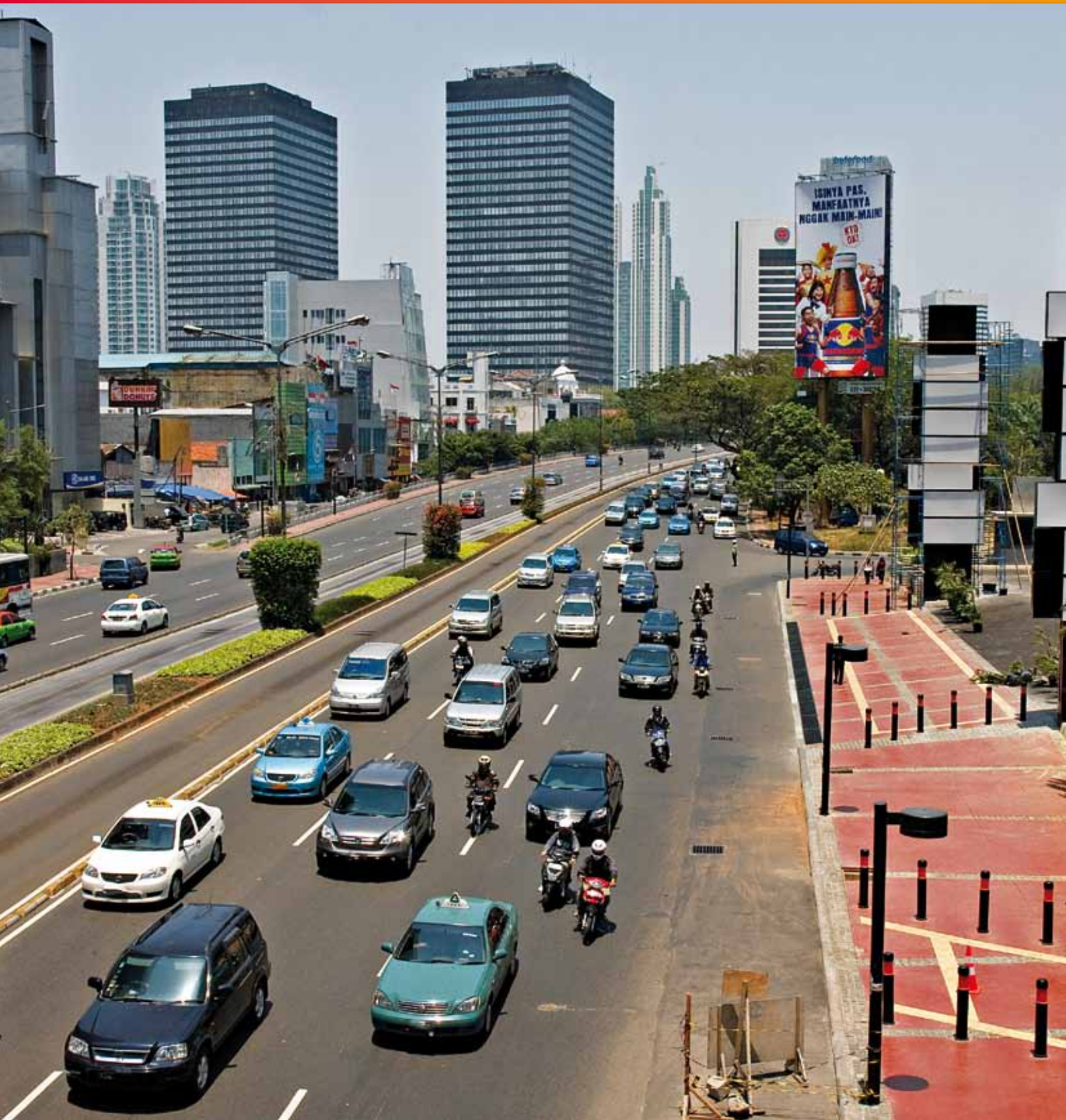


Acidentes de transporte terrestre no Brasil:

tendências gerais e riscos de morbidade e mortalidade
entre os usuários de automóveis e motocicletas.



A Swiss Re, como uma das maiores resseguradoras do mundo, tem o compromisso de oferecer aos seus clientes informações relevantes sobre os principais determinantes de risco de vida e saúde que impactam diretamente nos seus negócios. Pensando nisso, o artigo a seguir explora os riscos de morbidade e mortalidade dos acidentes de transporte entre os usuários de automóveis e motocicletas no Brasil, uma vez que os acidentes de transporte estão entre as cinco principais causas de morte no país. Essa é uma tendência crescente e é um risco estritamente ligado ao desenvolvimento econômico nacional.

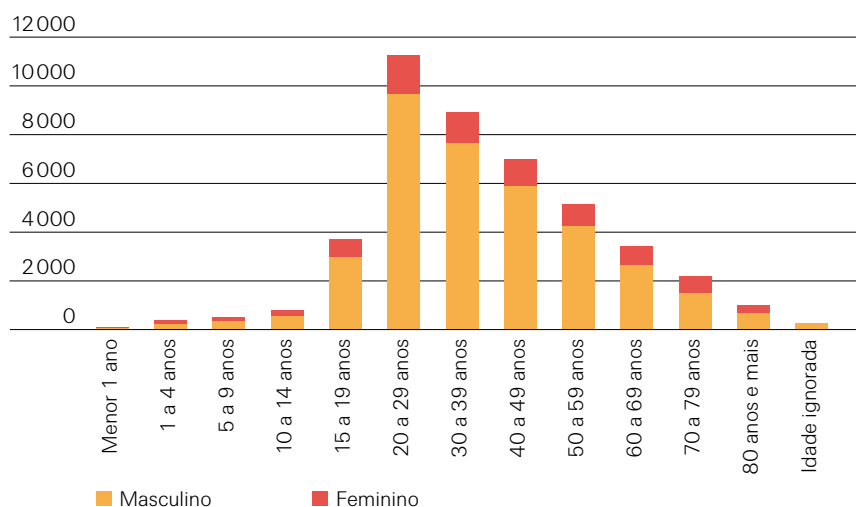
Introdução

Dados do DATASUS¹, principal sistema brasileiro de informação do Ministério da Saúde, mostram que se perderam em 2012 cerca de 1,4 milhões de anos potenciais de vida por acidentes de transporte terrestre (ATT).

