

**Idade média da frota do país sobe 2 anos**

**Mobilidade** A participação de veículos mais velhos, que rodam no país na faixa de 11 a 15 anos, passou de 15% para 31,3% entre 2014 e 2023

# Idade média da frota brasileira cresce dois anos em uma década

Marli Olmos  
De São Paulo

Em 2023, a idade média da frota brasileira aumentou dois anos em comparação com uma década atrás. Nesse período, a presença de veículos mais velhos, que rodam no país entre 11 e 15 anos, dobrou, de 15% para 31,3%. Enquanto isso, a faixa da faixa de até cinco anos de uso, que representava a maioria há dez anos, caiu de 41,7% para 22,6%. O resultado reflete um quadro que soma um longo período de restrição ao crédito, com altas taxas de juros, efeitos da pandemia na economia e também o "sumiço" do carro popular, que deu lugar a modelos mais sofisticados.

A análise dos motivos do envelhecimento da frota de veículos brasileira compõe a mais recente edição do "Relatório da frota circulante", uma das mais respeitadas pesquisas sobre o tema e anualmente elaborada pelo Sindicato Nacional da Indústria de Componentes (Sindipeças). Presenças a ser divulgado, o trabalho serve à comunidade automotiva, principalmente o segmento de peças de reposição.

O Brasil fechou 2023 com 47 milhões de veículos em circulação. Com motocicletas, o total vai a 60,4 milhões. A maior parte é de automóveis, com 81,5% (38,4 milhões). Os comerciais leves, como picapes, representam 13% (6,2 milhões), os caminhões, 4,6% (2,2 milhões de unidades), e ônibus (0,8%), com 383,9 mil.

Do total, 82% dos veículos se concentram em dez Estados, com São Paulo na frente, com 28,5% do total.

O estudo do Sindipeças leva em conta os veículos que saem

**81,5%**  
é participação dos  
automóveis na frota

de circulação depois de determinado tempo de uso, seja porque não podem circular mais — "viraram galinheiro de silo", como costumam brincar alguns integrantes do setor — ou porque se envolveram em acidentes que resultaram em perda total. O cálculo abrange, ainda, os furtos sem recuperação.

O envelhecimento dos veículos que circulam pelas ruas e estradas do país se fez sentir em todos os segmentos. No caso dos automóveis, no relatório de 2014, a idade média ficou em oito anos e sete meses. Na pesquisa referente a 2023, a média subiu para 11 anos e um mês. Também ficaram mais velhos os caminhões — quase três anos de diferença —, ônibus e motocicletas.

O impacto positivo da atual queda nas taxas de juros na demanda de veículos vai demorar a ter o efeito da reversão da tendência de envelhecimento da frota, segundo os pesquisadores do Sindipeças. A expectativa é que em 2024 o quadro não se altere muito, segundo George Rugitsky, diretor de economia e mercados do Sindipeças e responsável pelo estudo.

Mas, com o tempo, o crescimento de vendas dos modelos zero-quilômetro fará com que a frota brasileira rejuvenesça. "A medida que os juros caem aumenta o poder aquisitivo", diz. Segundo ele, o resultado do último estudo reflete um longo período em que a venda à vista avançou como consequência dos juros elevados, tirando, consequentemente, do mercado as faixas de consumidores que dependem de financiamento.

Além disso, afirma Rugitsky, a demanda também se retraiu porque os preços subiram, em parte, pelo acréscimo de itens de segurança, que passaram a atender a novas leis, e também de equipamentos eletrônicos, voltados ao entretenimento e sistemas de navegação, por exemplo.

O estudo do Sindipeças tam-

bém aponta a longa crise de escassez de semicondutores durante o pico da pandemia. Com produção concentrada na Ásia, esses chips eletrônicos passaram a ser disputados por toda a indústria eletrônica, o que levou a sucessivas interrupções de produção de veículos nas fábricas de todo o mundo.

Além dos motivos listados pelo executivo do Sindipeças, existe outro, nitidamente notado pelo consumidor nos últimos anos: o "sumiço" do carro popular, um tipo de veículo que na década passada ajudava a garantir uma frota mais renovada.

Nos últimos anos, ao mesmo tempo em que reduziram a oferta de carros básicos, as montadoras ampliaram a de "SUVs" (utilitários esportivos), com mais itens de sofisticação e conforto. Nenhuma esconde que a mudança de estratégia visa aumento de lucratividade por modelo.

Esse conjunto de fatores se traduziu na lenta evolução da produção e das vendas. Entre 2020 e 2023, a fabricação de veículos novos (média de 2,2 milhões de unidades no período) não conseguiu se aproximar das 2,9 milhões de unidades em 2019. Os resultados estão bem distantes das 3,7 milhões de unidades em 2013.

