

Crise e novo comportamento reduzem interesse dos jovens em dirigir

Símbolo de maturidade, status e autonomia desde que chegou ao Brasil, em 1891, o automóvel vem perdendo espaço entre os mais jovens

Alex Rodrigues/ABr

Identificada pelos governos, setor automotivo e por autoescolas, o crescente desinteresse dos jovens tem diversas causas. Entre os principais motivos apontados, estão a crise econômica, os inconvenientes do trânsito, os custos para manter um veículo próprio e a popularização de aplicativos móveis.

“Muitos jovens não consideram mais a CNH [Carteira Nacional de Habilitação] uma prioridade”, disse o presidente da Federação Nacional das Autoescolas (Feneauto), Wagner Prado, ao afirmar que o fenômeno se intensificou a partir de 2015, com o agravamento da crise econômica e o acesso aos serviços de aplicativos de transporte pago ou compartilhado. “Muitos jovens estão adiando o momento de tirar a habilitação. As famílias têm optado por investir em outras coisas, como em cursos universitários para estes jovens. Com isso, muitos acabam desistindo de tirar suas carteiras”.

“Antes, tudo que um garoto queria era completar 18 anos para poder dirigir o próprio carro. Hoje, eles veem os custos com IPVA, manutenção, seguro; o trânsito nas cidades; tem mais consciência sobre os riscos de acidentes. Somando a isso, aspectos como a Lei Seca, muitos acabam optando por outras formas de se deslocar, como os aplicativos de compartilhamento”, explicou o presidente da Feneauto.

Moradora do Distrito Federal, a universitária Aghata Ingridi de Sousa Sampaio, 22 anos, é um exemplo dos que dizem não ter interesse em tirar a primeira habilitação. “Quando eu estava prestes a completar 18 anos, meu pai se ofereceu para me pagar a autoescola. Só que eu me mudei para Foz do Iguaçu [PR] para fazer faculdade. Como eu morava perto do campus, ia às aulas de bicicleta. Além disso, a cidade não é tão grande e o transporte público lá funciona relativamente bem. Então, quando eu precisava, apanhava um ônibus”, contou.

De volta à capital federal, onde está concluindo o curso de geografia, a jovem continua preferindo se deslocar de carona ou de ônibus entre sua casa, em Planaltina, e o campus da UnB. Um percurso de cerca de 60 km que, considerando ida e volta, consome, em média, duas horas e meia de seu dia. “Depender do transporte público pode ser cansativo, mas acho mais cômodo andar de ônibus que dirigir no trânsito de Brasília. Principalmente quando você consegue um assento para viajar sentado em um ônibus que não esteja completamente lotado – o que depende muito dos horários”, comentou.

Para a jovem, a falta de qualidade do transporte público motiva as pessoas a recorrer ao carro ou à moto particular como uma solução cômoda. “Só que dirigir no nosso trânsito é muito estressante. E quanto mais a pessoa utiliza o transporte público, mais ela vai cobrar do Poder Público um serviço de transporte coletivo de qualidade e melhorias na mobilidade urbana”, disse.

Mudança gradual

De acordo com o presidente da Feneauto, exemplos como o de Aghata são cada vez mais comuns. “Isso ajuda a diminuir ainda mais a procura por aulas, derrubando a margem de faturamento e forçando muitas autoescolas a reduzirem o número de funcionários e a frota de veículos”, disse Prado, ele mesmo dono de um centro de formação de condutores. Por esse e outros motivos, as autoescolas vivem um momento de incertezas”, admite Prado.



“A mudança do padrão de consumo de motoristas mais jovens não consta diretamente no texto do primeiro ciclo da política Programa Rota 2030”.

