

REVISTA

SEGURO TOTAL

Ano XV
Nº 149 - 2014
R\$ 20,00



O ETERNO GOVERNADOR

Laudo Natel

**Especial aborda a
relação entre o Seguro e o
Transporte Rodoviário de Cargas**

**O CERTIFICADO DIGITAL
É OBRIGATÓRIO.**

**A DOR DE CABEÇA
É OPCIONAL.**



COMPRA ONLINE
INTELIGENTE



OS MELHORES
PRODUTOS



PROFISSIONAIS
ESPECIALIZADOS



PRESEÇA FÍSICA
EM TODO O BRASIL



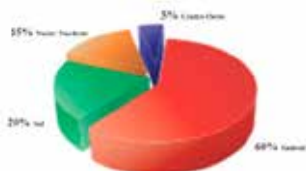
A ICP Seguros reúne os melhores produtos de certificação e uma rede de atendimento presencial qualificada para você adquirir seu certificado digital de forma rápida, segura e sem complicação.

Acesse nosso site e compre seu certificado digital. Tem sempre um ponto da ICP Seguros perto de você, pronto para atendê-lo.



ICP Seguros

www.icpseguros.com.br

**Editor**José Francisco Filho - MTb: 33.063
francisco@revistasegurototal.com.br**Diretor de Marketing**André Pena
andre@revistasegurototal.com.br**Diretor Comercial**José Francisco Filho
francisco@revistasegurototal.com.br**Jornalista**Aurora Ayres - MTB: 24.584
aurora@revistasegurototal.com.br**Redação**Gabriel Vars e Mayara Simeão
redacao@revistasegurototal.com.br**Designer**Marco Antonio Betti
marcoantoniobetti@gmail.comPortal Revista Seguro Total
www.planetaseguro.com.brSiga nosso Twitter
twitter.com/seguro_totalCompartilhenossoFacebook
facebook.com/Revista-Seguro-Total**Distribuição Nacional**

Os artigos assinados são de responsabilidade exclusiva dos autores, não representando, necessariamente, a opinião desta revista.

Agir para não remediar

Não é de hoje a obrigatoriedade de contratação do Seguro RCTR-C pela empresa de transporte. A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) que fiscaliza nas estradas a contratação desse seguro pelo transportador, exige a comprovação da contratação da apólice para efeito de registro no RNTRC e a averbação da viagem realizada naquele momento, para efeitos de regularidade do serviço prestado. Recente comunicado emitido pela agência, em fevereiro deste ano, traz à baila a situação e mexe com o mercado de Seguros de Transporte Rodoviário de Cargas. Leia no Especial desta edição, como parte do mercado – embarcadoras, seguradoras, transportadores, corretoras e afins – reagiu mediante a posição de muitas empresas ao se darem conta de uma lei estabelecida há quase 50 anos.

Há muito tempo também não se via situação tão crítica como a que hoje se encontra o volume de água do Sistema Cantareira, que vem recuando mês a mês. Segundo dados da Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo (Sabesp), o armazenamento de água do sistema registrava nível em 14,9%, no dia 4 de agosto, data de fechamento desta edição. Há exatamente um ano, o volume de água era de 53,9%. Passados quatro meses do anúncio feito pelo governador de São Paulo, Geraldo Alckmin (PSDB), o polêmico projeto de transposição de água da Bacia do Rio Paraíba do Sul para o Sistema Cantareira continua sem consenso com os Estados vizinhos e sob o risco de não sair do papel neste ano. Assunto para ler em Infosustentabilidade.

Quem não estava fazendo o suficiente para enfrentar os desafios da sustentabilidade, eram dois terços de CEOs mundiais, segundo estudo global da Accenture elaborado juntamente com Havas Media RE. A pesquisa revela as razões para a desconexão entre as expectativas de empresários e consumidores de produtos e serviços sustentáveis. Entre os consumidores brasileiros que participaram da pesquisa, 73% disseram que irão considerar os fatores relacionados à sustentabilidade em suas compras nos próximos 12 meses, enquanto 46% já avaliam o desempenho sustentável das empresas e 34% procuram ativamente por informações relacionadas. Resultado: as empresas devem mudar sua comunicação com os consumidores.

Boa leitura!



20



 INFOSUSTENTABILIDADE

14

Um olhar sobre a crise hídrica do Sistema Cantareira, há meses defasado com a falta de chuva. Mas será só esse o problema?

28

 CAPA

Exemplo de político, empresário e dirigente esportivo, o eterno governador Laudo Natel conta um pouco da trajetória de sua vida, rica em conteúdo humano, sabedoria e empreendedorismo.



 ESPECIAL

Como o Comunicado da ANTT, emitido recentemente, mexeu com o mercado brasileiro de Seguro de Transporte Rodoviário de Cargas.

6

MURAL

26

PESQUISA

12

MERCADO

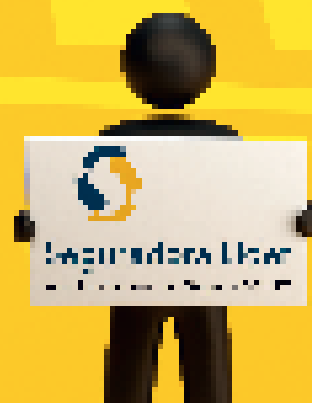
38

GIRO

**TODOS OS FERIDOS
EM ACIDENTE DE TRÂNSITO
PODEM CONTAR COM O
SEGURO DPVAT. É SIMPLES,
RÁPIDO, GRÁTIS E NÃO PRECISA
DE INTERMEDIÁRIO.**



ACESSE DPVATSEGURODOTRANSITO.COM.BR
SAC DPVAT: 0900-092 12-0-4



Amigo do Seguro forma jovens aprendizes

Funenseg capacita nova turma em parceria com o Instituto Techmail



Jovens aprendizes, educadores e representantes da Funenseg e Instituto Techmail

O mercado de Seguros de São Paulo acaba de receber mais uma turma de 29 jovens formada pela Fundação Escola Nacional de Seguros (Funenseg) em parceria com o Instituto Techmail.

O Amigo do Seguro tem recebido o apoio das empresas do mercado de seguros na absorção dos alunos aprovados em estágio. Os formados iniciam como estagiários ou jovens aprendizes e têm a oportunidade de fazer carreira com a efetiva participação das empresas Amigas do Seguro, que abrem as portas para esse jovens aplicarem, na prática, tudo o que foi aprendido em sala de aula.

Os alunos aprovados para o Curso de Iniciação ao Trabalho do Programa Amigo do Seguro são egressos de escolas públicas. Os formandos cumpriram a carga de 141 horas/aula e receberam treinamento de Atendimento ao Cliente, Informática Básica, Orientação Profissional, Matemática Financeira Básica, Língua Portuguesa, Teoria Geral de Seguros, Oficinas

e Palestras. Ao término do curso, os jovens passam a fazer parte do banco de dados do Instituto Techmail - atuante na gestão da carreira do jovem, direcionando-o para o desenvolvimento de suas competências profissionais, humanas e éticas -, que disponibilizará o currículo dos alunos para as empresas corretoras de seguros, prestadores de serviços e seguradoras de São Paulo.

O Instituto Techmail herdou a experiência de sua mantenedora, a Techmail que é uma empresa de terceirização de serviços e processos (BPO - Business Process Outsourcing) especializados em seguros com uma trajetória de 17 anos nesse mercado e já qualificou mais de 500 colaboradores. A Techmail sempre forneceu a oportunidade do primeiro emprego para jovens, que evoluíram e hoje são grandes gestores em suas áreas. O conhecimento adquirido pela companhia foi transferido para o Instituto Techmail.

SEGURO DE CASCOS MARÍTIMOS

AIG entra no mercado de embarcações

A AIG Brasil chega ao mercado de embarcações com o Seguro de Cascos Marítimos AIG. Voltada para embarcações comerciais como balsas, empurradores, navios de apoio e até lanchas de salvamento, a nova cobertura da companhia protege cascos, máquinas, motores, instalações e equipamentos.

A navegação é uma das modalidades de transporte mais importantes no mundo. No Brasil, a indústria naval está em constante crescimento e, com foco exatamente na proteção das embarcações que atendem portos, rios e lagos, a AIG entra neste mercado com a comercialização desta apólice.

“Este é um seguro de grande importância para a indústria naval em nosso País. Lançamos essa modalidade no intuito de oferecer ao mercado naval maior proteção e equilíbrio para suas operações”, afirma Rodrigo Vieira, gerente de Transportes da companhia.



O recorde dele é difícil de bater.
Nosso preço, também.

César Cielo, recordista mundial dos
50 metros livres de natação, com 20:01.

Não deixe de apresentar a cotação do HDI Auto.
O seguro que só não é superior no preço.

HDI

Seguros

É de bom-preço.

www.hdi.com.br

www.hdi.com.br

Chubb lança ferramenta global de Loss Control

A Chubb Seguros acaba de lançar o Guidepoint, nova ferramenta global das áreas de Subscrição e Loss Control, área responsável pela prevenção de perdas, que desde junho é oferecida a todos os segurados corporativos da companhia. Com a novidade, os processos serão todos automatizados, garantindo maior agilidade e ganho de eficiência operacional aos colaboradores.

“O Guidepoint irá simplificar a avaliação de riscos, melhorar o apoio em prevenção de perdas e fortalecer cada vez mais as propostas em engenharia de prevenção de perdas”, explica Jaime Gutierrez, gerente de Loss Control da Chubb. Entre as vantagens, a ferramenta deve economizar cerca de 30% o tempo dos colaboradores, que terão mais disponibilidade para as atividades de serviço que são oferecidas sem custo para os clientes

segurados.

Além de otimizar os prazos, a plataforma acessível na web faz acompanhamento automático das melhorias nos processos, procedimentos, controles e proteções nas operações dos segurados, agilizando o trabalho de corretores e profissionais da Chubb.

O Loss Control é um importante diferencial no mercado e é oferecido há mais de 65 anos. O serviço exclusivo de consultoria, prestado por profissionais altamente qualificados e especializados, com a parceria de corretores e clientes, tem o objetivo de reduzir tanto a severidade quanto a frequência dos sinistros que possam ocasionar danos pessoais, materiais e à imagem das empresas seguradas. O departamento destaca a companhia no mercado pela prestação de serviços personalizados na prevenção de riscos empresariais, responsa-



Jaime Gutierrez: “ferramenta simplifica a avaliação de riscos”

bilidade civil e de transportes nacionais e internacionais.

Brasilprev renova certificações

ISO 9001 e Probare

A Brasilprev Seguros e Previdência S.A, uma das maiores empresas de previdência privada do País, acaba de garantir a renovação da ISO 9001/2008 e a recertificação do Selo de Ética e da Norma de Maturidade de Gestão do Programa Brasileiro de Autorregulamentação do Setor de Relacionamento (Probare).

A Central de Atendimento da companhia passou por uma auditoria, realizada pela Fundação Vanzolini, de validação do seu sistema de qualida-

de, e recebeu a recertificação da norma da ISO 9001/2008. A área renovou também, pelo sexto ano consecutivo, o Selo de Ética, que atesta a concordância com as diretrizes do Código de Ética do Probare que, por sua vez, está em conformidade com a legislação vigente e com o Código de Defesa do Consumidor. Em relação à Norma de Maturidade de Gestão, que tem como objetivo promover o aprimoramento no setor de relacionamento das empresas, a companhia manteve o nível 4 (máximo).

A ISO 9001/2008 é uma certificação da International Organization for Standardization, organização não governamental com sede em Genebra,

Suíça, que elabora normas do Sistema de Gestão da Qualidade. Essas normas garantem que a empresa é capaz de fornecer regularmente produtos e serviços que atendam às necessidades e expectativas dos clientes, e que estão em conformidade com as leis e regulamentos aplicáveis. Já o Programa Brasileiro de Autorregulamentação do Setor de Relacionamento (Probare) é a união das três entidades representantes do setor de relacionamento no Brasil: Associação Brasileira de Marketing Direto (ABEMD), Associação Brasileira das Relações Empresa Cliente (Abrarec) e Associação Brasileira de Telesserviços (ABT).

Korsa é a nova parceira da ABTI

A Korsa Corretora de Seguros, referência na gestão de riscos e seguros de alta complexidade, acaba de anunciar sua mais recente parceria, com Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI). A entidade de classe patronal representa as empresas habilitadas ao Transporte Rodoviário Internacional de Cargas. A partir de agora, as empresas associadas da ABTI poderão usufruir de condições especiais para dois produtos inéditos no mercado oferecidos pela Korsa: Seguro de Vida com traslado de corpo e o Seguro de Tributos suspensos.