"Se continuarmos nesse ritmo de produção e venda também o mercado de reposição (de peças) vai encolher", destaca Rugitsky.

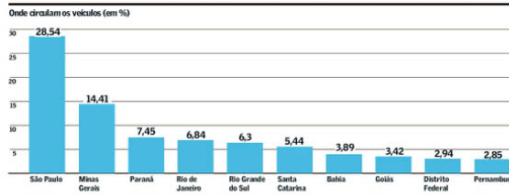
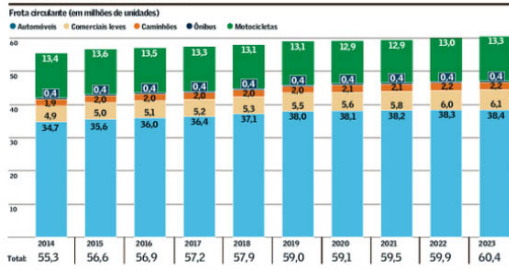
Essa realidade se manteve inalterada em 2023. O total de veículos em circulação registrou aumento de 0,5% em relação ao ano anterior, sendo que em 2022 havia sido de 0,6%. Em 2023, a frota cresceu só 0,5% em relação a um ano atrás. Por isso, na média, envelheceu.

Segundo descrito no trabalho, "desde 2020 tem sido morno o incremento da frota circulante no país, notando-se variações levemente decrescentes no período entre 2021 e 2023".

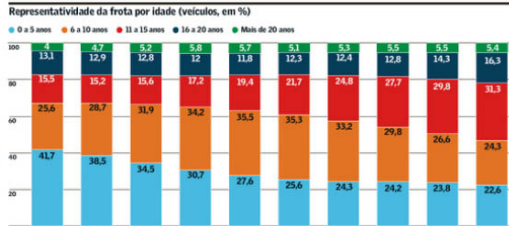
Segundo Rugitsky, o Sindipeças defende a adoção da inspeção veicular como um procedimento obrigatório e periódico, fiscaliza-

**Mais quilômetros rodados**

Frota brasileira cresce pouco e envelhece



Veículo	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Automóveis	9 anos e 5 m.	9 anos e 6 m.	9 anos e 8 m.	10 anos e 2 m.	10 anos e 4 m.	10 anos e 6 m.	11 anos e 1 m.
Comerciais leves	7 anos e 8 m.	7 anos e 9 m.	8 anos e 2 m.	8 anos e 4 m.	8 anos e 6 m.	8 anos e 8 m.	8 anos e 9 m.
Caminhões	11 anos	11 anos e 3 m.	11 anos e 6 m.	11 anos e 6 m.	11 anos e 9 m.	11 anos e 9 m.	12 anos e 2 m.
Ônibus	10 anos e 1 mês	10 anos e 3 m.	10 anos e 6 m.	10 anos e 6 m.	11 anos e 1 mês	11 anos e 3 m.	11 anos e 3 m.
Média	9 anos e 3 m.	9 anos e 5 m.	9 anos e 7 m.	10 anos	10 anos e 3 m.	10 anos e 6 m.	10 anos e 8 m.
Motocicletas	7 anos e 3 m.	7 anos e 8 m.	8 anos	8 anos e 3 m.	8 anos e 4 m.	8 anos e 4 m.	8 anos e 3 m.



O Brasil tem 4,3 habitantes por veículo e 2,3 economicamente ativos/veículo. 14,3% é o percentual de modelos importados na frota brasileira. 67,3% para 46,9% é quanto caiu a participação dos veículos com até 10 anos. 17,1% para 21,7% é quanto cresceu a fatia dos veículos com 16 a 20 anos ou mais no mesmo período.

Fonte: Associação de Mercado de Reposição/Associação de Economia do Sindipeças

**"A inspeção veicular obrigatória acaba levando a uma renovação"**  
George Rugitsky

do pelos órgãos de trânsito. Comum em países da Europa, a inspeção serve para obrigar o dono de um veículo a mantê-lo em condições seguras e tira das ruas os que oferecem riscos. "Estamos discutindo isso há 20 anos e vamos continuar insistin-

do", destaca Rugitsky. "O governo só tem a ganhar porque uma frota segura reduz acidentes e, consequentemente, gastos com saúde." "Uma inspeção veicular obrigatória acaba levando a uma renovação da frota, naturalmente", afirma o diretor do Sindipeças.

**Veículo:** Impresso -> Jornal -> Jornal Valor Econômico - São Paulo/SP

**Seção:** Empresas **Caderno:** b **Página:** 1