



“AS LEGISLAÇÕES PRECISAM SER APERFEIÇOADAS”

Julio Cesar Ribeiro (Republicanos/DF) avalia a atuação das entidades de autogestão de planos de proteção contra riscos patrimoniais como positiva e defende a discussão, no Congresso, sobre o aprimoramento das legislações para a melhor garantia dos direitos e deveres tanto dos gestores de mútuas quanto dos associados

Acompanhe a principal
**ENTIDADE REPRESENTATIVA
DO SETOR ASSOCIATIVISTA
NO BRASIL**
nas redes sociais





**ESCANEIE O
QR CODE**
PARA ACESSAR



www.aaapv.org.br

POLÍTICA DA QUALIDADE

A AAAPV (Agência de Autorregulamentação das Entidades de Autogestão de Planos de Proteção Contra Riscos Patrimoniais), como principal entidade representativa do setor associativista, tem como princípios atender aos requisitos legais aplicáveis, buscar a satisfação de seus associados, colaboradores e partes interessadas e alcançar a melhoria contínua dos processos, produtos e serviços.

MISSÃO

Colaborar para o fortalecimento e o direcionamento do movimento associativista, representando os associados, buscando a melhoria contínua do sistema financeiro e das relações com a sociedade.

VISÃO

Um sistema associativista saudável, ético e eficiente é condição essencial para o desenvolvimento econômico, social e sustentável do Brasil. Nossa visão é consolidar esse método organizacional em todo o País.

VALORES

- Promover valores éticos, morais e legais.
- Incentivar práticas de cidadania e responsabilidade socioambiental.
- Defender o diálogo, o respeito e a transparência nas relações com os associados e com a sociedade.
- Atuar com profissionalismo e transparência.
- Valorizar a diversidade e a inclusão social.

OBJETIVOS DA QUALIDADE

- Buscar a satisfação dos associados prestando um serviço com competência, eficácia e segurança, aprimorando constantemente nosso atendimento.
- Investir em treinamentos, capacitando os profissionais para que sejam eficazes nos serviços prestados.
- Melhorar continuamente o desempenho dos processos, analisando os indicadores de desempenho e tratando as metas não atingidas através de ações corretivas.
- Levantar riscos e oportunidades de processos, implantando controles preventivos para minimizar efeitos negativos e maximizar o aproveitamento de oportunidades que surjam.

POLÍTICA DE ANTISSUBORNO

A AAPV (Agência de Autorregulamentação de Entidades de Autogestão de Planos de Proteção Veicular contra Riscos Patrimoniais), como principal entidade representativa do setor associativista, tem como premissa o aperfeiçoamento dos nossos profissionais, atender à legislação vigente, garantir a satisfação de nossos associados, atendendo aos requisitos da Gestão Antissuborno, visando à melhoria contínua dos processos.

É de responsabilidade de todos os colaboradores conhecer e assegurar a disposição em relação aos atos de Antissuborno declarados nesta política.

Asseguramos a responsabilidade e o comprometimento em relação a seguir:

- É proibida a prática de suborno, lavagem de dinheiro e financiamento de terrorismo;
- Cumprir com as normas anticorrupção e outros requisitos aplicáveis;
- Cumprir códigos, políticas, procedimentos e demais documentos relacionados à integridade da AAPV;
- Investigar e tratar as denúncias garantindo a confidencialidade e não retaliação;
- A função de Compliance Officer possui total independência e autoridade, se mantendo disponível para auxiliar na orientação de todos os colaboradores e partes interessadas da AAPV;
- Atender aos requisitos e melhorar continuamente o Sistema de Gestão Antissuborno;
- O não cumprimento da política Antissuborno e dos requisitos do sistema de gestão acarretará em ações disciplinares conforme descrito nesta política.

Ações Disciplinares:

- Para as filiadas da AAPV: todas as previstas no Código Brasileiro de Autorregulamentação da Atividade de Proteção Veicular e Patrimonial;
- Para os Dirigentes eleitos da AAPV: todas as previstas no Código Brasileiro de Autorregulamentação da Atividade de Proteção Veicular e Patrimonial;
- Para os membros dos Tribunais de Ética: todas as previstas no Código Brasileiro de Autorregulamentação da Atividade de Proteção Veicular e Patrimonial;
- Para os funcionários da AAPV: as previstas na CLT;
- Para as prestadoras de serviço da AAPV: revisão, alteração ou rescisão contratual;
- Havendo danos ao patrimônio da AAPV, de qualquer natureza, o caso será enviado para a Procuradoria-Geral para análise de possível propositura de ação judicial de regresso.



RAUL CANAL
Presidente da AAPV

Versão B de 22/02/2021

CÓPIA NÃO CONTROLADA

EM UM ANO DE INCERTEZAS, UM CENÁRIO FAVORÁVEL

Com a chegada de 2022, a neblina que pairava sobre o mercado econômico brasileiro começou a se dissipar, revelando um horizonte de recuperação. As Entidades de Autogestão de Planos de Proteção contra Riscos Patrimoniais, em especial, têm muito o que comemorar, pois seus índices continuam com tendência de crescimento.

De acordo com o Setor de Estatística e Atuária da AAPV, o segmento movimentou, no ano passado, R\$ 7,73 bilhões – montante 8,72% maior que a arrecadação estimada de 2020. A base de veículos também teve aumento em 2021: em torno de 7,03% na comparação com o ano anterior. Estima-se, portanto, 236.042 novas adesões em 2021 e acréscimo na arrecadação de aproximadamente R\$ 630,3 milhões.

Os dados fazem parte do estudo “Panorama dos Setores de Seguros e de Entidades de Autogestão de Planos de Proteção contra Riscos Patrimoniais 2022”, publicado nesta edição da Revista AAPV, o qual revelou, ainda, outros cenários favoráveis às mútuas.

A recente revisão do Marco Regulatório da Susep (Superintendência de Seguros Privados) estabeleceu regras mais flexíveis para possibilitar produtos simplificados, coberturas parciais e preços mais baixos ao segmento de seguros automotivos. As mudanças visam a romper com a postura tradicional desse mercado e democratizar o acesso da população ao serviço. Ou seja, nossa incômoda presença vem sendo cada vez mais notada e tem propiciado mudanças.

Desde 2020, estão sendo promulgadas leis estaduais que regulamentam a relação das mútuas com os consumidores. Até o novo superintendente da Susep, Alexandre Camillo, empossado em dezembro do ano passado, já iniciou discussões sobre a regulamentação do associativismo com as diretorias técnicas da Autarquia, por entender que ações punitivas não são efetivas.

Os brasileiros irão às urnas, no dia 02 de outubro, para escolher presidente, governadores, senadores, deputados federais, estaduais e distritais. O segundo turno está marcado para o dia 30 do mesmo mês. Em um ano de incertezas, temos um cenário favorável. É preciso ampliar ainda mais nossos esforços junto à classe política, que, desde 2015, vem apoiando a nossa luta, para que possamos sair vitoriosos com relação à regulamentação da atividade de proteção veicular.



FOTO: SHODO YASSUNAGA

RAUL CANAL
Presidente da AAAPV



Presidente **RAUL CANAL**

1º vice-presidente **JOSÉ EDUARDO** 2º vice-presidente **DELTON BAGGIO** 3º vice-presidente **ADÃO GOMES** vice-presidente de pesados **CLEMER KIGLER MOLMELSTET** vice-presidente da diretoria extraordinária de fornecedores **HUDSON DOS SANTOS BARRETO** procuradores-gerais **RICARDO SALDANHA** e **PATRÍCIA MULLER** diretores de relações parlamentares **RODRIGO SOUZA** e **THEONE CARDOSO** tesoureiro **EDUARDO MUNIZ** diretores de expansão e relacionamento com as associadas **FABRÍCIO COSTA** e **RÔMULO MACHADO** diretor de comunicação, tecnologia e informática **RODRIGO CANAL**

Presidente do Conselho Fiscal **ADENILTON DA SILVA**

Vice-presidente **JADSON FREIRE** 1º suplente do Conselho Fiscal **SIVALDO ANDRADE** 2º suplente **CARLOS SENDRA** 3º suplente **ONOMAR DE JESUS**



Presidente do Conselho Curador **WALTER PEREIRA TORRES NETO**

Vice-presidente do Conselho Curador **DORVAL JOÃO CORREA DE OLIVEIRA** secretário **SIVALDO DOS SANTOS ANDRADE** tesoureiro **OSIEL KOREVAAR** Compliance **GILBERTO FERNANDES MOREIRA** 1º suplente do Conselho Curador **EDIVAN CARVALHO LIMA** 2º suplente **DANNY ELITON OLIVEIRA** CONCEIÇÃO 3º suplente **MATHEUS AGUIAR GOMES DE MELO**

Membros do Conselho Fiscal **NIVALDO BARBOSA DA SILVA JÚNIOR**, **IRINALDO MANOEL DOS SANTOS** e **CARLOS EDUARDO DA SILVA** suplentes do Conselho Fiscal **EDMILSON SANTIAGO FARIAS**, **BEATRIZ NETTO** e **DIEGO DANIELI**

REVISTA AAAPV

Editor-chefe **ANDREW SIMEK** (DRT 10484/DF) revisão **ANDREW SIMEK**, **CLAUDIA SOUZA**, **CAMILA GONZALEZ**, **ISABELLA QUEIROZ** e **ENZO BLUM** (DRT 13356/DF) diagramação **ANGELO GABRIEL** impressão **GRÁFICA ATHALAIA** tiragem 3 MIL EXEMPLARES

Endereço **BRASÍLIA-DF, SETOR HOTELEIRO SUL (SHS), QUADRA 02, BLOCO J** Telefone **(61) 2099-6699** e-mail **SECRETARIA@AAAPV.ORG.BR**

TODOS OS DIREITOS RESERVADOS

A reprodução total ou parcial de textos, fotos e artes sem autorização prévia é proibida. A **Revista AAAPV** não se responsabiliza por textos opinativos assinados. “As opiniões expressas nos artigos assinados são de responsabilidade de seus autores”.

12 EXPANSÃO

Premiações, certificações e crescimento exponencial:
o caminho da excelência

18 JURISDIÇÃO

Novas regras do Detran/MG para classificação de danos
contemplam socorro mútuo

22 CAPA

Entrevista com o deputado federal Julio Cesar Ribeiro

28 REGULAMENTAÇÃO

Cooperativas: um novo horizonte para o futuro da proteção
veicular

32 ESTUDO

Panorama dos Setores de Seguros e de Entidades de
Autogestão de Planos de Proteção Contra Riscos Patrimoniais -
2022

102 COMPARATIVO

Associação e seguradora: pessoas distintas

106 NORMATIZAÇÃO

A importância da gestão de qualidade nas Entidades de
Autogestão de Planos de Proteção Contra Riscos Patrimoniais
(EAPPs)

112 ESTABILIDADE

Um novo cenário se avizinha... outra vez!

114 DIRETORIA AAAPV

Quadriênio 2021-2025



A UNIÃO DO REBANHO
**OBRIGA O LEÃO
A DORMIR
COM FOME**

Junte-se a nós!



FOTO: FREEPIK

PREMIAÇÕES, CERTIFICAÇÕES E CRESCIMENTO EXPONENCIAL: **O CAMINHO DA EXCELÊNCIA**

Em 2021, o sindicato representativo no segmento automotivo para serviços e indústrias de reparação e acessórios comemorou seu 70º aniversário, promovendo, em 10 de dezembro, na Casa Firjan, a cerimônia de entrega do Prêmio Os Melhores do Ano (2021), que chegou à sua 6ª edição. Entre os vencedores, diversas associações de proteção veicular.

Três mútuas que foram premiadas e reconhecidas pelo excelente trabalho que vêm desenvolvendo se tornaram visíveis no segmento, para indústrias e outros

setores, pois incluíram, como uma obsessão, manter continuamente o alto nível de satisfação dos associados.

Essas associações entenderam a importância de ganhar visibilidade entre outros parceiros do segmento automotivo, pois perceberam que o networking é de extrema importância para a expansão, o acesso às novas tecnologias, a divulgação da marca e a busca por melhores opções de condições para os associados. Lutar pela premiação mede a qualidade anual da instituição. E a organização ou associação que compreende

essa proposta perceberá que a competição interna ou entre concorrentes pode ser – e geralmente é – um combustível sensacional para a busca da excelência nos processos e nos resultados.

Nesta 6ª edição do Prêmio Os Melhores do Ano – Vencedores por categoria, as três associações do Rio de Janeiro surgiram entre as três melhores associações de proteção veicular. Considerando as dezenas de associações no Rio de Janeiro, tal feito ratifica, cada vez mais, o reconhecimento pelo público. Além de saltarem aos olhos de outras instituições que, talvez, nunca tenham ouvido falar sobre esse segmento e atuem como representantes de altíssimo nível, atraindo ainda mais a atenção para essa alternativa para a população que busca proteção com valores mais acessíveis. Sim, ao se exporem em premiações, fóruns, conferências e assembleias, essas instituições cooperam para a visibilidade e oferecem uma vitrine do segmento.

Nesse evento, estavam presentes ex-ministros, deputados, presidentes e diretores de empresas multinacionais do segmento automotivo. Levar a marca de associação para eventos com tamanha grandeza pode elevar o nível de visibilidade para outros estados do Brasil e outras nacionalidades, despertando o interesse de instituições que possam vir a se tornar parceiras, ampliando de maneira exponencial o que hoje é, muitas vezes, oferecido somente de maneira local, municipal ou estadual.

Mas o que seria a ampliação de maneira exponencial dita acima? A cada dia, a força e a competência de algumas instituições vêm sendo qualificadas com o termo exponencial. Mas você sabe o que é uma instituição exponencial? Vamos falar um

pouco mais sobre o assunto e você verá como é possível entregar um alto nível de resultado fazendo “mais com menos”.

■ ORGANIZAÇÕES EXPONENCIAIS E O CRESCIMENTO ACELERADO



De acordo com site TOTV, em matéria publicada em agosto de 2020, as empresas ou instituições exponenciais são consideradas assim por terem um crescimento rápido em pouco tempo, sem abordagens rígidas e datadas, flexibilizando a jornada de trabalho e a atuação de colaboradores, tendo unicamente o foco no resultado.

A tecnologia veio para ficar e, a cada dia, se torna parte de atividades simples da rotina individual nas vidas social e profissional de cada indivíduo. A dependência para obter mais informações se torna cada vez maior, gerando uma busca constante e incansável pela otimização de acesso a tudo que possa conduzir a vida numa direção de mais conquistas, sejam na área da saúde, na afetiva, no conforto, na familiar, na profissional e/ou na financeira. Porém, os recursos financeiros nem sempre são muitos e, em diversas ocasiões, são poucos. Mas as ideias são muitas e a vontade de alcançar seus objetivos também.

É exatamente neste ponto que as organizações exponenciais encontraram o caminho para crescerem aceleradamente. Fazer mais com menos. As ferramentas passaram a trabalhar com dados e informações, tornando o direcionamento de altíssima importância para a tomada de decisões, as quais não são mais somente baseadas em projetos desenhados em salas fechadas e cheias de pessoas com sonhos e ambições.



Vemos a explosão dos “unicórnios”, valendo bilhões de dólares em alguns casos, mesmo sem recursos financeiros, mas com altíssimo capital humano, com um gigante potencial, processos ágeis e foco muito bem definido. As bases para se tornarem efetivamente exponenciais são a tecnologia e o crescimento acelerado.

Mas isso é somente aplicado em startups? Não. Pode, deve ser aplicado em qualquer organização, principalmente nas associações de proteção veicular, pois, no futuro, as concorrências serão virtuais e digitais, e a agilidade, a praticidade e o acesso serão as bases para se manter no mercado e aumentar as chances de expandir o negócio.

As frases de um homem exponencial definem muito bem as ideias propagadas neste texto: “em alguns anos, vão existir dois tipos de empresa: as que fazem negócios pela internet e as que estão fora dos negócios” (Bill Gates).

■ A IMPORTÂNCIA EFETIVA EM SE TORNAR EXPONENCIAL



O modelo dos processos e a dinâmica no desenvolvimento das ações funciona muito bem, ao ponto de o crescimento se tornar exponencial, alcançando reconhecimentos como premiações, certificações de qualidade e a satisfação do associado refletida nas pesquisas NPS (Net Promoter Score).

A implantação de tecnologias, processos mais ágeis e um capital intelectual de colaboradores dispostos e motivados para sempre entregar o melhor a todo instante são ingredientes de uma organização ou associação com veia exponencial.

Mesmo sendo uma entidade sem fins lucrativos, processos mais ágeis e controles mais eficientes são modelos trazidos de instituições que cresceram com essa metodologia exponencial e expandiram em proporções astronômicas.

■ A DIFERENÇA ENTRE ORGANIZAÇÕES TRADICIONAIS E EXPONENCIAIS



As organizações tradicionais são consideradas limitadas, quando o assunto são os recursos financeiros ou intelectual. Entretanto, as exponenciais apresentam um plano de negócio com poder de alta produção e ganhos em grande escala.

Hierarquia e centralização não são identificadas nas startups ou organizações futuristas, pois a descentralização e a autonomia são fatores importantes para incentivar a criatividade e a inovação. Consequentemente, organizações exponenciais acabam tendo processos operacionais mais flexíveis.

Além das premiações e dos processos ágeis exponenciais, também se considera a Certificação da Qualidade NBR ISO 9001:2015 como o terceiro ingrediente para a jornada da excelência.

■ CERTIFICAÇÃO ISO 9001



Toda e qualquer empresa ou instituição, principalmente, as associações, podem e são indicadas que busquem certificações sobre a gestão da qualidade. É necessário deixar o registro de que o foco não pode e nem deve ser somente na certificação da qualidade, mirando apenas no selo da ISO 9001. A gestão da qualidade, implantada em qualquer associação, eleva a instituição a patamares antes jamais imagináveis, pois tem como objetivo atuar em todas as áreas da organização e não somente na atividade fim.

Os processos analisados e revisados vão desde a frequência com que se troca os

lixos do banheiro, até os indicadores gráficos com metas bem definidas e monitoradas. São analisadas as oportunidades e os riscos. Quando analisados quais os riscos e quem os monitora, são estudadas as fraquezas e as forças, os fornecedores críticos, os formulários padronizados, as descrições de cargos, as formas de comunicação interna e externa, são definidos processos e fluxos de trabalho, entre muitos outros aspectos.

A implantação da gestão da qualidade pode deixar qualquer instituição mais próxima de se tornar exponencial, pois, apesar de ser apoiada em processos e regulamentos, deixa os fluxos mais bem definidos, expõe as metas, organiza a forma de analisar os indicadores, monitora os resultados, abandonando a burocracia apenas como fundamento forte nas organizações tradicionais.

Associar sua marca com o selo de qualidade é mostrar ao mercado o empenho para com o aperfeiçoamento contínuo da sua associação. O caminho da excelência é formado por ingredientes que, se aplicados simultaneamente, extraíndo o melhor de cada componente, garantem a expansão exponencial de forma consolidada e permanente.

Ser exponencial é se manter no segmento não somente sobrevivendo, mas aumentando seus resultados de forma acelerada e em um curto espaço de tempo. Esses são efetivamente os caminhos para se alcançar a excelência de forma consolidada e sustentável.



EDUARDO DIAS

Doutor em Missiologia, mestre em Teologia, militar da reserva, especialista em Evangelismo, Missões e Direito Humanitário

NÃO SOMOS APENAS A MAIOR ENTIDADE REPRESENTATIVA DO SETOR ASSOCIATIVISTA NO BRASIL



SOMOS SINÔNIMO DE CONFIANÇA E RESULTADOS
ACOMPANHE NOSSO TRABALHO **WWW.AAAPV.ORG.BR**

NOVAS REGRAS DO DETRAN/MG

PARA CLASSIFICAÇÃO DE DANOS
CONTEMPLAM SOCORRO MÚTUO



O Departamento de Trânsito do Estado de Minas Gerais (Detran-MG), levando em consideração a Resolução n.º 810, de 15 de dezembro de 2020, do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), que estabeleceu a classificação de danos e os procedimentos para a regularização, a transferência e a baixa dos veículos envolvidos em acidentes, publicou a Portaria n.º 643, de 14 de maio de 2021.

A medida do Detran-MG surgiu diante da necessidade de criar um padrão referente aos procedimentos de classificação e reenquadramento dos danos causados em acidentes, bem como recebimento, análise, instauração e julgamento de recursos referentes a essa classificação.

O assunto foi abordado pela primeira vez pelo Contran em 2015, quando o órgão publicou a Resolução n.º 544, de 19 de agosto de 2015, após enten-





dimentos do Grupo de Trabalho criado pelo Denatran. Mas, cerca de 5 anos depois, a determinação foi revogada pela Resolução n.º 810/2020, a qual entrou em vigência em 4 de janeiro de 2021, sanando uma série de omissões e corrigindo inconsistências da anterior.

Com a Resolução n.º 810/2020 do Contran, ficaram fixadas diversas premissas, como as abaixo relacionadas:

- em caso de sinistros de média ou grande monta, a autoridade que faz o BAT tem 60 dias para oficialar o Detran, que tem 10 dias para incluir o impedimento administrativo, devendo notificar o proprietário imediatamente do impedimento;
- veículo com média monta pode ser recuperado, e o impedimento baixado. Contudo, a anotação do sinistro constará no documento. Caso não seja recuperado, é obrigatória a baixa definitiva;
- veículo com sinistro de grande monta é irrecuperável e tem que ser baixado;
- há possibilidade de recurso contra a anotação de grande ou média monta para reenquadramento para a categoria inferior no prazo de 90 dias do acidente (salvo caso fortuito e de força maior), e a autoridade tem 15 dias para analisar; e
- o veículo classificado com dano de grande monta poderá ter sua propriedade transferida somente para as companhias seguradoras.

Uma grande novidade prevista na resolução foi a possibilidade de as seguradoras, assim como os proprietários de não segurados, transferirem os veículos classificados com média monta para empresas ou entidades privadas que têm como atividade a compra e a venda de

sinistrados (que, por sua vez, só os podem vender após retirar o impedimento).

Conforme exposto, após a publicação da referida Resolução, o Detran-MG agiu no sentido de regulamentar os procedimentos no estado aos seus termos, estabelecendo importantes critérios. Nesse sentido, publicou a Portaria n.º 643/2021, revogando a Portaria n.º 360, de 21 de fevereiro de 2019, que, até então, tratava do assunto.

Em linhas gerais, a Portaria estabeleceu os mesmos critérios previstos na Resolução n.º 810/2020. Contudo, a grande novidade em relação à sua antecessora foi o fato de ter contemplado, em todo o seu escopo, as cooperativas e as associações de proteção veicular.

A inovação vem para sanar uma série de dificuldades, que a Portaria n.º 360/2019 impunha às entidades de socorro mútuo, por não as prever em seu escopo. Com a nova portaria, essas entidades de proteção patrimonial passam a operar, junto às autoridades de trânsito, em igualdade de condições para com as companhias seguradoras, o que é um grande avanço para o setor.

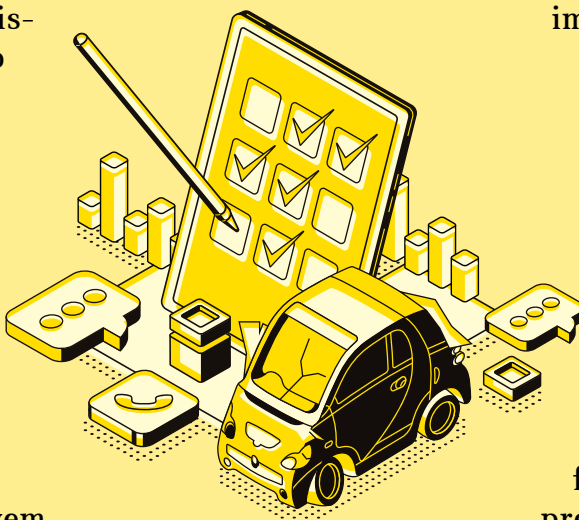
Conforme consta no §6º do art. 2º da Portaria, nos casos em que não houver a competente classificação de monta no momento do evento danoso por parte da autoridade ou do agente de

trânsito, a classificação poderá ser realizada durante a transferência para a seguradora ou para a entidade de proteção veicular.

O art.7º aponta, ainda, que, nos casos de veículos classificados com média monta, mesmo constando o impedimento administrativo, o bem pode ser transferido para a seguradora ou entidade de proteção veicular que se subrogou nos direitos mediante o ressarcimento ao associado.

Uma das mudanças mais importantes é a insculpada no §6º do art. 8º, combinada com o art. 14, que determinam que a própria entidade de socorro mútuo é competente para apresentar o recurso de reclassificação de monta.

Sem dúvidas, a referida Portaria representa mais um importante passo para a legitimação das entidades de socorro mútuo, cada vez mais reconhecidas pelo poder público não só como legítimas, mas também como uma importante ferramenta de inclusão social da população mais carente à proteção patrimonial.



RENATO ASSIS

Advogado, especialista em Terceiro Setor e procurador-geral da AAAPV

FOTO: DOUGLAS GOMES | LD REPUBLICANOS





DISPOSTO A DIALOGAR

Com forte atuação no setor esportivo, o deputado Julio Cesar Ribeiro (Republicanos/DF) não deixa de se envolver em outros temas de interesse público. É membro de frentes parlamentares sobre empreendedorismo, fortalecimento do SUS, defesa de cidades históricas, entre outras. O parlamentar, que já se colocou à disposição para dialogar sobre proposições que visem à regulamentação das mútuas, comentou também, na entrevista, sobre o cenário para uma possível apreciação, no Plenário, do PLP n.º 519/2018, oriundo do PL n.º 3139/2015, ambos propostos pelo deputado Lucas Vergílio (SD/GO).