O Seguro de Vida com traslado de corpo é um produto que atende aos transportadores quando há um óbito em país estrangeiro. A maior preocupação do transportador é a de que um trabalhador, vinculado a sua empresa e trabalhando no exterior venha a óbito e há muitas dificuldades para traslado do corpo. Esse produto novo facilita e desburocratiza essa operação.



James Theodoro: parceria bem-vinda

Aplicado para mercadorias em trânsito para a Argentina, o Seguro Tributos suspensos ocorre quando a mercadoria está em trânsito e há um sinistro no exterior e, obrigatoriamente ela deve ser nacionalizada no local do evento. Assim, os tributos devem ser recolhidos naquele país. Com este seguro, as apólices são emitidas e pagamento o prêmio aqui no país, e o cliente terá a assistência plena na aduana Argentina.

Previsul Seguradora expande atuação

O Estado de Goiás é um dos mercados-chave para a Previsul Seguradora no processo de expansão da marca. Para reforçar essa equipe, a empresa anuncia a contratação de Salviano Silva Oliveira como consultor comercial. O profissional atua há 19 anos no mercado e acumula experiência no atendimento do mercado goiano.

A superintendente comercial da Previsul, Andréia Araújo, aponta que Goiás foi o terceiro Estado brasileiro com maior crescimento industrial em 2013, com um aumento de 8,2% na produção industrial. Resultado das transformações estruturais da economia, esse movimento repercutiu positivamente em toda cadeia produtiva, aumentando o poder de compra da população. “O cenário econômico de Goiás demonstra um potencial mercado consumidor favorável à implantação de novos empreendimentos e de expansão do setor de seguros de vida”, informa.

Segundo ele, o mercado segurador local está aquecido, cenário que proporciona aumento da comercialização de seguro. “Pretendo ampliar o mix da carteira e atender à característica do corretor goiano, que trata os clientes um a um”, avalia Oliveira.



Salviano Silva Oliveira: objetivo é ampliar o mix da carteira

Brasil Insurance

Companhia desacelera o ritmo de aquisições para focar em integração e expansão

No dia 25 de julho, a Brasil Insurance organizou um café da manhã para imprensa. Na oportunidade, Edward Lange, novo presidente da holding, falou sobre a reestruturação da empresa e enfatizou que o foco agora é a integração operacional das 52 sócias-corretoras que formam a companhia, a fim de impulsionar a retomada de seu crescimento.

Com isso, muda o modelo de negócios da companhia, antes focado em aquisições. “O objetivo para um curto prazo é a integração operacional das corretoras com foco no crescimento orgânico e na reestruturação interna. A Brasil Insurance incorporou corretoras com culturas diferentes e chegou o momento de unificar o modelo”, ressalta Lange (ex-presidente e CEO da seguradora Allianz Brasil). De acordo com o executivo californiano, essa integração deverá ser concluída em 2015.

Por que investir em Seguro Residencial?

San Martin Corretora de Seguros dá dicas aos que desejam proteger o patrimônio imobiliário

A casa própria é um dos maiores investimentos feitos por algumas famílias, mas muitas delas esquecem ou desconhecem a importância de contratar um seguro residencial. Para entender melhor sobre o assunto, o sócio fundador da San Martin Corretora de Seguros, Carlos Alexandre Gomes, explica que além dos gastos para compra do imóvel, também é preciso somar despesas com reformas, manutenção de eletrodomésticos, móveis e potenciais acidentes que possam acontecer, para decidir qual melhor seguro contratar e proteger o patrimônio em questão.

Devido ao grande número de acidentes de trânsito e furtos, muitas pessoas optam por efetuar apenas o seguro do automóvel. Mas o que elas não sabem é que o custo médio de um seguro residencial é mais barato se comparado ao automotivo. “Alto custo é uma das justificativas de consumidores que não conhecem a importância de investir em um serviço que visa proteger sua casa/apartamento e os bens que possuem nele. Mas isso é um mito. Para se ter ideia, a taxa de seguro de um automóvel varia de 5% a 15%, enquanto a taxa anual de um seguro residencial varia de 0,8% a 1,0% sobre o valor do imóvel”, explica Carlos Alexandre Gomes.

Para decidir qual cobertura se adequa mais à necessidade do cliente, um dos fatores a serem analisados seria a quais riscos o imóvel está exposto, já que existem diferentes tipos de coberturas. Os planos de Seguro Residen-



Carlos Alexandre Gomes: “alto custo de Seguro Residencial é um mito”

cial possuem cobertura principal para danos causados por incêndios, queda de raios e explosão causada por gás de uso doméstico e suas consequências, que englobam desmoronamento, impossibilidade de proteção ou remoção de vítimas salvas, despesas com combate ao fogo, salvamento e retirada de entulho do local.

Mas também existem outras opções de acordo com as prioridades dos proprietários, como as que indenizam danos causados por incêndios provocados por explosão de aparelhos ou substâncias de qualquer natureza, terremoto, queimadas em zona rural, vendaval, impacto de veículos, queda de aeronave, danos elétricos, alagamentos, entre outras. “É importante ressaltar que alguns bens não são in-

denizados pelo seguro, como pedras e metais preciosos, obras e objetos de arte em geral, joias, raridades, manuscritos, plantas, projetos, papel moeda, selos, cheques, papéis de crédito, livros de contabilidade e bens de terceiros. Para isso existe outro tipo de seguro”, revela Gomes.

Um facilitador aos que contratam o Seguro Residencial é a assistência domiciliar para chamadas emergenciais. Neste caso, sempre que necessário a seguradora envia um profissional especializado para efetuar reparos elétricos, hidráulicos, para desentupimento, limpeza de calhas, substituição de telhas e serviços de chaveiro, por exemplo. Dessa forma, o segurado conta com a comodidade de ter um profissional 24 horas por dia para efetuar o atendimento no domicílio, graças ao seguro contratado. “O que muitos não sabem é que alguns seguros realizam a cobertura de situações inusitadas, como o vazamento de água de um banheiro que compromete o imóvel do vizinho, ou até mesmo se o cachorro morder o carteiro”, explica sócio fundador da San Martin Corretora de Seguros, Carlos Alexandre Gomes.

Caso seja preciso acionar o seguro, basta contatar a seguradora, que irá enviar um técnico para efetuar a perícia. Neste caso, o cliente não deve providenciar reparos antes que esta ação seja concluída. Além disso, vale a pena comparar o custo de reparo ou reposição com o da franquia estabelecida, antes de realizar o chamado.

A PROTEÇÃO QUE TODO PARA-CHOQUE PRECISA!



NOVA COBERTURA PARA TRINCADOS, AMASSADOS
OU DEFORMAÇÕES PASSÍVEIS DE REPARO.



SOLUÇÕES EM VIDROS E TUBOS AUTOMOTIVAS

Assista ao vídeo.

www.autoglass.com.br/para-choques





GOVERNANDO A VIDA

*Prestes a completar
94 anos, o eterno
Governador Laudo Natel,
é um exemplo de pessoa
bem-sucedida*

“**E**stou satisfeito com a vida”. O dono da frase é também o personagem principal de biografia e carreira ímpares, um exemplo de vida. Um homem de origem simples, criado na roça, Laudo Natel construiu sólida carreira, fez o Estádio do Morumbi e ocupou por duas vezes o Palácio dos Bandeirantes. São-paulino de geração espontânea, como costuma dizer, é Patrono do Tricolor e durante quase 30 anos trabalhou no setor bancário. Nascido em São Manuel – região Oeste do Estado de São Paulo –, em 14 de setembro de 1920, viveu em diferentes cidades do interior paulista, iniciando uma promissora carreira em Marília. “Tenho o raro privilégio de conhecer todos os 571 municípios do Estado de São Paulo”, orgulha-se.



O pequeno Laudo, com 7 anos de idade, cavalgava diariamente até a escola

Natel lembra que, quando menino, andava quilômetros a cavalo para poder estudar, pois vivia em uma fazenda, na área rural, longe da cidade. Naquela época, lá pelos 10 anos de idade, nunca ouvira falar de futebol. Muito menos em política! Quem diria que, um dia, estaria à frente de um dos maiores times de futebol do País e governaria, por duas vezes, a maior metrópole brasileira! Além de ter sido um dos responsáveis pela consolidação da empresa que hoje é uma das maiores instituições financeiras privadas do País.

Estudou, formou-se em Economia e Administração de Empresas e no Banco Noroeste conheceu Amador Aguiar, que viria a fundar o Banco Brasileiro de Descontos. Tempo depois, acabou se tornando seu braço direito no Bradesco, chegando ao cargo de diretor da instituição, já aos 30 anos de idade. “Nesse momento, o SPFC estava passando por uma fase difícil. Por ser um homem de banco, me procuraram para arranjar uma solução para o clube”.

Determinado, Laudo não só conseguiu solucionar o problema como acabou dando o ponta-pé inicial para a construção do monumental Estádio

do Morumbi, não medindo esforços para angariar recursos para a obra. Tudo começou quando se associou ao Clube, em 1946, aonde atuava como diretor de Finanças. Dez anos depois, assumiu a presidência do Tricolor. Seguiu como dirigente do São Paulo durante 14 anos só deixando o cargo em 1972.

A construção do maior estádio particular do Brasil, que recebeu o nome de Cícero Pompeu de Toledo, consumiu nada menos que 18 anos para ser concluída, de 1952 a 1970. A primeira inauguração, ainda parcial, aconteceu em 1960. “O Morumbi foi uma aventura que deu certo”, constata o eterno torcedor do São Paulo, sobre o que um dia foi um loteamento onde seria construída apenas uma praça. “A primeira batalha foi conseguir a anuência da Prefeitura de São Paulo para construir um estádio ao invés da praça. Foi uma grande luta. Mas conseguimos!”, comemora.

Naquela época, a renda do futebol era oriunda apenas de bilheteria. A situação difícil do Clube, trouxe à tona o homem empreendedor que havia

em seu íntimo. Intuitivamente, criava o que hoje se denomina marketing esportivo com a venda de: carnês, títulos patrimoniais, espaço publicitário, cadeiras cativas e camarotes. Relatório financeiro da construção do Morumbi, até 1961, elaborado pelo Clube, aponta que cerca de Cr\$ 11 milhões foram cedidos pela Prefeitura e pelo Governo do Estado. A quantia é classificada como irrisória no texto preparado pelo departamento de comunicação são-paulino. O cálculo é de que vieram dos cofres públicos 4,54% do total investido para erguer a casa do São Paulo.

Natel conta que metade do que hoje é a parte social do SPFC foi comprada a prazo e a outra metade foi oferecida pela imobiliária Aricanduva, a fim de propagar as vendas dos terrenos no bairro do Morumbi. “O primeiro tijolo do bairro do Morumbi foi do SPFC, como uma alavanca para o desenvolvimento local”, comenta. “Foi uma obra de fé e perseverança, pois mesmo em uma fase de inflação galopante, entregamos o Morumbi sem dívida alguma”, relata. Para ho-



No Governo do Estado, Laudo recebe a visita dos tripulantes da Cápsula Gemini, Neil Armstrong e Richard Gordon



A Rodovia dos Imigrantes quando ainda era apenas maquete

menageá-lo, a diretoria do São Paulo deu seu nome ao Centro de Formação de Atletas, inaugurado em 2005, em Cotia, SP.

O GOVERNADOR CAIPIRA

Personagem relevante na política, Laudo Natel foi vice-governador de São Paulo em 1962 e, com a destituição de Adhemar de Barros, em 1966, cumpriu o restante do mandato, dando continuidade aos projetos de Adhemar e unificou as usinas hidrelétricas de São Paulo, criou a CESP e deu prosseguimentos básicos para a construção do metrô de São Paulo.

Na época, ficou conhecido como o Governador Caipira pelas oportunidades de emprego que abriu para os jovens do Interior Paulista, visando ao seu desenvolvimento profissional lon-

recebe homenagens anualmente dos estudantes de registro, todo dia 13 de agosto. “Eu trabalhei muito. E com amor. O trabalho nunca foi um peso para mim. Eu gosto do meu Estado, do meu País. O brasileiro é um povo inteligente”, elogia.

