



O MUNDO SOB O OLHAR DA INCERTEZA

Todo começo de ano, geralmente, vem acompanhado de perspectivas alentadoras e estimulantes. É natural que todos desejemos as oportunidades favoráveis ao nosso desempenho, para que o nosso trabalho possa traduzir intensamente os objetivos a que viemos, inclusive preparando-nos para os desafios e percalços da longa caminhada que teremos de empreender.

A partir de 2014, com base na decisão da Comissão Europeia, será cortada toda ajuda às nações emergentes, notadamente a China, Índia e Brasil. Portanto, estaremos no centro do furacão, pois "no ano que se inicia, o mundo rico dificilmente escapará de uma dose de sofrimento".

Assim sendo, cabe ao governo, desde já, tomar medidas acauteladoras para que não sejamos surpreendidos com as mudanças do mundo, inclusive promovendo o desenvolvimento socioeconômico do país. Não está longe o dia em que teremos que definir, com clareza, o rumo que deveremos tomar. Aliás, um dos nossos grandes entraves é a legislação trabalhista que, pela rigidez das regras, afeta diretamente o avanço da economia, prejudicando empresas que desejam produzir.

A legislação citada é um instrumento engessado e anacrônico, pondo em risco os interesses do país, devido a barafunda de normas que estimulam a insegurança no ambiente do próprio trabalho.

No que concerne à crise econômica europeia, (sem comparativo com a crise de 2008) observa-se que os países estão mais cautelosos, porém, mesmo assim as dificuldades se refletirão em todos os continentes. Portanto, o Brasil ainda que economicamente se apresente sólido e politicamente ajustado, certamente será afetado em sua balança comercial, principalmente no que se refere à China, grande importadora de nossas commodities. Segundo opinião de Jamie Dimon, presidente do

JPMorgan Chase, "Risco para a economia brasileira? Hoje as pessoas veem risco em todos os lugares.

Se o desaquecimento da economia chinesa for mais severo do que se espera, é possível que caia a demanda por commodities do Brasil. Mas isso será por um tempo determinado. Qual é o problema? A vida é assim mesmo. Não entendo por que as pessoas exageram com coisas assim. Recursos naturais são um diferencial pelos próximos 1.000 anos".

Por outro lado, o Brasil acaba se beneficiando com aportes de recursos, por parte dos investidores internacionais, haja vista a solidez de nossa economia. Crédito Externo, com possibilidade de sinistralidade nessa última modalidade. Em razão do atual cenário econômico e político de nosso país, é possível também que no setor de seguros tenhamos aportes e investimentos internacionais.

No que se refere à programação do SINDSEG-PR/MS para 2012, informamos que temos por objetivo ampliar a base de Seguradoras Associadas, bem como também a base de representação quer seja no Paraná como em Mato Grosso do Sul. Deveremos, outrossim, incrementar a parceria com a Escola Nacional de Seguros, SINCOR/PR, SINCOR/MS e CVG-PR, no que toca a cursos, palestras e treinamentos para profissionais que atuam no mercado de seguros.

Ainda temos em mente a realização de palestras com especialistas nas áreas de Saúde, da Técnica e Motivacional para equipes, gestores e dirigentes das Seguradoras Associadas. Além disso, pretendemos continuar a divulgação do setor de seguros junto à Magistratura, Secretarias de Governo, Associações Comerciais, Federação das Indústrias e de todas as demais associações representativas da sociedade, escolas, universidades e faculdades.

:: PREVIDÊNCIA ABERTA

Em cinco anos, deve dobrar de tamanho o número de participantes de planos de previdência complementar aberta. A projeção é feita pelo presidente da Federação Nacional de Previdência e Vida (Fenaprevi) e da Bradesco Seguros e Previdência, Marco Antonio Rossi, para quem, o volume de contribuições deve ter um incremento de 20% em 2012. "As pessoas têm consciência de que precisam poupar para o longo prazo e, para muitos, essa poupança é sagrada, o que faz com que o setor continue crescendo", diz o executivo, em entrevista ao Portal Viver Seguro, da CNSeg. Ele lembra que há ainda um grande contingente de pessoas para conquistar com o aumento da classe C. Rossi observa que, passada a "onda de consumo", esse público vai querer poupar para o futuro. Como está havendo uma queda da taxa de juros, acaba sendo criado um novo ambiente de remuneração do capital. "Isso aumenta a pre-

ocupação das pessoas, ainda mais com o bônus da longevidade", acentua o presidente da Fenaprevi. Para ele, o mercado sabe que será preciso um grande investimento em comunicação para explicar previdência para quem nunca poupou. Por essa razão, está entre as prioridades da Fenaprevi e das empresas do setor investir na divulgação do produto e deixar claro que os planos de previdência têm incentivos fiscais para quem permanece no plano no longo prazo. Segundo Rossi, no ramo vida, a FenaPrevi pretende discutir a criação e aprovação do Universal Life, um seguro de vida flexível, que permite o ajuste da apólice a qualquer momento. "Há várias opções, com ou sem rendimento mínimo garantido e a valorização das reservas é obtida via aplicação em fundos de renda fixa, o que garante mais estabilidade de rendimento para o segurado", conclui. (Fonte: CQCS - 25/01/12)

:: DPVAT

Descuido é um dos principais causadores de acidentes, dizem Bombeiros.

