

Medidas provisórias podem caducar às vésperas da eleição

Por Raphael Di Cunto e
Fernando Exman | De Brasília

As três medidas provisórias (MPs) enviadas pelo governo para acabar com a paralisação dos caminhoneiros, que ganhou apoio popular com o discurso contra a alta carga tributária e o preço dos combustíveis, podem perder a validade a dias do primeiro turno das eleições, em 7 de outubro. Editadas na noite de domingo, as propostas têm que ser aprovadas em 120 dias para não perderem a eficácia.

O prazo começou a contar já no domingo e acaba em 23 de setembro, se a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) não for votada até meados de junho, ou 6 de outubro, se houver recesso parlamentar. De qualquer forma, será um período em que o Legislativo estará paralisado por conta das eleições. A queda das MPs, caso governo e parlamentares não se organizem para aprová-las a tempo, pode provocar turbulências no cenário eleitoral, virar novo foco de desgaste para os governistas e

assunto dos debates.

O prazo para que isso ocorra é apertado. Para analisar as MPs é preciso primeiro a instalação de uma comissão mista, composta por deputados e senadores, que discutirá o assunto. O parecer aprovado precisa ser submetido aos plenários da Câmara e do Senado dentro do prazo. O próprio governo estima que só terá mais quatro a cinco semanas de atividade no Legislativo - que serão divididas com jogos da Copa do Mundo de futebol e com as festas juninas - antes do recesso e da paralisação por conta das campanhas eleitorais. Algumas pautas já saíram das prioridades devido à falta de tempo.

As MPs editadas pelo governo não interferem na nova política de preços para o diesel, reduzidas por decreto presidencial ou subsidiadas pelo governo com recursos do Orçamento, objeto de duas medidas provisórias que serão publicadas hoje. Mas terão impacto nas outras demandas dos caminhoneiros e provocam polêmica com setores que apoiaram as manifestações.

Uma das MPs, por exemplo, estabelece um valor mínimo para o frete de mercadorias, medida que, antes mesmo de anunciada, já provocou reações contrárias no agronegócio e na indústria, contrárias à medida, dizendo que isso afeta a livre negociação.

A proposta replica projeto já aprovado pela Câmara e em discussão no Senado, com apenas duas diferenças: o texto era mais vago sobre a punição - a MP diz que o infrator pagará o dobro do que era devido - e continha tabela prévia se o PL não fosse regulamentado a tempo. O governo definiu que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) decidirá os valores a cada seis meses e terá cinco dias para publicar a tabela. O próximo governo terá que assumir e, já no dia 20 de janeiro, publicar a nova tabela.

Para o líder do PCdoB na Câmara, deputado Orlando Silva (SP), é preciso avaliar o impacto em outros setores da economia e se há resistências às MPs. "O governo negociou de forma atabalhoada e os





protestos podem voltar mais fortes", disse.

As outras MPs destinam 30% da demanda da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) para caminhoneiros autônomos e abrem disputa com as concessionárias de rodovias estaduais e municipais ao determinar a isenção da cobrança de pedágio sobre os eixos suspensos dos caminhões que estiverem circulando vazios. Essa regra, desde o protesto dos caminhoneiros de 2015, vale para rodovias federais, mas, nas demais, cláusulas permitem a cobrança.

A MP não deixa claro como será a mudança na regra e nem quem pagará pela isenção aos caminhoneiros - entidades que representam as concessionárias já avisaram que isso poderá ser compensado com o aumento sobre os demais veículos. O texto diz apenas que os "órgãos competentes da União, Estados e municípios disporão sobre as medidas técnicas e operacionais".

Segundo a Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), apenas o Paraná já determinou a aplicação da MP. Bahia, Mato Grosso, Pernambuco, Rio de Janeiro e São Paulo ainda não formalizaram nenhuma tratativa.

Cobrar o acordo

Está claro que o governo Michel Temer (MDB) ainda não sabe como vai pagar —com o dinheiro dos contribuintes— as promessas feitas para pôr fim à paralisação dos caminhoneiros. Resta descobrir se as autoridades federais têm ao menos ideia de com quem negociam.

De nada adiantaram, afinal, os generosos termos do suposto acordo, anunciado na quinta-feira (24), com o que seriam 8 das 11 entidades envolvidas nas tratativas. O bloqueio criminoso de estradas e o desabastecimento das cidades persistiram, até novo e mais perdulário entendimento, no domingo (27).

Entre um e outro, houve a ameaça de usar força policial e militar para desobstruir as rodovias —o que, como se nota, surtiu efeito modesto, para dizer o de menos.

De novo o país se encontra na expectativa de que chegue ao fim, de modo organizado, uma ofensiva que há muito ultrapassou os limites do razoável. A sociedade não pode continuar refém de uma categoria cuja truculência já foi, infelizmente, premiada.

Assegurou-se uma redução de R\$ 0,46 no preço do litro do óleo diesel, a vigorar por 60 dias. Depois, haverá prazo de um mês entre os eventuais reajustes, qualquer que seja a valorização do petróleo no mercado internacional.

Para tanto, o Tesouro Nacional compensará a Petrobras pelas perdas esperadas com o mecanismo, a um custo de, pela estimativa mais recente, R\$ 9,5 bilhões neste ano.

Reconheça-se de saída que esse subsídio explícito

tem a vantagem da transparência, se comparado a políticas anteriores de controle político de preços cujos impactos eram absorvidos pela estatal e, assim, escondidos do público.

Entretanto isso não basta para tornar virtuosa a despesa. É no mínimo questionável se estamos diante da destinação mais adequada para um montante equivalente a um terço da verba anual do Bolsa Família, ou o suficiente para elevar em 3% o salário mínimo.

Haverá sacrifícios para obter a quantia. De acordo com as informações oficiais, serão promovidos cortes de R\$ 3,8 bilhões em gastos; impostos também podem ser elevados —e isso sem contar o aumento da carga sobre a folha de pagamento das empresas, listada como condição para a queda da tributação sobre os combustíveis.

O Planalto fez essas e outras concessões de afogadilho, movido pela chantagem do desabastecimento e sem conseguir ressuscitar sua articulação política. Nem mesmo as anunciadas e graves suspeitas de locaute inspiraram um endurecimento nas negociações.

Nota-se, pois, que o governo Temer não conseguiu, por falta de convicção ou de credibilidade, esclarecer e convencer a opinião pública, tarefa ainda mais indispensável quando se conduz uma agenda de reequilíbrio do Orçamento.

Sem altivez e equilíbrio na avaliação das demandas, não apenas se alimenta o oportunismo político demagógico que se vê à esquerda e à direita; corre-se também o risco de estimular novos abusos por parte de setores organizados e influentes em busca de privilégios.