadores que informam aos clientes, em tempo real, o status do veículo e de alguns componentes. É possível, por exemplo, saber se as portas estão abertas ou fechadas, se a carreta está engatada ou desengatada, se o motor está ligado ou desligado e qual a temperatura do baú, entre outros.

O computador de bordo permite também que o cliente programe os procedimentos a serem adotados pelo sistema em situações de exceção. Os atuadores entram em ação quando algum sensor informa alterações dos parâmetros pré-estabelecidos, como velocidade máxima excedida, portas do baú abertas sem autorização do operador na empresa, variações de temperatura indesejáveis etc.

Com o OBC, é possível programar ações para quando algum componente do caminhão for violado, como parar o veículo, acionar sirenes e setas, enviar mensagens automáticas de emergência e imobilizar a carreta, entre outros. Essa possibilidade propicia flexibilidade na aplicação do produto para gerenciamento de risco.

SENSORES

Os sensores são os equipamentos responsáveis pelo monitoramento constante do veículo. Eles registram todas as variações de status ocorridas durante o percurso e comunicam ao OBC as ocorrências não programadas. Na tentativa de violação desses parâmetros, o operador na base de operações do cliente é imediatamente avisado e toma as medidas cabíveis.

Há vários tipos de sensores disponíveis e a alternativa de desenvolver novas aplicações sob demanda. Confira alguns sensores comercializados pela Autotrac:

Sensor de ignição: informa variações do estado da ignição (ligado/desligado).
Sensor de velocidade: mede as variações de velocidade durante o percurso. No caso de excesso de velocidade, pode imediatamente ativar um atuador e/ou comunicar a central do cliente. É configurável.
Sensor de violação do sistema: detecta imediatamente qualquer tentativa de violação do sistema, acionando uma série de atuadores contra eventuais sinistros. É ativado sem necessidade de intervenção do motorista ou da base de operações do cliente.
Sensor de porta do baú: detecta a abertura não autorizada da porta do baú.
Sensor de temperatura: extremamente recomendado no transporte de cargas frigoríficas. Monitora e informa constantemente a temperatura do baú. Caso esteja fora dos padrões por um determinado período de tempo, o sensor alerta o motorista e/ou o operador.
Sensor de carona: detecta o ingresso não autorizado de pessoas na cabine do veículo.
Sensor de desengate de carreta: informa quando a carreta é desengatada do veículo de forma não autorizada. Pode automaticamente ativar alarmes, sirenes, imobilizar a carreta e até bloquear o veículo.

ATUADORES

Os atuadores são os mecanismos que interferem diretamente no funcionamento do veículo. Podem ser ativados automaticamente pelo sistema, por meio do OBC, ou pelo operador na empresa, sempre que ocorrer um evento não programado.

Há vários tipos de atuadores disponíveis e a possibilidade de desenvolver novas aplicações sob demanda. Confira alguns atuadores comercializados pela Autotrac:

Bloqueio do veículo: bloqueia o veículo de forma definitiva (até que o operador cancele o comando) ou por um determinado período de tempo.

Trava do baú: trava as portas do baú do veículo e pode ser ativada ou não a partir da base de operações do cliente.

Sirenes: ativa as sirenes do veículo.

Imobilizador de veículo: imobiliza a carreta e não permite o engate de outro cavalo mecânico não autorizado. Utilizado como alternativa de segurança em caminhões equipados com freio estacionário.

Chave de portas: aciona o travamento e o destravamento das portas do baú.

CODE: dispositivo de segurança que impede o engate e o desengate não autorizado do conjunto cavalo-mecânico/carreta. Evita uma prática comum de roubo de carga na qual o conjunto é desatrelado e outro cavalo mecânico leva a carreta. Assegura controle contra vandalismo e engate parcial e reduz o risco de acidentes.

Kit Acionamento para Válvulas de Tanque de Combustível: desenvolvido especialmente para o mercado de transportadoras de combustíveis. Impede o roubo e a adulteração desse tipo de carga ao controlar a abertura e o fechamento das válvulas que travam o tanque de combustível.

PERIFÉRICOS

O MCT permite que outros periféricos, como impressoras, pagers e leitores de códigos de barra, sejam integrados sem prejudicar o desempenho do sistema. Essa funcionalidade torna a tecnologia ainda mais eficiente para a dinâmica das operações dos clientes.

A frota de um departamento de trânsito equipada com a tecnologia Autotrak integrada a uma impressora, por exemplo, permite que o agente emita multas no local da infração e dentro do próprio veículo.