Considerando-se um período de dez anos, entre 2002 e 2012, a taxa de mortalidade dos acidentes de transporte terrestre (CID 10 – V01 a V89²) cresceu em 23%, concentrada principalmente nas idades entre 20 e 39 anos, conforme demonstrado na Figura 1. Esse crescimento se deve principalmente pelo aumento da taxa de mortalidade dos acidentes com motociclistas (CID 10 – V20 a V29) e com ocupantes de automóveis (CID 10 – V40 a V49), cuja taxa combinada aumentou 103% considerando o mesmo período (Figura 2).

Figura 1:

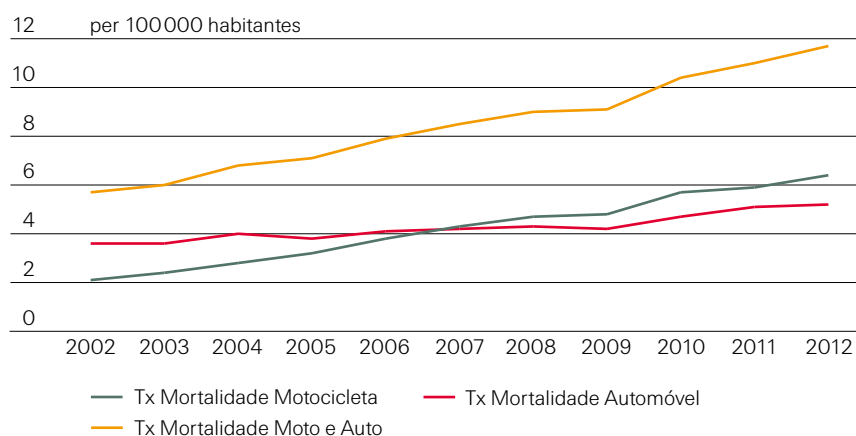
Distribuição de óbitos por acidentes de transporte terrestre por faixa etária e gênero – 2012 – Brasil



Fonte: Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM/SVS/CGIAE – DATASUS – Ministério da Saúde Brasileiro

Figura 2:

Taxa de mortalidade por 100.000 habitantes devido a acidentes de transporte com motocicletas e automóveis – 2002–2012 – Brasil



Fonte: Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM/SVS/CGIAE e Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – 2011-2012; IBGE – Estimativas populacionais enviadas para o TCU, estratificadas por idade e sexo pelo MS/SGEP – Ministério da Saúde Brasileiro – DATASUS

¹ Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde – DATASUS – Secretaria de Gestão Estratégica e Participativa – Ministério da Saúde – Brasil – Base de consulta pública do sistema informatizado de troca de informação dos serviços de saúde do Sistema Único de Saúde Brasileiro (SUS)

² Código Internacional de Doenças edição n.º 10 (CID 10) – O Capítulo XX do CID 10 classifica as Causas Externas de morbidade e mortalidade. Este capítulo se divide em oito agrupamentos. O agrupamento 1 classifica os Acidentes e é dividido em duas categorias. A primeira é a categoria que contém as causas relacionadas aos Acidentes de Transporte (V01 a V99) e Acidente de Transporte Terrestre – ATT (V01 a V089), que pode ser verificada no ANEXO 1 deste artigo.

Entre 2008 e 2009, ocorreu um leve decréscimo na taxa de mortalidade, possivelmente devido à modificação no Código Nacional de Trânsito Brasileiro, apelidada de Lei Seca, em que se proibiu uma quantidade superior a 0,1mg de álcool por litro de ar expelido no exame do bafômetro (ou 0,2g de álcool por litro de sangue) em condutores de veículos.

Além disso, como é possível ver na figura 3, a diminuição da taxa de mortalidade nesse mesmo período se relaciona principalmente aos óbitos por acidentes com pedestres (CID 10 – V01 a V09) e outros acidentes de transporte terrestre (CID 10 – V80 a V89), pois concomitantemente à Lei Seca, ocorreu um grande investimento nacional em ações de prevenção desses tipos de acidentes.

Esses dados mostram parte de um problema mundial que tem crescido e alarmado a Organização Mundial da Saúde (OMS) e a Organização das Nações Unidas (ONU). A ONU proclamou que entre 2011 e 2020 seria a década de ação pela segurança no trânsito e, segundo relatório da OMS³, cerca de 1,3 milhão de pessoas morre a cada ano nas estradas do mundo e entre 20 e 50 milhões sofrem lesões não fatais. As mortes e os acidentes ocorrem principalmente nos países de baixa e média renda, mesmo com menos da metade da frota mundial de veículos (47,9%). 91,5% das mortes causadas pelo trânsito foram nesses países. O Brasil ocupa o 5º lugar entre as nações com maior número absoluto de mortes no trânsito⁴.

