

CENÁRIO INTERNACIONAL

A valorização do dólar e a forte escalada nas cotações do petróleo advém da aceleração da inflação nos EUA e do aumento de tensões geopolíticas.

- Desde janeiro deste ano, o dólar valorizou-se 2,85% em relação à cesta de moedas dos países destino das exportações brasileiras. Fato que advém da elevação dos rendimentos dos títulos dos EUA, tendo em vista a elevação do núcleo da inflação naquele país, resultante de baixo desemprego, elevação do déficit público e protecionismo comercial;
- No Brasil e em vários países sul-americanos, premidos pela queda dos preços das *commodities* agrícolas e minerais e pela forte ampliação do *déficit* público, a moeda americana registra valorização bem acima daquela contra as moedas principais;
- A provável retirada do Irã como ofertante do mercado do petróleo (por força das sanções impostas pelos EUA, desde a saída deste país do Acordo Nuclear envolvendo a nação persa), além das dificuldades crescentes da Venezuela e do Líbano para manter a oferta da *commodity*, estão na raiz da elevação da cotação do patamar de US\$ 30,0 para US\$ 80,0 em apenas 2 anos.

CENÁRIO NACIONAL

Prolongamento e impasses gerados pela greve dos Caminhoneiros trazem graves prejuízos à economia e agravam quadro de instabilidade social e política.

- A matriz de transportes de carga no Brasil tem no modal rodoviário mais de 70% de participação, não obstante o enorme potencial do país para o transporte ferroviário, hidroviário e aquaviário. Pelo menos desde a década de 1950, com a criação da Petrobras e a priorização da indústria automobilística, ampliou-se e consolidou-se a forte dependência dos transportes por caminhão;
- O ciclo de elevado crescimento do PIB, com ampliação e barateamento do crédito no período 2005-13, em conjunto com os incentivos do Programa de Renovação de Frota, levou muitos caminhoneiros autônomos e empresas de transporte de carga a adquirir caminhões novos, acreditando na continuidade do cenário de forte crescimento do valor dos fretes;
- Durante o período 2012-2015, houve o represamento das tarifas dos combustíveis, com impactos negativos no equilíbrio financeiro da Petrobras e afetando por tabela o setor de açúcar e álcool, que mergulhou em profunda crise. O baixo preço relativo dos combustíveis também foi fator para elevar o otimismo em relação ao investimento em novos caminhões;
- A profunda recessão ocorrida no período 2014-16 reduziu em termos absolutos a demanda por transportes de carga no Brasil, tendo como consequência o aviltamento dos preços do frete, dado o excesso de oferta no setor;
- A indicação de Pedro Parente para a direção da Petrobras, no início do governo Temer, radicalizou a nova política de "verdade tarifária", que passou a ajustar o preço dos combustíveis, seguindo automaticamente as mudanças na cotação do petróleo no mercado internacional. Foram 18 majorações sucessivas, apenas no mês de maio;
- Além da redução dos rendimentos líquidos trazida pela redução do valor e volume dos fretes, os empresários e autônomos do setor de transportes de carga, vinham lidando com absoluta imprevisibilidade em relação aos preços dos combustíveis;
- No mercado de transportes rodoviários de carga no Brasil, os caminhoneiros autônomos perfazem 30% da frota, sendo o resto composto por grandes empresas de transportes, cuja redução de margens foi fortemente transferida aos motoristas, sob a forma de redução de vencimentos e de precarização. A pauta inicial dos grevistas que apontava para representação de interesses das grandes empresas (por exemplo, com a exigência da redução da alíquota de PIS/COFINS) ratifica o baixo grau de organização sindical e a captura do movimento por interesses político-eleitorais, a exemplo de grande parte dos caminhões exibindo faixas de "intervenção militar já";
- A absoluta insensibilidade do Governo Temer em relação aos temas sociais, a perda de legitimidade do Governo e sua descoordenação político administrativa, levaram ao prolongamento da greve, com gravíssimos impactos sobre a população e com substanciais prejuízos para o comércio e serviços, além de destruição de riqueza;
- A greve mostrou a enorme vulnerabilidade do Governo Temer. Além da possibilidade do rompimento do acordo dos caminhoneiros com o Governo, novas categorias pertencentes aos serviços essenciais urbanos mobilizam-se para possíveis paralizações, a exemplo dos petroleiros, metroviários e, também, motoristas de táxis e de Uber;
- Fontes do Ministério da Fazenda estimam o impacto do movimento em 0,2% do PIB, contribuindo, junto com o corte generalizado de investimentos públicos e privados, para reduzir, se não anular, o já fraco movimento de retomada da atividade.

CENÁRIO ESTADUAL

Greve dos caminhoneiros leva a desabastecimento no Estado, com ação imediata do Governo para permitir o abastecimento mínimo de combustíveis para postos, aeroportos e insumos essenciais.

