



Política e Economia

Alta do diesel é causa superficial da crise, mas na sua origem está o crédito subsidiado levando ao inchaço da frota de caminhões

Medidas Fiscais

Mesmo com a dissipação dos efeitos mais agudos da greve, há um legado negativo, com mais intervenção nos preços e renúncias fiscais.

SOBRE AS CAUSAS E CONSEQUÊNCIAS MENOS IMEDIATAS DA GREVE DOS CAMINHONEIROS

O cotidiano do país tem retomado uma certa normalidade neste início de junho, após os efeitos disruptivos da greve dos caminhoneiros no final de maio. É possível, porém, que esse evento tenha efeitos mais persistentes sobre a economia e, por isso, é inevitável que nos debruçemos sobre o tema neste mês. Antes disto, porém, vale refletir sobre as causas menos imediatas dessa grave crise.



Alexandre Bassoli

Economista-chefe do Opportunity e Mestre em Economia pela USP.

Na superfície, a acentuada elevação do preço do óleo diesel, refletindo a combinação da alta tanto do dólar como do petróleo, é a causa da crise. Aos olhos dos caminhoneiros, o problema é simples: há um achatamento de renda à medida que o frete não tem se elevado em velocidade suficiente para fazer frente à elevação dos custos variáveis, dentre os quais o combustível é o mais importante. Contudo, em circunstâncias normais seria de se esperar que o frete se elevasse em resposta à elevação dos custos, de forma que a renda do caminhoneiro (que, no caso dos autônomos, é a soma da renda do trabalho e da remuneração do capital investido) ficasse relativamente preservada. Isso não tem ocorrido porque o BNDES estimulou, por meio de crédito fortemente subsidiado, um crescimento da frota de caminhões na primeira metade desta década muito além do que as condições da economia exigiriam. É precisamente o excesso de frota que tem tornado o frete excepcionalmente baixo nos últimos anos, deprimindo a remuneração do capital investido no setor (seja por caminhoneiros autônomos ou por empresas de transporte).

Quais serão os efeitos econômicos da greve? Quando tivermos disponíveis os dados do 2º trimestre, é muito provável que haja um efeito imediato de contração da atividade econômica. A quantificação das consequências de um evento único como esse é sempre muito difícil, mas são muitas as evidências anedóticas de paralisação temporária em segmentos importantes da indústria, do comércio, de serviços e da agropecuária. Esses efeitos mais agudos, porém, tendem a se dissipar com certa rapidez, embora possivelmente deixando marcas não desprezíveis no crescimento do PIB no ano como um todo.

É bem possível, porém, que esse evento tenha também desdobramentos menos agudos, embora de maior persistência. A questão principal é que as concessões feitas pelo governo para pôr fim à greve apontam para um retrocesso nas linhas gerais da política econômica. Há, em primeiro lugar, o custo fiscal associado às reduções de impostos que incidem sobre o óleo diesel. Essa questão se reveste de maior dramaticidade quando consideramos os enormes déficits primários



“ O ponto é que, em resposta à greve dos caminhoneiros, a política fiscal está se movendo em direção oposta àquilo que precisaríamos fazer, e o aparente apoio da sociedade a essa guinada parece sugerir que a campanha eleitoral pode se desenrolar em ambiente pouco propício a um debate mais racional acerca das difíceis escolhas com que a sociedade vai se defrontar em futuro próximo. ”

que apresentaremos pelo 5º ano consecutivo em 2018, impondo uma trajetória de fortíssima elevação da dívida pública como proporção do PIB. O presidente a ser eleito em outubro próximo precisará em 2019 encaminhar um ajuste duríssimo, provavelmente superior a 4% do PIB, no resultado primário. Isso exigirá reformas que alterem de forma importante a trajetória dos gastos, dentre as quais a da Previdência é a mais importante. É possível que tais medidas precisem ser complementadas por elevações de impostos, e essa possibilidade tem se tornado mais palpável à medida que nos defrontamos com condições financeiras globais mais apertadas. O ponto é que, em resposta à greve dos caminhoneiros, a política fiscal está se movendo em direção oposta àquilo que precisaríamos fazer, e o aparente apoio da sociedade a essa guinada parece sugerir que a campanha eleitoral pode se desenrolar em ambiente pouco propício a um debate mais racional acerca das difíceis escolhas com que a sociedade vai se defrontar em futuro próximo.

Em segundo lugar, as concessões feitas pelo governo resultam, pelo menos potencialmente, em maior intervenção do Estado na determinação dos fretes e dos preços de combustíveis. Como vimos, na gênese desta crise temos precisamente distorções na alocação de recursos provocadas por intervenção no sistema de preços. Em uma economia de mercado, preços relativos desempenham um papel fundamental de sinalização sobre o que deve ser produzido, e qual a maneira mais eficiente de fazê-lo, com os recursos escassos da economia. É didático observar, no caso do crédito subsidiado para a aquisição de caminhões, que utilizaram-se recursos bancados em última instância por todos os contribuintes brasileiros para “beneficiar” caminhoneiros e empresas de transporte. No final, perdeu o contribuinte e perderam ainda mais os supostos beneficiários do subsídio. Nesse sentido, deve ficar claro que a potencial maior intervenção do Estado em preços de frete e combustíveis representa um retorno a práticas que produziram resultados muito ruins na história econômica brasileira.

Em resumo, os efeitos mais agudos da greve se dissiparam, mas como consequência dela a política econômica dá sinais de retrocesso. Parece haver pouca disposição da sociedade neste momento para fazer uma discussão racional sobre as difíceis escolhas que o novo governo, qualquer que seja o eleito em outubro, teria que fazer para evitar uma crise fiscal com graves consequências sobre a estabilidade econômica e a sustentabilidade da lenta recuperação do crescimento que se esboçou nos últimos trimestres. Em um contexto de maior incerteza e piora das condições financeiras, o que se pode vislumbrar é um crescimento mais lento, possivelmente próximo a 1%, neste ano.

—

Alexandre Bassoli

Economista-chefe do Opportunity e Mestre em Economia pela USP.