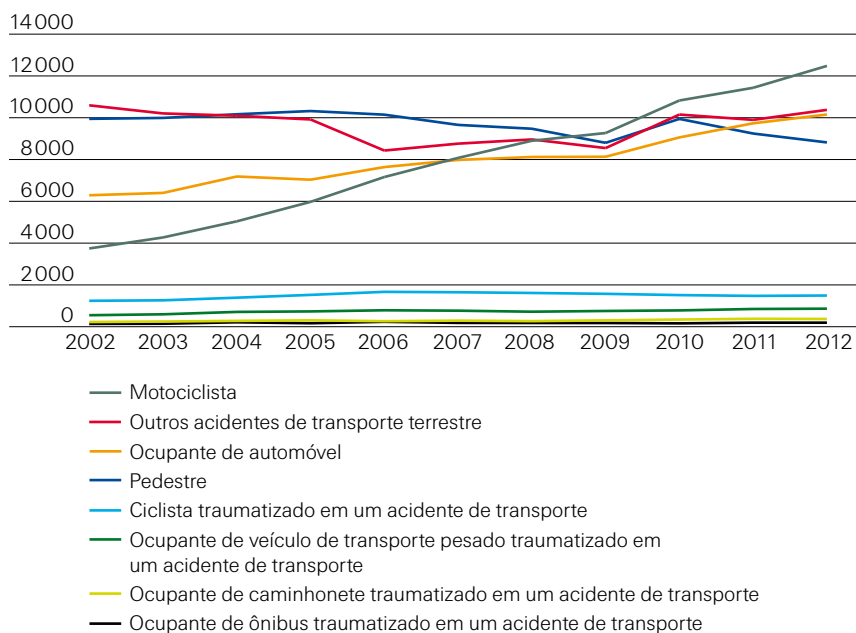
Para a América Latina prevê-se uma elevação de 48% nas mortes em 2020 em comparação a 2010 e, segundo estudo citado por Moraes Neto et al⁴, o crescimento econômico dos países em desenvolvimento tem impacto negativo, aumentando a mortalidade por acidentes de transporte terrestre em decorrência do aumento da frota de veículos. Porém há uma tendência de estabilização da taxa de mortalidade, mesmo se o crescimento econômico continuar.

Essa relação ocorre no Brasil, em que os óbitos seguem a mesma tendência crescente da frota de automóveis e motocicletas, como mostra a figura 4.

Considerando estatísticas da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE/OECD)⁵, os países participantes dessa organização apresentaram um índice aproximado de 110 óbitos a cada 1 milhão de veículos em 2011 e, ao extrapolar esse cálculo para o Brasil, temos um índice 5,7 vezes maior: 632 óbitos a cada 1 milhão de veículos.

Figura 3:

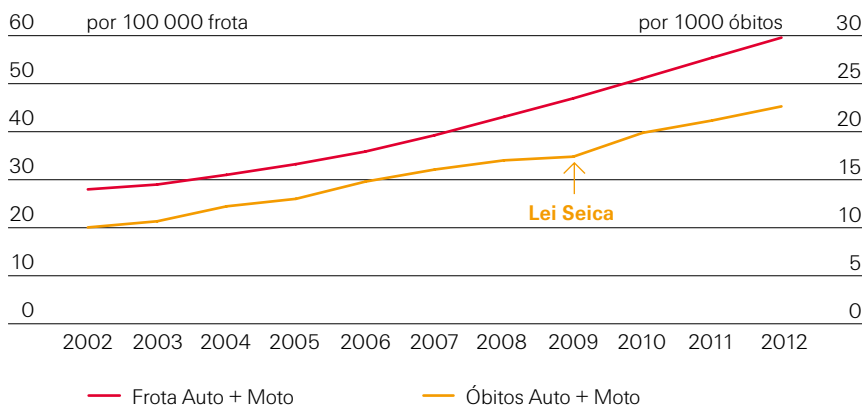
Óbitos por acidentes de transporte terrestre por grupo CID 10 – 2002–2012 – Brasil



Fonte: Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM/SVS/CGIAE – DATASUS – Ministério da Saúde Brasileiro

Figura 4:

Óbitos devido a acidentes de transporte com automóveis e motocicletas e frota de automóveis e motocicletas – 2002–2012 – Brasil



Fonte: Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM/SVS/CGIAE – DATASUS – Ministério da Saúde Brasileiro e Departamento Nacional de Trânsito Brasileiro

Ao comparar o índice brasileiro com a Noruega (país que apresentou o maior Índice de Desenvolvimento Humano – IDH), o número de óbitos por milhão de veículos é de 12,7 vezes maior. Ao compará-lo com o México (país também em desenvolvimento), o número de óbitos por milhão de veículos no Brasil é 3 vezes maior.

Devido a essas diferenças negativas ao se comparar com outros países, é difícil estimar qual será o índice do Brasil nos próximos anos e quando a curva crescente de mortalidade irá se estabilizar.

³ Global status report on road safety: time for action. Geneva: WHO; 2009.

⁴ Mortalidade por acidentes de transporte terrestre no Brasil na última década: tendência e aglomerados de risco. Ciênc. saúde coletiva [online]. 2012, vol.17, n.9, pp. 2223-2236.

⁵ Economic, Environmental and Social Statistics – OECD – 2014.

Os riscos

Mortalidade

No Brasil, os acidentes de transporte estão em 5º lugar entre as causas de morte, precedidos somente de doenças crônicas como doenças de risco cardiovascular e neoplasias⁶. Ao se analisar os riscos desses acidentes de transporte terrestre, há uma grande diferença entre os tipos de veículos envolvidos e a gravidade dos acidentes. Os usuários de motocicletas tem um risco de morte três vezes maior que os usuários de automóveis, pois considerando a frota brasileira e os óbitos, obtém-se um índice de 74 óbitos a cada 100.000 motocicletas contra 24 óbitos a cada 100.000 automóveis (Tabela 1).

