

Maio de 2019

A lacuna de proteção automotiva na América Latina



- 01 Resumo executivo
- 02 O mercado de seguro automotivo na América Latina
- 06 A lacuna de proteção automotiva
- 17 Conclusão

Resumo executivo

Esperamos um crescimento de mais de 3% (taxa anual de crescimento composta) nos prêmios de seguro automotivo na América Latina nos próximos cinco anos.

Os veículos não segurados representam um fardo econômico significativo na América Latina.

Estimamos uma lacuna de proteção de US\$ 76 bilhões em termos de volume de prêmios nos cinco maiores mercados da América Latina.

A apólice mínima obrigatória abrange menos de 10% das necessidades de reposição de renda em caso de acidentes fatais.

Um maior uso de microsseguros, novos canais de distribuição, inovação em produtos e tecnologia pode ajudar a fechar a lacuna de proteção automotiva

Esperamos que a atual recuperação econômica na América Latina (LatAm) impulse a propriedade de veículos e demanda por seguro de automóveis. O seguro automotivo continua sendo o principal ramo de negócios de P&C (sigla em inglês para seguros não-vida, excluindo saúde da definição) na região, com pouco mais de 40% da participação dos prêmios do setor. Estimamos que os prêmios de seguro auto na região chegaram a US\$ 32 bilhões em 2017. Esperamos que o crescimento nos prêmios de seguro auto na América Latina em termos reais supere o ritmo de crescimento do PIB (Produto Interno Bruto), pois a propriedade de automóveis e a penetração desse seguro estão muito abaixo do ponto de saturação. Nosso cenário base é que os prêmios de seguro automotivo venham a crescer em torno de 3% a 5% a uma taxa anual de crescimento composta em termos reais entre os países da região de 2019 a 2023, com o maior crescimento na Colômbia e no México. Outra consideração para o futuro é a tecnologia disruptiva que, ao modificar o panorama da mobilidade, impactará nas vendas e na demanda por coberturas associadas.

Paralelamente à perspectiva positiva, uma realidade na América Latina é que muitos veículos não são segurados. Apenas 58% da frota agregada nos cinco maiores mercados possuem algum tipo de cobertura. Isso representa um fardo econômico significativo para a sociedade, expondo indivíduos a dificuldades financeiras resultantes de (1) pagamentos de responsabilidade civil; (2) perda de renda por invalidez permanente/temporária ou óbito; e (3) despesas imprevistas para cobrir despesas médicas e danos materiais.

De uma perspectiva de oportunidade de seguro, estimamos uma lacuna de proteção automotiva de US\$ 76 bilhões em nossa amostra de cinco países para este estudo,¹ cerca de 2,8 vezes o volume combinado de prêmios nesses mercados. Atualmente, a penetração de seguro automotivo para nossa amostra de países é de 0,6% de PIB e uma lacuna estimada de 1,7%. A maior lacuna é no Brasil (US\$ 51 bilhões). Em termos de penetração de veículos segurados, a menor é no México (30%). As principais razões para a lacuna de proteção automotiva são:

- acessibilidade;
- desconhecimento dos produtos de seguro e percepção de risco;
- dificuldade de compra de produtos de seguros;
- desconfiança das seguradoras;
- alta frequência/severidade e custos de sinistros;
- restrições regulamentares e legislativas; e
- aplicação inconsistente das leis vigentes

Com um número relativamente elevado de mortes por acidentes de trânsito na América Latina, a adequação da cobertura de responsabilidade civil de automóveis é uma consideração importante. Em nossa pesquisa, descobrimos que, no caso das fatalidades de trânsito, em média, os montantes mínimos obrigatórios segurados de responsabilidade civil são inferiores a 10% das necessidades de reposição de renda.² Isso coloca uma forte pressão econômica sobre indivíduos e famílias, debilitando suas resiliências em tempos de dificuldades financeiras.

Para enfrentar tais desafios, recomendamos que as seguradoras façam maior uso de microsseguros e de novos canais de distribuição, que promovam a inovação de produtos e que adotem novas tecnologias. Além disso, o setor público pode desempenhar um papel importante, criando um quadro legal e regulatório atualizado para apoiar o desenvolvimento adequado do mercado de seguros e reforçar os regimes de seguro obrigatório. Os governos precisam se certificar de que o nível de cobertura obrigatória seja adequado para repor a renda familiar necessária em casos de lesão corporal e/ou óbito, assim como o ajuste anual, uma vez que a inflação volátil e alta pode corroer seu valor no decorrer do tempo. Essas medidas ajudarão a fechar a lacuna de proteção automotiva e a melhorar a resiliência econômica e social.

¹ Argentina, Brasil, Chile, Colômbia e México.

² Não incluímos despesas médicas decorrentes de tratamento de pessoas feridas e/ou que ficaram deficientes devido a acidentes rodoviários nem as respectivas perdas de renda.

O mercado de seguro automotivo na América Latina

O seguro automotivo representa 20% do total de prêmios de seguros em toda a América Latina.

Tamanho do mercado e tendências de penetração

Estimamos que os prêmios totais de seguro automotivo em toda a América Latina (LatAm) chegaram a US\$ 32 bilhões em 2017. Isso torna o setor de auto a maior linha de negócios, somando cerca de 40% dos prêmios de P&C e 20% do setor de seguros. Os cinco maiores mercados (e nossa amostra), Argentina, Brasil, Chile, Colômbia e México, representam mais de 80%. O Brasil é o maior mercado, com prêmios de mais de US\$ 12 bilhões, seguido pela Argentina e México (ver Tabela 1).

Tabela 1

PIB e prêmios diretos emitidos em 2017, US\$ bilhões

País	Prêmios de auto	Prêmios de P&C	PIB	Prêmios de auto como uma parcela de P&C	Prêmios de auto como uma parcela do PIB
Argentina	6.1	13.9	637.3	43.6%	0.95%
Brasil	12.2	24.1	2 053.3	50.8%	0.60%
Chile	1.2	4.1	277.1	30.2%	0.45%
Colômbia	1.9	5.4	314.5	35.8%	0.61%
México	5.3	10.5	1 160.1	50.8%	0.46%
América Latina	32.0	78.7	5 456.2	40.6%	0.59%

Fonte: Reguladores nacionais de seguros, agências nacionais de estatística, Swiss Re Institute

A taxa de penetração do seguro automotivo na América Latina é de 0,59%, mas com uma grande diferença entre os países.

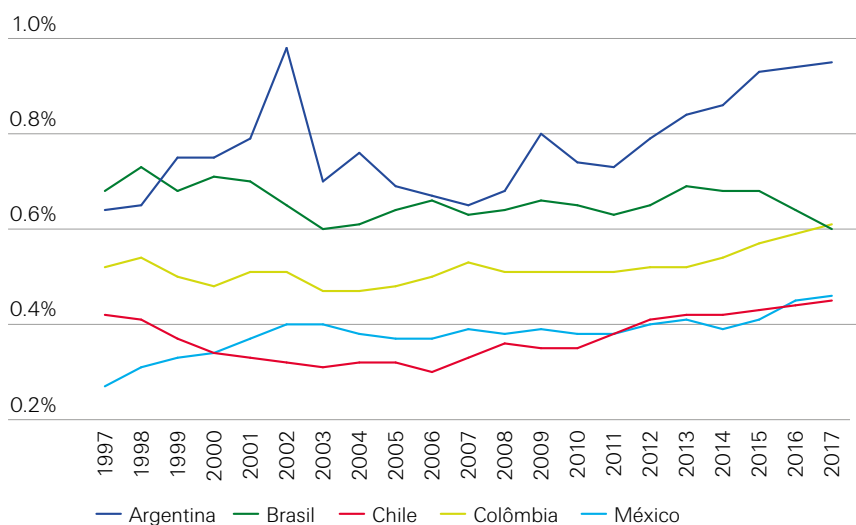
A taxa de penetração do seguro automotivo (a porcentagem de prêmios do seguro automotivo em relação ao PIB) na América Latina foi de 0,59% em 2017, inferior ao agregado dos mercados emergentes (0,67%). No entanto, as taxas de penetração diferem consideravelmente entre os países. A Argentina possui a maior taxa de penetração (0,95%) devido a montantes maiores do seguro de responsabilidade civil exigidos por lei. Da nossa amostra, a penetração foi menor no Chile (0,45%). Esse pode ser um caso de tarifas de prêmio inferiores, devido a menos acidentes de trânsito, e, portanto, menor frequência de sinistros.

