

Por Antonio Penteado Mendonça



O Governo Federal está na boca de lançar o SPVAT (Seguro Obrigatório Para Proteção de Vítimas de Acidente de Trânsito). É a estatização do DPVAT, o seguro obrigatório de acidentes de trânsito atual, que foi desmontado pela SUSEP (Superintendência de Seguros Privados) no governo passado.

No final do drama, o seguro foi entregue sem concorrência para a Caixa fazer a gestão e, durante estes dois últimos anos, o preço do seguro foi irrisório porque o governo tungou mais de quatro bilhões de reais das reservas técnicas da Seguradora Líder, que era a gestora do consórcio do seguro obrigatório para acidentes de trânsito, e a Caixa fez a gestão das indenizações usando esse dinheiro.

Acontece que, como tudo que não é repostado, esse dinheiro acabou e a solução apresentada pelo governo é um seguro que não é seguro, nem será administrado por uma seguradora.

O SPVAT é um serviço social que será administrado pela Caixa e pago pelos proprietários de veículos. Acontece que, na gestão do DPVAT, a Caixa já mostrou que não está preparada para fazer essa administração, tanto que não foram poucas as indenizações que ou não foram pagas ou levaram muito mais tempo que o razoável para serem pagas. Aliás, dizem pessoas que conhecem bem o assunto que a Caixa não quer esta missão, até porque o produto que não faz parte de seu core business.

A Caixa é um banco e com certeza um seguro social não faz parte das operações bancárias. Para fazer sua gestão, a Caixa teria que montar um corpo administrativo que não lhe interessa ter ou operar.

Mas o assunto é mais complicado. Seguro só pode ser desenvolvido e operado por seguradora e a Caixa não é uma seguradora. Logo, o SPVAT não é um seguro, é um serviço social que será operado por um banco público e pago pelos proprietários de veículos automotores terrestres. O que também não faz sentido para a Caixa.

É preciso discutir este assunto com mais profundidade e sem viés ideológico. Ninguém tem dúvida de que o partido do atual governo vê com enorme simpatia tudo que puder ser estatizado ou administrado com a participação dos sindicatos de empregados.

Acontece que estamos falando da gestão de um produto que atende, entre mortos, inválidos e feridos, perto de quatrocentas mil vítimas de acidentes de trânsito por ano. A maioria das classes menos favorecidas. E a gestão pública brasileira não é famosa pela eficiência em assuntos de prestação de serviços sociais. Que o digam a própria Previdência Social e suas filas, a demora, muitas vezes fatal, do atendimento pelo SUS e a gestão do DPVAT, depois que foi passada para a Caixa.

O tema não é simples. Existem dificuldades operacionais e de precificação que precisam ser equacionadas para evitar distorções, manter o viés social e a universalidade da cobertura, como é o caso dos acidentes com motocicletas, especialmente no norte e nordeste. Por isso, seria muito mais razoável se o seguro obrigatório de veículos fosse efetivamente um seguro, consequentemente, operado por quem entende do assunto: as seguradoras privadas.

**Fonte:** O Estado de São Paulo, em 27.11.2023.