- No Maranhão, como na quase totalidade dos Estados Brasileiros, registraram-se graves consequências do movimento parietada dos caminhoneiros, com pelo menos 18 bloqueios rodoviários impedindo a circulação de caminhões, entre quinta-feira 24 de maio e a segunda-feira 28 de maio;
- A tempestiva e coordenada ação do Governo Estadual garantiu a continuidade do abastecimento de combustíveis e insumos para os serviços essenciais, a exemplo dos hospitais, forças de segurança, entre outros. A ação da polícia militar, com eventual apoio do Exército, permitiu a ultrapassagem de caminhões-tanque pelos bloqueios na saída do Itaqui e em demais localidades, mantendo um fluxo, ainda que diminuído, de combustíveis e insumos para os serviços essenciais, para a capital e o interior do Estado;
- Com a desmobilização da greve no plano nacional, ainda se observa, embora em menor grau que na maioria dos demais Estados da Federação, desabastecimento no comércio varejista, especialmente no que se refere aos hortifrutigranjeiros, que levou inclusive à paralização completa da CEASA da capital. Ainda estão sendo estimadas as perdas provenientes da retenção de perecíveis nas estradas, com destaque para os carregamentos de leite e laticínios, de hortifrutis, e também no caso do transporte de carga viva e no suprimento de rações e insumos agropecuários;
- O Estado do Maranhão destaca-se por praticar uma das menores alíquotas de ICMS dentre os Estados da Federação. Desde 2016, houve redução de 17% para 2% o imposto sobre óleo diesel utilizado pelas empresas de transporte coletivo;
- A Receita do Estado do Maranhão com o ICMS sobre combustíveis e derivados alcançou R\$ 1,9 bilhões em 2017, cerca de 30% da arrecadação total. Estimativas da SEFAZ apontam que a redução de R\$ 0,46 no preço do Diesel, na hipótese de ser integralmente repassada ao consumidor final, terá como impacto a redução de R\$ 108 milhões na arrecadação Estadual (-1,7% da arrecadação de ICMS), o equivalente a -0,5% da Receita Total do Estado.

Mercado de trabalho formal maranhense registra 1,8 mil admissões líquidas no 1º quadrimestre de 2018, comparado a 6,3 mil demissões líquidas no mesmo período de 2017.

- Os bons números de 2018, refletem sobretudo o aumento das contratações no setor de Serviços (+3,8 mil, com destaque para as contratações do Governo do Estado em serviços de Saúde e de Educação) e a Agropecuária (+541, refletindo a expansão da Agricultura Graneleira e da Atividade Florestal);
- Já na Construção Civil (-1,8 mil), refletindo a recessão de crédito imobiliário (não obstante os investimentos do Governo do Estado em Infraestrutura) e o Comércio (-657, como decorrência da compressão da massa de rendimentos) concentraram a maior parte das demissões líquidas.

Maranhão: Geração de emprego formal de 2016 a 2018*, segundo subsectores de atividade; e Variação Absoluta

Subsetores de Atividade	Anual		1º Quadrimestre		Variação absoluta (b-a)
	2016	2017	2017 (a)	2018 (b)	
Total	-17.642	1.981	-6.267	1.779	8.046
Extrativa mineral	-97	-170	-98	4	102
Ind. de Transformação	-2.363	-2.155	-1.176	-127	1.049
SIUP 1	-360	71	-23	36	59
Construção civil	-12.181	872	-2.416	-1.794	622
Comércio	-2.254	-796	-2.583	-657	1.926
Serviços	-360	4.215	478	3.778	3.300
Administração pública	211	62	-103	-2	101
Agropecuária	-238	-118	-346	541	887

Fonte: MTE *Acumulado de Janeiro a abril, com ajustes até março. †SI.U.P - Serviços Industriais de Utilidade Pública

- Já os dados da PNADc, relativos ao 1º trimestre de 2018, mostram que a taxa de desocupação do Estado do Maranhão atingiu 15,6%, marcando elevação na comparação interanual (+0,6 p.p.) e contra o trimestre anterior (+1,3 p.p.), seguindo a mesma tendência da Região Nordeste (15,9%), cuja taxa de desocupação subiu 2,1 p.p em relação ao 4º trimestre de 2017. No Maranhão, assim como na maioria dos Estados do Nordeste e do Norte, permanece e se agrava um grau de informalidade bem maior que no nível nacional. Apenas 1 em cada 4 maranhenses são protegidos pelo estatuto do trabalho (carteira assinada, estatutários e militares ou empregadores);
- Em comparação ao 1º trimestre de 2015, quando se registravam 2,65 milhões de ocupados no Estado, a pesquisa do IBGE, registrou 2,38 milhões de ocupados no 1º trimestre de 2018. Reduziu-se, portanto a ocupação em cerca de 370 mil pessoas, sendo que cerca de 170 mil delas engrassaram o contingente de desocupados. Em contraste ao observado no setor formal, a maior parte dos desocupados nos últimos 3 anos, concentrou-se no setor Agropecuário e entre os chamados Conta Própria, cuja maioria esmagadora é composta por pequenos agricultores familiares, severamente afetados pelos impactos da seca de 15/16.