

Desafios para o seguro de transportes de cargas no Brasil

Especialistas abordam os entraves, as perspectivas e possibilidades para este importante segmento

Por Thaís Ruco



O mercado de seguros no Brasil cresceu a taxas expressivas nos últimos anos, acima de outros setores, elevando sua participação no PIB, com prêmios que representam mais de 6% da renda nacional. Neste segmento, o ramo de seguros de transportes de cargas tem grande relevância para a economia brasileira. Segundo dados da Susep, transportes representou em 2017 um volume de prêmio de seguro de R\$ 3 bilhões, alta de 5,8% na comparação com 2016. Foram registrados R\$ 4,2 trilhões em movimen-

tação de cargas em 2017, contra R\$ 2,8 trilhões em 2016.

O ramo está inserido dentro de uma dinâmica econômica nacional e internacional, e três aspectos têm forte influência neste seguro: o próprio perfil do transporte, como volume e tipos de cargas; os meios de transportes utilizados para esse fim; e os indicadores de violência na sociedade.

"Na análise do perfil de transporte no Brasil, a constatação é a predominância do modal rodoviário, concentrado na região Centro-Sul,

com destaque para o Estado de São Paulo. A carga distribuída em rodovias é o triplo da carga distribuída em ferrovias", destaca o estudo Retrato do Seguro de Transporte de Cargas no Brasil, da CNseg (Confederação Nacional das Seguradoras), realizado em parceria com a Comissão Técnica de Transportes da Fensseg (Federação de Seguros Gerais). "O Transporte Rodoviário de Cargas (TRC) é responsável por mais de 60% do volume de mercadorias movimentadas no Brasil, com o seu custo representando cerca

de 6% do Produto Interno Bruto do País", completa o estudo.

Essa opção estratégica tem prós e contras. "Temos uma forte dependência do modal rodoviário para fazer qualquer operação de transporte de todo tipo de produtos, matérias primas ou produtos acabados, seja na coleta, entrega, cargas mistas ou completas, para curtas, médias ou longas distâncias, com algumas raras exceções", afirma Guilherme Brochmann, diretor de Gerenciamento de Riscos na América do Sul da DHL. Para ele, existe uma contradição nesta escolha, pois temos grande lacuna entre a capacidade instalada e a necessidade de infraestrutura rodoviária no país, que embora possua uma malha



GUILHERME BROCHMANN, DA DHL

rodoviária de 1.735 mil km, somente 213,6 mil km são pavimentadas, e destas rodovias pavimentadas, 30% são federais. "Uma situação ainda mais crítica se refere à conservação e manutenção destas rodovias, que se encontram em condições ruins ou péssimas em mais de 50% de sua totalidade", diz. No entanto, o especialista acredita que temos um grande potencial de crescimento para este mercado, a depender principalmente da recuperação da economia nos próximos anos e do investimento em infraestrutura geral de transportes para os demais modais.

"O setor é promissor. Houve crescimento de prêmio emitido 6,75% em 2017, em comparação a 2016, com uma redução de sinistros de 2,21%, bem como, um crescimento de prêmio no primeiro quadrimestre de 2018 de 14,02%, comparando o mesmo período de 2017 e redução da sinistralidade de 61,8% para 51,6%", analisa Márcio



MÁRCIO DIAS, DA JLT

cio Dias, diretor Técnico de Marine da JLT Brasil Corretagem de Seguros. Para ele, o crescimento está diretamente ligado às precificações mais conservadoras e aderentes ao risco por parte das seguradoras, por estarem taxando os negócios de forma cada vez próxima da realidade, visando o resultado operacional e não financeiro. "Além disso, as seguradoras vêm colocando ferramentas para comunicações eletrônicas dos embarques, as quais possibilitam menor erro na comunicação por parte dos clientes, contribuindo no aumento do prêmio emitido no mercado", defende Márcio Dias.

O especialista em Transportes do IRB-Re, Sérgio Dias, concorda que há um grande espaço para crescimento, principalmente com a demanda crescente por novos produtos e soluções mais customizadas, de acordo com a necessidade de cada segurado.

