

## ANIVERSÁRIO

**Roberto Rodrigues\***

Em maio 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 Felipe Serigati, do FGVAgro, o estrago foi mesmo grande, e nenhum setor ficou livre dele. Uns sofreram mais que outros, mas tudo já começa com o próprio PIB do país, que cresceu 1,1% no ano todo, quando 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., ele ficou em apenas 0,6%, uma tragédia.

E a agroindústria foi, no segmento industrial, o mais afetado. De janeiro a abril, antes da greve, este 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 esta expectativa em 50%, deixando-a em míseros 0,1% sobre 2017.

Não houve quem não perdesse. De acordo com o IBRE/FGV, os subsídios aos caminhoneiros foram, no mínimo, da ordem de 13,5 bilhões de reais (segundo a Conjuntura Econômica volume 72, 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 UFRS, 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, essas sim, graças a seu aparente poder de barganha frente aos produtores na imposição dos fretes tabelados, tiveram ganhos de até 28%. Por outro lado, os autores levantam também a hipótese de os autônomos têm demanda mais elástica do que as transportadoras, o que, com o aumento dos fretes, levou a uma redução de margens de negociação por parte deles.

Mas ainda tem um ponto a mais, e bem negativo, para as transportadoras também: centenas de empresas industriais e agroindustriais acabaram comprando

frotas próprias de caminhões, tirando-lhes, e aos autônomos, um pedaço importante do mercado.

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

**\* Coordenador do Centro de Agronegócio da FGV e Embaixador Especial da FAO para as Cooperativas**