Além disso, o risco de morte também se difere quando se considera a idade e o gênero. Em 2012, segundo dados do DATASUS, 72% dos óbitos ocorreram na faixa etária entre 20 e 59 anos – 20% entre 20 e 29 anos – e 82% dos óbitos totais estão relacionados ao gênero masculino. A ocorrência de óbitos do gênero masculino é expressivamente maior devido a acidentes com motocicletas (Figura 5); já para o gênero feminino, o número de óbitos por acidentes com automóveis e motocicletas não apresenta diferenças acentuadas (Figura 6) como para o gênero masculino.

Tabela 1:

Comparativo de óbitos e frotas – automóveis e motocicletas

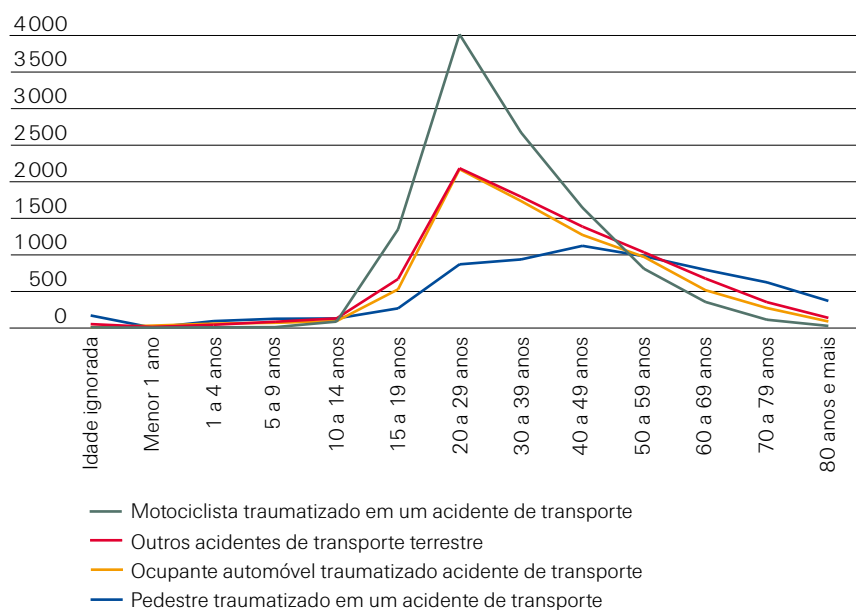
Tipo	2002	2012	2012/2002
Automóveis			
Frota de automóveis	23.036.041	42.682.111	85%
Óbitos em decorrência de acidentes com automóveis	6.290	10.154	61%
Índice óbitos por frota	27 por 100.000	24 por 100.000	-11%
Acidentes com automóveis	—*	—*	—*
Motocicletas			
Frota de motocicletas	4.945.256	16.910.473	242%
Óbitos em decorrência de acidentes com motocicletas	3.744	12.480	233%
Índice óbitos por frota	76 por 100.000	74 por 100.000	-3%
Acidentes com motocicletas	—*	—*	—*

* Dados não disponíveis no site do Denatran⁷ – Portal RENAEST no período consultado: 18/08/2014 a 18/09/2014

Fonte: Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM/SVS/CGIAE – DATASUS – Ministério da Saúde Brasileiro e Departamento Nacional de Trânsito Brasileiro

Figura 5:

Distribuição etária dos óbitos devido aos principais acidentes de transporte terrestre do gênero masculino – Brasil – 2012



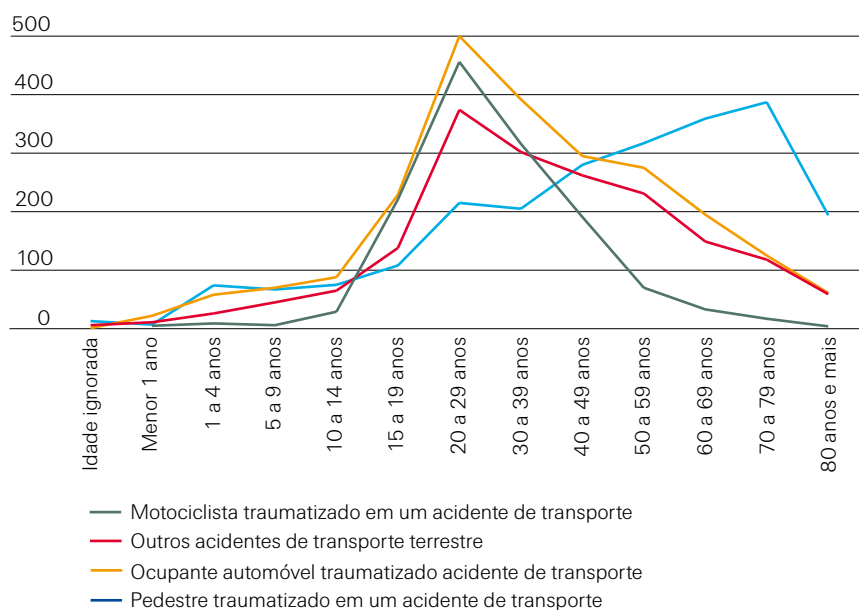
Fonte: Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM/SVS/CGIAE – DATASUS – Ministério da Saúde Brasileiro

⁶ Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM/SVS/CGIAE – DATASUS – Ministério da Saúde Brasileiro

⁷ Departamento Nacional de Trânsito Brasileiro

Figura 6:

Distribuição etária dos óbitos devido aos principais acidentes de transporte terrestre do gênero feminino - 2012 - Brasil



Fonte: Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM/SVS/CGIAE – DATASUS – Ministério da Saúde Brasileiro

Ao se avaliar as indenizações pagas pelo Seguro do Trânsito – DPVAT⁸ para morte em 2012, 77% foram direcionadas aos homens e o padrão de distribuição etária é próximo aos dados de mortalidade encontrados no DATASUS. Porém, quando se compara o número de solicitações pagas – 60.752 (Tabela 2) – com o número de óbitos – 44.776 –, há uma diferença significativa, pois as indenizações podem ser solicitadas em até três anos após a data de ocorrência.

