

***Novas tecnologias impactam modelos de negócio e demandam novas soluções***

Se um motorista contratar um seguro para um veículo de uso privado e o utilizar para trabalhar no Uber sem informar à seguradora, esta, em caso de sinistro, fica, evidentemente, [desobrigada de pagar a indenização](#). Mas qual a porcentagem da frota do Uber que está com o seguro correto?

De acordo com a assessoria de comunicação da empresa de tecnologia, o único seguro exigido para se tornar um motorista parceiro do Uber é o de Acidentes Pessoais de Passageiros (APP), modalidade que não inclui danos ao veículo. Por isso, afirmam, não há como mensurar quantos motoristas ativos no aplicativo possuem um seguro convencional para carro e quantos já fizeram a alteração da apólice.

Em Goiás, de acordo com [pesquisa do Jornal A Redação](#), de 15 motoristas do Uber entrevistados, sete afirmaram ter feito a modificação da apólice e alterado o ‘uso’ do veículo para fins comerciais. Cinco deles disseram ainda manter o seguro veicular convencional e os outros três contam apenas com a sorte e andam sem qualquer proteção.

Mas o motorista que não tiver um seguro e desejar contratar, quando se tornar parceiro do Uber, já pode fazer pelo próprio aplicativo da empresa, que o oferece o serviço, desde junho deste ano, por meio de uma seguradora conveniada.

A cobertura oferecida pelo aplicativo inclui: R\$ 100 mil por pessoa, em caso de morte accidental; R\$ 100 mil por pessoa, em caso de invalidez permanente total/parcial, e até R\$ 5 mil por pessoa para despesas médicas. A contratação desse serviço pela ferramenta custa cerca de R\$ 44.

No México, as [seguradoras se mexem para oferecer seguros customizados a motoristas do Uber](#), com um capital segurado maior para casos de ressarcimento de despesas médicas e de responsabilidade civil. De acordo com o diretor da Associação Mexicana de Agentes de Seguros e Fianças (Amasfac), Gilberto Soto Vazquez, o produto foi montado de acordo com os pedidos dos motoristas.

Mas as questões enfrentadas pelo Uber não são apenas de cunho tecnológico. De acordo com o site Jota, um grupo de nove ex-motoristas parceiros está processando a empresa no Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região, em São Paulo, [exigindo reconhecimento de vínculo empregatício e todos os direitos trabalhistas, tais como férias e 13º](#).

“Eu me planejei, troquei de carro e entrei na Uber Black [modalidade que exige carros top de linha, a maioria importados]. O problema é que, meses depois, fui desligado sem nenhum respaldo, sem nenhum direito e ainda por cima com uma dívida de 12 parcelas de R\$ 1.560”, conta uma das autoras da ação.

Por sua vez, o Uber afirmou que não contrata motoristas, mas, sim, é contratada por eles para fornecer o aplicativo.

A questão é delicada pois, em caso de perda da ação por parte do Uber, isso pode dar margem para o surgimento de milhares de outras ações, o que poderia comprometer seriamente a operação da empresa, que já vem apresentando resultados aquém do esperado pelos investidores. De acordo com matéria da Folha de São Paulo, [o Uber registrou prejuízo de cerca de US\\$1,2 bilhões no primeiro semestre de 2016](#), apesar de ainda estar avaliada pelos investidores em mais de US\$ 62 bilhões.

Mas como a paciência dos investidores é tradicionalmente curta, a empresa corre para reverter o quadro e uma das ações nesse sentido está na aposta nos carros autônomos, que dispensam

motoristas. Desde ontem, dia 14 de setembro, os moradores da cidade de Pittsburgh, no estado americano da Pensilvânia, já podem pegar [um carro do Uber sem motorista](#). Na verdade, o motorista vai no carro, para o caso de alguma emergência, mas apenas observa a operação. Assim, quem pedir um veículo na modalidade Uber X pode ser escolhido para testar o serviço e a corrida sai de graça.

E por falar em carros autônomos, essa é outra tecnologia que pode gerar grandes impactos no mercado segurador, já que, teoricamente, esses veículos seriam bem mais seguros.

Mas não é só aos veículos terrestres que as seguradoras precisam ficar atentas. Recentemente, por exemplo, uma start-up chamada Flapper, auxiliada pelo investidor-anjo Easy Taxi, lançou um [sistema que pretende ser o Uber dos taxis-aéreos](#), conectando donos de aeronaves privadas ou empresas de táxi aéreo a passageiros, para a realização de voos fretados.

Já disponível em iOS e, em breve, no Android, o sistema já agencia vôos entre São Paulo (SP), Rio de Janeiro (RJ), Belo Horizonte (MG), Angra dos Reis (RJ), Campos do Jordão (SP), Paraty (RJ), Ubatuba (SP), Ilhabela (SP) e Juqueí (SP). Um vôo São Paulo - Rio, por exemplo, em um Cessna Grand Caravan com 9 assentos sai por R\$10 mil, mas, à semelhança do Uber Poll, o cliente pode comprar só um assento, compartilhando a aeronave por R\$1.200,00.

A Flapper ainda não anunciou aviões sem piloto e muita gente diz que se recusaria a entrar em uma aeronave em que o condutor não estivesse exposto aos mesmos riscos que os passageiros, mas nos tempos atuais, nada mais surpreende.

**Fonte:** [CNseg](#), em 15.09.2016.