As tendências de penetração do seguro automotivo variam entre os países da nossa amostra, mas elas têm aumentado na última década.

Os dados históricos mostram que, embora as tendências de penetração do seguro automotivo tenham variado nos países da nossa amostra, elas têm aumentado na última década (exceto no Brasil), com um crescimento de prêmios superior ao crescimento do PIB. O aumento foi maior na Argentina e no Chile, de 0,30 e 0,13 pontos percentuais, respectivamente, entre 2007 e 2017. A queda recente da taxa de penetração no Brasil se deve a cortes nas tarifas do seguro automotivo obrigatório e a recessão econômica que levou a uma queda na demanda de seguros.

Figura 1

Taxa de penetração do seguro automotivo



Fonte: Reguladores nacionais de seguros, agências nacionais de estatística, Swiss Re Institute

Potencial de crescimento estrutural para o seguro automotivo

O seguro automotivo é, em geral, a porta de entrada dos consumidores no setor de seguros.

O PIB per capita é o principal determinante da compra de seguros.

Estudos demonstraram que conforme a renda aumenta, a propriedade de veículos também cresce — até atingir o ponto de saturação.

A propriedade de veículos e os prêmios de auto podem crescer mais rapidamente do que a atividade econômica geral durante os próximos anos na América Latina.

O seguro automotivo continua sendo uma das principais linhas de negócios para a América Latina e, mais comumente, para os mercados emergentes. Não só é a maior linha de negócios não-vida, como também representa a porta de entrada para novos compradores. Uma vez que os veículos são muitas vezes o primeiro ativo segurado das pessoas, geralmente, o seguro automotivo é o motivo pelo qual a taxa de penetração de seguro não-vida é, consideravelmente, maior que o seguro de vida nos países que estão em estágios iniciais de desenvolvimento econômico.

Pesquisa empírica descobriu que o desenvolvimento econômico, conforme medido pelo PIB per capita, é o principal determinante da compra de seguros.³ Essa relação se traduz na elasticidade do crescimento de prêmios em relação ao PIB, que varia conforme diferentes níveis de desenvolvimento dos países. Nas economias em desenvolvimento de baixa renda, o PIB e os prêmios tendem a crescer a um ritmo semelhante, tornando a taxa de penetração constante ao longo do tempo. No entanto, à medida que a classe média cresce, a taxa de crescimento de prêmios começa a superar a do PIB, e a penetração aumenta. Nas fases posteriores de desenvolvimento, a elasticidade de renda da demanda de seguros começa a diminuir, e a taxa de penetração atinge um platô conforme o mercado se aproxima do ponto de saturação. As diferenças na penetração do seguro automotivo nos países com níveis de PIB per capita semelhantes refletem outras variáveis econômicas, sociodemográficas e institucionais, como desenvolvimento financeiro e inclusão financeira, desigualdade de renda, tendências de urbanização e nível de escolaridade.

Estudos anteriores demonstraram uma relação semelhante entre a propriedade de automóveis e os níveis de renda.⁴ Conforme a renda aumenta, a propriedade de veículos cresce — a uma taxa mais rápida nos países de renda média — até atingir a saturação (quando todos aqueles que querem um carro conseguem adquirir um). Os países com renda mais elevadas tendem a ter taxas de propriedade de veículo mais elevadas. Entre os países com níveis de renda semelhantes, o impacto do desenvolvimento econômico depende do grau de urbanização, da densidade populacional, da extensividade da malha rodoviária e da existência de transportes públicos confiáveis.

A Figura 2 mostra como a penetração do seguro e a propriedade de veículos se relacionam com a renda per capita, usando uma função logística em forma de S. Nossa estimativa aponta que o ponto de maior elasticidade da renda na penetração de seguros é de cerca de US\$ 12 mil per capita. Essa observação generalizada sugere que é esperado que o setor não-vida na América Latina cresça mais rápido do que a atividade econômica geral nos próximos anos, uma vez que a renda per capita na maioria dos seus países está dentro da faixa de renda média (onde a inclinação da curva é mais acentuada). O mesmo pode ser dito em relação à propriedade de veículos na região, que tem muito espaço para crescimento. Por sua vez, isso sugere um forte potencial de crescimento para o seguro automotivo.

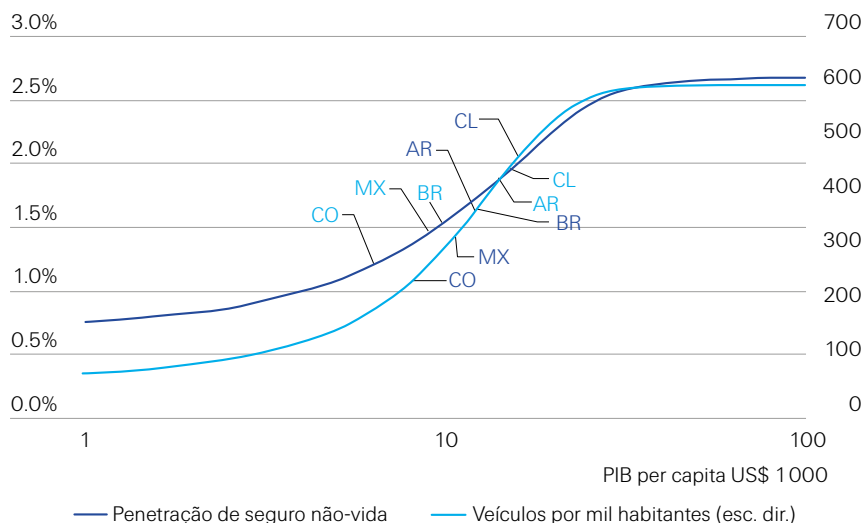
³ R. Enz, "The S-Curve Relation Between Per-Capita Income and Insurance Penetration," *The Geneva Papers on Risk and Insurance – Issues and Practice* vol. 25 nº 3, julho 2000, [https://www.genevaassociation.org/media/236194/ga2000_gp25\(3\)_enz.pdf](https://www.genevaassociation.org/media/236194/ga2000_gp25(3)_enz.pdf)

⁴ L. Ecola, C. Rohr, J. Zmud, T. Kuhnimhof and P. Phleps, *The Future Of Driving in Developing Countries*, RAND Corporation, 2014; J. Dargay, D. Gately and M. Sommer, *Vehicle Ownership and Income Growth, Worldwide: 1960-2030*, New York University, 2007.

O mercado de seguro automotivo na América Latina

Figura 2

Estimativas da curva-S para penetração de seguro não-vida e propriedade de veículos



Fonte: Swiss Re Institute

Prevemos que o crescimento dos prêmios de auto na América Latina será de 3 a 5%, a uma taxa anual de crescimento composta, nos próximos cinco anos.

Perspectiva

Recuperação econômica para apoiar a demanda de seguro auto

Nos próximos cinco anos, esperamos que o crescimento real de prêmios não-vida na América Latina continue se recuperando (Tabela 2). As linhas de negócios sensíveis ao ciclo econômico, como a de automóveis, tendem a ser mais responsivas à recuperação econômica esperada na região. Nos países de nossa amostra, esperamos que o crescimento de prêmios de seguro automotivo seja mais alto na Colômbia e no México, com um crescimento econômico robusto na Colômbia como o principal impulsionador. No Brasil, o crescimento total do volume de prêmios deve ser afetado pelo corte médio de 63,3% nas tarifas do regime obrigatório em 2019, enquanto que na Argentina a propriedade de automóveis provavelmente será contida devido à inflação elevada e às condições de crédito limitadas. Com as tendências de inflação mais baixa, esperamos que um maior poder de compra apoie a demanda de seguros na região.

Tabela 2

Projeções reais (taxa anual de crescimento composta), 2019–2023

País	PIB	Prêmios de não-vida	Prêmios de auto	Propriedade de veículo*
Argentina	1.9%	2.5%	2.5%	3.5%
Brasil	2.4%	3.7%	3.1%	3.6%
Chile	2.9%	3.9%	3.2%	3.1%
Colômbia	3.4%	5.3%	5.3%	5.1%
México	2.2%	4.0%	3.8%	2.1%

*A propriedade de veículos indica o crescimento potencial com base na elasticidade do PIB, e não uma previsão de fato.

