Por Hilário Balvedi, presidente do Clube Unir*

A proteção veicular mutualista atravessa um momento decisivo no Brasil. Depois de mais de uma década de expansão à margem do debate econômico institucional, o setor entra em um novo ciclo marcado por três vetores estruturais que se retroalimentam: o crescimento consistente do modelo, o avanço regulatório e a existência de uma demanda ampla e persistente por soluções de proteção patrimonial financeiramente acessíveis. Não se trata de um movimento episódico. O mutualismo deixou de ocupar um espaço periférico e passou a desempenhar um papel funcional na organização da mobilidade nacional, especialmente entre trabalhadores e pequenos empreendedores que dependem do veículo como instrumento direto de geração de renda.

Dados recentes ajudam a dimensionar essa transformação. Estimativas da Superintendência de Seguros Privados (SUSEP) indicam que a proteção veicular já movimenta entre R$ 12 bilhões e R$ 15 bilhões por ano no país. Com a entrada em vigor da Lei Complementar nº 213/2025, inaugurando uma fase inédita de padronização, previsibilidade jurídica e cobrança por governança. O que antes operava em um ambiente difuso passa, gradualmente, a se inserir em uma lógica institucional mais clara.

Esse movimento regulatório não surge no vazio. Ele responde a uma característica estrutural do mercado brasileiro de proteção patrimonial. O seguro automotivo tradicional, apesar de sua robustez técnica e importância para determinados perfis de risco, cobre apenas cerca de 30% a 32% da frota nacional, segundo dados da FenSeg, da CNseg e informações consolidadas pela Senatran. Na prática, isso significa que aproximadamente 70% dos veículos em circulação no país, algo em torno de 87 milhões de unidades, conforme estimativas baseadas em dados do IBGE e do antigo Denatran, não contam com qualquer tipo de proteção formal.

A lacuna observada no mercado brasileiro não é residual nem circunstancial. Ela reflete limites econômicos concretos de um país marcado por desigualdade de renda, elevada informalidade no mercado de trabalho e forte dependência do automóvel como meio de subsistência. Dados da PNAD Contínua mostram que milhões de brasileiros atuam em ocupações informais ou sem proteção social plena, muitos deles utilizando o veículo como principal ferramenta produtiva. Nesses casos, a ausência de proteção patrimonial não é uma escolha racional, mas a consequência direta de restrições orçamentárias.

Nenhum segmento torna essa realidade tão visível quanto o de motoristas de aplicativo e entregadores. Estudo da Fundação Getulio Vargas, de 2024, estima em cerca de 2 milhões o contingente desses trabalhadores no país. Para esse público, o custo médio de um seguro automotivo tradicional, tende a ser incompatível com a volatilidade da renda e com margens já pressionadas. A proteção veicular mutualista surge, nesse contexto, como alternativa economicamente viável.

É justamente aí que o mutualismo assume relevância econômica e social concreta. Ao operar por meio do rateio coletivo e da gestão compartilhada de riscos, as associações oferecem uma solução alinhada à realidade financeira de milhões de brasileiros que, de outra forma, permaneceriam completamente desassistidos. Não se trata de substituir o seguro tradicional, mas de ocupar um espaço que ele historicamente não conseguiu alcançar, sobretudo entre públicos essenciais para o funcionamento da economia urbana contemporânea.

A regulamentação recente responde a um problema real. Ao submeter o mutualismo a processos de cadastramento, supervisão e exigências mínimas de governança, o Estado reconhece sua existência e relevância, ao mesmo tempo em que eleva o padrão de funcionamento esperado do setor, reduzindo assimetrias e práticas oportunistas.

Insistir em uma narrativa de antagonismo entre seguro e mutualismo significa ignorar a diversidade econômica do país. O mercado segurador permanece essencial para veículos de maior valor,

operações corporativas e estruturas de risco mais complexas. O mutualismo, por sua vez, atua como mecanismo de inclusão financeira e proteção básica para uma parcela expressiva da frota nacional que hoje circula sem qualquer amparo.

O novo ciclo da proteção veicular no Brasil será definido pela capacidade de alinhar regulação, realidade econômica e demanda social. Organizar, fiscalizar e profissionalizar o mutualismo não é concessão ideológica, mas uma decisão pragmática. Em um país com a terceira maior frota de veículos do mundo e uma das menores taxas de cobertura securitária entre as grandes economias, ampliar o acesso à proteção patrimonial é condição para o funcionamento da mobilidade e da própria economia.

*__Hilário Balvedi__ é especialista em proteção veicular e mutualismo, com mais de duas décadas de atuação no setor.

Fonte: Clube Unir/Mention, em 19.01.2026.