Tabela 2:

Número de indenizações pagas pelo DPVAT por morte

	2010	2011	2012	2013
Morte	50.780	58.134	60.752	54.767

Fonte: Boletim Estatístico – Seguradora Líder – Seguro do trânsito – Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre – DPVAT – Brasil

Os acidentes com motocicletas representaram 71% das indenizações pagas por morte em 2013 e o anoitecer foi o período de maior incidência. Esta tendência também foi observada nos anos anteriores.

Já entre 2012 e 2013 nota-se uma mudança significativa no padrão de crescimento das indenizações pagas (Tabela 2). É possível que a diminuição das indenizações pagas seja um reflexo

das modificações no Código Nacional de Trânsito Brasileiro realizadas em 2012, em que eliminou a faixa de tolerância para os testes de bafômetro e fixou 0,6g de álcool por litro de sangue como valor inicial a ser considerado como crime. Uma ação mais rígida do que a mudança feita em 2008, uma tentativa de segurar o alto crescimento da mortalidade devido a acidentes de transporte terrestre.

⁸ Boletim Estatístico – Seguradora Líder – Seguro do trânsito – Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre – DPVAT – Brasil

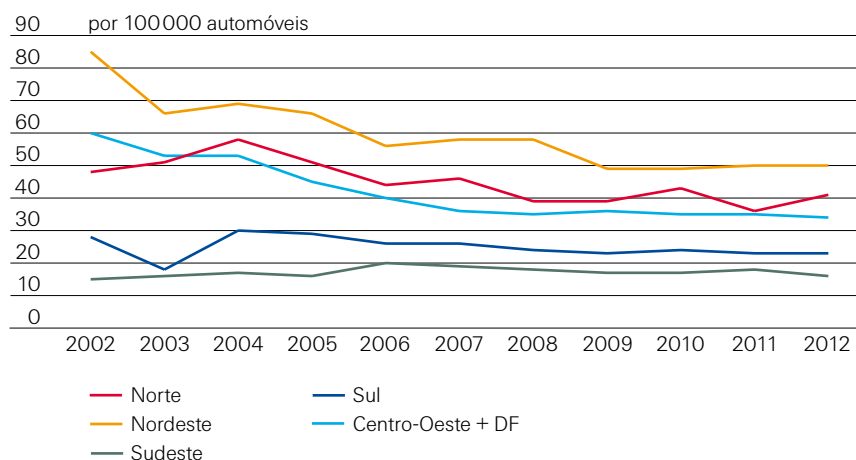
O risco varia também entre os diferentes estados brasileiros. Tanto o número de óbitos quanto de indenizações pagas pelo DPVAT mostra concentração e aumento significativos nos estados do Norte e Nordeste do Brasil, principalmente no Nordeste. Nota-se nessas mesmas regiões, um aumento expressivo do número de automóveis e motocicletas. Apesar desse grande aumento da frota, a razão de óbitos por veículo tem diminuído ao longo dos anos.

O Nordeste apresenta maior razão de óbitos por 100.000 motocicletas ou automóveis, sendo duas vezes maior para motocicletas, quando comparada com automóveis. Essa razão também é três vezes maior que o Sudeste no caso de automóveis e duas vezes maior no caso de motocicletas, como se pode notar nas figuras 7 e 8.

Apesar do risco de morte ser maior para os usuários de motocicletas ao se considerar a razão de óbito por veículo, o número de indenizações pagas pelo DPVAT por morte por acidentes com motocicletas foi menor nos anos de 2012 e 2013, ao se comparar com automóveis. Provavelmente há um desconhecimento da população com relação à cobertura desse seguro.

Figura 7:

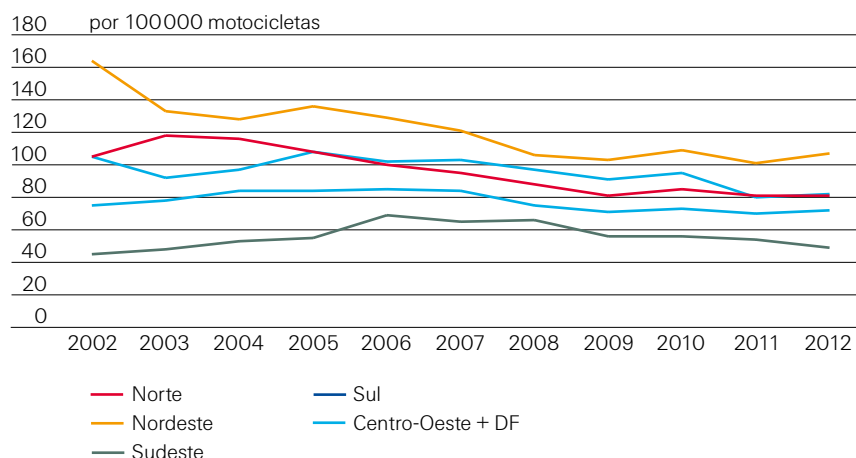
Índice de óbitos por frota por 100.000 automóveis por UF – 2002–2012 – Brasil



Fonte: Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM/SVS/CGIAE – DATASUS – Ministério da Saúde Brasileiro e Departamento Nacional de Trânsito Brasileiro

Figura 8:

Índice de óbitos e frota por 100.000 motocicletas por UF – 2002–2012 – Brasil



Fonte: Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM/SVS/CGIAE – DATASUS – Ministério da Saúde Brasileiro e Departamento Nacional de Trânsito Brasileiro

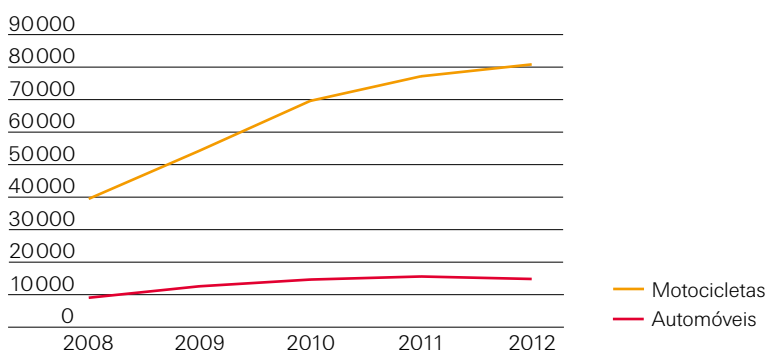
Invalidez

Ao se avaliar a morbidade por acidentes de transporte terrestre no Brasil, o número de internações por acidentes com motocicletas também é maior quando comparado às internações por acidentes com automóveis – 5 vezes mais internações conforme mostra a figura 9 a seguir.

Apesar disso, a taxa de mortalidade hospitalar é menor, ou seja, os acidentes com motocicletas que levam a internações tem menor fatalidade do que as internações por acidentes com automóveis. Entretanto, a taxa de mortalidade hospitalar no geral tem tido queda ao longo dos anos (Figura 10).

Figura 9:

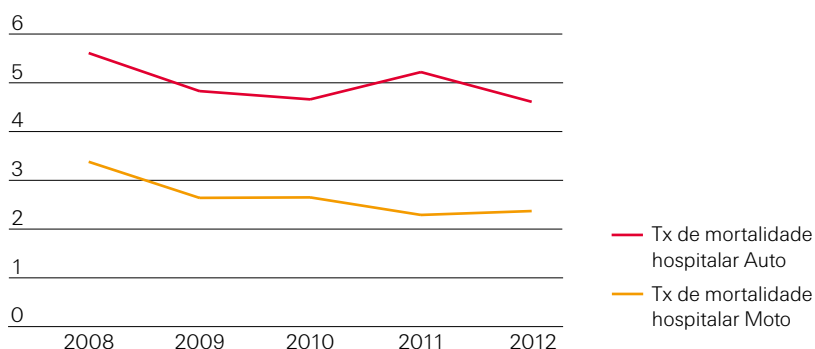
Morbidade hospitalar por causas externas - Número de internações por acidentes de transporte terrestre: motocicletas e automóveis - 2008 - 2012 - Brasil



Fonte: Sistema de Informações Hospitalares do SUS – SIH/SUS – DATASUS – Ministério da Saúde Brasileiro

Figura 10:

Taxa de mortalidade hospitalar devido a acidentes com motocicletas e automóveis – 2008–2012 – Brasil



Fonte: Sistema de Informações Hospitalares do SUS – SIH/SUS – DATASUS – Ministério da Saúde Brasileiro

Ao se avaliar as indenizações pagas pelo Seguro do Trânsito – DPVAT (Tabela 3), as solicitações devido à invalidez cresceram expressivamente desde 2010, o que pode ser explicado pela diminuição da taxa de mortalidade hospitalar, com possível sobrevivência incapacitante.

Tabela 3:

Número de indenizações pagas pelo DPVAT por invalidez

	2010	2011	2012	2013
Invalidez	151.558	239.738	352.495	444.206

Fonte: Boletim Estatístico – Seguradora Líder – Seguro do trânsito – Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre – DPVAT – Brasil

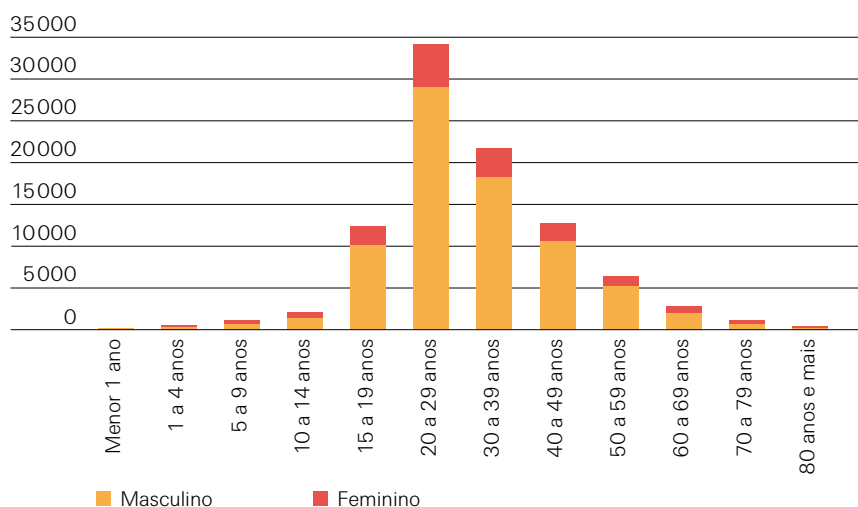
Em 2013, do total das indenizações pagas por Invalidez Permanente devido a acidentes, os acidentes com motocicletas representaram 77% e com automóveis 19%, o que corrobora com a menor fatalidade hospitalar indicada para acidentes com motocicletas.