Fonte: Swiss Re Institute

Novas forças desempenharão um papel importante no futuro das vendas de automóveis e na demanda por seguro auto.

A longo prazo, esperamos que as tecnologias disruptivas desempenhem um papel importante nas vendas de automóveis e na procura por seguro automotivo. No passado, a previsão da demanda para propriedade de veículos se baseava em uma relação relativamente estável com os níveis de renda, mas o surgimento do mercado de compartilhamento de veículos e outros modos de mobilidade (por exemplo, transporte sob demanda, uso de bicicletas e patinetes) podem ter implicações nessa relação. Da mesma forma, a ascensão de veículos com condução automática, tecnologias de assistência ao condutor e serviços conectados está pressionando os prêmios de seguro auto, uma vez que aumentam a segurança do veículo e reduzem

a frequência e gravidade da perda.⁵ O futuro pode ser um de taxas mais baixas de propriedade de veículos e, portanto, menor necessidade de seguro automotivo privado, mas com aumento da demanda de provedores de serviços de mobilidade.

Novas tecnologias e tendências sociais estão mudando o panorama da mobilidade.

O transporte sob demanda vem crescendo rapidamente na América Latina, mas sua regulamentação (incluindo requisitos de seguro) está atrasada.

Essas mudanças podem representar novos tipos de riscos e uma mudança potencial no seguro de automóvel pessoal para comercial.

O panorama da mobilidade em evolução

Novas tecnologias – incluindo veículos autônomos e elétricos, veículos com conexão à Internet e mobilidade inteligente (por exemplo, transporte sob demanda, compartilhamento de veículos e bicicletas) – estão mudando o panorama da mobilidade. Essas mudanças emergiram em um ritmo diferente ao redor do mundo e se tornaram mais evidentes em economias avançadas e na China. Na América Latina, que ainda é altamente dependente de formas tradicionais de transporte e de propriedade de veículos pessoais, opções de mobilidade inteligentes como essas estão se tornando mais populares.

A transição para a mobilidade inteligente na América Latina não tem sido muito tranquila, uma vez que os governos ainda estão descobrindo como regularizar os novos prestadores de serviços, especialmente as empresas de transporte sob demanda. Embora o transporte sob demanda esteja crescendo rapidamente na região (por exemplo, a América Latina é a região em que o Uber mais cresce), e é provável que continue assim,⁶ o setor só está regulamentado em nível nacional no Brasil e no México. Isso significa que, em grande parte da região, a legalidade dos serviços de transporte sob demanda ainda é incerta, e as leis sob as quais eles devem operar (por exemplo, qual tipo de seguro devem possuir) ainda não foram estabelecidas. No Brasil, os motoristas de transporte sob demanda devem adquirir o seguro automotivo obrigatório, bem como o seguro para passageiros (o mesmo que outros serviços de transporte precisam). Entretanto, no México, os requisitos de seguro são decididos pelos governos locais ou pelas operadoras de serviços.

Conforme o panorama da mobilidade muda, as seguradoras precisam entender seu papel na nova realidade para continuarem abordando esses novos tipos de riscos. A mobilidade compartilhada pode reduzir o crescimento de veículos per capita na América Latina e desafiar o modelo tradicional de subscrição e de negócios de seguros, mas ao mesmo tempo novas oportunidades e fluxos de receita surgem de novas fontes de risco e responsabilidade civil. Além disso, poderemos observar uma mudança no mix de produtos de seguro pessoal para comercial, uma vez que a responsabilidade civil muda de indivíduos para prestadores de serviços.

⁵ *The Future of Motor Insurance*, Swiss Re, 2016.

⁶ De acordo com a Research and Markets, o mercado de transporte sob demanda na América do Sul possui uma estimativa de crescimento de 11,5%, a uma taxa anual de crescimento composta, até 2023.

A lacuna de proteção automotiva

Tipicamente, o seguro automotivo inclui cobertura de perda ou danos ao próprio veículo e de responsabilidade civil.

A cobertura obrigatória se destina à proteção dos interesses financeiros das partes isentas de culpa.

Nós diferenciamos entre veículos não segurados e subsegurados.

Definimos a lacuna de proteção automotiva como sendo o montante total de prêmios atualmente não recolhidos dos veículos não segurados.

Nos mercados da nossa amostra, apenas 58% do agregado de veículos têm algum tipo de seguro.

Introdução

O seguro automotivo pode incluir cobertura para perda ou danos ao veículo do segurado e despesas médicas, bem como responsabilidade civil. O componente de proprietário do veículo, geralmente, protege contra colisões, roubos, furtos, tumultos, incêndios, explosões, raios, inundações e outras catástrofes naturais. O componente de responsabilidade civil abrange responsabilidades legais oriundas de uma colisão com culpa que resulta em danos à propriedade e em despesas médicas e perda de renda a terceiros em consequência de lesões corporais, incapacidade ou óbito. Os clientes podem adicionar outros tipos de cobertura, como assistência na estrada, avaria mecânica e reembolso de locação.

Em muitos países, uma cobertura mínima de seguro de responsabilidade civil para automóveis é obrigatória ao dirigir em vias públicas. Isso é feito para proteger os interesses financeiros das partes isentas de culpa. Os regimes obrigatórios de seguro automotivo tornam a cobertura de seguro mais acessível ao aumentar o número de segurados, e ao diminuir o risco de antisseleção que aumenta o potencial de sinistros. No Brasil, Chile e Colômbia, o seguro automotivo obrigatório é limitado a lesões corporais para todas as vítimas (incluindo o motorista culpado), e é separado da cobertura fornecida pelos produtos facultativos. Por outro lado, na Argentina e no México, é necessária uma cobertura mínima para lesões corporais de terceiros, bem como danos materiais, ao adquirir qualquer apólice de seguro auto.

Calculando a lacuna de proteção

Como base para a nossa pesquisa nesse relatório, consideramos a lacuna de proteção do seguro automotivo como sendo a diferença entre a quantidade de seguro que é economicamente benéfica e a quantidade de cobertura realmente adquirida. Diferenciamos entre não segurado (quando um motorista não possui nenhuma proteção de seguro) e subsegurado (quando há uma apólice de seguro, mas ela é insuficiente para cobrir todos os potenciais sinistros).

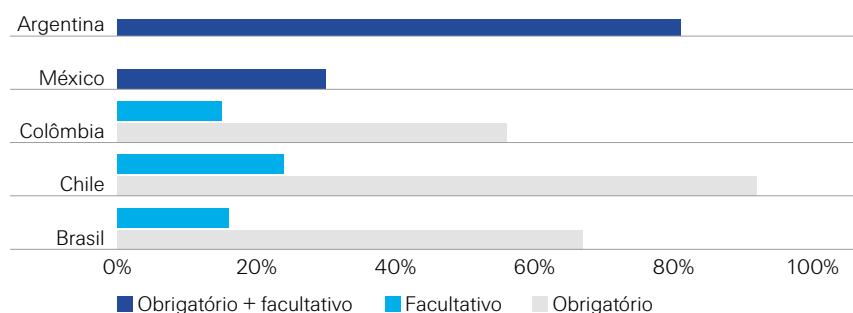
Quantificar a lacuna de proteção a partir da perspectiva dos veículos subsegurados é algo desafiador, pois o cálculo das exposições descobertas depende de uma ampla gama de variáveis de risco não mensuradas por fontes estatísticas abrangentes. Há uma grande variação entre os títulos de apólices automotivas em termos de sua exposição ao risco e potencial de danos. Os dados disponíveis são irregulares e não permitem estimativas amplas que sejam comparáveis em todos os países. Por esse motivo, observamos a lacuna de proteção a partir de uma perspectiva de veículo não segurado, e definimos a métrica como a quantidade total de prêmios atualmente não coletados de veículos não segurados.

A penetração de veículos segurados⁷, definida como sendo o número de veículos segurados como uma porcentagem da frota total, varia significativamente nos países da nossa amostra. Usando os índices de 2017, descobrimos que apenas 58% do agregado de veículos nos cinco mercados possuem algum tipo de cobertura de seguro (consulte a Figura 3). O México apresenta a menor penetração de veículos segurados (30%), e o Chile a penetração mais elevada (92%). A disparidade se deve às diferenças de renda, aos mecanismos regulatórios e à aplicabilidade da lei.