Sua história relevante para o País lhe rendeu uma biografia intitulada “Laudo Natel – um bandeirante”, de Ricardo Viveiros. Na ocasião do lançamento do livro,

ge das dificuldades dos grandes centros. Eleito indiretamente, reassumiu o cargo em 1971, onde permaneceu até 1975. Ao governar o Estado pela segunda vez, Natel deu ênfase ao desenvolvimento da Rodovia dos Imigrantes, unificando a malha viária em torno da Fepasa, prosseguiu a construção da pista ascendente da Rodovia dos Imigrantes, criou a Sabesp e a Cetesb. Também inaugurou as primeiras estações do Metrô e elaborou plano para desenvolvimento do Vale do Ribeira, onde

em outubro de 2010, o Governador Caipira, como é conhecido, declarou: “a vida é um sonho possível de se realizar com ética, trabalho e amor. Aos 90 anos de idade vejo que foi muito bom sempre acreditar nisso”.

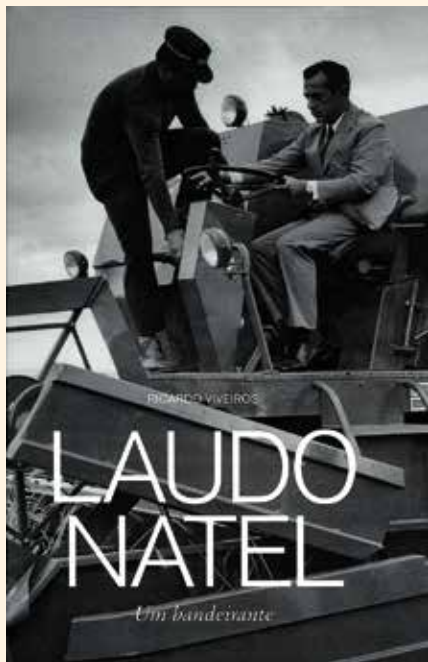
No livro, sua trajetória de vida é contada pelo próprio biografado e por mais de cinquenta entrevistados: políticos, como Claudio Lembo, Antonio Delfim Neto e Miguel Colasuonno; os empresários Lázaro Brandão e Ivan Zurita; os juristas Ives Gandra Martins, Paulo Planet Buarque e Henri Aidar; o escritor Benedito Ruy Barbosa, entre outros.

Mas engana-se quem pensa que Laudo Natel pendurou as chuteiras! Diariamente, vai ao seu escritório e uma vez por semana participa das reuniões de diretoria do Bradesco. O bom humor acompanha a sabedoria de quem tem muita história para contar aos 13 bisnetos e a quem quiser ouvi-lo. Quem o conhece pode comprovar o que Ricardo Viveiros sublinha em sua biografia: “Laudo Natel está consciente de sua trajetória, mas permanece o que sempre foi: um homem do interior, de vida simples e sem qualquer traço de vaidade”.



Com Amador Aguiar, fundador do Bradesco

DEPOIMENTOS:



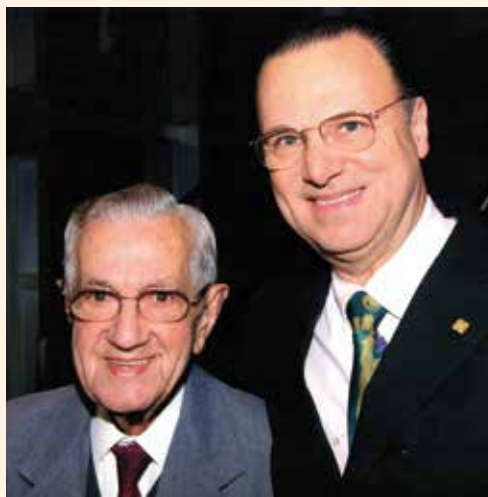
Capa do livro "Laudo Natel – Um bandeirante"

“O destino proporcionou-me a felicidade de ser o biógrafo de Laudo Natel. Trata-se de um homem simples, modesto, ético, capaz, humano e grandioso na sua visão real da vida. Tem papel relevante em três importantes vertentes: como trabalhador, construiu ao lado de Amador Aguiar um dos maiores bancos do mundo, criando um moderno estilo de prestação de serviços aberto à todas as camadas da sociedade; como presidente do São Paulo Futebol Clube foi capaz de criar o marketing esportivo no Brasil e construir o maior patrimônio privado de um time de futebol em todo o mundo; por fim, foi um político ‘ficha limpa’, que soube impor-se corajosamente à ditadura pós o Golpe Militar de 1964 e – com honestidade, visão e trabalho –, tirou São Paulo da quebra econômica e o estruturou como um grande, confiável e produtivo estado do País. Deixou o car-

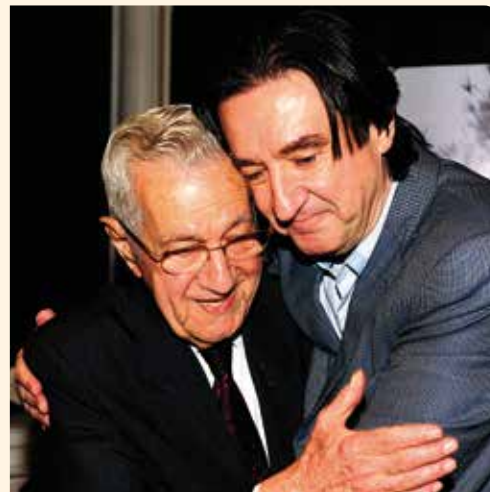
go de governador, depois de dois mandatos, e se dedicou à comercialização de seguros com a mesma humildade de sempre. Laudo Natel é um desses homens eternos, quer pelo seu concreto exemplo de honradez, suas realizações, quer pela sua efetiva contribuição à história do Brasil.”

Ricardo Viveiros, jornalista e escritor, autor do livro “Laudo Natel, um bandeirante”, editado pela Imprensa Oficial do Estado de São Paulo.

“Falar de Laudo Natel, além de uma grande honra, é uma imensa satisfação: ele foi um dos maiores inspiradores em minha carreira profissional. Até hoje, procuro imitá-lo em sua humildade, fé, amizade e profissionalismo. Fui contínuo dele em 1961 e a minha felicidade era quando precisava entrar em sua sala para pegar as assinaturas para documentos. Ele era sempre muito gentil e educado, demonstrava sua atenção com todos independentemente de cargos. O Sr. Laudo sempre procurou apoiar e ajudar a quem o procurava



O executivo Norton Glabes Labes, amigo de longa data



O jornalista Ricardo Viveiros durante o lançamento da biografia

seja para pedir empregos, transferências de regiões, auxílio para internações hospitalares etc. Todos esses pedidos mesmo após deixar a política e sabendo que não gostaria mais de atuar como político. No Bradesco, acredito que foi o executivo que mais inaugurou agências bancárias, principalmente no Estado de São Paulo e sempre se locomovendo por automóveis, pelo pavor que tinha de viajar de avião. Ele soube formar uma família exemplar e é muito dedicado aos filhos. Até a pouco tempo, semanalmente, dirigia seu próprio carro para levar frutas aos seus dois filhos. Laudo é o bancário mais antigo do País e com uma disciplina pouco vista nos dias de hoje. Dorme muito cedo e diariamente às 5 horas já está acordado, de terno e preparado para ir trabalhar. Feliz de quem, como eu, teve o privilégio de trabalhar com ele, um grande homem, um executivo excepcional.”

Norton Glabes Labes, executivo do Banco Bradesco durante 52 anos e meio e amigo de Laudo Natel.



**PILARES
DE UM NOVO
TEMPO**

**09 A 11
OUTUBRO**

**ANHEMBI
SÃO PAULO**

O MAIOR CONGRESSO DE CONSTRUTORES
EM AMÉRICA DO SUL

**ÚLTIMAS VAGAS
NÃO FIQUE DE FORA!**



Valor inscrição	Valor expositivo	Valor expositivo	Valor
Ex	Com 25m x 30m	Com 30m x 30m	Expo
AGOSTO	500,00	1.000,00	1.000,00
SETEMBRO	700,00	1.400,00	1.700,00

INSCRIÇÕES: WWW.SINCORSPORG.BR
INFORMAÇÕES: 3188-5015 | 3188-5046

Associação
SINCORSP

Até quando?

Há quase um ano sem chuva, Sistema Cantareira atinge nível crítico e clama por soluções

Gabriel Vars e Mayara Simeão

Década de 1960, a Região Metropolitana de São Paulo se desenvolvia, a população crescia, e o consumo de água aumentava. Períodos de falta de água tornavam-se constantes, até que o governo encontrou a solução: o Sistema Cantareira, construção de barragens na bacia hidrográfica do Rio Piracicaba, a fim de acrescentar uma capacidade de 22 mil litros/segundo. Durante 41 anos, o Sistema abasteceu 70% do Estado de São Paulo, incluindo a capital. Porém, em meados de 2013, foi anunciado que o nível de água diminuía. Atualmente, o local está praticamente seco, sendo necessário utilizar o volume morto, água abaixo do nível de captação da represa. E agora, o que fazer?

Segundo a Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo (Sabesp), o fator mais apontado para o que seria o causador do problema é o índice baixo de chuvas. Informações do governo indicam que o último verão foi o mais seco desde 1984. O motivo da estiagem não é apenas a

falta de chuva. “Tivemos um grande crescimento da cidade de São Paulo, que não foi acompanhado com metas feitas pelo governo pra suprir uma situação dessas. Poderíamos ter um ano de poucas chuvas”, explica a meteorologista Bianca Lobo.

Com o aumento da população, o consumo de água aumentou e também foi utilizado de formas inadequadas. “Temos a falsa ideia de abundância, o que nos prejudica. Por ser ‘abundante’, este recurso é barato em nosso País, e tratado com descaso”, afirma Malu Ribeiro, coordenadora do projeto Rede das Águas da Fundação SOS Mata Atlântica.

Era comum, até meses atrás, ver pessoas lavando calçadas, quintais e carros todos os dias, além de banhos demorados, águas de piscinas trocadas diariamente e até a mangueira usada na brincadeira de crianças. O fato é que o governo e a população não tiveram responsabilidade social perante o uso da água. Não houve prevenção para evitar a seca.

MEDIDAS URGENTES

A Sabesp divulgou, em março, que a residência que diminuísse 20% do seu consumo, ganharia 30% de desconto na conta de água. Muitos aderiram a essa ideia. “Estou utilizando água que sobra da lavagem de roupas para a descarga”, conta a dona de casa Maria de Lourdes, moradora da zona Norte da cidade.

Contudo ainda é possível ver moradores gastando água de forma indevida. Além disso, pesquisas apontam que em algumas regiões de São Paulo, durante a madrugada ainda há falta de água, ao contrário do que diz a Sabesp, em nota. Franco da Rocha é um dos lugares afetados. “Entre 22h30 e 5h30 não tem água. Isso afetou a minha rotina, tenho que sair correndo da faculdade para conseguir chegar a tempo de tomar banho”, afirma John Allan estudante e morador da região.

O caso mais recente de redução da pressão na rede de abastecimento foi após a Copa do Mundo, na região da Vila Madalena, onde há uma grande

concentração de bares. Como forma de se adequar a essa rotina, donos dos estabelecimentos trocaram os copos de vidros pelos de plásticos.

Há cinco meses, o governo tentou solucionar o problema usando a técnica “semeadura de nuvens”, que consiste no bombardeamento de par-

tículas de água em nuvens, com uso de avião pulverizador. Entretanto, especialistas afirmam que isso pode não funcionar, pois depende da situação climática do País e o número de nuvens tem que ser alto.

Medidas aplicadas pelo governo, parte da população diminuindo

o consumo de água e a espera por um próximo verão chuvoso. O ano de 2016 é a meta para que o problema da estiagem do Sistema Cantareira se resolva, porém, depois de resolvido, é preciso pensar no futuro, para que não ocorra esse problema novamente.

Leia entrevista com Malu Ribeiro, coordenadora do Projeto Rede das Águas da Fundação S.O.S Mata Atlântica

Revista Seguro Total - Crises hídricas já ocorreram na história da cidade. O que diferencia esta das antigas crises?

Malu Ribeiro - Crises hídricas já ocorreram, mas nunca tivemos uma desta dimensão. A última semelhante foi nos anos 1950, onde o padrão de consumo era diferente e a demanda por água era menor. O crescimento exagerado da população, a competitividade pelo uso da água em setores Industriais, Agrícolas e a Geração de Energia em parceria com o mau uso, apenas aumentam a dimensão do problema. Podemos dizer que as antigas crises foram resolvidas sozinhas. Com uma menor demanda de consumo e as cidades ocupando menos áreas de mananciais, as chuvas conseguiram lidar com a falta de água, atualmente isso não é possível. O crescimento das cidades de forma desordenada apenas agrava a situação.

