



UM LÍDER NATO

Conciliador e fiel. Assim é conhecido Rodrigo Maia, candidato à reeleição à Presidência da Câmara, que conta com o apoio da segunda maior bancada da Casa, o PSL



**HÁ DOIS ANOS, LUTAMOS PARA
PROTEGER SEU PATRIMÔNIO**

QU
EM
S
O
M
O
S

AAAPV – AGÊNCIA DE AUTORREGULAMENTAÇÃO DAS ENTIDADES DE AUTOGESTÃO DE PLANOS DE PROTEÇÃO CONTRA RISCOS PATRIMONIAIS

É a principal entidade representativa do setor associativista. Fundada em 4 de maio de 2016, é uma Agência sem fins econômicos, que tem o compromisso de fortalecer o movimento associativista e suas relações com a sociedade, além de contribuir para o desenvolvimento econômico, social e sustentável do País.

MISSÃO

Contribuir para o fortalecimento e direcionamento do movimento associativista, representando seus associados e buscando a melhoria contínua do sistema financeiro e de suas 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 este 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.

PERFIL DO NOVO CONGRESSO NACIONAL

Na eleição de 2018 para a 56ª legislatura, o Congresso Nacional experimentou a maior renovação desde 1990. Houve uma fragmentação partidária. Das 35 agremiações políticas com registro no TSE, apenas 30 elegeram deputados federais e, desses, nove não atingiram a cláusula de barreira e, conseqüentemente, não terão acesso ao fundo partidário e nem ao tempo gratuito de rádio e televisão.

O PT, o PSL e o PP passaram a ser os três maiores partidos, com 56, 52 e 37 deputados federais respectivamente. Entre esses, o PT encolheu 18,85%, pois elegeu 69 em 2014 e 56 nesse pleito. O PP também diminuiu 24,49%, já que tem, atualmente, 49 e principiará a próxima legislatura com 37 partidários na Câmara. O fenômeno de crescimento foi o PSL, que, em relação à bancada atual com oito, sobe para 52, com um aumento de 650%. Todavia, se comparado ao número de eleitos de 2014, apenas um deputado federal, seu avolumamento foi de 5.200%. Outros partidos, do mesmo modo, cresceram substancialmente como o PRB (42,85%, passando de 21 para 30), PDT (40%, de 20 para 28), DEM (38,09%, de 21 para 29) e PSOL (100%, de 5 para 10).

Dos partidos que decresceram, a exemplo do PT, os que mais retraíram foram o MDB, que mirrou de 65 deputados em 2014 para 34 na presente eleição (- 47,7%), e o PSDB, que reduziu de 54 em 2014 para 29 em 2018 (- 46,3%).

Pode-se afirmar que o próximo parlamento será mais conservador que o atual, com mais apego aos valores da família, culto do sentimento nacionalista e respeito ao sentimento e fundamentos religiosos.

Dos 513 deputados que assumirão em 1º de fevereiro, 269 serão estreantes em seu primeiro mandato, ou seja, um índice de renovação de 52,43%. Será um parlamento mais jovem, com idade média de 49 anos, eis que 30 membros têm menos de 30 anos. Por coincidência, a parlamentar mais jovem e a mais velha chamam-se “Luisa”, sendo esta Luisa Erundina (PSOL-SP), com 83, e aquela Luísa Canziani (PTB-PR), com 22 anos. A preponderância masculina conservar-se-á, uma vez que serão somente 77 mulheres (15%) e 436 homens (85%).

Dos eleitos, 80% possuem formação superior, sendo que as profissões que dominarão a Câmara dos Deputados serão as de empresário, contando com 133 representantes (25,92%); médico, com 69 (13,45%); servidor público, com 26 (5,06%); jornalista, com 26 (5,06%) e policial militar, com 24 (4,67%).

No Senado Federal, a renovação foi muito maior: das 54 vagas em disputa, houve apenas oito (14,8%) candidatos reeleitos e 46 (85,2%) serão ocupadas por senadores estreantes.

O MDB, ainda que tenha reduzido sete cadeiras, continuará sendo o maior partido do Senado, com 11 membros eleitos. O PSDB perdeu quatro, entretanto seguirá como segundo maior partido da Casa Alta, com oito representantes. O PT deixará de ocupar três vagas, mas manterá seis. Dentre os partidos que cresceram, o destaque é o PSL, que não possui nenhum senador atualmente e passará a ocupar quatro cadeiras. O DEM e o PSD também cresceram de cinco para sete senadores cada. Destaque-se igualmente o fenômeno do REDE, que, embora não tenha cumprido a cláusula de barreira, saltará de um para cinco agraciados.

Quanto à presidência da Casa, provavelmente, não haverá mudanças e o deputado RODRIGO MAIA (DEM/RJ) deverá ser reeleito para mais um mandato. Ele, inicialmente, poderia não incorporar o desiderato do presidente Bolsonaro. Todavia, é o único parlamentar que reúne todas as qualidades necessárias para conduzir o Parlamento nas reformas mais prementes e imprescindíveis. Dialoga com ambos os extremos ideológicos, consegue mitigar uma eventual oposição sistemática a ser empreendida pela esquerda mais radical e, ao mesmo tempo, segura o freio de mão das ânsias reformistas da direita progressista. É um político hábil, com uma ímpar desenvoltura forjada no maulo e no cinzel de um dos mais experimentados homens públicos do Brasil, seu pai, César Maia, e que, há muito, superou as habilidades do mestre. Por outro lado, não representa nenhuma ameaça ao presidente Bolsonaro, que poderá viajar tranquilamente ao exterior, levando consigo seu general à tiracolo, sem preocupar-se com qualquer pataquada que seu substituto possa protagonizar em sua ausência.

Para o movimento mutualista, pode-se dizer que o resultado das urnas foi muito positivo, pois, dentre os deputados novos e os reeleitos, pelo menos 57 (11,11%) identificam-se e já declararam seu apoio à nossa causa. Cabe a nós outros mantermos o nosso movimento organizado, disciplinado e focado em esclarecer os parlamentares da necessidade de regulamentação do setor, do alcance social que essa atividade inclusiva representa e de quanto a economia solidária é importante para o desenvolvimento econômico, a distribuição de renda, a geração de postos de trabalho e a justiça social.

Tão logo seja o novo parlamento empossado, estaremos “de pé, na ponta do eito, com a enxada na mão”. Muito trabalho nos aguarda em 2019.



RAUL CANAL
Presidente da AAAPV (Agência de Autorregulamentação das Entidades de Autogestão de Planos de Proteção Contra Riscos Patrimoniais)

AAAPV – AGÊNCIA DE AUTORREGULAMENTAÇÃO DAS ENTIDADES DE AUTOGESTÃO DE PLANOS DE PROTEÇÃO CONTRA RISCOS PATRIMONIAIS

Presidente **RAUL CANAL**

1º vice-presidente **CLEITON CAMPOS** 2º vice-presidente **AURÉLIO BRANDÃO** 3º vice-presidente **ADÃO GOMES** procuradores-gerais **RENATO ASSIS** e **RICARDO SALDANHA** diretores de relações parlamentares **JOSÉ EDUARDO** e **LEANDRO RIBEIRO** tesoureiro **ISLANDER LISBOA** diretores de expansão e relacionamento com as associadas **EDISON CARVALHO** e **RÔMULO MACHADO** diretor de comunicação, tecnologia e informática **SANDERS MACIEL**

REVISTA AAAPV

Editor-chefe **ANDREW SIMEK** (DRT 10484/DF) revisão **ANDREW SIMEK** E **CLAUDIA SOUZA** 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”.

10	PODER JUDICIÁRIO Julgamento favorável
12	EXPECTATIVA As associações de proteção veicular no Brasil de 2019
16	SAÚDE FINANCEIRA Administração profissional de associações e cooperativas
20	CAPA Entrevista com o presidente Rodrigo Maia
26	PALAVRA DO DEPUTADO Teoria de jurista brasileiro pode resolver o problema da impunidade nos crimes de trânsito
28	RECONHECIMENTO Prêmio AAAPV de jornalismo é lançado
30	FINANÇAS A importância da ciência atuarial para as mútuas
33	REUNIÃO COM O MINISTRO Nas mãos certas
34	OPINIÃO Remunerar ou não remunerar
36	PARTICIPAÇÃO INTERNACIONAL Futuro em debate
38	TERCEIRO SETOR Aplicabilidade da lei anticorrupção para entidades de proteção veicular e socorro mútuo
44	ESTUDO Carta ao presidente Jair Bolsonaro

Nós acreditamos no valor da Enfermagem

O mais completo sistema de acreditação e valorização da Enfermagem no Brasil

O selo é inédito no país e certificará modelos inovadores em gestão de riscos, segurança e educação, concedido a instituições de saúde e de formação superior, profissionais da Enfermagem, docentes e Conselhos Regionais de Enfermagem.

A Comissão Nacional da Qualidade vai atuar com isenção para motivar práticas de excelência em Enfermagem e garantir a valorização dos profissionais de todo o Brasil.

Conheça os especialistas por trás do Programa Nacional da Qualidade e saiba como solicitar a acreditação em www.selocofen.com.br



Dra. Maria Zilda
Membro da CNQ

Dra. Heloísa Helena
Conselheira Federal e membro CNQ

Dr. Cláudio Porto
Coordenador do PNQ

Dra. Vanice Costa
Membro da CNQ





JULGAMENTO FAVORÁVEL

MPF pede arquivamento de processos contra associações de proteção veicular em Santa Catarina. Procurador da República afirmou que não se pode aceitar a existência do monopólio das seguradoras

O número de decisões judiciais que beneficiam mútuas no Brasil tem crescido consideravelmente. No mês de outubro, três processos contra associações de proteção veicular que tramitavam na Justiça Federal de Santa Catarina foram arquivados. Uma juíza federal acatou o parecer do MPF (Ministério Público Federal), no qual se alegava que não se pode aceitar a existência do monopólio das companhias seguradoras e das entidades fiscalizadas pela Susep (Superintendência de Seguros Privados).

A juíza afirmou que o setor é uma alternativa viável aos cidadãos que pretendem ajudar-se mutuamente, ressaltando o direito de associação. O caso também teve a participação da Polícia Federal (PF), que ouviu as entidades durante o inquérito e concluiu que as associações não praticavam crimes contra o sistema financeiro.

INTERESSE PÚBLICO

A advogada Patricia Müller, procuradora-regional da AAPV (Agência de Autorregulamentação das Entidades de Autogestão de Planos de Proteção Contra Riscos Patrimoniais), atuou nos referidos casos e reforçou a importância do segmento com as autoridades e a certeza de que as associações são instrumentos de consolidação do interesse público.

“Mostra, mais uma vez, que estamos do lado certo. Nossa bandeira é o livre associativismo, com regras claras e justas que favoreçam a todos os associados”, comentou o presidente da AAPV, Raul Canal.



ANDREW SIMEK
Editor-chefe da Revista AAPV, jornalista e pós-graduado em Gestão da Comunicação e Crise de Imagem

AS ASSOCIAÇÕES DE PROTEÇÃO VEICULAR NO **BRASIL** DE 2019

Subitamente, as entidades de proteção veicular entraram no radar de grandes grupos e corporações, como seguradoras e corretoras de seguros. Coincidentemente, são essas entidades que, há anos, permanecem num ramo de atividade que, a despeito de ser regulado, é mais próximo do protecionismo e do monopólio do exercício de direitos pessoais do que, efetivamente, uma atividade de interesse da sociedade – como deveria ser.

A entidade brasileira responsável pela fiscalização da atividade securitária é a Susep (Superintendência de Seguros Privados), a qual foi criada no âmbito do Decreto-Lei 73/66 com atribuições claras e bem delimitadas. Com o avanço do tempo e a concentração do poderio econô-

mico das empresas que atuam no setor de seguros, vê-se que a autarquia – pessoa jurídica de direito público e extensão do Estado – tem sido operada como uma extensão de interesses financeiros e de contingenciamento de mercado. Longe de proteger os consumidores, os altos cargos da Susep são preenchidos por indicações políticas, sendo que, historicamente, seus integrantes são egressos ou vinculados de alguma maneira às corporações securitárias que deveriam monitorar.

O funcionamento de uma entidade de seguro é algo histórico, mas que possui bases legais no Brasil e no resto do mundo. Por aqui, ao vender um seguro, a empresa recebe um determinado valor, chamado prêmio, que serve para remunerar sua estru-

tura e ainda assumir os riscos de cobrir eventuais prejuízos com o quais se comprometera. Destaca-se que toda atividade securitária é, por natureza, remunerada e com busca de lucro. Infelizmente, na realidade brasileira, para atingir seu intento de ganhos financeiros, tal atividade vale-se de restrições à aceitação de pessoas ou bens de mais alto risco, da adoção de padrões de negativa de cobertura fundados tão somente no período ou situação econômica, então experimentada pela empresa, dentre outros fatores totalmente empíricos, contudo encobertos pelo manto de uma “legitimidade” chancelada por um Estado que, assim, visa acomodar seus interesses via Susep.

No início do ano de 2018, grandes seguradores, simplesmente, passaram a não mais aceitar fazer seguros de veículos na baixada fluminense, região do estado do Rio de Janeiro. A justificativa plausível do elevado índice de violência, de roubos e de furtos não deveria ser aceita, bovinamente, pela Susep, se o funcionamento dessa instituição estivesse realmente alinhado com a defesa do consumidor e de seu patrimônio.

Além do estabelecimento unilateral de medidas restritivas pelas corporações de seguro sem uma resposta à altura do órgão competente, outrossim, vemos o elevadíssimo índice de litigiosidade em decorrência da atuação de empresas de seguro no Brasil. Pior: aos que podem recorrer ao Poder Judiciário, ao menos resta uma esperança, algo que não sobra para aqueles que foram deixados na mão por inúmeras entidades que, não obstante “fiscalizadas” pela Susep, “quebraram”, deixando milhares de consumidores com um prejuízo milionário sem que ninguém fosse responsabilizado por isso.

CONTRATEMPOS

Preços escorchantes, abusos na estipulação contratual, seletividade injustificada, busca exacerbada pelo lucro, contingenciamento de mercado que mantém uma parcela da população incapaz de proteger seu patrimônio, são algumas das questões que nos fazem perder a esperança no sistema securitário e, principalmente, no atual modelo de atuação da Susep.

Foi em decorrência de tantos contratempos que pessoas passaram a reunir-se em grupos e, sem visar o lucro, não obstante com foco na proteção recíproca, idealizaram um sistema, cuja finalidade assemelha-se a do seguro, a despeito de, fundamentalmente, dele distanciar-se muito. As associações de proteção veicular não cobram “prêmio”, nem recebem valores antecipados para assumir riscos. O filiado custeia as avaliações e as instalações de dispositivos para ingressar no “clube” e, somente ao final do primeiro mês de utilização, pagará de forma rateada e proporcional os custos que ocorreram para toda a associação. Nesse formato, oficinas menores, pequenos prestadores de serviço, pessoas de todas as matizes e níveis sociais passaram a movimentar a economia numa área posta em hibernação pela força opressiva do monopólio securitário.



Diferentemente do que ocorre nas seguradoras, que fazem seus cálculos da sinistralidade e custos intermediários com base no patamar de lucros que almejam – e que o Estado, via Susep, soa proteger –, as associações têm uma dinâmica mais simples e, profundamente, mais justa, por isso mais barata. O índice de sinistralidade é calculado e projetado atuarialmente, apenas para saber a proporção de contribuição mensal que um determinado associado deve arcar, tomando-se por base o conjunto de bens

que ele colocou sob a proteção da entidade e dos serviços que ele quer fruir ao longo do mês. Tudo isso é feito sem qualquer quantificação de margem de lucro. Os associados não pagam dividendos para a entidade, unicamente custeiam as despesas e provisionam recursos para garantia de pagamento de salários, de fornecedores de serviços e de parceiros.

As associações potencializaram a grande interação de diversos setores da economia sem ter sido feita qualquer concentração de recursos nas mãos de um grupo financeiro, tampouco ter passado pelo crivo político de quem quer que fosse. São cidadãos brasileiros que tomaram conta de seus interesses, iminentemente privados, protegeram seu patrimônio e passaram a dividir serviços contratados

coletivamente a preços mais vantajosos junto a parceiros. O arranjo associativo abarcou grande parte do mercado que as seguradoras e corretoras de seguro deixaram em hibernação, como reserva de mercado para manter seus lucros elevados, mesmo que isso representasse o alijamento de boa parte da população à proteção de seu patrimônio.