"Devido ao momento de alta sinistralidade em todo Brasil, é fundamental que as empresas adotem medidas preventivas eficazes, visando à mitigação dos riscos de roubo, acidentes e avarias de forma geral. Contratar um pacote de seguros eficiente e completo, que conte com uma boa consultoria de gerenciamento de risco, tem trazido um certo conforto para contratantes e seguradores, em relação ao descontrole e aumento dos roubos", afirma Ricardo Guirao, diretor de Transportes da Aon Brasil. "O mercado segurador já tem reagido à sinistralidade de 2017 e elevou suas taxas de risco em todas as carteiras de transporte. Com isso, o percentual de sinistralidade frente ao prêmio melhorou", avalia.

Entraves e desafios para o desenvolvimento

A Confederação Nacional dos Transportes (CNT) realizou pesquisa com quase 800 empresas do setor de transporte, no início de 2017, perguntando quais os principais desafios para o ano. De forma resumida, cinco foram identificados:



SÉRGIO DIAS, DO IRB-RE

1) a falta de investimentos no setor, um problema crônico, muitas vezes citado; 2) a adequação aos novos parâmetros de responsabilidade ambiental (exemplo, o caso dos motores a diesel); 3) a necessidade da saída da recessão econômica, já que, por exemplo, muitas transportadoras estagnaram e seus clientes se tornaram mais exigentes, solicitando mais qualidade e agilidade; 4) a dificuldade de contratar ou capacitar toda a cadeia produtiva com as qualificações técnicas necessárias para lidar com o novo ambiente de necessidade tecnológica, com sistemas automatizados de gestão e veículos modernizados; e 5) o enfrentamento da violência na sociedade.

Para Márcio Dias, da JLT, o principal entrave é a alta sinistralidade dos clientes decorrente do cenário de elevados roubos de cargas.



RICARDO GUIRAO, DA AON

"Esta situação está ligada diretamente ao tipo de produto transportado, segmento de atuação do cliente e falta de penalidades mais severas aos receptadores", pondera. "O investimento em gerenciamento de riscos se faz cada vez mais necessário, porém, por muitos clientes, ainda é visto como custo e não investimento. Podemos notar que as companhias seguradoras estão cada vez mais resistentes em aceitar o risco de clientes que possuem o grau de risco elevado, portanto, antes da aceitação elas avaliam características específicas, como tipo de mercadoria transportada, histórico de sinistro da conta, plano de gerenciamento de risco e região de atuação do cliente e, quando aceitam o risco, apresentam taxas altíssimas e exigências em gerenciamento que inviabilizam a operação do cliente", explica, relatando que as localidades mais prejudicadas neste sentido têm sido Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais e Nordeste. "No Rio de Janeiro algumas seguradoras não estão dando cobertura securitária ou colocando franquias elevadas".

Na visão de Felipe Ruffolo, head of Marine Cargo da Axa Seguros, diante de um cenário de aumento de circulação de carga, é esperado algum impacto na taxa de sinistros. "Também é natural que o mercado como um todo retrabalhe e precificando do portfólio de seguro de acordo com a elevação de fatores de riscos como o crescimento de roubo e furto. Essa situação,



FELIPE RUFFOLO, DA AXA

apesar de desafiadora, contribui para que o setor amadureça e permite com que a cadeia envolvida, seguradora, corretores e segurados, comece a trabalhar em conjunto para mitigar esses riscos", diz.

A carência desta competitividade foi amplamente evidenciada na greve recém perpetrada no setor de transporte rodoviário, praticamente parando o país, e mostrando que o modelo atual utilizado tem que mudar e a matriz de transportes do país teria que ser mais balanceada e mais adequada. "O seguro de transporte vem na esteira de algo mais básico, que é a logística. Ficou clara a importância da logística nesta greve dos caminhoneiros, inclusive, com reflexos na economia: nós vamos ter aumento da inflação, e boa parte disso é atribuída à greve dos



LUIZ MACOTO SAKAMOTO, DA ESCOLA NACIONAL DE SEGUROS

caminhoneiros, que fez com que muitos produtos fossem prejudicados", afirma Luiz Macoto Sakamoto, professor da Escola Nacional de Seguros. "É em suporte à operação de logística que nós temos os seguros de transportes. Por isso, o curso de pós-graduação que estamos realizando em parceria com o CIST (Clube Internacional de Seguros de Transportes) tem como primeiro enfoque a logística e o cenário macroeconômico, para depois entender os sinistros", diz.

"Um dos principais entraves está sendo o roubo de carga, porém percebemos uma elevação no número de acidentes no 1º quadrimestre de 2018. O fator 'greve dos caminhoneiros' também contribuiu para um aumento no número de avarias principalmente com cargas perecíveis", analisa Ricardo Guirao, da AON.