O início da trajetória política de Julio Cesar Ribeiro, que é formado em Direito, se deu em 2012, quando ocupou o cargo de secretário-adjunto da Secretaria de Esporte do GDF. No mesmo ano, ele se tornou secretário de Esporte. Em sua gestão, realizou a implantação de 11 centros olímpicos em regiões administrativas, que atendem mensalmente mais de 40 mil pessoas com atividades de inclusão social. No Legislativo, o parlamentar foi eleito, em 2014, como o deputado distrital mais votado da capital da República naquela disputa, tendo como principais compromissos “defender a família, seus valores e trabalhar por uma cidade melhor para todos” e 58 projetos de lei sancionados. Já na Câmara dos Deputados, onde está desde a última eleição, apresentou mais de 80 projetos de lei.

O senhor tem forte atuação no setor esportivo, sendo 1º vice-presidente da Comissão do Esporte na Câmara dos Deputados. Durante o momento mais grave da pandemia, inclusive, foi coautor do Projeto de Lei n.º 2824/2020, o qual se transformou na Lei Ordinária n.º 14073/2020 e garantiu medidas emergenciais para acolher o setor esportivo, com socorro financeiro de até R\$ 1,6 bilhão. Quais foram os maiores danos do período pandêmico ao setor

e como o senhor tem trabalhado em prol desse público?

DEP. JULIO CESAR RIBEIRO – Infelizmente, fomos surpreendidos pela chegada da covid-19 em todo o mundo. Essa crise trouxe prejuízos avassaladores ao esporte mundial: clubes fechando suas portas, dívidas incalculáveis, atrasos de salários e atletas perdendo seus patrocínios. E, não menos importante, o adiamento das Olimpíadas de 2020, fato inédito na história dos jogos. Mas a crescente flexibilização das atividades, no geral, vem se tornando uma alternativa eficaz para vencer os efeitos da pandemia. Em 2021, nós retomamos os debates na Câmara dos Deputados, especificamente na Comissão do Esporte, com a realização de audiências públicas, reuniões com federações e confederações e pessoas ligadas ao esporte, sempre discutindo assuntos voltados ao reestabelecimento e ao fortalecimento do setor. Além disso, sou presidente da Frente Parlamentar Mista do Esporte da Subcomissão da Indústria do Esporte, na qual atuamos de forma consultiva e como ferramenta de interação entre o Legislativo, a sociedade e os diversos setores produtivos do esporte.

Tramita, na Câmara Federal, o Projeto de Lei n.º 268/2021, que altera a Lei Pelé para coibir o bullying no esporte nacional. Atualmente, ele aguarda designação de relator na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania. Quais são as expectativas com essa propositura, caso seja aprovada?

DEP. JULIO CESAR RIBEIRO – Fui relator desse PL na Comissão do Esporte.



Meu parecer foi totalmente favorável à essa proposta e foi aprovado pelos membros da Comissão. Defendo que o esporte é uma ferramenta de inclusão social e não pode ser visto como um ambiente que gere preconceito e muito menos algo que possa ferir a dignidade das pessoas. O artigo 2º da Lei Pelé traz um conjunto de princípios que constituem a base do desporto como direito individual. O PL n.º 268/2021 propõe acrescentar, no inciso XI da Lei, a seguinte redação: “inclusive com medidas que conscientizem, previnam e combatam a prática de bullying”. Acredito

“
**Temos diversas
 associações e
 cooperativas
 desempenhando
 um excelente
 trabalho sem
 a interferência
 direta dos órgãos
 governamentais**
 ”

que, dessa forma, teremos uma Lei Pelé mais forte, consistente e pronta para coibir essa prática dentro do esporte. No caso desse projeto, a Comissão definiu que os estados, o Distrito Federal e os municípios que constituírem sistemas próprios de desporto, deverão incluir, em seus próprios objetos esportivos, medidas educativas de conscientização, de combate ao bullying e de promoção dos princípios do respeito ao próximo.

O PL n.º 2336/2021, que se transformou na Lei Ordinária n.º 14205/2021, conhecida como Lei do Mandante, teve



a participação ativa do senhor. Como foi e qual o impacto dessa legislação para o setor esportivo?

DEP. JULIO CESAR RIBEIRO – Foi um texto construído com muito diálogo e que tem beneficiado o futebol brasileiro como um todo. É um projeto que traz a liberdade para os clubes e possibilita uma maior concorrência entre as emissoras. É a possibilidade real do clube mandante poder vender seus jogos para qualquer tipo de plataforma, ou seja, canal aberto ou fechado, plataformas de streaming e, com certeza, arrecadar recursos bem maiores.

Qual sua opinião a respeito do direito de livre associação, previsto no artigo 5º da Constituição Federal, quando se trata da criação de associações e cooperativas de proteção patrimonial?

DEP. JULIO CESAR RIBEIRO – Sabemos que a livre constituição de associações garante a qualquer pessoa criar associações sem a obrigação de pedir autoriza-

ção do Estado, mas claro que conforme a lei e de forma lícita. Vejo de forma positiva, já que temos diversas associações e cooperativas desempenhando um excelente trabalho sem a interferência direta dos órgãos governamentais. Claro que, no decorrer dos anos, as legislações precisam ser aperfeiçoadas para a melhor garantia dos direitos e dos deveres.

Diante da sua posição, existe algo que pode ser feito a favor do setor mutualista dentro da Câmara dos Deputados?

DEP. JULIO CESAR RIBEIRO – Temos trabalhado bastante no aperfeiçoamento das legislações, com discussões nas frentes parlamentares, realização de audiências públicas, interlocução direta com o Executivo e a distribuição de emendas orçamentárias para que o trabalho realizado chegue até a ponta com mais qualidade.

De acordo com levantamento realizado pelo Setor Estatístico e Atuarial da

AAAPV, em 2021, o setor de proteção veicular movimentou cerca de R\$ 7,73 bilhões, protegendo 3.594.609 veículos, a maioria não aceitos pelo mercado tradicional, como caminhões, tratores, reboques e carros e motos com mais de 10 anos de uso. A regulamentação do setor não poderia ser favorável à economia e, principalmente, aos consumidores?

DEP. JULIO CESAR RIBEIRO – Olha, eu vejo que é um serviço que tem atraído associados principalmente pela vantagem de apresentar um plano compatível e que atenda às necessidades de cada pessoa, além de ser uma alternativa que vem sendo utilizada principalmente por motoristas mais jovens e com menor renda que, muitas vezes, não são atendidos pelo mercado securitário. Acredito, sim, que esse crescimento possa ser um fator determinante para uma futura regulamentação do setor.

Estamos nos aproximando das eleições. Acredita que, em 2022, teremos uma grande mudança no quadro de parlamentares como na última legislatura? Além disso, enxerga alguma evolução quanto à Reforma Política?

DEP. JULIO CESAR RIBEIRO – Sem dúvidas, já que os eleitores de hoje estão mais conscientes. Acredito que, se hou-

ver essa grande mudança no quadro de parlamentares, ela será justamente o reflexo de todo um processo, que vai do eleitor, passa pelas campanhas, até chegar aos candidatos. Assim, avalio que a Reforma Política chega para qualificar o sistema eleitoral no País.

Está sujeita à apreciação do Plenário o PLP n.º 519/2018, oriundo do PL n.º 3139/2015, proposto pelo deputado Lucas Vergílio, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Seguros Privados e regula as operações de seguros e resseguros. Podemos contar com o apoio e a mobilização do senhor em uma eventual votação?

DEP. JULIO CESAR RIBEIRO – Nós analisamos com cautela cada proposição prevista na pauta do plenário. Com certeza, assim que o PLP n.º 519/2018 estiver com previsão para votação, iremos discutir, juntamente com a equipe técnica e a liderança do partido, até chegarmos a um posicionamento definitivo. Mas estarei à disposição do setor para dialogar sobre o tema.

“
Acredito, sim, que esse crescimento possa ser um fator determinante para uma futura regulamentação do setor
”



ANDREW SIMEK
Editor-chefe da Revista AAAPV, jornalista e pós-graduado em Gestão da Comunicação e Crise de Imagem. MBA em Marketing pela USP



COOPERATIVAS:

UM NOVO HORIZONTE PARA O FUTURO DA PROTEÇÃO VEICULAR

A AAPV tem trabalhado de forma enérgica e expressiva para tornar a regulamentação legislativa das associações de proteção veicular uma realidade. Nesse sentido, o horizonte que vem se construindo sob nossos olhos é o de regulamentação do setor por meio da criação de uma nova modalidade de cooperativa.

A Lei que rege as cooperativas é de

1971 – Lei n.º 5.764, de 16 de dezembro de 1971 – e, hoje, são sete categorias reconhecidas pela referida norma: produção de bens e serviços, infraestrutura, consumo, transporte, saúde, agropecuário e crédito. Cada espécie tem características e tratamento jurídico próprios. Ocorre que, até o momento, a proteção veicular ou, menos especificamente, a proteção de bens, podem



não se alocar inteiramente em nenhuma dessas categorias.

Num primeiro momento, entretanto, verifica-se uma aparente aderência das atividades das associações de proteção veicular e benefícios às cooperativas de consumo e/ou às cooperativas de transporte, conforme, claro, a estruturação que se dá e os objetivos sociais que o grupo pretende alcançar.

Constata-se que ambas, associações e cooperativas, fazem parte do Terceiro Setor que possui seu alicerce na Constituição Federal (CF/88), no mutualismo, na união de esforços, na atuação em prol do bem comum e da cidadania, a fim de garantir acesso social a bens e serviços.

Por outro lado, não se perca de vista que as cooperativas e associações possuem regimes jurídicos distintos – as

cooperativas, diferentemente das associações, possuem capital social e pagam impostos. Enquanto as associações são registradas no Registro Civil de Pessoas Jurídicas, as cooperativas são apresentadas à Junta Comercial do Estado, o que já demonstra que as cooperativas, ao contrário das associações, assumem natureza “empresarial” podendo ter “sobras” em suas atividades.

Quanto à formação e constituição, enquanto as associações partem do mínimo de duas pessoas de acordo com a Lei regente, mas via de regra possuem mais diretores – presidente, vice-presidente, tesoureiro, secretário e conselheiros fiscais –, as cooperativas, com exceção das cooperativas de trabalho, partem do mínimo de 20 pessoas para sua formação, as quais vão compor os órgãos de gestão da entidade.

Outro ponto de distinção, como já destacado acima, é o pagamento dos tributos por parte das cooperativas. As associações são isentas do pagamento de Imposto de Renda de Pessoas Jurídicas (IRPJ), mas as cooperativas pagarão IRPJ e Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) sobre os resultados positivos nos lucros derivados daquilo que não se classifica como ato cooperado, nos termos da Lei.

Além do IRPJ e da CSLL, há, ainda, a incidência de PIS (Programa de Integração Social), Cofins (Contribuição para o Financiamento da Segurança Social), também para os atos considerados “não cooperados”, e ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços), no caso de operações realizadas sujeitas ao tributo. Em que pese a preocupação referente ao pagamento dos respectivos tributos, é válido destacar que o impacto financeiro pode não ser significativo, se

compararmos a movimentação financeira da associação e da cooperativa. No caso, o que vai definir a incidência serão, até que haja lei específica sobre a matéria, as orientações jurídica e contábil, os objetivos sociais e o plano de contas. Por tais razões, os trabalhos de consultorias jurídica e contábil serão fundamentais para fazer as engrenagens se movimentarem de forma eficaz e adequada.

A regulamentação do segmento das associações de proteção veicular e benefícios pelo viés da alteração da Lei de Cooperativas é, pois, um dos caminhos que se vislumbra. No entanto, é válido registrar que, até o momento, não se tem notícia de “quando” isso poderá acontecer, por dependermos dos movimentos político e legislativo. Todavia, o “como” fazer já é do nosso conhecimento e, inclusive, podemos iniciar as mudanças em direção a esse novo horizonte.



REFERÊNCIAS

Utilize a câmera do seu celular para acessar as referências via QR Code.



PATRICIA MÜLLER

Advogada, procuradora da AAPV, mestre em Ciências Jurídico-políticas e professora de Direito Constitucional

A melhor **Assistência** **24 horas** que sua **associação** pode ter!

A Agiliza conta com uma rede de prestadores de qualidade e garante a melhor experiência em atendimento para o seu associado onde ele estiver.



Nota **9,7**
na NPS do
primeiro
trimestre
de 2022.

Com mais de 3.500 associados respondendo a pesquisa de satisfação referente ao atendimento prestado.



AGILIZA
ASSISTÊNCIA 24H

@agilizaassistencia

0800 878 5120

www.agilizaassistencia.com.br



Somos a solução
personalizada que a
sua associação precisa.







PANORAMA DOS SETORES DE SEGUROS E DE ENTIDADES DE AUTOGESTÃO

DE PLANOS DE PROTEÇÃO
CONTRA RISCOS PATRIMONIAIS

2022





Este conteúdo foi elaborado pela AAAPV em parceria com a Brasil Atuarial.

© Dos textos:

AAAPV - www.aaapv.org.br

Brasília: Capital da República, Setor Hoteleiro Sul (SHS), Quadra 02, Bloco J – Mezanino

Enrico Neto I Tamires Lamon

Brasil Atuarial, Minas Gerais: Av. Sebastião de Brito, 805, Dona Clara, Belo Horizonte

@ Tratamento Metodológico e Cálculos Atuariais

Enrico Neto I Tamires Lamon

@ Edição-Geral

Andrew Simek (DRT 10484/DF)

@ Coordenação Geral

Raul Canal

@Revisão

Andrew Simek (DRT 10484/DF)

Cláudia Souza

Isabella Queiroz

Enzo Blum (DRT 13356/DF)

Camila Gonzalez

@Projeto Gráfico

Luana Mariz

@Diagramação

Luana Mariz

© Desta edição:

2022, AAAPV

www.aaapv.org.br

A reprodução total ou parcial de textos, fotos e artes sem autorização prévia é proibida. A Revista AAAPV não se responsabiliza por textos opinativos assinados. As opiniões expressas nos artigos assinados são de responsabilidade de seus autores.

Abril de 2022.

1. PRINCIPAIS MARCOS DE 2021 E PERSPECTIVA PARA 2022	07
1.1. Flexibilização das normas promovidas pela Susep	07
1.1.1. Circular n.º 639: regras e critérios para operação de seguros do grupo Automóvel	08
1.1.2. Circular n.º 642: aceitação e vigência do seguro	10
1.1.3. Novas modalidades de Seguro de Auto disponibilizadas no mercado de seguros	13
1.1.4. Produto da Porto Seguro	13
1.1.5. Produto da Bradesco Seguros	15
1.1.6. Produto da Tokio Marine	16
1.1.7. Produto da HDI Seguros	18
1.2. Transformações tecnológicas e inovadoras do mercado	19
1.2.1. As insurtechs	19
1.2.2. Open Insurance na prática	22
1.2.3. Sandbox: 32 projetos aprovados desde a primeira edição	25
1.3. Plano de Regulação da Susep para 2022	28
1.4. Visão do atual superintendente da Susep com relação às entidades de autogestão	31
1.5. Indicadores econômicos e macroeconômicos	33
1.6. Possível alteração do cenário atual pandêmico para endêmico	34
1.7. Eleições gerais no País	35

2. DESEMPENHO DO SETOR DE SEGUROS - SEGMENTO AUTO	36
2.1. Número de Setor - Danos e Responsabilidades	39
2.1.1. Prêmios diretos	41
2.1.2. Prêmios cedidos em resseguros	43
2.1.3. Provisões Técnicas de Sinistro (PSL e IBNR)	47
2.1.4. Índice de sinistralidade	49
2.1.5. Despesas de comercialização	50
2.1.6. Concentração de mercado	50
3. DESEMPENHO DAS ENTIDADES DE AUTOGESTÃO DE PLANOS CONTRA RISCOS PATRIMONIAIS	52
4. MAPEAMENTO DA FROTA NACIONAL DOS PRINCIPAIS TIPOS DE VEÍCULOS	53
5. RESERVA DE MERCADO	62
5.1. Automóvel e Caminhonete	62
5.2. Motocicleta	63
5.3. Veículos pesados de carga: Caminhão, Trator, Reboque e Semirreboque	64
6. EXPECTATIVAS GERAIS DOS MERCADOS	65
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	67



I. PRINCIPAIS MARCOS DE 2021 E PERSPECTIVA PARA 2022

I.1. Flexibilização das normas promovidas pela Susep

Agindo em conformidade com o Decreto n.º 10.139/2019, que instituiu o chamado revisão, a Susep (Superintendência de Seguros Privados) continua seguindo o objetivo estratégico de simplificar a regulação dos mercados de seguro, resseguro, capitalização e previdência. A proposta do chamado Novo Marco Regulatório permanece com foco em aderir às melhores práticas internacionais para reduzir a complexidade e o custo da regulação, estimular o desenvolvimento de um mercado mais competitivo e inovador, além de adotar uma abordagem mais simples e acessível para o consumidor final.

Em consonância com o dinamismo do atual cenário securitário, em novembro de 2021, a Susep empossou o seu novo superintendente, o economista e corretor de seguros Alexandre Camillo. Ao ser entrevistado pela Revista de Seguros da CNSeg de dezembro de 2021, Camillo ponderou a respeito da transição do formato regulatório rígido para o atual modelo flexível e principiológico:

O mundo está em rápida transformação e, evidentemente, o Marco Regulatório tem que ser revisto. O que era tido como certo e necessário há 30 anos, hoje precisa de revisão. Mas, com atenção, porque se for de forma abrupta, pode levar a um efeito não desejado. No campo do planejamento tudo pode, porém é a prática que determina o efeito positivo ou não. Ainda assim, vejo a flexibilização da Susep, essa forma de atuar dentro de um modelo principiológico, adequada ao momento atual. É necessário, porém, acompanhar de perto a atuação do mercado dentro desses princípios, como a criação de novos produtos e o atendimento às necessidades do consumidor pautado nos princípios de segurança e de transparência. Esse acompanhamento tem que ter como base a experiência de todos: seguradores e resseguradores, corretores, áreas de previdência e de capitalização e, especialmente, a experiência do consumidor (ALEXANDRE, 2021).

O Seguro de Automóvel se constitui em uma das principais modalidades do País. O setor arrecadou 38,4 bilhões em prêmios no ano de 2021. O valor é 8,8% superior a 2020, de acordo com a Susep. No entanto, um estudo recente, realizado pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) e pela Susep, apontou que 84% da frota brasileira não possuía apólice de seguro vigente em 2019.

Considerando-se que os veículos com maior aceitação pelas seguradoras para fins de contratação de Seguro de Automóvel sejam aqueles com até 10 anos de fabricação,

ainda assim, há um grande mercado potencial de consumidores a serem alcançados, já que 67% desses automóveis não têm seguro vigente. Ao comparar a penetração do Seguro de Automóvel com outros países, fica ainda mais evidente o espaço para crescimento desse segmento no Brasil.

Segundo dados da OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico), tomando-se como base o prêmio de Seguro de Automóvel em relação ao PIB (Produto Interno Bruto) no ano de 2019, o índice de penetração do Seguro Auto no Brasil é de 0,53%. Para efeitos de comparação, o índice dos países membros da OCDE está na ordem de 1,06%, sendo o da Argentina 1,03%, do Uruguai 0,58% e do Paraguai 0,54%.

O cenário supra apresentado reforçou a percepção da necessidade de uma proposta normativa mais flexível. Afinal, o Relatório do Fórum Econômico Mundial de 2019 evidenciou ainda mais os efeitos do excesso de regulação no Brasil, o qual ocupou a última posição entre 141 países no indicador que mede o peso da regulação para a competitividade.

A revisão do Marco Regulatório da Susep se tornou, portanto, iminente, haja vista o elevado potencial de crescimento do mercado de Seguro Auto no Brasil. Afinal, a regulação encarece o seguro e, com isso, boa parte da população segurável opta por assumir o seu próprio risco. Já outros escolhem buscar proteção junto às empresas e entidades não supervisionadas pela Susep, em função dos menores preços praticados e praticidade na adesão.

1.1.1. Circular nº. 639: regras e critérios para operação de seguros do grupo Automóvel

A perspectiva do setor de seguros agora é de otimismo, mesmo diante do cenário apresentado acima. Isso porque as regras do Seguro de Automóvel foram simplificadas.

Elaborada pela Susep, a Circular n.º 639 foi publicada pelo Diário Oficial da União no dia 13 de agosto de 2021. Na Circular, algumas regras foram flexibilizadas para permitir que as seguradoras possam criar produtos com coberturas

mais segmentadas, com menor indenização em caso de perdas totais e maior controle de custos de reparos nas perdas parciais.

Tais alterações visam a desenvolver o mercado brasileiro, segundo o posicionamento da Susep. O intuito é ampliar a oferta de produtos e o acesso da população às apólices. Na prática, as contratações serão cada vez mais personalizadas, promovendo liberdade de escolha das coberturas e maior segmentação do risco. Com isso, o consumidor poderá, então, pagar menos.

Dentre as mudanças implementadas pela Autarquia, está a possibilidade de o segurado personalizar a contratação da cobertura Casco. Por exemplo, ele poderá optar por obter somente a cobertura para colisão e não para furto e roubo ou vice-versa. Também será possível a contratação de coberturas parciais. A apólice poderá cobrir, por exemplo, apenas a dianteira e os vidros do automóvel. Além disso, as partes podem acordar qual será o percentual de indenização em relação à tabela referenciada, em geral, a Tabela Fipe (Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas), permitindo o pagamento de prêmios menores e com indenização proporcional em caso de sinistro.

Com a tecnologia e o nicho de motoristas de aplicativos em ascensão, a nova circular passou a permitir a venda de seguros vinculados ao motorista, independentemente de quem seja o proprietário do veículo que ele esteja guiando. As opções de coberturas ligadas ao motorista são as de Responsabilidade Civil Facultativa, Acidentes Pessoais de Passageiros e Assistência 24 Horas. Essa mo-



dalidade beneficia também os condutores que adotam o compartilhamento de veículos, bem como carros por assinaturas e alugados.

A Susep deu mais clareza para o uso de peças usadas, que passou a vigorar de forma expressa. Por outro lado, as companhias de seguros poderão prever na apólice que o reparo do veículo seja feito exclusivamente em oficinas da rede credenciada, reduzindo assim os custos e o valor das franquias. As seguradoras podem também adotar a modalidade de valor fixo ou determinado ou outro critério objetivo e transparente. Em todos os casos, o valor apurado precisa ser o da data da ocorrência do sinistro e não mais o da liquidação.

Ainda no intuito de mitigar o custo do risco, as seguradoras também passaram a ter a possibilidade de cobrar franquia em casos de indenização integral ou por incêndio, queda de raio e explosão, o que antes não era possível. Além disso, agora é possível a contratação do seguro Automóvel junto aos outros produtos de seguro, como Residencial e Empresarial, em apólice única.

Walter Pereira, presidente da Comissão de Automóvel da Federação Nacional de Seguros Gerais (FenSeg), acredita que a Circular tornará o ambiente mais favorável para seguradoras, corretores e consumidores, à medida que cria um caminho para a ampliação da base de segurados, incrementa o portfólio de produtos, atende melhor às necessidades dos motoristas e estimula a eficiência, a inovação e a competitividade do mercado.

1.1.2. Circular n.º 642: aceitação e vigência do seguro

A Susep também publicou a Circular n.º 642, em dezembro de 2021, a qual traz mudanças importantes nas operações de seguro. São medidas que impactam diretamente a emissão de apólices e endossos, além dos elementos mínimos dos documentos contratuais.

Não é mais obrigatório emitir e entregar documentos, como apólices ou endossos, para os segurados por ocasião da contratação do seguro. As seguradoras poderão apenas disponibilizá-los. Outra mudança é que agora os seguros podem ser estruturados com qualquer período de vigência e/ou com período intermitente de cobertura dentro do seu período de vigência.

Foi suprimida a determinação de que as seguradoras têm até 15 dias para se manifestar sobre a aceitação ou recusa de uma proposta de seguro recebida. Esse prazo agora deve ser definido por cada companhia de seguros nas condições gerais de seus produtos. A ausência de manifestação da seguradora, dentro desse prazo estabelecido, caracterizará a perda de validade da proposta, não sendo necessário que haja qualquer comunicação ao corretor ou ao segurado.

Outro ponto da Circular é o que proíbe a cobrança por emissão de apólices, documentos contratuais, recuperação e acompanhamento de créditos, manutenção de cadastros ou outros custos administrativos separadamente do prêmio comercial. No caso de aceitação da proposta, a seguradora pode considerar o período de cobertura provisória como de efetiva vigência, desde que haja tal previsão na contratação do seguro. Havendo a recusa do risco, a cobertura provisória pode ser encerrada imediatamente. O critério de encerramento da proposta deverá estar, de forma clara e em destaque, tanto na proposta quanto nas condições contratuais do seguro. A cobrança total ou parcial de prêmio antes da aceitação da proposta somente passou a ser admitida em caso de oferecimento de cobertura provisória por parte da seguradora para sinistros ocorridos no período de análise da proposta e desde que expressamente prevista nas condições contratuais e solicitada pelo proponente.

A nova Circular ainda reza que a celebração, a alteração ou a renovação não automática do contrato de seguro somente podem ser feitas mediante proposta preenchida e assinada pelo proponente, seu representante legal ou o corretor de seguros, exceto quando a contratação se der por meio de bilhete. Com isso,



a data de aceitação da proposta passou a ser aquela que ocorrer primeiro, entre a manifestação expressa pela seguradora, emissão da apólice ou certificado ou data de pagamento do prêmio, em caso de cobrança total ou parcial efetuada dentro do prazo estabelecido. Caberá a cada seguradora fornecer ao proponente, ao seu representante legal ou ao corretor de seguros o protocolo que identifique a proposta por ela recepcionada, com indicação da data e da hora de seu recebimento.