⁷ A penetração de veículos segurados é diferente da penetração de seguro, que é a relação de prêmios nominais com o PIB nominal.

Figura 3

Penetração de veículos segurados, 2017



Fonte: Reguladores nacionais de seguros, agências nacionais de estatística, Swiss Re Institute

Estimamos uma lacuna de proteção automotiva de US\$ 76 bilhões nos cinco maiores mercados da América Latina.

Usando taxas médias de prêmios para cada mercado (incluindo seguro obrigatório e facultativo), estimamos uma lacuna de proteção automotiva agregada de US\$ 76 bilhões em 2017, cerca de 2,8 vezes o atual volume combinado de prêmios de seguro automotivo dos mercados da nossa amostra (consulte a Tabela 3). O Brasil apresenta a maior lacuna (US\$ 51 bilhões), e também a maior frota de veículos. A menor lacuna é a da Argentina (US\$ 1,5 bilhão), considerando uma frota muito menor e uma penetração de veículos segurados maior.

Tabela 3

Lacuna de proteção automotiva em 2017, em bilhão de US\$

País	Frota (milhões)	Veículos segurados (milhões)		Lacuna de proteção automotiva (US\$ bilhões)
		Obrigatório	Facultativo	
Argentina	14.1	11.4		1.5
Brasil	94.6	63.3	15.4	51.0
Chile	5.1	4.7	1.2	3.7
Colômbia	13.6	7.6	2.0	7.1
México	45.5	13.6		12.5

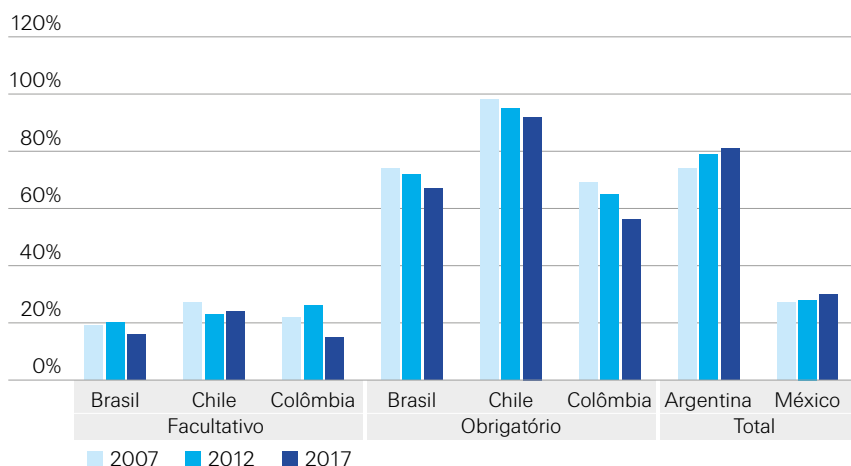
Fonte: Reguladores nacionais de seguros, agências nacionais de estatística, Swiss Re Institute

Há tendências mistas na região em termos de penetração de veículos segurados.

A penetração de veículos segurados diminuiu nos últimos anos. Dados históricos indicam que, em 2017, a participação não segurada da frota de veículos (tanto a cobertura obrigatória como a facultativa) no Brasil, no Chile e na Colômbia aumentou em relação a 2007. No México e na Argentina, a participação diminuiu ligeiramente (consulte a Figura 4). Para uma análise temporal, essa métrica é preferível à estimativa de lacuna de proteção, pois não está sujeita a flutuações de taxa cambial ou tarifa de prêmio de seguro. Para os países com regimes obrigatórios separados, a participação de veículos não segurados variou mais ao longo do tempo do que no regime facultativo. A Colômbia apresentou a queda mais acentuada na penetração de veículos segurados ao longo da última década.

Figura 4

Penetração de veículos segurados



Fonte: Reguladores nacionais de seguros, agências nacionais de estatística, Swiss Re Institute

O nível de cobertura fornecido pela responsabilidade civil obrigatória geralmente é muito baixo...

...repondo menos de 10% das necessidades de reposição de renda das famílias na nossa amostra de países.

As deficiências da cobertura de responsabilidade civil obrigatória

Um dos aspectos fundamentais ao adquirir um seguro automotivo é o limite da apólice da cobertura de responsabilidade civil. Em última instância, o condutor culpado é legalmente responsável pela parcela não coberta dos danos à propriedade e lesões corporais resultantes de um acidente. Os clientes adquirem proteção suplementar de responsabilidade civil, além da cobertura obrigatória, pois a proteção mínima exigida por lei geralmente é extremamente baixa.

Para avaliar a adequação da cobertura mínima obrigatória de responsabilidade civil por danos corporais, comparamos os montantes mínimos segurados exigidos por lei com as necessidades médias de reposição de renda líquida por agregado familiar a partir de nossas estimativas de lacunas de proteção de mortalidade.⁸ A tabela 4 mostra que os limites obrigatórios cobrem apenas uma pequena fração das necessidades médias de reposição de renda em caso de morte do principal mantenedor de uma família. O Chile apresenta o maior índice de reposição de renda, próximo de 8%, enquanto o Brasil possui o menor, menos de 4%.

Tabela 4

Comparação da cobertura para óbito exigida por lei para seguro automotivo e necessidades de reposição de renda líquida (US\$), 2016

País	Montante segurado pelo esquema obrigatório		Necessidades de reposição de renda líquida*(C)	(A)/(C)
	Morte (A)	Deficiência permanente (B)		
Argentina	13 543.77	13 543.77	188 061.62	7.2%
Brasil	3 874.16	3 874.16	106 395.89	3.6%
Chile	11 532.45	11 532.45	147 878.25	7.8%
Colômbia	5 646.24	1 355.10	80 626.09	7.0%
México	5 350.84	5 350.84	92 550.56	5.8%

*Estimativas que usam nossas metodologias de lacuna de proteção de mortalidade.

Fonte: Reguladores de seguros nacionais, Swiss Re Institute

Em comparação com outros países, Colômbia, México e Brasil possuem alguns dos menores montantes segurados obrigatórios em caso de morte.

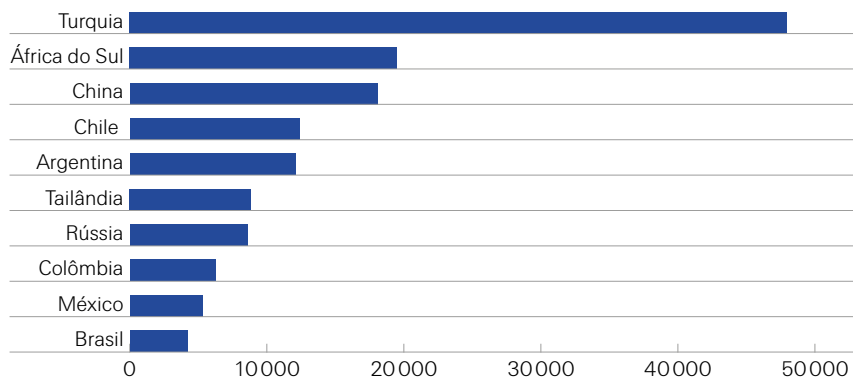
Além disso, comparamos os montantes segurados mínimos obrigatórios para morte acidental nos cinco países de nossa amostra com outros países de renda média: China, Rússia, África do Sul, Tailândia e Turquia (Figura 5). Colômbia, México e Brasil apresentam os menores montantes segurados obrigatórios. As disparidades entre esses e os outros países são grandes. No Brasil, o montante segurado para o regime obrigatório não mudou desde 2007, explicando em parte esse nível tão baixo. A falta

⁸ Líquidas de benefícios de segurança social, e ativos e dívidas.

de uma reposição de renda adequada nos países da América Latina causa um impacto negativo sobre as famílias — debilitando suas resiliências em tempos de dificuldade financeira.