Os riscos de invalidez (morbidade) também seguem as distribuições de gênero e idade encontradas para mortalidade. Os homens entre 20 e 39 anos tem maior morbidade conforme mostra a Figura 11 a seguir.

O Norte e o Nordeste do Brasil apresentam um aumento crescente da morbidade e mortalidade devido ao grande número de acidentes com motocicletas. Mas, analisando a Figura 12 e 13, a razão entre o número de internações e a frota nessa região não é tão expressiva quanto no Centro-Oeste, por exemplo, que aparece em primeiro lugar com maior razão do país. Esse fato pode estar relacionado a uma maior letalidade imediata dos acidentes no Norte e Nordeste.

Figura 11:

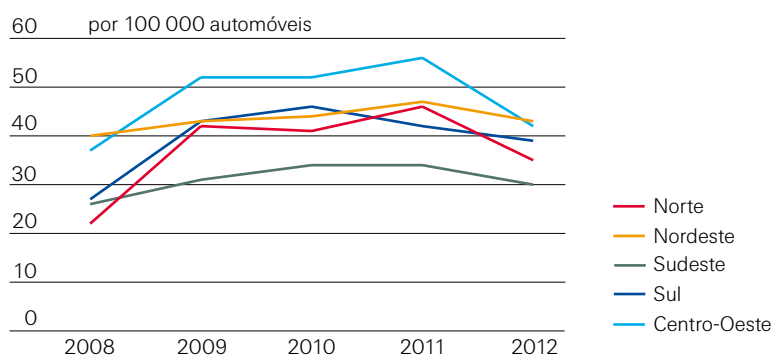
Morbidade hospitalar por causas externas – Número de internações por acidentes de transporte: motocicletas e automóveis por gênero e idade – 2012 – Brasil



Fonte: Sistema de Informações Hospitalares do SUS – SIH/SUS – DATASUS – Ministério da Saúde Brasileiro

Figura 12:

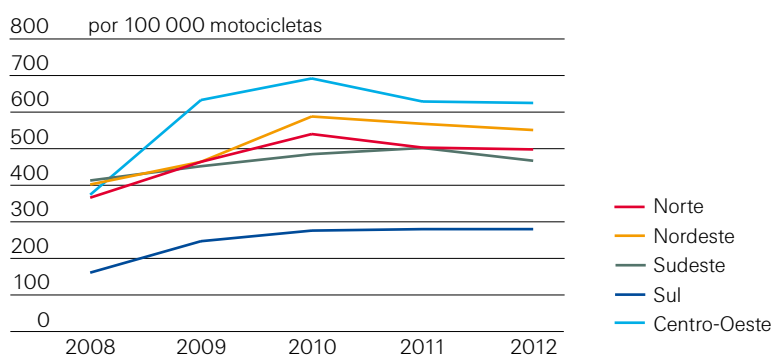
Índice de internações hospitalares por frota por 100.000 automóveis por UF – 2008 – 2012 – Brasil



Fonte: Sistema de Informações Hospitalares do SUS – SIH/SUS – DATASUS – Ministério da Saúde Brasileiro.

Figura 13:

Índice de internações hospitalares por frota por 100.000 motocicletas por UF – 2008–2012 – Brasil



Fonte: Sistema de Informações Hospitalares do SUS – SIH/SUS – DATASUS – Ministério da Saúde Brasileiro.

Conclusão

Relatório da OMS estima que cerca de 1,3 milhão de pessoas morre a cada ano nas estradas do mundo e entre 20 e 50 milhões sofrem lesões não fatais. As mortes e os acidentes ocorrem principalmente nos países de baixa e média renda, sendo que o Brasil ocupa o 5º lugar entre os países com maior número absoluto de mortes no trânsito.

Os acidentes de transporte aparecem em 5º lugar entre as causas de morte dos brasileiros, precedidos de doenças crônicas como problemas cardiovasculares e neoplasias que são as principais causas de morte em países de alta renda.

Essa característica epidemiológica, em que doenças mais comumente encontradas em países de alta renda dividem o topo do ranking com doenças de países de média e baixa renda, mostra que o Brasil está em fase de transição da sua carga de morbidade e mortalidade, consequência das suas mudanças demográficas e econômicas.

Essas mudanças tem ocorrido rapidamente e por isso é importante que o mercado segurador acompanhe de perto essas tendências de risco para oferecer produtos mais eficientes e eficazes.

Referências

- Classificação Internacional de Doenças – Revisão n.º 10 (CID 10) – <http://www.datasus.gov.br/cid10/V2008/cid10.htm>
- Dados de mortalidade: Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM/SVS/CGIAE – DATASUS – Ministério da Saúde Brasileiro - <http://www2.datasus.gov.br/DATASUS/index.php?area=0205>
- Dados demográficos: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – 2011-2012: IBGE – Estimativas populacionais enviadas para o TCU, estratificadas por idade e sexo pelo MS/SGEP/DATASUS. <http://www2.datasus.gov.br/DATASUS/index.php?area=0206>
- Dados de frota: Departamento Nacional de Trânsito Brasileiro – <http://www.denatran.gov.br>
- Dados de indenizações: Seguradora Líder – Seguro do trânsito – Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre – DPVAT <http://www.seguradoralider.com.br/SitePages/boletim-estatistico.aspx>
- Dados de morbidade: Sistema de Informações Hospitalares do SUS – SIH/SUS – DATASUS - Ministério da Saúde Brasileiro – <http://www2.datasus.gov.br/DATASUS/index.php?area=0203>
- Dados gerais:
 - Acidentes de Transporte na região metropolitana de São Paulo – http://observasaude.fundap.sp.gov.br/RgMetropolitana/AcidTransporte/Acervo/AcidTransp_An%C3%A1lise.pdf
 - Mortalidade por acidentes de transporte terrestre no Brasil na última década: tendência e aglomerados de risco. Ciênc. saúde coletiva [online]. 2012, vol.17, n.9, pp. 2223-2236 . Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-81232012000900002&lng=pt&nrm=iso
 - Global status report on road safety: time for action. Geneva: WHO; 2009. Disponível em: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009
 - Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE/OECD) Economic, Environmental and Social Statistics - 2014. Disponível em: <http://www.oecd-ilibrary.org/docserver/download/3013081ec051.pdf?expires=1411052197&id=id&accname=guest&checksum=D23DF3414EA1832D7A67A6A8AE8EDC80>