Adicionalmente, os seguros podem ser estruturados com qualquer período de vigência e/ou com período intermitente de cobertura, dentro do seu período de vigência. As apólices, averbações, certificados e bilhetes emitidos pelas seguradoras devem conter, obrigatoriamente, entre outras informações, os nomes dos intermediários, se houver, informando o número de registro na Susep ou, em sua ausência, o número do CPF ou CNPJ; a identificação dos beneficiários e os respectivos percentuais de rateio da indenização, exceto no documento apólice coletiva; a identificação do bem ou interesse segurado, no caso de seguro de danos, se aplicável; as coberturas contratadas; o valor do limite máximo de garantia e/ou do limite máximo de indenização e/ou do capital segurado de cada cobertura contratada; as franquias, as carências e/ou as participações obrigatórias do segurado aplicáveis a cada cobertura, se previsto; o valor dos tributos diretamente incidentes sobre o prêmio, quando for o caso; e o link da plataforma digital oficial para registro de reclamações dos consumidores dos mercados supervisionados.¹

A Susep alterou a Circular n.º 642/21, que dispõe sobre a aceitação e a vigência do seguro, a emissão de apólices e endossos e os elementos mínimos dos documentos contratuais. A Circular n.º 651, publicada no dia 27 de dezembro de 2021, altera de 1º de janeiro para 1º de maio de 2022 o início da aplicação de penalidades às seguradoras que emitirem documentos contratuais ou comercializarem seguros em desacordo com as disposições daquela norma inicial.

Assim sendo, corretores de seguros pequenos e médios, que atuam nos ramos mais massificados, terão preservadas a praxe e a segurança das suas operações. Por outro lado, os corretores que trabalham com riscos mais complexos se obrigarão a tratar com as seguradoras as suas renovações mais cedo, para que todo o processo de seguro e resseguro flua de forma assertiva.

1. Disponível em: <www.consumidor.gov.br>.

1.1.3. Novas modalidades de Seguro de Auto disponibilizadas no mercado de seguros

Alinhadas com as atuais diretrizes da Susep que, conforme já abordado, visam a simplificar a operação de Seguro de Automóvel, no intuito de ampliar o seu acesso pela população brasileira, as seguradoras vêm se movimentando para lançarem novos produtos no mercado.

“A expectativa é de que a penetração do Seguro de Auto aumente com o desenvolvimento de novos produtos mais flexíveis. Esse mercado tem potencial para dobrar de tamanho nos próximos anos, convergindo para a média da OCDE” (REGRAS, 2021), informou a Susep. Para isso, faz-se necessária a adaptação das companhias de seguros a esse novo ambiente que está sendo implementado pela Autarquia.

Segundo a avaliação de Marcelo Picanço, vice-diretor da Porto Seguro, o mercado regulado não oferecia opções para a maior parte do público de proprietários de veículos. De acordo com matéria veiculada pelo Valor Econômico, em 22 de fevereiro de 2021, Picanço diz que “muitas pessoas não têm acesso às coberturas tradicionais por conta da idade do automóvel ou pelos valores cobrados” (TAUHATA, 2021).

Assim, tornou-se iminente a criação de produtos que, por serem personalizáveis, possuam custo mais atrativo. Visando a se adequar a essa necessidade, alguns *players* do mercado segurador brasileiro já lançaram produtos de Automóvel que se enquadram a essa característica de flexibilização e de custo reduzido. São eles: Bradesco Seguros, HDI, Porto Seguro e Tokio Marine.

1.1.4. Produto da Porto Seguro

No dia 1º de março de 2021, chegou ao mercado o Bllu, produto criado pelo Grupo Porto Seguro, como uma solução em seguro para veículos destinada a milhões de brasileiros que ainda não contam com uma proteção. Trata-se de um seguro popular para veículos com contratação por mês, em um formato semelhante ao de uma assinatura.

O CEO da seguradora, Roberto Santos, frisou, em live promovida pelo Clube dos Corretores de Seguros do Rio de Janeiro (CCS-RJ), em 21 de julho de 2021,

que “este é um produto de inclusão securitária, não é para oferecer na renovação de carteira, é para oferecer pra quem não contrata com você. A proposta é ser um produto mais enxuto, mas com o padrão Porto Seguro”.

Emitido e operado pela Azul Seguros, empresa que integra o Grupo Porto Seguro, esse novo produto pode ser comercializado, atualmente, nos estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais, Espírito Santo, Distrito Federal, Rio Grande do Sul, Bahia, Sergipe, Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte, Alagoas, Ceará, Piauí e Maranhão e nas regiões metropolitanas de Goiânia, Cuiabá e Campo Grande.

Seguem, abaixo, as principais características e coberturas do Bllu, cuja estimativa é que seja, em média, de 20% a 30% mais barato que um seguro tradicional, o que o coloca em posição de rivalizar com os valores cobrados pelas entidades de autogestão:

- são aceitos veículos de, no máximo, 25 anos de fabricação, com valor de IS até R\$ 60 mil;
- cobertura para roubo, furto, batida parcial ou total, alagamento, incêndio e acidentes com terceiros;
- valor determinado de indenização para a cobertura de Casco;
- cobertura de até R\$ 20 mil para terceiros;
- assistência 24h para o veículo com reboque de até 400 km, além de atendimento de chaveiro e auxílio mecânico;



- parcelamento da franquia em até 10 vezes;
- voucher para aplicativo de transporte para uso em caso de sinistro;
- opção para contratação de cobertura para vidros, faróis e retrovisores;
- atendimento em oficinas credenciadas Bllu, com uso de peças novas compatíveis; e
- atendimento 100% digital.

1.1.5. Produto da Bradesco Seguros

Em dezembro de 2021, a Revista Cobertura informou que a Bradesco Seguros lança seu primeiro produto formatado sobre as novas regras de flexibilização da Susep. Segundo Eduardo Menezes, superintendente executivo de produto Auto:

A norma atende às novas demandas de consumo do seguro automotivo e essas mudanças também contribuem para aperfeiçoar a relação entre clientes e corretores. Nesse sentido, o Auto Light Rede Referenciada é uma ótima opção para quem não quer abrir mão da proteção por um custo mais acessível (BRADESCO, 2021a).

Segundo a Companhia, o Auto Light Rede Referenciada foi criado no intuito de promover a ampliação do acesso da população à proteção veicular, bem como a simplificação de apólices. A estimativa é que esse novo produto seja até 30% mais barato que os seguros convencionais.

Seguem, abaixo, as principais características e coberturas disponíveis para contratação no novo produto da Bradesco Seguros:

- são aceitos veículos de passeio e picape leve nacional com, no máximo, 15 anos de fabricação e valor de IS até R\$ 80 mil;
- colisão, incêndio, roubo/furto e cobertura de até 100% da Tabela Fipe;
- responsabilidade civil;
- danos materiais e danos corporais causados a terceiros (de R\$ 50 mil a R\$ 100 mil);
- danos morais (de R\$ 5 mil a R\$ 10 mil);

- opção de contratação de Vidros Protegidos Plus (reparo do para-brisa ou troca dos vidros trincados ou quebrados);
- opção de contratação de Acidentes Pessoais de Passageiros limitado a R\$ 10 mil;
- opção de contratação de carro reserva por 7 dias;
- assistência Auto Dia e Noite com 100 km, 200 km ou 400 km de reboque;
- super martelinho e reparo rápido;
- franquia flexível – são 7 opções de franquias para o segurado escolher no momento da contratação: 50%, 100%, 125%, 150%, 175%, 200% ou 300% da obrigatoria;
- parcelamento em até 10 vezes sem juros no débito em conta e nos cartões de crédito ou até 6 vezes sem juros no boleto; e
- em caso de sinistro, a realização de reparos no veículo será exclusivamente feita em uma rede referenciada pela seguradora, exceto concessionária.

1.1.6. Produto da Tokio Marine

A Tokio Marine também adequou seu portfólio e anunciou, em janeiro de 2022, de acordo com a Revista Apólice, o Seguro Auto Econômico. O novo produto oferece cobertura completa de Casco com preço até 30% mais barato que um seguro tradicional.

O segurado poderá contar com a qualidade nos reparos em oficinas referenciadas da Companhia em todo o território nacional. De acordo com o diretor de Automóvel da Tokio Marine, Luiz Padial:

É um produto acessível, tanto pelo preço competitivo como pela abrangência nacional. Temos um amplo portfólio e nos tornamos uma seguradora especialista na criação de produtos mais simplificados. Com isso, possibilita aos corretores de seguros mais oportunidades de negócio ao impactar uma parcela da população que, até então, não possuía poder de compra de um seguro (TOKIO, 2022a).

Dentre as vantagens apontadas pela seguradora Seguro Auto Econômico, estão: garantia de serviço por 36 meses, agilidade nos prazos de análise do orçamento do veículo, lavagem simples e parcelamento da franquia em, no mínimo, três vezes. Além disso, serão utilizadas peças novas compatíveis, exceto para itens

de segurança, fator que permite que o produto tenha um preço ainda mais acessível.

Seguem abaixo as principais características e coberturas disponíveis para contratação no novo produto da Tokio Marine Seguros:

- são aceitos veículos com no máximo 25 anos de fabricação;
- colisão, incêndio e roubo/furto;
- opções de franquia para Indenização Parcial e Indenização Integral;
- coberturas opcionais para Terceiros e Acidentes Pessoais de Passageiros;
- cancelamento do seguro sem burocracia e o segurado recebe de volta o valor proporcional aos dias que não usou o Seguro;
- duas opções de planos de assistência 24 horas com diversos serviços como guincho, socorro mecânico, meio de transporte alternativo e até reparos para a casa. Pode ser contratado até 800 km de guincho;
- três opções para contratação de serviço de proteção a vidros; e
- contratação anual à vista ou parcelada em até 12 vezes sem juros no cartão de crédito, com lançamento mensal para não comprometer o limite do cartão.



1.1.7. Produto da HDI Seguros

No dia 4 de novembro de 2021, a HDI anunciou, em seu site, o lançamento do seu novo produto: o HDI Auto Básico, o qual é voltado para o público não segurado e pode ser até 25% mais barato que o seguro tradicional.

Com o novo produto, a Companhia tem expectativas de simplificar a contratação do Seguro de Automóvel no Brasil e democratizar o segmento, oferecendo todo o suporte de atendimento dos canais digitais. Segundo o vice-presidente técnico da HDI, Mauricio Galian:

Para muitas famílias, ter um carro é uma conquista de um patrimônio muito caro e importante para promover conforto e qualidade de vida. Com o HDI Auto Básico, pretendemos dar suporte a essas pessoas que sempre sonharam em ter um seguro. Vamos oferecer segurança e garantia a preços mais baixos (HDI, 2021).

O HDI Auto Básico é voltado para o reparo exclusivamente dentro de Oficinas Referenciadas e com a utilização de Peças de Recomposição Compatível (produzidas por fabricante independente, mantendo as características e qualidade da peça original). Na ausência de peças, poderão ser utilizadas peças de reposição original, e isso também inclui itens de segurança, como airbags, sistemas ABS, sistemas de controle e estabilidade e cintos de segurança.

Seguem, abaixo, as principais características e coberturas disponíveis para contratação no novo produto da HDI Seguros:

- são aceitos veículos com 4 a 20 anos de fabricação e IS até R\$ 80 mil (categorias 10 e 14);
- diversas assistências 24 horas como guincho/reboque;
- cobertura abrangente: coberturas para colisão, incêndio, roubo ou furto;
- opção de acrescentar cobertura adicional RCF (R\$ 30 mil a R\$ 100 mil);
- opção de acrescentar cobertura adicional APP (R\$ 1.500 a R\$ 10 mil);
- 4 opções de franquia;

- opção de acrescentar cobertura para acessórios, danos morais e proteção para vidros; e
- opção de acrescentar cobertura de carro reserva (em caso de sinistro, 7 dias de carro reserva com ar-condicionado).

1.2. Transformações tecnológicas e inovadoras do mercado

Segundo Péricles Gonçalves, pesquisador da FGV Direito Rio e professor associado ao Instituto de Inovação em Seguros e Resseguros da FGV, as novas tecnologias vêm causando verdadeira ruptura com os padrões tecnológicos estabelecidos no mercado, modificando os modelos de negócios existentes e possibilitando a criação de novos produtos. São consequências da utilização de Big Data e Inteligência Artificial, principalmente. As medidas adotadas pela Susep procuram tornar o ambiente regulatório amigável a essa nova realidade (ALECRIM, 2021).

A atual disrupção de padrões tecnológicos, experimentada durante a pandemia da covid-19, favoreceu um novo olhar do mercado para o público que ainda não possui proteção veicular.

1.2.1. As *insurtechs*

Elas são a “bola da vez”. Promovem soluções digitais, automação, interações em tempo real e ofertas personalizadas. Essas são as *insurtechs*, empresas que trazem novas tecnologias e modelos de gestão para o setor de seguro, com o objetivo de utilizar novas ferramentas para aprimorar a experiência de todos os envolvidos na contratação de seguros e entregar melhores serviços para o cliente.

Nos últimos 2 anos, o mercado segurador vem passando por um crescimento acelerado e por grandes mudanças, muito por consequência da pandemia. Se antes as pessoas levavam horas para acionar um seguro, entender o funcionamento e ainda tinham problemas no momento do cancelamento ou de mudança de produto, a ideia é que agora a tecnologia sirva como aliada para tornar esse processo muito mais simples e, consequentemente, atrair mais usuários.

Segundo dados do estudo “Latam Insurtech Journey”, atualmente existem mais de 350 *insurtechs* na América Latina. O Brasil é o líder nesse segmento, contando com 32% de participação e 129 *insurtechs*, o qual gera, atualmente, 57% do investimento total do setor na região. De 2011 até julho de 2021, foram investidos mais de US\$ 318 milhões em startups de tecnologia focadas em seguros no Brasil, sendo que 50% de todo esse montante foi captado nos últimos 24 meses.

Pelos ramos de atuação de tais investimentos, é possível notar o potencial do setor: Auto, Residencial, Cobertura Celular, Vida e Saúde. A maioria das investidas tem o consumidor final como seu principal foco de vendas, mostrando que talvez exista um potencial ainda inexplorado em soluções B2B e B2B2C. Esses investimentos podem ser usados como uma medida de sucesso para o programa de *Sandbox* da Susep, visto que seis dos dez maiores aportes foram para empresas selecionadas para o programa.

Apesar de nenhuma das 109 *insurtechs* mapeadas pela Distrito, em 2021, estar listada no ranking das 100 seguradoras, muitas delas são responsáveis pelo aumento das vendas dessas companhias tradicionais. Uma maneira de fazer isso é por apoiarem as vendas com *leads* ou intermediação de produtos e serviços, bem como serem as responsáveis pela conexão com outros parceiros, principalmente dos diversos marketplaces financeiros que surgem diariamente com seguradoras tradicionais.

Com as *insurtechs*, será possível trazer aprimoramentos desde o processo de criação até o pagamento de indenizações em seguros. As ideias já apresentadas vão desde um aplicativo (App) que agilizaria o pagamento de uma indenização até outro que faria a gestão de riscos para a seguradora melhorar a subscrição do produto. O foco, porém, é que se possa promover o aumento de vendas com a penetração no mercado brasileiro ainda inexplorado para que a escala reduza os custos. Para isso, é preciso haver uma oferta de seguro que faça sentido para o risco do dia a dia e para o bolso do consumidor.

As possibilidades de atuação são diversas: vão desde celular e saúde até o campo, com as *agrotechs*. Estão no radar desde a compra espontânea até o mercado de seguros obrigatórios, como acontece com a cobertura de incêndio para

estabelecimentos comerciais, de responsabilidade civil para indenizar terceiros, bem como o velho e o novo DPVAT (Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre), além da exigência de seguro garantia em licitações públicas, entre outros.

E como ficam os corretores de seguros diante desse cenário? Em seu canal no YouTube, a corretora de seguros Claudia Simplicio aborda sobre o impacto das *insurtechs* para o mercado segurador. Ela também analisa como uma *insurtech* voltada para a gestão de dados da carteira do corretor pode beneficiá-lo:

Na minha visão é excelente. Porque a gente ganha velocidade, ganha volume. Basta nós, corretores, nos adaptarmos. Por exemplo, gestão de dados: as empresas que mais ganham dinheiro são aquelas empresas que fazem uma boa gestão de informação. Elas conseguem olhar para a carteira de clientes dela, verificar tendências e desenvolver estratégias e produtos. Se conseguir fazer essa gestão de dados, você consegue crescer. Não importa se é um corretor pequeno ou grande, você precisa da gestão de dados para ter *input* e crescer mais. [...] Se você não quer ficar para trás, olha para essas *insurtechs* que trazem benefícios pra gente, verifica o que elas podem oferecer para você implantar na sua empresa para você vender mais (SIMPLICIO, 2021).

Os corretores de seguros são, hoje, responsáveis por 78% da comercialização de seguros no Brasil. Segundo Matteo Carbone, em evento do CQCS *Insurtech Innovation*, realizado em São Paulo, em novembro de 2021, as novatas acreditavam no início que, se o consumidor tivesse uma experiência satisfatória em uma interface amigável, isso seria suficiente para garantir vendas e trazer novos



clientes. Agora, segundo ele, o que se percebe é que as *insurtechs* acreditam que podem ter um desempenho melhor ainda, se contarem com o trabalho de corretores e agentes.

Investidores estrangeiros estão comprando participações em grupos de corretoras para entrar no Brasil, o que denota uma tendência positiva de crescimento desse setor no País. É o caso da americana Acrisure, uma das dez maiores corretoras de seguros globais, que fechou a aquisição da plataforma brasileira It'sSeg em outubro de 2021, com o objetivo de dobrar o tamanho da Companhia nos próximos 3 anos.

As seguradoras seguem de mãos dadas com os corretores. Elas têm comprovado na prática que o corretor tem o poder de identificar demandas locais específicas e propor o desenho de novas soluções em seguros para as companhias. A CEO da Liberty Seguros, Patricia Chacon, afirma em suas entrevistas que sua gestão tem como objetivo acelerar a jornada de transformação digital para que os corretores tenham mais autonomia e agilidade e, assim, aumentem as vendas e desenvolvam suas carreiras. Sem dúvidas, as *insurtechs* auxiliarão nesse processo.

1.2.2. Open Insurance na prática

Entrou em vigor, no dia 15 de dezembro de 2021, a primeira fase do *Open Insurance*, iniciativa que vai possibilitar que clientes autorizem o compartilhamento de seus dados entre sociedades seguradoras, *insurtechs* e outras entidades autorizadas pela Susep. Essa novidade tem movimentado, de forma considerável, o mercado de seguros, já que promoverá a possibilidade de o setor aprofundar o conhecimento sobre o perfil dos clientes, aumentando a competitividade, potencializando a atuação em mercados de nicho e fomentando parcerias entre os diversos participantes.

A primeira fase compreende o compartilhamento de dados sobre produtos de seguros, previdência complementar aberta e capitalização, bem como de canais de atendimento. Na mesma data, começou também a implementação da quarta fase do *Open Banking*, que abrange o compartilhamento de dados de câmbio, serviço de credenciamento, investimento, seguros e previdência. O *Open Banking* e o *Open Insurance* estão sendo desenvolvidos em conjunto, garantindo, assim, a integração futura com o *Open Finance*.

A Susep estabeleceu para as sociedades seguradoras o prazo até 4 de março de 2022 para a realização dos testes de conformidade e registros das APIs (*Application Programming Interface*), que permitirão o acesso às informações compartilhadas, de maneira a conferir maior segurança e eficiência ao desenvolvimento dessa etapa.

O Brasil foi o primeiro país a implementar o *Open Insurance* ou “Opin”, como se tem chamado no mercado, fator que tem levantado uma série de discussões entre os grupos envolvidos em relação à segurança, ao papel dos corretores e das SISS (Sociedades Iniciadoras de Serviço de Seguro), aos prazos e ao compartilhamento de informações. Tais questionamentos devem ser esclarecidos ao longo da implementação, que tem data prevista para finalizar em 2023.

Nas fases seguintes, o *Open Insurance* permitirá que os consumidores, mediante seu consentimento formal, possam compartilhar seus dados pessoais dentro do ambiente, de forma segura, ágil, precisa e conveniente. Por meio dessa gama de dados, surgirão produtos cada vez mais personalizados, eficientes e adequados ao consumidor, criando condições favoráveis para alavancar o desenvolvimento do mercado de seguros, bem como promover o desenvolvimento econômico e social do País.

Quando surgiram as *insurtechs*, muito se falava que a profissão do corretor de seguros estaria com seus dias contados, uma vez que a contratação dos seguros seria feita de forma direta. Porém, diante da complexidade dos produtos e da diversidade de coberturas disponibilizadas por diferentes seguradoras,



o auxílio do intermediário continuou sendo essencial para que o consumidor conseguisse contratar a proteção mais adequada para seu risco. Caberá aos corretores, portanto, a incumbência de se reinventar.

Em um painel, realizado no canal da *Open Summit* do YouTube, no dia 13 de novembro de 2021, Luis Henrique Forster, sócio e diretor comercial na corretora Forster Seguros, salienta sobre os impactos do Opín para os corretores de seguros:

Existe uma onda de insegurança por conta dos corretores, porque a incerteza gera isso. Gera esse conflito, gera essa insegurança, de não saber para onde tá indo o mercado dele. Existem regras e leis hoje que obrigam, ou que determinam, que o corretor faça parte dos processos naturais numa venda de seguro. [...] Já que veio pra ficar, vamos tentar entender o que está acontecendo e onde a gente pode tirar benefício disso. A hora que se abrem dados, eu consigo entender melhor o meu cliente, eu consigo fazer prospecções diferentes, eu consigo abrir novas parcerias de canais de seguradoras e outras coisas que hoje pra mim é obscuro (OPEN SUMMIT, 2021).

Ao longo do citado painel, Renato Pedroso, diretor-presidente da Previsul Seguradora, relembra que o *Open Insurance* possibilitará ao corretor conhecer melhor o seu cliente e, assim, de forma consultiva, ofertar melhores soluções protetivas diante da sua realidade. Ao ser notificado que seu cliente viajou, por exemplo, o corretor pode ofertar um Seguro Residencial para resguardar o segurado contra furtos em seu patrimônio ou, ainda, algum outro seguro intermitente que trará maior tranquilidade para o beneficiário.

Em suma, os corretores têm a oportunidade de serem peças fundamentais no *Open Insurance*. Mas, para isso, devem manter a sua relevância no mercado, inovando e aderindo às tendências do futuro. Os benefícios em suas carteiras serão significativos, já que poderão entender, com mais profundidade, as necessidades do seu cliente, oferecer novas parcerias e fazer prospecções diferentes em um modelo ainda mais consultivo.



1.2.3. Sandbox: 32 projetos aprovados desde a primeira edição

Dentre as ações da Susep para o mercado segurador, está o *Sandbox* Regulatório que, em sua segunda edição, selecionou 21 projetos inovadores dentro dos pré-requisitos estabelecidos pela Autarquia, sendo eles:

TABELA I

Projetos aprovados – Sandbox 2ª edição, 2021

Nº	Empresa	Linhas de negócio
1	Clubfix	Celular
2	Darwin	Autos: passeio
3	Finx	Microseguros de danos para pequeno empreendedor
4	Fulô	Celular Bicicletas
5	InnTech	Agrícola: soja
6	Inteligente	Autos: passeio
7	Justos	Autos: passeio
8	LTI	Autos: passeio
9	Mee	Bicicletas
10	Modelo	Agrícola paramétrico: diversas colheitas
11	Neo	Autos: passeio celular pets
12	Novo	Autos: passeio
13	NW	Fiança locatícia
14	Oon Digital	Autos: passeio
15	Pet Seguros	Pets
16	Picssel	Agrícola: soja, milho e trigo
17	Rede	Fiança locatícia
18	Rodoseg	Caminhões
19	TITI	Passagens aéreas e hotéis
20	Trocafone	Celular
21	Urbantech	Esportes Fiança locatícia Residencial

Fonte: SANDBOX (2022). Disponível em: <<https://bit.ly/38qTIUd>>.

O *Sandbox* Regulatório é um ambiente experimental constituído com condições especiais, limitadas e exclusivas e visa a reduzir os custos e a facilitar os processos para o trânsito securitário. Vale lembrar que, em 2020, na primeira edição do *Sandbox*, foram selecionados 11 projetos inovadores, a saber:

TABELA 2

Projetos aprovados – Sandbox 1ª edição, 2020

Nº	Projeto	Seguros a serem ofertados
1	88i	Impedimento para o trabalho/perda de renda; acidentes pessoais individuais; celular e outros; Auto (Casco); e deslocamento de volumes/bagagem/objetos em circulação.
2	COOVER	Animais domésticos (aplicação de vacinas, atendimentos ambulatoriais, cirurgias, consulta urgência e emergência, consultas de rotina, exames laboratoriais/imagens e internação).
3	EMOTION	Acidentes pessoais (morte acidental).
4	FLIX	Compreensivo residencial.
5	IZA	Acidentes pessoais (invalidez permanente total ou parcial por acidente, reembolso de despesas médico-hospitalares e odontológicas por acidente, complemento de diárias por incapacidade temporária por acidente. Cobertura adicional: funeral).
6	KOMUS	Celulares, notebooks, tablets, câmeras e outros aparelhos eletrônicos.
7	MAG	Acidentes pessoais individuais (morte acidental e invalidez permanente total por acidente, incluindo vítimas de crime; compreensivo residencial).
8	PIER	Celulares, notebooks, tablets, câmeras e outros aparelhos eletrônicos; Automóvel (Casco).
9	SPLIT RISK	Automóvel (Casco, acidentes pessoais de passageiros e assistência e outras coberturas).
10	STONE	Compreensivo residencial; funeral (morte natural ou acidental); acidentes pessoais (morte acidental e invalidez permanente por acidente); e patrimonial paramétrico.
11	THINKSEG	Automóvel (Casco).

Fonte: SANDBOX (2022). Disponível em: <<https://bit.ly/38qTIUd>>.

