

# Resumo de notícias econômicas

11 de junho de 2021- *(sexta-feira)*

Ano 3 n. 108

Núcleo de Inteligência da Sedet



**CEARÁ**  
GOVERNO DO ESTADO  
SECRETARIA DO DESENVOLVIMENTO  
ECONÔMICO E TRABALHO

# PRINCIPAIS NOTÍCIAS DE POLÍTICA ECONÔMICA: 11 DE JUNHO DE 2021

## **BB faz ponte entre grandes conglomerados e startups (11/06/2021)**

### **Broadcast**

O Banco do Brasil convidou lideranças dos maiores grupos empresariais entre seus clientes para que conhecessem sua experiência com startups. No encontro, se surpreendeu com o número de 700 empresários presentes e, sobretudo, com a curiosidade em relação ao tema. O BB começou a investir em empresas nascentes de tecnologia para atender à tendência de digitalização de seus produtos e serviços e, recentemente, destinou R\$ 40 milhões para um fundo de venture capital ligado à internet das coisas (IoT). Segundo Francisco Lassalvia, diretor de corporate e investment banking do BB, as companhias não sabem quais mecanismos usar para chegar às startups que combinam com suas estratégias. Por isso, o banco decidiu apoiá-las. O BB tem um projeto ambicioso para tentar aproveitar a rapidez e a capacidade criativa de startups para acelerar não só seus processos, mas os de conglomerados. Lassalvia diz que seria uma espécie de coinvestimento do BB com grandes empresas interessadas em soluções desenvolvidas por agritechs, govtechs, fintechs e startups de experiência dos clientes.

O BB estima ter mais de 500 grandes corporações entre seus clientes com apetite e perfil para desenvolver programas de Corporate Venture Capital (CVC) em parceria com o banco. Como pano de fundo, está a intenção de entregar aos clientes parrudos serviços que vão além das commodities bancárias. Embora até aqui a proposta se concentre em mostrar os caminhos ao investimento em startups, o BB poderá se tornar eventualmente o provedor de serviços financeiros das parcerias entre empresas e startups.

## Para crescer em suínos, JBS compra fábrica australiana

(11/06/2021)

### Broadcast

A JBS comprou a empresa australiana de suínos Rivalea por US\$ 135 milhões (cerca de R\$ 680 milhões). O negócio é, ao mesmo tempo, um pequeno movimento para a gigante brasileira e um sinal importante para a estratégia da companhia. A transação representa menos de 1% do valor de mercado da JBS, em uma região que responde por 4% das receitas totais do grupo, segundo cálculos do BTG Pactual. Mas se trata de uma indicação da diversificação produtiva e geográfica do conglomerado, além de um lembrete sobre o apetite por ativos que possam trazer sinergias ao negócio.

Em relatório, o BTG Pactual destacou o negócio como parte do “interessante movimento” em direção ao objetivo da empresa de se tornar uma companhia de alimentos mais diversificada. Avaliaram ainda o preço pago como atraente e lembram do potencial de sinergias com a marca Primo, operada pela brasileira na Austrália. “Uma vez que as preocupações com o balanço patrimonial foram resolvidas, a JBS está de volta ao modo de M&A (fusões e aquisições), anunciando sete aquisições nos últimos dois anos, das quais seis envolvem produtos de valor agregado”, destacaram os analistas.

O acordo fechado para adquirir a Rivalea, pertencente à empresa de alimentos QAF Limited, listada em Cingapura, permite à JBS assumir a liderança no processamento de suínos do país. Segundo a empresa, a companhia é dona de marcas conhecidas e tem 25% do segmento na Austrália. A Rivalea tem faturamento anual de aproximadamente 400 milhões de dólares australianos (US\$ 310 milhões), duas fábricas e mais de mil colaboradores. “Adicionamos marcas importantes ao nosso portfólio e criamos melhores condições para acelerar o crescimento dos negócios de valor agregado”, afirmou o CEO Global da JBS, Gilberto Tomazoni.

Yago Travagini Ferreira, consultor da Agrifatto, afirmou que o momento é favorável para a venda de carne suína e de produtos mais baratos no mercado doméstico australiano, em função da recuperação econômica do país pós-pandemia e do encarecimento da carne bovina.

O setor de suínos não é o mais forte no país – grande produtora de carne bovina – e tem menor relevância no mercado internacional, com produção de cerca de 420 mil toneladas por ano, das quais apenas 35 mil toneladas são exportadas. Ainda assim, para Travagini, a diversificação da operação da JBS é importante para dar mais segurança produtiva à empresa.

