

Como o mercado ressegurador avalia os aeroportos brasileiros? Essa e outras perguntas sobre o segmento de aviação são o tema da entrevista com Daniela Murias, diretora de Aviação da Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS), ligada ao grupo Allianz, concedida com exclusividade para o portal da CNseg.

Como está o mercado aeronáutico com tantos acidentes, continua soft com a concorrência ou entrou numa fase mais hard?

É importante pontuar que para uma análise adequada de tendência de aumento ou redução de acidentes teríamos que comparar não somente o número absoluto de ocorrências, mas também outros fatores como o número de acidentes em proporção à frota de aeronaves no Brasil, número de fatalidades, acidentes envolvendo perdas totais ou parciais de aeronave, entre outros. Fazendo um quadro comparativo fica mais fácil perceber que o número de acidentes em proporção à frota é estável e, na verdade, apresentou uma redução em sua última medição em 2013, com 20.662 aeronaves e 159 acidentes, o que resulta em uma taxa de 0,770%. Em 2012, eram 19.769 com 176 acidentes (0,890%); em 2011 a proporção ficou em 0,807%, com 18.710 aeronaves para 151 acidentes, segundo registros da ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil).

Mesmo assim, as taxas no Brasil estão num bom momento para o segurado?

Independente dos números de acidentes, é notável que a concorrência no mercado de seguros e resseguros no Brasil tem se intensificado nos últimos anos e definitivamente a redução significativa nas taxas de seguro/resseguro tem sido bem superior à redução no número de acidentes aeronáuticos. Novas seguradoras e resseguradoras começaram a atuar no ramo nos últimos anos e a tendência natural de redução, seguindo ainda os reflexos de abertura do mercado de resseguros no Brasil, se intensificou. O grande desafio das empresas do setor é selecionar seus riscos ainda com mais critério e assim tentar manter bons resultados apesar das reduções de prêmio/taxas.

Como o grupo avalia o risco no Brasil, com aeroportos em obras?

A carteira de aeronáuticos cobre especificamente as operações dos aeroportos e não propriamente as obras, que são absorvidas pelas carteira de Engenharia e Responsabilidade Civil Geral. Os investimentos feitos nos principais aeroportos do país são vistos como uma perspectiva de melhora e profissionalização. É esperado que a médio e longo prazo nossos aeroportos tenham a mesma eficiência de grandes aeroportos referenciais nos EUA e Europa, até mesmo porque muitas concessionárias vencedoras das licitações no Brasil têm experiência em aeroportos de grande movimento em outros países. Além disso, as concessionárias estão cientes de que somente com a ampliação e melhoria desses serviços poderão atender à demanda crescente no país para eventualmente recuperar seus investimentos e lucrar. É claro que por outro lado, a “exposição” das seguradoras / resseguradoras aumenta (com o aumento do número de voos, novas pistas e terminais etc) e a precificação do risco seguirá também esses fatores, mas a expectativa geral dos analistas de risco é positiva.

Vocês foram a resseguradora das obras de aeroportos no Brasil? Quais?

A área de Aviação da AGCS faz o resseguro da operação nos aeroportos e tem como clientes Guarulhos e Confins, além de apólice que cobre todos os aeroportos que não foram privatizados. Já a área de Engenharia está com as obras do Galeão.

Recentemente foi publicado um estudo dizendo que o Brasil está entre os piores aeroportos do mundo. Como o mercado de resseguros avalia a infraestrutura de aeroportos brasileira?

É indiscutível que os aeroportos brasileiros, especialmente os mais movimentados como Guarulhos, precisam aprimorar os seus serviços e estrutura e esse foi um dos motivos para que o governo federal cedesse a administração dos principais aeroportos brasileiros para a iniciativa privada, que por sua vez estava disposta a investir para ampliar e melhorar os serviços nestes aeroportos, aumentando a eficiência e, consequentemente, obtendo lucratividade. É claro que esses projetos são a médio e longo prazo, mas é evidente a melhora por exemplo em Guarulhos, que teve, por exemplo, um aumento expressivo no número de vagas de estacionamento, abertura de um novo terminal e a melhoria dos acessos.

Existe uma perspectiva real de melhora no setor de infraestrutura aérea no Brasil?

Isso é claro, como também é evidente não se tratar unicamente de um pico de operação por eventos esportivos, já que o movimento regular e expectativa de crescimento já justifica por si só necessidades massivas de investimentos. Ainda sobre esse estudo, não podemos esquecer que ele também menciona grandes aeroportos americanos e europeus como o de Chicago, Nova Iorque, Paris e Londres na mesma lista dos “10 piores”. Alguns critérios da pesquisa são discutíveis, pois, por exemplo, não é por acaso que os aeroportos mais utilizados são os mais lembrados pelos usuários. Acredito que no caso de Guarulhos a principal reclamação dos usuários seja o atraso nas esteiras de bagagem e filas na imigração em horários de pico de voos oriundos dos EUA e Europa, que são que realmente necessitam de atenção imediata.

Essas medidas são necessárias?

Do ponto de vista do seguro/resseguros são extremamente necessárias e espera-se que tais investimentos reduzam o número de ocorrências de sinistros nessa área, desde o que chamamos de ocorrências pequenas e frequentes – extravio de bagagem e incidentes com usuários por condições inadequadas de estrutura no aeroporto – até exposições mais severas como ocorrências relacionadas à segurança nos aeroportos.

Quais são os riscos que mais assustam os executivos de seguros envolvidos nos contratos brasileiros?

Os contratos brasileiros cobrem tipicamente os riscos que chamamos de aviação geral (aeronaves civis, de uso executivo/privado ou comercial). A alta concorrência entre as seguradoras tem feito com que os prêmios de seguro, especialmente nesse segmento, despencassem nos últimos anos, tornando ainda mais desafiador manter uma carteira sólida e rentável a longo prazo. Além disso, a exposição de responsabilidade civil no Brasil tem notavelmente crescido nos últimos anos, comparando-se em muitos casos aos limites de indenização que vemos nos EUA e Europa. Apesar disso, os resseguradores tem mantido grande interesse nos negócios brasileiros, até porque a aviação brasileira, diferente de outras regiões no mundo, ainda apresenta potencial sólido de crescimento.

Qual a expectativa da AGCS com a carteira de seguro aeronáutico?

A carteira de seguros aeronáuticos é um dos pilares da carteira de grandes riscos para a AGCS no mundo, incluindo a região da América Latina. É uma carteira diferenciada, que exige profissionais capacitados e experientes. Esse tem sido um dos diferenciais que a AGCS tem mostrado ao mercado, sendo amplamente reconhecida por seu expertise e capacidade de liderança, desde pequenas aeronaves até linhas aéreas. A expectativa é de crescimento sustentável, com competitividade especialmente em riscos dentro do foco de subscrição, sendo atualmente a única resseguradora internacional com presença local, com underwriters e escritório locais.

Fonte: [CNseg](#), em 16.07.2014.