Resseguro como possibilidade para aceitação

Em 10 anos de mercado aberto no setor de resseguros – portanto ainda bem recente se comparado com os mercados internacionais, já bem maduros –, saímos de um

ambiente de órgão ressegurador único para mais de 100 companhias resseguradoras atuando no Brasil, classificadas na Susep como locais, admitidas ou eventuais, porém são ainda poucas as seguradoras atuando de forma plena na aceitação do seguro de transportes. Além disso, atuam com limites técnicos baixos nas suas diversas carteiras de transportes e em decorrência, são dependentes da aceitação da maior parte de seus riscos pelas resseguradoras, e com resultado muito variado.

"O resseguro no segmento de Transportes tem se mostrado uma ferramenta cada vez mais utilizada de se transferir riscos, evitar volatilidade e garantir resultado nesse portfólio", declara Domingos Pozzetti, especialista em Transportes para ARX-Re Corretora de Resseguros. "Analisando a performance do mercado ressegurador brasileiro no primeiro trimestre de 2018, através dos dados divulgados pela Susep,



DOMINGOS POZZETTI, DA ARX-RE

verifica-se um leve decréscimo do volume de prêmio cedido (-1,5%) com pequena elevação da retenção das resseguradoras locais (3,9%) que também registraram alta na aceitação de riscos do exterior, subindo de R\$ 522 milhões para R\$ 584 milhões em prêmios brutos de comissão, comparando-se iguais períodos de 2017 e 2018. Outro ponto positivo foi a melhora da sinistralidade de 47% para 41%, comparando-se o ano anterior com o atual".

Especificamente, o mercado ressegurador brasileiro de transportes registrou R\$ 121 milhões em prêmios no primeiro trimestre de 2018, contra R\$ 111 milhões em igual período do ano anterior. "A evolução de 8,82% em prêmios

teve como contrapartida apenas 4,88% do montante em sinistros, resultando na melhora do índice de sinistro/prêmio de 43,76% em 2017 para 42,18% em 2018", expõe Domingos Pozzetti.

"Os resseguradores, de forma geral, sofreram muito em 2017 com riscos fora do Brasil, decorrência dos eventos de caso fortuito e força maior relacionados com as fortes tempestades e tornados. Estes eventos geraram prejuízos gigantescos e de certa forma, tem reduzido a possibilidade de obtermos boas condições devida a margem deste mercado ter sido afetada. A AON possui uma importante divisão que trata os resseguros de transportes, propiciando uma análise mais completa", alega Ricardo Guirao.

"Devido ao alto índice de sinistralidade destas carteiras, não inferior a 60%, podendo passar até de 100%, existe muita dificuldade na aceitação desses riscos pelas companhias resseguradoras. Grandes embarcadores globais, possuidores de seguradoras cativas no exterior, utilizam-se deste expediente para amparar seus riscos no país", alega Guilherme Brochmann.

"Podemos notar que, cada vez mais, os resseguradores têm sido aproximados nas demandas e oportunidades, face ao baixo apetite do mercado de seguradoras. Contudo, em função do resultado da carteira e/ou grande exposição, vários optam por não apresentar condição para o risco", afirma Márcio Dias.

Tecnologia: aliada do setor

Para atrair os sinistros em acidentes e roubos de cargas, a tecnologia é grande parceira no segmento de transportes. "Hoje a tecnologia é imprescindível em todos os setores da economia. No mercado de seguros de transporte é um fator fundamental para ganho de eficiência e produtividade. Podemos citar, como exemplo, as tecnologias de rastreamento, o monitoramento preciso, que auxilia na rapidez da identificação de um sinistro e, consequentemente, traz agilidade em relação às medidas a serem adotadas para recuperar a carga ou minimizar as perdas", analisa Sérgio Dias, do IRB-Re.

"Neste segmento de seguro,

a tecnologia é em geral aplicada nos rastreadores customizados de acordo com o produto segurado. Equipamentos de rastreamento fixo e móvel e integrações de sistemas logísticos também são exemplos da aplicação da tecnologia no seguro de transporte, sobretudo no gerenciamento de risco", completa Felipe Ruffolo.

