

CRÔNICA DE UMA MALGRADA GREVE RODOVIÁRIA

Às 00:00 horas do dia 25, as lideranças sindicais dos transportadores autônomos rodoviários de carga anunciaram o início de uma greve de âmbito nacional cuja pauta de reivindicações era encabeçada pela necessidade de um reajustamento dos fretes para fazer face ao aumento nos custos do transporte decorrente da elevação de 15% no preço do óleo diesel nas refinarias, ocorrido em maio último.

Como temas complementares dessa pauta vinham, segundo noticiado pela imprensa, as más condições das rodovias, a falha no controle do peso das cargas, a insegurança ocasionada pelos assaltos e até a intenção da Prefeitura de São Paulo de a partir de julho, incluir os caminhões de carga no rodízio de placas naquela cidade.

Por motivos que ainda não são precisamente conhecidos, a greve fracassou em pouco mais de 24 horas: o nível de adesão dos caminhoneiros foi muito baixo e os efeitos da paralisação, quase imperceptíveis.

Neste momento, não é possível prever se e quando o movimento poderá ser reiniciado, mas não podem passar despercebidos dois fatos que estão para ocorrer a partir de hoje.

O primeiro é a entrada em vigor das medidas de restrição ao tráfego de caminhões de carga na cidade de São Paulo, que pode servir de alento aos partidários da greve caso possam alegar prejuízos insuportáveis aos transportadores autônomos. Na verdade, se as medidas intencionadas pela Prefeitura de São Paulo resultarem em aumento do custo do transporte rodoviário, o que devemos fazer é rediscutir essas medidas e não, simplesmente aceitar aumento de frete imposto por meio de greve.

E o segundo fato é a entrada em vigor do aumento de dois para três por cento na porcentagem da mistura de biodiesel ao óleo diesel, que veio à baila em meio à malograda tentativa de greve, trazendo especulações maldosas sobre “um novo aumento do custo do óleo diesel”.

A este respeito é de todo oportuno o conselho de que não devemos aceitar que essas especulações sejam jogadas no quadro dos aumentos do preço do óleo diesel como um fator cumulativo, que sirva para justificar qualquer reivindicação de reajustamento de fretes, quer nas rodovias, quer nas ferrovias.

Primeiro, porque à vista do valor do biodiesel em relação ao diesel, a alteração do custo que resultaria de uma variação de 1% na mistura seria inexpressiva, principalmente se comparada à otimização do desempenho dos motores e dos ganhos sociais relacionados à menor poluição ambiental (que são ponderáveis, mesmo para uma variação de apenas 1 % na mistura, quando consideramos o volume global das emissões da frota brasileira como um todo).

E segundo, porque o uso do biodiesel, resultando em um combustível de melhor qualidade, traz inegáveis ganhos para o transportador. Basta dizer que já existem em nosso país número considerável de empresas de ônibus que estão utilizando, de moto próprio, misturas de biodiesel em percentuais bem acima de **25%**, com resultados que pressionam para baixo os custos do transporte, em função dos ganhos em consumo específico de combustível, em menor consumo de óleo lubrificante (menor índice de contaminação), em menores custos com revisões dos motores (maior lubricidade da mistura, queima mais completa e menor deposição de resíduos da queima) e em créditos de carbono (em função da redução e da melhor qualidade das emissões), por exemplo.