Dentre os projetos aprovados da primeira edição, dez foram autorizados até o momento da publicação deste artigo, quais sejam: Stone Seguros, Split Risk Seguradora S.A, 88i Seguradora Digital S.A, Iza Seguros S.A, Coover Seguradora S.A, Simple2U Seguros S.A, Emotion Seguros S.A, FBXG Seguros S.A, Thinkseg Seguradora S.A e Pier Seguradora S.A. Vale destacar ainda que, dentre as empresas autorizadas, três operam com o Seguro Auto: Split Risk, Pier e Thinkseg.

Com relação aos 21 projetos aprovados na segunda edição, até o momento, não houve autorização concedida pela Susep.

Andrés Côrtes, gestor do projeto estratégico *Sandbox* na Susep, destaca:

Trata-se de um ambiente experimental que servirá também à própria inovação regulatória, em razão das flexibilizações inerentes ao modelo de operação das novas empresas, que oferecem uma experiência totalmente digital, com o uso de várias tecnologias para simplificar o uso e melhorar a jornada dos segurados (SUSEP, 2021a).

O diretor técnico da Susep, Rafael Scherre, diz que foram selecionadas propostas de modelos de negócios com características inerentes ao ambiente regulatório experimental e que possibilitam a introdução de novos produtos e serviços, objetivando o benefício ao consumidor e sua experiência com seguros e, assim, aumentando sua cobertura e a penetração no Brasil.

Além da customização das coberturas, da flexibilização dos seguros intermitentes e da cobrança do prêmio do seguro considerando o perfil do segurado, os projetos selecionados também trazem como novidade o uso de tecnologias como telemetria, geolocalização e imagens de satélite para melhorar a cobertura e a regulação dos sinistros. As propostas incluem ainda produtos alinhados às tendências, como o trabalho em regime de home office e iniciativas ASG (Ambiental, Social e Governança).

O marco legal das startups e do empreendedorismo inovador foi instituído a partir da Lei Complementar n.º 182, de 1º de junho de 2021, a qual se constituiu um importante instrumento de fomento à experimentação de modelos de negócios inovadores e de novas tecnologias. Também conhecido como “Ambiente Regulatório Experimental”, esse marco legal permite que as instituições testem, por um determinado período, seus projetos inovadores de uma maneira menos burocrática, bem como lancem novos produtos/serviços com mais flexibilidade.

Além de permitir a introdução de produtos e processos inovadores no mercado de seguros brasileiro, o *Sandbox* Regulatório é uma oportunidade de aprendizado para o órgão regulador. É importante lembrar que, para obter a inclusão de novos segmentos da sociedade na indústria de seguros, é preciso estar atento às suas reais necessidades, atualizações e particularidades para inserir a proteção nessa cesta.

I.3. Plano de Regulação da Susep para 2022

No intuito de dar mais eficiência à regulação de Seguros, a Susep aprovou, no dia 14 de janeiro de 2022, o Plano de Regulação da Autarquia. As propostas objetivam dar sequência ao processo de redução dos custos e da complexidade regulatória, além de estimular o desenvolvimento do mercado de seguros e adotar uma abordagem cada vez menos prescritiva e mais principiológica.

QUADRO I

Plano de Regulação da Susep – 2022

Tema	Descrição do Tema	Análise de Impacto Regulatório (AIR)	Entrega prevista
Resseguro e Retrocessão	Revisão, consolidação e simplificação das normas que tratam das operações de resseguro e retrocessão, incluindo o limite de cessão das operações de cosseguro, das operações em moeda estrangeira e das contratações de seguro no exterior.	A ser avaliado	Revisão normativa aprovada no Conselho Diretor da Susep
Seguros do Grupo Transportes	Revisão da Circular Susep n.º 354, de 30 de novembro de 2007, e revisão e consolidação dos normativos relativos a Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador.	A ser avaliado	Revisão normativa aprovada no Conselho Diretor da Susep
Seguro Rural	Proposição de revisão do Decreto n.º 5.121, de 29 de junho de 2004, no que diz respeito à necessidade de análise e de aprovação dos produtos de Seguro Rural por parte da Susep para participação no Programa de Subvenção ao Prêmio do Seguro Rural.	Dispensado	Proposta de revisão do Decreto encaminhada para o ministério setorial
Coberturas por Sobrevida	Revisão da regulamentação sobre coberturas por sobrevivência oferecidas em Planos de Seguros de Pessoas e Planos de Previdência Complementar Aberta, com a finalidade de fomentar o mercado de anuidades e propiciar o desenvolvimento de produtos que melhor atendam às necessidades dos consumidores.	A ser avaliado	Submissão da proposta de Ato Normativo à consulta pública

Seguro Habitacional	Atualização da regulamentação vigente sobre o Seguro Habitacional, objetivando maior clareza quanto às coberturas oferecidas e o seu real propósito perante os consumidores.	A ser avaliado	Revisão normativa aprovada no Conselho Diretor da Susep
Instrumentos de Supervisão	Inquérito Administrativo: edição de normas complementares ao estabelecimento do procedimento do inquérito administrativo, nos termos do § 2º do art. 88 da Resolução CNSP n.º 393/2020, e promoção de eficácia às normas previstas nos arts. 88 a 93 deste ato normativo. Medidas Prudenciais Preventivas: regulamentação de medidas prudenciais preventivas a serem adotadas pela Susep destinadas a preservar a estabilidade e a solidez do Sistema Nacional de Seguros Privados, do Sistema Nacional de Capitalização e do Regime de Previdência Complementar e a assegurar a solvência, a liquidez e o regular funcionamento das supervisionadas.	A ser avaliado	Aprovação da matéria no Conselho Diretor da Susep



Instrumentos Financeiros (IFRS 9/CPC 48)	Elaboração de estudos e propostas voltadas à implementação do CPC 48 - Instrumentos Financeiros (IFRS 9) e tratamento dos seus efeitos em relação à mensuração dos passivos de seguros, de previdência, de resseguro e de capitalização.	A ser avaliado	Aprovação da matéria no Conselho Diretor da Susep
Sistema de Registros de Operações (SRO)	Continuidade das ações de implementação do registro de operações de seguros, de previdência, de capitalização e de resseguro em sistemas de registro homologados pela Susep e administrados por entidades registradoras credenciadas na Susep.	A ser avaliado	Aprovação das normas de conteúdo informacional do SRO
Autoavaliação de Riscos e Solvência (ORSA – Own Risk and Solvency Assessment)	Elaboração de estudos e propostas voltadas à regulamentação da Autoavaliação de Riscos e Solvência (ORSA – Own Risk and Solvency Assessment), a ser realizada por parte das entidades supervisionadas.	A ser avaliado	Aprovação da matéria no Conselho Diretor da Susep

Fonte: SUSEP (2022). Disponível em: <<https://bit.ly/3sR8VVv0>>.

Dentre as alterações apontadas estão as operações de resseguro e retrocessão (incluindo limite de cessão), as operações de cosseguro, as operações em moeda estrangeira e as contratações de seguro no exterior.

Foram abordadas novas facilidades quanto ao âmbito rural com a proposta de revisão do Decreto n.º 5.121/2004, no que diz respeito à necessidade de análise e de aprovação dos produtos por parte da Susep para a participação no Programa de Subvenção ao Prêmio do Seguro Rural.

Está programada a revisão da Circular Susep n.º 354/2007 para o Seguro de Transportes, bem como a revisão e a consolidação dos normativos relativos ao Seguro de RC Transportador.

Já no âmbito do Seguro Habitacional, também será procedida a atualização da regulamentação vigente com o propósito de proporcionar maior clareza quanto às coberturas oferecidas, bem como suas funcionalidades perante o consumidor.

Também deverão ser objeto de revisão as coberturas por sobrevivência oferecidas em planos de Seguros de Pessoas e Planos de Previdência Complementar Aberta. Dessa forma, será possível fomentar o mercado de anuidades, bem como a elaboração de produtos que melhor atendam às necessidades dos consumidores.

No mais, serão abordados estudos e revisões pela Autarquia voltadas à Autoavaliação de Riscos e Solvência (Orsa), com a finalidade de dar sequência à implementação do Sistema de Registro de Operações (SRO).

Em linha com o Planejamento Estratégico Institucional da Susep para 2020-2023, o Plano de Regulação 2022 consiste em uma importante ferramenta de execução para o desenvolvimento dos mercados de seguros, resseguros, previdência complementar aberta e capitalização, garantindo a livre concorrência, a estabilidade e o respeito ao consumidor.

1.4. Visão atual do superintendente da Susep com relação às entidades de autogestão

O superintendente da Susep, Alexandre Camillo, participou do programa “Falando Seguro”, no dia 26 de janeiro de 2022, realizado pelo Sindicato dos Corretores de Seguros do Estado de Pernambuco (Sincor-PE). O tema abordado foi “As Perspectivas de 2022” e contou com a mediação do jornalista Mario Neto, âncora da rádio CBN Recife.

Camillo destacou a responsabilidade de ser o novo superintendente e disse esperar dar sequência ao trabalho com um time de servidores qualificados. Além disso, ele comentou sobre o desafio do cargo: “É um grande desafio, uma vez que a autarquia completa 55 anos e tem uma folha de excelentes serviços prestados ao consumidor e aos seus entes supervisionados. Então, dar sequência a esse trabalho com esse time de servidores qualificados é uma responsabilidade [...]. Entendo que essa é a grande oportunidade de contribuir com esse produto maravilhoso para que ele seja cada vez mais entendido pela sociedade e que possamos ter os seguros se aproximando de uma parcela maior da população. Aceitei essa missão com o entendimento de que ela trazia uma oportunidade”.

O novo superintendente da Susep revelou que, de acordo com os dados levantados pela Autarquia, percebe-se que o mercado cresceu mais de R\$ 30 bilhões em arrecadação, o que corresponde a um crescimento de 11% do setor. Para ele, porém, é

possível que o Setor de Seguros tenha crescimentos maiores. “Quando olhamos para a penetração do seguro na sociedade, há um espaço grande a ser preenchido”, analisou. Ele pontuou, como exemplo, a quantidade de atendimentos feitos pelo Seguro de Vida durante o período da pandemia de covid-19.

O novo superintendente disse, também, que é seu papel promover o diálogo do setor, para que não se percam oportunidades de colocar o mercado no rumo do verdadeiro potencial que se tem pela frente. “Parece que estamos distantes deles e entendo que eu possa ser contributivo nesse sentido”, declarou.

Ao ser perguntado sobre qual a posição da Susep diante do avanço das Associações de Proteção Veicular, Camillo disse que vem debatendo o tema com as diretorias técnicas da Autarquia: “As associações, infelizmente, não compõem agentes supervisionados pela Susep. Até porque, como sabido, é uma ação não regulamentada. Não obstante, a Susep, ainda assim, quando recebe denúncias, promove processos de ações para tentar de alguma forma coibir o avanço das Associações e seus atos. Essa é uma situação que vai exigir que a gente debruce sobre isso para discutir a regulamentação. A questão apenas de autuação punitiva é enxugar gelo. Espero me aprofundar nesse debate que necessita de vontade política”.

Ele acrescentou ainda que os números mostram que as punições não foram efetivas. “Então, se já tem um contingente de pessoas usando isso, me parece que a forma de proteger essas pessoas é regulamentar esse processo”, analisou.



1.5. Indicadores econômicos e macroeconômicos

Há 2 anos, o mundo dava início à guerra contra um vírus. A guerra não foi perdida, mas as batalhas estão longe de acabar. A política mundial se movimentou de forma rápida, e as vacinas foram desenvolvidas em tempo recorde. Porém a variante ômicron impactou o aumento das taxas de contágio, e o número de casos de covid-19 cresceu exponencialmente. Ainda que o número de internações e mortes estejam muito menores, os cenários otimistas foram revistos.

A China enfrenta dificuldades em sua transição de modelo de crescimento, visto que há um alto endividamento de empresas e famílias, além de problemas no seu importante mercado imobiliário.

Na Europa, o risco geopolítico aumentou sobretudo com as tensões entre a Rússia e as potências ocidentais na questão da Ucrânia, com reflexo nos preços das *commodities* energéticas, que já estão pressionadas.

Com a Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep) não sinalizando um aumento de produção além do já previsto para este ano, o preço do barril de petróleo disparou em 2022.

Em relação à atividade econômica brasileira, a divulgação do PIB do terceiro trimestre de 2021 revelou uma evolução ligeiramente abaixo da esperada no Relatório de Inflação anterior, apesar de as atividades mais atingidas pela pandemia terem continuado em trajetória de recuperação robusta. Outro impacto do choque da pandemia, alimentado primeiramente pelas incertezas fiscais e políticas, foi uma permanente desvalorização do real, mesmo quando comparado com moedas de outros países emergentes.

De acordo com o Relatório de Inflação do Banco Central, de dezembro de 2021, a inflação ao consumidor se mostra mais resiliente que o esperado. A alta dos preços surpreendeu, mais uma vez, no trimestre encerrado em novembro de 2021, com variação 1,42% acima do cenário básico apresentado no Relatório de Inflação anterior. A principal contribuição para a surpresa decorreu do aumento dos combustíveis. A pressão sobre os preços de bens industriais continua alta, enquanto a inflação de serviços já se mostra mais elevada, refletindo a gradual normalização da atividade no setor. Há preocupação com a magnitude e a elevação das expectativas de inflação, inclusive para além do ano-calendário de 2022.

De acordo com boletim divulgado no dia 10 de janeiro de 2022 pelo Banco Central, as projeções de crescimento para o PIB – soma de todos os bens e serviços produzidos no País – foram reduzidas em relação às do Relatório de Inflação anterior: de 4,7% para 4,4% em 2021 e de 2,1% para 1,0% em 2022. O mercado também reduziu a previsão de crescimento do PIB para 2023, de 1,8% para 1,7%. Há quatro semanas, a projeção era de crescimento de 1,9%.

Para 2022, o mercado financeiro manteve a estimativa de inflação com o IPCA (Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo) ficando em 5,03%. Já para 2023, o mercado reduziu a expectativa de inflação para 3,36%.

A previsão do mercado para o final de 2022 da taxa básica de juros, a Selic, é de 11,75% ao ano. Atualmente a Selic, definida pelo Copom (Comitê de Política Monetária), está em 9,25% ao ano. Para a próxima reunião do órgão, o Copom já sinalizou que deve elevar a taxa em 1,5%.

A expectativa do mercado para a cotação do dólar em 2022 se mantém em R\$ 5,60. Já para os próximos 2 anos, a projeção do mercado é de alta no câmbio. Para 2023, a previsão da cotação está em R\$ 5,45 e, para 2024, a projeção é de R\$ 5,39.

1.6. Possível alteração do cenário atual pandêmico para endêmico

Tomando-se por base a história evolutiva de outros tipos de coronavírus, a tendência é que o vírus Sars-CoV-2 venha a perder o potencial de causar mortes e problemas graves de saúde em massa em países com vacinação avançada, entre eles, o Brasil.



Essa é a visão do médico Dimas Covas, diretor do Instituto Butantan, em entrevista para o Valor Econômico, publicada em 11 de fevereiro de 2022:

Minha perspectiva e a de muitos pesquisadores é a de que, se não surgir variantes mais agressivas, é muito provável que no segundo semestre estejamos em uma situação endêmica, e não mais pandêmica. De que a gente saia dessa situação de crise sanitária global e passe a conviver com o vírus de uma outra maneira. A transmissão seguirá elevada, mas não descontroladamente (VAZQUEZ; SOUZA, 2022).

Para Covas, seria um contrassenso afirmar a retomada da normalidade pelo mundo no momento. Afinal, continuará havendo internações e morbidades, o que gera sobrecarga ao sistema de saúde.

A transição de pandemia para endemia valerá, especialmente, para os países que conseguiram progredir na vacinação, como no caso dos pertencentes à Europa, América do Norte e América do Sul. É esse o cenário na visão do diretor do Butantan.

No painel “A pandemia hoje”, realizado pelo Comitê Científico da Unesp, transmitido pela internet no dia 9 de fevereiro de 2022, Maria Carolina Sabbaga, pesquisadora do Laboratório de Ciclo Celular do Instituto Butantan, salienta que “enquanto houver transmissão elevada do vírus e ambientes de pessoas não vacinadas, o Sars-CoV-2 pode seguir sofrendo mutações. E, eventualmente, a cada vez que ocorre uma variação, pode surgir uma variante mais perigosa”.

Segundo o painel, países europeus como França, Espanha e Reino Unido anunciaram que passaram a tratar a covid-19 como endemia a partir de fevereiro deste ano. Já o Brasil ainda sofre com as consequências trazidas pelos picos de casos causados pela variante ômicron. Durante a live, Sabbaga afirmou que, na primeira semana de fevereiro, 99% das amostras sequenciadas pela rede de alertas de variantes eram ômicron. “Tudo leva a crer que os casos vão diminuir, e que vamos entrar numa situação bem melhor. Mas é preciso olharmos sempre com cuidado”, conclui Sabbaga.

1.7. Eleições gerais no País

O ano de 2022 projeta vieses de incertezas para o Brasil, fomentados com as possíveis mudanças no Poder Executivo e com dados preocupantes de inflação, de emprego, de pobreza e da ômicron.

O ano eleitoral tende a afetar as projeções de crescimento para a economia e a inflação. Segundo uma análise divulgada pelo Bradesco, em 20 de outubro de 2021, sobre o comportamento dos ativos financeiros acerca do ano eleitoral, as hesitações tendem a impactar negativamente a Bolsa de Valores, o câmbio e os juros de curto prazo.

O estudo mostra, que a partir do mês de maio nos anos eleitorais, período em que as candidaturas são lançadas e as pesquisas eleitorais passam a ser mais frequentes, as projeções para o crescimento do PIB sofreram reduções e para a inflação, medida pelo IPCA, sofreram aumento.

A Bolsa de Valores, inclusive, tende a apresentar queda acentuada pelo menos até a definição do primeiro turno. Os economistas Myriã Bast e Renan Bassoli Diniz, que assinam o relatório, escrevem: “Analisando o comportamento das eleições presidenciais desde 1998, vemos que, em média, a Bolsa caiu 15% entre maio e o começo de outubro do ano eleitoral” (BAST e DINIZ, 2021, p. 1).

A disputa acalorada deve impactar ainda mais as incertezas. Em entrevista dada à CNN, em 2 de janeiro de 2022, o economista Sergio Vale definiu 2022 como um ano “em compasso de espera”, no que tange ao cenário econômico. Vale destacar que os investidores estão olhando para os próximos anos e, por isso, atentos ao grau de responsabilidade fiscal assumido pelo governo.

Isso porque os principais indicativos econômicos aguardam também os resultados das eleições presidenciais em meio a um cenário de provável pouco crescimento imediato. É um ano de transição. A gente vai ter dificuldades em relação à economia e estaremos olhando com uma lupa para 2023. Em 2023, teremos uma economia machucada, que não cresceu ao longo de 10 anos. O novo presidente vai ser muito demandado para responder essas questões (GALVANI; ALVES; CANDAL, 2022).

2. DESEMPENHO DO SETOR DE SEGUROS - SEGMENTO AUTO

Revertendo as taxas negativas que pesaram no desempenho do Setor de Seguros em 2020, a arrecadação em 2021 ultrapassou o patamar de R\$ 300 bilhões, movimentando a soma de R\$ 306,31 bilhões, o que corresponde a R\$ 32,22 bilhões a mais do que o montante arrecadado em 2020, segundo informações disponibilizadas pela Susep. Em termos percentuais, o último ano apresentou crescimento nominal de 11,8% na comparação com 2020, ano este em que o Setor apresentou relativa estabilidade, com modesto crescimento de 0,4% em relação ao ano de 2019.

Os quatro grandes segmentos do mercado de seguros do País são: Pessoas (57,8%), Danos (29,4%), Capitalização (7,9%) e Previdência (4,9%). Todos esses segmentos apresentaram aumento nominal no último ano em relação a 2020, que foi fortemente influenciado pelos 5 meses de baixa arrecadação devido aos primeiros efeitos da pandemia.

O segmento de Pessoas, além de recuperar as perdas observadas ao longo de 2020, apresentou crescimento expressivo em 2021 de 12,1%, com arrecadação de R\$ 176,98 bilhões.

Os Seguros de Danos continuam se destacando quanto ao seu desempenho, com alta de 14,4% na arrecadação de prêmios no acumulado de 2021, quando comparado com 2020. Os principais ramos desse segmento são: Auto (42,6%), Patrimonial (22,1%), Rural (10,7%), Riscos Financeiros (6,2%), Habitacional (5,6%), Transportes (5,1%), Responsabilidades (3,6%) e outros não Vida (4,1%). Na análise dos Seguros de Danos, sem considerar o Auto, o crescimento no acumulado do ano é ainda maior, 18,9%.

Os Seguros de Auto movimentaram R\$ 38,43 bilhões em 2021, apresentando crescimento nominal de 8,8% na comparação com 2020. Ao avaliar apenas o ramo Casco, responsável por 65,5% dos prêmios desse grupo, observa-se alta de 10,3%. O Seguro de Responsabilidade Civil Facultativa Veicular se manteve praticamente estável, com variação de +0,4% em relação ao ano de 2020 – esse ramo do seguro representa 20,5% dos prêmios. Destaca-se para a expressiva alta nos ramos de Assistência e outras coberturas Auto (+16,1%), Acidentes Pessoais de Passageiros (App/+7,5%) e outros (+31,3%).



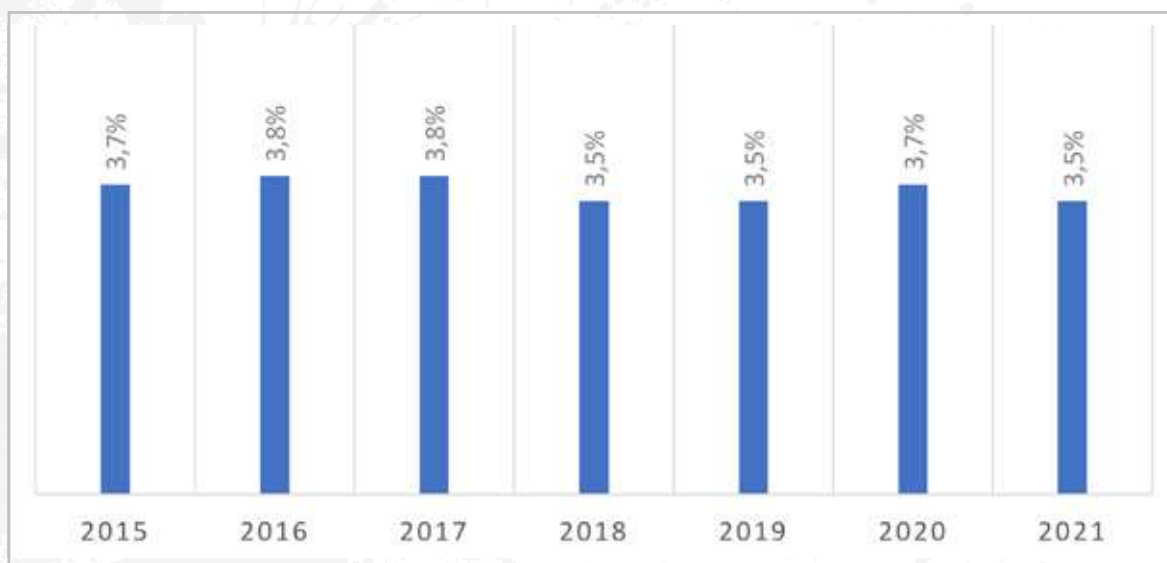
Um fato importante que impacta diretamente no prêmio do Seguro Auto é a valorização do valor dos veículos. Conforme dados da Tabela Fipe, os veículos novos acumularam uma valorização de 17,5% e os carros usados valorizaram 19,2% até dezembro. A falta de veículos novos, devido aos problemas de insumos na cadeia produtiva global, conjugada com o aumento da procura pelos veículos seminovos e usados, fizeram os preços dos dois tipos de veículos dispararem. Nesse contexto, além do aumento no preço do seguro, que utiliza os valores da Tabela Fipe como referência na precificação, causa também um aumento no custo do sinistro, que também utiliza da referência de mercado do veículo.

Ainda sobre a análise do segmento de Dano, a linha de negócio rural foi destaque, com crescimento de 40,0%, bem como os seguros das linhas de responsabilidade civil (+26,7%) e transporte (+7,8%).

Em 2020, a penetração do Setor de Seguros no PIB se concretizou em 3,7%. Já para 2021, a estimativa é que a participação no PIB seja de 3,5%, considerando as projeções para o PIB deste mesmo ano. O Gráfico I permite observar a penetração da arrecadação do setor no PIB nos últimos anos.

GRÁFICO I

Penetração da arrecadação no PIB – todo o mercado supervisionado (s/ Saúde Complementar)



Fontes: SES; SGS (BCB); e IBGE. Disponível em: <<https://bit.ly/2OlcvcK>>; <<https://bit.ly/3rEALov>>; e <<https://bit.ly/3cg9h28>>.

Elaborado por Brasil Atuarial.

Em 2021, os mercados supervisionados pela Susep eram formados por 124 Sociedades Seguradas, 13 Entidades Abertas de Previdência Complementar, 17 Sociedades de Capitalização e 136 Resseguradoras, conforme dados disponibilizados no sistema de estatística da própria Autarquia.

2.1. Números do Setor – Danos e Responsabilidades

A Tabela 3 apresenta o volume de arrecadação acumulada do segmento de Danos, no período de janeiro a dezembro nos anos de 2020 e 2021, bem como sua variação nominal entre os anos analisados. Vale destacar que as informações foram obtidas a partir dos dados enviados pelas companhias supervisionadas e disponibilizados no sistema de estatística da Susep em 12 de fevereiro de 2022. À medida que o documento é atualizado, de acordo com o envio pelas empresas, pode haver ajustes em função de recargas do Formulário de Informações Periódicas (FIP).

