



Veículos autônomos

E suas implicações para o mercado de seguros

MIRO CEQUINEL

Além das grandes empresas de tecnologia como Google, Apple e Tesla, os fabricantes tradicionais de automóveis também passaram a investir em pesquisas e desenvolvimento de projetos comerciais de veículos semiautônomos ou totalmente autônomos. Isso tem feito muitos executivos do mercado segurador se perguntarem sobre as implicações para o setor, no caso de ocorrer uma mudança no cenário em relação à frota de veículos em circulação.

Um veículo autônomo utiliza dados enviados por radares e sensores para detectar o trânsito ao redor e obstáculos na via. Através de um computador que interpreta esses dados determina o trajeto a ser seguido, velocidade e frenagem. O objetivo é que o motorista passe a ser um ocupante do veículo, podendo utilizar o tempo do trajeto para descansar, trabalhar ou ler um livro, sem se preocupar com o trânsito.

Em função dos crescentes investimentos nesse tipo de tecnologia, há muitos estudos que visualizam inicialmente uma redução nos prêmios de seguros

até 2035, seguido de um risco futuro de um colapso na indústria de seguros de automóvel, por conta de um mundo sem acidentes (como já anunciaram em 2015 estudos da McKinsey e da Rand Corporation, entre outras).

Porém, um dos poucos estudos acadêmicos com embasamento científico e estatístico encontrados sobre o assunto, divulgado pela Universidade de Michigan, demonstrou que os carros totalmente autônomos sofrem atualmente duas vezes mais colisões que os carros normais.

Ainda que os acidentes tenham ocorrido em interação com outros veículos normais e quase sempre por culpa do outro veículo, o estudo demonstrou que essas máquinas têm uma enorme dificuldade de prever a reação dos outros motoristas. Outro fator "complicador" seria o fato de tais veículos sempre seguirem estritamente as leis, sem qualquer exceção, ou seja, têm problemas em se adaptar a situações e ao comportamento de outros motoristas e a eventos que podem "fugir da regra".



Ainda haverá um grande caminho no desenvolvimento desses veículos

*e o fator humano
(e sua imprevisibilidade)
é um componente impossível de ser imitado.*

Estudos como esse, realizado pela Universidade de Michigan, demonstram que ainda haverá um grande caminho no desenvolvimento desses veículos e que o fator humano (e sua imprevisibilidade) é um componente impossível de ser imitado. Contudo, os mais otimistas ainda acreditam que teremos uma frota majoritariamente de veículos autônomos em circulação até 2050.

Em relação ao comportamento do mercado segurador mundial sobre o tema, há o exemplo sobre o veículo autônomo da Google, que teve grande embaraço em tentar obter o seguro de Responsabilidade Civil obrigatório exigido pelo estado da Califórnia para poder circular.

O principal aplicativo para dispositivos móveis, que coloca os usuários diretamente em contato com os automóveis de passageiros com motoristas, iniciou testes nos Estados Unidos com veículos de duas grandes marcas, circulando sem a intervenção de condutor, e já tem sido alvo de críticas por parte de uma ONG que luta pela segurança dos ciclistas. Há relatos de que o veículo tenha avançado o sinal vermelho e realizado conversões que colocam em risco ciclistas na mesma via.

Temos várias questões que ainda pairam sobre o tema e merecem exames, com o intuito de podermos saber se realmente será viável contar com uma redução no índice de acidentes ou mesmo com seu sonhado fim:

1. No caso dos veículos semiautônomos, que possuem sistemas de frenagem automática, é preciso determinar se estes não deixarão os motoristas mais distraídos e relaxados ao volante (como teclando ao celular), o que pode resultar em mais acidentes – e não menos, como prometido. Essa é uma das teses atualmente defendidas pela própria empresa Google, a qual tem sido contrária ao desenvolvimento desses sistemas e tem defendido arduamente os veículos totalmente autônomos. Parece fazer sentido, uma vez que seus veículos se envolveram até agora em 18 acidentes causados por outros motoristas – veículos normais (média de um acidente a cada 188 mil quilômetros rodados). Logo, a solução racional parece ser a eliminação dos outros motoristas (o que por si só é absolutamente improvável,