Para o braço da gigante brasileira que opera na Austrália, a conjuntura tem sido desafiadora, após as condições climáticas desfavoráveis dos últimos anos, que eliminaram mais de 500 mil animais. Enquanto pecuaristas tentam recompor o rebanho, a escassez na oferta tem elevado os preços da carne bovina e levado os consumidores a optarem por proteínas mais baratas. A estratégia da JBS vai ao encontro desse cenário, já que no último balanço os executivos disseram que a operação da empresa na Austrália, capitaneada pela JBS USA, quase não contribuiu com o Ebitda (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização) gerado no primeiro trimestre. Na ocasião, o CEO da empresa nos EUA, André Nogueira, disse que só espera melhora significativa na produção de bovinos australiana no ano que vem e que o único setor com bom desempenho é a marca Primo, de produtos industrializados.

Ao mesmo tempo que avança na estratégia de se tornar uma empresa de alimentos mais diversificada, a JBS também se esforça para mostrar respostas para as cobranças de investidores em torno de práticas mais sustentáveis. Ontem, anunciou uma títulos voltados à sustentabilidade, com vencimento em 10 anos e opção de recompra em 5 anos, disseram fontes.

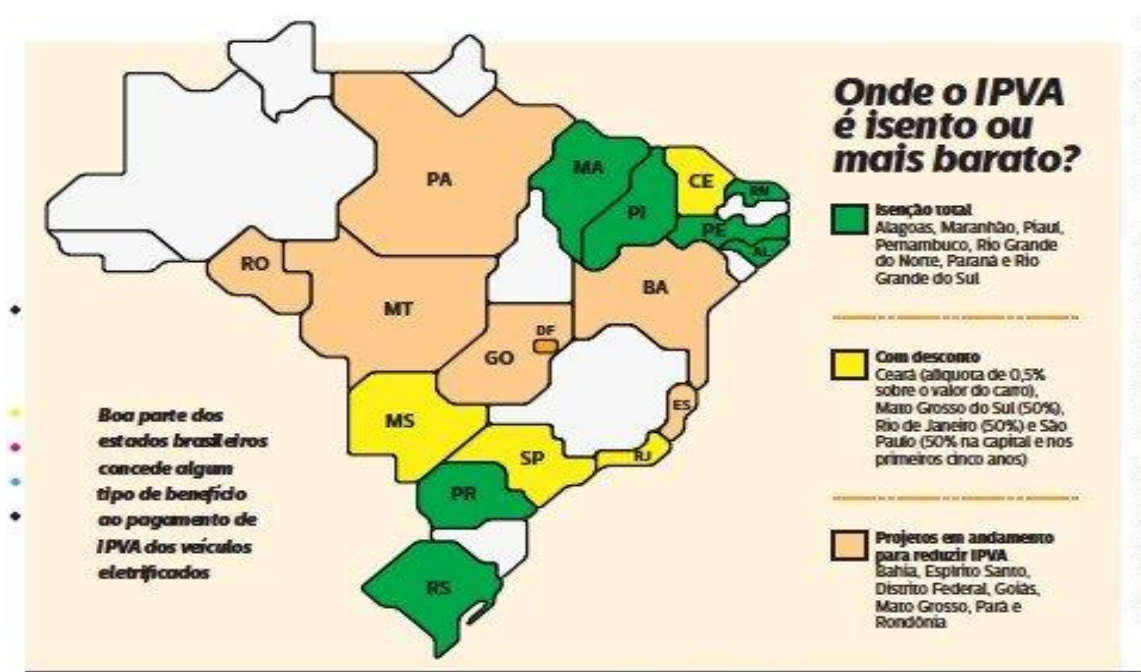
A companhia informou haver uma série de medidas em andamento para tornar suas operações mais sustentáveis em todo o mundo. Como parte desse processo, a JBS estabeleceu como meta reduzir as emissões de gás efeito estufa em 30% até 2030, tomando por base as emissões de 2019, conforme as fontes.

## **Preço do carro elétrico ainda é alto, mas alguns fatores geram economia ao proprietário (11/06/2021)**

**O Estado de S. Paulo**

Comprar um automóvel elétrico no Brasil ainda é para poucos, devido aos preços exorbitantes dos modelos no mercado. Mas existem algumas compensações que aliviam o bolso do consumidor. A principal delas é a manutenção, aproximadamente, 30% mais barata, em comparação ao automóvel com motor a combustão, graças à inexistência de componentes como velas, correias, filtros de combustível e de óleo, engrenagens de câmbio e bielas.

