

Série “Inovação”: nova temporada de podcasts com especialistas do setor



- "SeguroPod" é o podcast da CNseg que traz agora a série “Inovação”, dedicada a discutir as novidades tecnológicas no mercado de seguros

- Cada episódio focará em diferentes aspectos da inovação dentro do setor, desde tecnologias emergentes até novas abordagens em produtos e serviços de seguros

- O primeiro programa contará com a participação de Gilberto Garcia, que apresentará o histórico de inovações que mudaram o setor segurador e a relação com os consumidores, como a telemedicina e o seguro pay per use

- A nova série do "SeguroPod" será composta por oito episódios, lançados semanalmente às quintas-feiras, às 18h, e disponíveis no YouTube, Spotify e nos principais agregadores de podcast

No “SeguroPod”, destaques e vencedores do Prêmio de Inovação

Nos episódios iniciais serão apresentadas as inovações que têm transformado o setor segurador e melhorado a interação com os consumidores.

Serão explorados também os projetos vencedores do Prêmio de Inovação, incluindo "Graduação em Seguros: Instruir para Construir" e "Produto Cuidar Mais – Pautado em Atenção Primária à Saúde".

Contribuições da CNseg para o setor

André Vasco, diretor de Serviços às Associadas da CNseg, compartilhará, em um dos episódios da série “Inovação” do “SeguroPod”, as soluções desenvolvidas pela CNseg para auxiliar as seguradoras associadas a aprimorar seus processos, a experiência do usuário e a eficácia no combate às fraudes, evidenciando o compromisso da Confederação com a evolução contínua do mercado.

Objetivos e impacto do "SeguroPod"

O "SeguroPod" insere-se nas estratégias do Plano de Desenvolvimento do Mercado de Seguros (PDMS) da CNseg, visando esclarecer dúvidas e alterar a percepção sobre seguros no Brasil. O programa busca ampliar o entendimento sobre a importância dos seguros para a proteção no cotidiano, enfatizando a relevância da informação qualificada e acessível.

Você sabia que a declaração de títulos de capitalização no Imposto de Renda é obrigatória?

O passo a passo você encontra aqui no 'Notícias do Seguro'

É preciso informar os títulos de capitalização na Declaração de Imposto de Renda. Ela deve ser realizada, também, por quem fez o resgate do título durante o ano de 2023 e por quem teve o título contemplado com sorteios

Existe um campo dedicado para os títulos na hora de declarar, basta acessar a aba "Bens e direitos" e escolher "Outros bens e direitos". Depois é só informar os dados com o nome e o CNPJ da instituição que o título foi adquirido