Anexo 1

CID-10 Capítulo XX: Causas externas de morbidade e de mortalidade

1	(V01-X59) Acidentes
Acidentes de Transporte Terrestre	1.1 (V01-V99) Acidentes de transporte
	(V01-V09) Pedestre traumatizado em um acidente de transporte
	(V10-V19) Ciclista traumatizado em um acidente de transporte
	(V20-V29) Motociclista traumatizado em um acidente de transporte
	(V30-V39) Ocupante de triciclo motorizado traumatizado em um acidente de transporte
	(V40-V49) Ocupante de um automóvel traumatizado em um acidente de transporte
	(V50-V59) Ocupante de uma caminhonete traumatizado em um acidente de transporte
	(V60-V69) Ocupante de um veículo de transporte pesado traumatizado em um acidente de transporte
	(V70-V79) Ocupante de um ônibus traumatizado em um acidente de
	(V80-V89) Outros acidentes de transporte terrestre
	(V90-V94) Acidentes de transporte por água
	(V95-V97) Acidentes de transporte aéreo e espacial
	(V98-V99) Outros acidentes de transporte e os não especificados
1.2	(W00-X59) Outras causas externas de traumatismos acidentais
	(W00-W19) Quedas
	(W20-W49) Exposição a forças mecânicas inanimadas
	(W50-W64) Exposição a forças mecânicas animadas
	(W65-W74) Afogamento e submersão acidentais
	(W75-W84) Outros riscos acidentais à respiração
	(W85-W99) Exposição à corrente elétrica, à radiação e às temperaturas e pressões extremas do ambiente
	(X00-X09) Exposição à fumaça, ao fogo e às chamas
	(X10-X19) Contato com uma fonte de calor ou com substâncias quentes
	(X20-X29) Contato com animais e plantas venenosos
	(X30-X39) Exposição às forças da natureza
	(X40-X49) Envenenamento (intoxicação) acidental por e exposição a substâncias nocivas
	(X50-X57) Excesso de esforços, viagens e privações
	(X58-X59) Exposição acidental a outros fatores e aos não especificados
2	(X60-X84) Lesões autoprovocadas intencionalmente
3	(X85-Y09) Agressões
4	(Y10-Y34) Eventos (fatos) cuja intenção é indeterminada
5	(Y35-Y36) Intervenções legais e operações de guerra
6	(Y40-Y84) Complicações de assistência médica e cirúrgica
7	(Y85-Y89) Sequelas de causas externas de morbidade e de mortalidade
8	(Y90-Y98) Fatores suplementares relacionados com as causas de morbidade e de mortalidade classificados em outra parte

© 2014 Swiss Re. Todos os direitos reservados.

Título:

Acidentes de transporte terrestre no Brasil: tendências gerais e riscos de morbidade e mortalidade entre os usuários de automóveis e motocicletas.

Autor:

Iris Vinha, Underwriting L&H, Swiss Re
(Iris_Vinha@swissre.com)

Supervisão e revisão:

Alberto Quintero Garcia, Underwriting Manager
L&H, Medical Advisor, Swiss Re
(Alberto_Quintero@swissre.com)
Hernan Fatone, Head of Underwriting L&H,
Swiss Re (Hernan_Fatone@swissre.com)

Edição:

Communications Latin America, Swiss Re

Produção e design gráfico:

Corporate Real Estate & Logistics/Media
Production, Swiss Re

Disclaimer:

O conteúdo integral deste relatório está sujeito a direitos autorais, com todos os direitos reservados. As informações poderão ser usadas para propósitos privados ou internos, desde que não sejam removidos quaisquer direitos autorais ou outros avisos de propriedade.

A reprodução integral ou parcial ou a utilização para quaisquer fins somente é permitida com autorização prévia e por escrito da Swiss Re, e desde que seja indicada a referência da fonte. Agradecemos cópias de cortesia.

Embora todas as informações utilizadas neste estudo tenham sido obtidas de fontes confiáveis, a Swiss Re não assume qualquer responsabilidade pela exatidão ou integridade das informações fornecidas ou de declarações prospectivas feitas.

As informações fornecidas e as declarações prospectivas feitas possuem caráter meramente informativo e não refletem de forma alguma o posicionamento da Swiss Re. Nenhum caso a Swiss Re, ou uma de suas afiliadas será responsável por quaisquer perdas ou danos de quaisquer tipo relacionados com a utilização dessa publicação, de modo que os leitores são advertidos a não depositar confiança indevida em declarações prospectivas.

A Swiss Re não assume qualquer obrigação de rever ou atualizar publicamente quaisquer declarações prospectivas, quer em decorrência de novas informações, acontecimentos futuros ou de outras situações.

Acesse www.swissre.com para fazer o download dessa publicação. Para solicitar cópias cortesia, envie e-mail para Publications@swissre.com.

Swiss Reinsurance Company Ltd
Mythenquai 50/60
P.O. Box
8022 Zurich
Switzerland

Telephone +41 43 285 2121
Fax +41 43 285 2999
www.swissre.com