TABELA 3

Arrecadação de prêmio de seguros por ramos do segmento de Danos

Segmento	2020	2021	Share	Var (%) Nominal
Danos	R\$ 78.857.405.391	R\$ 90.187.321.618	100,0%	14,4%
05 – Automóvel	R\$ 35.337.658.331	R\$ 38.432.107.030	42,6%	8,8%
Casco	R\$ 22.821.930.478	R\$ 25.170.201.103	65,5%	10,3%
R. C. Facultativa Veículos (RCFV)	R\$ 7.839.330.898	R\$ 7.871.428.483	20,5%	0,4%
Assistência e outras coberturas – Auto	R\$ 3.892.029.472	R\$ 4.517.465.754	11,8%	16,1%
Acidentes Pessoais Passageiros (APP)	R\$ 657.730.628	R\$ 706.731.762	1,8%	7,5%
Outros	R\$ 126.636.855	R\$ 166.279.928	0,4%	31,3%
01 – Patrimonial	R\$ 17.433.344.352	R\$ 19.897.329.289	22,1%	14,1%
Riscos Nomeados e Operacionais	R\$ 6.915.739.622	R\$ 8.421.805.227	42,3%	21,8%
Riscos Diversos	R\$ 3.003.280.877	R\$ 3.574.855.237	18,0%	19,0%
Garantia Est./Ext.Gar-Bens em Geral	R\$ 2.966.923.070	R\$ 3.163.235.300	15,9%	6,6%

Compreensivo Empresarial	R\$ 2.641.503.082	R\$ 3.057.185.706	15,4%	15,7%
Outros	R\$ 1.905.897.701	R\$ 1.680.247.819	8,4%	-11,8%
11 – Rural	R\$ 6.880.079.726	R\$ 9.635.429.007	10,7%	40,0%
Todos	R\$ 6.880.079.726	R\$ 9.635.429.007	100,0%	40,0%
07 - Riscos Financeiros	R\$ 5.317.383.858	R\$ 5.636.326.039	6,2%	6,0%
Garantia Segurado - Setor Público	R\$ 2.738.212.806	R\$ 2.610.651.514	46,3%	-4,7%
Outros	R\$ 1.375.763.447	R\$ 1.573.464.497	27,9%	14,4%
Crédito Interno	R\$ 1.203.407.605	R\$ 1.452.210.028	25,8%	20,7%
10 - Habitacional	R\$ 4.510.454.485	R\$ 5.086.862.352	5,6%	12,8%
Todos	R\$ 4.510.454.485	R\$ 5.086.862.352	100,0%	12,8%
06 – Transportes	R\$ 3.623.685.842	R\$ 4.629.935.914	5,1%	27,8%
R.C.Trans. Rodoviário Carga-RCTR-C	R\$ 1.075.008.198	R\$ 1.407.259.069	30,4%	30,9%
Outros	R\$ 968.755.293	R\$ 1.270.691.451	27,4%	31,2%
Transporte Nacional	R\$ 920.673.436	R\$ 1.151.367.291	24,9%	25,1%
Transporte Internacional	R\$ 659.248.915	R\$ 800.618.103	17,3%	21,4%
03 - Responsabilidades	R\$ 2.591.911.335	R\$ 3.282.790.524	3,6%	26,7%
R. C. Geral	R\$ 1.041.758.991	R\$ 1.326.169.890	40,4%	27,3%
R. C.Administradores e Diretores-D&O	R\$ 919.623.220	R\$ 1.221.390.901	37,2%	32,8%
R. C. Profissional	R\$ 463.904.756	R\$ 514.889.217	15,7%	11,0%
Outros	R\$ 166.624.368	R\$ 220.340.516	6,7%	32,2%
17 – Petróleo	R\$ 1.220.946.582	R\$ 1.361.918.013	1,5%	11,5%
15 - Aeronáuticos	R\$ 726.409.054	R\$ 1.033.197.846	1,1%	42,2%
14 – Marítimos	R\$ 498.480.163	R\$ 520.084.692	0,6%	4,3%

16 - Microseguros	R\$ 355.357.644	R\$ 591.892.521	0,7%	66,6%
05 - Automóvel - DPVAT	R\$ 330.266.007	R\$ 37.901.972	0,0%	-88,5%
18 – Nucleares	R\$ 29.294.384	R\$ 37.390.917	0,0%	27,6%
02 - Riscos Especiais	R\$ 9.876.923	R\$ 5.965.546	0,0%	-39,6%
04 - Cascos	R\$ -	-R\$ 1.939.322	0,0%	-
08 – Crédito	-R\$ 7.743.295	R\$ 129.278	0,0%	-101,7%
Total Geral	R\$ 78.857.405.391	R\$ 90.187.321.618	100,0%	14,4%

Fonte: SES. Disponível em: <<https://bit.ly/2Olcvck>>.

Data base: 12 de fevereiro de 2022.

Serão apresentados, em forma de gráficos, dados históricos de receitas, provisões técnicas, evolução de índices de sinistralidade, despesa comercial e padrões de concentração do mercado, das principais seguradoras do segmento Auto.

2.1.1. Prêmios diretos

O Gráfico 2 ilustra a evolução do volume anual dos prêmios diretos (prêmio emitido - cancelamento - restituição - desconto) dos seguros de Auto no período de 2015 a 2021, sem considerar o seguro DPVAT.



GRÁFICO 2

Prêmios Diretos dos Seguros de Auto
(Em bilhões)



Fonte: SES. Disponível em: <<https://bit.ly/2OlcvcK>>.
Elaborado por Brasil Atuarial.

Como já mencionado anteriormente, a linha de negócio Auto movimentou R\$ 38,43 bilhões em 2021, apresentando crescimento nominal de 8,8% na comparação com 2020. Nota-se que a retração registrada em 2020 (-2,1%), em função do impacto da pandemia, foi semelhante à queda em 2016 (-2,4%), devido à recessão econômica no biênio 2015-2016 no desempenho do setor.

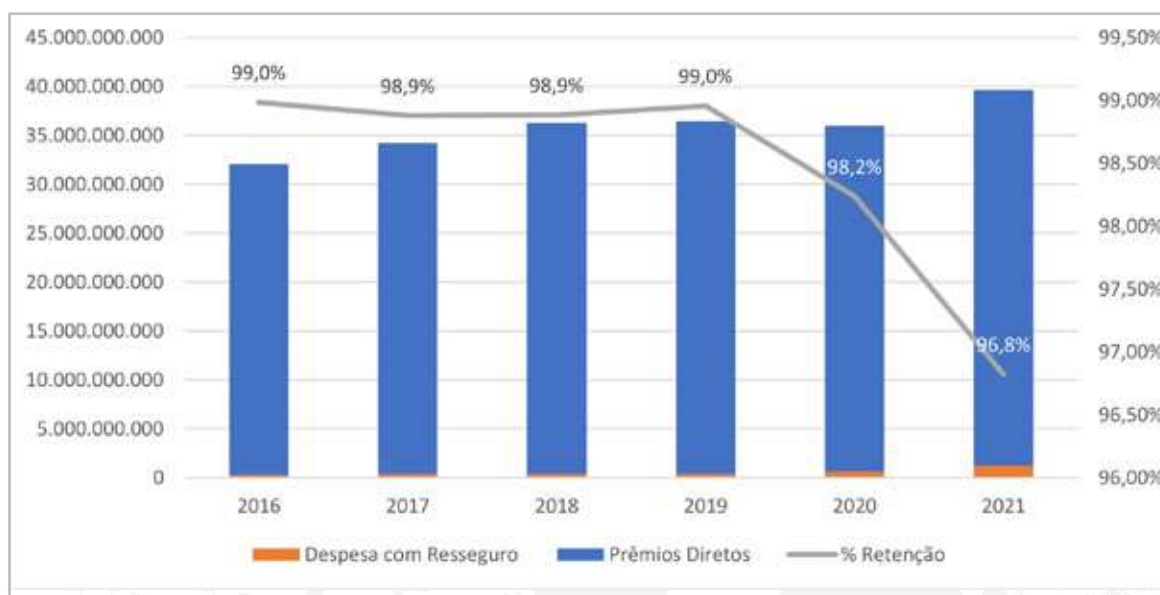
Vale, ainda, mencionar que 2019 revelou estabilidade do setor de Seguros Auto em relação a 2018. Houve uma movimentação de R\$ 36,08 bilhões naquele ano, apenas 0,5% maior que em 2018. Por outra ótica, se desconsiderar o ano de 2020 e realizar a comparação entre 2021 e 2019, período antes do início da pandemia, o crescimento nominal seria de 6,5%, semelhante aos anos de 2017 e 2018, períodos estes que apresentaram os melhores desempenhos do setor de Seguros Auto.

2.1.2. Prêmios cedidos em resseguros

O Gráfico 3 demonstra o índice de retenção de risco do segmento Auto dos últimos 6 anos. Nota-se que o percentual de retenção permaneceu com valores próximos de 100%, o que indica baixa necessidade de resseguro, exceto em 2021, cujo percentual de retenção reduziu 3 pontos percentuais.

GRÁFICO 3

Parcela dos prêmios diretos cedidos em resseguros

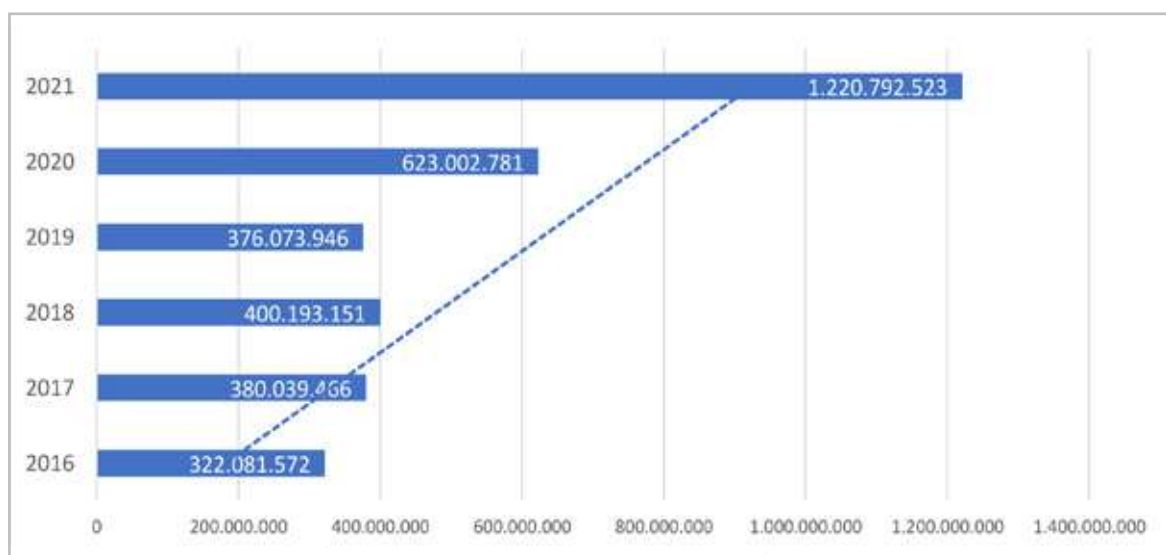


Fonte: SES. Disponível em: <<https://bit.ly/2OlcvcK>>.
Elaborado por Brasil Atuarial.

Ao avaliar a evolução anual dos prêmios cedidos em resseguros, no Gráfico 4, observa-se que, no período de 2016 a 2019, o volume de prêmios cedidos para resseguradoras não apresentou variações anuais significativas, quando comparado com a evolução dos prêmios diretos no mesmo período. Já em 2020, o aumento no montante de prêmios cedidos foi 65,7% maior que o ano anterior, dado que o mercado retraiu nesse período.

GRÁFICO 4

Evolução anual dos prêmios cedidos em resseguros (segmento Auto)



Fonte: SES. Disponível em: <<https://bit.ly/2Olcvck>>.

Elaborado por Brasil Atuarial.

O segmento de Danos apresentou alta de 31,5% em 2021, em termos de despesas com resseguro. Na comparação com o ano anterior, movimentou o volume de R\$ 15,65 bilhões. O setor de Seguros Patrimonial representa 35,3% do volume de prêmios cedidos, principalmente em função do ramo Riscos Nomeados e Operacionais. O segmento de Auto representa 7,8% e está entre os tipos de seguros que apresentam maiores aumentos em volume de prêmios cedidos em 2021 quando comparado com o ano anterior (96,0%).

TABELA 4

Despesa com resseguro – segmento de Danos

Segmento/Ramo	2020	2021	Share	Var (%)
Danos	R\$ 11.905.031.542	R\$ 15.649.857.777	100,0%	31,5%
01 – Patrimonial	R\$ 4.295.106.504	R\$ 5.525.156.502	35,30%	28,6%
11 – Rural	R\$ 1.908.241.031	R\$ 2.678.577.032	17,12%	40,4%

07 – Riscos Financeiros	R\$ 1.517.159.979	R\$ 1.653.865.066	10,57%	9,0%
03 – Responsabilidades	R\$ 918.573.640	R\$ 1.251.904.530	8,00%	36,3%
17 – Petróleo	R\$ 889.042.499	R\$ 1.117.877.715	7,14%	25,7%
06 – Transportes	R\$ 866.092.229	R\$ 1.073.489.806	6,86%	23,9%
05 – Automóvel	R\$ 623.002.782	R\$ 1.220.792.523	7,80%	96,0%
Casco	R\$ 471.036.700	R\$ 864.232.834	70,79%	83,5%
R. C. Facultativa Veículos – RCFV	R\$ 136.307.995	R\$ 255.523.881	20,93%	87,5%
Outros	R\$ 7.386.192	R\$ 12.046.964	0,99%	63,1%
Assistência e outras coberturas – Auto	R\$ 4.157.238	R\$ 73.276.675	6,00%	1662,6%
Acidentes Pessoais Passageiros – APP	R\$ 4.114.657	R\$ 15.712.169	1,29%	281,9%
15 – Aeronáuticos	R\$ 495.433.366	R\$ 706.491.840	4,51%	42,6%
14 – Marítimos	R\$ 247.076.491	R\$ 281.634.856	1,80%	14,0%
10 – Habitacional	R\$ 79.195.309	R\$ 74.142.552	0,47%	-6,4%
02 – Riscos Especiais	R\$ 62.232.895	R\$ 37.686.030	0,24%	-39,4%
18 – Nucleares	R\$ 4.688.002	R\$ 29.323.449	0,19%	525,5%
16 – Microseguros	R\$ 180.501	R\$ 609.553	0,00%	237,7%
05 – Automóvel – DPVAT	R\$ -	R\$ -	0,00%	-



08 – Crédito	-R\$ 145.313	-R\$ 176.315	0,00%	-221,3%
04 – Cascos	-R\$ 848.373	R\$ 1.869.992	-0,01%	120,4%
Total Geral	R\$ 11.905.031.542	R\$ 15.649.857.777	100,00%	31,5%

Fonte: SES. Disponível em: <<https://bit.ly/2OlcvK>>.
Elaborado por Brasil Atuarial.

Em uma análise por companhias de seguros do segmento Auto que demandam maior utilização da operação de resseguro, verifica-se que as seguradoras Allianz, Sompó, Suhai e Zurich Minas Brasil são as principais companhias do setor com prática de resseguro e, juntas, representam 84,9% do montante de prêmios cedidos. Todas as principais companhias listadas apresentaram aumento no volume de prêmios cedidos em 2021 em relação a 2020, com destaque para a Allianz, com aumento extremamente expressivo. Em 2020, a despesa com resseguro da Allianz representou 1% das despesas totais da carteira Auto, alterando para 30% de participação em 2021. Esse cenário é justificado pela aquisição das operações de Automóvel da seguradora Sul América em 2020.

TABELA 5

Despesas com resseguro – por seguradora

Empresa	2020	Share	2021	Var (%)
Totais	623.002.781	100%	1.220.792.523	96%
Allianz Seguros S.A.	4.131.475	29,6%	361.313.534	8645%
Sompó Seguros S.A.	167.092.266	25,5%	311.135.747	86%
Suhai Seguradora S.A.	165.374.767	17,5%	213.985.234	29%
Zurich Minas Brasil Seguros S.A.	144.348.985	12,3%	150.006.742	4%
Seguros Sura S.A.	103.633.032	11%	131.186.015	27%
Outras	38.422.256	4%	53.165.251	38%

Fonte: SES. Disponível em: <<https://bit.ly/2OlcvK>>.
Elaborado por Brasil Atuarial.

2.1.3. Provisões Técnicas de Sinistro (PSL e IBNR)

O Gráfico 5 apresenta a evolução do montante de provisões técnicas do setor de Seguros Auto dos últimos 6 anos.

GRÁFICO 5

Evolução das provisões técnicas – segmento Auto (Em milhões)



Fonte: SES. Disponível em: <<https://bit.ly/2OlvcvK>>.
Elaborado por Brasil Atuarial.

O objetivo das provisões técnicas é garantir a estabilidade econômico-financeira das seguradoras para cumprimento das obrigações futuras. As provisões técnicas se constituem no principal passivo das seguradoras e as principais delas são:

- **Provisão de Prêmios Não Ganhos (PPNG):** é constituída para as operações estruturadas no regime financeiro de Repartição Simples ou Repartição de Capitais de Cobertura, mensalmente, e abrange tanto os riscos assumidos e emitidos quanto os riscos vigentes e não emitidos. A PPNG representa o valor esperado a pagar relativo às despesas e ao sinistro a ocorrer. Na prática, a provisão se relaciona diretamente com valor do prêmio registrado na contabilidade e se caracteriza pelo diferimento dos prêmios utilizados como base de cálculo.

- **Provisão de Sinistros a Liquidar (PSL):** é constituída mensalmente para a cobertura dos valores esperados relativos aos sinistros avisados e não pagos, incluindo os sinistros administrativos e judiciais.
- **Provisão de Sinistros Ocorridos e Não Avisados (IBNR):** é constituída mensalmente para a cobertura dos valores esperados relativos a sinistros ocorridos e ainda não avisados, incluindo sinistros administrativos e judiciais.

Observam-se leves oscilações anuais em cada tipo de provisão apurada. A PPNG, por acompanhar a produção, apresentou comportamento crescente discreto quanto ao volume de provisão, porém a taxa de crescimento anual caiu de 8% em 2017 para 1% em 2020 e, em 2021, cresceu 10,7%. A PSL apresentou crescimento médio de 5% ao ano no período observado, contudo, em 2021, na data base desta avaliação, a taxa de crescimento foi de 15,6%. Já a IBNR é a provisão que apresenta maior variação: em 2018, registrou aumento de 7% em relação a 2017; em 2019, uma queda de 6% em relação ao ano anterior; e, por fim, aumento de 7,0% em 2021 na comparação com o ano anterior.

TABELA 6

Provisões técnicas – segmento Auto

Ano	PPNG	PSL	IBNR
2016	16.168.898.217	5.534.633.484	821.555.117
2017	17.498.857.472	5.818.181.485	831.242.043
2018	18.403.201.213	6.226.114.378	890.516.144
2019	18.723.233.442	6.395.575.332	840.305.553
2020	18.828.397.328	6.639.194.458	819.495.310
2021	20.851.300.291	7.673.109.498	876.668.536

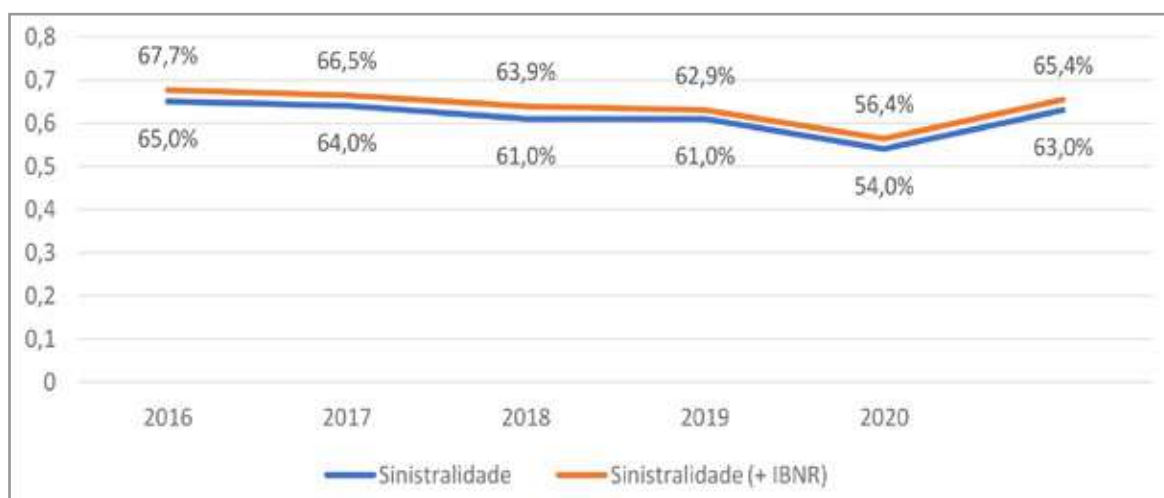
Fonte: SES. Disponível em: <<https://bit.ly/2OlcvK>>.
Elaborado por Brasil Atuarial.

2.1.4. Índice de sinistralidade

O índice de sinistralidade representa o percentual do prêmio direcionado para despesas de sinistros (sinistro ocorrido sobre o prêmio ganho). O Gráfico 6 demonstra a evolução desse índice nos últimos 6 anos, segregado entre a sinistralidade Susep e a sinistralidade estimada, considerando a provisão IBNR.

GRÁFICO 6

Evolução dos índices de sinistralidade



Fontes: SES. Disponível em: <<https://bit.ly/2OlcvcK>>.
Elaborado por Brasil Atuarial.

Observa-se uma relativa estabilidade na sinistralidade, com índice médio de 63% entre 2016 e 2019. Em 2020, a sinistralidade foi aproximadamente 11,5% menor que no ano anterior, principalmente em função das quedas mais acentuadas nos meses de abril e de maio, em torno de -30%, devido às medidas mais restritivas de isolamento social. Ao considerar a provisão IBNR, a redução foi de 9,6%. Já no acumulado de 2021, o índice de sinistralidade dessa linha de negócio ficou em 63%, frente aos 54% observados em 2020.

Em avaliação do índice de sinistralidade após inclusão da IBNR, nota-se um leve aumento na sinistralidade – em torno de 4,0% no índice de sinistralidade Susep ou aumento médio de 2,5 pontos percentuais, sem apresentar grandes variações no período analisado.

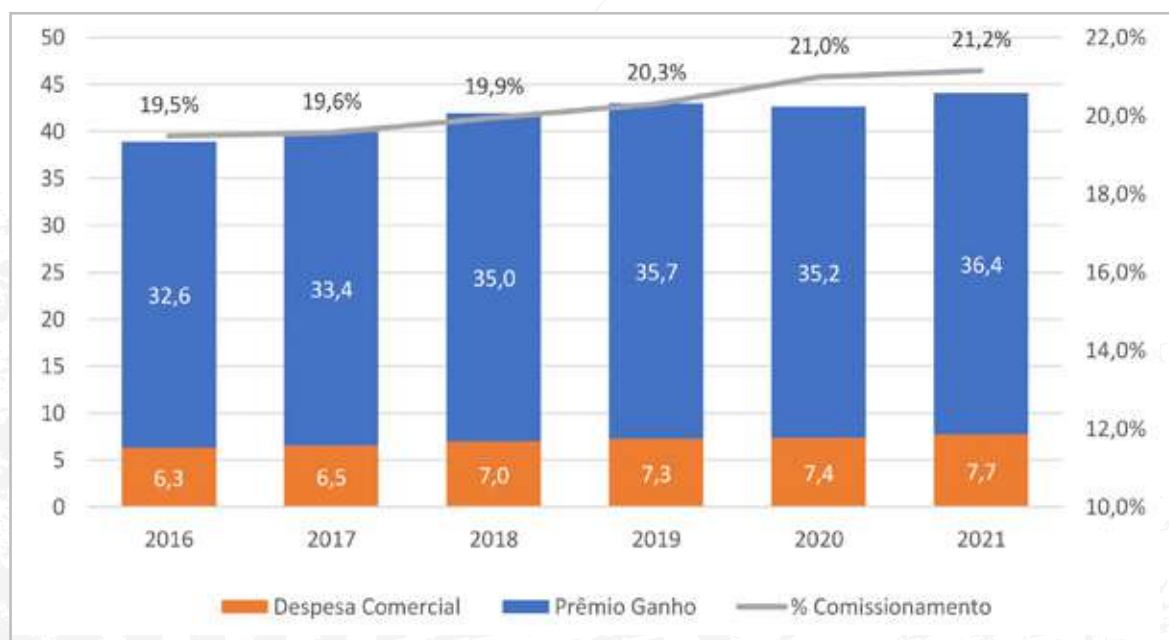
2.1.5. Despesas de comercialização

As despesas de comercialização no setor de Seguros Auto seguem apresentando relativa estabilidade, em torno de 20%.

Nota-se, por meio do Gráfico 7, um crescimento modesto na despesa comercial do período analisado. Esse crescimento é esperado, visto estar diretamente relacionado ao prêmio ganho. No entanto, nos anos de 2019 e 2020, o mercado de seguros se manteve estável e teve queda, como registrado em 2020, e, mesmo assim, a despesa comercial se manteve crescente. A justificativa desse aumento é o leve aumento no índice de comissionamento nesses anos. Em 2021, a comissão foi em torno de 21,2%.

GRÁFICO 7

Evolução da despesa comercial (comissionamento)



Fontes: SES. Disponível em: <<https://bit.ly/2OlcvcK>>.
Elaborado por Brasil Atuarial.