No Brasil projetado para 2019 a partir das últimas eleições, a população fez uma escolha clara pela probidade, produção, combate a corrupção, transparência, empregabilidade, mérito e, principalmente, encerramento de currais de interesses políticos para o controle de fluxos financeiros em favor de uns poucos. Nesse novo Brasil, escolhido pela maioria, não haverá lugar para a injustificável manutenção de privilégios de grandes corporações às custas de quem produz e quer produzir. A partir do ano vindouro, não será aceita a atuação de uma Susep que luta para manter privilégios de grandes grupos que indicam seus membros ao elevado escalão. Não serão aceitas ações civis públicas que se utilizam do Poder Judiciário para atingir interesses ilícitos de bloquear uma iniciativa popular de libertação dos drenos de escravidão financeira da população.

As associações, através de sua estrutura enxuta, popular e produtiva, ajudarão o país a escrever novas e belas linhas de sua história.



EDUARDO DIAS

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



ADMINISTRAÇÃO PROFISSIONAL DE ASSOCIAÇÕES E COOPERATIVAS

Há muitos anos, as associações e cooperativas de proteção veicular vêm ganhando espaço no “mercado”. Diante dessa realidade, a sociedade, em geral, por meio dos cidadãos tomadores desses serviços, bem como dos Órgãos Públicos, do Poder Judiciário, dos órgãos de fiscalização, como a Susep (Superintendência de Seguros Privados), e da Câmara Federal, tem debatido constantemente o assunto, a fim de regulamentar a atividade.

Por vezes, o discurso de quem é contra essa regulamentação afirma não haver organização profissional nas entidades que prestam esses serviços, utilizando como comparação as sociedades seguradoras tradicionais, que exercem administração profissional da atividade.

Importante reconhecer que a grande maioria das associações e cooperativas de proteção veicular surgiram/nasceram de forma amadora, quase como uma “associação de bairro”, contudo acabaram

crescendo e se tornando grandes entidades, em face dos muitos associados, volume de serviços prestados e valores envolvidos. Contudo, não é porque começaram as atividades de forma amadora, que não devem profissionalizar-se.

A título de comparação, grandes entidades estabelecidas no mercado (associações ou cooperativas) são hábeis em administrar suas atividades de modo profissional, melhorando os resultados e solucionando os problemas de seus associados, ou seja, profissionalizando a atividade como um todo. Podemos citar, como meros exemplos, grandes times de

futebol, como o Grêmio Futebol Clube e o Cruzeiro Esporte Clube, que são, em sua natureza jurídica, associações, mas movimentam milhões de reais mensalmente e suas administrações são geridas de forma totalmente profissional. Ou seja, só chegaram a esse patamar em face da administração profissional de todos os recursos (financeiros, humanos, técnicos).

Grandes cooperativas têm a mesma filosofia de trabalho, ou seja, mesmo sendo “apenas” uma cooperativa, que se originou pela união de pessoas para determinada atividade profissional, são enormes entidades que movimentam milhões de reais e que somente chegaram a esse resultado exercendo administrações extremamente profissionais.

Diante dessas considerações, é preciso entender a necessidade de administrar as associações e cooperativas de proteção veicular igualmente de forma profissional. Muitas vezes, por mais boa vontade que a diretoria tenha, não estão os diretores preparados profissionalmente para o tamanho da empreitada. Dificilmente, esses possuem formação acadêmica em diversas áreas, para conseguirem sozinhos administrar essas entidades.

Para tanto, é necessária a contratação de profissionais de diversas áreas para mapear e fazer a gestão de cada segmento dentro da entidade, como, por exemplo, da contabilidade; de toda a parte jurídica; dos recursos humanos; da frota e da análise dos acidentes; e da regulação de eventos, que envolve tanto a dinâmica do acidente para apurar responsabilidade, bem como a regulação das peças e serviços para o conserto dos veículos.

Necessário também equipe de marketing alinhada à missão/visão/valores de cada entidade, pois diversas ações ajuizadas pela Susep demonstram que algumas associações e cooperativas oferecem “seguro”, havendo esse tipo de informação, inclusive, nos sites das entidades, o que oferece munição contra as mesmas.

ALINHAMENTO

É recomendado que as áreas internas trabalhem alinhadas entre si, e, principalmente, com as partes jurídica e contábil, lembrando sempre a diferenciação do trabalho contábil/jurídico entre associações/cooperativas e empresas societárias, erro muito comum verificado.

A complexidade da atividade-fim exercida nesse ramo exige constante levantamento de dados, relatórios, análises apuradas de todos os dados mensais, semestrais e anu-

ais. Mais do que elaborar relatórios - que o sistema gera -, é imperioso saber avaliar e interpretar os dados e seus reflexos diretos, indiretos e a prazo.

A profissionalização é o caminho não só para sair do amadorismo, outrossim para alcançar os resultados pretendidos, suportar e manter-se em um mercado cada vez mais exigente.



DIEGO DANIELI
Advogado
RODRIGO CANAL
Comunicólogo



ARTICULAÇÃO POLÍTICA INVEJÁVEL

Terceiro na linha de sucessão presidencial, o deputado federal e atual presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM/RJ), é considerado um articulador político habilidoso e faz parte da lista dos 100 parlamentares mais influentes do Congresso Nacional de acordo com levantamento do Departamento Intersindical de Assessoria Parlamentar (Diap). Maia tem o apoio de diversos partidos dentro da Casa, inclusive do PSL (Partido Social Liberal), que congrega a segunda maior bancada e elegeu o presidente da República, Jair Bolsonaro. Na entrevista, ele fala sobre o interesse na reeleição, o apoio de João Campos (PRB/GO), principal defensor do associativismo na Casa, e quais são as propostas para o Brasil.

Nascido no Chile, mas com nacionalidade brasileira, Rodrigo Maia é casado com Patricia Vasconcelos, pai de três meninas e dois meninos. Ele traz, em seu histórico de vida e familiar, diversos feitos pelo País. No segundo mandato da presidência da Câmara dos Deputados e no sexto mandato como deputado federal, o parlamentar afirma estar alinhado com o pensamento da população brasileira e que irá trabalhar para a aprovação de reformas que ele julga necessárias para o reestabelecimento da economia.

Conte-nos um pouco da sua história de vida, por favor.

PRESIDENTE RODRIGO MAIA - Comecei a minha vida profissional aos 19 anos. Fui estagiário no sistema financeiro do Banco BMG por quatro anos, quando cuidei da mesa de operação de mercado de títulos públicos e privados. Depois, trabalhei no Banco do Icatu, da família Almeida Braga, no qual fiquei por mais quatro anos nas áreas de captação, de administração de recursos e internacional. Após esse período, recebi um convite do prefeito Conde e fui secretário municipal de Governo. Em 1998, elegi-me deputado federal, cargo que ocupo até hoje.

“ Fui o Secretário de Governo mais jovem da prefeitura do Rio, à época, com 26 anos ”

Seu pai, o senhor Cesar Maia, foi prefeito do Rio de Janeiro por três mandatos. Ele pode ser considerado a motivação para a sua carreira política?

PRESIDENTE RODRIGO MAIA - Com certeza. O vereador Cesar Maia, que foi prefeito do Rio durante 12 anos, é meu exemplo dentro de casa e minha maior referência na política. Ele é um modelo de gestão desde o primeiro governo. Foi quem organizou as finanças públicas da cidade do Rio de Janeiro, o primeiro ente federado a criar a Controladoria Geral e o primeiro a fazer o que agora o governo Bolsonaro fez: juntar o orçamento do Ministério da Fazenda, um exemplo que, na época, ele trouxe da Grã-Bretanha.

O senhor está no quinto mandato como deputado federal pelo DEM/RJ. Pode citar os pontos altos da sua trajetória?

PRESIDENTE RODRIGO MAIA - Iniciei cedo na política. Fui o Secretário de Governo mais jovem da prefeitura do Rio, à época, com 26 anos. Já fui líder e presidente nacional do meu partido, o Democratas. Desde o governo Lula, nos mantivemos na oposição durante quase 14 anos, firmes e defendendo o que acreditamos ser o melhor para o país. Conseguimos acabar com a CPMF, um imposto ruim, regressivo e injusto.



FOTO: ANANDA BORGES | CÂMARA DOS DEPUTADOS

E durante a presidência da Câmara no último biênio?

PRESIDENTE RODRIGO MAIA - Assumi a presidência da Câmara em um momento político muito difícil para o Brasil, após o impeachment da presidente Dilma e a renúncia do ex-presidente Eduardo Cunha. O mais importante naquele momento era pacificar o País, manter o diálogo entre as instituições e trabalhar para aprovar projetos que destravassem a

“ Vou trabalhar pela aprovação das reformas, principalmente a da Previdência ”

nossa economia, como o teto de gastos, a reforma trabalhista, a cessão onerosa, o distrato e a duplicata eletrônica. Aprovamos mais de 1600 projetos, dentre eles uma pauta muito importante para a segurança pública e muitos outros voltados à proteção da mulher. Acredito que o ponto mais importante foi eu ter conseguido manter a capacidade de diálogo na Câmara e o equilíbrio para superar a crise que nós vivemos, para que pudéssemos chegar nas eleições com toda tranquilidade.

O que pretende fazer de diferente na próxima gestão, caso reassuma o cargo?

PRESIDENTE RODRIGO MAIA - Vou trabalhar pela aprovação das reformas, principalmente a da Previdência. Também teremos a discussão de outros projetos importantes da área da segurança pública. O resultado das urnas nos mostrou que há uma nova forma de se comunicar que as pessoas não esperavam que tivesse tanta força. A Câmara precisa se adequar a essa nova realidade, organizar uma estrutura institucional para que os parlamentares possam ter a oportunidade de estar mais próximos do eleitor por meio

O apoio do deputado João Campos foi decisivo

Como reagiu ao apoio para sua reeleição do então candidato à presidência da Câmara, deputado João Campos?

PRESIDENTE RODRIGO MAIA - O apoio do deputado João Campos foi decisivo. Ele é um dos grandes nomes que a Câmara dos Deputados tem na bancada evangélica, mas, principalmente, na bancada da segurança pública. O suporte do João agrega à esses temas que são fortes na agenda dele e que serão incorporados à minha agenda.

Se considera alinhado com as propostas do presidente Jair Bolsonaro?

PRESIDENTE RODRIGO MAIA - Eu disse na eleição, no segundo turno, que eu estava votando no presidente Bolsonaro pela agenda econômica dele. Temos uma agenda econômica 100% convergente. E, no combate ao crime organizado, sob a liderança do João Campos, vamos avançar muito.



ANDREW SIMEK
Editor-chefe da Revista AAPV, jornalista e pós-graduando em Gestão da Comunicação e Crise de Imagem

Deputado João Campos (PRB/GO) apoia Rodrigo Maia para continuar na presidência da Casa



TEORIA DE JURISTA BRASILIENSE PODE RESOLVER O PROBLEMA DA **IMPUNIDADE** **NOS CRIMES** **DE TRÂNSITO**

O jurista e escritor brasileiro Antonio Sólon Rudá lançou o livro “Aproximação a uma Teoria Significativa da Imputação”, no qual defende a ideia de que os delitos de trânsito são, na realidade, do ponto de vista criminal, uma imprudência consciente grave, cuja pena deve corresponder a 80% da pena do crime doloso, o que poderá sujeitar o infrator a uma pena que variará de quatro a 16 anos de reclusão, muito diferente da realidade atual, na qual os criminosos do trânsito ficam sujeitos a uma pena que varia de dois a quatro anos de detenção. De tão branda a pena, uma eventual condenação sequer chega a colocar o infrator atrás das grades, uma vez que, geralmente, ela é convertida em prestação de serviços à comunidade, o que causa grande revolta na sociedade, que fica resignada com a sensação de impunidade.

A Teoria do Professor Rudá já rompeu as divisas do Distrito Federal, motivando, inclusive, uma proposta de reforma do Código Penal brasileiro, que pode ser conferida

na íntegra no Projeto de Lei 3.832/2012, de minha autoria, que, em caso de aprovação, será denominada de Lei Rudá, em homenagem ao jurista brasileiro.

Segundo Sólon Rudá, a aprovação desse Projeto de Lei resolveria um grave problema da legislação penal brasileira: o uso da presunção de culpabilidade, o qual consiste na prerrogativa que tem o Estado de dizer quem agiu com dolo ou com culpa, o que, na visão desse jurista, trata-se de um resquício do período da ditadura de Vargas, inserido no Código Penal durante o Estado Novo, e sua retirada desse Código representará um resgate da plena cidadania há tanto tempo perdida. Afirma ainda, que cabe ao cidadão ter a clara noção de quando está agindo com dolo (ao exprimir sua vontade) ou com imprudência (irresponsabilidade), como é o caso de conduzir um veículo em alta velocidade ou, pior ainda, fazê-lo estando embriagado e provocar acidente.

Outrossim, Rudá considera que cabe à sociedade encampar uma campanha nacional pela aprovação desse Projeto, pois,

do contrário, a sensação de impunidade para os delitos de trânsito irá continuar. A proposta presente no anteprojeto de reforma do Código Penal, em tramitação no Senado Federal, não resolve o problema, antes, torna pior o que já é ruim, além de manter nas mãos do Estado o direito de apontar quem cometeu crime doloso ou culposo. Essa prática é muito contestada atualmente e não tem mais credibilidade no meio jurídico, tanto que a Justiça tem, por reiteradas vezes, reclassificado crimes de trânsito apontados como dolosos para culposos, isto é, de dolo eventual para culpa consciente, o que tem provocado

grande indignação na sociedade. Exemplo disso é o caso do filho da atriz Cissa Guimarães, atropelado e morto no Túnel Rebouças, no Rio de Janeiro. Assim, morte no trânsito, comumente, não é acidente, é crime, mas não por dolo eventual, e, sim, por imprudência consciente de natureza grave, como defende Antonio Sólon Rudá.



GONZAGA PATRIOTA
Deputado federal (PSB/PE)



Teoria Significativa da Imputação

Um novo conceito para o dolo e a imprudência sob a filosofia da linguagem.

2ª Edição (1º de janeiro de 2018)

Autor: Antonio Sólon Rudá

Editora: Juruá

Número de Páginas: 354



FOTO: REPRODUÇÃO | ARQUIVO PESSOAL

PRÊMIO AAAPV DE JORNALISMO É LANÇADO

Inscrições estão abertas desde o dia 5 de novembro no site da Agência.
No total, serão distribuídos R\$ 200 mil em prêmios



E stá publicado o regulamento da primeira edição do Prêmio Nacional de Jornalismo da AAAPV (Agência de Autorregulamentação das Entidades de Autogestão de Planos de Proteção Contra Riscos Patrimoniais). O galardão, que visa incentivar e reconhecer a produção de matérias jornalísticas que abordem o sistema mutualista de proteção patrimonial e veicular no País, concederá R\$ 200 mil em prêmios.

As inscrições estão abertas desde o dia 5 de novembro no site da Agência. Podem concorrer jornalistas brasileiros devidamente registrados que publiquem matérias em tradicionais veículos de comunicação de massa, como emissoras de televisão, rádio, jornais impressos, revistas e portais da internet, do dia 20 de outubro de 2018 a 31 de maio de 2019.

■ PREMIAÇÕES

Serão compreendidas quatro categorias: Televisão, Rádio, Internet e Impresso (jornal e revista). Todos os ganhadores dessas categorias também concorrerão ao Grande Prêmio AAAPV de Jornalismo, que elegerá o material mais bem produzido e executado.

O primeiro lugar de cada categoria receberá R\$ 25 mil, troféu e certificado de participação; o segundo, R\$ 10 mil e certificado de participação; e o terceiro, R\$ 5 mil e certificado de participação. Já o Grande Prêmio recompensará o vencedor com R\$ 40 mil e o troféu. Confira o regulamento completo no site: www.aaapv.org.br/premio.

