

PODER ESCONDIDO

Os problemas que emergiram da “greve” do setor de transporte rodoviário nas duas últimas semanas de maio – apoiada num mal disfarçado *lockout* - produziram efeitos desastrosos para a recuperação econômica que a duras penas já vinha perdendo tração desde o início deste ano de 2018. Relembrem, num ápice, o exagerado poder escondido de um setor da economia em que existe dura competição entre não menos do que um milhão e meio de trabalhadores organizados nas mais diferentes formas, com o seu caminhão, associados em cooperativas ou empregados de empresas de variado porte. O trabalho no setor é precário e duro. Os caminhoneiros passam uma boa parte do tempo longe de suas famílias e executam longas jornadas por caminhos precários e assaz perigosos, muitas vezes sendo levados ao uso de artifícios químicos que comprometem sua saúde.

Diante do cataclismo produzido naquelas duas semanas da “greve” de maio reaprendemos (na verdade o que sempre se soube) onde se esconde o verdadeiro poder. As “greves gerais” organizadas pelos maiores sindicatos da indústria fazem cócegas na atividade geral. As greves dos bancários têm efeito nulo: aceleram o uso da informática que reduz o emprego, aumentam os lucros dos bancos e dão mais conforto aos seus clientes. As “greves” que, pelo seu poder, devem ser mais fortemente reguladas são as que incidem sobre o setor fornecedor de energia: sua geração e distribuição. O combustível líquido é essencial para o seu próprio transporte e para manter funcionando todos os mercados. A tradicional definição do Estado (o que tem o “monopólio da força”) perde o seu conteúdo: os “blindados” não andam sem combustível. E este não chega a eles sem que alguém, antes, o transporte.

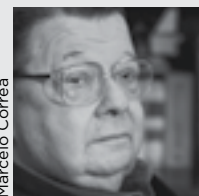
O fator universal que movimenta todo o sistema econômico é a energia, seja do petróleo, etanol, biocombustível, seja a hidráulica, solar, eólica, atômica. De fato, uma nação para ser independente precisa garantir as três autonomias: 1) a energética; 2) a alimentar; e 3) a militar para a dissuasão de forças adversas. O mundo não é o que gostaríamos que fosse, um arquipélago de ilhas cujo objetivo de cada uma é a felicidade de todas as outras, mas de ilhas sensíveis à sua independência e que, frequentemente, se estranham...

O desconforto dos caminhoneiros já se manifesta há pelo menos três anos, como sugeriram, em 2015, alguns bloqueios de estradas. A taxa de crescimento do PIB caiu de 4,2% ao ano entre 2009-2013 para -1,4% em 2014-2017, com uma conse-

quente redução dramática da demanda de transporte. A origem do atual problema foi um exagerado estímulo produzido por subsídios governamentais à compra de caminhões. Em 2009 criou-se no BNDES um programa de financiamento de 100% do valor dos caminhões a uma taxa de juro real inferior a 2% ao ano, pelo prazo de oito anos, porque se supunha que a demanda de transporte continuaria a crescer à taxa de 4%.

Com a crise que se iniciou no segundo semestre de 2014, em resposta ao voluntarismo da política econômica do governo, houve uma enorme queda da demanda de transporte, o que nos deixou com uma oferta no setor rodoviário muito acima das necessidades, pressionando os fretes. É este fato, produto do ativismo exagerado do governo na produção de caminhões, que desde 2015 tem dificultado a atualização dos fretes e infernizado o setor, vítima de um superinvestimento induzido pela magia dos juros subsidiados e pelas ilusórias conjecturas sobre o crescimento econômico.

É preciso insistir. O problema dos caminhoneiros tem sua origem na mesma insatisfação geral que domina os brasileiros desde a enorme queda da demanda global que produziu o atual desemprego e tornou problemáticas todas as concessões de rodovias e aeroportos, apoiadas na hipótese de continuação dos 4% de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB). Reduzir as incertezas é razoável e necessário, mas tentar sustentar o superinvestimento com mais subsídios é uma política discutível.



Marcelo Correa

ANTONIO DELFIM NETTO

Professor emérito da Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade (FEA-USP), ex-ministro da Fazenda, da Agricultura e do Planejamento.