2.1.6. Concentração de mercado

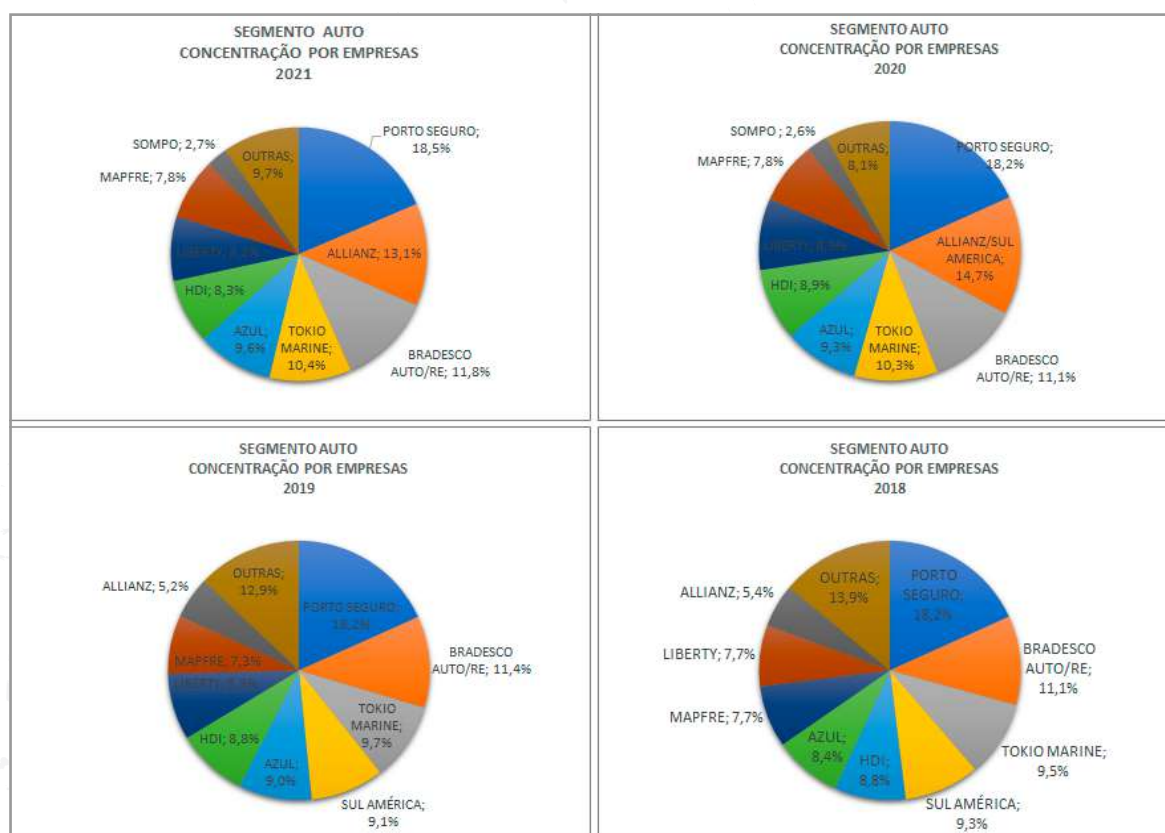
Os gráficos “Segmento Auto – concentração por empresas” demonstram a participação das principais seguradoras do ramo Auto em relação ao volume total de prêmios diretos apurada em quatro períodos distintos.

A análise desses gráficos indica que a concentração nesse mercado permaneceu inalterado em 2021 quanto às posições no ranking: Porto Seguro (18,5% do mercado), Allianz (13,1%), Bradesco Auto/RE (11,8%), Tokio Marine (10,4%), Azul (9,6%), HDI (8,3%), Liberty (8,2%), Mapfre (7,8%) e Sampo (2,7%). Desde 2017, a Tokio Marine ocupava a terceira posição no mercado, até que, em 2020, rebaixou para a quarta posição.

A participação das cinco maiores companhias no mercado de seguros representava 63,7% em 2020 e o percentual de 63,4% em 2021.

GRÁFICO 8

Concentração de mercado – segmento Auto



Fontes: SES. Disponível em: <<https://bit.ly/2Olcvck>>.

Elaborado por Brasil Actuarial.

3. DESEMPENHO DAS ENTIDADES DE AUTOGESTÃO DE PLANOS CONTRA RISCOS PATRIMONIAIS

Acompanhando o dinamismo do cenário econômico e a trajetória de recuperação ocorridos no País, as Entidades de Autogestão de Planos Contra Riscos Patrimoniais seguem registrando crescimento.

As estimativas, apuradas pelo Setor de Estatística e Atuária da AAPV, demonstram que o mercado movimentou, em 2021, cerca de R\$ 7,73 bilhões – aproximadamente 8,72% maior que a arrecadação estimada de 2020. Foram considerados, na estimativa, os veículos dos tipos Automóvel, Caminhonete, Motocicleta e os veículos da categoria Veículos Pesados de Carga (Caminhão, Caminhão Trator, Reboque e Semirreboque, conforme enquadramento do Denatran) que fazem parte de planos de proteção veicular. A Tabela 7 demonstra as estimativas de crescimento da carteira, do ticket médio e do montante de contribuição em 2021.

TABELA 7

Arrecadação estimado do setor de autogestão

TIPO DE VEÍCULO	FROTA PROTEGIDA			TICKET MÉDIO			ARRECADAÇÃO ANUAL		
	2020	2021	Var (%)	2020	2021	Var (%)	2020	2021	Var (%)
AUTOMÓVEL CAMINHONETE	2.954.154	3.160.151	6,97%	150,21	152,55	1,56%	5.324.921.668	5.784.956.172	8,64%
MOTOCICLETA	183.005	198.231	8,32%	84,58	85,05	0,55%	185.742.755	202.307.598	8,92%
VEÍCULOS PESADOS DE CARGA	221.408	236.227	6,69%	601,80	614,73	2,15%	1.598.920.013	1.742.581.619	8,98%
GERAL	3.358.567	3.594.609	7,03%	176,40	179,20	1,58%	7.109.584.436	7.729.845.389	8,72%

Elaborado por Brasil Atuarial.

Observa-se um crescimento da base de veículos participantes de planos contra riscos patrimoniais na ordem de, aproximadamente, 7,03% na comparação com o ano anterior. Nesse cenário, estima-se um aumento de 236.042 novas adesões em 2021. Esse crescimento da carteira gerou um aumento na arrecadação em torno de R\$ 630,3 milhões.

4. MAPEAMENTO DA FROTA NACIONAL DOS PRINCIPAIS TIPOS DE VEÍCULOS

Em novembro de 2021, de acordo com os dados disponibilizados pelo Denatran, a frota circulante de veículos do tipo Automóvel contava com 59.121.901 veículos em todo o território brasileiro, 2,2% maior que a frota do mesmo mês de 2020. O Gráfico 9 demonstra a evolução da frota circulante de automóveis e da taxa de crescimento nos últimos anos.

GRÁFICO 9

Evolução da taxa de crescimento e da frota nacional de automóvel



Fonte: Denatran (2022). Disponível em: <<https://bit.ly/3vfZ3dp>>.

Esse cenário de menor crescimento da frota de veículos pode ser compreendido pelo momento único que o setor de venda de veículos tem passado com a disparada nos preços. A falta de veículos novos, devido aos problemas de insumos na cadeia produtiva global, conjugada com o aumento da procura pelos veículos seminovos e usados, fizeram os preços dos dois tipos de veículos dispararem.

Mais de 50% da frota de veículos do tipo Automóvel se encontra concentrada, principalmente, na Região Sudeste do País (53,94%). Em seguida, encontra-se na Região Sul com 21,3%

dos veículos, logo após a Região Nordeste, representando 12,87%, por fim, nas Regiões Centro-Oeste e Norte se concentram 8,51% e 3,35% da frota de automóveis do País, respectivamente.

Somente no estado de São Paulo se concentra 60,51% da frota de veículos da Região Sudeste, aproximadamente 19,26 milhões. Em seguida, encontram-se Minas Gerais com 21,17% da frota da região (6,75 milhões, aproximadamente) e o Rio de Janeiro com 15,05% (aproximados 4,8 milhões). O Mapa I ilustra a distribuição da frota de automóvel do País.

MAPA I

Distribuição da frota nacional de automóveis

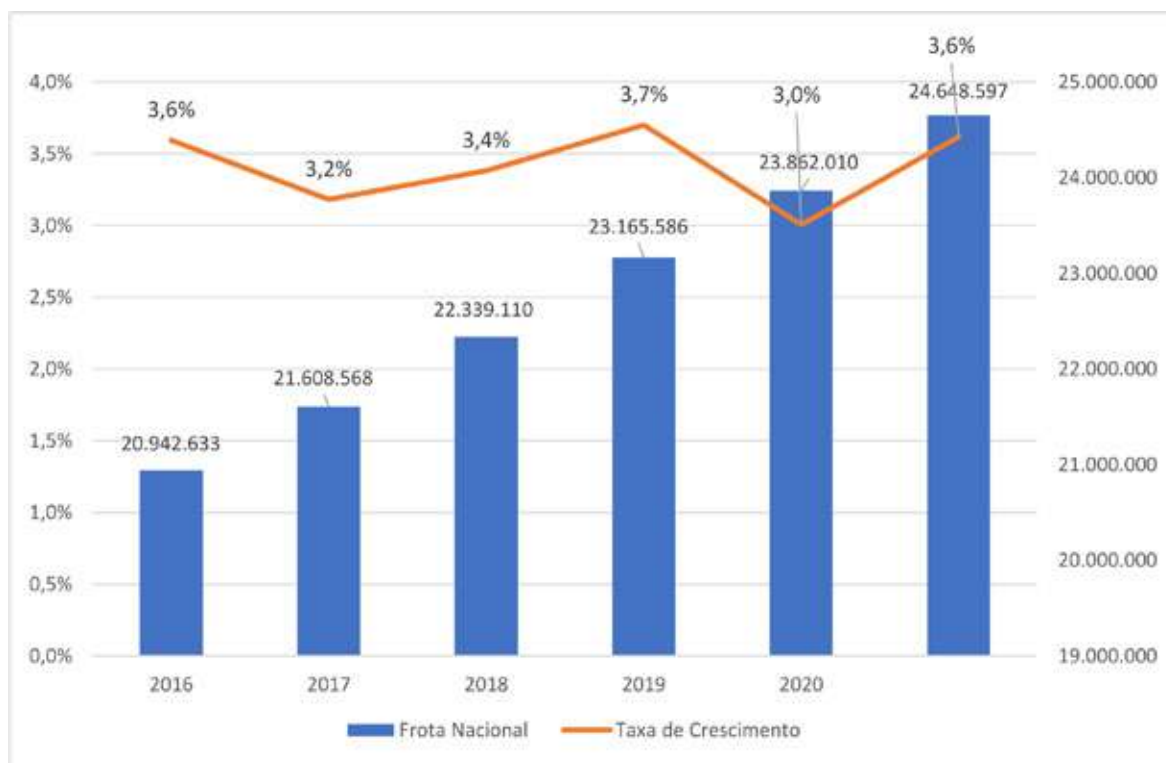


Fonte: Denatran (2022). Disponível em: <<https://bit.ly/3vfZ3dp>>.

Já para o tipo de veículo Motocicleta se observa uma maior alta, 3,6% em 2021 no comparativo com novembro de 2020, somando 24.648.597. O Gráfico 10 demonstra a evolução da frota nacional de Motocicletas e a taxa de crescimento dos últimos 6 anos.

GRÁFICO 10

Evolução da taxa de crescimento e da frota nacional de Motocicleta



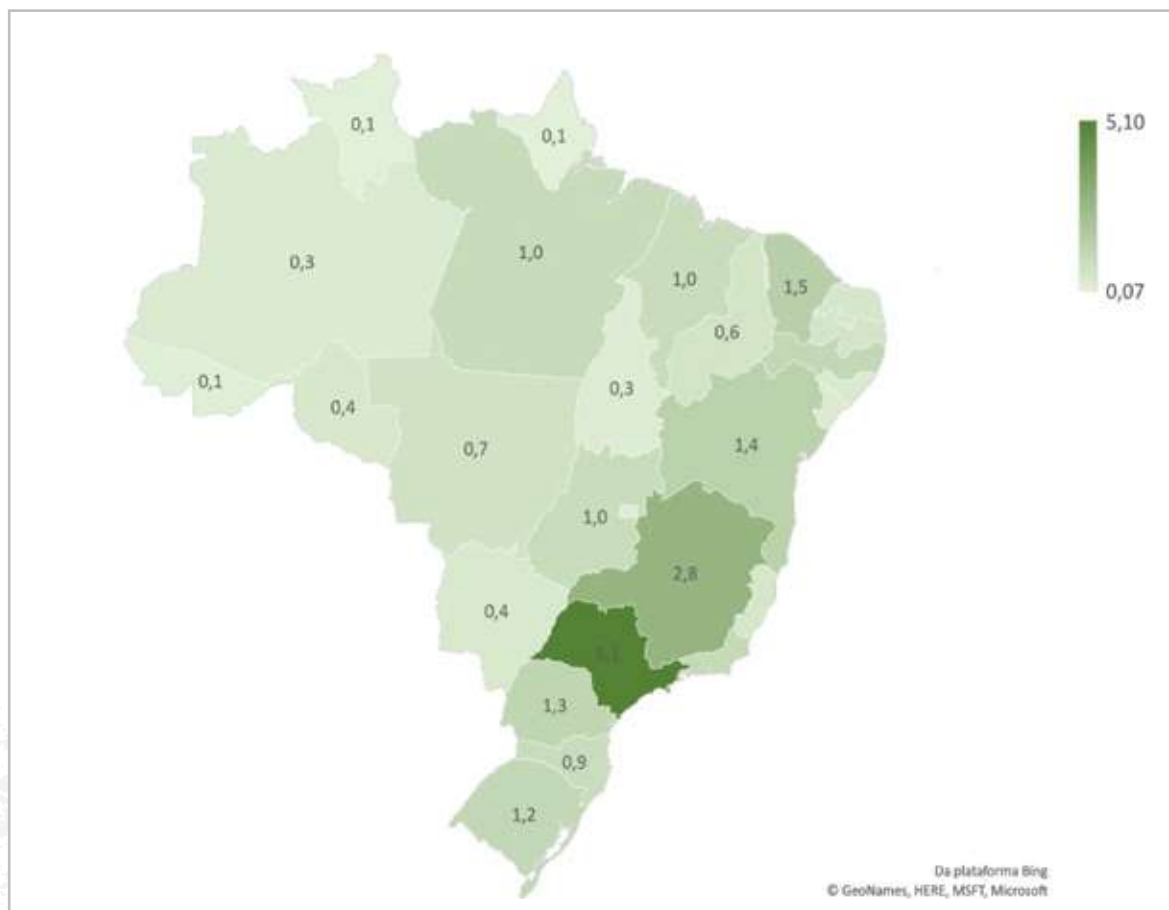
Fonte: Denatran (2022). Disponível em: <<https://bit.ly/3vfZ3dp>>.

As Motocicletas estão concentradas, principalmente, nas Regiões Sudeste (38,2%) e Nordeste (29,8%). Sendo que, no estado de São Paulo, encontra-se 54,2% da frota da Região Sudeste, aproximadamente 5,1 milhões de Motocicletas. Na Região Nordeste, os estados do Ceará (20,6%), Bahia (19,7%) e Pernambuco (16,7%), juntos, são responsáveis por 56,1% da frota da Região, 4,1 milhões. Os 32,1% restantes da frota nacional estão distribuídos nas Regiões Norte (9,2%), Sul (13,7) e Centro-Oeste (9,2%). O Mapa 2 demonstra a distribuição da frota de Motocicletas do País.



MAPA 2

Distribuição da frota nacional de Motocicletas
(Em milhões)



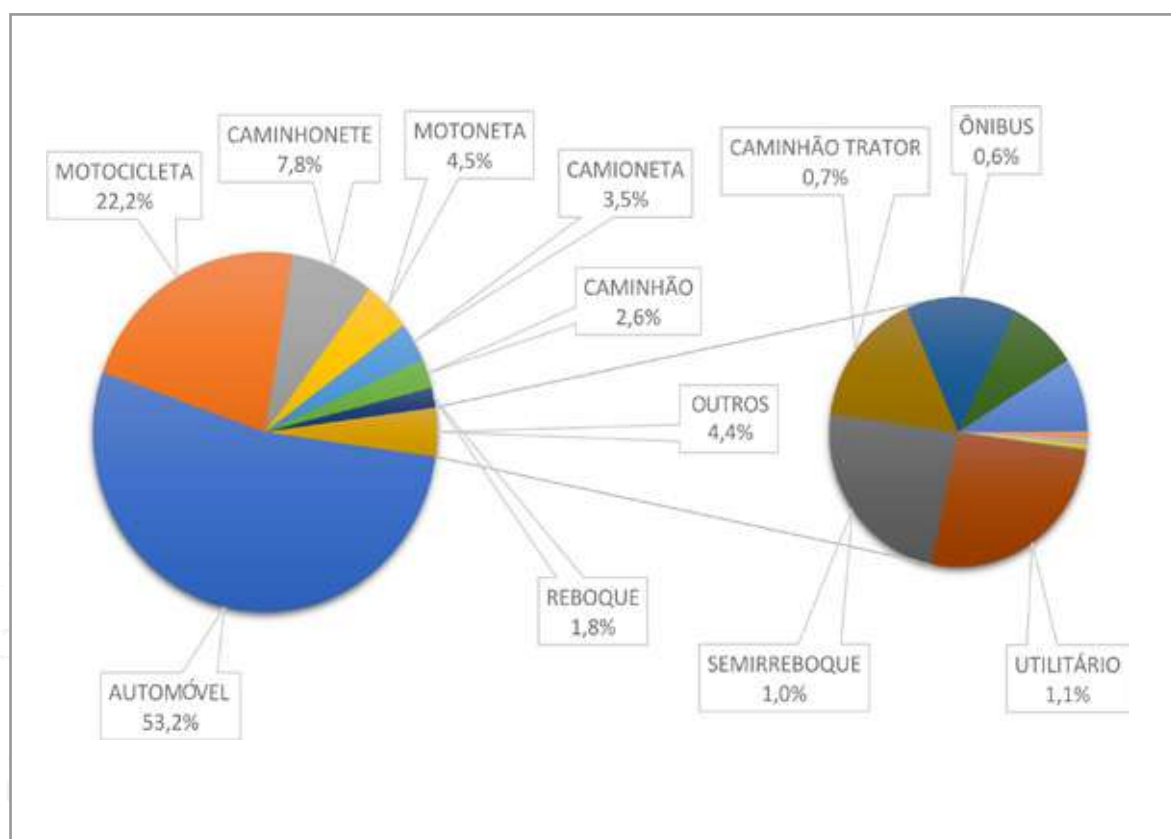
Fonte: Denatran (2022). Disponível em: <<https://bit.ly/3vfZ3dp>>.



O próximo tipo de veículo a ser analisado é o Caminhão, mas antes se faz necessário ter um panorama do volume e da definição de todos os tipos de veículos emplacados classificados pelo Denatran para que seja possível direcionar os esforços na apuração dos dados estabelecidos para análise. O Gráfico 10 demonstra a distribuição da frota considerando todos os tipos de veículos (111.109.134) e a Tabela 7 apresenta a definição de cada tipo de acordo com a legislação, os órgãos de trânsito e o Ministério da Infraestrutura.

GRÁFICO 11

Distribuição de toda a frota nacional de veículos



Fonte: Denatran (2022). Disponível em: <<https://bit.ly/3vfZ3dp>>.



A classificação existente segmenta os veículos emplacados em 21 tipos. Observa-se que 53,2% são do tipo Automóvel e 22,2% do tipo Motocicleta. Juntos esses tipos de veículos representam 75,4% de toda a frota circulante do País. O restante da frota se divide entre Caminhonete (7,8%), Motoneta (4,5%), Camioneta (3,5%), Caminhão (2,6%), Reboque (1,8%) e Outros (4,4%). Porém, diante das definições apresentadas na Tabela 8, podemos considerar que os veículos enquadrados nos tipos Caminhão, Caminhão Trator, Semirreboque e Reboque possuem perfil e finalidade semelhantes. Portanto, sendo possível realizar uma análise conjunta. Nesse contexto, esses quatro tipos de veículos serão chamados de Veículos Pesados de Carga.

TABELA 8

Classificação dos tipos de veículos

Tipo	Definição
Automóvel	veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até oito pessoas, exclusive o condutor.
Bonde	veículo de propulsão elétrica que se move sobre trilhos.
Caminhão	veículo automotor destinado ao transporte de carga, com carroceria e peso bruto total superior a 3.500 kg.
Caminhão Trator	veículo automotor destinado a tracionar ou arrastar outro.
Caminhonete	veículo destinado ao transporte de carga, com peso bruto total de 3.500 kg.
Camioneta	veículo misto destinado ao transporte de passageiros e carga no mesmo compartimento.
Chassi Plataforma	veículo inacabado, com equipamento que permita seu deslocamento em vias de rolamento, preparado para receber carroceria de ônibus.
Ciclomotor	veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a 50 centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a 50 quilômetros por hora.

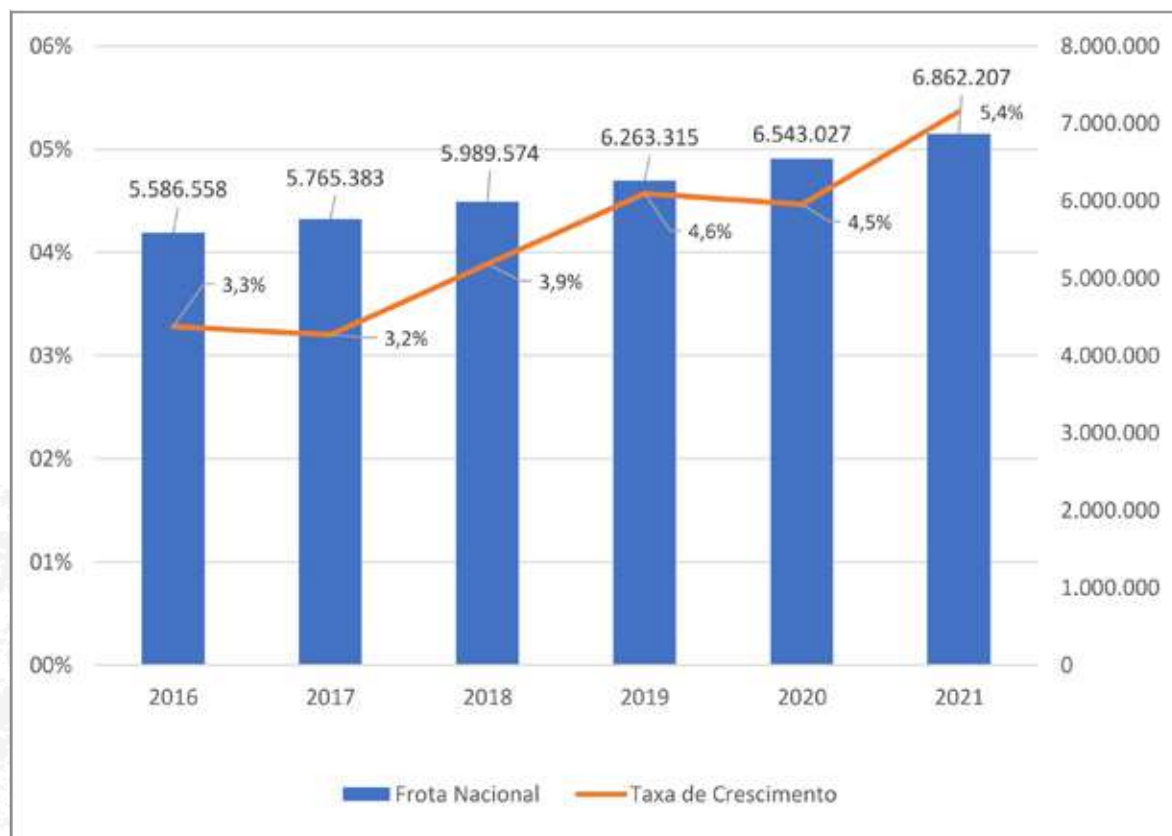
Micro-ônibus	veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para até 20 passageiros.
Motocicleta	veículo automotor de duas rodas, com ou sem sidecar, dirigido por condutor em posição montada.
Motoneta	veículo automotor de duas rodas, dirigido por condutor em posição sentada.
Ônibus	veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para mais de 20 passageiros, ainda que, em virtude de adaptações, com vista à maior comodidade destes, transporte número menor.
Quadriciclo	veículo de estrutura mecânica igual às motocicletas, possuindo eixos dianteiro e traseiro, dotados de quatro rodas.
Reboque	veículo destinado a ser engatado atrás de um veículo automotor.
Semirreboque	veículo de um ou mais eixos que se apoia na sua unidade tratora ou é a ela ligado por meio de articulação.
Sidecar	carro ou caçamba provido de uma roda acoplada na lateral da motocicleta.
Outros	argumento que não se enquadra em nenhuma definição estabelecida.
Trator Esteira	trator que se movimenta por meio de esteira.
Trator Rodas	trator que se movimenta sobre rodas, podendo ter chassi rígido ou articulado.
Triciclo	veículo rodoviário automotor de estrutura mecânica igual à motocicleta dotado de três rodas.
Utilitário	veículo misto caracterizado pela versatilidade do seu uso, inclusive fora de estrada.

Fonte: Denatran. Disponível em: <<https://bit.ly/3bBwXzI>>.
Elaborado pela Brasil Atuarial.

Desta forma, a frota dos Veículos Pesados de Cargas, com aproximadamente 6,86 milhões, apresentou crescimento de 5,4% em novembro de 2021 na comparação com o mesmo mês de 2020. Veja, no Gráfico 12, a evolução da frota de veículos e da taxa de crescimento nos últimos anos.