Atravessamos um momento em que, por vezes, a impressão é de que todas as tecnologias utilizadas para mitigação dos riscos não são eficientes. "Acreditamos que se bem aplicadas e operacionalizadas com processos e procedimentos, as tecnologias têm sua eficiência presente. Ainda assim, alguns clientes e gerenciadores estão apostando em novas tecnologias e investimentos como utilização de veículos blindados do tipo carro forte, bloqueio independente etc. A tendência no transporte de carga é investimento cada vez maior em gerenciamento de riscos", aponta Márcio Dias.

Não há como dissociar a atividade de seguros do que ocorre no mundo e as novas tecnologias estão inseridas neste contexto. "O uso de georreferenciamento, por exemplo, já é uma realidade no setor e as ferramentas de localização estão cada vez mais precisas, com margem de erro de centímetros. Para o futuro, é preciso ficar atento às tendências e às demandas dos clientes para identificar que tipo de solução é mais eficaz para a atividade. Eu creio que a utilização de drones em larga escala para entrega de objetos menores, assim como para monitorar cargas de alto valor agregado, será uma realidade no Brasil daqui a algum tempo. É claro que este debate tanto em relação à legislação quanto em relação à segurança, ainda precisa amadurecer, mas é uma tendência que deve ser acompanhada de perto pelo mercado", explica Sérgio Dias.

Luiz Macoto Sakamoto, da ENS, afirma que uma tendência importante é a chegada dos veículos autônomos, que vão mudar toda a questão do gerenciamento. "O ladrão não poderá mais abordar o motorista, terá que estar à fren-

te das novas tecnologias", diz, mas acredita que no Brasil demorará um pouco ainda para se tornar realidade. "Em outros países estão falando em cinco anos para começarmos a ver os veículos autônomos, mas no Brasil, com nossa estrutura, deve demorar um pouco mais de tempo: imagine um veículo sem motorista nas estradas irregulares que temos, ou no Nordeste, com estradas ainda de terra, como vai ser".

"O mercado de transportes, em todas as suas facetas, quer seja veículos de carga, containers, sistemas de rastreamento, monitoramento (sensores e atuadores), sistemas de comunicação (hardware e software) e gestão de pronta resposta, necessitam evoluir e passar a utilizar as novas tecnologias que estão surgindo. Isto passaria a beneficiar as operações de transportes como um todo, inclusive para os próprios motoristas, com sistemas integrados preservando a saúde destes. Além destes, podemos comentar sobre os de telemetria, CFTV a bordo com monitoramento independente, além de ter sistemas integrados com inteligência artificial, utilização da Internet das coisas, drones e até veículos autônomos na entrega de cargas", afirma Guilherme Brochmann. "Estas implementações, com custos compatíveis, buscariam ainda reduzir a alta sinistralidade de acidentes e roubos de carga, e as despesas de gerenciamento dos riscos de transporte no país, cujos custos são basicamente absorvidos pelos transportadores".

Em 2018, a tecnologia está voltada para os comportamentos dos motoristas e ajudantes. "As ações de telemetria e rotograma são gerenciadas através de celulares e facilitam com que os gestores e gerenciadores consigam enviar mensagens em tempo real ou ainda possibilita que sejam apontados de forma assertiva, tais inconformidades. Ainda teremos um longo caminho para que, de fato, estas ações tragam resultados efetivos para toda a cadeia", pontua Ricardo Guirao.

Importância do capital humano

Todos os profissionais envolvidos na atividade de transportes

e de seguros para o ramo têm papel fundamental na eficiência dos serviços prestados pelo mercado. "Os prestadores de serviços são fundamentais para o sucesso da operação e cada vez os mais clientes e seguradores acompanham se os planejamentos e ações redigidos nos contratos estão sendo executados na prática e no dia a dia", diz o executivo da AON.

"Infelizmente, temos poucos prestadores atuando no mercado e com muitas dificuldades em mitigar o risco. Por vezes, a tecnologia e o investimento não acompanham a organização das quadrilhas, principalmente no combate ao roubo de carga, outro agravante é a conservação de nossas estradas e rodovias. Num cenário econômico apertado, a tendência é nos depararmos com a falta de manutenção que aumenta a cada dia, sem contar ainda com a diminuição da substituição da frota, ocasionando ainda maiores exposições", aponta Ricardo Guirao.