ST - As mudanças climáticas que enfrentamos são causas diretas para o problema com a água? Os investimentos em recursos hídricos são suficientes?

Malu - De uma forma geral, a água é o recurso que mais se espelha nas mudanças climáticas que uma região está sujeita. Secas ou enchentes são capazes de deixar um País inseguro quanto a sua gestão de recursos hídricos. Em um País como o Brasil, por exemplo, temos 1.000 cidades sofrendo com a seca enquanto outras 800 estão alagadas. Nacionalmente, não tivemos e não temos um forte investimento em recursos hídricos, muito



Malu Ribeiro da S.O.S Mata Atlântica

menos uma regulamentação eficaz quando tratamos do assunto. Temos a falsa ideia de abundância, o que nos prejudica. Por ser “abundante”, este recurso é barato aqui, e tratado com descaso. Para a gestão nacional deste recurso temos o instrumento de cobrança, mas nem todos os setores da sociedade pagam para utilizar esse serviço. No Brasil, apenas a Indústria paga pelo uso da água, e setores que utilizam muito este recurso, como a agricultura, sequer possuem um sistema de reaproveitamento eficaz.

ST - Por que somos tão dependentes do Sistema Cantareira?

Malu - O Sistema Cantareira abastece 70% da cidade paulista e regiões metropolitanas, e o problema hídrico é causado atualmente pela falta

de água, e não pela sobra dela. E a situação climática que vivemos apenas agravou uma gestão “limitada” da região Sudeste, principalmente as regiões metropolitanas. A cidade de São Paulo ainda tem “saídas” para esse problema, já a região de Campinas é abastecida única e exclusivamente por esse sistema. As secas regionalizadas impactam todos os setores da sociedade, incluindo a economia e a sustentabilidade.

ST - Quais as medidas para solucionar esta crise?

Malu - Para que não exista uma paralisação de atividades econômicas, precisaríamos de uma maior e melhor regulamentação do uso da água em todos os setores que a utilizam. Investir em tecnologia é essencial para a solução do problema, que não ocorrerá de um mês para o outro. Por causa da maior densidade populacional, esta crise poderá ser resolvida em anos, e mudanças precisam ser feitas agora. O setor de saneamento das cidades precisa investir em reuso, melhorar a despoluição e adotar medidas como a tomada pela Sabesp, onde é dado um desconto na conta do próximo mês a quem economizar água no mês vigente. Precisamos de uma reeducação sobre o uso da água, precisamos aprender a viver de acordo com a nossa nova realidade hídrica, o que será possível com acesso a informações de forma clara. Melhorar a eficiência da medição e investir em tecnologia são passos importantes a serem tomados.

Seguro Floresta

Como o mercado de Seguros pode contribuir com a preservação dos recursos florestais

A preservação dos recursos florestais existentes no planeta, fomentando a conscientização da sociedade tem sido um dos assuntos mais discutidos em relação aos processos produtivos e aos danos que os mesmos podem gerar na natureza. Apesar de diversas medidas de prevenção, alguns riscos sempre existem. Dessa maneira, investir em uma atividade direta ou indiretamente relacionada ao meio ambiente requer conhecimento técnico e um planejamento rigoroso.

O mercado segurador disponibiliza diferentes tipos de seguros ambientais, dentre eles o Seguro Floresta, que é indicado, exclusivamente, a empresários e empresas que atuam na exploração comercial madeireira. Como é um tipo de apólice bem específica, muitos produtores desconhecem ou possuem dúvidas a respeito. O seguro floresta é um tipo de seguro rural que visa amparar culturas que tenham fins comerciais e prazos para corte e/ou comercialização. É destinado a produtores proprietários de terras de reflorestamento e indústrias de papel e celulose. É um tipo de seguro devidamente regulamentado pela Superintendência de Seguros Privados (Susep) e que garante a cobertura dos custos de reposição de florestas em formação ou do valor comercial de florestas já formadas ou naturais, contra as perdas decorrentes de incêndio, eventos biológicos e meteorológicos.

Para essa modalidade de seguro, pode ser considerada como floresta qualquer formação florestal de cul-

turas, desde que mantida com fins comerciais. O produtor rural sabe que trabalhar com a terra envolve riscos. Adversidades climáticas e outras ameaças podem comprometer a colheita. Para não ficar à mercê da sorte e garantir o rendimento, destaca-se a importância do seguro floresta garantindo o retorno do investimento próprio e financiamento. O investimento na floresta é alto e o retorno é de longo prazo, assim o seguro floresta se torna a melhor alternativa para mitigação de riscos. Para maior tranquilidade, sua contratação deve ser feita desde o início do cultivo.

Willians Ferraz, gerente técnico de Demais Ramos da AD Corretora de Seguros, explica que pode ser segurada por esse tipo de apólice qualquer cultura que seja cultivada com fins comerciais e que tenha finalidade de

destino tais como eucalipto, pinos, araucária, seringueira, teça e diversas outras. Os critérios de aceitação do seguro para florestas geralmente variam de acordo com a cultura, área (ha), finalidade, região, estado, município, idade da cultura, frequência de limpeza e manutenção. Todos os riscos da atividade de reflorestamento podem ser segurados, desde que tenham fins comerciais e previsão de corte. A floresta é dividida em talhões, áreas, aceiros etc. O seguro floresta garante o valor das despesas de custeio (implantação e manutenção) ou no caso de florestas formadas ou naturais, a fixação do limite máximo de indenização e seu valor em risco.

VANTAGENS E PROCEDIMENTOS

O segurado tem garantida a recuperação de parte do valor investido na lavoura, em caso de sinistro indenizável. Com isso, também contribui para a redução da possibilidade de inadimplência em caso de financiamentos. E existe subvenção federal e subvenção estadual para alguns estados. A identificação das florestas que estão cobertas pela apólice deve ser feita de acordo com análise de croqui e pontos de GPS identificados no momento da contratação do seguro. A floresta estará coberta a partir do início de vigência da apólice. Essa data é decidida pelo segurado (podendo ser no início do cultivo ou já com a floresta em andamento). A floresta estará coberta até o seu corte, devendo a apólice ser renovada anualmente.



Willians Ferraz: "todos os riscos da atividade de reflorestamento podem ser segurados"



**Sistemas
Seguros**



**SISTEMAS
SEGUROS**

**A Sistemas Seguros evoluiu.
Compre novas novidades!**

**Vinhamos uma nova página na nossa história
trazendo muitas novidades para 2014.**



Novo mercado.



**Novo website - 100% responsivo
e totalmente mais seguro.**



**Novos produtos e serviços
para o mercado de seguros.**

Assim

www.sistemas-seguros.com.br

**Entre em contato conosco e conheça tudo
o que podemos oferecer em sua região.**

Estamos à sua disposição.



**SISTEMAS
SEGUROS**

**Av. Angélica, 927 - 4º a 5º andar
Jardim Paulista - São Paulo**

Tel: 11 3664.2040

Na ocasião de um sinistro, comunicar imediatamente o corretor de seguros responsável pela condução e contratação da apólice com a seguradora, tomando todas as medidas necessárias para prevenção das perdas. O processo de indenização é conduzido com a vistoria prévia da seguradora que identificará os danos e analisará os documentos que serão solicitados, entre eles: boletim de ocorrência, carta relatando a ocorrência do sinistro e matrícula da propriedade rural. Oportunamente outros documentos também poderão ser solicitados. Não existe a obrigatoriedade de fiscalização. No momento da contratação, o segurado preenche um questionário com todas as informações da floresta e do programa de manutenção e conservação. Esse documento será parte da apólice. Na ocasião de um sinistro, as perícias serão realizadas pela seguradora.

VALOR DE COBERTURA

Tanto o preço do seguro como o limite máximo de indenização variam de cultura para cultura, tendo como base de cálculo os critérios considerados no momento da elaboração da apólice: área (ha), finalidade, região, estado, município, idade da cultura, frequência de limpeza e manutenção. Segundo regulamentação da Susep, o prazo para indenização é de 30 dias contados a partir do envio de toda a documentação solicitada. O valor do prêmio é atribuído de acordo com o valor em risco e o limite máximo de indenização definido para a Floresta após todas as análises técnicas. Segundo dados da Susep, de janeiro a novembro de 2013, o mercado segurador arrecadou R\$ 10.324.968,00 contra R\$ 1.603.126,00 de sinistros indenizados. Assim, o índice de sinistro x prêmio de seguro tem girado em torno de 15,53%.

Riscos excluídos — Não são cobertos pelo Seguro Floresta os seguintes riscos:

- Danos causados por formigas, cupins, insetos, aves e animais de qualquer espécie, ação predatória de qualquer animal ou da utilização inadequada ou não-utilização de métodos de controle de pragas e/ou doenças;
- Quaisquer tipos de doenças seja fúngica, viral ou bacteriana, pragas e ervas daninhas de origem conhecida ou desconhecida;
- Extravio, furto, roubo e/ou corte das árvores ou parte delas, com conseqüente diminuição da quantidade de madeira;
- Lucros cessantes ou danos emergentes quando conseqüentes da paralisação ou inutilização parcial ou total dos bens não compreendidos no seguro, mesmo quando em conseqüência de qualquer evento coberto.

As coberturas básicas incluem incêndio e raio, o que garante indenização por incêndio e raio na floresta segurada até o limite máximo de indenização da apólice. Já as coberturas adicionais possíveis são as seguintes:

Chuva excessiva: garante indenização pelos efeitos ocasionados por chuva excessiva à floresta segurada até o limite máximo de indenização;

Ventos fortes: garante indenização pelos efeitos ocasionados por ventos fortes à floresta segurada até o limite máximo de indenização;

Granizo: garante indenização pelos efeitos ocasionados por granizo à floresta segurada até o limite máximo de indenização;

Geadas: garante indenização pelos efeitos ocasionados por geada à floresta segurada até o limite máximo de indenização;

Seca: garante indenização pelos efeitos ocasionados por seca à floresta segurada até o limite máximo de indenização;

Inundação: garante indenização pelos efeitos ocasionados por inundação à floresta segurada até o limite máximo de indenização.

Destaque

Nota fecha ano de trabalho e volta Seguros por tabela honorária

IBR e Mapfre preparam atendimento a seguradores locais

A nota, que vem prejudicando as principais culturas do verão (soja e milho), levou o Grupo Seguros Saneamento do Brasil e Mapfre... [Leia mais](#)

Nota Seguros Anônima sai como presidente Luciano Sani ocupará a Presidência da Nota Seguros a partir de 31 de março. A atual presidente, Naty de Almeida Braga... [Leia mais](#)

Londres sediou o IBP Seminário Anual da IS

O 50º Seminário Anual da International Insurance Society (IS) aconteceu em Londres, de 22 a 25 de junho... [Leia mais](#)

IBR cria ferramenta de cotação para sites de seguradoras

A HDI Seguros disponibiliza ferramenta de cotação de seguro de automóvel que pode ser acessada no site de seguradoras com... [Leia mais](#)

Últimas Notícias

- **IBR** se destaca entre as 25 P&MCs
- Grupo **IBR e Mapfre** patrocinam peço "Cantos de Rodas" em Brasília
- Ação Global em Realengo leva informações sobre Seguro DPVAT
- **IBR** oferece cursos para sociedades supervisionadas sobre executivos
- **Mapfre** inaugura Centro de Desenvolvimento Global no México
- **Nota Cond Brasil** organiza o show **IBR e P&MCs**
- Seguro para Restaurantes também cobre acidentes
- Curso para converter **web** com inscrição aberta para 47 localidades
- **Chubb Seguros** patrocinou 3ª Conferência Nacional Lujacom
- **CYQ-SP** realiza evento com presença da **Faseff/SP**

O portal Planetaseguro oferece o melhor canal de comunicação pela internet. Veja as vantagens:

- Atualização diária;
- Cobertura de eventos e notícias em tempo real;
- ClippingSegtotal diário;
- InformativoSegtotal a qualquer hora do dia;
- Download da revista Seguro Total eletrônica com o mesmo formato da revista impressa, tornando a revista mais lida do mercado;
- Mais de 55 mil mensagens enviadas diariamente.
- 15 mil Page View/dia

Gratuito
Não precisa
cadastro e senha

Produtos e serviços sustentáveis

Relatório da Accenture e Havas Media mostra divergência entre consumidores de países emergentes e economias maduras



Apenas um terço dos consumidores analisa regularmente a sustentabilidade em suas decisões de compras, de acordo com um estudo global da Accenture (ACN: NYSE) e Havas Media RE:PURPOSE, que também revela as razões para a desconexão entre as expectativas de empresários e consumidores de produtos e serviços sustentáveis.