GRÁFICO 12

Evolução da taxa de crescimento e da frota nacional de veículos de carga



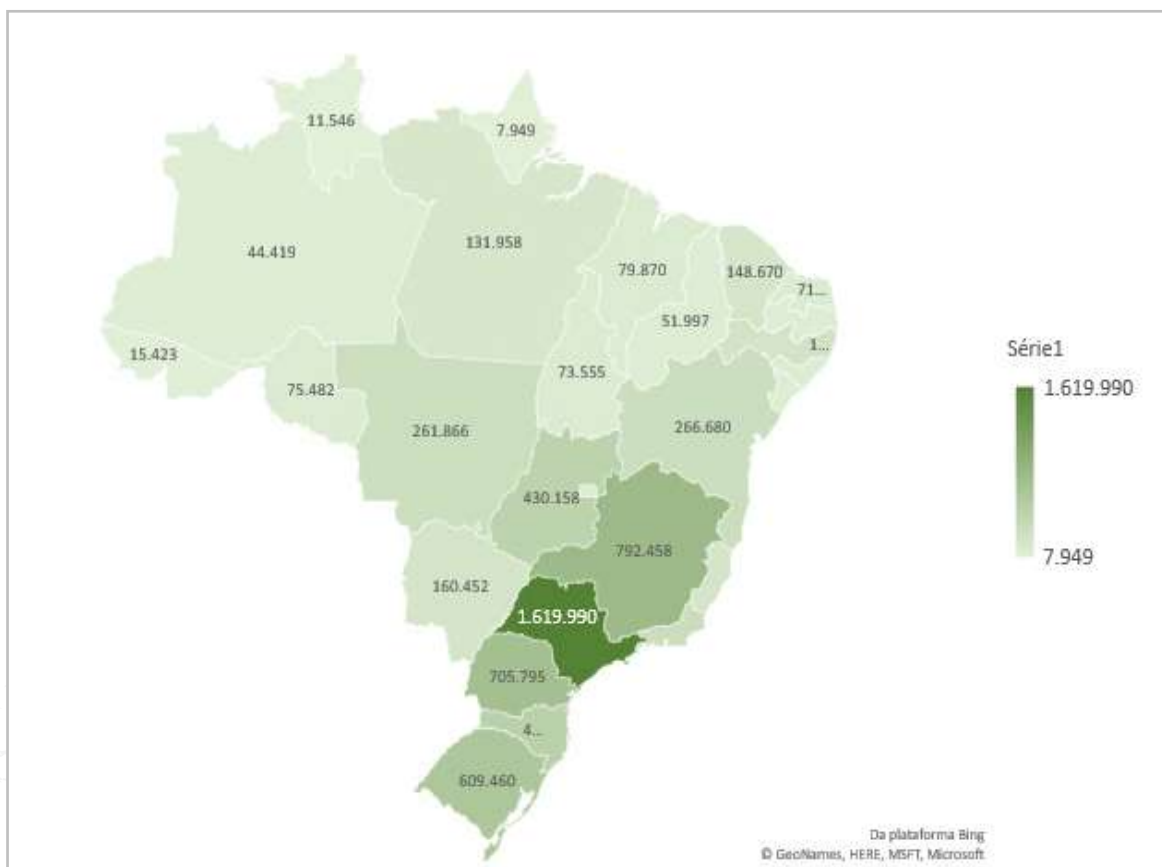
Fonte: Denatran (2022). Disponível em: <<https://bit.ly/3vfZ3dp>>.

A frota de Veículos Pesados de Carga se concentra, principalmente, na Região Sudeste do País (41,6%), sendo que 56,7% (1,62 milhão de veículos aproximadamente) estão emplacados no estado de São Paulo e 27,7% (792.458 veículos) em Minas Gerais. Na Região Sul, constam 1,77 milhão de veículos, aproximadamente, representando 25,8% da frota nacional – desses, 39,4% se encontram no Paraná (705.795 veículos). Os 32,6% restantes da frota nacional

estão distribuídos nas Regiões Nordeste (14,0%), Centro-Oeste (13,3%) e Norte (5,3%). O Mapa 3 demonstra a distribuição da frota circulante dos Veículos Pesados de Carga do País.

MAPA 3

Distribuição da frota nacional de veículos pesados de carga
(Em milhões)



Fonte: Denatran (2022). Disponível em: <<https://bit.ly/3vfZ3dp>>.

5. RESERVA DE MERCADO

A reserva de mercado se refere à quantidade de veículos sem cobertura de seguro e que não participam de planos de proteção contra riscos patrimoniais. Portanto, sua apuração leva em consideração a frota atual circulante deduzida, a frota estimada protegida e a frota segurada, conforme dados publicados no sistema de estatística da Susep.

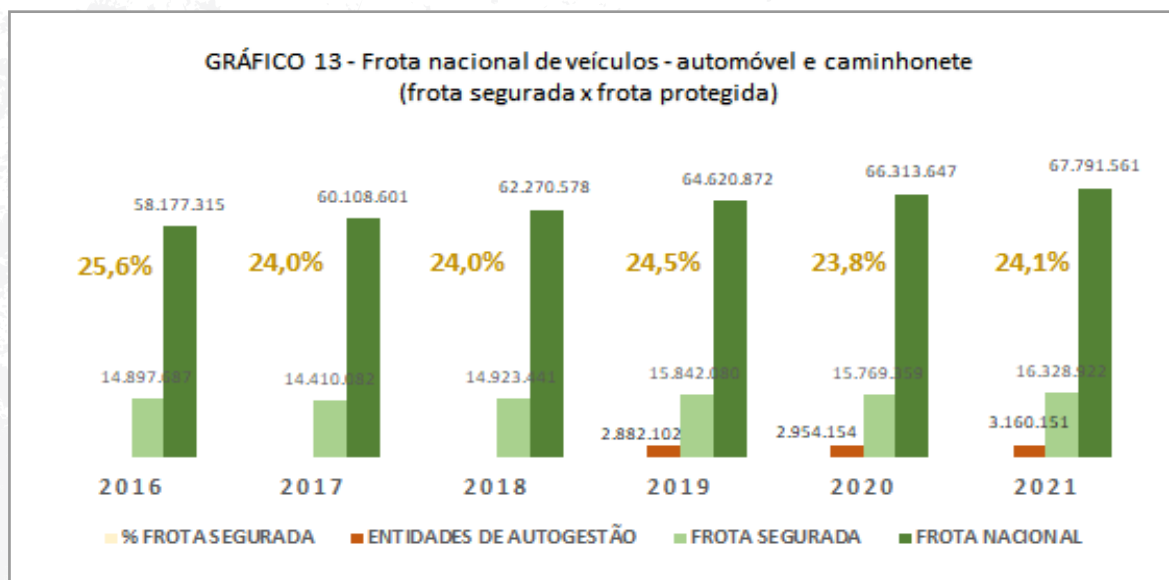
A seguir, serão apresentadas as reservas de mercado dos principais tipos de veículos.

5.1. Automóvel e Caminhonete

A reserva de mercado estimada para os veículos dos tipos Automóvel e Caminhonete é de 71,3%, ou seja, 48,3 milhões de veículos não possuem cobertura de seguro ou participam de planos de auxílio mútuo. O Gráfico 13 apresenta a evolução da frota segurada nos últimos 6 anos e a frota estimada protegida.

GRÁFICO 13

Frota nacional de veículos – automóvel e caminhonete
(Frota segurada x frota protegida)



Elaborado por Brasil Atuarial a partir das informações de mercado da Susep e frota circulante do Denatran. Disponível em: <<https://bit.ly/2OlcvcK>> e <<https://bit.ly/3vfZ3dp>>.

São Paulo é o estado onde se concentra 32,2% da reserva nacional dos veículos sem seguro e sem proteção veicular. A reserva de mercado estimada para esse estado é de 71,9%, visto que 26,7% possuem seguro e apenas 1,39% proteção veicular. Os pontos críticos desse estado estão relacionados com a elevada probabilidade de ocorrência de sinistro e com o Índice de Veículos Roubados, conjugados com o custo médio de sinistro, aproximadamente 10,41% maior que o custo médio de sinistro dos demais estados.

Os estados da Região Norte do País apresentam maiores reservas, porém se nota que o desafio dessa região é lidar com a regulação de sinistros, além do perfil da população relacionado ao baixo consumo desse tipo de serviço.

5.2. Motocicleta

A reserva de mercado estimada de Motocicleta é de 96,9%, aproximadamente 23,8 milhões de veículos desse tipo, visto que a estimativa é que 2,3% possuem cobertura de seguros e 0,80% fazem parte de planos de proteção automotiva. O Gráfico 14 apresenta a evolução da frota segurada dos anos entre 2016 e 2021, bem como ilustra a reserva de mercado disponível.

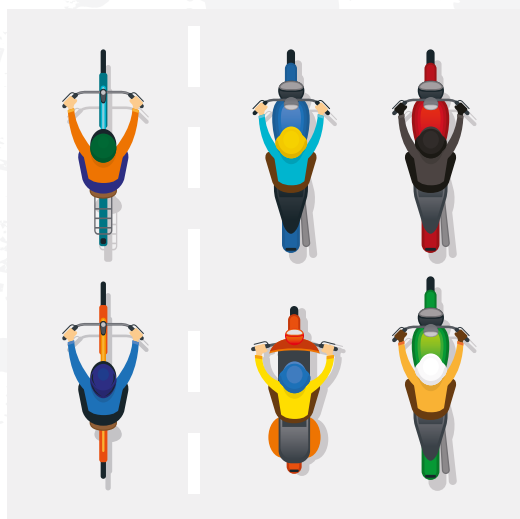
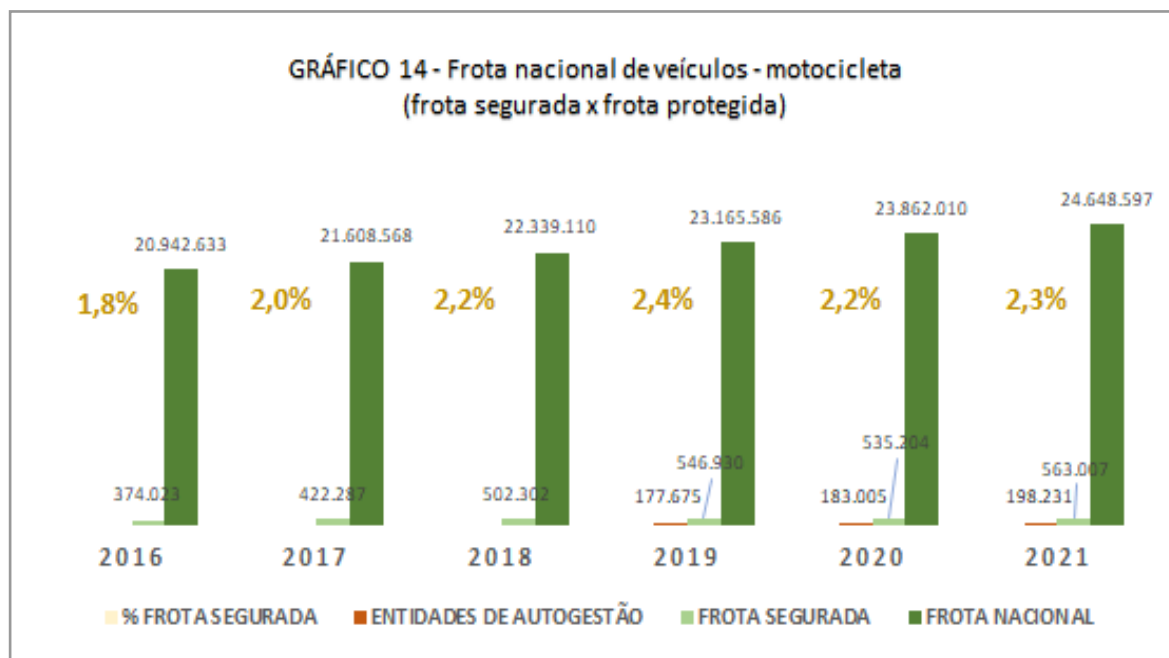


GRÁFICO 14

Frota nacional de veículos – Motocicleta
(Frota segura x frota protegida)



Elaborado por Brasil Atuarial a partir das informações de mercado da Susep e frota circulante do Denatran. Disponível em: <<https://bit.ly/2OlevcK>> e <<https://bit.ly/3vfZ3dp>>.

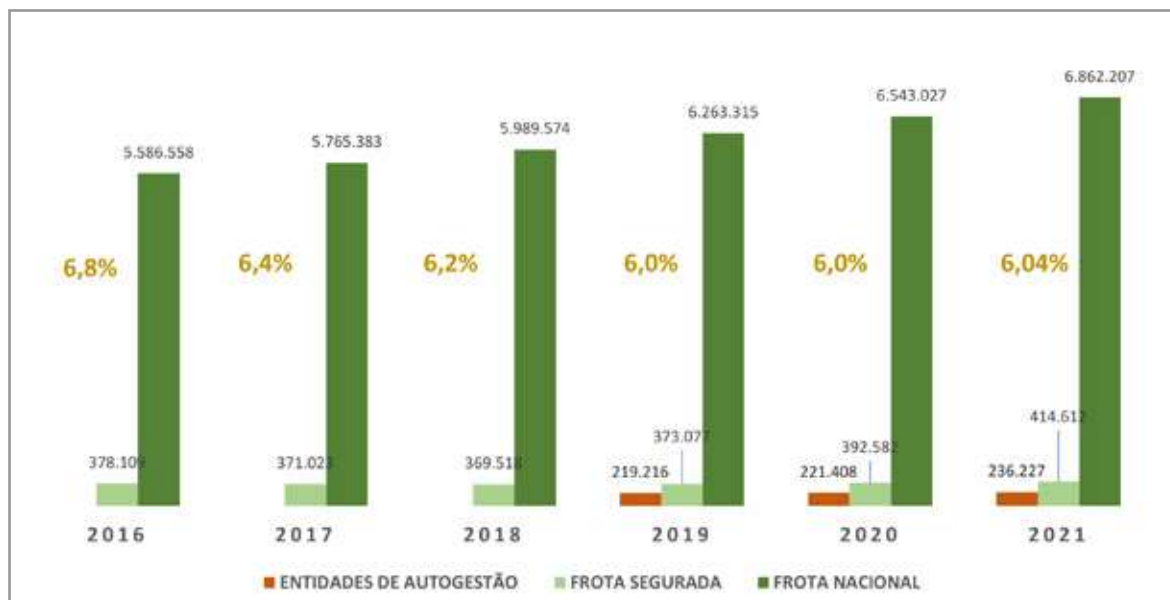
5.3. Veículos Pesados de Carga: Caminhão, Trator, Reboque e Semirreboque

A Reserva Nacional de Mercado atual é de 90,5%, ou seja, cerca de 6,2 milhões de veículos dos tipos Caminhão, Caminhão Trator, Reboque e Semirreboque não possuem cobertura de seguro ou participam de planos de auxílio mútuo. O Gráfico 15 apresenta a evolução da frota segura nos últimos 6 anos e a frota protegida estimada.



GRÁFICO 15

Frota nacional de veículos – Veículos Pesados de Carga
(Frota segurada x frota protegida)



Elaborado por Brasil Atuarial a partir das informações de mercado da Susep e frota circulante do Denatran. Disponível em: <<https://bit.ly/2OlcvK>> e <<https://bit.ly/3vfZ3dp>>.

6. EXPECTATIVAS GERAIS DOS MERCADOS

Fomentados pelas possíveis mudanças no Poder Executivo, pela volatilidade dos cenários macroeconômicos, bem como pelo impacto da variante ômicron, o ano de 2022 projeta vieses de incertezas para o País.

A previsão de crescimento do PIB do Brasil, em 2021, é de 4,4%, de acordo com o Banco Central, e, em 2022, a projeção de crescimento é de 1,0%, de acordo com o boletim divulgado em 10 de janeiro deste ano. Entre os principais indicadores econômicos, vale mencionar o IPCA, e a expectativa é que esse índice esteja em torno de 5,03% em 2022. Já para 2023, o mercado reduziu a expectativa de inflação para 3,36%.

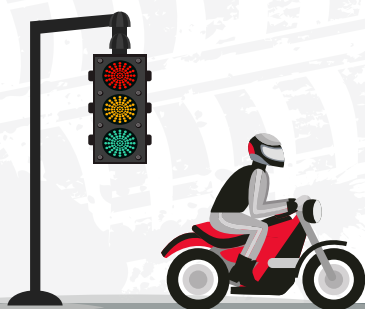
Com relação à taxa Selic, a qual se encontra atualmente em 9,25% ao ano, a expectativa é que, ainda no início de 2022, deve haver elevação da taxa em 1,5%. A previsão do mercado para o final de 2022 é de 11,75% ao ano.

Apesar de tais cenários, a expectativa do setor de seguros é positiva dados os números apurados e o contínuo crescimento do setor, além das diretrizes da Susep, as quais

visam ao processo de redução dos custos e da complexibilidade regulatória, com o intuito de estimular o desenvolvimento do mercado de seguros e adotar abordagem cada vez menos prescritiva. No segmento Auto, principalmente, as medidas adotadas pela Autarquia deixam evidenciados a simplificação de processo e o incentivo a projetos inovadores, por meio da customização das coberturas, dos seguros intermitentes, do *Sandbox* e da cobrança de prêmios, considerando o perfil do segurado.

Já para o mercado de autogestão de entidades contra riscos patrimoniais, que também dependem das movimentações econômica e política, deve-se levar em consideração alguns cenários que podem favorecer o setor, quais sejam:

- I) a atual crise na fabricação de veículos, devido aos problemas de insumos na cadeia produtiva global e a desvalorização do real. Com isso, os custos de produção aumentaram e, assim, o preço dos veículos zero quilômetro também subiu, gerando impacto negativo nas vendas de veículos novos. Pode-se citar como consequências dessa situação o aumento da procura de veículos seminovos e usados, além do envelhecimento da frota;
- II) a valorização dos veículos novos e usados, que, apesar de também aumentar o valor das contribuições mensais dos associados, causa um impacto ainda maior no preço do seguro. Com isso, pode ocorrer uma migração ainda maior de segurados para integrantes dos planos mútuos oferecidos pelas entidades de autogestão; e
- III) o posicionamento do atual superintendente da Susep, o qual demonstrou abertura junto às diretorias técnicas da Autarquia para discutir a regulamentação, visto entender que as ações punitivas não são efetivas.



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALECRIM, M. Regras mais flexíveis do seguro auto tendem a expandir carteiras. **Revista de Seguros**, n. 918, ano 95, jul./ago./set. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3gRaHmo>>. Acesso em: 13 fev. 2022.

ALEXANDRE Camillo toma posse como superintendente da Susep. **Susep**, 22 nov. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3oSSbP6>>. Acesso em: 12 fev. 2022.

AQUINO, V. Seguro de veículos tem novas regras e pode ficar mais barato. **Jornal do Carro**, 06 set. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3Buy9iH>>. Acesso em: 12 fev. 2022.

BAST, M.; DINIZ, R. B. **Como os ativos financeiros se comportaram nos últimos ciclos eleitorais?** Brasília: Bradesco, 20 de outubro de 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3ttEHe7>>. Acesso em: 22 de março de 2022.

BCB – BANCO CENTRAL DO BRASIL. **Relatório de inflação**. v. 23, n. 4, dez. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3tmHUMo>>. Acesso em: 22 de março de 2022.

BOAVENTURA, C. Início da operação do Open Insurance é cercado de questionamentos. **CQCS**, 07 jan. 2022. Disponível em: <<https://bit.ly/3oYAugO>>. Acesso em: 14 fev. 2022.

BRADESCO Seguros lança primeiro produto Auto com base nas novas regras de flexibilização. **Revista Co-bertura**, 27 dez. 2021a. Disponível em: <<https://bit.ly/3sPzsot>>. Acesso em: 14 fev. 2022.

BRADESCO. Seguro Auto Light com Rede Referenciada exclusiva. **Bradesco**, 2021b. Disponível em: <<https://bit.ly/3Bu0e9T>>. Acesso em: 14 fev. 2022.

BRASIL. Circular Susep n.º 639, de 9 de agosto de 2021. Dispõe sobre as regras e os critérios para operação de seguros do grupo automóvel. **Diário Oficial da União**, Brasília, seção 1, p. 22. 13 ago. 2021a. Disponível em: <<https://bit.ly/3gU6tKP>>. Acesso em: 13 fev. 2022.

BRASIL. Lei Complementar n.º 182, de 1º de junho de 2021. Institui o marco legal das startups e do empreendedorismo inovador; e altera a Lei n.º 6.404, de 15 de dezembro de 1976, e a Lei Complementar n.º 123, de 14 de dezembro de 2006. **Diário Oficial da União**, seção 1, p. 1, 2 jun. 2021b.

BRASIL lidera o crescimento de insurtechs na América Latina. **Revista Apólice**, nov. 2021c. Disponível em: <<https://bit.ly/3sMDEFC>>. Acesso em: 14 fev. 2022.

BRASIL. Resolução Susep n.º 11, de 14 de janeiro de 2022. Aprova o plano de regulação para o exercício de 2022. **Diário Oficial da União**, seção 1, p. 41, 17 jan. 2022. Disponível em: <<https://bit.ly/3GZCKe6>>. Acesso em: 14 fev. 2022.

BUENO, D. 109 insurtechs mapeadas e US\$ 50 milhões em investimentos até junho no Brasil. **Sonho Seguros**, 30 jul. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/34ML5Ve>>. Acesso em: 14 fev. 2022.

BUENO, D. Regras mais flexíveis do Seguro Auto tendem a expandir carteiras. **Sonho Seguros**, 02 dez. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3GZg2CT>>. Acesso em: 13 fev. 2022.

CNSEG – CONFEDERAÇÃO NACIONAL DAS SEGURADORAS. A diversidade de soluções dos seguros em perspectiva. **Revista de Seguros**, n. 919, ano 95, out./nov./dez. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3HYoMdz>>. Acesso em: 12 fev. 2022.

CORRETORES respondem por cerca de 80% dos negócios. **Sindseg SP**, 31 jan. 2022. Disponível em: <<https://bit.ly/3sRx9kK>>. Acesso em: 14 fev. 2022.

D'ÁVILA, M. Z. O impacto das eleições na Bolsa, no câmbio e nos juros: dados históricos mostram o que esperar para 2022. **Infomoney**, 21 out. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3rWuebg>>. Acesso em: 15 fev. 2022.

EXCLUSIVO: Porto Seguro lança produto para automóvel por assinatura. **CQCS**, 22 fev. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3GVIBkv>>. Acesso em: 14 fev. 2022.

FIRMINO, J. Como o Open Insurance vai revolucionar o mercado de seguros. **OPUS SOFTWARE**, 01 jan. 2022. Disponível em: <<https://bit.ly/3BrJq3z>>. Acesso em: 14 fev. 2022.

FROTA de veículos 2021. **Denatran**, 18 jan. 2022. Disponível em: <<https://bit.ly/3vfZ3dp>>. Acesso em: 17 fev. 2022.

GALVANI, G.; ALVES, J.; CANDAL, L. 2022 será um ano em “compasso de espera”, diz economista Sergio Vale. **CNN**, 02 jan. 2022. Disponível em: <<https://bit.ly/3LFQ76K>>. Acesso em: 15 fev. 2022.

HDI Auto Básico chega para popularizar o seguro de carros. **HDI**, dez. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3JuTU4O>>. Acesso em: 14 fev. 2022.

FIPE – FUNDAÇÃO INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICAS. Tabela Fipe. **Fipe**, fev. 2022. Disponível em: <<https://bit.ly/3v5ys2B>>. Acesso em: 16 fev. 2022.

JUNQUEIRA, T.; GOLDBERG I. Tendências para o setor de (res)seguros em 2022 (Parte 2). **Consultor Jurídico**, 03 fev. 2022. Disponível em: <<https://bit.ly/36bEeVI>>. Acesso em: 14 fev. 2022.

MAZZITELLI, F. Pesquisadores refletem sobre possibilidade de cenário mais estável para a covid-19 em 2022. **Jornal Unesp**, 11 fev. 2022. Disponível em: <<https://bit.ly/354u0WS>>. Acesso em: 15 fev. 2022.

MUDANÇAS devem deixar seguro de carro mais barato. **CQCS**, 09 nov. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3JBbkrI>>. Acesso em: 13 fev. 2022.

NASCIMENTO, L. Mercado financeiro volta a diminuir previsão de crescimento em 2022. **Agência Brasil**, 10 jan. 2022. Disponível em: <<https://bit.ly/3GY9AMc>>. Acesso em: 15 fev. 2022.

SINDSEG NNE. Programa Falando Seguro - Perspectivas para 2022. **YouTube**, jan. 2022. Disponível em: <<https://bit.ly/3BrLKYI>>. Acesso em: 14 fev. 2022.

OPEN Insurance entra em operação com início da implementação da Fase I. **Revista Apólice**, dez. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/33uiSIF>>. Acesso em: 14 fev. 2022.

OPEN SUMMIT. Corretores X Seguradoras: oportunidades e ameaças no Open Insurance | Feltrin, Forster e Renato. **YouTube**, dez. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3uUjsj6>>. Acesso em 14 fev. 2022.

PORTO SEGURO lança produto que trará para o Mercado de Auto clientes que não possuem seguro. **CQCS**, 22 jul. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3rWXkYh>>. Acesso em: 14 fev. 2022.

PORTO SEGURO. Quem não tem seguro agora tem o bluu. **Porto Seguro**, 2021. Disponível em: <<https://bluu.com.br/>>. Acesso em: 14 fev. 2022.

REGRAS mais flexíveis do Seguro Auto tendem a expandir carteiras. **Sindseg SP**, 02 dez. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/354zK2G>>. Acesso em: 14 fev. 2022.

RICARDO, S. Vamos entender as alterações, porque alguém está mexendo no seu queijo! **CQCS**, 04 jan. 2022. Disponível em: <<https://bit.ly/3sPxdI3>>. Acesso em: 13 fev. 2022.

SANDBOX Regulatório - 1ª Edição. **Susep**, 2021a. Disponível em: <<https://bit.ly/38qTIUd>>. Acesso em 14 fev. 2022.