"Os consultores possuem um dos principais papéis, conhecer no detalhe a operação do cliente e suas particularidades, a eles atribui-se a arquitetura para gerir riscos eficazmente, é deles a real responsabilidade pela gestão do risco. Aos gerenciadores atribui-se a aplicação dessa arquitetura para os riscos específicos, operacionalização de todo princípio, estrutura e processos definidos. Já os reguladores atuam no momento pós-sinistro, tendo como principal atividade fazer a análise documental de todo processo, mensurar as perdas e certificação do cumprimento das obrigações de todos envolvidos no processo. Não podemos deixar de citar os fornecedores de ferramentas e tecnologias de gerenciamento de riscos, a eles atribui-se a responsabilidade de aprimoramento e inovação nas ferramentas e equipamentos bem como soluções para mitigação dos riscos", aponta Márcio Dias.

Felipe Ruffolo acredita que gerenciadoras de risco e reguladoras de sinistros devem ser

acompanhadas de perto pelas seguradoras, trabalhando em parceria. "O sucesso e eficiência da implantação da soluções de seguros dependem dessa sinergia", diz.

"No caso do gerenciamento de risco, por exemplo, o primeiro passo é um bom diagnóstico da situação do segurado, com o mapeamento logístico, o cruzamento das estatísticas em relação aos sinistros, onde ocorrem, com que frequência, em que horários, os valores embarcados etc. A partir deste diagnóstico, monta-se uma estratégia com objetivo de minimizar o risco, o que é bom para todos os envolvidos. Há casos em que um bom trabalho consegue eliminar todas as perdas do segurado", pontua Sérgio Dias.

Perspectivas para o futuro deste mercado

Existe a necessidade de repensar o futuro do mercado de transporte de cargas no Brasil. Os custos logísticos caminham na contramão, cresceram continuamente nos últimos anos em razão de diversos fatores: pelo incremento da necessidade de sistemas cada vez mais sofisticados de monitoramento dos veículos de carga; pela implementação de ferramentas de gerenciamento de riscos para atender às necessidades do mercado segurador; e mais recentemente, em função da greve ocorrida pelos caminhoneiros no país, com a revisão para maior nas tabelas de fretes do setor.

Para Adailton Dias, diretor de Produtos e Sinistros da Sompó Seguros, o setor de seguros de transporte tem uma longa estrada de oportunidades em termos



ADAILTON DIAS, DA SOMPO

de soluções a serem disponibilizadas. "O Brasil conta com um amplo rol de coberturas que já atende ao mercado, mas ainda não é tão contratado quanto deveria. Portanto, acredito que temos um grande potencial para desenvolver soluções em termos de soluções de inteligência de mercado e fazermos com que os segurados percebam efetivamente o valor agregado da contratação de um seguro". Para ele, trabalhar junto aos corretores e orientar os segurados sobre as ferramentas para mitigar riscos pode fazer toda a diferença para a diminuição dos índices de sinistralidade e o desenvolvimento da cadeia logística.

"A análise de risco é uma questão com diversos fatores que devem sempre ser ponderados. Não existe mais risco, menos risco. O que existe é o risco em potencial, conforme as diversas variáveis relacionadas àquela situação específica, para o qual deve ser adotado um plano de mitigação. Há regiões do País com alto risco de acidentes e abalroamento de carga, devido às péssimas condições das estradas. Para isso, são estabelecidos planos de ação, determinadas as rotas específicas e pontos de parada para o motorista. O plano para mitigação de risco está diretamente ligado ao cenário e ao contexto. Para cada categoria de carga e trajeto é estabelecido um plano de ação com medidas específicas afim de garantir que a carga chegue ao seu destino. Muitos embarcadores adotaram por conta própria medidas complementares, como a instauração de novos centros logísticos no entorno de áreas estratégicas ou que, segundo entendimento de seus gestores, que têm mais potencial para ocorrências", explica Adailton.

Hoje, o gerenciamento de riscos é uma ferramenta essencial para o trabalho da área logística, pois, além de ser uma importante ferramenta para a área de seguros, o gerenciamento de riscos faz parte do rol de especialidades necessárias à boa gestão do segmento, sen-

do essencial para que a empresa (embarcadora ou transportadora) tenha mais eficiência, otimização de recursos, além de controle na prevenção e redução de perdas e danos. Além disso, o recurso também é bastante eficaz para contribuir com a segurança e qualidade de vida dos colaboradores envolvidos nos processos de embarque e transporte.

"Como parte da nossa estratégia de inovação digital, investimos em uma solução inovadora da área de gestão de riscos. Junto a empresas parceiras estratégicas da área de monitoramento, criamos uma central de monitoramento própria, na qual profissionais dessas empresas parceiras estão alocados para efetuar atendimento exclusivo aos segurados da companhia. Nessa central, cada profissional é responsável por um grupo de contas, as quais tem de monitorar, com toda a tecnologia disponível para esse fim. Isso permite um acompanhamento mais personalizado e qualitativo do trabalho de monitoramento", defende o executivo da Sompó.

