

Concessionárias defendem transporte de veículos por água no Rio Grande do Sul

» Atualmente, o Estado só recebe carros via estradas, o que gera mais custos

Mauro Belo Schneider
mauro.belo@jornaldocomercio.com.br

Há duas questões cruciais que emperram o desenvolvimento do setor de distribuição de veículos no Rio Grande do Sul: escassez de crédito para as empresas e falta de agilidade na escalabilidade das vendas. Esta última envolve a forma como os carros viajam pelo País até as concessionárias, que atualmente ocorre apenas por terra.

Uma das soluções logísticas, segundo o presidente do Sincodiv-Fenabreve/RS, Paulo Ricardo Siqueira, seria a aposta em vias aquáticas. O uso do Porto de Rio Grande para recebimento de modelos fabricados no Nordeste, inclusive, impulsionaria o empreendimento gaúcho.

Na entrevista abaixo, concedida antes do Encontro Sincodiv-Fenabreve/RS, promovido no Teatro da Pucrs no último dia 22 de novembro, em Porto Alegre, Siqueira fala sobre isso e aborda o cenário do setor automotivo como um todo. Confira:

Empresas e Negócios – Como está o cenário automotivo no Brasil atualmente?

Paulo Ricardo Siqueira - O nosso segmento responde por mais de 5% do Produto Interno Bruto (PIB) nacional e movimenta longas cadeias produtivas. Hoje, vivemos uma elevada taxa de juros, que é a maior desde 2016, com efeito mais grave ainda no pós-pandemia, quando houve uma queda da renda per capita não só no Brasil, mas no mundo inteiro. Efeitos inflacionários também contribuem para essa queda da renda, então a taxa alta de juro e renda menor geram um efeito de inadimplência e escassez de oferta de crédito. Tudo isso contribui para uma menor condição para aquisição de veículos. Temos apoio do poder legislativo para desenvolver um projeto de lei nesse sentido, para que a gente possa promover alguma alteração nas linhas do Fundo

de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) para auxiliar uma extensa camada da população no sentido de poder ter um maior conforto e facilidade para aquisição de um veículo OKm.

E&N – E em relação ao Rio Grande do Sul?

Siqueira - O Rio Grande do Sul já representou cerca de 5,2% de todos os licenciamentos do Brasil, mas hoje está na casa dos 4%. Nesse sentido, é muito importante falar de uma questão de logística. De forma bem humorada, digo que se o mundo acabasse hoje o Rio Grande do Sul ainda continuaria recebendo carros por mais 15 ou 20 dias, uma vez que algumas montadoras estão no Nordeste do Brasil. Essa produção vem para nós via terrestre, criando um custo maior, um tempo maior, que impacta excessivamente numa posição prejudicada do estado do Rio Grande do Sul nesse cenário.

E&N – Qual seria a solução para este problema logístico?

Siqueira - Estamos desenvolvendo uma ação através de um sistema logístico que inclui navegação, aproveitando a nova legislação, já nem tão nova assim, no sentido de que possamos fazer esse transporte por meio de navegação de cabotagem até o porto de Rio Grande. Isso impulsionaria o nosso Porto, que tem capacidade logística de atender a essa demanda.



Se o mundo acabasse hoje, o RS continuaria recebendo carros por 20 dias, uma vez que algumas montadoras estão no Nordeste



Paulo Siqueira, presidente do Sincodiv/RS, prevê que medida requer união do mercado, mas pode ser aplicada logo

E&N – Como isso se viabilizaria?

Siqueira - Partiria de um interesse conjunto entre algumas montadoras e transportadores numa conjugação de esforços. E isso ajudaria não só aquilo que vem para cá, mas também o que sai daqui a partir do Porto de Rio Grande, facilitando o trânsito desses veículos para entrega aos consumidores. Estamos em uma fase embrionária de acertos entre esses participantes. Mas isso é bem possível para o mais rápido possível.

E&N – Como está a produção de veículos?

Siqueira - Em 2013, tivemos o ápice da nossa produção e venda, quando veículos de passeio e comerciais leves atingiram uma marca superior a 3 milhões de unidades. Depois, o País entrou numa recessão profunda. Também sofreu bastante com a recessão do mercado nos anos 2014 e 2015, chegando a cair 40%. Desde lá, veio se recuperando. A partir de 2016 e 2017, vinha num crescimento de

recuperação, quando, em 2019, novamente retomamos aquele patamar superior a 3 milhões. Em 2020, demos de cara com a pandemia, gerando uma ruptura total das cadeias produtivas. O Brasil ainda não encontrou um grau de recuperação consistente e vem na casa dos 2 milhões de veículos produzidos, sofrendo agora com questões de natureza do custo do crédito. Temos uma das mais altas taxas da história desde 2016. Isso contribui para que a indústria e o consumo de automóveis no Brasil esteja ainda muito além da sua capacidade de 5 milhões de veículos.

E&N – Quais as expectativas de resultados para 2023?

Siqueira - Para esse ano, esperamos que o mercado possa crescer em torno de 10%, mas ainda não é um crescimento que eu possa dizer que advém do consumidor brasileiro. Isso tem muito a ver ainda com compras originadas das grandes locadoras.

E&N – Por que os preços dos veículos estão tão altos?

Siqueira - Tivemos um acréscimo de custos de logística e de insumos. A própria guerra na Ucrânia contribuiu bastante para isso porque lá há produção de escapamentos, catalisadores, para redução de poluentes no meio ambiente. Porém, o valor de um carro era de US\$ 8 mil lá na virada dos anos 1990, no governo Itamar Franco, quando foi lançada essa alcinha de carro popular. Se nós pegarmos hoje, com a inflação do dólar e a taxa de câmbio, vamos encontrar um preço semelhante em um carro de entrada, que hoje vale em torno de R\$ 70 mil ou até menos um pouco, dependendo do modelo. Todavia, esse carro tem embarcada uma condição de modernidade incomparável com aquele lá de trás. Antigamente, sequer tinha retrovisor, espelho do lado direito, segurança, Airbag, freio ABS, ar-condicionado. Então, relativamente, eu digo até que o carro nunca esteve tão barato. A grande questão que incide sobre o nosso carro é a questão tributária, que chega a 45%.