O relatório, “From Marketing to Mattering”, é baseado em um levantamento de 30 mil consumidores em 20 países. O estudo foi comissionado em resposta e em conjunto para o UN Global Compact-Accenture CEO Study on Sustainability, publicado em 2013, no qual dois terços dos CEOs admitiram que as empresas não estavam fazendo o suficiente para enfrentar os desafios da sustentabilidade, semelhante aos 73% dos consumidores que na última pesquisa afirmaram que as empresas estão falhando em cuidar do planeta e da sociedade.

Os dois estudos revelam que, embora os CEOs vejam o engajamento com os consumidores como o fator mais importante para motivá-los a acelerar seus progressos em termos

de sustentabilidade, eles estão muitas vezes fora de compasso com o que motiva os consumidores a comprar produtos e serviços sustentáveis. 81% dos CEOs acreditam que a reputação de suas empresas sobre sustentabilidade é importante para os consumidores; contudo, a nova pesquisa mostra que menos de um quarto (23%) dos consumidores relatam procurar regularmente informação sobre o desempenho em sustentabilidade das marcas consumidas.

Como resultado da desconexão sobre a importância da reputação de sustentabilidade de uma empresa, apenas 32% dos consumidores afirmam que ‘muitas vezes’ ou ‘sempre’ consideram o fator sustentabilidade em suas decisões de compra. No entanto, o estudo revela oportunidades para empresas preencherem esse espaço e engajarem os consumidores abordando sustentabilidade como uma oportunidade de trazer impactos tangíveis à qualidade de vida dos consumidores. E revela diferenças dramáticas no sentimento e comportamento de compra entre os consumidores em mercados desenvolvidos e em desenvolvimento.

Acima de tudo, existe uma forte correlação positiva entre os níveis de otimismo sobre o futuro, expectativas positivas de que as empresas devem melhorar diretamente a vida do consumidor e expectativas de que os negócios vão melhorar o planeta e a sociedade. Importantes, esses fatores também se correlacionam com a probabilidade de que os consumidores continuarão a comprar ativamente produtos e serviços produzidos de forma responsável e sustentável.

85% dos indianos entrevistados e 66% de chineses consideram que a sua qualidade de vida irá melhorar nos próximos cinco anos. 73% dos indianos e 79% dos chineses afirmam comprar ativamente de marcas responsáveis. Em comparação, 37% dos europeus ocidentais e 51% dos norte-americanos consideram que a sua vida vai melhorar ao longo do mesmo período. E apenas 49% e 44%, respectivamente, disseram que compram ativamente de marcas responsáveis.

Entre os consumidores brasileiros que participaram da pesquisa, 73% disseram que irão considerar os fatores relacionados à sustentabilidade em suas compras nos próximos 12

meses, enquanto 46% já avaliam o desempenho sustentável das empresas e 34% procuram ativamente por informações relacionadas.

“Os consumidores das economias emergentes percebem uma ligação direta entre os produtos comprados e a qualidade de suas vidas”, disse Sharon Johnson, CEO da Havas RE: PURPOSE. “Eles também sofrem as consequências negativas da produção irresponsável e de corrupção, de forma mais imediata. Nas economias maduras, onde estes links são mais fracos, as marcas não podem mais ganhar os consumidores através da promoção de suas credenciais sustentáveis. As pessoas têm muito mais conhecimento sobre os produtos e sobre as empresas. Para serem significativas hoje em dia, as marcas devem criar produtos e serviços que palpavelmente fazem a diferença para a vida das pessoas enquanto preenchem os critérios sustentáveis.

Para todos os consumidores, o significado é o que importa. Ser uma corporação ou marca com sentido e critério não é mais baseado em como você distribui o seu dinheiro; mas sim sobre como os negócios são realizados.”

O relatório também destaca dois segmentos de consumidores globais nos quais o sentimento é diferente. “Os jovens otimistas” entre 18 e 34 anos que são os mais engajados na sustentabilidade. Dois terços ativamente compram marcas sustentáveis e quase um quarto sempre considera o social e a ética ambiental de marcas quando tomam decisões de compras. 67% recomendam marcas que agem de forma responsável. Similarmente, 64% das mães, que representaram um quarto do total da amostra, compram ativamente marcas sustentáveis e o mesmo percentual recomenda aqueles que comportam de forma responsável.

○ estudo sugere três áreas de ação que irão ajudar o engajamento das empresas de forma mais eficaz com os consumidores:

- As empresas devem promover um compromisso com a honestidade e a transparência em todas as operações da organização, a fim de realizar e perceber seu pleno valor. Confiança é fundamental: a corrupção é vista como o principal desafio para os países, à frente da criação de postos de trabalho e o crescimento econômico, e o extermínio da corrupção é visto como um dos cinco maiores desafios para as empresas. As empresas devem ser capazes de se apresentar perante os consumidores, que estão equipados com amplo acesso a informação e ferramentas de mídia social que os auxiliam a expor comportamentos corporativos tendenciosos e desleais.
- As empresas devem atender às expectativas de práticas de negócios responsáveis, proporcionando melhorias concretas para a vida do consumidor. Isso é especialmente verdade em mercados maduros, onde cada vez mais os consumidores consideram credenciais sustentáveis por parte das empresas como um dado adquirido.
- As empresas devem mudar sua comunicação com os consumidores do foco nas credenciais sustentáveis e desempenho empresarial para uma demonstração mais clara de seus propósitos e relevância para a sociedade e o meio-ambiente. Isto é especialmente relevante em mercados emergentes em que as empresas são vistas com um papel importante na melhoria da saúde, da educação e de outros fatores de qualidade de vida fundamentais.



**PEÇA CHAVE
SEGUROS**

Faça sua empresa crescer!

ONDE ENCONTRAR TALENTOS?

Somente após ter delineado a descrição para o cargo e o perfil do candidato, é que você deve decidir onde procurar os novos colaboradores.

Benedito Pontes, em seu livro “Planejamento, recrutamento e seleção de pessoal”, define “recrutar” como atrair mão de obra interna ou externamente. No entanto, o autor acredita que se deva priorizar sempre o recrutamento interno. “No caso de não haver internamente nenhum candidato com potencial é que se deve recorrer à fonte externa” aconselha.

Você poderá ficar surpreso com os talentos ocultos de alguns de seus próprios colegas e reforçará na Empresa a ideia de que todos os funcionários fazem parte de uma verdadeira equipe, na qual os méritos e potenciais futuros podem ser e serão reconhecidos.

No entanto deve-se tomar muito cuidado para não tirar um funcionário de uma área que ele domina para colocá-lo erroneamente em outra função que ele pode não gostar de fazer. Busque sempre colocar as pessoas que tenham perfil adequado ao cargo disponível.

Pense nisso!

Peça Chave Seguros - O ELO ENTRE QUEM PROCURA COLABORADORES E QUEM BUSCA OPORTUNIDADE DE TRABALHO NO MERCADO DE SEGUROS.

Está precisando contratar? Está buscando uma recolocação e não está trabalhando em nenhuma empresa do Mercado de Seguros? Entre em contato conosco.

Tel.: (11) 3662-0756

www.pecachaveseguros.com.br
rh@pecachaveseguros.com.br

O Transporte Rodoviário de Cargas e o Seguro

Aurora Ayres

Interpretações errôneas acerca de normativas vigentes há quase cinco décadas, que vinham resultando em fraudes, levam órgãos regulatórios a recordar a legislação cinquentenária reafirmando a obrigatoriedade de contratação do seguro RCTR-C por empresas de transporte. Transportador e embarcador podem negociar outros riscos, mas não os do seguro obrigatório previsto em lei.

Principal sistema logístico do País, por total falta de estrutura dos outros modais, o transporte rodoviário nacional – que conta com uma rede de 1,7 milhão de quilômetros de estradas e rodovias, a quarta maior malha rodoviária do mundo – é responsável por 66,6% do trânsito de mercadorias no Brasil, conforme último levantamento do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Não é de hoje – há quase 50 anos –, que a legislação estabelece proteção às mercadorias transportadas por meio do Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga (RCTR-C), de cunho obrigatório por parte do transportador, a fim de garantir o compromisso de recebimento e entrega da carga. Porém, na prática, parte do mercado – embarcadoras (proprietários das mercadorias transportadas), seguradoras, corretores e transportadores – vinha interpretando de forma incorreta os seguros obrigatórios do embarcador e do transportador rodoviário, imaginando que tais seguros se superpunham, cobrindo riscos semelhantes.

A fim de reafirmar a obrigatoriedade de contratação do RCTR-C pela empresa de transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a Superintendência de Seguros Privados (Susep) – respectivamente os órgãos regulatórios oficiais do Transporte e do Seguro no Brasil –, emitiram recente Comunicado SUROC/ANTT Nº 001/2014, ratificando o quanto já descrito no artigo 20, alínea “m” do Decreto-Lei 73 de 21/11/1966 e sua respectiva regulamentação através do Decreto 61.867/1967. Este seguro garante o reembolso das reparações pecuniárias que o transportador esteja obrigado, por força de lei, por perdas ou danos causados a bens e mercadorias de terceiros que lhe tenham sido entregues para transporte, em decorrência de



acidentes com o veículo transportador. Com base nisso, as Declarações de Dispensa de Direito de Regresso (DDR's) emitidas pelas seguradoras dos embarcadores para fins de assunção total dos seguros para si, não poderão mais ser emitidas cobrindo a integralidade dos riscos de transporte, e deverão excluir os riscos amparados pelo seguro obrigatório por lei.

A equipe técnica da Susep esclarece que não existe carta DDR para seguros obrigatórios, e as seguradoras que porventura a emitirem para o seguro RCTR-C estarão violando as leis e podem ser punidas, com sanções que incluem multas de R\$ 5 mil a R\$ 1 milhão, suspensão do exercício de atividade ou profissão, cancelamento do registro do Corretor de Seguros responsável, entre outras. O único seguro que hoje os transportadores possuem de maneira geral, mas que é facultativo, é o Seguro de Responsabilidade Civil Facultativo - Desvio de Carga (RCF-DC), que cobre o roubo/desvio de carga, este normalmente subordinado à normas de Gerenciamento de Riscos (GRIS) a serem seguidas para se ter um evento coberto pela apólice.

A emissão do Comunicado da ANTT chamou a atenção de grande parte do setor por acrescentar a possibilidade de cassação do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) do transportador quando este não mantiver,

para todos os seus clientes, a cobertura em questão, considerada condição imprescindível para o exercício da atividade. “A decisão tem por mérito acabar com uma polêmica estéril que tem contribuído para acalorar discussões entre contratantes e contratados no âmbito do transporte de carga. As partes teoricamente afetadas – grandes embarcadores e operadores logísticos nacionais ou não e outros possíveis contratantes de transporte – poderiam interpretar a decisão como flagrante violação das liberdades de mercado, não fosse ela apenas confirmação daquilo que o Código Civil Brasileiro já arbitrava anteriormente”, ressalta Giuseppe Lumare Junior, diretor comercial da transportadora Braspress. “Para nós, transportadores, nunca houve dúvida que os seguros de carga são parte inseparável dos serviços de transporte. Os riscos e as responsabilidades inerentes ao transporte são indissociáveis do empreendimento de transporte, fazendo parte de sua concepção, planejamento e execução”, complementa.

Lumare salienta que um transportador, ao definir os limites de sua especialidade, de um só lance assume todo o arcabouço legal implícito ao ato de transportar bens para terceiros, cujas necessidades foram, de alguma maneira, contempladas nos serviços, incluindo expectativas de confiança que vão além das responsabilidades puramente legais. “Um transportador não só é obrigado a manter a apólice de RCTR-C como não poderá deixar de manter uma apólice de RCF-DC - Seguro Facultativo por Desaparecimento de Carga –, cuja imprescindibilidade é indiscutível em um cenário em que o roubo de cargas é uma cruel realidade. Ademais, essas apólices jamais são comercializadas separadamente e sem que haja uma rigorosa pré-qualificação do transportador no que diz respeito à competência de gerenciamento de riscos estáticos e móveis”, argumenta.

ESCLARECIMENTOS

Marcelo Vinaud Prado, especialista em Regulação de Transportes Terrestres e superintendente da Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas (Suroc) da ANTT, explica que o comunicado só veio a esclarecer que essas legislações continuam em vigor e que devem ser observadas por todos. “Muitos não vinham cumprindo adequadamente a lei, simplesmente deixando de contratar um seguro obrigatório, ou ainda, quando contratado, era feito de forma irregular”, constata. “A única resolução mais recente foi a atualização das Condições Gerais do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga (RCTR-C) que vem sendo atualizado pela Susep nos últimos 40 anos, sendo a mais recente, a Resolução CNSP nº219/2007”, complementa Prado.