Outras possibilidades são a impressão de notas fiscais, o envio de mensagens para pagers, controle de estoque por meio de leitura do código de barras de um determinado produto, entre outros.

Resultado

A Acesita efetuou a aquisição inicial de 90 aparelhos, financiando o investimento para duas transportadoras, responsáveis por 80% do transporte de inox, na época.

3.3.3 Rastreamento por telefone - Telemonitoramento

Considerando que os aparelhos foram colocados nas frotas próprias das transportadoras e que ainda, assim precisamos embarcar em caminhões que não possuem rastreamento via satélite, foi implantado um sistema paralelo de monitoramento que consiste na formação de comboios e monitorados por telefone.

Apesar das ações implantadas, em 2003, houve um crescimento de número de roubos, concentrando-se principalmente no carbono, ocorreram ainda roubos de chapa grossa de inox e silício, que inicialmente levou-nos a acreditar tratar-se de roubos de caminhão, porém posteriormente pudemos constatar o desenvolvimento de um mercado paralelo alimentado pelo roubo de aço carbono de outras siderúrgicas. Roubos que inicialmente eram ignorados por questão do custo x benefício da proteção.

Desta forma, estendemos as exigências do Gerenciamento de Risco ao silício/carbono, ou seja as mesmas exigências para se transportar o inox passou a ser feitas para o transporte do silício e carbono, consulta ao cadastro de motoristas, Inforisk, e o telemonitoramento ao longo do trajeto, sendo que em São Paulo foi implantado o sistema de rastreamento Omilink, com tecnologia de celular para rastreamento de cargas a partir do terminal ferroviário

3.3.3.1 GV Pass – Sistema de cartão magnético

Como funciona;

O sistema de telemonitoramento esta sendo substituído por um sistema de cartão magnético, no qual o motorista passa pelos pontos, postos de gasolina em geral, aciona o cartão, caso este cartão não seja acionado, a central de monitoramento aciona as forças de reação, ou seja, policia.

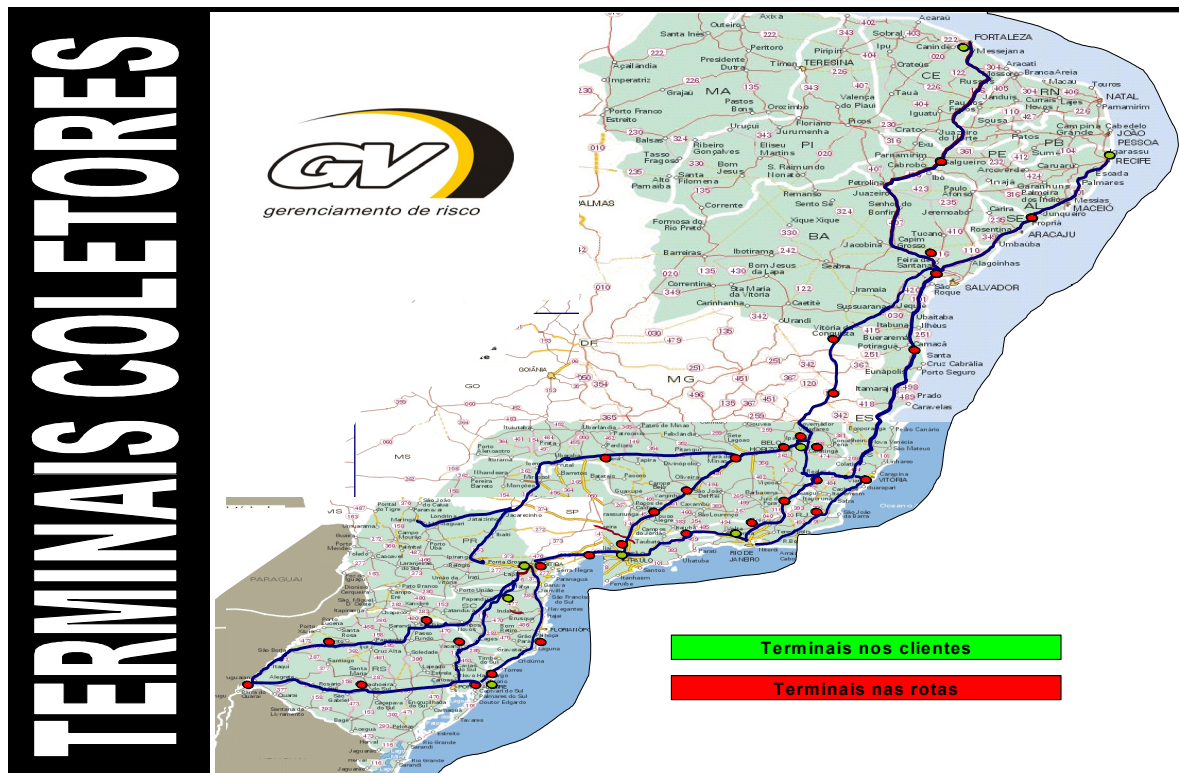
TERMINAIS LOGISTICOS (Modelo) / CARTÃO GV/PASS (Modelo)