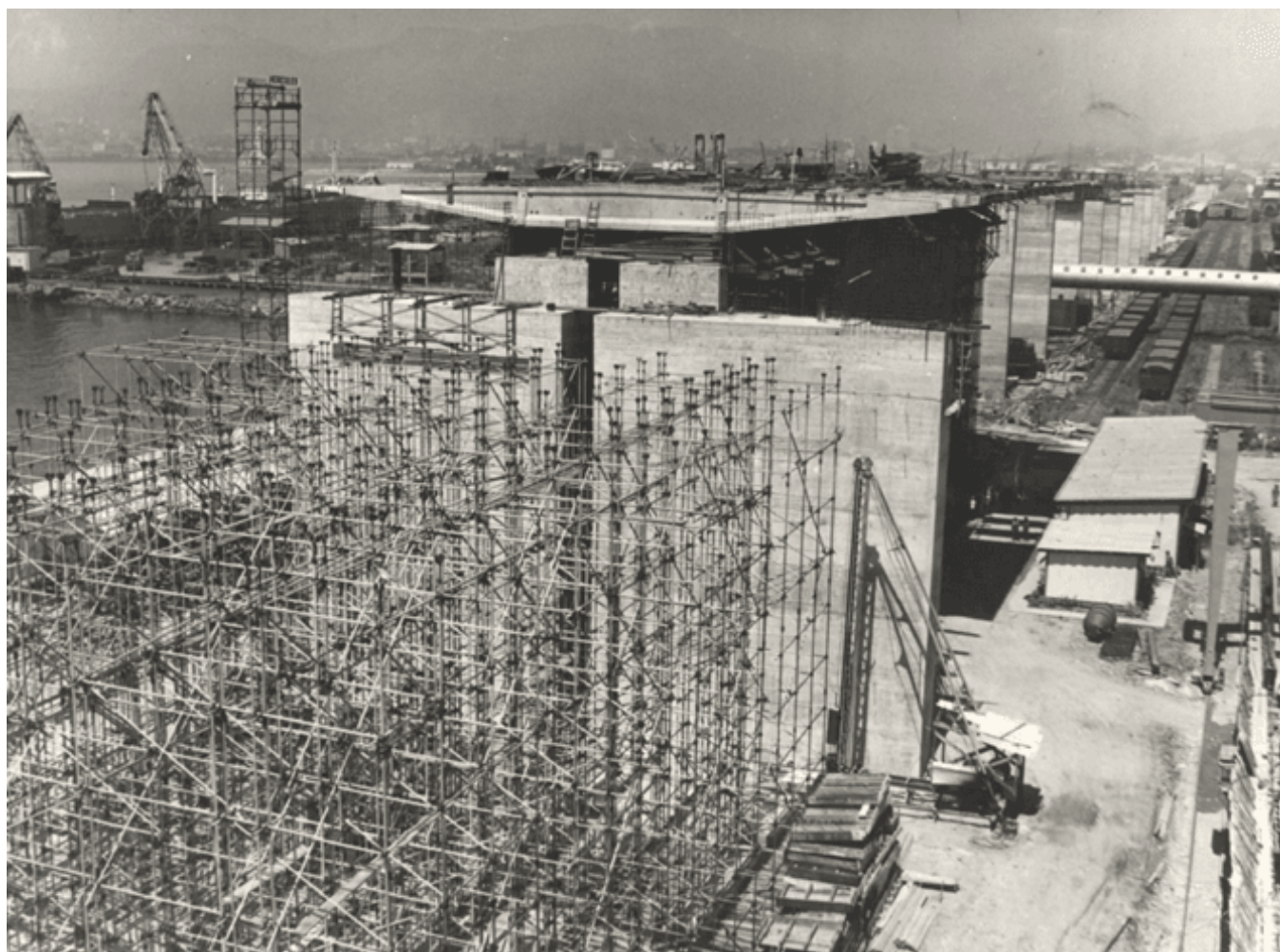
O contribuinte precisa informar os valores investidos e os rendimentos obtidos durante o período em que o título foi mantido. Caso o título tenha sido resgatado no ano anterior, é preciso informar o valor recebido no campo "Rendimentos Sujeitos à Tributação Exclusiva/Definitiva"

Se o título de capitalização tiver sido sorteado, o valor líquido do prêmio deve ser informado no mesmo campo do caso de resgate. Vale lembrar que a própria empresa que emitiu o título de capitalização fornecerá um informe de rendimentos com as informações necessárias para declarar seu IR, portanto, caso eles não enviem, solicite o informe à instituição que você adquiriu o título

E, por fim, é só ficar atento às datas. O período para a declaração deste ano vai do dia 15 de março a 31 de maio.

Vale lembrar que, estão obrigados a fazer a declaração do imposto de renda, somente os contribuintes que tiveram rendimentos superior a R\$ 30.639,90

Os 50 anos da Ponte Rio-Niterói



Há 50 anos, chegava ao fim uma das maiores obras da engenharia brasileira. A Ponte Rio-Niterói era inaugurada e passava a fazer a ligação física entre as cidades de Niterói e do Rio de Janeiro.

A obra, de dimensões e complexidade únicas no Brasil, que dependeu de um consórcio de companhias para executá-la e segurá-la, mudaria o dia a dia da população da Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

A estrutura da Ponte Rio-Niterói

Em janeiro de 1969, foram iniciadas as obras da ponte, autorizadas no ano anterior pelo presidente Costa e Silva e executadas por um consórcio formado por várias empresas nacionais. Toda em concreto armado, a maior parte do projeto foi realizado pela engenharia brasileira. O Vão Central, uma obra bastante complexa, foi entregue a uma empresa norte-americana.

[Essa e outras histórias do seguro no Brasil você pode conhecer visitando o site do Centro de Documentação e Memória do Mercado Segurador \(CEDOM\)](#)

Dos seus 13 km de extensão, quase 9 deles estão sobre as águas da Guanabara. O seu ponto mais alto, o Vão Central, chega a 72 metros de altura e é considerado o maior vão em viga reta contínua do mundo, com 300 metros de comprimento. A ponte foi quase toda feita em concreto, contando com mais de 1100 vigas, somente sendo utilizada estrutura metálica no Vão Central. Popularmente conhecida como Ponte Rio-Niterói, é a maior ponte do Hemisfério Sul, por onde passam diariamente mais de 150 mil veículos. (Jornal da Band, 04 de março de 2024).