Segundo o especialista, a Agência vinha recebendo diversas consultas quanto ao artigo 13, da Lei nº 11.442/2007, nas quais foram solicitados esclarecimentos se o seguro de responsabilidade ali mencionado seria o DPVAT (seguro obrigatório de veículo automotor em via terrestre) e não o RCTR-C, e por conta disso, com base no próprio artigo, o seguro obrigatório poderia ser negociado. “O seguro mencionado no artigo 13 é, e sempre foi, o RCTR-C. O transportador e o embarcador podem negociar outros riscos, mas não os do seguro obrigatório previsto em lei”, salienta Gilmar Reis, gerente de Transportes da Korsá Corretora de Seguros reconhecendo ser muito importante destacar que o comunicado não apresenta alteração alguma no que se refere às leis que regem o transporte de cargas no Brasil.

Artur Santos, vice-presidente de Operações da GPS Pamcary opina sobre o que teria levado a ANTT a editar o comunicado. Para ele, a constatação de que a lei não vinha sendo



Marcelo Vinaud Prado



Gilmar Reis

cumprida ultimamente, desde quando os embarcadores passaram a contratar os seguros de danos (Seguros de Transportes Nacionais), e a enviar aos transportadores com quem têm contratos de frete, uma carta também assinada por sua seguradora, informando que em caso de sinistro ambas não exerceriam o direito de regresso contra os seus contratados e, por conta disso, os transportadores não deveriam fazer o seguro obrigatório. A já mencionada carta de DDR Total. “Cada vez me convenço mais de que a especialização é muito importante. Operar com seguros de transportes, por exemplo, pressupõe conhecimento específico sobre o assunto. Quando o comunicado da Agência foi divulgado, eu li e ouvi muita bobagem, escrita e falada por corretores importantes do nosso mercado. Um deles chegou a afirmar em circular que se o embarcador contrata um STN e o transportador um de RCT-RC para cobrir a mesma viagem, estaria ha-

vendo duplicidade de seguros. Ignorância total!”, discorda.

De acordo com a equipe técnica da Susep, o seguro obrigatório somente é acionado quando houver culpa do transportador, comprovada por meio de sentença judicial, ou por acordo com os terceiros prejudicados, com a anuência da seguradora do transportador, ao passo que o seguro de transporte do embarcador cobre os danos sofridos pelas mercadorias, independentemente da comprovação de qualquer culpa por parte do transportador. O órgão regulatório ainda reforça que os seguros deveriam funcionar de acordo com a seguinte metodologia: em caso de sinistro, não havendo responsabilidade do transportador, seria acionado apenas o seguro de transporte; na hipótese de haver culpa do transportador, o embarcador acionaria a sua apólice do seguro de transporte, e a seguradora do embarcador procuraria se ressarcir junto à seguradora do transportador. A Susep faz observar que: se fosse acionada a apólice do transportador, pressupondo a sua culpa, os trâmites poderiam ser demorados, pois em grande parte das situações haveria necessidade de uma sentença judicial condenando o transportador. Portanto, na prática, normalmente é acionado o seguro de transportes (embarcador), mesmo quando há culpa presumível do transportador.

O setor de Transporte de Cargas é altamente competitivo, e alguns transportadores, com o objetivo de demonstrarem que o seu custo de frete é inferior ao dos concorrentes, subdividem de forma incorreta – na visão da Susep – o custo do frete em duas parcelas, o frete propriamente dito e o custo do seguro obrigatório, que passam com o nome de ad-valorem. Esta cobrança ostensiva do custo do seguro RCTR-C levou os embarcadores a interpretarem que pagavam pelos dois seguros, o seu próprio e o dos transportadores. Exemplificando: a economia realizada em não se pagar o

ad-valorem (entenda-se: o transportador não utilizaria o seguro RCTR-C) giraria em torno de R\$ 100 milhões por ano (uma conta simples: supor que a taxa do seguro RCTR-C seja de 0,5%, e imaginar, para este segmento de grandes embarcadores, uma movimentação anual de R\$ 20 bilhões de reais em mercadorias transportadas).

A entidade frisa que com base na interpretação inadequada que os dois seguros estariam cobrindo os mesmos riscos, ou até mesmo agindo de má-fé, tais embarcadores, com o objetivo de economizar o ad-valorem, solicitavam às suas seguradoras o fornecimento das DDR's aos transportadores, nas quais se assegura, a estes, que não serão acionados pela seguradora do embarcador em caso de sinistro. Em muitas ocasiões, as mercadorias transportadas pertencem a um mesmo embarcador, e o transportador é induzido (ou coagido) a acatar a carta de DDR, e não averbar o embarque no seu seguro RCTR-C, sob a pena de, não o fazendo, perder o frete. Segundo a entidade, o Comunicado foi emitido para esclarecer a situação e coibir eventuais práticas de fraudes.

Marco Darhouni, gerente de Transporte e Logística da Willis Corretora de Seguros, entende que não deve haver mudança alguma neste quesito, uma vez que, a contratação do Seguro de Responsabilidade Civil sempre foi obrigatória. “O que atualmente está ocorrendo é uma tentativa de padronização de interpretações e de fluxos operacionais para que haja um único modelo a ser aplicado por parte das seguradoras. Está havendo uma posição unilateral das seguradoras, que modificaram seu entendimento sobre isenção de regresso, alterando seus contratos vigentes e processos de cotações. Não concordamos com esta postura, pois não houve nenhuma alteração na legislação vigente”, diz o executivo, acrescentando que as partes envolvidas são responsáveis pelo cumprimento integral das legislações. “As seguradoras devem



Artur Santos



Marco Darhouni



Odali Bonfim

emitir as apólices conforme cláusula aprovada pela Susep, os corretores devem instruir seus clientes com relação ao cumprimento das leis vigentes e operacionalizar as melhores soluções e práticas do mercado. O transportador e o embarcador devem seguir as legislações de seguros e regulamentações por parte da ANTT, como a emissão das apólices obrigatórias”, complementa Darhouni.

Atuante há mais de 20 anos no mercado de Seguros de Transportes, Odali Bonfim, diretor-sócio da Gera Corretora e Adm. de Seguros, reconhece como louvável o entendimento da ANTT quanto à obrigatoriedade da contratação de seguro por parte do transportador. “Embora a Susep também reconheça como obrigatório, algumas seguradoras, contrariando a legislação, continuam com a nefasta prática da concessão das DDR's, um verdadeiro engodo que avilta o contrato de seguro, sobretudo no que concerne o princípio da boa fé. Acreditamos que a manifestação da Agência, estimule a contratação do seguro pelos transportadores”, comenta.

POTENCIAL

Entre outros aspectos, o crescimento econômico do País está diretamente relacionado à distribuição de mercadorias e aos problemas de infraestrutura logística que, aliados à incomparável dimensão territorial – são aproximadamente 8,5 milhões de quilômetros quadrados – acarretam em imprevisibilidades que fundamentam a necessidade do seguro de cargas. Estudo da Associação Nacional dos Transportadores de Carga e Logística (NTC&Logística), aponta que o custo do transporte rodoviário de carga cresceu 7,6% em 2013.

Na análise de Ricardo Beyer, gerente de Transportes da Chubb Seguros, o potencial de crescimento da carteira está atrelado a três principais pilares: investimento em infraestrutura, diversificação de escoamento da produção por outros modais de transporte, constante investimento e incremento na mitigação dos riscos por meio de Planos de Gerenciamento de Riscos pelos segurados. “Somente com estas ações coordenadas entre órgãos públicos e privados teremos condições de apresentar resultados satisfatórios e crescimento sustentável na carteira de Seguros de Transportes”, acredita.

Eduardo Marques, diretor executivo da Marsh Brasil, acrescenta que as grandes empresas estão revendo os seus custos em todos os quesitos, o que também inclui a contratação de seguros, fazendo com que as seguradoras reduzam suas taxas e contribuindo para um panorama de grande concorrência e elevação do percentual de sinistralidade. O executivo analisa que o Brasil ainda possui uma margem de crescimento promissora, já que está no radar de grandes seguradores e resseguradores internacionais, sendo um dos principais países com potencial de crescimento e investimentos, em virtude do desenvolvimento do mercado de seguros em relação ao PIB, da elevação do poder aquisitivo da população e também das obras de infraestrutura. “As taxas para o setor de transportadores apresentam pequena redução, ao contrário das taxas para o transporte nacional, seguro para embarcadores e ainda seguro para importadores e exportadores, que têm apresentado forte redução (variando entre -5% a -8% sobre o total de prêmios emitidos)”, acentua.

Na visão de Sidney Cesare, diretor de Transportes da Berkley Brasil, as expectativas são boas face aos investimentos anunciados pelo Governo Federal, mas os benefícios ocorrerão a médio e longo prazos. “Em razão do Seguro de Transporte Rodoviário ser obrigatório por lei, saliento como fator positivo a maior atuação dos órgãos reguladores e legisladores. A forte competitividade do mercado em preço acarreta, cada vez mais, em investimentos por parte das seguradoras em tecnologia, eficácia no atendimento e soluções rápidas na mitigação dos riscos”, acentua.

Para Odair Negretti, vice-presidente do Clube Internacional de Seguros de Transportes (CIST), o potencial da carteira de Seguros de Transporte Rodoviário no Brasil é muito grande, porém ainda pouco explorado do ponto de vista técnico, comercial e



Ricardo Beyer



Eduardo Marques



Sidney Cesare

legal. “Julgamos que o mercado está aquém da sua capacidade produtiva: os técnicos de seguros de transportes estão cada vez mais escassos; as evasões de divisas de prêmios para o exterior, ao arpejo da legislação brasileira de seguros e de resseguros, por meio da emissão de apólices ‘irregulares de fronting’; a transferência de riscos diretos para o exterior, via mecanismo de resseguro; e a incorporação de riscos brasileiros, inclusive de Seguros Obrigatórios a Programas

Mundiais de Seguros. Neste particular, julgamos que a Susep, como órgão regulador, legislador e fiscalizador dos mercados de Seguro e Resseguro do País, deva estar atuando e impondo as sanções legais aos faltosos”, considera Negretti.

GERENCIAMENTO

A cultura do Gerenciamento de Risco (GRIS) está totalmente difundida nas indústrias e já é parte integrante dos contratos de Seguro de Transportes. O Seguro de Transportes de Carga é um investimento essencial tanto para o proprietário quanto para o transportador da carga. Esse é um recurso que pode evitar perdas significativas numa atividade que já conta com diversos fatores que necessitam de especial atenção. Segundo dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), há mais de 945 mil transportadores registrados – entre autônomos, empresas e cooperativas –, responsáveis por uma frota de mais de 2,1 milhões de veículos.

Um dos fatores importantes que deve ser observado é o gerenciamento eficiente dos riscos, apoiado por uma equipe especializada no assunto e atuar com uma equipe de movimentação de carga e motoristas devidamente treinados. Hoje, o mercado conta com diversas ações e equipamentos para o gerenciamento de riscos de transportes como: tráfego mútuo, rastreamento, monitoramento e bloqueio do veículo com redundância de sinais, acompanhamento ostensivo terrestre (escolta), iscas eletrônicas etc.

Na opinião de Yaron Littan, presidente da Ituran no Brasil, o GRIS no País é um dos mais completos e eficientes do mundo, graças ao expertise que as companhias adquiriram ao longo dos últimos 15 anos. “Este mercado utiliza massivamente as soluções de monitoramento e rastreamento, não somente para o veículo que transporta a carga, mas também para



Odair Negretti



Yaron Littan



Joao Carlos Mendonça

a carga em si e veículo(s) de escolta quando necessário(s). Para cargas de alto valor – muitas vezes a carga representa valor acima do próprio veículo que a transporta –, o rastreamento e monitoramento em si é de suma e fundamental importância pois, via de regra, a carga é removida do veículo que a transportava e fracionada em outros veículos, permanecendo, desta forma, a possibilidade de monitorar e rastrear os bens”, ressalta. João Carlos França de Mendonça, di-

retor técnico de Transportes da Yasuda Marítima Seguros concorda que a GRIS faz toda a diferença não só em termos de composição do valor de uma apólice, mas também na eficiência operacional de uma empresa. Ele analisa que, com a abertura do mercado de resseguros, desde que a Lei Complementar 126/07 foi sancionada, em 2007, as seguradoras passaram a obter mais expertise e tecnologia para a subscrição, e conseqüentemente, um constante aprimoramento do trabalho de gerenciamento de riscos. “A cultura do gerenciamento de riscos ainda é tímida no mercado segurador brasileiro, mas o cenário tende a mudar gradualmente. Cada vez mais as seguradoras e os corretores estão oferecendo o acompanhamento de gerenciamento de riscos para agregar valor às empresas e seus produtos”, complementa o executivo.