Maior parte dos 68 mil acidentes de 2011 envolveu motociclistas.

O Paraná é o estado do Sul do país com maior número de indenizações do DPVAT, o seguro obrigatório pago por todos os donos de veículos. Na maior parte dos casos, as vítimas estão envolvidas em acidentes com motocicletas. De acordo com o Corpo de Bombeiros, homens jovens são os que mais sofrem acidentes com motos.

O levantamento dos Bombeiros mostra que dos mais de 68 mil acidentes atendidos em 2011, 18.413 foram acidentes envolvendo motos e carros. Além desses, outros 8.453 motociclistas acabaram se acidentando sozinho. Esses números são bem superiores aos registros de

acidentes entre dois carros, nos quais houve 6.167 atendimentos. Para o major dos Bombeiros Maurício Aliski, falta mais atenção aos motoristas. "O fator de descuido é um dos principais pontos causadores de acidentes", avalia.

Maurício Santiago foi vítima de acidente com moto. Ele conta que comprou o veículo em um dia e acabou se acidentando no outro. Leandro Egmar, que também estava de moto foi atingido por um carro. "O capacete rachou no meio.

Só não perdi todos os dentes porque uso aparelho", conta. Josuel de Paula, por sua vez, aos 19 anos, já sofreu dois acidentes. Neste último teve fraturas tão graves na perna esquerda que corre o risco de tê-la amputada. "Chega de moto, para mim deu", diz ele, que espera se recuperar (Fonte: G1 - 25/01/12)



:: COSTA CONCÓRDIA



Fosse para homenagear um amigo, fosse pelo motivo que fosse, não tinha cabimento o capitão tirar um navio de 290 metros e mais de 100 mil toneladas de seu curso. Desde que o mundo é mundo a incompetência e a irresponsabilidade cobram um alto preço do ser humano. Que o digamos mais de 50 mil mortos pelo trânsito brasileiro todos os anos. Ou que o diga o recente naufrágio do transatlântico Costa Concordia nas águas calmas e mais do que mapeadas do Mediterrâneo. Sabe-se lá por que razões o capitão, que após o acidente se portou muito mal, para dizer o mínimo, decidiu sair da rota e se aproximar perigosamente de uma ilha. Fosse para homenagear um amigo, fosse pelo motivo que fosse, não tinha cabimento tirar um navio de 290 metros de comprimento e mais de 100 mil toneladas de deslocamento de seu curso.

Poucos mares são tão singrados e mapeados quanto o Mediterrâneo. E, no entanto, mesmo assim, com séculos de prática e toda a tecnologia embarcada nos modernos navios de cruzeiro, um capitão, por pura irresponsabilidade, causa um acidente que poderia ter proporções catastróficas, não fosse a sorte ficar do lado das mais de 4 mil pessoas a bordo do Costa Concordia.

Se o transatlântico afundasse poucos metros antes, o leito do mar estaria a mais de 90 metros de profundidade. Dadas as descrições do salvamento, tivesse o naufrágio acontecido nesse ponto, como afundamento completo do navio, seria praticamente impossível retirar os passageiros e tripulantes e, ao invés de poucos mortos, ante o número total de pessoas, haveria uma tragédia muito maior do que o naufrágio do Titanic. Mas, se a sorte esteve ao lado dos passageiros, ainda que não acontecendo uma tragédia, os prejuízos decorrentes do ato fora de contexto do capitão do Costa

Concordia atingirão algumas centenas de milhões de euros ou algo próximo a R\$ 1 bilhão. Apenas o navio custou algo próximo de € 500 milhões. E os danos morais, calculados por baixo, mas multiplicados por perto de 4 mil pessoas, dificilmente ficarão em menos de € 50 milhões. Como, além deles, há ainda a perda da bagagem, pertences pessoais, joias e documentos dessas 4 mil pessoas, fica fácil se chegar no número acima. Ou seja, numa conta de padaria, fica evidente o prejuízo estratosférico gerado por um único ato de um irresponsável com poder demandando no caixa de uma grande companhia. Existe seguro para isto e não me parece razoável imaginar que uma das mais tradicionais empresas de navegação de passageiros do mundo corra o risco de operar seus navios sem a ampla proteção de um moderno programa de seguros.