Figura 5

Montantes segurados mínimos obrigatórios (US\$) em caso de morte acidental nos países selecionados



Fonte: Reguladores de seguros nacionais

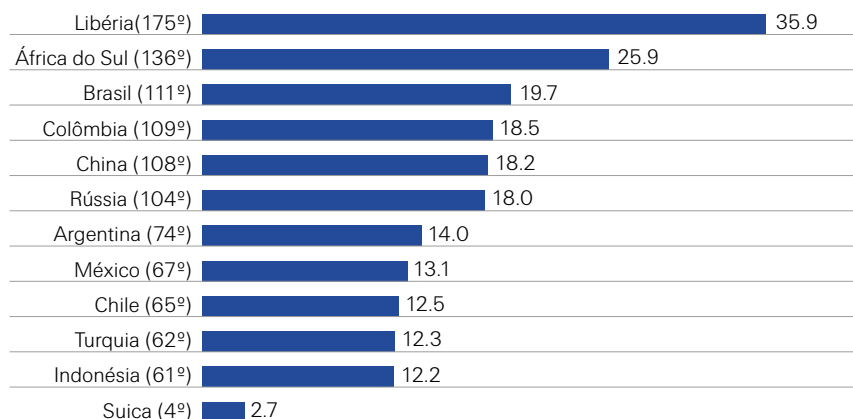
As taxas de mortalidade por acidentes de trânsito na América Latina são bastante altas.

Altas taxas de mortalidade por acidentes de trânsito exacerbam o problema de baixa cobertura

A adequação da cobertura de responsabilidade civil para automóveis é uma consideração importante, uma vez que o número de mortes causadas por acidentes de trânsito na América Latina é bastante elevado. As estimativas das taxas de mortalidade por 100.000 habitantes (em 2016) em uma amostra de 175 países da Organização Mundial da Saúde (OMS) mostram que o país mais bem classificado em nosso estudo é o Chile (65), com uma taxa de mortalidade de 12,5, ao passo que o mais baixo na classificação é o Brasil (111), com 19,7 mortes por 100.000 habitantes (consulte a Figura 6). No Brasil, a penetração de carros segurados com cobertura facultativa de responsabilidade civil para danos corporais causados a terceiros é de apenas 16%, o que significa que a probabilidade de ser atingido por um condutor não segurado é muito alta. No caso de morte de uma pessoa que seja o principal mantenedor da família, se o condutor responsável não for obrigado por lei a pagar uma indenização, o agregado familiar afetado pode vir a receber apenas o pagamento do regime obrigatório e dos benefícios da segurança social.

Figura 6

Taxas de mortalidade no trânsito por 100.000 habitantes, 2016



Fonte: *Global Status Report on Road Safety*, Organização Mundial de Saúde, 2018

A lacuna de proteção automotiva

Os impactos econômicos dos acidentes de trânsito são significativos, porém difícil de estimar.

Os motivos da lacuna de proteção automotiva são uma combinação de fatores ligados a demanda, oferta e regulamentações.

A acessibilidade continua sendo um fator crítico na demanda de seguros automotivo.

Na América Latina, o seguro automotivo é muito caro devido às taxas de sinistralidade elevadas.

Variáveis macroeconômicas também podem elevar os custos dos sinistros e em última instância, os prêmios.

O contraste nas taxas de mortalidade em todos os países pode ser explicado pelas diferenças na qualidade de infraestrutura (estradas), idade média dos veículos e recursos de segurança, e comportamento do condutor (em particular, o uso de cintos de segurança e dirigir embriagado). A OMS estima que os custos econômicos dos acidentes de trânsito na maioria dos países sejam equivalentes a cerca de 3% de seus PIB.⁹ No entanto, o Banco Mundial argumenta que as estimativas do impacto econômico em nível nacional são incertas, porque as vítimas não são completamente compreendidas, os dados são escassos e o número de casos não relatados pode ser muito grande.¹⁰

A causa da lacuna e como ela pode ser preenchida

Razões para motoristas não segurados e subsegurados

A lacuna de proteção automotiva não é apenas resultado de falta de demanda. As imperfeições de oferta e regulamentares também contribuem para baixas taxas de contratação. Essas podem resultar em qualquer uma das opções seguintes: motoristas que não possuem nenhum seguro; segurados, mas com alguns riscos descobertos (somente responsabilidade civil, sem cobertura para riscos ao próprio veículo); e segurados, mas com restrições (limites insuficientes, franquias elevadas, sublimites, exclusões).

Acessibilidade

A acessibilidade do seguro automotivo continua sendo um fator crítico nas decisões de compra, especialmente para os agregados familiares de baixa renda. Pesquisas globais de consumo indicam que cerca de metade dos compradores de seguros tomam a decisão final de compra com base no preço.¹¹ As apólices são escolhidas com base no custo e não na cobertura, portanto, os pagamentos de prêmios elevados podem ser um fator importante para um seguro insuficiente. O peso da acessibilidade é mais pronunciado nos países em desenvolvimento, onde muitos dos consumidores não estão habituados a comprar seguros e possuem restrições orçamentais críticas: pagar prêmios de seguro significaria reduzir outras necessidades básicas.

Alta frequência/severidade e custos de sinistros

O seguro automotivo na América Latina é caro em um contexto global devido aos fatores de risco elevados, como maiores taxas de acidentes de trânsito e sinistros onerosos. As tarifas de seguro são determinadas por fatores de risco individuais, como o perfil do condutor e do veículo, mas também por fatores sociodemográficos (por exemplo, frequência de roubo/assalto e acidentes de trânsito). No Brasil, onde as taxas de roubo/assalto são muito altas¹², o prêmio médio para o seguro de casco é cinco vezes maior do que para a responsabilidade de danos à propriedade de terceiros. A frequência de acidentes de trânsito também é elevada na América Latina; a taxa de fatalidade dos acidentes de trânsito é o dobro da média dos países de alta renda, e está em ascensão.¹³

Dinâmicas macroeconômicas, como aumento da inflação e da depreciação cambial, também podem causar o aumento dos custos com reparos, peças de reposição e suprimentos e serviços médicos. Isso se traduz em custos de sinistros mais elevados que são, em última instância, transmitidos aos consumidores na forma de prêmios mais elevados.¹⁴ De acordo com a associação de seguradores na Colômbia (Fasecolda), se o peso depreciar em 10%, os custos dos sinistros automotivo

⁹ *Road Traffic Injuries*, Organização Mundial da Saúde, 7 de dezembro de 2018, <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

¹⁰ *The High Toll of Traffic Injuries: Unacceptable and Preventable*, Banco Mundial, 2017.

¹¹ *Global Insurance Survey*, Ernst & Young, 2014.

¹² De acordo com o Fórum Brasileiro de Segurança Pública, houve um roubo ou assalto de um veículo no Brasil a cada minuto no ano de 2017.

¹³ Por exemplo, consulte *Road safety: Challenges and opportunities in Latin America and the Caribbean*, IBD 2018.

¹⁴ Para obter mais informações sobre os impactos da depreciação cambial nas seguradoras, consulte: *Economic Insights: FX pass through effects: consumers and insurers beware*, Swiss Re Institute, 2019.

aumentarão 6%, e cerca de 70% deste custo adicional serão repassados aos consumidores.¹⁵ Nos últimos anos, inflação mais alta e depreciação cambial resultaram em tarifas de seguro automotivo mais elevadas no México e na Argentina, por exemplo.

O analfabetismo financeiro é um obstáculo fundamental para a conscientização de seguros.

Desconhecimento dos produtos de seguros e percepção de risco;

O baixo conhecimento dos produtos de seguros, devido ao alfabetismo financeiro deficiente ou falta de educação¹⁶, é outro causador de veículos sem seguro ou subsegurados. Em economias emergentes, muitos consumidores não possuem nenhum tipo de seguro, pois não estão familiarizados com o conceito de seguro ou não acreditam no seu potencial valor. Na América Latina, as taxas de alfabetização financeira estão entre 25 a 34% de todos os adultos, consideravelmente inferiores aos 55% das economias avançadas.¹⁷

Muitos motoristas não segurados desconhecem os riscos potenciais aos quais se expõem.

Ao mesmo tempo, as pessoas que não possuem seguro muitas vezes desconhecem os riscos que enfrentam, e não sabem avaliar as potenciais responsabilidades civis. Mesmo quando são oferecidos prêmios acessíveis para seguros em relação a eventos de alta perda e baixa probabilidade, algumas pessoas ainda não mudam seu comportamento de compra. Muitos motoristas não estão cientes de sua exposição ao risco até se envolverem em um acidente de carro e contraírem dívidas elevadas devido a lesões corporais e danos materiais sofridos por terceiros, pelos quais são legalmente responsáveis. A responsabilidade civil automotiva obrigatória muitas vezes é vista como um imposto, em vez de uma responsabilidade pessoal, um conceito que não é devidamente compreendido pelo público em geral.