Para cada risco existe um Plano de Gerenciamento de Risco, considerando a periculosidade da carga; os trajetos; os acúmulos em veículos e em pátios/armazéns; e outras particularidades que devem ser analisadas em cada caso concreto. O gerenciamento tanto para cargas perecíveis quanto para cargas de grandes valores tem que estar adequado à realidade do risco. Há que se ter sincronismo entre as seguradoras, corretoras, gerenciadoras e clientes para implantação do GRIS adequado à operação.

Mendonça comenta que, inicialmente, as seguradoras estavam focadas em buscar mecanismos de gerenciamento de riscos que pudessem mitigar os sinistros de roubo de cargas. Ao longo dos anos, não só os mecanismos ligados a questões do roubo foram desenvolvidos, mas também os que consideram a composição da frota, pessoas e adequação de operações logísticas que podem reduzir sinistros de acidentes e de avarias de transportes. “O País vem passando por um crescimento na necessidade de transporte de cargas, mas ao mesmo tempo a mão de obra não está qualificada

na mesma velocidade, fazendo com que muitos profissionais nas estradas não tenham o preparo suficiente para operar caminhões com tecnologia embarcada tão avançada”, ressalta.

Paulo Alves, diretor de Transportes da Zurich Seguros comenta que existe uma cultura no tocante à aplicabilidade do GRIS somente para mercadorias com elevada visibilidade de roubo e assalto à mão armada. Surge então outro tema que impacta o resultado da carteira de seguros de transportes, que é o acidente em geral seja tombamento, colisão, capotamento, queda de carga, entre outros. “Naturalmente, os acidentes não ocorrem em função de uma única natureza, seja em relação à idade média da frota de caminhões, qualidade das estradas, infraestrutura precária, gargalos logísticos, mas também em relação ao despreparo dos motoristas”.

Cargas perecíveis ou qualquer carga destinada ao consumo, por exemplo, tornam-se voláteis em função da demora na entrega pelo seu prazo de validade. “A logística é muito mais refinada quanto ao tempo de trânsito dessas mercadorias, assim como aplicações de metodologias de controle e variações de temperatura e umidade”, reforça Alves. Para cargas de grandes valores, prossegue o executivo, no que toca à atratividade para roubo, certamente têm as mitigações alicerçadas em rastreamentos, escoltas, controles de paradas em locais com segurança, entre outros fatores. Se as cargas de grandes valores são constituídas por máquinas, equipamentos e cargas projetos, por exemplo, o Plano de GRIS é dimensionado de outra forma, seja programação e horários específicos de viagem, aprovação do DNIT em alguns casos, plano de carga contendo metodologias de amarrações, e demais elementos.

Para os transportadores em geral, de acordo com Giuseppe Lumare Junior, diretor comercial da Braspress, o gerenciamento de risco já representou custo médio de 14% das receitas

gerais. Hoje, após massivos investimentos – os quais não foram necessariamente oriundos das rubricas de Frete Valor e GRIS, mas sim dos resultados da atividade como um todo –, esse custo ainda gira em torno de 6% das receitas gerais, queda que revelou uma triste realidade. “O transportador teve seu horizonte de possibilidades afetado por força do excesso de responsabilidades que no Brasil recaem sobre ele. Os seguros de carga representam apenas a parte visível de suas responsabilidades objetivas, pois, na prática, o empreendedor de transporte é obrigado a abdicar do transporte de certos produtos para se adaptar a restrições de apólices e de gerenciamento de risco”, constata.

No limite, o Brasil é um caso à parte, pois a concepção de um modelo de transporte especializado não só é influenciado por fatores puramente mercadológicos, mas também sofre restrições pela ausência de uma segurança pública eficiente. Na visão de Lumare, existem responsabilidades difusas que, por vezes, ultrapassam as possibilidades de dotação orçamentária dos transportadores, na medida em que investimentos inadiáveis impedem planejamentos de longo prazo menos onerosos. “A responsabilidade de guarda de produtos durante o tempo de realização do transporte em geral alcança as transportadoras na forma dos riscos de furto interno, cuja gestão exige grandes investimentos e esbarra nas rigorosas condições legais que impedem a tipificação do crime de maneira rápida e simples, resultando em perdas que são arcadas sem contrapartida nas receitas, haja vista a qualificação do fato como ineficiência do transportador. A realidade do transporte só é conhecida em profundidade pelos próprios transportadores, sobretudo no que diz respeito à amplitude de suas responsabilidades. Não é lícito, portanto, que, por razões menos nobres – leia-se: apressadas tentativas de usurpar os fretes, reduzindo-os



Paulo Alves



Darcio Centoducato

artificialmente –, certos agentes de mercado queiram apartar os seguros de carga dos serviços de transporte. Porém, para a esmagadora maioria dos clientes de transportadoras, não faz sentido contratar seguros de carga separados de fretes em que as responsabilidades objetivas e difusas estão contempladas no compromisso expresso na própria relação de parceria”, argumenta.

Darcio Centoducato, diretor de gerenciamento de riscos da GPS Pamcary, entende que nos últimos anos, o termo gerenciamento de riscos proliferou-se no segmento do transporte de cargas. Porém, o que faz a diferença é ter uma gestão eficiente. “O gerenciamento de riscos começou de forma intensiva na indústria de transportes, a partir da década de 1980 e as seguradoras tiveram um papel importante em criar esta cultura, pois passaram a fazer restrições na aceitação de riscos para que melhores práticas fossem aplicadas. Além de

boa parte do faturamento das empresas ser consumido com o gerenciamento de riscos, muitas delas já se conscientizaram que não basta contratar um seguro e ter uma indenização; há o preço pela imagem da empresa quando ocorre um sinistro”, analisa. “A Pamcary tem um conceito mais sofisticado, separando ‘gerenciamento’ de ‘gestão’, apresentando assim ao mercado uma abordagem inovadora. Com base no entendimento dos processos logísticos, identificamos as ameaças e vulnerabilidades e propomos uma solução completa, na medida certa para o cliente, que passa pela definição do perfil e seleção de profissionais, escolha da tecnologia de rastreamento mais adequada, definição de trajeto, entre outros. São diversas atividades e ferramentas que existem para minimizar os riscos, conforme as necessidades e atividades do transportador ou embarcador”, informa Centoducato.

Gilmar Reis, gerente de Transportes da Korsá Corretora de Seguros acredita que “é hora de levarmos o risco mais a sério no Brasil. A verdade é que não existe uma fórmula mágica para o GR relativo ao roubo de cargas e tampouco para a prevenção e controle de acidentes rodoviários. Lamentavelmente, estamos em 2014 e a análise de riscos nas seguradoras ainda não foi alterada. Quem levanta de sua cadeira de escritório e vai para o pátio de uma transportadora, sabe que muitas das exigências feitas em um contrato de seguro de transportes são impraticáveis”, acentua.

Ele acredita que a falta de tempo, a procrastinação, o excesso de trabalho, a pressão por resultados, entre outros fatores, fizeram com que diversos profissionais tenham uma falsa impressão de que seus riscos são controlados. “Mas a grande e omissa verdade é que podem estar com uma bomba nas mãos. Não podemos mais interpretar riscos considerando ape-

nas consultar e cadastrar profissionais, restringir horários de circulação, saber se a mercadoria é específica ou não, se tem ou não alto valor agregado, qual a distância a ser percorrida, qual a idade do veículo transportador, qual a tecnologia embarcada, se o veículo é monitorado e se a gerenciadora de riscos escolhida pelo cliente de fato monitora a operação. Em minha opinião, a análise de todo e qualquer risco corporativo deve ser feita com base na ISO31000, oficialmente lançada em 2009 e que surgiu para integrar os diferentes conceitos relacionados à Gestão de Riscos Corporativos no mundo”, opina Reis.

OPORTUNIDADES

As seguradoras mais preparadas que mantêm em seu quadro uma estrutura de Gerenciamento de Risco (GRIS) estão um passo à frente das demais, acredita Mauro Camillo, sócio-fundador e conselheiro do Clube Internacional de Seguros de Transportes (CIST). “Informações para se fazer uma boa subscrição são importantes; quando falo em informação não me refiro apenas ao histórico de sinistralidade, mas também às demais informações como por exemplo transportadoras utilizadas, envolvimento das transportadoras na operação, gerenciadora da operação, rotas, tipo de mercadorias movimentadas, valores envolvidos etc.”, acentua Camillo ao pontuá-los como fatores importantes para uma boa análise do risco. “Mais ainda, o processo não se resume na subscrição. O acompanhamento do dia a dia depois de conseguir o negócio é fundamental, pois ajustes futuros com certeza serão necessários”.

O vice-presidente do CIST Odair Negretti, complementa ressaltando que são inúmeras as oportunidades para as seguradoras no setor de Transportes. “Seja do ponto de vista seguro para Cargas, seguro para Responsabilidade Civil do transporta-



dor por danos à carga de terceiros a ele (transportador) confiada, quer do ponto de vista seguro para danos materiais, corporais e morais causados a terceiros em decorrência da circulação do veículo transportador e da carga transportada”.

Ricardo Beyer, gerente de Transportes da Chubb Seguros analisa que o baixo crescimento do País, o aumento dos acidentes e criminalidade, a inclusão das melhores práticas de GRIS (para prevenção de acidentes e roubos) têm sido uma das principais oportunidades do setor para alcançar o equilíbrio da carteira. “Precisamos reduzir os níveis de sinistralidade e praticar taxas adequadas, que gerem resultados mais firmes e constantes, contribuindo com o crescimento da rentabilidade da carteira”, analisa.

Já Gilberto Reina, superintendente regional da AD Corretora de Seguros acredita que o potencial do setor é enorme por dois motivos principais: é um dos poucos seguros obrigatórios

por lei (RCTR-C) e o crescimento de centros de distribuição e operadores logísticos. “As oportunidades estão no seguro do embarcador e também no seguro para os transportadores, no mercado nacional”, diz, acrescentando que o principal desafio da carteira é alinhar as expectativas entre embarcadores, transportadores e seguradoras. “Os embarcadores, buscando as melhores coberturas e preços. Os transportadores, adequando seus processos para cumprimento dos programas de GRIS e os seguradores, trabalhando para equilibrar os resultados advindos dos prêmios pagos e sinistros indenizados”, classifica.

Ao acompanhar o mercado como um todo, o executivo constata que “as taxas têm tendência de queda e em alguns casos, sem análise atuarial definida”. Para ele, a queda de taxas foi fator preponderante para o crescimento modesto da carteira que, apesar de um aumento no volume de negócios, não teve o mesmo desempenho no aumento de prêmio arrecadado. “O mercado espera um crescimento na arrecadação de prêmios superior ao do ano passado, com estimativas de 6% a 8%. Também há expectativa de manutenção dos índices de sinistro, com viés de queda em 10%. Em resumo, as expectativas são otimistas e positivas ainda para o ano de 2014”, projeta o executivo.

RESPONSABILIDADES

Segundo a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a responsabilidade civil do transportador é tratada como objetiva e culpa presumida, ou seja, a obrigação de indenizar independe de uma ação culposa do transportador, seus empregados ou prepostos. Assim sendo, qualquer dano à carga caberá ao transportador fazer a indenização do prejuízo ao proprietário da mercadoria até o limite do valor da mercadoria constante do conhecimento rodoviário de carga. Porém, existem as excludentes de



Guilherme Brochmann



Carlos Alexandre Gomes



Ronaldo Megda

mir a pagar sinistro”, salienta Mauro Camillo sócio-fundador e conselheiro do Clube Internacional de Seguros de Transportes (CIST). “Quando da subscrição do risco, se a seguradora obtiver todas as informações, terá como emitir o seguro com total conhecimento de causa; portanto, se o sinistro estiver coberto, não tem porque discutir: paga-se!”, resume.