CATEGORIAS E PRÊMIOS

GRANDE PRÊMIO AAAPV DE JORNALISMO

1º LUGAR: R\$ 40 MIL

RÁDIO

1º LUGAR: R\$ 25 MIL

2º LUGAR: R\$ 10 MIL

3º LUGAR: R\$ 5 MIL

TELEVISÃO

1º LUGAR: R\$ 25 MIL

2º LUGAR: R\$ 10 MIL

3º LUGAR: R\$ 5 MIL

IMPRESSO

1º LUGAR: R\$ 25 MIL

2º LUGAR: R\$ 10 MIL

3º LUGAR: R\$ 5 MIL

INTERNET

1º LUGAR: R\$ 25 MIL

2º LUGAR: R\$ 10 MIL

3º LUGAR: R\$ 5 MIL



ANDREW SIMEK
Editor-chefe da Revista AAAPV, jornalista e pós-graduando em Gestão da Comunicação e Crise de Imagem

A importância da ciência atuarial para as mútuas

No contexto atual, trava-se uma grande discussão nacional quanto à regulamentação do mercado de proteção veicular no Brasil. O ponto central do debate diz respeito à legalidade da atuação nesse setor sob a forma de associações e cooperativas e, tecnicamente, se as regras atuariais das sociedades anônimas se aplicam às mútuas ou não. Mas, afinal, o que é o cálculo atuarial? O cálculo atuarial é um método matemático que utiliza conceitos financeiros, econômicos e probabilísticos para determinar o montante de recursos e de contribuições necessárias ao pagamento de despesas administrativas e benefícios futuros, tais como, apo-

sentadorias, pensões e outros a serem concedidas no presente e no futuro.

No Brasil, a profissão atuária é regulamentada pelos Decretos-Lei 806/69 e 66.408/70. O IBA (Instituto Brasileiro Atuarial), que integra a entidade global International Actuarial Association (IAA), tem fundamental papel junto aos profissionais da área, pois reúne os atuários, promove palestras, esclarece dúvidas e funciona como canal de apoio. Dentre as atribuições desse profissional, destacam-se a elaboração de planos técnicos às empresas de seguros, capitalização, previdência, associações e caixas mutuiárias de pecúlios; a avaliação das reservas matemáticas de empresas; a determinação e

a tarifação dos prêmios de seguros e capitalização, bem como dos prêmios especiais ou extra-prêmios relativos a riscos especiais e perícia; e a emissão de pareceres sobre assuntos envolvendo problemas de competência exclusivamente do atuário.

■ EQUILÍBRIO FINANCEIRO

As muitas coberturas de seguros existentes, sejam sociedades anônimas ou associações mútuas, e os riscos diversos tornam a profissão de atuário fundamental para o equilíbrio financeiro dessas entidades. Sob a ótica atuarial, esses profissionais acham as condições que tornam o risco segurável: ser um risco possível, futuro e incerto; ser independente das vontades das partes; causador de prejuízo de natureza econômica e ser quantitativamente mensurável.

Pense em risco como a probabilidade de ocorrência de um determinado

evento que gere prejuízo econômico. É importante diferenciar risco de probabilidade, a qual é parte do risco, que, para ser assim classificado, precisa, basicamente, ser causador de uma perda econômica reparável. Existem ainda outras exigências para o gerenciamento de um risco, a saber, esse deve ser: possível, incerto, futuro, independente da vontade humana, mensurável, homogêneo e não catastrófico. Com

essa qualificação, concluímos que devemos fazer fundos de reservas técnicas atuariais, ou seja, criar superávit técnico que é o resultado positivo obtido da diferença entre o patrimônio líquido e os compromissos totais existentes no plano. Desta forma, quando um plano de benefícios está com superávit, significa que o plano possui mais recursos financeiros do que seria necessário para saldar todos os benefícios, atuais e futuros, oferecidos aos seus participantes.



$$\begin{aligned} \bar{x} &= \frac{\sum_{i=1}^N w_i x_i}{\sum_{i=1}^N w_i} & \sim \forall x \forall y [p(x, y)] &\equiv \exists x \exists y [\sim p(x, y)] & \coth(z) &= i \cot(iz) \sinh(z) = i \sin(iz) & a_n &= a_1 + (n-1)d \\ & & p \wedge T &\equiv p & 1. P \rightarrow q & \} q & \sim \exists x \exists y [p(x, y)] &\equiv \forall x \forall y [\sim p(x, y)] & \sqrt{A} &= y_i * 2^{\exp f(x_0+h) - f(x_0)} \\ & & = \sec(x) & & 2. P & & p \vee F &\equiv p & p \vee T &\equiv T & (a^m)^n &= a^{m \times n} & \left[\frac{n}{2} - F \right] \\ & & (-x) &= -\tan(x) & \sinh(x) &= (e^x - e^{-x})/2 & a^m \times a^n &= a^{m+n} & d &= |x_1 - x_2| & y^{1/n} &= x & Me &= L + I \end{aligned}$$

$$\sim \forall x \forall y [p(x,y)] \equiv \exists x \exists y [\sim p(x,y)] \quad \coth(z) = i \cot(iz) \quad \sinh(z) = i \sin(iz) \quad a_n = a_1 + (n-1)d$$

$$\arccoth(z) = 1/2 \ln((z+1)/(z-1)) \quad \sqrt[n]{A} = y_i * 2^{\exp(f(x_0+h) - f(x_0))}$$

$$p \wedge T \equiv p \quad 1. p \rightarrow q \quad 2. p \quad q \quad \sim \exists x \exists y [p(x,y)] \equiv \forall x \forall y [\sim p(x,y)] \quad (a^m)^n = a^{m \times n} \quad \left(\frac{n}{2} - F \right)$$

$$c(x) = -\tan(x) \quad \sinh(x) = (e^x - e^{-x})/2 \quad p \vee F \equiv p \quad p \vee T \equiv T \quad Me = L + I \quad \left(\frac{n}{2} - F \right)$$

$$a^m \times a^n = a^{m+n} \quad d = |x_1 - x_2| \quad y^{1/n} = x$$

A apuração dos resultados dos planos de benefícios, seja positivo (superávit) ou negativo (déficit), é decorrente da gestão dos recursos financeiros e do cálculo dos compromissos futuros com o pagamento de benefícios. A revisão do plano sugere uma avaliação de todas as considerações atuariais envolvidas no cálculo das reservas matemáticas: probabilidade de sobrevivência, rotatividade, crescimento salarial, taxa de juros, etc. Persistindo o resultado superavitário, poderão ser criadas medidas para utilização desse superávit, como, por exemplo, a redução de contribuições dos participantes, tanto quanto melhorias nos benefícios.

Vale ressaltar que, antes de se tomar qualquer atitude, é preciso identificar a origem e a natureza do superávit e julgar se está bem

mensurado para se decidir, da melhor forma possível, qual será o seu destino dentro do plano de benefícios.

A exemplo de mais de 80 países no mundo, as entidades de seguros mútuos não dispensam tais profissionais do risco. Assim, concluímos que a atuação desses profissionais é imprescindível à segurança financeira dessas entidades, uma vez que definem os índices para reservas técnicas e matemáticas para cumprir todas as obrigações por meio do conhecimento histórico. E digo mais, não se aplicam as regras matemáticas rigorosas do seguro das entidades com fins lucrativos (sociedades anônimas) semelhantemente às associações mútuas, pois essas têm capilaridade, distribuições proporcionais a seus associados (rateio do déficit), quando assim for necessário, tornando, por conseguinte, a probabilidade de solvência dessas entidades mais sadias.



AURÉLIO BRANDÃO

Bacharel em Direito, 2º vice-presidente da AAPV, fundador da Autobem Brasil e diretor-presidente da Cooperativa de Proteção Patrimonial



FOTO: DIVULGAÇÃO | AAPV

NAS MÃOS CERTAS

Em encontro com o ministro-chefe da Casa Civil, Onyx Lorenzoni, o presidente da AAPV entregou a Carta ao presidente Jair Bolsonaro

Após a reunião com o presidente da AAPV (Agência de Autorregulamentação das Entidades de Autogestão de Planos de Proteção Contra Riscos Patrimoniais), Raul Canal, e com o deputado João Campos (PRB/GO), o ministro chefe da Casa Civil, Onyx Lorenzoni, comprometeu-se a entregar mais um exemplar do documento “Carta ao presidente Jair Bolsonaro”, que trata sobre a regulamentação do setor mutualista, ao presidente da República.

Lorenzoni afirmou que irá debater sobre a importância do documento e igualmente responsabilizou-se por organizar uma audiência com o ministro Paulo Guedes acerca do assunto. Canal esteve ainda com o futuro líder do governo na Câmara, deputado Major Victor Hugo (PSL/GO), o qual também recebeu

um exemplar da Carta. O parlamentar prometeu apoio integral à causa.

■ CARTA AO PRESIDENTE

A Carta tem o objetivo de conscientizar o presidente sobre a necessidade de regulamentação do setor mutualista brasileiro em virtude dos benefícios sociais e econômicos oferecidos por esse. “Vários pesquisadores se reuniram para elaborar esse documento, que contempla dados, legislação e importância dos socorros mútuos para a população”, comentou Canal.



ANDREW SIMEK

Editor-chefe da Revista AAPV, jornalista e pós-graduando em Gestão da Comunicação e Crise de Imagem

REMUNERAR OU NÃO REMUNERAR

Dentre os muitos questionamentos respondidos pelos diretores de associação, existe um que se tornou um tanto repetitivo: se as associações não têm fins lucrativos, então quem paga os diretores?

Embora as associações de proteção veicular estejam saindo do anonimato, ainda não se evoluiu o suficiente para adotar um modelo administrativo que seja determinante para o setor e aponte um norte, com alguma flexibilidade, para discutir-se a questão da remuneração para os diretores. Mesmo com a progressão percebida até aqui, não é incomum a falta de resposta para esse dilema.

É sabido que muitos diretores não têm condições de abdicar do seu salário

em favor das associações que administram, tendo em vista que dedicam tempo e conhecimento para gerenciar, o que demanda uma jornada de mais de 40 horas semanais. Em princípio, isso ocorre porque muitos desses são empresários ou profissionais liberais, que veem a iniciativa como um desafio ideológico e começam ignorando o fato de que a administração de uma associação requer dedicação total em tempo integral.

É pertinente alterar a percepção de ideologia relativa a honorários empregatícios para diretores e começar a discutir a criação de fontes de recursos para a manutenção desses de forma legal e transparente, que seja criando um suporte dentro do administrativo da associação para suprir a demanda de uma reserva financeira para tal fim.

■ GERENCIAMENTO DE PESSOAS

Segundo o que afirma o Artigo 53 do Código Civil, constituem-se associações pela união de pessoas que se organizem para fins não econômicos. Sabe-se também que não pode haver produção de bens e serviços ou distribuição de lucros entre os associados. No entanto, para que esse artigo seja cumprido na íntegra, é necessário haver o gerenciamento de pessoas com competência para tal, portanto implica dizer que precisa haver remuneração para os diretores de associação, sem que essas sejam penalizadas por estarem restituindo-lhes o que é devido por serviços prestados diariamente.

Dentre as propostas apresentadas, concernentes a regulamentação, dever-se-ia abrir um parêntese, no qual coubesse uma discussão alinhada a essa necessidade sem que distanciasse da proposta do associativismo, a qual já vem sendo trabalhada exaustivamente pelos legisladores.



EDISON CARVALHO

Bacharel em Administração, diretor da Forte Car Brasil e diretor de Expansão da AAPV

FUTURO EM DEBATE



FOTO: DIVULGAÇÃO | AAPV

Evento promovido pela ICMIF na Colômbia discutiu as expectativas para o setor mutualista nos próximos 25 anos. Diretoria da AAPV esteve na Conferência

Representando o Brasil, uma comitiva da AAPV (Agência de Autorregulamentação das Entidades de Autogestão de Planos de Proteção Contra Riscos Patrimoniais) esteve, no mês de novembro, na 26ª Biennial Conference of the International Federation of Mutual and Cooperative Insurance, promovida pela ICMIF (International Cooperatives and Mutual Insurance Federation). O evento aconteceu em Cartagena, na Colômbia, e discutiu o futuro e os avanços do setor de benefícios mútuos em todo o mundo.

A Agência foi representada pelo presidente, Raul Canal, pelo 2º vice-presidente, Aurélio Brandão, e pelos procuradores-gerais Renato Assis e Ricardo Saldanha. A comitiva participou da Conferência em busca de modelos de regulações do mercado latino-americano para implementar no Brasil. “Mais de 20 países das três Américas, juntamente com o Reino Unido e a Bélgica, estiveram no debate, que tratou do futuro do mutualismo nos próximos 25 anos, enquanto o Brasil ainda luta pela regulamentação do setor”, comentou Canal.

Foi pontuado, também, como as seguradoras, cooperativas e mútuas podem aprimorar a prestação de serviços, garantindo uma competitividade sustentável e permanecendo resilientes em um mundo de constante mudança. “Nós temos abraçado a batalha do segmento há mais de dois anos e contribuimos, significativamente, para a melhoria de todo o sistema. Em breve, conseguiremos a nossa justa regulamentação”, afirmou Assis.

“Mais de 20 países das três Américas estiveram no debate, enquanto o Brasil ainda luta pela regulamentação do setor”

Raul Canal

CONFERÊNCIA EM LONDRES

Em 2017, a AAPV esteve presente em outro evento organizado pela ICMIF, a Biennial Conference of the International Federation of Mutual and Cooperative Insurance, em Londres. Os novos riscos decorrentes de avanços tecnológicos foram explorados na oportunidade e os casos que envolvem aquecimento global e o câmbio.



ANDREW SIMEK
Editor-chefe da Revista AAPV, jornalista e pós-graduando em Gestão da Comunicação e Crise de Imagem

APLICABILIDADE DA LEI ANTICORRUPÇÃO PARA ENTIDADES DE PROTEÇÃO VEICULAR E SOCORRO MÚTUO

A Lei Federal 12.846/2013, também chamada de Lei Anticorrupção, surgiu em um contexto importante, em meio à batalha contra a corrupção por parte dos agentes e empresas públicas e pelo fortalecimento das instituições de fiscalização e controle. Contudo, muitos não sabem que a referida lei, assim como os princípios que a norteiam, são aplicáveis a todas as pessoas físicas e jurídicas, empresas ou entidades com caráter diferenciado e especial. Isso inclui as entidades de Terceiro Setor e, em

especial, no presente artigo, as associações de proteção veicular e socorro mútuo.

Terceiro Setor é um termo sociológico utilizado para definir organizações de iniciativa privada, sem fins lucrativos e que prestam serviços de caráter público. Podemos citar, como exemplos, as ONGs, as entidades filantrópicas, as OSCIPs, as organizações sem fins lucrativos, além de outras formas de associações civis sem fins lucrativos. Esse setor teve seu marco com a publicação do Marco Regulatório do Terceiro Setor, a Lei 13.019/2014, que veio com a fi-

nalidade de conferir mais transparência às entidades pertencentes à categoria e, mais, facilitar e modernizar suas relações com o poder público e o mercado em geral.

Na verdade, a atenção dispensada pelas instituições públicas de controle e fiscalização aos entes do Terceiro Setor é consideravelmente maior, dada a relação de “parceria” do Governo e do poder público com as entidades, formalizada, constantemente, por meio de arranjos e contratos que podem representar investimento direto de recursos públicos nas mesmas. Entretanto,

na maioria das vezes, o apoio ofertado para tais entidades é através de subsídios, isenções e imunidades concedidas, dado o caráter assistencial e sem finalidade lucrativa dessas.

O recente aumento das atenções do Fisco e demais entes governamentais em direção às entidades imunes e isentas faz com que, cada vez mais, elas tenham necessidade de estar em plena conformidade com as normas inerentes à sua atividade. No caso das que trabalham com investimentos públicos, os maiores riscos passam por dois panora-



mas: a responsabilização objetiva da entidade em caso de atos lesivos previstos na Lei Anticorrupção e a responsabilização dos diretores e gestores pela administração “inadequada” dos recursos públicos. Todavia, há um terceiro risco latente que aflige não só essas entidades, mas, sim, todas, incluindo as que não contam com incentivos: o de lavagem de dinheiro. E isso envolve as de proteção veicular e socorro mútuo. Muito embora não possuam finalidade lucrativa e consequente distribuição de dividendos, essas, assim como seus diretores e gestores, não estão isentas de responsabilidade objetiva por fraudes e prejuízos, independentemente de culpa. A própria Lei Anticorrupção não diferencia em sua redação a responsabilidade outorgada às entidades e seus diretores e gestores por conta de possuir ou não finalidade lucrativa.

