

Alimento e saúde do povo não podem ser reféns das rodovias

João Guilherme Sabino Ometto (*)

A greve dos caminhoneiros, independentemente das causas e da razoabilidade de sua justificativa, escancarou o grave problema inerente ao desenvolvimento da estrutura nacional de transportes

Ao desprezar a construção de ferrovias e hidrovias, em todo o século passado e nas duas primeiras décadas do presente, tornamo-nos reféns do modal rodoviário, algo inconcebível, em especial num país com 8,5 milhões de quilômetros quadrados e 209 milhões de habitantes, segundo a mais recente projeção demográfica do IBGE. É uma irresponsabilidade histórica sujeitar a sexta maior população do Planeta à insegurança alimentar resultante do desabastecimento provocado pela paralisação de um único setor de atividade.

Com a frota de caminhões inerte e obstruindo vias, houve falência instantânea da logística de distribuição de produtos agropecuários e da agroindústria. Colocou-se em alto risco o fornecimento de gêneros de primeira necessidade, além do grande prejuízo relativo à interrupção da produção das fábricas, por falta de matéria-prima, dificuldade de reposição dos estoques de medicamentos no sistema hospitalar, voos suspensos em aeroportos nos quais os combustíveis acabaram, bombas vazias nos postos e todo um povo coibido em seu direito constitucional de ir e vir.

Os caminhoneiros prestam relevantes serviços ao País, que depende deles para movimentar a economia. Por isso, seria importante que fizessem reflexão mais serena sobre sua responsabilidade perante a Nação. Contudo, o maior problema não está no seu protesto e na forma como o externam, mas sim na incapacidade logística de prover as cadeias de suprimento.

O Brasil priorizou no Século XX o modal rodoviário e automotivo. As ferrovias, muito ao contrário do que deveria ocorrer e na contramão do mundo, foram quase extintas. Há muito tempo, não existem sequer trens de passageiros. Tivemos, desde a redemocratização em 1985 e, principalmente após o Plano Real, em 1994, que modernizou a economia, quase 30 anos para corrigir os rumos do desenvolvimento da infraestrutura de transportes. Mas, nada foi feito. As

parcerias público-privadas, alternativa inteligente para investimentos em linhas férreas, hidrovias, portos e aeroportos, mal saíram do papel. Insegurança jurídica, cláusulas pouco atrativas à iniciativa privada e mudança contínua das regras do jogo afugentaram o aporte de capitais.

Para se ter ideia de como o Brasil tem sido incompetente na modernização da infraestrutura, eis um exemplo didático: a complexa construção do Eurotúnel, numa extensão de 50,5 quilômetros sob o mar, demorou apenas oito anos, entre a sanção do decreto franco-britânico autorizando a obra no Canal da Mancha, em 1986, e a sua inauguração, em 1994. Solucionou-se, assim, um grande gargalo logístico.

Contraponto: a ligação ferroviária expressa entre o centro da cidade de São Paulo e o Aeroporto Internacional, em Cumbica, Guarulhos, foi anunciada em 2002 e, depois, novamente, em 2007 e em 2009. Jamais se construiu. Optou-se, somente em 2011, por um prolongamento da linha da CPTM, inaugurado em 2018...

Ao longo do tempo, há numerosos empreendimentos frustrados, como o trem de alta velocidade entre o Rio de Janeiro e São Paulo e “sonhos” de hidrovias modernas que jamais saíram do papel. Apesar de nossas abundantes bacias hidrográficas, optou-se pela construção de rodovias ironicamente paralelas a rios navegáveis. Além da ausência de modais mais baratos e menos poluentes para a movimentação de cargas e pessoas, parte expressiva da malha rodoviária encontra-se em situação precária.

A deficiência logística prejudica os produtores rurais, inclusive os pequenos e médios, e o agronegócio, ameaça a segurança alimentar e a saúde, barra exportações, limita o crescimento do PIB e causa danos aos setores produtivos e à sociedade. Portanto, dotar o País de ampla e eficaz rede ferroviária e hidroviária é prioridade absoluta do presidente da República, governadores e parlamentares a serem eleitos nas eleições de outubro próximo.

Com vontade política e a oferta de parcerias público-privadas economicamente viáveis, poderemos ter avanço expressivo nos transportes em apenas uma década.

(*) - Engenheiro (Escola de Engenharia de São Carlos - EESC/USP), é presidente do Conselho de Administração da São Martinho e membro da Academia Nacional de Agricultura (ANA).

Senadores pedem CPI para investigar política de preços da Petrobras

A oposição protocolou no Senado, com 29 assinaturas, duas a mais que o mínimo necessário, o pedido de instalação de comissão parlamentar de inquérito (CPI) para investigar a política de formação de preços da Petrobras. Vanessa Grazziotin (PCdoB-AM). Segundo a senadora Vanessa Grazziotin (PCdoB-AM), seria “uma CPI diferente”. Enquanto as CPIs na Casa, duram, em média, 180 dias, a da Petrobras teria funcionamento restrito, com vigência de 30 dias e nada de audiências públicas, como é de praxe.