CARTÃO MAGNETICO “GV-PASS”



TERMINAL LOGISTICO GV
(FIXO NOS PONTOS DE PASSAGEM)



3.4. Situação Atual da apólice

Em 2004 foi efetuada uma nova licitação do pacote de apólices de Transporte da Acesita. O divisor de águas para as seguradoras apresentarem propostas consistiu no processo de GR contra roubo.

A negociação trouxe uma série de benefícios, tais como:

- Ajustamento anual.

Consiste no pagamento do mesmo valor do prêmio durante o ano inteiro, baseado em uma estimativa de vendas e valor do material, este valor é ajustado após um ano com o realizado

- Ampliação da cobertura por embarque para US 5. milhões, o que nos permite o transporte de ligas sem agravamento da taxa
- Taxa única sobre o valor da carga, para todos destinos, facilitando controle e gestão

Em 2005, no aniversário da Apólice, constatamos um ligeiro desequilíbrio entre Prêmio pago x sinistro, o que possibilitaria a seguradora agravar o prêmio da apólice,.

Nesta negociação, por solicitação da área de suprimentos, visando assegurar o processo de indenização em caso de sinistro no transporte de ligas com origem na Bahia, estendemos a apólice aos insumos FeCr e FeSi da Bahia, sucata de SP, mantendo a taxa do Prêmio no mesmo patamar.

3.5. Aprimorando o Gerenciamento de Risco

As transportadoras tem investido em rastreamento via satélite por se tratar de um dispositivo, que além de melhorar a segurança do seu ativo, possibilita obter maior produtividade, ou seja, a transportadora passa a ter controle efetivo do seu caminhão.

A Acesita visando melhorar o controle de avarias e minimizar as perdas em caso de tombamento de um caminhão, passou a exigir a colocação de cintas para amarração das cargas ao chassi dos caminhões, sendo esta exigência somente para percursos longos, ex: Uruguaiana, passando a ser integral, para qualquer destino, a partir de dezembro de 2005.

3.4.1. Melhoria da Logística

O monitoramento da carga ao longo do trajeto esta possibilitando a Acesita implantar um controle mais efetivo do Lead Time.

Como é feito:

Toda embarque que sai da empresa tem o nº do Programa lançado no sistema SAP e no sistema SGTS – da Gerenciadora de Risco, que monitora a carga ponto a ponto ao longo do trajeto e no momento da entrega no cliente é colocado no sistema SAP data e hora fim de transporte.

Tela do SGTS

NOTA FISCAL - DADOS		
PEDIDO NÚMERO:	05102472774	
TIPO DE GERENCIAMENTO:	Telemonitorado	
SOLICITANTE:	ACESITA	
TRANSP.:	ANR	
LOCAL COLETA:	TIMOTEO	
DESTINO:	BMP SIDERURGICA S/A / VOLTA REDONDA	
SOLICITAÇÃO:	PREVISÃO INÍCIO:	DATA/HORA INÍCIO DE VIAGEM:
28/10/2005 - 19:31	28/10/2005 - 19:35	28/10/2005 - 19:00
ÚLTIMO LOCAL RASTRO:	DATA/HORA RASTRO:	
ALÉM PARAIBA - MG	30/10/2005 - 18:36	
PREVISÃO CHEGADA:	DATA/HORA FIM MISSÃO:	
29/10/2005 - 17:00	01/11/2005 - 23:40	

Nota(s) transportada(s) neste pedido:

Nota(s)	Origem	Destino
964294	TIMOTEO	BMP SIDERURGICA S/A / VOLTA REDONDA

Caminhão(ões) / Motorista(s):