Dessa forma, percebe-se que a referida Lei é plenamente aplicável às entidades de proteção veicular e socorro mútuo, as quais estão sujeitas à execução da mesma, sob o enfoque da responsabilidade objetiva (independente de culpa).

■ RESPONSABILIDADE

Sobre a responsabilidade de diretores e gestores, o próprio art. 3º da Lei prevê: “a responsabilização da pessoa jurídica não exclui a responsabilidade individual de seus dirigentes ou administradores ou de qualquer pessoa natural, autora, coautora ou participe do ato ilícito.”

Verifica-se, pois, que a responsabilidade dos diretores e gestores sobre atos lesi-

vos aos interesses da entidade é direta e inarredável. E o mesmo vale para qualquer outra pessoa que participe dos atos ilícitos, mesmo que não faça parte dos quadros da entidade.

Chama a atenção, o fato de que, na Lei Anticorrupção, a responsabilidade outorgada é de natureza objetiva, ou seja, independe de culpa ou dolo do agente. Nesse caso, basta que o ato lesivo previsto na lei seja comprovado e que haja benefício – mesmo que não exclusivo.

Sobre a responsabilidade penal, embora nosso ordenamento jurídico prime por essa somente em caso de pessoas naturais – com a exceção dos crimes ambientais –, o Código Penal equipara os diretores e gestores de entidades paraestatais a funcionários públicos, podendo, em tese, tal equiparação atingir as entidades foco do presente artigo. Nos casos em que haja recursos públicos envolvidos, isso abriria margem

até mesmo para a responsabilização dos diretores e gestores em relação a crimes como peculato e corrupção passiva – entendimento já pacificado pelo STJ em relação ao art. 327 desse Código.

■ PENALIDADES PREVISTAS

A Lei Anticorrupção prevê severas penalidades administrativas, como, por exemplo, a aplicação de multa que varia de 0,1% a 20% do faturamento bruto da entidade no último exercício, descontados os tributos. Caso os valores não sejam identificados, a multa pode variar de R\$ 6.000,00 (seis mil reais) a R\$ 60.000.000,00 (sessenta milhões de reais), cumprindo salientar que os valores podem ser ainda mais altos, visto que a

lei prevê que essa não poderá ser inferior à vantagem obtida no crime.

Não obstante a severa multa, as entidades, seus diretores e seus gestores, do mesmo modo, estão sujeitos às seguintes sanções: perda de bens, direitos e valores obtidos direta ou indiretamente; suspensão ou interdição das atividades; dissolução da entidade; proibição de receber incentivos e subsídios por 1 a 5 anos.

Outrossim, a Lei Anticorrupção prevê certas condições a fim de mitigar as penalidades aplicadas às entidades, como a existência de um programa de Compliance.

■ MITIGAÇÃO DE RISCOS

A adoção de medidas e procedimentos internos com o intuito de evitar e combater irregularidades é muito valorizada pelo poder público. Nesse contexto, é indispensável a implementação dessas políticas nas organizações, para que as entidades se protejam contra problemas de tal natureza.

O Compliance é um conjunto de medidas implementadas em uma instituição para garantir princípios éticos, normas legais e regulamentares, políticas e diretrizes estatutárias. A palavra tem origem no verbo, em inglês, *to comply*, que significa “estar de acordo com as regras”. No Brasil, embora não haja uma tradução específica, o termo tem sido entendido como “integridade”. Esse termo diz respeito a cumprir as leis e as normas de uma atividade, além de seguir certos princípios éticos e morais. Trata-se de um conceito cada vez mais importante em todo tipo de organização, sobretudo no Terceiro Setor.

O principal objetivo do Compliance dentro de uma entidade é garantir que, independentemente de quem venha a administrá-la, ela terá uma estrutura capaz de garantir a integridade de suas ações ou de sinalizar que algo está sendo feito da maneira errada, possibilitando que o problema possa

EXISTEM TRÊS EIXOS QUE ORIENTAM O COMPLIANCE:



1. PREVENÇÃO

São avaliadas as possíveis ameaças à organização e instituídas as regras internas de mitigação, baseadas no código de conduta e de ética. São criadas as medidas de controle interno e instauradas as formas de treinamento e de comunicação.



2. DETECÇÃO

São monitoradas todas as ações realizadas na organização e criados os canais para se denunciar eventuais irregularidades. São controladas e fiscalizadas as negociações com terceiros.



3. AÇÃO

São as investigações internas e externas, sendo aplicadas as medidas contra as violações e feitas as auditorias permanentes, como forma de revisar o programa e propor melhorias.

ser corrigido a tempo e a reputação da entidade não seja colocada em risco.

Verifica-se que o próprio Marco Regulatório do Terceiro Setor está em total sintonia com a tendência do Compliance, por conferir às entidades caráter análogo às empresas para contratações com o poder público e firmando a obrigatoriedade de obedecer a diversos e valiosos princípios (legalidade, legitimidade, moralidade, publicidade, economicidade, eficiência, eficácia e impessoalidade).

Portanto, verifica-se que a adoção e implementação de um programa de Compliance é a melhor forma de prevenir-se contra eventual responsabilização tanto da entidade quanto de seus diretores e gestores nas vias administrativa, civil e penal.

O COMPLIANCE

Antes mesmo de se implementar um programa de Compliance nas entidades de proteção veicular e socorro mútuo, é preciso atentar-se ao mais importante, que precede qualquer programa: o devido atendimento aos princípios constitucionais previstos no parágrafo mais acima e o atendimento às formalidades previstas na legislação aplicável às entidades dessa natureza.

Podemos citar, aqui, como ferramentas interessantes: a formalização e a divulgação do trabalho da entidade e seus consequentes resultados, a correta e devida prestação de contas e a fiscalização ativa por parte do Conselho Fiscal, o devido alinhamento jurídico da entidade para com a natureza da atividade praticada, a realização de auditorias internas, a correta realização das assembleias gerais previstas no estatuto social, a formalização da contabilidade conforme prevê a lei, dentre outras. Ou seja, estruturar uma base sólida para a construção de uma estrutura eficiente. Nesse tocante, o acompanhamento por profissional qualificado no assunto é indispensável, dada a peculiaridade.

Só então a entidade deve implementar os controles e procedimentos de prevenção de irregularidades, seguindo as diretrizes estabelecidas na Lei Anticorrupção, e, ainda, as orientações provenientes de órgãos como MPF (Ministério Público Federal), AGU (Advocacia Geral da União), CGU (Controladoria Geral da União) e OAB (Ordem dos Advogados do Brasil), plenamente atuantes quando o assunto é Compliance.

Outro ponto importante a ser comentado é que, para se ter sucesso na implementação de um programa de Compliance, é essencial que haja o total comprometimento da diretoria da entidade. Esse é o principal

pilar do programa. Mais do que os associados e colaboradores, os diretores e gestores devem adotar de corpo e alma a ideia, para que o programa se mostre efetivo. A elaboração de um código de ética e conduta é o primeiro passo nesse longo caminho. Estabelecer os pilares de uma cultura de boa governança passa pelos

princípios adotados pela entidade, que devem ser compartilhados e seguidos por todos os membros da corporação, sobretudo pelas camadas mais altas. Além disso, é indispensável a criação de um canal de denúncias de irregularidades e uma eficiente comunicação interna acerca dos princípios adotados no programa para

engajamento de toda a organização.

A depender do tamanho da entidade, é desejável que haja um departamento de Compliance ou, pelo menos, um gestor responsável pela pasta, que deve responder diretamente à assembleia geral, para que tenha autonomia em suas ações e não fique sujeito à diretoria executiva em suas atribuições. Esse profissional ou departamento deve, igualmente, conhecer a fundo a entidade e sua atuação, a fim de implementar as ferramentas certas nos locais adequados e de ser efetivo no combate às más práticas.

Faz-se necessária, ademais, a implementação de estratégias de monitoramento contínuo. Trata-se de uma ferramenta que deve ser implementada inicialmente e perdurar na entidade por toda a sua “vida”, norteando suas ações em todos os segmentos e níveis.

Além do mais, a entidade deve estimular e acolher denúncias sobre comportamentos que venham de encontro à ética organizacional, à moral e às leis, sempre protegendo os denunciante. Deve apurar tais denúncias, coibindo a ocorrência de erros, fraudes e, principalmente, a corrupção dentro da organização.

Por fim, é indispensável que existam profissionais de áreas como a contábil e a jurídica com conhecimento no assunto para auxiliar na identificação, interpretação e análise sobre a aplicabilidade dos diversos dispositivos legais que tenham impacto direto e indireto nas organizações do terceiro setor.



RENATO ASSIS
Advogado, especialista
em Terceiro Setor e
procurador-geral da
AAPV



FOTO: ANTONIO CRUZ | AGÊNCIA BRASIL

CHANCE DE MUDANÇA

Com a eleição de Jair Bolsonaro, o cenário pode mudar positivamente para as mútuas no Brasil. Um documento sobre o setor, elaborado pela AAAPV, foi encaminhado ao presidente

Com o objetivo de conscientizar o presidente sobre a necessidade de regulamentação do setor mutualista brasileiro, a AAAPV (Agência de Autorregulamentação das Entidades de Autogestão de Planos de Proteção Contra Riscos Patrimoniais) elaborou um estudo sobre o segmento, que foi enviado ao presidente da República eleito, Jair Messias Bolsonaro, em outubro do ano passado.

A carta, que tem 30 páginas, aborda as diferenças entre o mutualismo e o seguro mercantil, o conceito de economia solidária, o porquê do ressurgimento das mútuas no mercado de consumo, além de

outros temas de relevância. “Vários pesquisadores se reuniram para elaborar esse documento, que contempla dados, legislação e importância dos socorros mútuos para a população”, comentou o presidente da AAAPV, Raul Canal.

Confira o documento completo nas próximas páginas.



ANDREW SIMEK
Editor-chefe da Revista AAAPV, jornalista e pós-graduando em Gestão da Comunicação e Crise de Imagem

CARTA AO PRESIDENTE JAIR BOLSONARO

O Mercado Mutualista e as Entidades de Autogestão de Planos de Proteção Contra Riscos Patrimoniais

Brasília/DF, novembro de 2018

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

ELABORAÇÃO DO CONTEÚDO

Coordenação de Estudos Técnicos AAAPV

COORDENAÇÃO GERAL E REVISÃO

Raul Canal

TRATAMENTO METODOLÓGICO

Enrico Neto

CÁLCULOS ATUARIAIS

Nayara Nunes

ORIENTAÇÃO E REVISÃO

Andrew Simek e Cláudia Souza

DIAGRAMAÇÃO – PROJETO GRÁFICO

Luana Mariz

Agência de Autorregulamentação das Entidades de Autogestão de Planos de Proteção Contra Riscos Patrimoniais - AAAPV, Elaboração de carta aos presidentes sobre o mercado de associações e cooperativas - Coordenação de Estudos Técnicos AAAPV, Brasília: AAAPV. 2018 28 p.

Sumário

1. Carta de Apresentação e Contextualização.....	4
2. Mutualismo e o Seguro Mercantil.....	6
2.1. Do mutualismo ao seguro.....	6
2.2. Conceitos sobre mutualismo e seguro.....	7
2.3. Economia solidária.....	8
2.4. As associações e cooperativas nos programas de proteção veicular.....	9
2.4.1. Funcionamento da Proteção Automotiva.....	10
2.4.2. Da legalidade de constituição de associações.....	11
3. Histórico das mútuas no Brasil.....	12
3.1. As sociedades italianas de socorro mútuo no Brasil.....	12
3.2. Exemplos de grupos mútuos que originaram seguradoras no Brasil.....	13
3.3. O porquê do ressurgimento das mútuas no mercado de consumo.....	14
3.4. Gestão atuarial de risco.....	15
3.5. Comparativos e Entendimentos Técnicos sobre Seguros e Proteção Automotiva	16
3.5.1. Da Desvinculação da Proteção Automotiva e do Seguro	16
3.5.2. Jurisprudência que ratifica diferenças entre Seguros e Proteção Automotiva	17
4. Mapeamento e mensuração das entidades de proteção veicular.....	18
5. Coberturas fornecidas nas mútuas de proteção veicular.....	22
6. Legalização e regulamentação em outros países.....	22
7. Legalização e regulamentação no Brasil: Uma proposta AAAPV.....	24
7.1. A importância econômica e social das mútuas de proteção veicular no Brasil	24
7.2. Proposta de regulamentação e supervisão AAAPV: Formação de fundo garantidor para gestão de risco sistêmico.....	26
8. Conclusões e Considerações Finais.....	28
9. Referências Bibliográficas.....	29

1. Carta de Apresentação e Contextualização

Neste ano de 2018, a população brasileira teve a oportunidade, uma vez mais, de eleger um novo Presidente que conduzirá os rumos da nossa Pátria pelos próximos quatro ou, quiçá, oito anos. Junto ao voto, que é um direito de cada cidadão, estão presentes também as expectativas criadas por cada um dos brasileiros quanto ao início de novo ciclo que, espera-se, seja favorável a todos. Tal expectativa se consubstancia ainda mais quando, após 16 anos de desmandos e de uso equivocado da máquina estatal com suas agências e autarquias “aparelhadas” por lideranças sindicais, cujas perspectivas não ultrapassam a linha da própria cicatriz umbilical, o País volta a se esperar com um novo horizonte de crescimento econômico, justiça social, liberdade democrática e incentivo à meritocracia e às atividades empreendedoras, geradoras de empregos e distribuidoras de renda.

Nesse cenário, em que tanto as expectativas quanto os desafios para desenvolvimento do Brasil são enormes, as entidades de auxílio mútuo estão aptas a contribuir para diversas questões que afligem a nossa sociedade. No decorrer desta apresentação, são apresentados maiores detalhes sobre soluções em proteção automotiva, que é um dos recursos oferecidos por associações e cooperativas no mercado brasileiro de auxílio mútuo, as chamadas Entidades de Autogestão de Planos de Proteção Contra Riscos Patrimoniais.

No limiar do Governo Militar, principiado em 1964, ante a urgente necessidade de prospectar investimentos estrangeiros para financiar a retomada do crescimento e possibilitar o milagre econômico, que já se antevia, foi editado o Decreto-Lei 73/66, regulando, assim, um mercado promissor, cujos investimentos viriam em largas escalas e em curtíssimo espaço de tempo. Muita coisa mudou no mundo após o DL 73/66. O homem somente pisaria na lua três anos mais tarde. O fax passou a ser produzido no Japão cinco anos depois - e já não existe mais. Os computadores pessoais, PCs, somente começariam a ser fabricados nove anos após. A Internet não existia nem em sonhos. Todavia, o Decreto-Lei, apesar de toda a evolução e mudanças do mercado, permanece intacto até a presente data e regulando essa importante fatia da atividade econômica.

O mutualismo, no mundo todo, é responsável por 63% do mercado segurador. Em alguns países da Europa, chega a atingir 72% do mercado. No Brasil, todavia, essa importantíssima atividade, responsável pela geração de milhões de empregos e distribuidora de renda, jamais fora incentivada e, por isso, graças à não participação brasileira, tal atividade na América Latina representa apenas 13% de todo o mercado de seguros.

Com a edição do Código Civil de 2002 (Lei 10.406/02), que esqueceu o artigo 1466¹ de seu antecessor e, coincidentemente, a assunção do governo petista, tal atividade passou a ser recriminada e perseguida. Como ocorreu com as demais agências reguladoras, empresas estatais, universidades e autarquias, a SUSEP (Superintendência de Seguros Privados) também foi APARELHADA, passando a ser dirigida por sindicalistas (Federação Nacional dos Corretores de Seguros). Com isso, houve uma perseguição contra as entidades de autogestão de planos de proteção contra riscos patrimoniais, tentando até mesmo criminalizar a atividade (PL 3139/15 do Deputado Lucas Vergílio, presidente do Sincor-GO e filho do presidente da FENACOR/ex-superintendente da SUSEP). Todavia, tais entidades, que socorrem de forma mútua os cidadãos rejeitados ou marginalizados pelo mercado segurador convencional, representam um importante segmento da economia, notadamente no que se refere à proteção patrimonial automotiva.