O objetivo seria estudar a política de preços dos combustíveis e do gás de cozinha, além de analisar a política de desinvestimento da estatal. Para Vanessa, o governo não está resolvendo o problema do preço da gasolina nem do gás de cozinha, que continuam subindo. “A única forma de acessarmos as reais informações, os dados verdadeiros e detalhados sobre a Petrobras é com o trabalho de uma comissão parlamentar de inquérito”.

Atualmente, o valor do diesel, do gás e da gasolina conside-

ram a flutuação do valor do barril de petróleo no mercado internacional. O argumento da Petrobras é que informações detalhadas sobre a política de preços da empresa são sigilosas. O pedido conta com o apoio de senadores da base do governo como Marta Suplicy (MDB-SP) e Eduardo Braga (MDB-AM). O presidente do Senado, Eunício Oliveira, sinalizou que não vai se empenhar na criação dessa CPI.

Segundo ele, o melhor caminho é abrir a planilha da Petrobras, por meio da ANP. “A CPI é um instrumento do Congresso para abrir dados, mas é um instrumento lento, demorado. Nós sabatinamos pessoas para as agências que controlam preços. Essas agências têm que ter uma participação efetiva”, disse. É preciso saber, por exemplo, se a planilha é justa, se não há excessos, se os acionistas da Petrobras estão ganhando demais, afirmou. O líder do governo no Senado, Romero Jucá (MDB-RR), também considera a CPI desnecessária. Segundo ele, essa discussão poderia ser resolvida por meio de audiência pública (ABR).

Governo estuda forma de reduzir flutuação nos preços dos combustíveis

O ministro de Minas e Energia, Moreira Franco, afirmou, em comissão geral na Câmara dos Deputados, que será estudada uma proposta para reduzir a volatilidade dos preços dos combustíveis para o consumidor

Para isso, informou, será necessário modificar a estrutura tributária incidente sobre esses produtos, que envolve tributos federais – PIS/Cofins e Cide – e o principal imposto estadual, o ICMS.

Antes do debate proposto pelo deputado José Carlos Aleluia (DEM-BA), os presidentes da Câmara, Rodrigo Maia, e do Senado, Eunício Oliveira, defenderam a atuação do Congresso na busca de soluções negociadas para o movimento dos caminhoneiros, que reclamam dos reajustes diários no preço do diesel. Parte da categoria aceitou proposta do Executivo, que prevê congelamento por 60 dias e depois reajustes mensais, mas outros caminhoneiros mantêm bloqueios nas estradas há nove dias.



Moreira Franco: será preciso alterar estrutura tributária incidente sobre combustíveis.

“O governo elevou equivocadamente a PIS/Cofins”, declarou Aleluia, citando medida tomada em julho de 2017, que

praticamente dobrou esses tributos sobre a gasolina e o diesel e foi um dos estopins da insatisfação dos caminhoneiros.

Brasil na presidência do Conselho Executivo da OMS

O Brasil foi eleito, por aclamação, para exercer a presidência do Conselho Executivo da Organização Mundial da Saúde (OMS), informou o Ministério das Relações Exteriores. A última vez em que o país havia ocupado a posição foi em 1961. Por meio de nota, o Itamaraty avaliou que o Brasil tem uma atuação de destaque e liderança na OMS, sobretudo na defesa do acesso universal a medicamentos e serviços de saúde.

“No exercício da presidência do Conselho Executivo, o Brasil terá a oportunidade de coordenar a discussão multilateral dos principais temas de saúde em sintonia com os objetivos da Agenda 2030 de Desenvolvimento Sustentável”, completou o Itamaraty. O Conselho Executivo da OMS é composto por membros eleitos entre aqueles que formam a Assembleia da ONU, para mandatos de três anos. A reunião principal acontece em janeiro, quando decidem o programa e os assuntos a serem discutidos na assembleia, em maio (ABR).

TSE aprova auditoria em urnas eletrônicas no dia da votação

O plenário do Tribunal Superior Eleitoral (TSE) aprovou uma alteração na resolução que trata da fiscalização das urnas eletrônicas, que passa agora a prever a realização de uma auditoria em tempo real das urnas eletrônicas no dia da votação. De acordo com as alterações, 20 dias antes da eleição, serão sorteadas seções espalhadas pelas 27 unidades da federação para que realizem a auditoria no dia do pleito, antes do início da votação. Para acompanhar o procedimento, serão convidados representantes dos partidos, da OAB, do MP e de juízes eleitorais.

Segundo o texto da norma, “a auditoria consistirá em verificar se as assinaturas digitais dos sistemas lacrados no TSE no início de setembro conferem com as assinaturas constantes das urnas instaladas na seção eleitoral”. O processo será público, podendo também ser acompanhado por qualquer interessado. “Na mesma ocasião poderá ser emitido o relatório de todos os resumos digitais dos



Presidente do TSE, ministro Luiz Fux.

arquivos instalados nas urnas, que poderão ser conferidos um a um, a qualquer tempo, com a lista publicada no site do TSE”, explicou o ministro Fux no voto em que aprovou a resolução.