A falta de confiança nas seguradoras é um fator crítico para o comportamento de compra do consumidor.

Desconfiança nas seguradoras

O relatório da pesquisa de consumidores levado a cabo pela Swiss Re indica que a falta de confiança nas seguradoras é outro fator crítico para o comportamento de compra do consumidor nos mercados da América Latina.¹⁸ Quando os entrevistados foram questionados sobre os motivos para a falta de cobertura, a quarta resposta mais popular foi "Não confio nas empresas que vendem seguros".¹⁹ Uma pesquisa global recente mostra que o seguro teve o segundo menor nível de confiança (53%) em comparação com outras áreas de serviços financeiros (ficando atrás apenas da consultoria financeira/gestão de ativos com 50%).²⁰ A grande quantidade de protocolos em torno da compra de produtos de seguros e o pagamento de sinistros, historicamente, transformaram a compra de seguros em uma experiência complicada e suspeita para muitos consumidores.

A natureza abstrata do seguro deprime a captação de consumidores.

Facilidade de compra de produtos de seguros

Pesquisas indicam que a facilidade de compra é também um fator importante no comportamento de compra de seguros. De acordo com uma pesquisa global, ter um produto explicado com clareza, de fácil compreensão e fácil negociação é um fator relevante para as decisões de compra, tal como o preço e extensão da cobertura.²¹ Como um produto abstrato e intangível, o seguro frequentemente exige uma explicação personalizada: consumidores não se sentem confiantes em comprar algo que não compreendem. Além disso, muitos ainda não conhecem os sites agregadores que permitem comparar, personalizar e comprar uma apólice de seguro automotivo mais rapidamente.

¹⁵ *Impacto de la Devaluación en el Ramo de Automóviles*. Fasecolda, 2015.

¹⁶ S. Cole, X. Giné, J. Tobacman, P. Topalova, R. Townsend and J. Vickery, "Barriers to Household Risk Management: Evidence from India", *American Economic Journal: Applied Economics*, 2013.

¹⁷ S&P Global Finlit Survey.

¹⁸ *Latin America Customer Survey Report 2013: Capturing future opportunities*. 2013. Swiss Re. "Não posso pagar/é muito caro", "Ainda não compreendi bem" e "Ainda não pensei sobre isso" são as respostas mais frequentes.

¹⁹ As preocupações de viabilidade e respostas relacionadas à falta de urgência encabeçaram a lista.

²⁰ *Edelman Trust Barometer*, Edelman, 2017.

²¹ *Global Consumer Insurance Survey*, Ernst & Young, 2014.

A lacuna de proteção automotiva

A exigência legal limitada contribui para o elevado número de veículos não segurados.

Uma regulamentação inadequada dificulta a oferta de cobertura sustentável por parte das seguradoras.

A baixa aplicabilidade do seguro automotivo obrigatório contribui para um maior número de condutores não segurados.

Apólices e sinistros fraudulentos geram custos mais elevados que são eventualmente repassados aos consumidores.

Algumas seguradoras têm tomado medidas iniciais que devem ajudar a fechar a lacuna de proteção automotiva.

Quadro regulamentar e legislativo

As instituições regulamentares e legislativas são responsáveis até certo ponto pela lacuna de proteção automotiva. Por exemplo, no México, a cobertura de responsabilidade civil começou a ser exigida por lei recentemente, em 2014 (inicialmente para carros mais novos e, a partir de 2019, para todos os veículos), mas só se tornou obrigatória para veículos que percorrem estradas federais (não para estradas locais e estaduais). Essa exigência legal limitada ajuda a explicar a maior taxa de veículos não segurados em nossa amostra. Alguns países em desenvolvimento apresentam dificuldade em impor um regime de seguro auto obrigatório devido à forte oposição política. O mesmo se aplica à criação de limites de cobertura insuficientes. Esse compromisso está diretamente ligado à magnitude do desafio da acessibilidade.

Além disso, um quadro regulamentar inadequado pode influenciar negativamente a capacidade de as seguradoras oferecerem uma cobertura de seguro sustentável. O Banco Mundial encontrou problemas com a configuração regulamentar do mercado de responsabilidade civil automotivo em diversos países, como preços estatutários máximos, segmentação de risco e reservas técnicas inadequadas.²² Na Colômbia, todas as seguradoras de auto são obrigadas a subscrever apólices do seguro obrigatório. No entanto, algumas recusaram tal venda, argumentando que o sistema é insustentável, pois oferece preços inflexíveis devido a tarifas regulamentadas, que ficam atrás das tendências de sinistros. Se as tarifas regulamentadas forem definidas abaixo de níveis rentáveis, a solvência das seguradoras pode ser comprometida.

Estado de direito e aplicabilidade

Em muitos mercados emergentes, o ambiente jurídico é fraco e as leis muitas vezes não são devidamente aplicadas. A baixa aplicação da cobertura obrigatória de seguro automotivo contribui para uma maior lacuna de proteção, uma vez que os condutores não se sentem obrigados a cumprir a lei. Além disso, limita a capacidade das seguradoras em promover as apólices de seguro como um produto necessário. O México é um exemplo de falta de supervisão dos agentes da lei e de um elevado número de veículos não segurados.

As apólices e sinistros fraudulentos são um desafio comum no mercado de seguro automotivo na América Latina, o que, por sua vez, resulta em maiores perdas e gastos administrativos para as seguradoras. De acordo com a confederação nacional das empresas seguradoras no Brasil, 58% do total de sinistros incorridos em cobertura obrigatória em 2017 foram questionáveis, e 27% foram identificados como fraudulentos.²³ Os custos associados com as despesas jurídicas e pessoais elevadas resultantes de sinistros fraudulentos são repassados aos consumidores, agravando o problema da acessibilidade.

Soluções para fechar a lacuna de proteção

Há muitas maneiras que podem ajudar a fechar a lacuna de proteção automotiva: microsseguros, inovação de produtos e uso de novas tecnologias e canais de distribuição. Algumas seguradoras de auto na América Latina já introduziram algumas medidas para aumentar a captação de seguros, mas o impacto agregado ainda é pequeno e levará algum tempo para amadurecer. O governo e os reguladores também desempenham um papel importante no fechamento da lacuna de proteção.

²² *Motor Third-Party Liability Insurance in Developing Countries*, Banco Mundial, 2009.

²³ *Quantificação da fraude no mercado de seguros brasileiro*, CNSeg, 2018.

Tabela 5

Medidas que abordam as principais causas de veículos não segurados ou subsegurados

Desafios	Soluções				
	Microseguro	Inovação de produtos	Uso de novas tecnologias	Canais de distribuição	Papel dos governos e instituições públicas
Acessibilidade	✓	✓	✓	✓	✓
Desconhecimento dos produtos de seguro e percepção de risco			✓	✓	
Desconfiança nas seguradoras		✓		✓	
Facilidade de compra de produtos de seguros	✓	✓	✓	✓	✓
Alta frequência/severidade e custos de sinistros		✓	✓		✓
Restrições regulamentares e legislativas					✓
Estado de direito e aplicabilidade					✓

Fonte: Swiss Re Institute

O microseguro torna a cobertura mais acessível.

Microseguro

Microseguro pode tornar produtos de seguros eficientes acessíveis para indivíduos de baixa renda, por meio de processos de design de produtos, distribuição e gestão de sinistros que diferem consideravelmente do seguro tradicional. Ao oferecer pequenos montantes de cobertura e prêmios por pessoa, o microseguro torna o seguro acessível para consumidores, e financeiramente viável para fornecedores. Nos últimos anos, o uso do microseguro tem aumentado na América Latina, especialmente nos produtos de vida, propriedade e produtos agrícolas, porém, no geral, continua sendo baixo (cerca de 0,3% dos prêmios totais dos seguros).²⁴ No caso dos automóveis, o microseguro também pode ser usado para atingir motoristas não segurados, especialmente aqueles com acesso limitado ou nenhum a serviços financeiros.