Os programas de proteção automotiva funcionam como um meio de inclusão social daqueles indivíduos que possuem características em comum, mas que, por não atenderem as exigências solicitadas pelas sociedades seguradoras para aceitação de seu risco, buscam opções alternativas de preservação de seu patrimônio e encontram nos programas associativos de proteção veicular, uma forma de amparo.

A Proteção Patrimonial Automotiva em si representa apenas um dos vários benefícios que são oferecidos pelas associações aos seus membros, como convênios, redes de descontos, assistência 24 horas, carro reserva, rastreamento, entre outros. Desde o seu surgimento, a prática já beneficiou milhões de associados, oferecendo uma opção aos indivíduos frente às dificuldades encontradas junto ao mercado segurador.

Não há atualmente, definições técnicas de proteção automotiva que sejam claras e amplamente compreendidas e tampouco existem órgãos responsáveis por regulamentar o setor e fiscalizar as operações realizadas pelas associações na busca por benefícios aos seus associados. Por este motivo, a figura de uma agência Autorreguladora no mercado torna-se bastante importante. A AAAPV (Agência de Autorregulamentação das Entidades de Autogestão de Planos de Proteção Contra Riscos Patrimoniais) é a principal entidade representativa do setor associativista. Fundada em 4 de maio de 2016, não tem fins econômicos, mas, sim, o compromisso de fortalecer o movimento associativista e suas relações com a sociedade, além de contribuir para o desenvolvimento econômico, social e sustentável do País. Ademais, fiscaliza as suas filiadas para que exerçam eticamente a atividade, mitigando a possibilidade de haver lesões aos direitos do consumidor.

2. Mutualismo e o Seguro Mercantil

2.1. Do mutualismo ao seguro

A busca por segurança e a preocupação por neutralizar os efeitos de um acontecimento inesperado é uma característica inerente de todos os seres humanos. Desde os primórdios, existia a necessidade de se proteger contra eventos que pudessem resultar em perdas financeiras, tais como ações da natureza, acidentes, ataques de animais, atos de inimigos, dentre outros. E, diante do receio e da vontade de se proteger contra os riscos que ameaçavam suas vidas, suas fontes de subsistência, seu patrimônio ou a sua segurança, as ações na busca pelos mais diversos tipos de garantias passaram a resultar em soluções, que visavam à proteção econômica de todos, frente a tais situações.

Inicialmente, os homens passaram a se organizar em grupos para unir forças contra os riscos que os ameaçavam. Esta prática, também conhecida como mutualismo, está relacionada à união de esforços de muitas pessoas com interesses em comum, em favor de alguns elementos do grupo que, isoladamente, não teriam condições de suportar perdas financeiras de grande monta, decorrentes de eventos imprevistos. Através da aplicação do princípio do mutualismo, é possível repartir os riscos existentes, diminuindo, desse modo, os prejuízos individuais que a concretização de tais riscos poderia acarretar.

As primeiras aglomerações de pessoas de que se tem notícia eram compostas por membros da mesma família, que trabalhavam em conjunto com o objetivo de se protegerem. Com a evolução dos conceitos e aumento das ambições, estas aglomerações foram se tornando cada vez mais complexas e organizadas, ao ponto de haver segregação entre pessoas que tinham o mesmo tipo de exposição a riscos, com objetivos de proteção e amparo financeiro parecidos. A existência desta modalidade de associativismo tem registros históricos nas populações grega e romana. Igualmente, existem apontamentos que, na Antiga China, onde o Rio Amarelo era utilizado para transporte de mercadorias de 5.000 a 2.300 A.C., as mercadorias eram distribuídas em diversas embarcações distintas como prática de mitigação de riscos, de forma que, em caso de naufrágios, nenhum comerciante perdesse toda a sua carga, mas apenas uma fração.

Pesquisadores identificaram que, em 3.000 A.C., na Crescente Fértil, os pastores caldeus se reuniam em ajudas mútuas para reposição de cabeças de gado perdidas. Na Babilônia, região sul da Mesopotâmia, registros remontam a 2.300 A.C. trazendo informações de que os mercadores já se utilizavam de formas de autoproteção contra eventos que poderiam atingir as caravanas

que cruzavam os desertos do Oriente Médio para comercializar camelos em várias cidades, de forma que o prejuízo fosse dividido entre todos, caso houvesse alguma perda no caminho.

Essas práticas, que visavam à proteção contra riscos futuros, se aperfeiçoaram ainda mais com o desenvolvimento do comércio marítimo. Os indícios mostram que os fenícios, em 1.600 A.C., realizavam acordos de mutualidade para a reconstrução de novos barcos que haviam sido perdidos e a criação de fundo de reserva para fazer frente a perdas futuras. Este fundo era composto por parte dos lucros das atividades mercantis.

Ao longo dos anos, várias outras atividades relacionadas às sociedades mútuas foram identificadas, como a criação da Lei de Rodes na Grécia Antiga, que servia de proteção contra os riscos do mar; a criação do instituto *foenus nauticum* no Império Romano, que foi criado com o objetivo de transferir os riscos inerentes ao comércio marítimo; o nascimento dos montepios na Itália, no século XV e das Tontinas na França, no século XVII; além da primeira lei inglesa, promulgada em 1601, que abordou o tema relacionado aos seguros de forma inédita.

Em todas as situações ilustradas acima, verificam-se ações compartilhadas de grupos de pessoas sujeitas aos mesmos riscos, que se organizavam com o objetivo de auxiliar umas às outras nas ocasiões em que estes riscos, súbitos e imprevistos, se materializassem e gerassem impactos financeiros negativos a alguns envolvidos, caracterizando o mutualismo.

Da mesma forma que as relações comerciais se aprimoravam, as ciências matemáticas também se desenvolviam e, à medida que os cálculos estatísticos, probabilísticos e a ciência atuarial evoluíram, os temas relacionados aos seguros encontraram os fundamentos técnicos necessários para se firmar como atividade econômica de prevenção de riscos e, assim, deixar de ser apenas uma ação corretiva para riscos já decorridos.

2.2. Conceitos sobre mutualismo e seguro

O mutualismo, somado à gestão matemática de riscos, é a base que norteia as operações de seguros e é o pilar sobre o qual são construídos os contratos securitários. Graças a esse conceito, é possível a organização de grupos com exposição a riscos homogêneos, a fim de arcarem com a criação e manutenção de um fundo monetário comum, do qual podem ser retirados valores necessários à indenização de pessoas com o objetivo de reparar danos sofridos por eventos inesperados.

Ao longo dos anos, os fundos mútuos se desenvolveram e transformaram-se nas seguradoras. Conforme Marcio Coriolano, presidente da CNSeg, foram nove séculos de evolução até que se chegasse ao formato das seguradoras do século XX.

As seguradoras, na forma como conhecemos atualmente, administram fundos de poupança coletiva, que são formados pelos prêmios pagos pelos segurados. Desta forma, evidenciam-se a mutualidade e a comutatividade, característica principal do seguro, pois, muito embora os contratos de seguro sejam individuais, esses sustentam-se no princípio da mutualidade.

Desta forma, verifica-se que as operações de seguro estão baseadas na transferência de riscos entre o segurado e a seguradora, a qual estima a sua exposição ao risco com base em cálculos estatísticos de probabilidade e, com isso, precifica a contribuição que deve ser realizada por cada segurado individualmente, de forma que seja possível manter a saúde financeira do fundo mútuo caso seja necessário realizar indenizações durante o período de vigência do contrato.

2.3. Economia solidária

As organizações que se enquadram no conceito de economia solidária têm como objetivo atender o interesse comum de todos os envolvidos e podem surgir com diferentes nomenclaturas, como cooperativas, associações, clubes, grêmios, entre outros. Contudo, independentemente da forma jurídica que assumem, estas organizações de economia solidária baseiam-se no princípio da autogestão e, com isso, os negócios sempre são administrados pelas próprias pessoas que fazem parte da iniciativa. Uma característica comum deste tipo de organização é o papel social que ela desempenha, pois a riqueza gerada por este tipo de atividade atinge a sociedade ou ao coletivo, mesmo que de forma um pouco mais restrita, porém sempre em prol de mudar a realidade em que vivem seus indivíduos.

Nesta mesma linha, segundo Tygel (2011), a economia solidária pode ser definida nas dimensões Econômica, Cultural e Política:

- Economicamente, é um jeito de fazer a atividade econômica de produção, oferta de serviços, comercialização, finanças ou consumo baseado na democracia e na cooperação, o que chamamos de autogestão: ou seja, na Economia Solidária não existe patrão nem empregados, pois todos os/as integrantes do empreendimento (associação, cooperativa ou grupo) são ao mesmo tempo trabalhadores e donos.

- Culturalmente, é também um jeito de estar no mundo e de consumir (em casa, em eventos ou no trabalho) produtos locais, saudáveis, da Economia Solidária, que não afetem o meio-ambiente, que não tenham transgênicos e nem beneficiem grandes empresas. Neste aspecto, também simbólico e de valores, estamos falando de mudar o paradigma da competição para o da cooperação e da inteligência coletiva, livre e partilhada.

Politicamente, é um movimento social, que luta pela mudança da sociedade, por uma forma diferente de desenvolvimento, que não seja baseado nas grandes empresas nem nos latifúndios com seus proprietários e acionistas, mas sim um desenvolvimento para as pessoas e construída pela população a partir dos valores da solidariedade, da democracia, da cooperação, da preservação ambiental e dos direitos humanos.

Desta maneira, essas organizações assumem um papel importante na sociedade, orquestrando, com perfeição, a transição e comunicação entre as esferas pública e privada, constituindo-se, assim, figuras políticas importantes.

2.4. As associações e cooperativas nos programas de proteção veicular

O associativismo ou o cooperativismo, como já mencionado em trechos anteriores, se referem à união de grupos de pessoas, físicas ou jurídicas, com os mesmos objetivos, tenham eles o foco em solucionar os seus problemas comuns ou em obter benefícios econômicos e sociais para a coletividade. A busca por estes objetivos de forma isolada pode não trazer os resultados esperados dentro do prazo desejado ou, com grandes chances, podem não ser alcançados a um custo muito atrativo.

Com base neste conceito, programas de proteção automotiva passaram a surgir com o objetivo de conceder auxílio mútuo entre seus associados no que se refere à proteção de seus veículos. Fundamentando-se no princípio do mutualismo, os programas de proteção veicular utilizam o sistema de rateio, no qual o montante financeiro é dividido pela quantidade de associados e, em seguida, distribuído sob conceito de cotização. Cada associado tem sua cota de participação nas associações, representada, na sua grande maioria, pelo valor do seu bem. Quanto maior o valor do bem, maior o número de cotas que o associado tem dentro da entidade solidária. O custo final apurado é composto pelos valores que poderão ser despendidos com base nos benefícios adquiridos no momento da adesão de cada associado, pela quantidade de cotas que o associado possui com base em suas características dentro do grupo e pelos valores das respectivas cotas. O preço final não contempla a inclusão de lucros, dado que associações são entidades sem fins lucrativos. Pelo mesmo motivo, não há distribuição de dividendos e todos os recursos aferidos na atividade são reaplicados para o benefício comum.

As associações que fornecem soluções em proteção automotiva representam uma classe de cidadãos que, não tendo como acessar o mercado comum e tradicional de seguros, se reúnem para compartilhar possíveis prejuízos sofridos por uma parcela do grupo. Estas organizações têm crescido bastante nos últimos anos e, no Brasil, uma boa parcela da população tem usufruído dos diversos tipos de benefícios que vêm sendo proporcionados por elas.

2.4.1. Funcionamento da Proteção Automotiva

O princípio da Proteção Automotiva é exercer a atividade zelando pela simplicidade, facilitando o acesso e o entendimento por parte de seus associados e, por esta razão, foram desenhados processos descomplicados. O primeiro passo é o preenchimento de uma ficha, no qual são solicitadas informações básicas para a identificação do associado e de seus bens, os quais farão jus à utilização da proteção automotiva.

O risco é dividido em cotas que, comumente, tomam como base o valor de mercado do veículo. As cotas são definidas por faixas de valores (ex.: 0 a 50.000 = 1 cota) e servem de referência para ser aplicada sobre o rateio. O rateio, por sua vez, é apurado pela divisão entre o somatório dos prejuízos ocorridos em um determinado intervalo de tempo anterior à data base de apuração (n-1, n-2), e a quantidade de cotas ativas no programa de proteção automotiva na mesma data base ($\text{Rateio} = \frac{\sum \text{Ind.}}{\sum \text{Cotas}}$). Essa apuração dar-se-á de forma mensal.

Adicionalmente, faz-se necessária a cobrança de uma taxa de administração, que é efetiva da associação para arcar com os custos operacionais da atividade. Este valor também pode variar conforme modelo e valor do veículo e não corresponde a nenhum benefício oferecido pela associação.

A mensalidade, por sua vez, é calculada com base na soma dos custos dos benefícios adquiridos, no número de cotas e no seu respectivo valor e, por fim, é feito o fechamento do período.

Quando é finalizada a apuração dos custos necessários à manutenção da operação, os boletos são emitidos e enviados aos associados para quitação de suas obrigações junto à associação e aos outros membros, tomando como base o princípio da ajuda mútua entre os membros participantes.

2.4.2. Da legalidade de constituição de associações

Inicialmente, cabe destacar os preceitos legais que ensejam a discussão e defesa dos modelos de associativismo e programas de proteção automotiva existentes no Brasil. A Constituição Federal prevê, em seu Art. 5º, Incisos XVII ao XXI, que a liberdade para criação de associações com objetivos lícitos é um direito de todos, não havendo necessidade de autorização especial para tal fim e que é vedada qualquer intervenção estatal em seu funcionamento.

“Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

[...]

XVII - é plena a liberdade de associação para fins lícitos, vedada a de caráter paramilitar;

XVIII - a criação de associações e, na forma da lei, a de cooperativas independem de autorização, sendo vedada a interferência estatal em seu funcionamento;

XIX - as associações só poderão ser compulsoriamente dissolvidas ou ter suas atividades suspensas por decisão judicial, exigindo-se, no primeiro caso, o trânsito em julgado;

XX - ninguém poderá ser compelido a associar-se ou a permanecer associado;

XXI - as entidades associativas, quando expressamente autorizadas, têm legitimidade para representar seus filiados judicial ou extrajudicialmente.”

Dado que a Proteção Automotiva não esbarra em vedação legal, trata-se, portanto, de uma atividade com fins claramente lícitos. E, de acordo com o Art. 44 do Código Civil Brasileiro que passou a vigorar em 2003 (Lei 10.406 de 2002), as associações são consideradas na forma de Pessoas Jurídicas de Direito Privado, sendo registradas de acordo com os termos do Art. 46 e tendo como conteúdo estatutário o disposto no Art. 54:

“Art. 54. Sob pena de nulidade, o estatuto das associações conterá:

I - a denominação, os fins e a sede da associação;

II - os requisitos para a admissão, demissão e exclusão dos associados;

III - os direitos e deveres dos associados;

IV - as fontes de recursos para sua manutenção;

V - o modo de constituição e de funcionamento dos órgãos deliberativos; [\[Redação dada pela Lei nº 11.127, de 2005\]](#)

VI - as condições para a alteração das disposições estatutárias e para a dissolução.

VII - a forma de gestão administrativa e de aprovação das respectivas contas. (Incluído pela Lei nº 11.127, de 2005)”

O Enunciado 185 da III Jornada de Direito Civil do Conselho da Justiça Federal consolidou o entendimento a propósito da legalidade de tal atividade ao estabelecer:

“A disciplina dos seguros do Código Civil e as normas da previdência privada que impõem a contratação exclusivamente por meio de entidades legalmente autorizadas não impedem a formação de grupos restritos de ajuda mútua, caracterizados pela autogestão.”

Desta forma, verifica-se que a constituição de associações ou cooperativas de proteção patrimonial automotiva possui o respaldo legal necessário e é chancelada pelo poder público.