Segundo ele, a companhia também disponibiliza um serviço de consultoria em gerenciamento de riscos, por meio do qual os segurados contam com soluções *tailor made* – ou seja, de acordo com suas necessidades – de gerenciamento de riscos para cada embarque, considerando produto, rota, motorista e demais variáveis. Com isso, são estabelecidos planos que contribuem para fazer com que a carga chegue ao seu destino. "Todas essas ações já mostram resultados expressivos. Hoje, a Sompó conta com uma sinistralidade inferior à média de mercado. Enquanto a sinistralidade do segmento de seguro de transportes está na ordem de 64,3%, a sinistralidade da companhia está em 54,3%", pondera Adailton. Com todo esse trabalho de consultoria em gerenciamento de risco e com a central de monitoramento exclusiva, a Sompó espera passar de um volume de R\$ 1,4 bilhão mensais em cargas monitoradas atualmente para 50 bilhões até o final de 2018,

contribuindo com os clientes na mitigação dos riscos e na operação logística com a entrega dos seus produtos no destino final.

Ricardo Guirao avalia que estamos passando por um momento de transformação, no qual as companhias seguradoras analisam e subscrevem seus riscos com mais critérios e menos envolvimento comercial. "É um mercado importante para as companhias seguradoras em razão do prêmio retido e da percepção de que aquelas que possuem estrutura e *know how*, bem como expertise de corretores e prestadores, é que vão perseverar neste mercado".

Como perspectivas para o futuro existe também a preocupação do setor com o Projeto de Lei 4860/16, conhecido como o marco regulatório do setor de transportes, que está para ser votado no Congresso Nacional, com sua última subemenda substitutiva, que altera em inúmeros aspectos o setor de transporte de cargas no Brasil.

"Este novo marco regulatório do setor, com diversas alterações em todos os sentidos, principalmente no que tange aos seguros de carga, da sua obrigatoriedade por parte de embarcadores e transportadores e outras alterações diversas, fará com que os custos no transporte de cargas se elevem ainda mais, fazendo com que os consumidores acabem, como sempre, pagando esta conta do "custo Brasil" no fim das contas", lamenta Guilherme Brochmann.

A advogada sócia do escritório Mattos Filho, Camila Calais, explica que a tramitação do Projeto de Lei 4860/16 ainda não foi concluída. "Após sua aprovação pela Câmara dos Deputados, ocorreu em 20 de junho de 2018, o projeto seguirá para revisão do Senado Federal e – caso aprovado – para a sanção presidencial. A partir daqui, a urgência e celeridade de sua tramitação dependerão da forma com que o projeto venha a ser recebido na casa revisora. Para que o marco passe a valer como lei, deverá passar pela revisão do Senado Federal e seguir para a sanção presidencial.

A celeridade dessa tramitação dependerá da urgência com que a matéria venha a ser recebida na casa revisora".

Para Camila Calais, o marco é importante na medida em que regulamenta categorias específicas, como por exemplo a do operador logístico. "O projeto regulamenta novas categorias de transportadores, como os operadores logísticos;



CAMILA CALAIS, DO ESCRITÓRIO MATTOS FILHO

nesse sentido é um passo importante para o setor de transporte rodoviário". No entanto, há ressalvas. A redação relativa a seguros obrigatórios poderia ser mais abrangente, flexível, clara e alinhada com a realidade contemporânea. "Talvez a maior oportunidade perdida pelo Projeto de Lei 4860/16 seja a redação dos requisitos de seguro. Ao repetir a terminologia do passado, o projeto se absteve de introduzir uma redação mais abrangente, flexível, clara e alinhada com a realidade contemporânea, o que em última análise a tornaria mais longo enquanto lei", pondera advogada Camila Calais.

Enquanto esses entraves não são solucionados, entende-se que, neste setor, cada vez mais as seguradoras irão selecionar bem seus clientes, optando por aqueles que têm uma visão de risco e investem para mitigação. Paralelamente, tendo sido uma tendência para as seguradoras que continuam apostando no segmento o aumento dos níveis de franquias, prêmios, bem como a parceria com corretores especializados no segmento, buscando equilibrar os negócios.