

CAUSAS E CONSEQUÊNCIAS DO BLOQUEIO DAS ESTRADAS

Gilmar Mendes Lourenço

O prolongado bloqueio de trechos de rodovias federais e estaduais brasileiras, promovido pelo movimento dos caminhoneiros, em curiosa sintonia com interesses das transportadoras de cargas e outras frações do patronato, que inclusive ocasionou o levantamento de suspeitas de ocorrência de locaute, afetou drasticamente as atividades econômicas do país.

Em suas origens, tal evento traduziu a verdadeira asfixia sofrida pelo setor de transportes, em consequência da maximização, em uma atmosfera de profunda, extensa e longa recessão, de um apreciável grupo de adversidades supressoras da competitividade, com ênfase para a deterioração da infraestrutura e as elevadas tarifas de pedágios.

Houve também a interferência da ampliação da concorrência no interior do ramo, com o exponencial alargamento da quantidade de caminhões, estimulado pelas estratégias anticíclicas empregadas a partir do final de 2008 e bancadas por crédito barato disponibilizado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Assim, em dez anos, o volume de veículos pesados em circulação cresceu mais de 40,0%, contra variação de 10,8% do produto interno bruto (PIB) da nação, o que provocou apreciável ociosidade da frota e retração do preço dos fretes.

Decerto, pesou igualmente a disparada dos preços dos combustíveis, apurada desde o segundo semestre de 2017, por conta da decisão da estatal de petróleo de acionar os gatilhos e voltar a praticar reajustes automáticos, em linha com o comportamento da cotação do barril do óleo no mercado internacional e do dólar, com efetivo “viés de alta”.

No fundo, desde o começo do governo Temer, a Petrobrás vem procurando resgatar a aplicação de métodos contemporâneos de gestão de negócios, praticamente eliminada durante a partidização da empresa, acontecida entre 2003 e princípio de 2016, e que foi essencial para a viabilização de negociatas e desvios de vultosos recursos para a cobertura das relações promíscuas entre executivo e algumas grandes empreiteiras, intermediadas por parcela do legislativo.

Tanto é assim que o valor de mercado da companhia despencou de R\$ 510,3 bilhões, em maio de 2008, para R\$ 101,3 bilhões, em dezembro de 2015, em razão da conjugação entre queda dos preços globais da commodity, escandalosos saques oficiais e controle populista dos preços dos derivados, das tarifas públicas e do câmbio, visando à obtenção do bônus da inflação baixa. Enquanto isso, a dívida líquida da corporação subiu de R\$ 138,0 bilhões para 309,0 bilhões, no mesmo período, com fechamento na véspera da paralisação dos caminhoneiros.

Nos dias que antecederam a crise, valor de mercado e dívida da estatal perfaziam aproximadamente R\$ 360,0 e R\$ 81,0 bilhões, respectivamente, evidenciando flagrante recuperação de resultados, graças aos aprimoramentos gerenciais e, fundamentalmente, à impulsão dos preços internacionais do barril de petróleo, que passaram de US\$ 37,0, em fins de 2015, para US\$ 45,0, em maio de 2017, e para cerca de US\$ 80,0, no presente.

A disparada das cotações mundiais derivou da concatenação entre controle voluntário da oferta exercido pela Organização dos Países Produtores e Exportadores de Petróleo (OPEP), como forma de adequação aos reflexos das novas tecnologias de extração de xisto nos Estados Unidos (EUA), firme crescimento das economias avançadas, compressão da produção venezuelana e possibilidade de descontinuidade de suprimento, vinculada a novas sanções ao Irã, fruto da escolha do governo norte-americano de desistência de prosseguimento do acordo nuclear com aquele país.

A escassa transparência reinante na companhia estatal trava a veiculação de relevantes informações, a saber: que os custos de produção do petróleo nacional correspondem a menos de 1/3 do importado, a nação já atingiu a autossuficiência e a produção doméstica é, em grande parte, exportada porque a esmagadora maioria das refinarias nacionais não consegue processar o óleo mais pesado.

Contudo, há outras duas variáveis a serem consideradas na equação dos caminhoneiros. A primeira engloba a elevada carga tributária incidente sobre toda a cadeia produtiva setorial, líder em receitas indiretas, que serve para saciar o apetite arrecadador/gastador de diferentes governos, episódio facilitado por englobarem produtos de recolhimento e fiscalização previsíveis e que possuem demanda inelástica em relação à renda das famílias: na melhor das hipóteses, a retração do consumo acontece em menor intensidade do que a alta de preços.