3. Histórico das mútuas no Brasil

3.1. As sociedades italianas de socorro mútuo no Brasil

No Brasil, consta dos registros históricos que a formação de sociedades italianas de socorro mútuo foi parte integrante da experiência migratória dos cidadãos que deixaram a Itália e estabeleceram residência temporária ou definitiva nesse território, desde as últimas décadas do período imperial.

Tais sociedades eram bastante conectadas ao mundo do trabalho, consistindo, sobretudo, no amparo aos trabalhadores e na assistência social dos membros, uma vez que não havia qualquer tipo de suporte público. O funcionamento dessas consistia na contribuição mensal dos sócios em troca, basicamente, de assistência sanitária em casos de doença até as décadas de 1920 e 1930. Naquelas sociedades de maior porte, de forma menos usual, estavam previstas ainda despesas com medicamentos, auxílio em dinheiro caso o sócio ficasse impedido de trabalhar por um período e, até mesmo, aposentadoria em forma de um auxílio financeiro mensal ou cota única. Em muitos casos, as mútuas também ofereciam serviços educativos e culturais, incluindo escolas primárias para filhos dos sócios, cursos profissionalizantes e alfabetização de adultos.

Diferentemente do que ocorria na Itália, onde as agremiações eram formadas em atenção aos trabalhadores, no Brasil, as sociedades de fundo mútuo se fundavam, basicamente, na comum origem nacional dos envolvidos e, por muitas vezes, constava no estatuto social a condicionante de que os membros fossem italianos.

Até o ano de 1886, havia apenas duas sociedades italianas de socorro mútuo no território brasileiro. Com o forte aumento da imigração italiana para a cidade de São Paulo, a quantidade dessas associações chegou a 17 no ano de 1890.

Em seu trabalho, Luigi Biondi afirma que, entre 1896 e 1920, pelo menos 15 associações de socorro mútuo funcionaram em São Paulo contemporaneamente, sendo que o auge ocorreu entre os anos de 1899 e 1900, com 20 associações.

Essas associações italianas instituídas em São Paulo atuavam apenas na gestão do interesse comum de seus integrantes. Ou seja, era feita a administração entre custos e benefícios, inexistindo qualquer tipo de comercialização ou prestação de serviços nas entidades. Esta estrutura se diferencia um pouco da configuração das atuais associações de proteção automotiva existentes no mercado brasileiro.

3.2. Exemplos de grupos mútuos que originaram seguradoras no Brasil

Um grupo de oficiais do Exército Brasileiro criou, em outubro de 1963, o Montepio da Família Militar, ou MFM. Esse Montepio vivenciou uma expansão extraordinária chegando a contar com 130 mil associados após três anos de sua fundação. Graças à proporção tomada, o Montepio passou a aumentar o seu leque de investimentos e, em 1972, foi responsável pela ação que fundiu três bancos estaduais: Banco Nacional do Comércio, Banco da Província e Banco Industrial e Comercial do Sul, que deu origem ao Banco Sulbrasileiro. Na época, esse banco figurava entre os dez maiores estabelecimentos privados do Brasil. Contudo, em 1986, após uma direção fiscal decretada pelo Banco Central do Brasil, foi federalizado, transformando-se no Banco Meridional (“um banco com a força da União”). Posteriormente, na década de 1990, foi adquirido pelo Santander ao ser privatizado.

Também na década de 1960, tendo como público alvo os militares das forças armadas, foi criada a Caixa de Pecúlio Mauá, que se tornou um dos maiores sistemas empresariais sem fins lucrativos no ramo de previdência complementar, seguros e assistência financeira do país. O objetivo da CAPEMI, como também ficou conhecida, era prover recursos para atividades filantrópicas. O grupo chegou a ser composto por três seguradoras e, desde 2008, a CAPEMI deu lugar ao grupo CAPEMISA, que engloba as empresas CAPEMISA SOCIAL; CAPEMISA, VIDA e PREVIDÊNCIA; SALUTA (convênio médico); FUCAP e LAR FABIANO DE CRISTO.

Outro caso de grupo mútuo que existiu no Brasil é o do Grêmio Beneficente de Oficiais do Exército, GBOEx, que foi criado em 1913, visando amparar a família dos militares que tinham sido convocados para a guerra. Posteriormente, as portas da associação foram abertas para o público em geral, proporcionando um crescimento significativo em seu quadro social.

Com isso, adquiriram uma seguradora já existente no mercado que, ulteriormente, passou a chamar-se Confiança Companhia de Seguros. Após problemas de solvência, esta seguradora também entrou em liquidação extrajudicial. É interessante observar que inúmeras mútuas, que funcionaram satisfatoriamente por décadas enquanto tal, **“quebraram” após transformarem-se em seguradoras reguladas pela SUSEP.**

Por fim, vale mencionar que o Brasil conta, atualmente, com a presença de subsidiárias de empresas seguradoras internacionais, controladas e/ou fundadas em suas matrizes por mútuas ou que tiveram sua origem histórica também ligada a mútuas como são os casos de HDI, Liberty e Mapfre, por exemplo.

3.3. O porquê do ressurgimento das mútuas no mercado de consumo

O surgimento de associações e cooperativas de auxílio mútuo remete a épocas bastante antigas, como já vem sendo apresentado ao longo deste trabalho. As diversas práticas em que houve a aplicação do conceito de mutualismo foram se aperfeiçoando e contribuíram para o surgimento do Seguro e das Seguradoras.

As seguradoras, porém, por se tratarem de entidades com fins lucrativos, passaram a adotar parâmetros de subscrição de riscos cada vez mais criteriosos visando, justamente, a lucratividade de seu negócio e a saúde financeira da sua carteira. No que se refere ao seguro de automóvel, todos os riscos passaram a ser analisados de forma bastante minuciosa, passando desde a análise de perfis dos condutores, até a verificação e restrição para categorias, idade e utilização dos veículos, dentre outros parâmetros.

A principal consequência para a seleção de riscos que passou a ser efetuada pelas seguradoras foi a elitização do seguro e a exclusão dos interesses sociais, até então existentes. Esse cenário contribuiu para o ressurgimento de associações e cooperativas, as quais, aplicando o conceito de mutualismo, passaram a oferecer soluções em Proteção Automotiva, visando o interesse comum entre os integrantes de sua entidade.

Ciclo ocorrido entre o mutualismo e retorno com ressurgimento das mútuas



A figura acima apresenta esse ciclo, constando desde a evolução do conceito do mutualismo até o surgimento das seguradoras, as quais, contribuíram para a formação de novas associações e cooperativas após o enrijecimento dos seus critérios de subscrição e que, visando preencher as lacunas deixadas pelo mercado segurador, passaram a oferecer soluções em proteção veicular aos seus associados utilizando, novamente, o conceito do mutualismo.

3.4. Gestão atuarial de risco

Apesar de não se aplicarem os mesmos cálculos e controles de passivos que são criteriosamente feitos pelas seguradoras, para as mútuas, acredita-se necessário o acompanhamento técnico na definição mensal do rateio, bem como a constituição de fundo mútuo destinado a protegê-los de possíveis desvios (catástrofes) que possam vir a ferir a saúde financeira da entidade. Considera-se adequada a realização de estudos técnicos para melhor visualização da base, bem como de suas características gerais, além de revisões periódicas dos números da entidade para certificação do bom andamento de sua gestão.

Momentos de sazonalidade ou eventos de grande magnitude podem trazer impactos financeiros inesperados no momento da repartição dos prejuízos, que tem como objetivo resguardar a manutenção do equilíbrio proposto pelo associativismo. Contudo, esses impactos podem ser minimizados se a entidade proporcionar a realização de estudos específicos e atualização constante dos novos dados, com a menor periodicidade possível. Vale destacar que a sugestão de criação de um fundo mútuo é uma alternativa para mitigar os riscos das catástrofes inerentes às associações e cooperativas.

O papel de um atuário, profissional preparado para a realização de tais estudos, é imprescindível no cenário operacional das mútuas. Toda operação financeira que envolve risco carece da existência de um fundo que proporcione, além de solvência, a liquidez necessária para cumprir com suas obrigações em tempo hábil. Neste contexto, o fundo próprio precisa ser criado com o objetivo de agrupar os recursos angariados através das contribuições dos associados, visando cobrir despesas originadas por eventos causadores de danos e que requeiram pagamento de ressarcimentos.

Além de executar propriamente os cálculos para criação do rateio e gestão do fundo mútuo, do mesmo modo é função do atuário fomentar as boas práticas financeiras das associações e cooperativas. Uma das maneiras de realizar isso é através da cooperação com o setor contábil da entidade.

E, por fim, a criação de uma Nota Técnica Atuarial igualmente se torna necessária, pois é o documento exclusivo de cada entidade que descreve de forma clara e precisa as características gerais dos planos de benefícios, a formulação para o cálculo do rateio e do Fundo Mútuo, além das bases técnicas e premissas utilizadas nos cálculos.

3.5. Comparativos e Entendimentos Técnicos sobre Seguros e Proteção Automotiva

3.5.1. Da Desvinculação da Proteção Automotiva e do Seguro

O forte crescimento na busca por programas de proteção automotiva no Brasil deveu-se, principalmente, aos vários benefícios deste tipo de instituto em relação aos seguros comercializados pelas Sociedades Seguradoras. Destaca-se, dentre estes atrativos, o custo de adesão e valor das mensalidades, que é consideravelmente mais acessível que os prêmios de seguros. Além disso, vale ressaltar também que não há excludentes ligadas à idade do veículo, perfil do condutor, tipo de utilização do veículo, dentre outras, que são amplamente analisadas no processo de subscrição das seguradoras e que podem inviabilizar a efetiva contratação da cobertura de prevenção e reparação de danos. Essas diferenças justificam-se pelo simples fato de que as associações não objetivam lucratividade, mas, sim, uma vantagem coletiva aos optantes e, desta forma, possuem atividade fim distinta daquela exercida pelas seguradoras que operam com Seguros Privados.

Segundo a Constituição Federal de 88, conforme consta em seu Art. 22, é de responsabilidade da União legislar sobre “Política de Crédito, Câmbio, Seguros e Transferência de Valores”, não se enquadrando em nenhuma destas categorias a Proteção Automotiva proposta pelas associações e cooperativas.

Em exceção ao princípio do Mutualismo, que é a única semelhança compartilhada por seguradoras e associações, a Proteção Automotiva e o Seguro possuem institutos diversos, com naturezas jurídicas completamente distintas. A atividade das seguradoras tem como alvo a obtenção de lucros. E a repartição de riscos tem como objetivo a redução dos prejuízos destas. No caso da Proteção Automotiva, a repartição dos prejuízos ocorre na forma do rateio, no qual todos os associados contribuem para suportar os prejuízos sofridos por alguns, almejando o benefício mútuo dos participantes.

Outra considerável distinção entre Proteção Automotiva e Seguro se refere à necessidade das Seguradoras em formar reservas técnicas que visam garantir aos segurados o pagamento de indenizações no caso da ocorrência de sinistros, conforme previsto no Decreto Lei 73/1966. Nos programas de Proteção Automotiva, os prejuízos apurados são distribuídos a todos os associados e após a arrecadação, a verba é empregada na liquidação dos sinistros, o que dispensa a necessidade de formação de reservas. Assim, não há impactos para as associações no caso de aumento do valor ou da quantidade das indenizações, posto que esta oscilação repercute simplesmente no valor do rateio que se dará entre os participantes do plano.

Em complemento, o Código Civil Brasileiro instituído pela Lei 10.406 de janeiro de 2002, estabelece em seu Capítulo XV as disposições sobre o Contrato de Seguros. Considerando as diversas características que diferem Proteção Veicular de Seguro, as associações não estão em desacordo com a lei, já que não se submetem à redação prevista no referido capítulo do Código Civil, pois não têm como objetivo a comercialização de seguros. Enquanto que na operação de Seguros existe uma relação comercial, no associativismo a finalidade é beneficiar mutuamente os associados que possuem interesses comuns e atuam juntos, inclusive, assumindo obrigações sem que nenhuma das partes obtenha lucro ou vantagens.

3.5.2. Jurisprudência que ratifica diferenças entre Seguros e Proteção Automotiva

Nos dias atuais, já é possível ter acesso a processos judiciais que foram encerrados com uma decisão favorável à operação das associações de proteção automotiva, desvinculando sua atividade daquela praticada pelas sociedades seguradoras. A seguir, é apresentado trecho extraído de um destes processos que ilustra tal entendimento:

“Em que pesem os argumentos expendidos pela SUSEP e pelo Parquet federal, a proteção oferecida pelas associações a seus membros não constitui seguro, porque evidencia-se essencialmente diversa do contrato em virtude do qual um dos contratantes assume a obrigação de pagar ao outro, ou a quem este designar, uma indenização no caso da consumação do evento incerto e temido, em contrapartida ao pagamento do prêmio previamente estabelecido e pago por parte do segurado(...)”.

Ainda sobre o processo em questão, em que foi indeferida a ação movida contra os diretores da associação de proteção automotiva, absolvendo-os por atipicidade de conduta, a juíza responsável ainda traçou um comparativo entre Seguro e Proteção Automotiva, deixando clara a distinção entre estes dois institutos e os motivos pelos quais tais conceitos não podem ser confundidos.

“Os veículos dos associados não são segurados quanto a eventos danosos futuros, mas no caso da superveniência deles, até certo limite, é feita a distribuição do prejuízo mediante rateio variável, ou seja, não há pagamento de prêmio prévio, mas cotização de uma parte do dano suportado pelo associado, que minimiza os custos pela inexistência de cálculos atuariais e mesmo perfil de risco, itens necessariamente computados no valor do prêmio do seguro”.

Por fim, ratificando seu entendimento quanto à legalidade da formação de associações com objetivos comuns, como é o caso das associações de proteção automotiva, a juíza ainda afirma em sua justificativa que inexistente qualquer tipo de ilicitude na constituição e operação de associações de proteção veicular, dado que não estão, de forma alguma, equiparadas a atividade de seguros atualmente desempenhada pelas seguradoras.

“Deveras, nada há de ilícito na associação sem fins lucrativos de pessoas voltada para a mútua ajuda entre os associados, com repartição de custos e benefícios mediante rateio e autogestão, que não se equipara ao seguro capitalista oferecido pelas seguradoras sujeitas à legislação específica de regência(...)”.

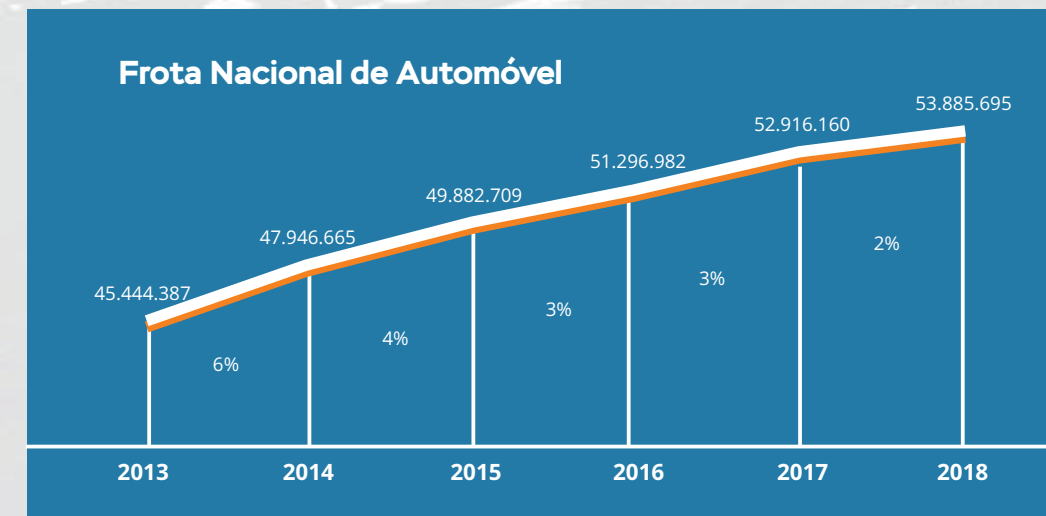
O Superior Tribunal de Justiça, ao julgar recentemente, o Recurso Especial 1616359, assim decidiu:

“O Enunciado n. 185 da III Jornada de Direito Civil do Conselho da Justiça Federal, no que concerne à interpretação atribuída ao art. 757 do Código Civil/2002, assenta que “a disciplina dos seguros do Código Civil e as normas da previdência privada que impõem a contratação exclusivamente por meio de entidades legalmente autorizadas não impedem a formação de grupos restritos de ajuda mútua, caracterizados pela autogestão”.