Perder € 500 milhões numa única tacada, representada pelo naufrágio de um super transatlântico com mais de 4 mil pessoas a bordo, desestabiliza o caixa de qualquer companhia. Mas quando a perda do navio pode ser o menor dos prejuízos, não é crível que uma organização com a tradição e o tamanho da Linha Costa corra o risco de não ter apólices altamente sofisticadas protegendo suas operações.

Apólices que garantam seu patrimônio, os lucros cessantes, mas, principalmente, os danos a terceiros. Se o navio naufragasse numa zona em que não ficasse adernado e apenas semi submerso, mas afundasse completamente, o número de mortos ultrapassaria facilmente a marca de mais de mil mortos do Titanic. Em outras palavras, as empresas que atuam em seguros e resseguros marítimos começam 2012 com um grande sinistro. (Fonte: O Estado de S. Paulo | Economia | BR - 23/01/12)

:: VEÍCULOS ROUBADOS

O mercado tem sido alvo da ação de quadrilhas especializadas em tecnologia, que utilizam dispositivos para inibir a funcionalidade dos rastreadores.

Com isso, os equipamentos perderam muito da eficiência e o índice de recuperação dos veículos roubados caiu de 95% para 60%.

Em entrevista ao CQCS, o analista técnico do Centro de Experimentação e Segurança Viária (Cesvi Brasil), Paulo Roberto Weingärtner Junior, confirma que “o rastreador, como todo equipamento, dispõe de suas vulnerabilidades e que os números citados são reflexos disso, pois meliantes já dominam a tecnologia embarcada”. Vendido, há cerca de dois anos, em algumas lojas de eletrônicos, o dispositivo utilizado pelas quadrilhas é mais conhecido como jammer. “Trata-se de um bloqueador de sinais que interfere na captação de localização GPS e na comunicação do rastreador com os serviços de telecomunicação celular e satélite.

A perturbação gerada faz com que não haja conexão, consequentemente não há transmissão de dados à central de monitoramento”, explica Weingärtner. Para resgatar os índices de

recuperação, Weingärtner afirma que somente ações embarcadas não são suficientes. “Deve haver também o acompanhamento do sistema mais de perto.

As empresas que prestam o serviço precisam fazer sua lição de casa, com ações preventivas. Esse procedimento já auxiliaria na redução da sinistralidade”. Weingärtner lembra que uma boa ocultação do rastreador também pode oferecer muito retorno na recuperação. “Porém essas práticas, às vezes, são deixadas de lado.

O rastreador é somente uma ferramenta e o mercado deve aprender a usá-lo melhor”.

Com 13 anos de atuação em rastreamento de veículos, o Cesvi Brasil testa e certifica as empresas do segmento. Mas Weingärtner afirma que o aparecimento do “jammer” não mudará o método de análise. “As empresas avaliadas são verificadas quanto aos procedimentos de central de monitoramento e de funcionalidades do rastreadores na redução dos sinistros”, ressalta o analista, sustentando que alguns testes “anti-jammer” tem sido realizados em veículos recebidos pelo Cesvi, porém sem muitos resultados. (Fonte: CQCS | Lorena Orsi - 35/01/12)





:: PRIVATIZAÇÃO

Primeiro passo é contratação de auditorias pelo BNDES, que vai definir preço por ação detida pela União. Depois de mais 10 anos de espera, a tão aguardada privatização do IRB-Brasil Re começa a sair do papel. A resseguradora já tem entre seus acionistas grupos como Bradesco e Itaú, mas é controlada atualmente pela União, com 50% do capital. O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), responsável pelo processo de venda, escolheu a empresa que vai realizar a avaliação econômico-financeira e patrimonial da resseguradora pública.

Por meio de dispensa de licitação, conforme publicado no Diário Oficial (DO), a PricewaterhouseCoopers ficará responsável pelo trabalho. Também foi publicado no DO o aviso de licitação, pela modalidade de pregão eletrônico, para a contratação pelo BNDES de serviços de auditoria externa independente. Neste caso, a abertura das propostas está marcada para o dia 6 de fevereiro, às 11h. Previstos no cronograma do Conselho Nacional de Desestatização (CND), essa contratação de auditorias independentes pelo BNDES é o primeiro passo no processo de privatização do IRB, que deve estar concluído em seis meses.

"Esta primeira fase vai ser importante para termos uma avaliação estruturada do IRB, que vai servir de base para definir o preço de conversão das ações preferenciais em ordinárias, o preço para a negociação entre a União e o Banco do Brasil, além do preço para a oferta de ações aos empregados e aposentados do IRB", diz o presidente do IRB, Leonardo André Paixão.

O desenho da desestatização prevê uma negociação entre a União e o Banco do Brasil. Não haverá leilão, já que a Lei de Desestatização autoriza a União a transferir o controle acionário de um órgão público a outro, sem essa necessidade. Para garantir o caráter privado da nova empresa, mesmo sendo controlada pelo Banco do Brasil, o CND estabelece regras específicas para preservar sua natureza privada.