A segunda anomalia, pouco difundida ou discutida, traduz a negligência oficial quanto aos abusos praticados pelo oligopólio de distribuição de combustíveis no Brasil, dominado por um reduzido número de grandes empresas estrangeiras e nacionais (entre as quais a BR), que exercem a função de fixadores de preços, perseguindo a multiplicação de suas margens de rentabilidade, independentemente das manifestações do mercado. Em contraposição, figuram os produtores agrícolas, industriais e varejistas – com diferentes escalas de produção e de custos – e consumidores, que assumem o papel de tomadores de preços.

A solução provisória para o impasse brotou com nítidos traços de rendição do executivo que preferiu o abandono do reduto de feitura de políticas públicas.

A solução provisória para o impasse, acordada entre governo e aludidos representantes da categoria, brotou com nítidos traços de rendição do executivo que, com generosas concessões aos agentes postulantes, preferiu o abandono do reduto de feitura de políticas públicas.

A obtenção do compromisso de desobstrução das estradas exigiu a redução de R\$ 0,46 do preço do óleo diesel nas refinarias, sendo 34,8% (R\$ 0,16), bancado pela zeragem da Cide e PIS/Cofins, viabilizada por recursos oriundos do retorno da oneração da folha de salários das empresas (exceto aquelas dedicadas ao transporte rodoviário de cargas), aprovado pelo senado da república, e 65,2% (R\$ 0,30) sustentada por haveres subsidiados provenientes do Orçamento Geral da União (OGU), estimados em R\$ 10,0 bilhões, e transferidos à Petrobrás.

Após congelamento por sessenta dias, os preços do diesel sofrerão atualizações mensais, conforme os critérios atuais, o que, aparentemente, sinaliza o regresso, ainda que transitório, da conduta conhecida como populismo tarifário, que impôs expressivas perdas à Petrobrás, em diferentes momentos da história econômica brasileira.

Além disso, os caminhoneiros autônomos conquistaram o direito de transportar 30,0% das cargas da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) e houve a fixação de tabela mínima para fretes e a definição da isenção de cobrança de tarifas de pedágio do eixo suspenso para os caminhões que transitarem vazios.

A rigor, a colheita do processo negocial expõe meros reparos, semelhantes às costumeiras operações tapa buracos que servem apenas para esconder crateras das estradas, e que reaparecem, com mais vigor, em momentos subsequentes, provocando a escalada do déficit e dívida pública e dos sacrifícios sociais decorrentes.

Logo, a resolução definitiva da equação, na direção da obtenção de um realinhamento da estrutura de preços relativos em favor da redução estrutural dos preços de comercialização dos derivados de petróleo no país, passa, invariavelmente, pela combinação de alguns ingredientes que, por diferentes motivos, estão completamente fora do alcance do radar da praça dos três poderes, em Brasília.

Dentre eles sobressai a implementação de conduta, por parte da Petrobrás, de precificação ancorada na matriz de despesas operacionais e financeiras, também composta pela curva das cotações externas e do dólar, e a compressão da cunha tributária federal e estadual, que equivale a 44,0% e 28,0% do valor cobrado dos consumidores de gasolina e diesel, respectivamente, nas bombas dos postos revendedores de combustíveis, sendo, no caso do ICMS, uma proporção fixa incidente sobre o preço final.

Urge ainda o desmanche do poder discricionário de formação de preços exercido pelas distribuidoras; o conhecimento (e transparência no estabelecimento) das margens praticadas nos diferentes elos da cadeia; a introdução de aparato regulatório que abra espaço para as privatizações do segmento de refino e beneficie a concorrência na comercialização de derivados; e a torcida para que os dois maiores produtores do planeta, Arábia Saudita e Rússia, revertam a política de diminuição da produção.

A colheita do processo negocial expõe meros reparos, semelhantes às costumeiras operações tapa buracos que servem apenas para esconder crateras das estradas.

Do episódio governo versus caminhoneiros sobrou a interrupção da moderada recuperação da economia nacional, deflagrada pelo desabastecimento de combustíveis e outros bens essenciais, e novo abalo da confiança da sociedade, já suficientemente convencida de que está, há bastante tempo, a deriva e, que é pior, na dependência do esforço de supostas autoridades e lideranças que expressam condições de flagrante pauperização e estão desprovidas de qualquer lampejo de articulação política para a negociação equilibrada das demandas coletivas num contexto democrático.

Esse cenário constitui campo fértil para a proliferação de incursões oportunistas e demagógicas, à esquerda e à direita, que atendem apenas aos propósitos de incitar o espraio dos abusos, realizados por segmentos organizados no afã da maximização de benesses e privilégios.