4. Mapeamento e mensuração das entidades de proteção veicular

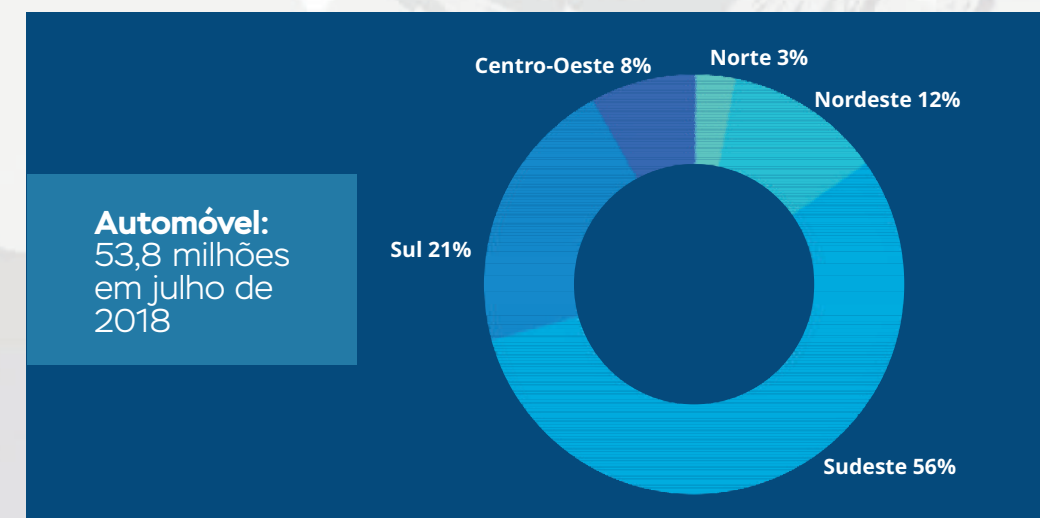
A frota de veículos existente no território nacional cresceu de forma considerável ao longo dos últimos anos. Estudos apontam que, entre os anos de 2001 e 2012, houve um incremento tão significativo na quantidade de veículos circulando no País, que a frota dobrou neste período, levando-se em consideração as mais variadas categorias de veículos. A partir de 2013 até julho de 2018, verificou-se um aumento de 18,58% na frota brasileira, conforme ilustrado no gráfico abaixo.

Evolução da Frota Nacional de Automóveis



A maior concentração de automóveis está na região Sudeste do país, como pode-se verificar no gráfico a seguir. Somente o estado de São Paulo é responsável por 61% dos veículos (18 milhões, aproximadamente), seguido por Minas Gerais com 20% (6 milhões), Rio de Janeiro com 15% (4,5 milhões) e Espírito Santo com 3% (944 mil aproximadamente).

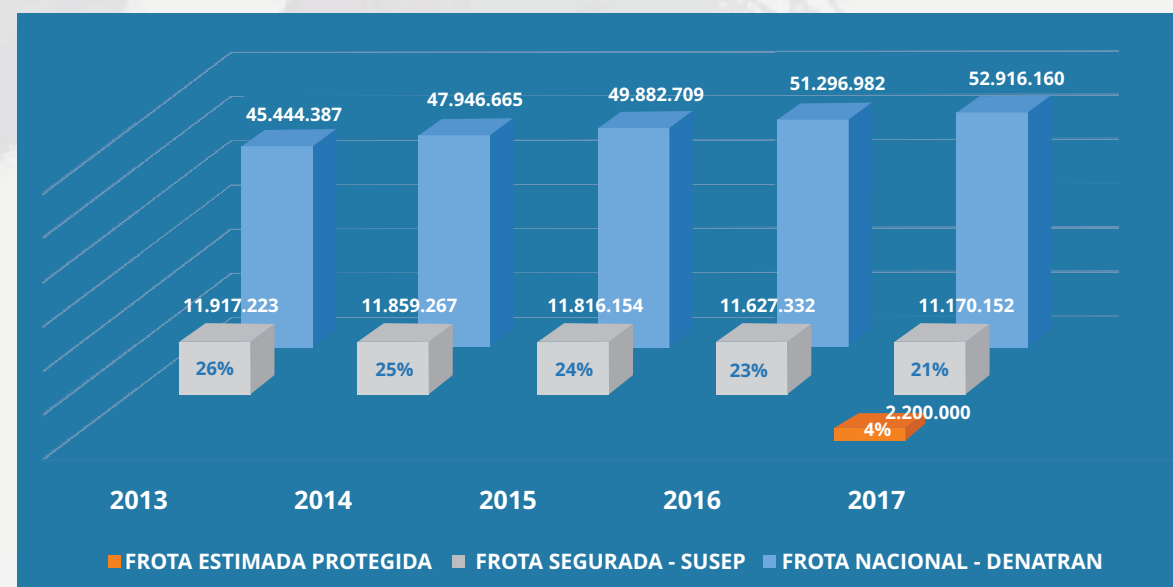
Distribuição geográfica dos automóveis no território brasileiro



Apesar do forte aumento na quantidade de veículos circulando pelo país, o percentual da frota segurada não acompanhou o mesmo ritmo. Ao contrário, houve uma redução

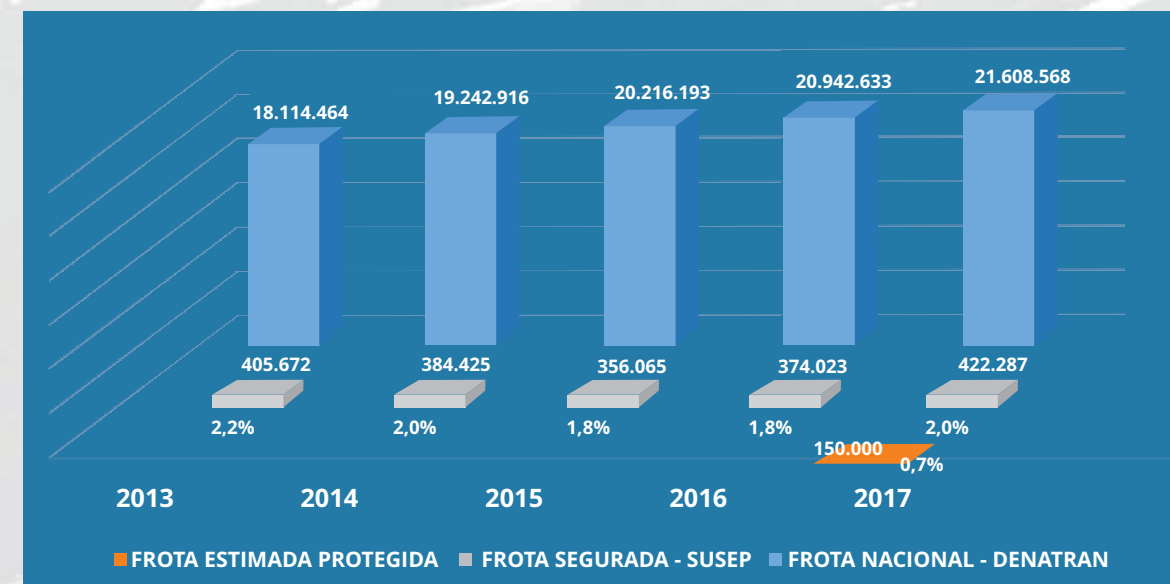
da proporção de itens segurados em comparação com a quantidade de veículos existentes no mercado. Através do gráfico apresentado a seguir, observa-se que entre 2013 e 2017, houve uma queda de 5 pontos percentuais na relação entre a quantidade de veículos disponíveis e a frota segura no mercado nacional, que passou de 26% em 2013 para 21% em 2017. Paralelamente, estima-se que 2,2 milhões de veículos estavam protegidos, ao final de 2017, através dos Programa de Proteção Automotiva oferecidos por associações e cooperativas, o que representa 4% da frota nacional.

Evolução da frota segura no mercado brasileiro

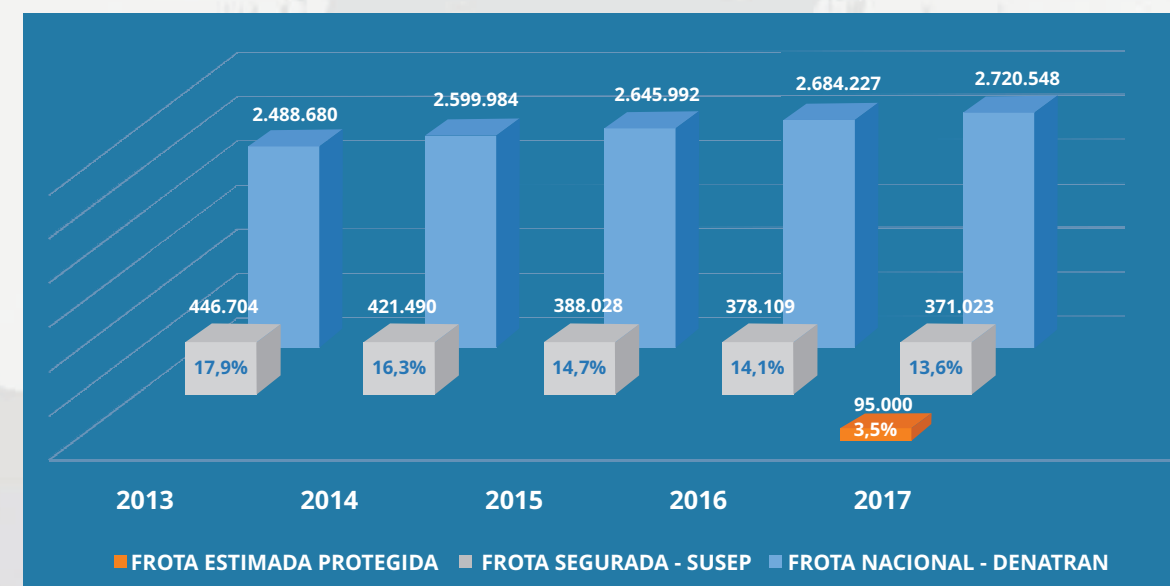


Ao verificar-se o cenário para as motocicletas, especificamente, a frota segura em 2017 representava apenas 2% da frota nacional, enquanto que a frota estimada nos programas de proteção automotiva era de 150.00 veículos, o que representava 0,7% da frota nacional. Conforme ilustrado nos gráficos a seguir, um cenário bastante parecido é observado, da mesma forma, no mercado de veículos pesados, uma vez que tanto motocicletas quanto caminhões possuem uma aceitação bastante restritiva junto às seguradoras.

Evolução Anual – Motocicletas



Evolução Anual – Caminhões



O comportamento do mercado de seguros de automóveis frente à evolução da frota nacional de veículos e, principalmente, a postura do segurado/associado, que é o principal interessado em proteger o seu bem, favoreceram o aparecimento e fortalecimento das mútuas de proteção veicular no Brasil.

Em estudo publicado pela FUNENSEG, consta a estimativa de que existem, aproximadamente, 350 associações de proteção veicular no Brasil, distribuídas em 19 estados, sendo que 47% possuem suas sedes no estado de Minas Gerais. A média de associados gira em torno de 14.285, porém, há registros de associações mais robustas que chegam a 60.000 pessoas filiadas. Todavia, de acordo com estudos da AAAPV, já temos atualmente cerca de 2.800 Entidades de Autogestão de Planos de Proteção Contra Riscos Patrimoniais, espalhadas por todas as Unidades da Federação.

Ainda segundo o estudo publicado pela Escola Nacional de Seguros, a diretora do departamento de Proteção e Defesa do Consumidor do Ministério da Justiça mensura a existência de cinco milhões de membros nas associações de proteção veicular. Este montante já corresponderia de 2% a 3% do mercado de seguros gerais em valores arrecadados, representando cerca de 15% dos prêmios arrecadados no segmento específico de seguro de automóveis.

5. Coberturas fornecidas nas mútuas de proteção veicular

Na atual estrutura oferecida pelas mútuas de proteção veicular, verifica-se que existe uma divisão entre aqueles serviços que são considerados básicos e que são comuns a todos os integrantes da organização e os serviços considerados adicionais, que podem ser incluídos ou não, conforme desejo do associado.

Nos Serviços Básicos, estão amparados os eventos de Colisão, Incêndio, Roubo e Furto. Nestes casos, são ressarcidos os acessórios originais de fábrica, identificados no momento da realização da vistoria prévia para aderir ao Programa. Já nos serviços adicionais, são oferecidas garantias para Responsabilidade Civil e Acidentes Pessoais de Passageiros, Assistência 24 horas, Assistência aos Vidros, Assistência à Residência, Carro Reserva, Auxílio Funeral, Rede de Descontos, dentre outros.

6. Legalização e regulamentação em outros países

A prática das operações de mútuas é muito comum e antiga ao redor do mundo. Nos EUA, por exemplo, essa prática se iniciou no ano de 1752 e hoje no seguimento de automóvel protege de 43% a 50% da frota conforme dados da NAMIC – *National Association of Mutual Insurance Companies*, fundada em 1895, representante das companhias de seguros mútuas dos EUA.

Já na Argentina elas existem desde 1898, protegem cerca de 43% da frota e possuem legislação própria: LEY N° 20.321 de 27.04.1973.

A seguir apresentamos tabela comparativa das principais características e forma de como está sendo regulamentado o mercado de sociedades mútuas em outros países da América: Estados Unidos, Canadá, Argentina e Chile.

Tabela comparativa – Atividade de mútuas em outros países

	EUA	Canadá	Argentina	Chile
Participação do mercado de seguros em relação ao PIB	6,70%	Informação não localizada	2,93%	4,23%
Existência de Mútuas	Desde 1752	As primeiras foram criadas entre 1870 e 1920	Desde 1898	A mais antiga foi fundada em 1919
Quantidade de Empresas Mútuas	1.400	52 mútuas no Alto Canadá e 38 no Baixo Canadá	Total de 22 empresas, sendo seis seguradoras mútuas, 15 seguradoras cooperativas, uma resseguradora de propriedade cooperativa e mútua e duas associações.	3 seguradoras possuem forma societária de mútua
Ramo de atuação de mútuas	Automóvel, Residencial e Empresarial	Criadas como solução para garantir lavouras e fazendas, passando a oferecer, posteriormente, seguro contra incêndio e proteção para automóveis.	Benefícios mútuos oferecendo serviços de médicos, farmacêuticos, concessão de subsídios, seguros, construção e venda de casas, culturais, educacionais, esportivas e de promoção de turismo, prestação de serviços funerários.	Vida, saúde, odontológico e previdência social auxiliar.
Frota segurada por mútuas	43% a 50% da frota total	Informação não localizada.	43%	Não há nenhum registro de mútuas que operem com proteção para veículos.

