



# Opinião Acadêmica

Edição nº 22 - maio/2013

## O custo social por trás do sinistro de automóvel

José Aurélio Ramalho \*

*Por que acidentes de trânsito representam verdadeiros tsunamis para a economia?*

***Pode-se até somar os prejuízos diretos decorrentes de acidentes, mas as consequências e a extensão real dos danos são praticamente imensuráveis.***

O número de indenizações pagas pelo Seguro DPVAT cresceu 39% em 2012 em relação ao ano anterior, enquanto a frota de veículos no país aumentou 7,9%. Em 69% dos casos de indenização, as vítimas sofreram invalidez permanente (352.495 pagamentos, aumento de 47% sobre 2011). O DPVAT também pagou indenizações por 60.752 mortes (aumento de 5%). Para comparar, o tsunami que atingiu o Japão em 2011 matou 11.000 pessoas. Nossas estradas e vias urbanas produzem, portanto, quase seis tsunamis por ano. A dor produzida pela perda de vidas e pelas incapacitações é naturalmente trágica e imensurável. Mas, um simples exercício de lógica sobre os impactos econômicos revela que acidentes de trânsito são de fato uma onda cujas consequências se espalham avassaladoramente.

Em 2012, o Instituto de Pesquisas Econômicas e Aplicadas (Ipea) divulgou uma atualização de um estudo realizado em meados da década passada, estimando que o País gasta R\$ 30 bilhões por ano em consequência dos acidentes de trânsito. O cálculo foi feito a partir dos custos materiais e de atendimento de cada evento somados às perdas equivalentes ao potencial produtivo de cada vítima. Esse total bastaria para construir uma usina hidrelétrica do porte de Belo Monte, que, segundo dados do governo, terá capacidade para atender a 40% do consumo residencial de energia elétrica no Brasil.

A conta é espantosa, mas está lamentavelmente muito distante dos impactos reais dos acidentes de trânsito. As consequências econômicas vão muito além dos danos materiais, dos custos hospitalares e da perda da atividade produtiva das vítimas. Para ter um exemplo\* prático, veja os efeitos de uma pequena colisão em rodovia, num domingo à noite, apenas com três vítimas leves.

Num caso assim, ocorrem danos aos veículos, que se somam ao custo do atendimento das vítimas e o prejuízo decorrente de sua falta ao trabalho na segunda-feira. Só isso? Infelizmente, não. Essas vítimas têm familiares e, muito provavelmente, pelo menos um parente de cada uma delas vai acompanhá-las no atendimento hospitalar e também perderá um dia de trabalho. Esse é o primeiro e mais visível impacto econômico indireto.

O acidente deu origem, naturalmente, a um congestionamento e, nesse gargalo, os carros parados consumiram combustível inutilmente, só para ficar parados. Mais custo. Algumas pessoas viajavam na direção do aeroporto e perderão seus voos, suas reuniões em cidades do exterior e os negócios que iriam gerar divisas para o País. O avião, por seu lado, decolará com poltronas vazias. Mais dinheiro jogado fora. Motoristas e passageiros que se deslocavam na direção do trabalho (muitas categorias profissionais trabalham aos domingos à noite) chegarão atrasados, e isso tem um preço.

Sem falar que, nesse congestionamento, há ônibus cujos motoristas terão a jornada estendida e encarecida. Caminhões perderão o horário das entregas, ficarão presos em eventuais rodízios, e os fretes vão ficar mais caros. Cargas de produtos perecíveis não chegarão a tempo ao entreposto de distribuição e a redução da oferta fará os preços aumentarem. Centenas de motoristas e passageiros ficarão estressados pelo imprevisto e, no dia seguinte, serão menos produtivos.

Isso já basta. Essa onda não tem fim. Alguém se arrisca a somar todos esses efeitos secundários de um pequeno acidente rodoviário e multiplicá-los por milhares de ocorrências do gênero registradas todos os dias? Seria uma tarefa insana. Mas há nesse exercício uma lição a se tirar para a educação de trânsito. Imagine o tamanho da economia a que se chegaria se fosse possível conscientizar motoristas que adotam atitudes potencialmente perigosas sobre as enormes consequências de uma pequena temeridade.

Assim como o Japão vem tomando uma série de ações para se precaver contra os danos de novos tsunamis, é

imprescindível a união de diversas entidades da sociedade civil organizada na elaboração de estudos que alicersem com informações o desenvolvimento de ações visando a redução dos custos e traumas causados pelo trânsito brasileiro.

*\* O acidente narrado neste artigo aconteceu num domingo recente, na chegada a São Paulo pela Rodovia dos Bandeirantes, quando um motorista mudou de faixa sem sinalizar sua intenção.*

José Aurelio Ramalho é Diretor Presidente do Observatório Nacional de Segurança Viária e Acadêmico da Academia Nacional de Seguros e Previdência - ANSP.



**\*José Aurelio Ramalho**

É Diretor Presidente do Observatório Nacional de Segurança Viária e Acadêmico da Academia Nacional de Seguros e Previdência - ANSP.

---

**Voltar**

---

## Academia Nacional de Seguros e Previdência

Esta publicação online se destina a divulgação de textos e artigos de Acadêmicos que buscam o aperfeiçoamento institucional do seguro. Os artigos expressam exclusivamente a opinião do Acadêmico.



**Expediente - Diretor de comunicações:** Rafael Ribeiro do Valle | **Conselho editorial:** Paulo Miguel Marraccini (Coordenador) | Fernando Silveira | João Marcelo Máximo Ricardo dos Santos | Roberto da Rocha Azevedo | Voltaire Marensi | Dilmo Bantim Moreira | Flávio J. Portugal | Homero Stabelline Minhoto | Luiz Roberto Castiglione | Márcia Cicarelli Barbosa de Oliveira | **Produção:** Oficina do Texto | **Jornalista responsável:** Paulo Alexandre | **Endereço:** Av. São João, 313 – 6º andar - Centro - São Paulo, SP | **Contatos:** (11)3333-4067 ou 3661-4164 | [secretaria@anspnet.org.br](mailto:secretaria@anspnet.org.br) | [www.anspnet.org.br](http://www.anspnet.org.br) |