

Íntegra do Pronunciamento proferido pelo Deputado Vinicius Carvalho (PRB/SP) no Plenário da Câmara em 06/06/2018:



Vinicius Carvalho (PRB/SP) - Sr. Presidente, Srs. Deputados, demais presentes, caros telespectadores da TV Câmara e ouvintes da Rádio Câmara: A greve dos caminhoneiros chegou ao fim, mas as consequências permanecem. Foram nove dias de tensão em Brasília e em todo o país, com o desabastecimento atingindo seriamente toda a população. Houve drástica interferência sobre todos os segmentos da economia. O momento é de muitos questionamentos, na busca de solução. Tivemos o episódio de uma categoria, por mais simples ou frágil que possa parecer aos olhos de muitos, trabalhando de forma unida e coordenada, conseguindo parar o Brasil. Isso nos remete ao passado, a lembrar que nas décadas de 70 e 80, os governos abriram mão de investir em outros modais, que não fosse o transporte de carga por rodovias. Não podemos afirmar que interesses levaram os governantes a não investirem em modais de transporte de carga através de trilhos e de portos, diante da constatação, com relação ao transporte marítimo, de que cada navio pode atravessar a costa do Brasil, do sul ao norte, transportando aproximadamente 10 mil containers, isso navio de médio porte, de 300 metros de comprimento. Se cada container ocupa um caminhão, seriam 10 mil caminhões a menos transportando carga no Brasil. **Realizando um trabalho, junto aos práticos, tive a oportunidade de a bordo ver a atracação de um navio e a quantidade de containers que carrega.** O Brasil não investiu e não investe nos portos. Eles estão sucateados. É lógico que não vai se abrir mão do transporte de caminhões, mas esse modal seria utilizado em trechos menores. A verdade é que, no passado, houve interesses para investir somente num tipo de modal de transporte, mas, certamente, o interesse não foi público. Estamos, portanto, diante da famosa lei da causa e efeito. Neste caso, o passado cobrando caro, por conta do que deveria ter sido realizado para o bem de toda uma nação. Meios de transporte eficientes são fundamentais para uma sociedade organizada e avançada. Um país com a dimensão do Brasil precisa reduzir sua dependência do transporte rodoviário e investir nas redes ferroviária e hidrovieária.

PROSPECTIVA *Macropolítica*

Atualmente, os caminhões são responsáveis por mais de 60% da distribuição de insumos e produtos industrializados em todo o Brasil. É necessário priorizar o Plano Nacional de Logística, que representa a retomada do processo de planejamento no setor de transporte. Cabe destacar ainda que, enquanto dezenas de países, desenvolvidos ou não, de todos os continentes, estão banindo as fontes fósseis, tanto para a geração de energia como para meio de transporte, o Brasil continua apostando no diesel como principal combustível para escoar a produção. Com relação ao transporte ferroviário, em 1922, o Brasil comemorou o centenário da independência celebrando a sua malha ferroviária, responsável pela "integração do imenso território brasileiro". Eram então 29 mil quilômetros. Depois de 96 anos, a malha se expandiu de forma insignificante. São 30 mil 576 quilômetros e, além de poucas, as ferrovias brasileiras encontram-se em estado de precariedade. A aposta para algum avanço é baseada em três leilões para concessões de trechos de ferrovias que o governo pretende realizar ainda este ano. Cabe ressaltar que o Brasil hoje investe em transporte menos de 0,6% do PIB. Rússia, Índia, China, Coreia, Vietnã, Chile, Colômbia investem, em média, 3,2%. Isto significa que ficaremos para trás, diante da competição internacional, se não mudarmos o rumo dessa história, ou seja, não vamos conseguir dar competitividade a uma economia do tamanho da brasileira. A greve dos caminhoneiros também nos remete a uma outra situação do passado, quando o governo Dilma Rousseff usava a Petrobras como instrumento de política macroeconômica para controlar a inflação. A prática de controlar e atrasar o repasse dos preços internacionais aos combustíveis no mercado interno permitia ao governo, na prática, influenciar os índices de inflação por meio da gasolina e do diesel, praticamente obrigando a Petrobras a vender os produtos a preços abaixo do mercado, o que causou grandes prejuízos à empresa. Agindo assim, o governo evitava que a elevação do preço dos combustíveis se disseminasse pela economia afetando os outros produtos que dependem diretamente de transporte rodoviário e de insumos derivados do petróleo, capitalizando o impacto na inflação geral. Isso sem contar com os desvios de dinheiro dos cofres da Petrobras, nos governos PT, que originaram a Lava Jato, a maior investigação de corrupção de lavagem de dinheiro. Agora, no governo Michel Temer, Pedro Parente liderou, no comando da Petrobras, uma reestruturação da companhia que incluiu a renegociação da sua dívida e uma política de preços, com ajustes até diários da gasolina e do diesel, acompanhando a flutuação do petróleo no mercado exterior. Temos de convir que essa estratégia resultou na eclosão do movimento dos caminhoneiros. Não dava para recuperar o status internacional da empresa em tão curto tempo com o sacrifício do povo. Com a greve dos caminhoneiros, a Petrobras acabou perdendo o posto de empresa com maior valor de mercado entre as que estão listadas na

PROSPECTIVA *Macropolítica*

Bolsa. O governo Temer teve que interferir politicamente e Pedro Parente, então, pediu demissão. Podemos concluir que não houve sensibilidade social por parte da presidência da companhia. Podemos concluir que houve intransigência; e acreditamos que o melhor dos caminhos seja o equilíbrio. As consequências econômicas da greve dos caminhoneiros são óbvias. Prejuízos estimados em pelo menos 75 bilhões de reais em vários setores, revisão do crescimento do PIB para menos de 2% neste ano, subsídios gerando déficit das contas públicas. O governo terá que definir outras fontes para cumprir o compromisso fechado com os caminhoneiros de reduzir o preço do litro do diesel em 46 centavos. Não bastará apenas zerar a Cide, imposto que incide sobre os combustíveis, e reonerar a folha de pagamento de 28 setores da economia. Importante destacar que a política de desoneração da folha de pagamentos foi iniciada em 2011, ainda no governo Dilma Rousseff, para reduzir a carga tributária de empresas consideradas grandes empregadoras. O programa permite que os empresários deixem de pagar 20% de contribuição previdenciária sobre o valor de sua folha de pagamentos e passem a recolher entre 1 e 4,5% sobre o seu faturamento. Agora, a equipe econômica avalia que a política não apresentou os resultados esperados, entre eles a elevação do emprego, e, de forma justa, vai retirar esse benefício dos empresários. O governo já deixou claro que não vai aumentar impostos para bancar a redução do preço do diesel, mas que também não pretende interferir na política de preços da Petrobras. Trabalharemos na busca de soluções. Soluções pacíficas e sem mais efeitos danosos à população, afinal há limites para o suportável. Era o que eu tinha a dizer!