

A INTRODUÇÃO DE NOVAS TECNOLOGIAS NOS VEÍCULOS E A REDUÇÃO DA SINISTRALIDADE NO TRÂNSITO

Paulo César Pêgas Ferreira

Consultor no âmbito do Programa Executivo de Cooperação entre a Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL) e o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea); e pesquisador convidado na Diretoria de Estudos e Políticas Setoriais de Inovação e Infraestrutura (Diset) do Ipea. *E-mail:* paulo.ferreira@ipea.gov.br.

DOI: <http://dx.doi.org/10.38116/td3044-port>

Sinistros de trânsito são a oitava maior causa de mortes no mundo, liderando o *ranking* para idades entre 5 anos e 49 anos (WHO, 2018). Algumas estimativas de custos com sinistros de trânsito no Brasil chegam a corresponder a 4% do produto interno bruto (PIB) nacional, o que equivale ao gasto público de aproximadamente R\$ 220 bilhões ao ano (Ferreira, 2020). Os impactos sociais e econômicos relacionados aos sinistros são preocupantes, e soluções que visam mitigar as consequências trágicas devem ser consideradas na elaboração de políticas públicas.

Assim, julga-se relevante reafirmar que sinistros de trânsito são um problema grave não apenas de saúde pública, mas também financeiro em vários países. O Brasil, além de ainda registrar altas taxas de sinistros, está defasado em relação a outros países na adoção de medidas que possam diminuir de forma significativa sua quantidade e sua severidade. A redução dos custos de implementação de novas tecnologias tem sido buscada com o apoio de subsídios tributários e de políticas públicas. Essa tem sido uma estratégia globalmente utilizada para incentivar a implementação, de forma generalizada, nos modelos das montadoras (dos mais simples aos mais sofisticados), de um padrão mínimo de tecnologias de segurança automotiva, como os sistemas de assistência ao condutor (*advanced driver assistant systems* – Adas). A questão básica é: qual o retorno da isenção tributária

e fiscal e de outros programas de incentivo do governo na redução de mortes e feridos em sinistros de trânsito e de que forma isto está, ou poderá, desonerando o sistema nacional de saúde e os planos de previdência?

REFERÊNCIAS

FERREIRA, P. **Impactos socioeconômicos dos acidentes de transporte no Brasil no período de 2007 a 2018**. Rio de Janeiro: Ipea, set. 2020. (Nota Técnica Diset, n. 75).

WHO – WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Top 10 causes of death**. Geneva: GHO, 2018.