A obra, inaugurada em 04 de março de 1974, custou aos cofres públicos 120 milhões de dólares em valores da época. A construção fez parte das obras faraônicas empreendidas nos anos 1960-1970, visando criar um clima positivo e de euforia durante o período mais duro da Ditadura.

Riscos inerentes à construção

Por toda a complexidade da construção, também a sua proteção não era tarefa simples.

Em 1969, com o início das obras, a imprensa divulgou que o seguro da ponte seria feito no Brasil, abrangendo dano material e mão-de-obra. De acordo com a nota, “um seguro dessa espécie nunca é absorvido por um só mercado nacional, tendo que ser repartido por grandes centros mundiais, com a participação de vários países. A própria construção da Ponte – acrescentou – estará a cargo de dois consórcios: um nacional e outro estrangeiro”. (Correio da Manhã, 18 de junho de 1969, p.10).

O então presidente da Fenaseg, Dr. Carlos Washington Vaz de Melo também prestou declarações à imprensa. Segundo ele, por se tratar de uma obra pública, era indispensável a realização da modalidade de sorteio para a escolha da seguradora. Também frisou que todo o mercado segurador brasileiro possuía responsabilidade na cobertura dos riscos relativos à construção da ponte. (Diário de Notícias, 24 de agosto de 1969, p. 55).

Em agosto de 1969, o Jornal do Paraná veiculou anúncio da Companhia Paulista de Seguros (atual Liberty Seguros) sobre o sorteio realizado para a escolha da seguradora que cobriria as construções da ponte:

“A Companhia Paulista de Seguros vem a público agradecer a confiança nela depositada pelo Governo Federal, pelo DNER, IRB e pelos Construtores e Empreiteiros, atribuindo-lhe, por sorteio, os seguros dos riscos inerentes à construção da Ponte Rio-Niterói, efetivada através da apólice GBRD-058, no valor segurado de £ 15,000,000.00” (Diário do Paraná, em 15 de agosto de 1969).

Sinistros durante a construção

Na primeira fase da execução da obra, em março de 1970, durante um teste de carga, 8

trabalhadores foram vitimados. Segundo a nota oficial:

“O ‘Consórcio Construtor Rio-Niterói’ cumpre o dever de esclarecer ao público sobre a lamentável ocorrência hoje verificada, cêrca das 15h30min, no mar, em local próximo ao eixo da ‘Ponte Rio-Niterói’, onde se processavam os preparativos para os testes de carga de fundações, da qual resultou a perda de vidas dos engenheiros José Machado e Raul Araújo Arendes, do Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo. Encontram-se desaparecidos cinco operários, além do engenheiro Nikon Vianna, dêste Consórcio” (Correio da Manhã, 25 de março de 1970).

Ao longo de toda a obra, estima-se que cerca de 400 trabalhadores, incluindo operários e engenheiros, tenham morrido, embora o número oficial de mortes registradas seja de 33. (Agência Brasil, 04 de março de 2024).

Riscos inesperados

Com 50 anos de existência, a ponte já passou por situações inesperadas. A mais inusitada aconteceu recentemente, em 2022, quando um navio petroleiro à deriva, que estava desde 2016 ancorado na Baía de Guanabara, colidiu com a ponte. O acidente levou ao fechamento da via, em seus dois sentidos, para avaliação de sua situação. Em apenas uma hora, o congestionamento gerado já ultrapassava 19 quilômetros. A via sentido Rio de Janeiro foi a que mais demorou a ser totalmente liberada, para reparo do guarda-corpo que sofreu avaria.

O acidente levou os veículos de comunicação a refletirem sobre os transtornos que um possível fechamento da ponte por tempo indeterminado causaria no dia a dia da população que vive na Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

Um outro ponto a ser destacado diz respeito ao seguro que protege a construção atualmente. Por se tratar de uma grande obra de engenharia, a Ponte Rio-Niterói conta com um sistema de proteção contra colisões. No entanto, o choque de um navio de grandes proporções, em outra situação, poderia ter ocasionado um maior comprometimento ou mesmo em queda de um trecho de sua estrutura. A apólice estaria adequada nesses casos?

Em razão desta reflexão, o jornalista Antônio Penteado Mendonça avaliou um possível cenário resolutivo, já que um navio nestas condições certamente não possui seguro. De acordo com ele, seria o governo – operador do bem atingido –, que provavelmente arcaria com essas despesas.

Por tudo isto, Penteado sugere a necessidade de uma revisão das apólices com a inclusão deste risco.

[Essa e outras histórias do seguro no Brasil você pode conhecer visitando o site do Centro de Documentação e Memória do Mercado Segurador \(CEDOM\)](#)

Fonte: CNseg, em 20.03.2024