

Por Antonio Penteado Mendonça



A automação está cada vez mais presente nos automóveis. O uso do computador, da Internet e das novas tecnologias de vigilância, reconhecimento, segurança e proteção levam a passos rápidos em direção ao carro sem motorista. Que, aliás, já é uma realidade nos Estados Unidos, onde milhares deles devem ser vendidos ao longo deste ano.

O Reino Unido imagina que, em meados da próxima década, os carros sem motorista sejam maioria nas ilhas britânicas. E se este quadro deve ser realidade lá, por que não seria realidade nos demais países da Europa?

Faz pouco tempo, a primeira vítima fatal de um acidente envolvendo um carro sem motorista colocou em cheque a segurança destes veículos. Alardeada como seu ponto forte, a segurança mostrou-se menos segura do que imaginavam e um problema de identificação de cores acabou causando o acidente que matou um dos mais ferrenhos defensores dos carros sem motorista.

Vários carros, inclusive veículos não tão caros, já são equipados com sensores e câmeras acopladas a computadores de bordo cada vez mais complexos e poderosos, que lhes permitem uma gama cada vez maior de manobras sem necessidade da intervenção do motorista.

Há inclusive no mercado veículos que brecam sozinhos quando detectam outro veículo mais lento à sua frente. Os pilotos automáticos estão cada vez mais sofisticados, fazendo com que os carros aumentem ou reduzam sua velocidade em função das informações obtidas pelo sistema.

É um quadro absolutamente inimaginável para quem começou a dirigir no volante de uma Kombi, um Fusca, um Corcel, um Opala, etc. E mais incompreensível ainda para quem começou ainda antes, num bom Ford T ou nos modelos que vieram depois, décadas de 1930 e 1940 a fora.

Mas se as novas tecnologias prometem um futuro fantástico para as próximas gerações, também levantam questões que começam a ser discutidas agora e que terão forte impacto no setor de seguros.

Por exemplo, começando com uma situação que no futuro será banal: nos acidentes causados pelos veículos sem motorista, quem é o responsável, o proprietário ou o fabricante?

É uma pergunta extremamente importante e que, dependendo da resposta, pode alterar completamente os resultados das carteiras de seguros de responsabilidade civil produtos. Se o fabricante for o responsável pelos acidentes causados pelos veículos sem motorista, será que as seguradoras terão condições de suportar as indenizações, tanto pela frequência, como pelos valores? Será que a indústria automobilística terá condições de arcar com o preço deste seguro?

Se, por outro lado, decidirem que, em acidentes desta natureza, o proprietário responde pelos

prejuízos, será que ele não terá direito de regresso contra o fabricante, na medida em que o fabricante foi o real responsável pela falha que levou ao acidente?

Será que o Judiciário aceitará a adoção de parâmetros desenvolvidos para proteger as seguradoras? Será que as seguradoras terão força para impor tais parâmetros?

Mais complexo ainda: como será feita a prova de que, no momento do acidente, o veículo trafegava no automático dentro das regras do fabricante e não porque o motorista decidiu desligar o comando? Até que ponto a ação do motorista, ainda que de acordo com o manual de instruções, pode ser considerada excludente de responsabilidade do fabricante?

Questões como esta prometem virar de cabeça para baixo muito do que estamos habituados a ver na atividade seguradora. São mudanças tão radicais no comportamento social que ainda é cedo para se definir os padrões que vigorarão daqui a menos de dez anos.

Por enquanto, vamos tocando em frente com o bom e tradicional seguro baseado na experiência passada. O problema é que a experiência passada não tem base concreta para dar os parâmetros para taxar adequadamente os novos riscos que ameaçam o mundo. Seja o seguro de veículos, sejam os seguros patrimoniais, o novo exige soluções inéditas, que, justamente por serem inéditas, hoje, são difíceis de quantificar.

Fonte: [SindSegSP](#), em 21.10.2016.