Pelo arranjo montado pelo governo, BB e União juntos não detêm mais do que 50% das ações ordinárias (papéis com direito a voto) depois da privatização. A participação que o BB pretende comprar do governo não está oficialmente definida, mas deve ficar entre 25% e 30% do capital do IRB, segundo analistas.

A União, por sua vez, terá ainda uma ação de classe específica, conhecida como "golden share"-não impacta a composição do capital da sociedade, mas concede prerrogativas como o poder de veto para mudar o nome da empresa ou o controle acionário. A União usa esse artifício da ação de veto em outras companhias, como Embraer e Vale. "O objetivo no final das contas é fortalecer o IRB com a permanência da União como acionista e com a presença do BB. Se o modelo fosse o das desestatizações dos anos 90 seria melhor avaliar toda a parte que pertence à União e levar a leilão na bolsa de valores para ver quem paga mais. Não é esse o desenho", afirma Paixão, que recebeu o BRASIL ECONÔMICO na sede da resseguradora, no Centro do Rio de Janeiro. (Fonte: Brasil Econômico | Finanças | BR - 26/01/2012)

:: EXIGÊNCIAS

Os esclarecimentos da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) sobre as concessões dos aeroportos de Guarulhos, Campinas e Brasília não trouxeram as boas notícias que o mercado segurador esperava.

A exigência de classificação de risco de crédito (rating) para as seguradoras que quiserem participar do seguro-garantia das obras - apólice que cobre a entrega da construção - foi mantida. Assim, somente Ace, Chubb, Itaú Seguros e J Malucelli podem participar como seguradoras e Munich Re e J Malucelli Re como resseguradores, excluindo o resto do mercado que não possui essas classificações.

A Anac alterou a cláusula do contrato que diz respeito aos seguros, mas a nova redação da regra aumentou a dúvida sobre o tipo de rating necessário para participar. Se antes a exigência era que a nota da seguradora fosse na chamada escala nacional, a nova cláusula exige apenas que a classificação de risco esteja compreendida na categoria 'grau de investimento' em, pelo menos, uma das seguintes agências: Fitch, Standard & Poors ou Moody's.

Com a mudança, pode ser que a seguradora use o rating de sua controladora multinacional para entrar na disputa, diz um executivo do mercado de seguros. Isso permitiria que grupos como Zurich e Mapfre, que não têm rating no Brasil, mas têm no exterior, entrassem na disputa.

Mesmo assim ficariam de fora participantes nacionais do segmento como Austral e Fator Seguradora. Outra alteração foi que a Anac deixou um pouco mais leve a exigência anterior de rating, passando a colocar como requisito apenas que a nota de crédito esteja dentro do grau de investimento da escala das agências. Antes, as notas pedidas estavam nos níveis superiores dentro desse grau. Na prática, porém, essa alteração

não tem efeito, pois as poucas seguradoras que possuem rating no Brasil estavam dentro do requisito passado. A revisão da cláusula também manteve a exigência de que a classificação de risco seja dada exclusivamente pelas agências Fitch, Standard & Poors ou Moody's. Para resseguro, não é tão absurdo pensar em exigência de rating, na medida em que o órgão regulador já exige isso de alguns tipos de ressegurador.

O que é absurdo é limitar as agências de classificação, diz um executivo que preferiu não ser identificado. Entre as resseguradoras prejudicadas pela restrição está o IRB, maior ressegurador do país, que tem classificação de crédito pela A.M. Best, agência especializada no mercado segurador. A nota do IRB está dentro do grau de investimento da agência. A justificativa da Anac para a exigência, presente no documento de esclarecimento, diz que o requisito visa garantir uma qualificação mínima da entidade com vistas a assegurar a solidez financeira das garantias. Gustavo Heinrich, diretor técnico da área de seguros da J Malucelli, uma das poucas seguradoras que podem concorrer, a Anac está correta em exigir a classificação. As empresas públicas têm a prerrogativa de exigir um rating mínimo das seguradoras. É uma tendência entre as seguradoras obter essas classificações.

Agora, o mercado segurador fica na expectativa de que, até a próxima quinta-feira, último dia para a Anac se manifestar antes do leilão, haja a retirada da cláusula de rating. Isso porém não está previsto no cronograma da agência.

Escritórios de advocacia ouvidos pelo Valor dizem já ter sido consultados por seguradoras sobre a possibilidade de derrubar a exigência caso a Anac decida mantê-la. (Fonte: Valor Econômico - 25/01/12)

RA
Campos
Restaurações Automotivas

Airton de Campos
(Black)

Fones (41) 3015-8731 / 9912-5314
Rua Profª Regina Celia Marinoni, 211 - Prado Velho - Curitiba - PR