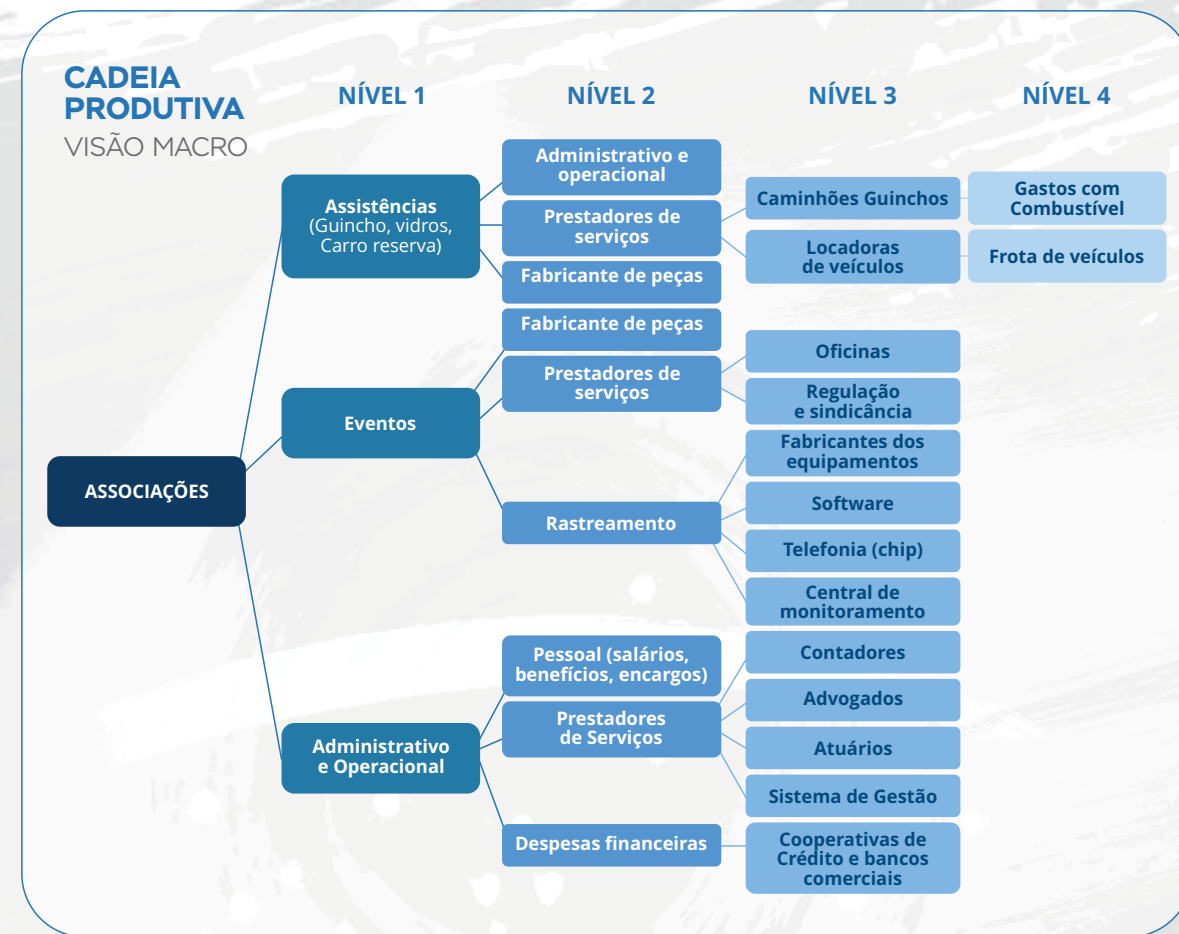
Regulamentação própria e/ou regras de tributação	SIM	SIM	SIM	A lei de seguros institui que é proibido o estabelecimento de tontinas, híbridas e associações mútuas que visem segurar riscos de qualquer natureza com base em cotas e não em prêmios.
Lei de Proteção ao consumidor	SIM. Existe desde 1983, exclusivamente para os ramos de saúde e vida. Há uma garantia estatal que varia de USD 100.000,00 a USD 500.000,00 para os casos de eventual liquidação da organização.	SIM. Existe um fundo garantidor do segurado, voltado para os produtos de capitalização, vida e previdência.	SIM	Informação não localizada

7. Legalização e regulamentação no Brasil: Uma proposta AAAPV

7.1. A importância econômica e social das mútuas de proteção veicular no Brasil

Como forma de elucidar o impacto positivo, tanto econômico quanto social, que as mútuas de proteção veicular causam, apresenta-se no gráfico a seguir, a cadeia produtiva movimentada pelas associações e cooperativas de Proteção Automotiva no Brasil. Esta cadeia divide-se em três grandes grupos: Administrativo e Operacional, Assistências e Eventos. Os elos desta cadeia produtiva consideram desde os grandes bancos e montadoras de veículos até as pequenas oficinas e prestadores de serviço.

Cada prestador de serviço citado nesta ilustração da cadeia produtiva, também tem sua estrutura operacional e administrativa própria, o que acaba por contribuir, positivamente, com os aspectos sociais e econômicos relevantes.



Como complemento a esta argumentação, é apresentada na tabela abaixo uma estimativa do faturamento anual das entidades mútuas que fornecem soluções para proteção veicular no Brasil, segregado entre os principais tipos de veículos:

TIPO DE VEÍCULO	BASE ESTIMADA	TICKET MÉDIO	FATURAMENTO MENSAL	FATURAMENTO ANUAL
Automóvel	2.200.000	135,00	297.000.000,00	3.564.000.000,00
Motocicleta	150.000	80,00	12.000.000,00	144.000.000,00
Caminhão	95.000	500,00	47.500.000,00	570.000.000,00
TOTAL			356.500.000,00	4.278.000.000,00

Por fim, na figura a seguir, ilustra-se a movimentação de recursos, diretos e indiretos, empregados na operação de Proteção Veicular, considerando os principais níveis da cadeia de produção: Administrativo e Operacional, Assistências e Eventos.

PREMISSAS ATUARIAIS

MOVIMENTAÇÃO DE RECURSOS DIRETOS E INDIRETOS DA OPERAÇÃO

		VALOR (R\$)	SHARE (%)	CLASSIFICAÇÃO DOS RECURSOS
ASSISTÊNCIAS	Assistência 24h	403.920.000,00	11%	INDIRETO INDIRETO INDIRETO
	Vidros	37.867.500,00	1%	
	Carro Reserva	37.867.500,00	1%	
		479.655.000	13%	
EVENTOS	Oficinas - Mão de Obra e Peças	760.320.000,00	21%	INDIRETO DIRETO INDIRETO INDIRETO
	Reembolso integral	558.360.000,00	16%	
	Rastreamento	160.704.000,00	5%	
	Regulação/Sindicância	172.854.000,00	5%	
		1.652.238.000	46%	
ADMINISTRATIVOS E OPERACIONAL	Ocupação Pessoal	180.745.714,29	5%	DIRETO DIRETO INDIRETO INDIRETO DIRETO
	Prestadores de serviços de terceiros	406.296.000,00	11%	
	Despesas Administrativas	164.492.307,69	5%	
	Despesas Administrativas Diversas	71.280.000,00	2%	
		307.483.120,88	9%	
		1.130.297.143	32%	
FLUXO DE CAIXA		3.262.190.143	90%	

Como é possível inferir após análise dos fatos apresentados até aqui, as cooperativas e associações de proteção veicular desempenham um significativo papel na sociedade. Através de suas operações, geram diretamente intensa movimentação em toda a cadeia produtiva do setor automotivo e, indiretamente, fomentam o desenvolvimento de todo o mercado brasileiro.

7.2 Proposta de regulamentação e supervisão AAAPV: Formação de fundo garantidor para gestão de risco sistêmico - FGRS.

A Agência de Autorregulamentação das Entidades de Autogestão de Planos de Proteção Contra Riscos Patrimoniais – AAAPV, é a principal entidade representativa do setor associativista no Brasil. “Fundada em 4 de maio de 2016, não tem fins econômicos, mas sim o compromisso de fortalecer o movimento associativista e suas relações com a sociedade, além de contribuir para o desenvolvimento econômico, social e sustentável do País.”³

Dado o amplo conhecimento desta entidade autorreguladora na atividade que é desenvolvida por Associações e Cooperativas, a AAAPV sempre procura oferecer condições favoráveis à legalização e regulamentação das instituições que operam a proteção mútua no Brasil.

Na busca por colaborar para o fortalecimento e direcionamento do movimento associativista e cooperativista brasileiro e, por conseguinte na melhoria contínua do

³ <http://www.aaapv.org.br/institucional/quem-somos/#>

sistema financeiro e das relações destas entidades com a sociedade, a AAAPV traz uma proposta para resolver uma das maiores preocupações do mercado em relação à confiabilidade das soluções em proteção automotiva: a questão da solvência e saúde financeira da instituição associativista.

A criação de um fundo garantidor que vise resguardar as associações e cooperativas de proteção automotiva frente aos desvios e oscilações de sinistros na sua carteira, conforme propõe a AAAPV, poderia trazer uma solução para riscos de mercado, sistêmicos e políticos, os quais, atualmente, acompanham entidades de auxílio mútuo.

Este fundo garantidor seria constituído nos moldes do FGC (Fundo Garantidor de Crédito), inclusive com registro na CVM. O FGC, conforme definição⁴ do Banco Central, “é uma entidade privada, sem fins lucrativos, que administra um mecanismo de proteção aos correntistas, poupadores e investidores, que permite recuperar os depósitos ou créditos mantidos em instituição financeira, até determinado valor, em caso de intervenção, de liquidação ou de falência.”

Nesta linha, a constituição de um fundo garantidor traria uma proteção aos associados e cooperados de cada entidade. A constituição e manutenção deste fundo se dariam através de contribuições mensais equivalentes a um percentual da receita bruta das instituições de auxílio mútuo. Esse modelo, que já é utilizado atualmente em algumas regiões do mercado associativista europeu, estabeleceria a solvência das entidades, que é um fator tão questionado no mercado de proteção veicular. Para os casos em que, eventualmente, a associação/cooperativa entre em dificuldades na gestão do risco da sua carteira, seria possível a utilização do fundo garantidor como alternativa à proteção dos interesses dos associados/cooperados.

As entidades autorreguladoras, em geral, possuem amplo conhecimento da matéria de proteção mútua e podem auxiliar os órgãos competentes na determinação das características gerais dos contratos de proteção mútua, no desenvolvimento das normas gerais de contabilidade e estatística a serem observadas pelas associações e cooperativas, na disciplina da comercialização da proteção mútua, no zelo com a defesa dos interesses dos associados e cooperados, além de cooperar no aperfeiçoamento das associações e cooperativas e dos instrumentos operacionais a elas vinculados com vistas à maior eficiência do mercado brasileiro de proteção mútua.

⁴ https://www.bcb.gov.br/pre/bc_atende/port/fgc.asp

8. Conclusões e Considerações Finais

A quantidade de veículos disponíveis no Brasil em comparação com a proporção da frota segurada deixa clara a existência de uma considerável reserva de mercado que não está sendo atualmente explorada pelas seguradoras e que poderia contar com a atuação de associações e cooperativas que oferecem soluções em proteção automotiva. Avaliando o contexto em que estão inseridas essas sociedades de proteção veicular, entendemos que elas são uma resposta do próprio segmento quanto à necessidade do consumidor final, no que se refere à proteção do seu veículo. Desta forma, a cada dia, fica mais evidente a necessidade de uma regulamentação específica no Brasil, que possa conferir todas as garantias aos associados que integram um programa de proteção automotiva, assim como acontece em outros países da América do Sul e da América do Norte, além de alguns mercados europeus. Nesse contexto, a proposta da AAAPV para a criação de um fundo garantidor parece ser uma saída razoável para tornar o trabalho das associações de proteção automotiva mais consistente e regularizado, de forma a manter a saúde financeira das associações nos momentos de desvios de sinistralidade e garantir a confiabilidade necessária a estes mercados.

As principais incertezas que assolam a credibilidade das sociedades de auxílio mútuo que oferecem proteção patrimonial são, principalmente, a solvência e a capacidade financeira, além das incertezas sobre a qualidade da administração e capacidade técnica do grupo de pessoas que é responsável pela gestão da entidade. Por esta razão, a regulamentação e fiscalização do mercado de auxílio mútuo torna-se, cada vez mais, fator indispensável para desenvolvimento do mercado brasileiro.

9. Referências Bibliográficas

AMICE, **Association of Mutual Insurers and Insurance Cooperatives in Europe**. Disponível em: <http://www.amice-eu.org/Social_Economy.aspx>

ANDION, Carolina. **A gestão no campo da economia solidária: participações e desafios**. Revista de Administração Contemporânea, v.9 n.1 (2005).

Belli, Valdemiro Cequinel. **Cooperativas e associações civis de proteção veicular**/ Valdemiro Cequinel Belli; Cinthia Izidoro de Oliveira; Luiz Antonio Cequinel; coordenação de Prof. Claudio R. Contador. -- Rio de Janeiro: ENS-CPES, 2018. 126 p.; 28 cm -- (Texto de Pesquisa, nº 7)

ANDION, Carolina. **A gestão no campo da economia solidária: participações e desafios**. Revista de Administração Contemporânea, v.9 n.1 (2005).

Belli, Valdemiro Cequinel. **Cooperativas e associações civis de proteção veicular**/Valdemiro Cequinel Belli; Cinthia Izidoro de Oliveira; Luiz Antonio Cequinel; coordenação de Prof. Claudio R. Contador. -- Rio de Janeiro: ENS-CPES, 2018. 126 p.; 28 cm -- (Texto de Pesquisa, nº 7)

BIONDI, Luigi. **Mãos unidas, corações divididos. As sociedades italianas de socorro mútuo em São Paulo na Primeira República: sua formação, suas lutas, suas festas**. Tempo. Vol. 16, n.33. Julho-dezembro. Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2012.

CARDOSO, Carla Gonçalves. **Cooperativa de Proteção Patrimonial Recíproca. Possibilidade de Criação de Grupos de Proteção Patrimonial e o Exercício da Função Regulatória pela SUSEP**. Dissertação de Mestrado para a Universidade FUMEC. Belo Horizonte – MG (2012).

CNSEG, O mutualismo como princípio fundamental do seguro. 2016.

Investment and lending activities – Fire mutuals guarantee fund - under Insurance Act, R.S.O. 1990, c. I.8 disponível em: <<https://www.ontario.ca/laws/regulation/080128>>

JOHNSTON, D.C. **From Tiny Insurers, Big Tax Breaks, 2005**. Disponível em: <<http://www.nytimes.com/2003/04/01/business/from-tiny-insurers-big-tax-breaks.html>> Acesso em

Jornal Diário Catarinense. **Proteção veicular em cooperativas é alternativa para diminuir o custo com seguro do carro.** Disponível em: <http://dc.clicrbs.com.br/sc/estilo-de-vida/noticia/2017/09/protecao-veicular-em-cooperativas-e--alternativa-para-diminuir-custo-com-seguro-do-carro-9917989.html>. Acesso em: 12 out. 2017.

KLEIN, Fabricio. O **Cooperativismo e as cooperativas de seguros no mundo**. 24/10/2017 disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-temporarias/especiais/55a-legislatura/pl-3139-15-seguros-privados/documentos/audiencias-publicas/FabrcioKleinOCB.pdf>>. Acesso em: 23 dez. 2017.

Ley orgânica para las asociaciones mutuales, Buenos Aires, 27 de abril de 1.973. Disponível em: <http://www1.inaes.gob.ar/es/Normativas/Leyes/PEN20321_72.html> Acesso em

MARTINS, Gabriel. **Associação de socorro mútuo: um estudo no atual cenário Brasileiro**. Disponível em: <<http://multyauto.com.br/2017/01/26/associacao-de-socorro-mutuo-um-estudo-no-atual-cenario-brasileiro/>>. Acesso em 12 out. 2017.

PINHEIRO, R. A. **O aspecto jurídico da proteção automotiva. Belo Horizonte, Minas Gerais, 2014**. Disponível em: <<http://www.assisvideira.com.br>>. Acesso em

SILVA, Cassiano Gabriel de Oliveira; RECHE, Tatiana dos Reis Silva. **LJ03 06 – As diferenças entre seguradoras e associações de proteção veicular: um enfoque jurídico**. Mai/2015. Disponível em: <<http://npa.newtonpaiva.br/letrasjuridicas/?p=868>>. Acesso em

SILVEIRA, Wemerson. O mutualismo no setor de seguros brasileiro. Florianópolis, julho de 2008. Disponível em: <<http://tcc.bu.ufsc.br/Economia291938.pdf>> Acesso em

SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS PRIVADOS. **Associações e Cooperativas: Isso é Seguro?** Disponível em: <<http://www.susep.gov.br/menu/informacoes-ao-publico/orientacao-ao-consumidor/associacoes-e-cooperativas-isso-e-seguro>>. Acesso em

TYGEL, Daniel. **O que é economia solidária**. 2011. Disponível em: <<https://cirandas.net/fbes/o-que-e-economia-solidaria>>. Acesso em

Apoiadores Institucionais



Patrocínio
Institucional



FABESC

FEDERAÇÃO DE AUTO REGULAMENTAÇÃO
E BENEFÍCIOS DE SANTA CATARINA