A parceria com provedores de telefonia móvel é uma forma de os provedores de microseguros acessarem pessoas de baixa renda.

Uma maneira de reduzir os custos administrativos é a parceria com operadoras de telefonia móvel para combinar microseguros com produtos móveis. A alta penetração de tecnologia móvel (68%) na América Latina, e o fato de ser um dos mercados de mais rápido crescimento para serviços móveis,²⁵ oferece às seguradoras uma oportunidade de atingir as famílias de baixa renda que nunca contrataram um seguro anteriormente. No entanto, em termos de uso da tecnologia móvel para fins de seguro, a América Latina está atrás de outras regiões. De acordo com um estudo, de todos os produtos de seguros distribuídos através de serviços móveis em mercados emergentes, apenas 4% estão na América Latina (54% na África Subsaariana, 23% no sul da Ásia e 20% na Ásia Oriental).²⁶ Uma pesquisa realizada na África do Sul e em outros cinco países africanos revelou que 97% dos consumidores de microseguros móveis amostrados vivem com menos de US\$ 10 por dia, por pessoa.²⁷

A inovação de produtos pode ajudar as seguradoras a alcançarem mercados subatendidos e novas áreas de segurabilidade.

Inovação de produtos

Seguradoras podem projetar novos produtos para alcançar segmentos anteriormente subatendidos da população ou novas áreas de segurabilidade. No Brasil, onde mais de 80% dos veículos acima de sete anos não possuem seguro de casco, um novo produto chamado “seguro popular” com regras menos restritivas foi apresentado em 2017 para fornecer uma cobertura mais barata (em comparação com as apólices tradicionais) para veículos com mais de cinco anos.

²⁴ *The landscape of microinsurance in Latin America and the Caribbean 2017*, Microinsurance Network and Munich Re Foundation, 2018.

²⁵ GSMA Intelligence, dados de fevereiro de 2019.

²⁶ *Digital Innovation Survey*, Accenture, 2014.

²⁷ *Bima customer survey*, Leapfrog labs, 2014.

A lacuna de proteção automotiva

PAYD e PHYD podem significar custos mais baixos para seguradoras e consumidores.

Pay-how-you-drive (PHYD – nome e sigla em inglês para “pague como você dirige”) e *pay-as-you-drive* (PAYD – nome e sigla em inglês para “pague conforme você usa”) são outros produtos inovadores que podem reduzir os custos e diminuir as barreiras de compra para os consumidores. Ao transformar a cobertura tradicional em montantes segurados muito menores, o PAYD permite aos condutores pagar apenas pelo seguro de que realmente precisam, beneficiando aqueles que percorrem menos quilômetros. Nos últimos dois anos, essa solução foi implementada por algumas seguradoras na Argentina, Chile e México. De acordo com um provedor de PAYD no México, um cliente que dirige até 8.000 km por ano pode economizar anualmente cerca de US\$ 270 em prêmios de auto. Similar ao PAYD, o PHYD considera o comportamento de condução segura do condutor. Ambos permitem que as seguradoras mudem de um modelo de preço anual fixo para uma apólice cujo preço é baseado na frequência, quando e como o indivíduo dirige. Essas soluções permitem uma melhor segmentação do cliente, proporcionando uma avaliação de risco mais precisa para cada cliente e melhorando potencialmente a rentabilidade.

Simplificar a linguagem da apólice pode ajudar a conquistar a confiança dos consumidores.

A formulação das apólices também é importante. Simplificar a linguagem em contratos jurídicos, mas mantendo a integridade do produto e a precisão da apólice, é uma forma fundamental para as seguradoras conquistarem a confiança dos consumidores.

A tecnologia pode ajudar a melhorar a acessibilidade, os níveis de conscientização e a experiência do cliente.

Assumindo novas tecnologias

A mudança tecnológica, particularmente a tecnologia digital e móvel, pode ajudar a solucionar a lacuna de proteção automotiva. Os impactos positivos da tecnologia incluem melhor acessibilidade aos seguros auto, pois os custos das coberturas caem; maiores níveis de conscientização por meio de ferramentas de comunicação móvel e redes sociais; e melhor experiência do cliente através de produtos sem complicações e individualizados e de comunicação mais regular.

Transformações tecnológicas, como a Internet das coisas, inteligência artificial e blockchain, têm o potencial de acelerar o crescimento do seguro de automóveis.

Novas tecnologias podem facilitar novos produtos e canais de distribuição, além de promover modelos de negócios totalmente novos. A digitalização e a Internet das coisas podem permitir produtos e métodos de subscrição (por exemplo, PAYD e PHYD) mais avançados, personalizados e eficientes, bem como canais de distribuição (vendas online) e liquidação de sinistros (por exemplo, vídeos e fotos de sinistros feitos pelo próprio segurado). Algumas seguradoras começaram a usar ferramentas de análise de dados e big data para obter uma visão mais detalhada dos riscos cobertos. Ao estabelecer a confiança digital entre o titular da apólice e a seguradora, o blockchain pode ser usado para aumentar a transparência e acelerar os processos de submissão e verificação. Os algoritmos de inteligência artificial e machine learning podem ajudar a tornar os processos de submissão e sinistros mais eficientes, e permitir que as seguradoras ofereçam cotações personalizadas para os clientes, integrem consultores robôs e reduzam sinistros fraudulentos. Usando essas tecnologias, uma seguradora start-up dos Estados Unidos, a Lemonade, anuncia que é possível adquirir apólices em apenas 90 segundos e por um preço mais barato que as seguradoras tradicionais.

Canais de distribuição alternativos são cruciais no fornecimento de um serviço eficiente ao cliente.

Desenvolvendo novos canais de distribuição

Os canais de distribuição também desempenham um papel fundamental no fornecimento dos seguros que as pessoas físicas e jurídicas precisam, da forma mais eficiente possível. As seguradoras estão introduzindo produtos específicos do mercado com maior uso de canais alternativos, como prestadoras de serviços públicos e empresas de remessa, redes de telefonia celular, cooperativas, instituições financeiras e agregadores de seguros. Esses canais de distribuição podem mirar clientes potenciais que nunca adquiriram seguros anteriormente.

Novas tecnologias e mudanças nas preferências dos clientes estão mudando o cenário de distribuição.

Novas tecnologias e alterações nas preferências dos clientes para escolhas de seguradoras e produtos estão mudando o cenário de distribuição. Os canais que se adaptam à nova realidade dos clientes, como distribuição digital, são atualmente inexplorados na América Latina, em sua maior parte, e representam novos negócios potenciais. Conforme os canais tradicionais ficam saturados e novas tecnologias

digitais surgem, aqueles que adotam estas mudanças adquirem uma vantagem competitiva. De acordo com os participantes da Insurance Governance Leadership Network, a necessidade de comercializar seguros por meio de canais diretos e a um custo inferior está maior do que nunca: historicamente, de 15 a 40 centavos de cada dólar de prêmios cobrados em uma apólice foram para a distribuição.²⁸

A distribuição digital pode tornar o seguro acessível para aqueles que estão em áreas remotas.

O forte aumento da penetração da tecnologia móvel nos mercados emergentes também está aumentando o acesso aos produtos de seguros. A distribuição digital tornará o seguro acessível àqueles que vivem em áreas remotas e melhorará o processo de compra para o consumidor e para a seguradora. Por exemplo, os clientes chilenos localizados em áreas remotas podem adquirir a cobertura automotiva obrigatória online.

Os governos e reguladores têm o poder político e jurídico de estabelecer leis que apoiem um mercado de seguros estável.

O papel dos governos e das instituições públicas

Os governos e reguladores definem regras que permitem o mercado de seguros se desenvolver, e ajudam a ampliar a disponibilidade de soluções de transferência de risco para indivíduos e empresas, apresentando regimes de seguro obrigatórios. Eles compartilham igualmente a responsabilidade de estabelecer uma estrutura jurídica transparente e confiável, incluindo leis eficientes de responsabilidade civil, um sistema judicial funcional, uma aplicação efetiva da lei de trânsito e uma cobertura mínima adequada para o seguro auto. Além de um quadro jurídico eficaz, um quadro regulamentar sólido em relação a prêmios, padrões de reserva técnicas, sistemas de informação e técnicas de resseguro são fundamentais para apoiar um mercado de seguros estável e proteger os consumidores.