SANDBOX Regulatório - 2ª Edição. **Susep**, 2021b. Disponível em: <<https://bit.ly/38qTIUd>>. Acesso em 14 fev. 2022.

SCHERRE, R. P. Exposição de Motivos. **Susep**, 04 mai. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3gVDvu4>>. Acesso em: 12 fev. 2022.

SIMPLICIO, C. Insurtech - Transformação Digital. Como afeta o Corretor? **YouTube**, 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3sO2gxj>>. Acesso em: 14 fev. 2022.

SES – SISTEMA DE ESTATÍSTICA DA SUSEP. **Susep**, 12 fev. 2022. Disponível em: <<https://bit.ly/2OlcvK>>. Acesso em 12 fev. 2022.

SUSEP aprova Plano de Regulação de 2022. **Susep**, 17 jan. 2022. Disponível em: <<https://bit.ly/3sR8Vv0>>. Acesso em: 12 fev. 2022.

SUSEP divulga projetos selecionados para segunda edição do Sandbox Regulatório. **Susep**, 25 out. 2021a. Disponível em: <<https://bit.ly/3BwEeeQ>>. Acesso em: 14 fev. 2022.

SUSEP simplifica seguro auto a partir de 1º de setembro. **Susep**, 13 ago. 2021b. Disponível em: <<https://bit.ly/3sQXsHN>>. Acesso em: 12 fev. 2022.

TAUHATA, S. Porto Seguro lança apólice para automóvel por assinatura. **Valor Econômico**, 22 fev. 2021. Disponível em: <<https://glo.bo/3rXzgV7>>. Acesso em: 14 fev. 2022.

TOKIO Marine lança Seguro Auto Econômico para atender demanda dos consumidores. **Revista Apólice**, jan. 2022a. Disponível em: <<https://bit.ly/3oZs6Ob>>. Acesso em: 14 fev. 2022.

TOKIO MARINE. Seguro Auto Econômico. **Tokio Marine**, 2022b. Disponível em: <<https://bit.ly/3110foa>>. Acesso em: 14 fev. 2022.

VAZQUEZ, R.; SOUZA, M. M. Covid deve mudar status de pandemia para endemia no segundo semestre, diz Dimas Covas. **Valor Econômico**, 11 fev. 2022. Disponível em: <<https://glo.bo/3BsbflO>>. Acesso em: 15 fev. 2022.

WINGE, J. Insurtechs recebem grandes investimentos e crescem no Brasil. **CQCS**, 31 jan. 2022. Disponível em: <<https://bit.ly/3sPEOQQ>>. Acesso em: 14 fev. 2022.



ASSOCIAÇÃO E SEGURADORA

PESSOAS DISTINTAS

Sem pretensão alguma de exaurir o tema, mas apenas trazê-lo à tona, traremos uma singela contribuição, ao menos, em forma de reflexão e compartilhamento de informações aos leitores desta consagrada Revista, considerando a diversidade de entendimentos quando o assunto envolve associações e seguradoras, suas facetas e similitudes.

É certo que o assunto ainda merece ser debatido e não há, até o momento, um entendimento sedimentado sobre a matéria. Entendemos a situação particular de cada estado brasileiro, todavia, quando o contexto pautado remete à existência ou não de relação securitária na relação associativa ou quando os tribunais entendem a existência de relação de seguro na atividade das associações de proteção veicular, de pronto, rechaçamos a ideia, ao menos aqui no sul do Brasil.

No estado de Santa Catarina, enfrentamos o tema, principalmente na esfera judicial, pois a celeuma é corriqueiramente levantada por colegas advogados em peças de ataque e por magistrados em despachos e decisões, com aborda-



gem ao tema realizada de forma automatizada. Digo automatizada, pois, com exceção de algumas decisões, as premissas são pautadas na aplicação do Código de Defesa do Consumidor (CDC), Lei n.º 8.078, de 11 de setembro de 1990, ignorando os regramentos internos associativos. Apresentam, por vezes, como base instintiva, a verossimilhança e hipossuficiência descritas no art. 6º do CDC e, em arremate final, de forma mecanizada, atrelam a relação securitária às mútuas. Mas entendemos não haver razões para atribuí-las à equiparação.



No estado de Santa Catarina, ao menos, com certo vigor, enfrentamos o tema no âmbito judicial, pela não aplicabilidade das regras consumeristas e, por conseguinte, não reconhecimento da relação securitária.

Isso porque o embrião associativo, concebido pela assembleia geral e constituído sobre o berço e sob manto do art. 5º da Constituição Federal (CF) e do art. 53 em diante do Código Civil (CC), Lei n.º 10.406, de 10 de janeiro de 2002, não permite equiparação adversa, pois é voltado, especificamente, ao associativismo. Portanto, a equiparação das associações ao seguro se mostra errônea e descabida.

Ora, para a composição de uma seguradora deve haver, além da fiscalização direta pela Superintendência de Seguros Privados (Susep), a existência de contrato de seguro legalmente emitido por uma sociedade anônima (S.A.), em obediência restrita ao Decreto-lei n.º 73, de 21 de novembro de 1966, e ao art. 757 da Seção I do Capítulo XV do CC, que tratam propriamente do tema “seguro”.

O contrato securitário assinado pelo aderente é confeccionado por uma das partes apenas, no caso, a sociedade anônima seguradora, restando ao adepto ou cliente a aderência ou não às regras contratuais impostas, forjadas de maneira unilateral. Assim, em eventual discussão judicial, a aplicação do art. 6º do CDC, diante da verossimilhança e hipossuficiência do consumidor, o qual sequer participou na composição do contrato, é obviamente permitida.

Na contramão, as associações aplicam o método de autogestão em busca dos



interesses de seus associados e esses se obrigam, junto aos demais membros, pela manutenção e respeito à estrutura estatutária e regimental. Vejamos que são regimentos confeccionados pelos próprios associados e aprovados por escrutínio com voto aberto na assembleia geral. Até mesmo o valor da contribuição mensal é discutido e aprovado na assembleia de acordo com as necessidades momentâneas e em prol de um grupo restrito de pessoas.

Assim, entende-se a necessidade da existência de contrato plurilateral, ou seja, quando regras são criadas com a participação de todos, votadas e aprovadas pelo corpo associativo. Dessa feita, por não haver imposição de contrato, automatizar a aplicação do art. 6º do CDC e aplicar a relação securitária às associações se mostra totalmente enganoso.

■ MEDIDAS PREVENTIVAS – INEXISTÊNCIA DE RELAÇÃO SECURITÁRIA

A fim de se evitar a aplicação da verossimilhança entre seguradoras e associações, algumas medidas devem ser tomadas. Vale dizer que, além de disponibilizar ao associado, no momento

do ingresso no quadro associativo, cópia de todos os regimentos, estatutos e regimentos internos – todos em linguagem acessível –, orienta-se disponibilizá-los em aplicativos e sites, entre outros meios de comunicação.

Outrossim, aos pretendentes que estão na iminência de aprovação ao quadro associativo – entre o cadastro e a aceitação –, necessário se faz apresentar os regimentos antes mesmo de considerá-los associados, evitando-se argumentações futuras de que os regimentos só lhes foram entregues após a filiação, tolhendo-lhes o direito de escolha.

Além disso, o pedido de filiação deve ser claro e conter inscrições garrafais, alertando que a ASSOCIAÇÃO NÃO É SEGURADORA, em sintonia extrema com a SIMETRIA e a PARIDADE dos contratos – inovação trazida pela Lei da Liberdade Econômica (LLE), Lei n.º 13.874, de 20 de setembro de 2019.

Em breves linhas, na SIMETRIA contratual, é necessário demonstrar que os envolvidos têm as mesmas condições de análise, trazendo um linguajar simples e direto, sem entrelinhas ou “pegadinhas”. Na caracterização da PARIDADE, é necessário que a associação disponha todas as informa-

ções ao alcance do associado e do possível pretendente.

O parágrafo único do art. 421 do CC ensina: “Art. 421. A liberdade contratual será exercida nos limites da função social do contrato. Parágrafo único. Nas relações contratuais privadas, prevalecerão o princípio da intervenção mínima e a excepcionalidade da revisão contratual.”

A LLE foi demasiadamente feliz ao trazer, nos arts. 421 e 421 – A, do Código Civil, inovações importantes sobre o princípio da intervenção mínima do Estado nas relações contratuais, aplicando-se aos contratos plurilaterais associativos as regras lá existentes, sepultando o tema e robustecendo o leque de argumentação em favor das mútuas.

Assim, no tratamento dos associados,

desde a abordagem do candidato à sua pretensão associativa, filiação propriamente dita, expedição de boletos de mensalidade, informativos, mensagens de constituição da mora (atraso na mensalidade) ou mensagens trocadas em situações adversas, deverá a mútua se comunicar em conformidade com a essência associativa.

Comprovada a higidez e a fidelidade do propósito a que se destina, evitará, decididamente, que suas atividades sejam assemelhadas à atividade securitária.



JAILSON DA SILVA
Advogado e consultor
jurídico do Terceiro Setor

**GERENCIE AS COMPRAS
DE SEUS SINISTROS COM**

KOMPRAX

UM SISTEMA ÁGIL E SIMPLES!

- *Pré cotação*
- *Cotações*
- *Ordens de Compras*
- *Previsão financeira*
- *Muito mais*

 @OBIANSISTEMAS

**SIGA O
NOSSO
INSTAGRAM
E GANHE 30
DIAS
GRÁTIS!**



A IMPORTÂNCIA DA GESTÃO DE QUALIDADE

NAS ENTIDADES DE AUTOGESTÃO
DE PLANOS DE PROTEÇÃO CONTRA
RISCOS PATRIMONIAIS (EAPPs)



A qualidade é identificável em todo lugar: na fila de espera para ser atendido, no prazo para a entrega de um pedido, na forma que um serviço é fornecido, na maneira que uma audiência é conduzida, na escolha de um produto, no tempo de resposta a um questionamento, no prazo para cumprimento de um evento e assim por diante.

Contudo, o ser humano não percebe, no decorrer dos seus dias, a implementação da qualidade quando vivencia procedimentos operacionais que executou para si, forneceu para outrem ou recebeu de alguém, independentemente de explícito ou não. Entretanto, se, em algum momento, ele se frustra com algo que não tenha saído conforme o que havia programado, provavelmente, nesse caso, a explicação está na ausência de gestão de qualidade, com exceção de casos fortuitos ou/e de força maior.

Nesse aspecto, no mundo corporativo, a qualidade é indispensável para que haja um crescimento exponencial em qualquer área de atividade. Por isso, a necessidade de criar e manter nas entidades um sistema de gestão de qualidade sobre os seus procedimentos operacionais e como eles deverão ser implementados e executados ao longo dos anos.

A grande controvérsia sobre essa temática é a falta de conhecimento e de importância dada em relação ao gerenciamento da qualidade. À vista disso, independentemente da área de atuação na esfera corporativa e da aplicabilidade da legislação vigente, o que tornará uma entidade reconhecida nacionalmente não será somente a quantidade de funcionários que ela possuirá ou a

sua alta escala de produtividade, mas, excepcionalmente, como a qualidade dos seus procedimentos operacionais e a regulamentação estarão culturalmente inseridas nela.

No setor mutualista, esse cenário não é diferente. Uma associação de proteção veicular, por exemplo, é criada com a finalidade de atender a um objetivo comum entre seus associados: proteger o patrimônio deles a custos acessíveis. Para que esse objetivo seja atingido com excelência, todos que fazem parte dela precisam se sentir satisfeitos com a sua participação. Logo, não só recebendo como também fornecendo qualidade em tudo o que for ofertado e executado entre eles.

Nesse sentido, ao considerar a satisfação resultante da qualidade, é necessário mencionar uma das ferramentas utilizadas na NBR ISO 9001/2015, conhecida como “Ciclo PDCA”. Muito embora muitos líderes não entendam o que seja esse Ciclo e como é a sua aplicabilidade, fazem-no diariamente quando estão planejando (*Plan*), fazendo (*Do*), checando (*Check*) e agindo (*Act*) sobre todas as coisas que decidem implementar na rotina e cultura de sua entidade.

Ocorre que só executar o “Ciclo PDCA” não faz com que uma mútua se torne referência de qualidade em seus processos. Para isso, é indispensável que ela implemente um sistema de gestão de qualidade por meio da NBR ISO 9001/2015 e, mediante melhorias contínuas, ações e atitudes, desenvolva-se até se tornar um diferencial em relação aos seus possíveis adversários.

Para um melhor entendimento, a ISO é uma “organização internacional não governamental independente, que de-



envolve Normas Internacionais Voluntárias, fornecendo soluções para os desafios globais”. E é por meio da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), que é membro fundador da ISO e órgão de registro credenciado para certificar sistemas de qualidade, que essas normas são interpretadas para o Brasil. Contudo, para que haja a certificação de uma Norma ISO pela ABNT, é imprescindível a sua avaliação, aceitação, divulgação e preservação pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro), que é responsável por conceder autoridade aos organismos certificadores.

E o que tudo isso tem a ver com as Entidades de Autogestão de Planos de Proteção Contra Riscos Patrimoniais (EAPPs)? A saber de toda a pressão por parte da Susep (Superintendência de Seguros Privados), uma “autarquia da Administração Pública Federal brasileira, responsável pela autorização, controle e fiscalização dos mercados de seguros, previdência complementar aberta, capitalização e resseguros no Brasil”, que nada tem a ver com o livre associativismo, mas se empenha em se inserir no setor de proteção veicular de alguma maneira, tentando dificultar o movimento mutualista argu-

mentando a ilegalidade deste, mesmo sem ser. Com a ausência do Estado em atender as necessidades dos indivíduos com a proteção de seus patrimônios de forma acessível, o surgimento de novas mútuas no ramo de proteção patrimonial e veicular vem crescendo cada vez mais e com isso traz novos desafios para este setor e um deles é o de se destacar e ser um diferencial dentro do mercado corporativo.

Assim, quando uma entidade de proteção patrimonial (associação ou cooperativa) é certificada com a NBR ISO 9001/2015, demonstra que seus procedimentos operacionais são regularmente conhecidos e acreditados pelo Inmetro e que trazem soluções para os novos desafios que possa enfrentar com as atualizações e as modificações no meio organizacional, além de reforçar a legalidade constitucional exercida por esse setor.

Indo além disso, a prática da gestão de qualidade, implementada como cultura na entidade, traz vantagens e eleva os padrões de todos os que dela participam, pois há exigências que precisam ser executadas com a certificação da NBR ISO 9001/2015. Por exemplo, a constituição de um manual, contendo a sua política de qualidade; a criação e a rastreabilidade de to-

das as documentações; a necessidade de registros das tarefas realizadas; e o monitoramento de todas as atividades e dos procedimentos operacionais que envolvem o processo de produtividade da entidade, dentre outras determinações exigidas pela Norma.

Para o Inmetro, a adoção da norma ISO 9001 é extremamente importante no contexto do comércio internacional, como instrumento de eliminação de barreiras técnicas, assim como nas transações comerciais em geral, como mecanismo de garantia da conformidade de produtos e serviços e de cumprimento dos contratos por parte dos fornecedores.

Estatisticamente, no ano de 2021, mais de 4.000 empresas obtiveram a certificação da NBR ISO 9001/2015 concedida por meio do Inmetro. Tratando-se dos estados que compõem o Brasil, São Paulo, com quase 2.000 certificações adquiridas, é o que contém mais empresas acreditadas e o Amapá, em último lugar, possui apenas uma acreditação, segundo dados fornecidos no site do Inmetro.

A Agência de Autorregulamentação

das Entidades de Autogestão de Planos de Proteção contra Riscos Patrimoniais (AAPV), além de ser acreditada com a NBR ISO 9001/2015, tem também acreditação da NBR ISO 37001/2017 e incentiva que todas as suas afiliadas sigam o mesmo caminho, a fim de que elas forneçam aos seus associados serviços e benefícios que satisfaçam as suas necessidades, dentro do que está permitido por lei, sempre com transparência, ética e competência, atingindo melhorias contínuas durante o seu crescimento.

Outro ponto a ser destacado é o Fundo Garantidor contra Riscos Sistêmicos (FGRS), que foi criado para amparar suas associadas em casos de insolvência ou recuperação judicial. Mas, para que elas possam se beneficiar com o FGRS, precisam seguir suas determinações e estar em conformidade com as diretrizes da AAPV. E, o mais importante, ter acreditação da NBR ISO 9001/2015 para comprovar que, além de se preocuparem com a saúde financeira, estão sempre atentas aos riscos que possam passar, como podem preveni-los ou minimizar seus impactos negativos.



A realidade é que existirão inúmeras associações e cooperativas que atuam no setor de proteção veicular, mas o que fará com que algumas se destaquem mais do que outras é a qualidade do serviço prestado e como são gerenciadas em toda a sua estrutura. Ter a tranquilidade de que o seu patrimônio será protegido é algo que todas as entidades têm como objetivo, mas alcan-

çar essa meta só é possível mediante a excelência dos procedimentos operacionais e, conseqüentemente, serviços prestados. E é por meio do fortalecimento do movimento associativo, da fiscalização e do monitoramento desse setor, do comprometimento com a sociedade e do grau de capacitação de todos os envolvidos que o sucesso e a satisfação serão atingíveis.



REFERÊNCIAS

Utilize a câmera do seu celular para acessar as referências via QR Code.



RAYSSA LEITE

Bacharel em Direito, especialista em Direito da Regulação e pós-graduanda em Compliance. Compliance Officer e consultora jurídica da AAPV

A **proteção ideal**
para o seu veículo
e sua família!



Conheça alguns dos nossos
BENEFÍCIOS:



Roubo/Furto



Colisão



Pane Mecânica



Pane elétrica



Incêndio
(em casos de colisão)



Troca de pneu



Proteção a 3º



Guincho 24h



Auxílio funeral

ASSISTÊNCIA
24h

Av. João Ronchi, 655
Rio Maina | Criciúma, SC

www.associacaolitoral.com.br

LITORALSUL
PREMIUM
ASSOCIAÇÃO DE BENEFÍCIOS

☎ 48 **3442-8730**
☎ 48 **99800-0029**

Com o **Fundo Garantidor**
contra Riscos Sistêmicos,
você tem mais segurança



Nossa missão é **amparar o associado**, no caso
de **insolvência** de alguma mútua filiada

SAIBA MAIS: FGRS.COM.BR



Dia desses, escrevi, em uma das edições da Revista, que o ambiente de negócios teria evoluído e que a Lei de Liberdade Econômica, Lei n.º 13.874, de 20 de setembro de 2019, fertilizou o terreno para a boa colheita proveniente da melhora do ambiente de negócios.

Naquela oportunidade, igualmente, tratei de comentar sobre a Medida Provisória n.º 1.040, de 29 de março de 2021, que carinhosamente descrevi como a “segunda onda de liberdade para o empreendedor”.

O tema ficou mais que especial em razão da presença, por meio de emenda da senadora Soraya Thronicke, de proposta para o aperfeiçoamento legislativo do mutualismo e do associativismo. Con-

tudo, a despeito da expectativa de apoio do governo federal, não ganhou força a sinalização, naquele momento percebida, de que a modulação legislativa deveria tramitar por lei complementar, de modo a afastar alegações futuras de inconstitucionalidade e conferir maior segurança para esse setor tão importante para a economia dos brasileiros.

Aquele cenário de inclinação do Executivo, que somente existiu com o incessante trabalho desempenhado pela AAPV (Agência de Autorregulamentação das Entidades de Autogestão de Planos de Proteção Contra Riscos Patrimoniais) quanto a importância do movimento econômico gerado pelas associações de proteção veicular e patrimonial e seu protagonismo para maximização do ambiente

UM NOVO CENÁRIO SE AVIZINHA... OUTRA VEZ!

de negócios, ganhou novos ares.

Ao que tudo indica, a nova inclinação de alguns interlocutores, que têm ouvido dizer sobre o tema, é que o associativismo para proteção veicular e patrimonial, muito provavelmente, deverá se dar à luz da legislação das cooperativas, a qual traça contornos muito mais próximos à própria lógica do mutualismo.

Cooperar para empreender. Talvez seja esse o novo grito dos desejosos pela pacificação legislativa para o associativismo destinado à proteção patrimonial.

Repeti parte do título do artigo anterior pelos contornos que a reforma tributária ganhou no Senado Federal, com o desenrolar da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) n.º 110, de 2019, já que a definição do ato cooperativo está

sendo içado ao texto constitucional, conforme atuação forte da Organização das Cooperativas Brasileiras (OCB) para que não sobrevenha o desprestígio às cooperativas pelo novo modelo constitucional tributário.

Se os rumores ganharem forma e o associativismo para proteção patrimonial trafegar pelas vias do cooperativismo, sim, um novo cenário se avizinhou outra vez... Só que, agora, muito melhor.



**VICTOR TEIXEIRA
NEPOMUCENO**

Advogado especialista em Direito Empresarial, Recuperação e Falência e secretário parlamentar no Senado Federal

DIRETORIA EXECUTIVA



RAUL CANAL
Presidente



JOSÉ EDUARDO
1º Vice-presidente



DELTON BAGGIO
2º Vice-presidente



ADÃO GOMES
3º Vice-presidente



**CLEMER KIGLER
MOLMELSTET**
Vice-presidente
de Pesados



**HUDSON DOS
SANTOS BARRETO**
Vice-presidente da
Diretoria Extraordinária
de Fornecedores



FABRICIO COSTA
Diretor de Expansão



ROMULO MACHADO
Diretor de Expansão



RODRIGO SOUZA
Diretor de Relações
Parlamentares



RODRIGO CANAL
Diretor de Comunicação,
Tecnologia e Informática



THEONE CARDOSO
Diretor de Relações
Parlamentares



EDUARDO MUNIZ
Tesoureiro



RICARDO SALDANHA
Procurador-geral



PATRÍCIA MULLER
Procuradora-geral

CONSELHO FISCAL



ADENILTON DA SILVA
Presidente



JADSON FREIRE
Vice-presidente



SIVALDO ANDRADE
1º Suplente



CARLOS SENDRA
2º Suplente



ONOMAR DE JESUS
3º Suplente

TSE – TRIBUNAL SUPERIOR DE ÉTICA



CELSO PASQUILLI
Presidente



PATRÍCIA MULLER
Vice-presidente



RAUL CANAL
Secretário



ELIENAI MONTEIRO
Conselheiro



RICARDO SALDANHA
Conselheiro

TREs – TRIBUNAIS REGIONAIS DE ÉTICA

Bahia



ARTHUR LEMOS
Vice-presidente do TRE
Bahia



DANNY ELITON
Secretário do TRE Bahia



SILVANO FERREIRA
Conselheiro do TRE
Bahia



SIVALDO ANDRADE
Conselheiro do TRE
Bahia

Centro-Oeste



ONOMAR DE JESUS
Presidente do TRE
Centro-Oeste



ANTÔNIO FURBINO
Vice-presidente do TRE
Centro-Oeste



APARECIDO ALMEIDA
Secretário do TRE
Centro-Oeste



BRUNO FLORES
Conselheiro do TRE
Centro-Oeste



AURELIO BRANDÃO
Conselheiro do TRE
Centro-Oeste

Espírito Santo



GILBERTO MOREIRA
Presidente do TRE
Espírito Santo



MARCIO LOPES
Vice-presidente do TRE
Espírito Santo



LOURIVAM DE LIMA
Secretário do TRE
Espírito Santo



GABRIEL MACHADO
Conselheiro do TRE
Espírito Santo



WESLEY ANDRADE
Conselheiro do TRE
Espírito Santo

Minas Gerais



EDILSON REIS
Presidente do TRE
Minas Gerais



ISLANDER LISBOA
Vice-presidente do TRE
Minas Gerais



TIAGO VIEIRA
Secretário do TRE
Minas Gerais



RAFAEL LEMOS
Conselheiro do TRE
Minas Gerais



PRISCILA BELMON
Conselheira do TRE
Minas Gerais

TREs – TRIBUNAIS REGIONAIS DE ÉTICA

Norte e Nordeste



JAILTON OLIVEIRA
Presidente do TRE Norte e Nordeste



ANTONISETE RIBEIRO
Vice-presidente do TRE Norte e Nordeste



RODRIGO CARVALHO
Secretário do TRE Norte e Nordeste



EDVAN CARVALHO
Conselheiro do TRE Norte e Nordeste



JOZENILDO BEZERRA
Conselheiro do TRE Norte e Nordeste

Rio de Janeiro



JOÃO SENA
Presidente do TRE Rio de Janeiro



BEATRIZ NETTO
Vice-presidente do TRE Rio de Janeiro



JORGE ROBERTO
Secretário do TRE Rio de Janeiro



FABIO SOUSA
Conselheiro do TRE Rio de Janeiro



RICARDO MELLO
Conselheiro do TRE Rio de Janeiro

Sul



ADENILTON DA SILVA
Presidente do TRE Sul



DORVAL OLIVEIRA
Vice-presidente do TRE
Sul



**ALEXANDRE
FLORENTINO**
Secretário do TRE Sul

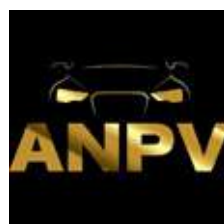


DANILO ZAGO
Conselheiro do TRE Sul

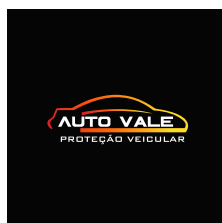


MATHEUS AGUIAR
Conselheiro do TRE Sul

Apoiadores Institucionais



Apoiadores Institucionais



Apoiadores Institucionais



Apoiadores Institucionais



Apoiadores Institucionais



Apoiadores Institucionais



PROTEÇÃO VEICULAR É **LEGAL**

Conheça nossa história, como funcionamos e
saiba porque você pode confiar em:

www.protecaoveicularelelegal.com.br



 **AAAPV**
Agência de Autorregulamentação das Entidades de Autogestão de Planos de Proteção Contra Riscos Patrimoniais

 @AAAPVBRASIL