Guilherme Brochmann, diretor de Gerenciamento de Risco da DHL para a América do Sul, lembra que é importante não confundir os seguros mandatórios do Transportador, que são de Responsabilidade Civil com o Seguro de Transporte Nacional, também mandatório, mas de exclusiva responsabilidade do embarcador, proprietário da mercadoria transportada, e cuja característica principal é a de cobrir qualquer tipo de dano à carga.

“A responsabilidade de uma corretora envolvida no transporte de mercadorias é a mesma, qualquer que seja o seguro. Está detalhada no Código Civil, artigo 723. Em resumo, executar a mediação entre a seguradora e o segurado com diligência e prudência”, acentua Artur Santos, vice-presidente de Operações da GPS Pamcary. Paulo Alves, diretor de Transportes da Zurich Seguros reforça que um contrato de seguro é baseado em leis que regem direitos e deveres. “O início dessa relação é baseada em uma análise de riscos onde o questionário contendo as informações dos riscos a serem submetidos para exame, enviado ao segurado pelo seu corretor, deve ser a mais próxima da realidade do segurado. Segundo a lei, se o segurado fizer declarações inexatas ou omitir informações que possam influenciar na proposta, perderá o direito à garantia”, complementa. O corretor de seguros Carlos Alexandre Gomes, sócio-diretor da San Martin Corretora de Seguros, acrescenta que o descritivo das responsabilidades da seguradora deve ser completo,

preservando coberturas assumidas e excluídas. “A corretora deve cuidar de acompanhar o envio dos conhecimentos de frete para garantir as coberturas, verificar a adimplência no dia por parte do transportador ou segurado”.

INVESTIMENTOS

Nos últimos 30 anos, o Brasil investiu, em média, apenas 10% do que deveria ter sido investido em infraestrutura rodoviária. Até fins dos anos 70, os investimentos em infraestrutura de transportes (todos os modais) giravam em torno de 2% do PIB, enquanto que de três décadas para cá esta média foi de ínfimos 0,2%. Especialistas afirmam que existe a necessidade de aplicações diretas de, no mínimo, R\$ 500 milhões de imediato para tentar recuperar o tempo perdido, algo como 3% a 4% do PIB. “Não podemos esquecer que a necessidade de uma melhor divisão da pizza de transportes faz parte do Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT), onde se procura um equilíbrio entre os modais rodoviário, ferroviário e aquaviário no Brasil, o que poderia gerar menores custos logísticos ou o famoso ‘custo Brasil’ que faz com que nossa competitividade internacional seja terrivelmente baixa”, analisa Guilherme Brochmann, diretor de Gerenciamento de Risco da DHL para a América do Sul.

Enquanto isso não acontece, prossegue Brochmann: “temos que nos preocupar com dois aspectos basicamente, o acidente e o roubo de cargas”. No tocante a acidentes, o advento da Lei 12.619/2012 – que trata da jornada dos motoristas – “finalmente começa a trazer uma luz no fim do túnel, pois o número de acidentes e suas perdas consequentes chegou a um patamar proibitivo”. Em sua análise, embora as estatísticas que tratam do tema sejam mínimas e desatualizadas, havendo trabalhos publicados pelo DNIT e IPEA basi-

responsabilidade do transportador, cujo ônus de provar tais circunstâncias, cabe a ele. As excludentes são: vício intrínseco do bem, deficiência da embalagem, má estiva, carga e descarga da mercadoria, se esta era por conta do embarcador, caso fortuito e força maior e/ou qualquer ato que seja comprovadamente praticado pelo embarcador ou destinatário que tenha dado causa ao dano.

“A responsabilidade da seguradora não pode e não deve se resu-



camente, as perdas por acidentes de veículos de carga somam entre R\$ 15 a R\$ 20 bilhões por ano e essa lei, sendo aplicada com diligência e havendo a fiscalização efetiva das autoridades constituídas, deverá fazer com que tais perdas passem a diminuir progressivamente. “Há muito o que fazer na gestão de riscos em acidentes, mas já é um grande passo”, comenta.

O monitoramento e rastreamento de cargas, além de melhorarem os resultados, mitigando a sinistralidade proveniente do risco de roubo e furto, auxiliam a viabilização de operações de maiores riscos no mercado segurador. Vale ressaltar que alguns players desse mercado como embarcadores e gerenciadores de risco também exigem este tipo de equipamento para a continuidade do processo. “Dependendo da operação/risco, há necessidade de se utilizar mecanismos de rastreamento e monitoramento da carga, cuja negociação e contratação da empresa de gerenciamento de risco fica normalmente a cargo do segurado”, salienta João Carlos França de Mendonça, diretor técnico de Transportes da Yasuda Marítima Seguros.

“O rastreador de carga tem um papel muito importante, pois permite a localização da mercadoria após seu roubo ou furto. Muitas tecnologias atuam no mercado, porém a mais

eficiente para este caso é a radiofrequência, que deve ter abrangência nacional. Essa tecnologia é capaz de capturar o sinal do dispositivo mesmo em lugares fechados como contêineres e sob ação de inibidores de sinais”, ressalta Ronaldo Megda, vice-presidente comercial do Grupo Tracker. Yaron Littan, CEO da Ituran no Brasil, comenta que há mais de 10 anos, as seguradoras viram nas empresas de rastreamento uma forma de viabilizar o seguro para veículos com alta

sinistralidade. “Graças aos altos índices de recuperação de veículos foi possível manter acessível o custo das apólices de seguro de inúmeros veículos. Além das seguradoras, os corretores de seguros também perceberam em empresas como a Ituran uma excelente fonte de receita. A comercialização de rastreadores para clientes que não podiam comprar uma apólice de seguro, fidelizava seus clientes e aumentavam suas receitas”, constata.

Seguros existentes no mercado nacional de transporte rodoviário de carga Os seguros de Responsabilidade Civil – assim como o de Transportes – preveem coberturas que variam conforme as características das mercadorias transportadas e os riscos envolvidos nas operações:

Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Cargas (RCTR-C)

Seguro obrigatório e deve ser contratado por todos os transportadores.

Prevê a cobertura de danos causados às mercadorias transportadas.

Cobre basicamente: colisão, abalroamento, capotamento, explosão, tombamento e incêndio do veículo transportador.

Seguro de Responsabilidade Civil Facultativo por Desaparecimento de Cargas (RCF-DC)

Seguro facultativo também destinado a transportadores rodoviários.

Prevê a cobertura pelas perdas causadas em decorrência de grave ameaça arma de fogo (por exemplo) e/ou emprego de violência e suas coberturas também podem contemplar a reposição de danos provenientes de furto simples e/ou qualificado.

Fonte: Korsá Corretora de Seguros



Brasilprev

A Brasilprev conta com um novo executivo. Wilson Luiz Matar foi contratado para liderar a recém-criada diretoria técnica de Gestão de Riscos da companhia. Graduado pela USP em engenharia civil e em administração

Matar também possui mestrado em finanças. Possui 30 anos de experiência em controles e riscos em grandes instituições financeiras.



AIG - American International Group

A AIG reforça sua gestão no Brasil com a chegada de Sergio Carillo, que atuará como Chief Information Officer. O executivo executará as prioridades estratégicas para aplicações e tecnologia para o Brasil, além de

dirigir a função de TI. Carillo é Bacharel em Administração de Empresas pela UNIB, com Especialização em Gestão de TI pela FGV.



Previsul Seguradora

A Previsul Seguradora anuncia a contratação de um novo consultor para a região de Caxias do Sul (RS). Artur Eduardo Ferversani atua há oito anos no mercado de seguros, além de acumular experiência de 15

anos na área financeira e outros cinco anos no setor de serviços. A nova contratação reforça a missão da equipe de expandir atuação na região da Serra gaúcha.



Chubb

O executivo Acacio Queiroz, prossegue à frente do Conselho de Administração da Chubb do Brasil, no cargo de Chairman, enquanto Nivaldo Venturini, executivo com 27 anos de experiência na

empresa assume o cargo de CEO da companhia. Como Presidente do Conselho de Administração, o papel principal de Acacio será atuar no direcionamento estratégico da Chubb do Brasil.

Rádio Imprensa FM 102,5

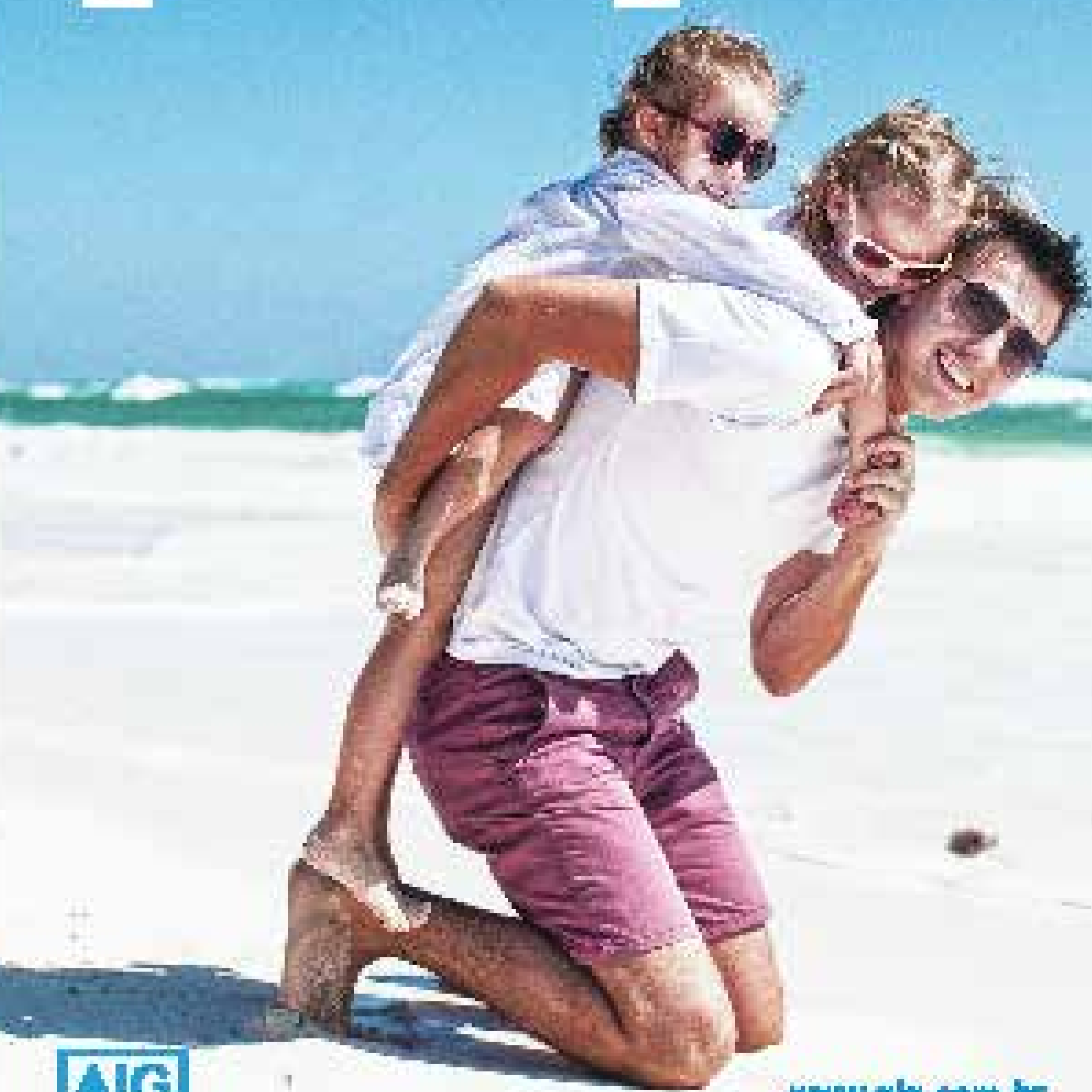
A Grande Jornada pelo Mundo dos Seguros

Às segundas-feiras, das 7 às 8 horas

Apresentação: Pedro Barbato Filho



Na AIG trabalhamos juntos para garantir a sua vida mais feliz.



AIG FINANCIAL GROUP, S.A.

www.aig.com.br



ESCOLHA QUEM ESTÁ SEMPRE AO SEU LADO. ESCOLHA AMIL.

A AMIL É A MELHOR PARCEIRA DO CORRETOR.
NÃO APENAS POR APRESENTAR SOLUÇÕES
DIFERENCIADAS PARA TODOS OS TIPOS DE PÚBLICO.
NÃO SÓ PELA QUALIDADE SUPERIOR, MAS, ACIMA
DE TUDO, POR RESPEITAR E VALORIZAR VOCÊ SEMPRE.



Blue - Medical - D&C - Dental

