DIÁRIO DE BORDO

ANIVERSÁRIO

ROBERTO RODRIGUES

Coordenador do Centro de Agronegócio da Fundação Getulio Vargas (FGV Agro) e embaixador especial da FAO para as Cooperativas

NO MÊS passado, fez um ano da greve dos caminhoneiros, que tantos prejuízos trouxe para o País a partir de maio de 2018.

Que prejuízos foram esses?

Segundo estudos do técnico Felippe Serigati, do FGV Agro, o estrago foi mesmo grande, e nenhum setor ficou livre dele. Uns sofreram mais do que outros, mas tudo já começa com o próprio Produto Interno Bruto (PIB) do País, que cresceu 1,1% no ano todo, sendo que as previsões anteriores à greve estimavam um aumento de 2,5% (pesquisa Focus).

Mas, a indústria foi, de longe, o setor que perdeu mais: para um crescimento estimado em 3,3% a.a., alcançou-se apenas 0,6% – uma tragédia.

E a agroindústria foi, no segmento industrial, a mais afetada. De janeiro a abril, antes da greve, esse dinâmico setor havia crescido 4,1% em relação ao mesmo período de 2017. Mas, depois da greve, de maio a dezembro, houve uma retração de 3,0%, de modo que encerrou o ano com um crescimento negativo em relação ao ano anterior, da ordem de 1,0% – muito ruim.



Dentro da agroindústria, o segmento da indústria de alimentos e bebidas foi o que mais sofreu: até abril, tinha crescido 4,1% sobre o ano anterior, mas, de maio a dezembro, teve uma quebra de 7,2% em relação a 2017!

É claro que o parque industrial não foi o único que perdeu. A atividade rural, a agropecuária, tinha a modesta expectativa de crescer apenas 0,2% em 2018, sobretudo em função de safras cheias e bem pagas nos anos anteriores, mas a greve reduziu essa expectativa em 50%, deixando-a com míseros 0,1% sobre 2017.

Não houve quem não perdesse. De acordo com o Instituto Brasileiro de Economia (FGV-IBRE), os subsídios aos caminhoneiros foram, no mínimo, da ordem de R$ 13,5 bilhões (segundo a revista Conjuntura Econômica, vol. 72, nº 11, de novembro de 2018), pagos, evidentemente, pelos contribuintes brasileiros.

Fica, então, uma pergunta – sobretudo em função de notícias recorrentes sobre a possibilidade de outra greve, visto que os motivos daquela ainda não foram inteiramente eliminados –: os caminhoneiros foram beneficiados com o histórico movimento? Parece que não, como mostra o estudo realizado por dois pesquisadores da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), Cristiano Oliveira e Rafael Pereira. Segundo eles, os caminhoneiros autônomos tiveram uma redução de 20% em sua renda, enquanto os motoristas assalariados, contratados pelas transportadoras, não tiveram mudança de renda. E as transportadoras, estas sim, graças a seu aparente poder de barganha frente aos produtores na imposição dos fretes tabelados, tiveram ganhos de até 28%. Por ouro lado, os autores levantam, também, a hipótese de que os autônomos têm uma demanda mais elástica do que as transportadoras, o que, com o aumento dos fretes, levou a uma redução das margens de negociação por parte deles.

Mas, ainda há um ponto a mais, e bem negativo, para as transportadoras: centenas de empresas industriais e agroindustriais acabaram comprando frotas próprias de caminhões, tirando-lhes – e dos autônomos – um pedaço importante do mercado.

Ao final, só ganhou quem diz, sistematicamente, que a nossa matriz de transporte, baseada em fretes rodoviários, é mais cara e mais arriscada para a sociedade toda e que já passa da hora de cuidar de investimentos em ferrovias, hidrovias e modelos híbridos. ■