- ou seja, a Google parece estar apostando em algo surreal: um mundo totalmente sem condutores). Criar vias específicas para esse tipo de veículo também parece ser surreal, pois sistemas já existentes, como o metrôviário, poderiam ser muito mais eficientes, mas ainda assim tentativas nesse sentido já vêm sendo ensaiadas nos EUA.
2. Se essas pesquisas no desenvolvimento de carros totalmente autônomos não terão desfecho como o daquelas realizadas em torno dos carros elétricos: nas últimas três décadas, apesar de grandes avanços e da tecnologia ser perfeitamente viável, até o momento, a ideia não se converteu em realidade nas ruas e em produtos de massa (ao menos nas ruas brasileiras e de muitos outros países). Alguns podem citar exemplos bem-sucedidos, como o Toyota Prius, mas logicamente estamos falando em um produto de nicho (e, na verdade, híbrido, ou seja, ainda usa gasolina) e algo ainda longe de se transformar em um item de massa, em função de seu custo elevado.
 3. No caso do carro totalmente autônomo, deve-se considerar se o motorista quer mesmo esse tipo de automação e se não haverá preconceito. Basta pensar que no Brasil muitos motoristas têm resistência até a um câmbio automático, o que, para alguns, tiraria parte da esportividade e do prazer ao dirigir. Essa parece ser a tendência de grande parte dos fãs e dos entusiastas de automóveis e amantes do prazer de dirigir, e não podemos descartar o poder e a opinião que possuem sobre a indústria.
 4. Os custos de reparação desses veículos tendem a ser muito maiores do que os de um veículo comum. Basta observar que a maior parte dos fabricantes tem optado por colocar uma série de sensores nos para-choques dos veículos, o que significa que estes serão os primeiros danificados em caso de acidente.
 5. O mercado precisa estar preparado para novos riscos, como o de ataques de *hackers* e seus respectivos custos, em especial com relação a aumento na severidade de danos de responsabilidade civil. Quanto mais recursos de comunicação

os veículos tiverem, maior será a probabilidade de o carro ser invadido, colocando em risco a vida dos ocupantes e de todos à sua volta. Engenheiros realizaram estudos sobre quais veículos que já se encontram em circulação nos EUA apresentam risco de invasão de *hackers*. Descobriram que Jeep Cherokee, Cadillac Escalade, Infiniti Q 50 estão entre os principais da lista. Ainda temos a questão da privacidade (pois a inteligência embarcada nos veículos poderá indicar onde uma pessoa está em determinado momento) e do uso criminoso de dados pessoais.

Logo, ao menos em um primeiro momento, no lugar da redução de prêmios de seguros tão alardeada pelos desenvolvedores e fabricantes de veículos autônomos, com base no processo normal de subscrição de risco, podemos supor que existe a tendência a termos exatamente o oposto: um aumento dos prêmios em função da elevação dos custos de reparação desses veículos e da substituição de seus sensores, e pelo crescimento nos índices de acidentes e a incerteza quanto a esse tipo de tecnologia e aos padrões a serem adotados pela indústria (ao menos nessa fase inicial de desenvolvimento, que ainda pode perdurar muitos anos). Também há o risco de maior severidade dos danos de responsabilidade civil (um relatório recente do FBI considera que carros sem motoristas se tornariam “armas letais” nas mãos erradas), o que pode até mesmo dificultar adoção desse tipo de veículo por grande parte dos consumidores normais.

Caberá, portanto, aos seguradores e a seus subscritores de riscos acompanhar o desenvolvimento dessa nova tecnologia, bem como se as prometidas e alardeadas reduções de acidentes irão realmente se concretizar, o que, sem dúvida, do ponto de vista humano, será fantástico e sem precedentes. Infelizmente, é algo que ainda parece estar longe da nossa realidade e do alcance do consumidor comum no curto prazo. ●

VALDEMIRO CEQUINEL BELLI

Corretor de seguros e sócio da Cequinel Cor. Adm. Seguros, é formado em Economia e em Processamento de Dados, com MBA em Estratégias de Vendas. É professor da Escola Nacional de Seguros, nas disciplinas de Informática e Seguro de Automóvel, nos estados do Paraná e Mato Grosso do Sul. miro@cequinel.com.br