Eles devem assegurar que o seguro obrigatório seja suficiente para cobrir os danos causados a terceiros.

Todos os cinco países da América Latina de nossa amostra já estabeleceram algum tipo de seguro automotivo obrigatório. No entanto, os governos precisam se certificar de que o nível de cobertura seja adequado para que, em casos extremos de lesões, incapacidade permanente ou morte, as necessidades de reposição de renda de um agregado familiar sejam atendidas. Além disso, em alguns desses mercados, a inflação é volátil e, por vezes, muito elevada, o que significa que é necessário um mecanismo de ajuste anual. Por exemplo, no Brasil, a cobertura mínima exigida poderia seguir um índice de inflação, semelhante a outros benefícios previdenciários, como é o caso do Chile e da Colômbia. Tarifas máximas estatutárias devem se basear em dados objetivos e não em pressões políticas, enquanto permanecem acessíveis. Os órgãos reguladores devem manter um banco de dados de sinistros confiável – em especial, da frequência e severidade dos sinistros – para ajudar as seguradoras e supervisores a calcular tarifas precisas para os produtos.

Os governos podem subsidiar prêmios de seguros automotivo ou oferecer benefícios fiscais para pessoas de baixa renda.

Os governos também podem subsidiar prêmios de seguros automotivo ou oferecer benefícios fiscais para pessoas de baixa renda. Outra forma de reduzir os custos dos seguros para os consumidores e as perdas das seguradoras passa por construir estradas mais seguras. As instituições públicas devem procurar cooperar em conjunto com o setor de seguros para estabelecer esforços mútuos na prevenção de acidentes de trânsito. Por exemplo, o Insurance Institute for Highway Safety nos Estados Unidos forneceu informações objetivas sobre questões de segurança, como o desempenho de veículos novos em um cenário de acidente.

As soluções exigem um esforço conjunto dos setores público e privado.

Globalmente, as soluções para a lacuna de proteção automotiva exigem um esforço conjunto dos setores público e privado. O setor público desempenha um papel importante na definição de um quadro jurídico e regulamentar que apoie o desenvolvimento adequado do mercado de seguros e na introdução (e aplicação) de regimes obrigatórios de seguro automotivo. Entretanto, o setor de seguros deve desenvolver produtos atraentes e criar incentivos para a mitigação de riscos através de preços baseados em riscos. Ambos os lados compartilham a responsabilidade de comunicar de maneira eficaz os benefícios dos seguros auto, as consequências de provocar um acidente e os custos financeiros envolvidos, o que, por si só, pode levar a um melhor comportamento na condução e a uma maior captação de seguros.

²⁸ *The future of distribution: insurers grapple with a rapidly changing landscape*, Ernst & Young, 2017.

Conclusão

Estimamos uma lacuna de proteção de US\$ 76 bilhões em termos de prêmios de seguro de automóveis para os maiores mercados da América Latina.

Os setores público e privado podem preencher a lacuna de proteção automotiva, abordando as raízes do problema e comunicando os benefícios do seguro de automóveis.

Projetamos que o crescimento real dos prêmios de seguro automotivo exceda o do PIB, dada a recuperação econômica e a crescente propriedade de automóveis.

Estimamos uma lacuna de proteção de seguro automotivo na América Latina na ordem dos US\$ 76 bilhões, com base no número de veículos não segurados. Para o agregado da frota de automóveis nos cinco maiores mercados da região, cerca de 58% dos veículos possuem algum tipo de cobertura de seguro. Os montantes atuais segurados no âmbito de regimes de seguro obrigatórios repõem, em média, menos de 10% das necessidades de renda. Isso destaca a vulnerabilidade que as famílias enfrentam em caso de acidentes de carro que resultam em despesas de responsabilidade civil, perda de renda, danos ao proprietário do veículo e/ou despesas médicas.

Recorremos aos setores público e privado para que preencham a lacuna de proteção automotiva, abordando as raízes do problema dos não-segurados e subsegurados, como a acessibilidade, subestimação dos riscos pelos condutores, falta de confiança nas seguradoras e fraca aplicação dos regulamentos. O desenvolvimento de produtos inovadores e a implementação e ampliação do uso de novos canais de distribuição são formas poderosas pelas quais as seguradoras podem aumentar a captação de seguros auto. Soluções como PAYD e PHYD são passos iniciais bons, mas estes produtos ainda estão em estágios iniciais de adoção na região. Os governos precisam se certificar de que o nível de cobertura seja adequado para que, em casos de lesões corporais e/ou morte, as necessidades de reposição de renda familiar sejam atendidas, bem como um mecanismo de ajuste anual, dada a inflação alta e volátil da região. Os legisladores devem assegurar que a legislação acompanhe a evolução das condições de mercado e permita a adoção de novas tecnologias (por exemplo, veículos autônomos e elétricos, novas soluções de subscrição, conectividade de veículos e mobilidade inteligente) e a adaptação às novas tendências sociais (por exemplo, transporte sob demanda). Os governos e as seguradoras compartilham a responsabilidade de comunicar de maneira eficaz os perigos de não ter um seguro automotivo, bem como os custos associados a uma condução não segurada.

O potencial de demanda por seguros de automóveis continua forte na América Latina, tendo em conta os atuais níveis de renda per capita. Com uma recuperação econômica mais ampla, os níveis de propriedade de automóveis estão em ascensão, o que impulsiona a demanda por seguros. Nosso cenário base é que os prêmios de seguro de automóveis cresçam mais de 3% (taxa anual de crescimento composta) em termos reais na região entre 2019 e 2023. Esperamos que o crescimento dos prêmios de seguro auto na Colômbia supere o dos seus países vizinhos, com seu crescimento econômico robusto sendo o principal impulsionador.

Publicado por:

Swiss Re Management Ltd
Swiss Re Institute
Caixa Postal
8022 Zurique
Suiça

Telefone +41 43 285 2551
E-mail institute@swissre.com

O Swiss Re Institute possui presença global com escritórios em Nova Iorque, Londres, Bangalore, Pequim, Hong Kong e Cingapura.

Autores:

Fernando Casanova Aizpún
Caroline de Souza Rodrigues Cabral

Editores:

Dr Thomas Holzheu
Paul Ronke

Editores administrativos:

Dr. Jerome Jean Haegeli
Economista Chefe do Swiss Re Group

Dan Ryan
Diretor de Pesquisa de Riscos de Seguro

O prazo editorial deste estudo foi 29 de abril de 2019.

A versão da Internet pode conter informações ligeiramente atualizadas.

© 2019
Swiss Re
Todos os direitos reservados.

Todo o conteúdo deste relatório está sujeito a direitos autorais com todos os direitos reservados. As informações podem ser usadas para fins privados ou internos, desde que quaisquer avisos de direitos autorais ou de outros proprietários não sejam removidos. É proibida a reutilização eletrônica dos dados publicados neste relatório.

A reprodução integral ou parcial, ou a utilização para qualquer finalidade pública, só é permitida com a aprovação prévia por escrito do Swiss Re Institute, e se a referência de origem "Swiss Re Institute, *A lacuna de proteção automotiva na América Latina, 2019*" for indicada. Cópias de cortesia são apreciadas.

Embora todas as informações usadas neste estudo tenham sido retiradas de fontes confiáveis, a Swiss Re não aceita qualquer responsabilidade pela precisão ou abrangência das informações apresentadas, ou por declarações prospectivas realizadas. As informações apresentadas e as declarações prospectivas realizadas são apenas para fins informativos, e de forma alguma constituem ou devem ser utilizadas para refletir a posição da Swiss Re, principalmente em relação a qualquer litígio em curso, ou futuro. De forma alguma a Swiss Re será responsabilizada por qualquer perda ou dano decorrente do uso dessas informações, e os leitores são advertidos a não depositar nenhuma confiança indevida em declarações prospectivas. A Swiss Re não assume nenhuma obrigação de revisar ou atualizar publicamente quaisquer declarações prospectivas, seja em decorrência de novas informações, eventos futuros ou de alguma outra forma.

Order no: 1507595_19_PT

Swiss Re Management Ltd
Swiss Re Institute
Caixa Postal
8022 Zúrich
Suiça

Telefone +41 43 285 2551
institute@swissre.com