

Crescimento da frota no RS perde ritmo em uma década

Marcha reduzida no aumento da frota

De 2011 a 2021, crescimento da quantidade de veículos no Estado foi de 45,2%. Na década anterior, salto havia sido de 56,7%

BRUNA OLIVEIRA
bruna.oliveira@zerohora.com.br

Há 10 anos, uma reportagem de Zero Hora publicada em fevereiro de 2012 mostrava que a frota de veículos no Rio Grande do Sul crescia 10 vezes mais do que a população do Estado. Uma década depois, o ritmo do crescimento perdeu força, mas ainda é quase sete vezes maior. A frota de veículos subiu 45,2%, enquanto a população do Estado aumentou 6,83% de lá para cá.

A relação é feita a partir do cruzamento de dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e do Detran-RS. De 2011 a 2021, a frota no Rio Grande do Sul passou de 5 milhões para 7,3 milhões de veículos. Enquanto a população estimada nesses 10 anos passou de 10,7 milhões para 11,4 milhões. Atualmente, há 1,56 pessoa por veículo no RS.

Na década anterior, de 2001 a 2011, a frota avançava 56,7% – de 3.211.739 para 5.031.931 veículos em circulação, contra crescimento de 5,03% no número de habitantes – de 10.181.749 para 10.693.929 de pessoas.

Segundo especialistas, a tendência é de que a relação continue diminuindo pelos próximos anos, por vários motivos. Mudança de comportamento, perda de poder aquisitivo, alteração na política econômica e menor oferta de carros populares entram na conta.

Compartilhamento

Para o engenheiro Luiz Afonso Senna, especialista em transportes, até a década de 2000, havia certo culto pelo automóvel, que com o passar dos anos deixou de ser prioridade. Comprar ou ganhar carro ao completar 18 anos virou “sonho de antigamente”.

Novas emissões da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), por exemplo, caíram de 167.147, em 2011, para 119.837, em 2019 (pré-pandemia) e para 115.036, em 2021, segundo o Detran-RS.

Não quer dizer, no entanto, que as pessoas deixaram de utilizar veículos.

– Há alternativas como os aplicativos e o próprio táxi. O sujeito não tem carro próprio, mas tem vários carros à disposição. As pessoas podem até não ter carro, mas continuam utilizando e talvez até mais intensamente – avalia Senna.

Tendência mundial, a economia do compartilhamento levou a uma ideia de não possuir automóveis, mas contratá-los como serviços, explica o professor do Departamento de Urbanismo da Faculdade de Arquitetura da UFRGS Júlio Celso Vargas. Para o especialista, a expectativa é de que o carro se torne um bem como era antigamente, de maior exclusividade, e para poucos:

– Já saiu do alcance de uma vasta classe média. Hoje, o carro mais barato é R\$ 60 mil. Sumiram os carros populares. E toda a indústria está caminhando no sentido do SUV, da caminhonete, tudo grande, caro e exclusivo.

É nesse cenário que os aplicativos de transporte pegaram carona. E ainda que haja consumo menor de veículos particulares, há crescimento das frotas operadas por aplicativos ou por empresas que começam cada vez mais a terem as suas próprias frotas. Essa combinação pode ajudar a explicar o atual crescimento, mesmo menor do que antes.

Coletivos

Outro fator que leva ao crescimento da frota é a situação do transporte coletivo nas cidades, que vem perdendo demanda para outros meios como a bicicleta. Algumas pessoas estão deixando de andar de ônibus, fato que se agravou ainda mais na pandemia.

– Mesmo nas capitais, como Porto Alegre, o transporte público não consegue atender plenamente, até pela inflexibilidade que tem e uma série de questões que fazem com que deixe de ser atraente. E, no Brasil, o transporte é muito estigmatizado – diz Senna.

Apesar da crise que enfrenta por redução de passageiros e por sucateamento em muitas cidades do país, o transporte coletivo segue com demanda, avalia Vargas:

– Essa coisa multimodal com muita oferta, em tese, poderíamos achar que não precisa mais do transporte coletivo. Mas quando olhamos com atenção e saímos da nossa bolha, vemos que o transporte coletivo é o transporte de massa por excelência. Não tem como fazer com que trabalhadores das periferias, pessoas que moram na Região Metropolitana, empregados que têm que ir todo o dia para o trabalho, façam isso todo dia de Uber.



Tendência é de que o consumo siga caindo, dizem especialistas

Outros fatores considerados

Professor do Departamento de Urbanismo da Faculdade de Arquitetura da UFRGS, Júlio Celso Vargas cita um fator econômico que contribuiu para a diminuição no crescimento da frota, que foi o fim de uma política de estímulo à compra e à fabricação de automóveis. Em 2012, o governo federal facilitou o crédito e cortou a alíquota do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para aquisição de carros e motocicletas. Naquele ano, a relação chegou a ser de duas pessoas por veículo no Rio Grande do Sul.

Presidente do Sindicato dos Concessionários e Distribuidores de Veículos (Sincodiv-RS/Fenabrave), Paulo Siqueira admite que o Rio Grande do Sul caiu na posição do ranking de licenciamento nacional. Mas diz que uma das explicações fica na conta dos impostos.

Segundo o dirigente, a regulamentação do ICMS no sistema tributário vigente torna o setor menos competitivo no Estado em relação aos demais, situação que avalia ter sido superada com decreto publicado em 2021. A principal mudança altera regras envolvendo a substituição tributária para as concessionárias, autorizando a utilização de excedentes de créditos do tributo, o que, indiretamente, diminui a carga sobre o setor.

– Há 10 anos, o RS ocupava a quinta posição no ranking de licenciamentos nacional. Hoje, ocupa a sétima posição – comenta Siqueira.

Sobre preços, o dirigente entende que alguns modelos de entrada podem ser encontrados abaixo de R\$ 60 mil, e que os carros de hoje são mais baratos e melhores do que os populares de 30 anos atrás, considerando as tecnologias de air bag, freio ABS, direção hidráulica, injeção eletrônica, entre outras. Ainda assim, a alta dos juros e a menor disponibilidade de renda pelos brasileiros vêm impactando as vendas. Em janeiro, a queda na comercialização de veículos no país foi de 26,1% em relação a igual período do ano passado, conforme balanço da Fenabrave.

Já a pandemia afetou a produção mundialmente, com falta de insumos e componentes. Assim, há menor oferta de carros. A estimativa é de que a produção seja normalizada neste segundo semestre.

Os números

Frota cresce mais do que a população, mas em ritmo menor do que em décadas anteriores



Fonte: IBGE



Fonte: Detran

