

temas de economia aplicada



Como Evitar Democráticamente a Próxima Greve no Metrô de São Paulo

HÉLIO ZYLBERSTAJN (*)

A negociação coletiva no Metrô de São Paulo tem um histórico de impasses e greves, interrompido entre 2020 e 2022, devido à pandemia. Agora, em 2023, o impasse voltou e resultou em uma greve de dois dias (23 e 24 de março) que causou prejuízos e sofrimento à população. Desta vez, a disputa se referia ao pagamento da participação nos resultados dos anos 2020, 2021 e 2022. Os empregados reivindicavam mais de R\$20.000 pelo conjunto dos três anos e a empresa oferecia R\$2.000. Diante da enorme distância que separava a posição das partes, o impasse foi inevitável. Ao final, os trabalhadores desistiram da greve e aceitaram o valor proposto pela empresa.

Os trabalhadores dos serviços públicos têm um grande poder de barganha devido à própria natureza da atividade. Uma paralisação causa enormes prejuízos e a simples ameaça leva as empresas a aceitarem os termos reivindicados para evitar o pior. Quando elas resistem, os maiores prejudicados são os usuários do serviço público, ou seja, a população em geral. Para evitar essa situação e preservar os interesses da população, alguns países proíbem a greve nas atividades essenciais, tais como os serviços públicos. No Brasil, essa solução não teria amparo legal, pois a negociação coletiva e a greve são direitos constitucionais dos trabalhadores.

Neste pequeno ensaio, tentarei mostrar que seria possível adotar uma regra para compatibilizar os direitos dos trabalhadores e o interesse dos cidadãos e evitar a paralisação do fornecimento do transporte coletivo, serviço público essencial.

1 Como Lidar Com o Impasse em uma Atividade Essencial?

A negociação coletiva é um processo de concessões mútuas, oferecidas em um contexto tensionado principalmente pela pressão do tempo (porque o novo acordo precisa ser alcançado antes do término do atual) e pelo risco da greve (que é declarada caso as partes

não cheguem a um acordo). Em geral, a negociação leva as partes ao acordo, mas, às vezes, termina em impasse e em greve. Quando a greve ocorre em uma empresa, impõe custos de curto prazo para ela e para os seus trabalhadores, mas não causa danos significativos para a sociedade em geral.

Em alguns casos, a paralisação total de uma empresa pode custar-lhe até mesmo a sua sobrevivência e, em decorrência, os empregos dos próprios trabalhadores. É o caso, por exemplo, de siderúrgicas, cujos fornos operam em temperaturas elevadas e não podem ser resfriados abruptamente. A manutenção da temperatura dos fornos é uma atividade essencial para uma siderúrgica. Para evitar o mal maior do trincamento dos fornos, os trabalhadores se comprometem a manter sua temperatura, mesmo em caso de greve. É um arranjo tácito com o qual os empregados preservam o capital físico da empresa e esta reconhece seu direito à negociação coletiva e à greve.

No transporte público, serviço que o Metrô de São Paulo oferece, e que constitui uma atividade essencial para a população, há um dilema. De um lado, os empregados têm direito a organizar seu sindicato, a negociar salários e condições de trabalho e, quando a negociação coletiva fracassar, têm direito de recorrer à greve. Por outro lado, a

greve no Metrô causa um prejuízo coletivo incalculável aos cidadãos, que ficam privados do seu direito de se deslocar para o trabalho, para a escola, para o hospital, e assim por diante. O direito dos trabalhadores do Metrô de lutar por melhores condições de trabalho e melhor remuneração, no limite, colide com o direito da população de contar com o transporte coletivo, que é essencial para cada cidadão. Seria possível criar um arranjo que conciliasse os direitos dos trabalhadores e os da população? O exemplo das siderúrgicas poderia ser replicado no Metrô?

2 Arbitragem de Ofertas Finais

Optar pela greve é uma decisão de alto risco e, por essa razão, as paralisações são pouco frequentes. Às vezes, mesmo com a greve, as partes continuam negociando, mas muitas vezes o processo se interrompe. Ao final, uma das partes tem que aceitar os termos da outra, e a parte que capitula pode, no máximo, obter algumas concessões mínimas. Em geral, a greve cria uma situação de tudo ou nada: um lado leva tudo e o outro se conforma com a perda total. Foi exatamente isso que vimos na última greve do Metrô de São Paulo.

Há um arranjo desenhado exatamente para evitar a ocorrência de greves em atividades essenciais: a regra da arbitragem de ofertas fi-

nais, que tem a função de substituir a greve. Com este arranjo, o processo de negociação se desenvolve normalmente, com uma diferença: em caso de impasse, ao invés de recorrer à greve, as partes convocam um árbitro e este terá que decidir entre uma das ofertas finais. Não poderá escolher nenhum valor entre as duas ofertas finais, nem fora do intervalo entre elas. É uma regra que leva à solução do tudo ou nada: se o árbitro escolher a posição de uma das partes, a outra fica sem nada. Exatamente como na greve do Metrô.

A possibilidade de ocorrer a greve em uma negociação normal é um incentivo para se chegar ao acordo. As partes preferem ceder alguma coisa e incorrer em um custo menor para evitar o custo maior da greve. A arbitragem de ofertas finais produz um incentivo semelhante. As partes procuram ceder e se aproximar da oferta final do outro lado para aumentar a probabilidade de ter sua oferta final escolhida pelo árbitro. Para aumentar a probabilidade de prevalecer na disputa, nenhuma das partes deve insistir em uma oferta final exagerada e fora da realidade, pois o árbitro não a levaria em consideração. Com estes incentivos, eventualmente, as posições se aproximam tanto que o acordo acaba ocorrendo, sem necessidade de recorrer ao árbitro.

Além de introduzir incentivos ao acordo e desincentivos ao impasse, a regra da arbitragem final preserva o direito da negociação coletiva. Foi sugerida por Carl M. Stevens¹ e adotada em diversas instâncias. Tem sido objeto de debate teórico e avaliação empírica desde que se tornou conhecida. Stevens se valeu da Teoria dos Jogos para mostrar a consistência da regra, que pode ser modelada como um jogo não cooperativo sob incerteza (o desconhecimento da preferência do árbitro). O autor imaginou que ela seria adequada nos serviços públicos tais como transporte, segurança e outros, nos quais a greve é extremamente custosa para a população. Nestas atividades, a arbitragem de ofertas finais teria que ser obrigatória, para evitar definitivamente a possibilidade de ocorrência de greves, que seriam proibidas (já que sua função no processo da negociação seria exercida pela arbitragem de ofertas finais).

No Brasil, haveria necessidade de uma emenda constitucional para tornar obrigatória a regra na arbitragem de ofertas finais nos serviços públicos. Mas, o Metrô de São Paulo e o Sindicato dos Metroviários poderiam estabelecer um compromisso voluntário e mútuo de substituir a greve pela arbitragem de ofertas finais por um período experimental, após o qual, poderiam avaliar os resultados.

A população agradecerá e torcerá pelo sucesso do experimento.

Referência

STEVENS, Carl M. *Industrial Relations*, v. 5, n. 2, p. 38-52, feb. 1966.

1 Stevens (1966).

() Professor Sênior da FEA/USP e Coordenador do Salariômetro da Fipe. (E-mail: hzy@hzy.com.br).*