A implementação da medida tinha sido adiada em fevereiro pelo setor de tecnologia do TSE. Fux disse, durante seminário em Brasília sobre a segurança da votação, que a “auditoria em tempo real” foi um atendimento a pedidos de especialistas em segurança da informação. Um dos profes-

sores da academia disse ‘o que nós queremos é impossível’. Em nome da transparência, em nome da legalidade, em nome da moralidade, para o Tribunal absolutamente nada é impossível”, disse Fux. “Nós conseguimos aprovar isso, evidentemente com um parecer positivo da área técnica de que isso é possível”.

O primeiro turno das eleições deste ano está marcado para o dia 7 de outubro, e o segundo turno acontece em 27 de outubro (ABR).

Necessidade de reforma tributária é uma das lições da greve

A necessidade urgente de uma ampla reforma tributária é uma das lições a serem aprendidas pelo Brasil com a crise causada pela greve dos caminhoneiros, disse a senadora Lúcia Vânia (PSB-GO). Lembrou também da dependência do transporte rodoviário. E considerou que a gestão da Petrobras errou ao sair de um extremo ao outro: de preços subsidiados para a variação diária.

Quanto à reforma tributária, a senadora observou que há a incidência de tributos é muito elevada sobre o consumo, de forma a penalizar os mais pobres. Em vez disso, disse, deveria haver um peso maior sobre o patrimônio e a renda, o que permitiria mais justiça tributária. Lúcia Vânia lembrou que, ao assumir a presidência da Petrobras, em 2016, a atual gestão adotou uma postura austera diante do quadro deficitário da empresa, alterando a política artificial de preços dos combustíveis, para adequar a companhia à nova realidade.

Com isso, a confiança na Petrobras aumentou rapidamente.



Senadora Lúcia Vânia (PSB-GO).

te. “Não poderíamos repetir o erro do passado [de preços subsidiados]; portanto, eu não compartilho da visão de que a atual gestão é responsável pela situação atual de desabastecimento vivida pela população. Mas entendo que o atual governo foi de um extremo ao outro na política de preços adotada, que trouxe muita instabilidade para as decisões dos atores envolvidos, em particular os caminhoneiros, os consumidores”, avaliou.

A senadora lamentou ainda

extrema dependência do Brasil do transporte rodoviário, causada por decisões errôneas adotadas no passado. “Frente a outros países de dimensões continentais, as rodovias exercem peso relativo excessivo na matriz de transporte brasileira. Decisões errôneas tomadas no passado nos levaram a essa situação. O ideal seria que a nossa matriz de transportes fosse mais bem distribuída, com uma importância relativa maior do transporte por ferrovias e hidrovias”, afirmou (Ag.Senado).

Quem parou o país foi a ‘classe política’

A senadora Simone Tebet (MDB-MS) reafirmou o que disse na sessão do dia anterior, quando foi aprovado o projeto do acordo para dar fim à crise de abastecimento: “Não foi a greve dos caminhoneiros que parou o Brasil. Quem parou o Brasil foi e é a política brasileira”. Para a parlamentar, a greve dos caminhoneiros, que conta com o apoio quase unânime da população brasileira, representa a insatisfação de 200 milhões de cidadãos.

Por isso, é preciso que a classe política, da qual faz parte, assumam a sua responsabilidade também. “É um momento de repensarmos o país, ouvindo as ruas, que querem, além de uma diminuição da carga tributária, que os recursos pagos pelo suor do seu trabalho em forma de impostos sejam utilizados com eficiência, sejam utilizados para atender as suas necessidades”, disse.

Para que haja compensação à sociedade, Simone Tebet afirmou que a subvenção econômica para custear a reivindicação dos caminhoneiros deve acontecer sem que a conta seja paga pela população, agricultores e pecuaristas, comerciantes e empresários. “Se formos capazes de fazer isso, entraremos para a história, porque estaremos fazendo justiça tributária”, disse (Ag.Senado).

Carteira de identidade digital vai revolucionar o País

O senador Dário Berger (MDB-SC) apresentou o Documento Nacional de Identificação (DNI), a carteira de identidade digital que permitirá a unificação dos documentos pessoais dos cidadãos brasileiros. Segundo o parlamentar, que representou o Senado no comitê gestor responsável por viabilizar o projeto, trata-se

de algo moderno, inovador e seguro, que facilitará a vida das pessoas e evitará fraudes e duplicidades:

“Há brasileiros com mais de uma identidade. A cada 20 minutos existe uma fraude de identificação no país. Com esse documento digital, isso será completamente eliminado”, afirmou. Berger explicou que a

intenção é fazer com que o DNI substitua outros documentos hoje exigidos dos cidadãos, como CPF, carteira de identidade, título de eleitor, carteira de trabalho, certificado de reservista, carteira de habilitação e outros.

O DNI está em fase de testes e, a partir do segundo semestre, poderá ser feito

por todo cidadão que já tiver feito seu cadastro biométrico no Tribunal Superior Eleitoral (TSE). Berger aproveitou para convidar senadores e servidores do Senado para tirarem a identificação, visto que o DNI estará disponível para parlamentares e funcionários nesta fase do projeto-piloto (Ag.Senado).