No Distrito Federal a emissão total de CNHs (incluindo novas, renovação, mudança de categoria e segunda via) vem caindo ano a ano desde 2015, quando foram emitidas 554.554 carteiras. Em 2016, foram 386.422; em 2017, 392.147 e, no ano passado, 333.952 CNHs. A diminuição atinge todos os grupos etários, mas sobressai entre os condutores de 18 e 24 anos. Em 2015, foram emitidas 26.537 primeiras habilitações para essa faixa etária. Em 2018, o número caiu para 14.581, retração de 45%.

“Temos recomendado cautela ao setor. Há cinco, seis anos, muitos não previam a popularização dos aplicativos. Hoje, veículos que não precisam de condutores estão sendo testados. Daqui a poucos anos, portanto, teremos novas surpresas e eu acredito que tendemos a perder ainda mais clientes entre esta faixa mais jovem do público”, complementou Prado.

Revisão

Em nota, a Secretaria de Emprego e Economia, do Ministério da Economia, informou que “vê como uma tendência para os próximos cinco anos a diminuição do interesse pela propriedade de automóveis e o aumento da procura por comparti-

lhamento de veículos e uso de soluções alternativas, como bicicletas e patinetes”. E que, ao fim deste prazo, o assunto pode ser tema da primeira revisão do Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, a política industrial para o setor automotivo que entrou em vigor em dezembro do ano passado, com previsão de vigorar até 2030.

“A mudança do padrão de consumo de motoristas mais jovens não consta diretamente no texto do primeiro ciclo da política Programa Rota 2030”, acrescentou a secretaria. O órgão explicou que, pelos próximos cinco anos, os consumidores mais jovens “ainda deverão ter participação significativa no mercado dos veículos tradicionais”.

Pesquisa

Uma recente pesquisa analisou a relação das diferentes gerações com a mobilidade. Apresentado pela Anfavea em novembro de 2018, o estudo contempla os resultados das entrevistas com 1.789 pessoas de 11 capitais: Belo Horizonte, Brasília, Curitiba, Fortaleza, Goiânia, Manaus, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo. Na ocasião da divulgação, o então presidente da Anfavea, Antonio Megale, classificou os resultados como “surpreendentes”.

Apenas 39% dos entrevistados entre 26 e 35 anos possuíam carro. O percentual entre os jovens de até 25 anos era ainda menor: 23%. Entre os do primeiro grupo, 31% responderam não desejar comprar um carro nos próximos cinco anos. Percentual idêntico ao dos entrevistados com 36 a 55 anos de idade. Já entre os mais jovens (até 25 anos), 30% não tinham interesse em adquirir um veículo automotivo.

Somente 35% da geração mais nova têm habilitação para dirigir, e 8% dos que não têm CNH disseram que não pretendiam tirar o documento. O que pode ser explicado pelo fato de que saber dirigir sempre foi visto como uma habilidade capaz de ampliar as chances de conseguir um emprego. Na época, o presidente da Anfavea interpretou que os dados sugerem que, mesmo entre os mais jovens, o desejo de ter



Aplicativos ajudam na busca por serviços de qualidade e preços menores.

um veículo e a CNH se mantém, mas que, de fato, algumas mudanças começaram a ocorrer entre os indivíduos da chamada Geração Y (de 26 a 35 anos) e se potencializaram entre os da Geração Z (até 25 anos).

Os dois grupos são os mais propensos a usar outros tipos de transporte, como a bicicleta e os veículos compartilhados por aplicativos (que 34% de todos os entrevistados acreditam representar o futuro do carro). Por outro lado, são estes dois grupos os mais críticos aos ônibus – o que, para a Anfavea, pode demonstrar a necessidade de modernização do modal.



“Dirigir no nosso trânsito é muito estressante. E quanto mais a pessoa utiliza o transporte público, mais ela vai cobrar do Poder Público um serviço de transporte coletivo de qualidade e melhorias na mobilidade urbana”, disse.

VOCÊ FINANCIAMais do que um caderno

Colabore e veja como você constrói essa história:
LBV.ORG/NOTA10.

Criança Nota 10
PROTEGER A INFÂNCIA É CREDITAR NO FUTURO
LBV