Veículo	Placa	Tipo	Sistema/No. de Rastreamento	Cor	Motorista
CAVALO MECÂNICO	GW1251	124 GA 360		VERMELHO	GILBERTO TEIXEIRA DA SILVA
CARRETA	GY13351	SR CA	0	VERMELHO	

Tela do SAP , onde é colocado data e hora de entrega no cliente

The screenshot shows the SAP 'Transporte Rod. M.I 44823' screen. The top navigation bar includes 'Processar', 'Ir para', 'Ambiente', 'Sistema', and 'Ajuda'. The main content area is divided into several tabs: 'Processam.', 'Identificação', 'Cál.custos frete', 'Controle', and 'Administr.'. The 'Identificação' tab is active, displaying various data points such as 'Tipo transporte: Transporte Rod. M.I', 'Local org.trsp.: Z001 Timóteo - MG', and 'Agente de frete: 308608 ANR TRANSPORTES RODOVIARIOS LTDA / PATIO DA ACESITA / BR - 35180...'. Below this, there are tabs for 'Dados', 'Outras datas', 'Etapas', 'Parc.', 'Tds.', 'Duração e distância', 'Status', 'Proposta', 'Dados adic.', and 'PrdPerig.'. The 'Etapas' tab is selected, showing a table with columns for 'Planejamento' and 'Execução'. The 'Execução' column lists dates and times for various steps, each with a green checkmark and a button to view details. The bottom status bar shows 'P30 (1) (300)', 'ace008', and 'INS'.

Planejamento		Execução		
Registro	00:00	28.10.2005	08:27	Organiz.transp.
Início carreg.	00:00	28.10.2005	08:27	Registro
Fim carregamto.	00:00	28.10.2005	15:53	Iníc.carreg.
ProcTransp.	00:00	28.10.2005	15:53	Fim carrg.
Início transp.	00:00	28.10.2005	17:20	Procmto.p/transp.
Fim transporte	00:00	28.10.2005	17:20	Início transporte
		01.11.2005	23:40	Fim do transporte

Relatórios Operacionais

01	Caminhões Escoltados a Iniciar
02	Caminhões Rastreados a Iniciar
03	Caminhões Telemonitorados a Iniciar
04	Caminhões Escoltados em Andamento
05	Caminhões Rastreados em Andamento
06	Caminhões Telemonitorados em Andamento
07	Relatório de Missões Encerradas
08	Relatório de Caminhões por Tipo de Gerenciamento
09	Relatório Geral de Caminhões em Andamento

4) – CONCLUSÕES

O processo de gestão do risco no transporte na Acesita, iniciou-se a partir da necessidade de melhorar o atendimento ao cliente, assegurando a integridade da carga, devido a incidência de avarias e acidentes. Posteriormente, passou a empregar tecnologias como rastreamento via satélite e monitoramentos por telefone e cartão magnético, para garantir a integridade da carga contra roubos.

O efetivo gerenciamento do risco, reduziu a incidência de roubos e tem permitido a Acesita efetuar um processo de negociação de todas as apólices de transporte em conjunto, conseguindo obter valores de prêmios muito competitivo, tornando o resultado da conta de seguro de transporte de produto positiva.

O processo de monitoramento da carga até o cliente, resultou num processo de controle do “transit time” e melhoria do processo logístico, melhorando o atendimento ao cliente e agregando valor ao processo.

REFERÊNCIAS

Site: <http://www.autotraco.com.br>

Site: <http://www.gv-risco.com.br>

ABSTRACT :

This project show the Acesita experience with the process of Risk Management in the road transport, after contraction of an insurance policy in order to covering of the transport of products in substitution to the system of "Ad-valorem", reducing the aliquot one of the prize in 50 %. Historically, the accidents occurred in the transport of the products were damage due to accidents, packing and humidity for water rain, amongst others. In the end of 1999, we had a new problem, the product robbery. The product robbery it was of difficult control for dealing with external action, and for not recouping the saved one, of stainless steel, that has high add value. To stop the robbery, we implant the Risk Management , that initially, was concentrated in shipments of stainless steel. Actions for example, the formation of convoys folloied for seted escort had been implanted. Currently, the tracking is used by satellite (GPS) or phone card. Risk Management was extended for Silicon and Carbon steel, therefore they had also started to be target of robberies. A good management of risk minimizes the incidence of robberies, monitorial the process and assures the attendance to the customers, making possible an administration of the insurance policy with lesser costs of prizes. Of 2001 the 2005 (September) we had 30 robberies, average of 5 events to the year.

Key - words

insurance
accidents
Risk Management