

Especialistas discutem ainda novas tecnologias para veículos e impactos nos dramáticos indicadores de mortes no trânsito

O presidente da FenSeg, João Francisco Borges da Costa, no púlpito, observado pelo vice-presidente da Anfavea, Marcus Vinicius Aguiar (à esquerda), pelo presidente da Associação Nacional dos Transportes Públicos, Ailton Brasiliense, e pela jornalista Flávia de Oliveira

O terceiro painel do 1º Seminário de Educação em Seguros, “Os riscos de trânsito e o seguro de automóvel”, serviu também de mote para o presidente da Federação Nacional de Seguros Gerais (FenSeg), João Francisco Borges da Costa, fazer uma avaliação do atual desempenho do seguro de automóvel e suas perspectivas para curto e médio prazos. Para ele, o mais provável é que este ramo, que representa quase a metade da arrecadação dos seguros de propriedade, continuará a seguir o viés apresentado pelas montadoras- ou seja, desaceleração a curto prazo e reação nos próximos anos.

Ele informou que, após o mercado segurador atingir pico nas vendas de seguro de automóvel em 2014, com 18 milhões de carros, a frota segurada segue mais de perto o desempenho negativo das montadoras, embora com maior resiliência no ritmo de queda. Isso porque, apesar de haver menos compra de carros novos no País, logo de seguros para protegê-los contra roubo, furto e incêndio, as seguradoras mantêm os estoques de veículos segurados seminovos, que, ao renovarem os contratos anualmente, suavizam a queda nos negócios.

Mesmo assim, a taxa de crescimento negativa, ocorrida em 2015, deve se repetir este ano, alcançando novamente 2,5%. Dessa forma, a frota segurada deverá recuar de 17 milhões para 15 milhões, puxada pelo menor nível de venda de seguros para carros novos e saída líquida de veículos com mais de sete anos de fabricação, para os quais as vendas de seguros tradicionais podem representar prejuízos para as companhias. “A lição de casa do mercado será enfrentar o desafio de impedir a desaceleração e voltar a crescer”, afirma ele.

E será mesmo desafiante, tendo em vista os números apresentados pelo presidente da FenSeg sobre o desempenho das montadoras, que serve de termômetro para as seguradoras de automóvel. Duramente afetadas pela crise econômica, as montadoras- são 33 presentes no País, com 67 fábricas instaladas em 10 estados - operam com praticamente metade de sua capacidade instalada- podem produzir 5 milhões mas devem entregar pouco mais de 2 milhões- caminhando

para repetir queda nas vendas na casa de 25%. “A indústria automotiva vai reagir muito gradualmente. O mais provável é que isso comece a ocorrer a partir de 2017, na faixa de 1%”, disse João Francisco. Em 2018, a taxa de crescimento deve alcançar de 2,5%; 3,5%, em 2019; 5% ,em 2020; e 7,5%, em 2021.

João Francisco diz que um dos fatores que poderão mitigar o ritmo de desaceleração nas vendas de seguro de auto é justamente o recém-aprovado Seguro Auto Popular. Se o mercado incorporar uma parte importante dos automóveis mais velhos que circulam sem seguro, ou seja, com mais de sete anos, isso será uma contribuição importante para mitigar a desaceleração experimentada pelas seguradoras de automóvel. Ele estima em algo entre 25 milhões e 27 milhões os carros da frota circulante sem seguro, dada a idade.

Além das vendas menores geradas pela crise, outro problema sério começa a atingir os negócios das companhias de automóvel- sinistralidade- provocado pelo colapso das finanças estaduais. Por falta de dinheiro em caixa para cuidar do trânsito e do policiamento ostensivo, a frequência de avisos de sinistros por acidentes, roubo e furto de carros avança em muitos estados. “No Rio Grande do Sul, por exemplo, a frequência de avisos de sinistros na carteira de automóvel dobrou nos últimos dois ou três anos”, relatou ele, admitindo que o recrudescimento da sinistralidade é um fator comum à maioria dos estados. “O caminho mais fácil seria repassar aos preços esta alta da sinistralidade, mas estamos conscientes de que o bolso do consumidor não é tão elástico para acompanhar esta nova dinâmica do mercado”, explicou ele.

Para evitar choques futuros de preços, João Francisco aponta a Lei do Desmanche Legal, aprovada pelo governo federal, como o caminho para reduzir o ímpeto das quadrilhas de roubo e furto de automóveis. Adotada primeiramente em São Paulo, por meio de uma lei estadual, a frequência de avisos de sinistros experimentou queda de 20%, algo que pode se repetir em outras praças, se os estados agilizarem a implementação deste normativo.

Os avanços da tecnologia nos carros, com impactos diretos na segurança viária, além de um breve balanço das dificuldades do mercado automotivo, foram alguns dos temas destacados pelo vice-presidente da Anfavea, Marcus Vinicius Aguiar. Ele informou que os investimentos feitos pelas montadoras instaladas no País em projetos de inovação alcançarão R\$ 85 bilhões no acumulado de 2012 a 2018.

As pesquisas englobam de redução de consumo de combustíveis até tópicos envolvendo segurança ativa (objetiva evitar a colisão), segurança passiva (para reduzir o dano em acidentes inevitáveis) e segurança inteligente (sistemas eletrônicos para auxiliar motoristas a evitar situação de perigo). Ele disse que os veículos fabricados no Brasil estão cada vez dotados de tecnologias usadas em todo o mundo, com exceção para as pesquisas que envolvem o carro autônomo, que estão embrionárias.

Ele apresentou algumas das novas tecnologias que serão incorporadas nos veículos nos próximos anos, como o controle de estabilidade eletrônica (ECS), a partir de 2020. Ajudará a manter a estabilidade nas mudanças inesperadas de trajeto, recorrendo à redução de tração ou do freio em uma das rodas dianteiras ou traseiras, dependendo do caso, para o carro voltar à normalidade. A relação de tecnologias disponíveis de série ou opcional não para de crescer, segundo ele. Detector de fadiga do motorista, controle de distância e velocidade, sistema de reconhecimento de placas, aviso de veículo no ponto “cego” estão entre essas tecnologias que tendem a ser popularizar no País.

Embora bem-vindas, as novas tecnologias não serão suficientes para melhorar os péssimos indicadores de trânsito apresentados no Brasil, se não houver também uma mudança de cultura dos motoristas e pedestres, afirma o presidente da Associação Nacional dos Transportes Públicos, Ailton Brasiliense, outro participante do painel.

O dirigente da OGN lembra que o custo social dos acidentes é assombroso: R\$ 67,3 bilhões (mortes e invalidez) e despesas médico-hospitalares, de R\$ 17 bilhões. O trânsito mata 42 mil pessoas e

fere mais de 500 mil. “Ou seja, estamos trabalhando para ter carros mais seguros, mas precisamos mudar a cabeça do cidadão que dirige, do pedestre, que precisa ser habitado, do motoqueiro e seu carona. Enfim, todos precisam ser treinados e haver uma mudança de postura, de atitudes. E isso não é tarefa fácil, mas precisa ser um projeto da sociedade”, concluiu.

Fonte: [CNseg](#), em 27.10.2016.