“Não há dúvida de que o carro elétrico – que não emite gases poluentes – é a mola propulsora dos novos tempos da mobilidade urbana”, afirma Rogério Markiewicz, presidente da Associação Brasileira dos Proprietários de Veículos Elétricos Inovadores (Abravei). “Por isso, ele poderia receber mais incentivos.” Markiewicz se refere à incidência de Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), que vai de 7,5% a 14%. “É uma conta maluca, que envolve fatores como peso, potência do carro e eficiência energética”, diz.



No entender de Markiewicz, o IPI poderia ser menor. No entanto, alguns estados do País reconhecem a importância desse tipo de veículo, ao conceder descontos ou isenção total no pagamento do IPVA. “A isenção completa existe em estados do Nordeste. Outros ainda avaliam a viabilidade de não cobrar IPVA ou dar bons descontos.”

A cidade de São Paulo concede 50% de desconto no pagamento de IPVA e permite que os carros elétricos circulem nas ruas todos os dias, liberados do rodízio

municipal. “Estudos mostram que o preço do quilômetro rodado do automóvel com motor convencional custa entre R\$ 0,50 e R\$ 0,75. No veículo elétrico, esse valor cai para R\$ 0,16. Para quem dispõe de geração fotovoltaica, o preço cai para R\$ 0,04”.

O valor do quilômetro rodado é zero se o proprietário recarregar a bateria nos eletropostos existentes, por exemplo, em shoppings centers, concessionárias ou em rodovias, como a Presidente Dutra, que não cobram nada pelo serviço. “É um custo bem menor do que completar o tanque com etanol ou gasolina ao longo do mês.” Fazendo uma comparação com o abastecimento do reservatório de 44 litros do Chevrolet Onix – carro mais vendido do Brasil –, o preço é de aproximadamente R\$ 230 com gasolina e R\$ 180 com etanol. Na ponta do lápis, a despesa foi, respectivamente, 34% e 45% menor.

Para economizar em percursos bem mais longos, basta fazer um planejamento de viagem. Ao dirigir mais de mil quilômetros de Brasília, onde mora, até São Paulo, Rogerio Markiewicz sabe exatamente quais são as paradas que deve fazer a fim de recarregar seu Chevrolet Bolt. “Não gasto nada pela energia elétrica consumida e sei que não correrei o risco de ficar sem carga. Trinta minutos são suficientes para realimentar 80% da bateria”, ressalta. “Muitas vezes, o consumidor fica receoso, achando que não terá onde recarregar a bateria no meio do caminho”, acrescenta Mendes.

“Ter um carro elétrico é levar o posto de abastecimento para dentro de casa.” A definição de Evandro Mendes está cada vez mais real na cidade de São Paulo, por causa da lei municipal 17.336/2020. Ela regulamenta a obrigatoriedade de instalação de pontos de recarga em novos prédios residenciais e comerciais, com cobrança individual da energia consumida. “A medida agrega valor tanto ao veículo como ao imóvel”, acredita.

## **Entenda por que vale a pena adquirir um carro por assinatura (11/06/2021)**

### **O Estado de S. Paulo**

Cresce no mercado a procura por serviços de assinatura mensal de automóveis. Assim como assinar serviços de streaming para assistir a filmes e séries, também é possível ter a assinatura de um carro. Não é um fenômeno novo, mas certamente o

momento atual de pandemia acelerou essa demanda. Muitos encontraram nessa opção facilidades imediatas e outros benefícios que boa parte dos consumidores não conhecia.

Por consumidor aqui entendemos milhões de pessoas. Para alugar um veículo, é necessário apenas ter carteira de habilitação e cartão de crédito. No modelo de assinatura, em que contratos mais longos podem ser firmados entre usuário e locadora, esse potencial é ainda maior, dadas as facilidades de pagamento que podem ser enfeixadas num pacote preparado pela prestadora do serviço de locação para esse relacionamento de longo prazo com o cliente.

Com um valor fixo mensal, o cliente tem à disposição um carro novo, pelo qual irá pagar apenas a mensalidade, sem se preocupar com os custos de revisão, manutenção, seguros, tributos e taxas referentes ao veículo – do IPVA ao Imposto de Renda. A oferta é muito diversificada. Podem ser alugados desde modelos mais básicos, os chamados veículos de entrada, até os mais equipados e luxuosos. Adquirir um carro é sempre uma tarefa que demanda tempo, pesquisa, dedicação, acompanhamento de preços e condições de financiamento. Trocar o seminovo por um modelo 0-km então é sinônimo de esforço redobrado – e eventual prejuízo. Na grande maioria das vezes, o motorista vai arcar com uma depreciação significativa.

O serviço por assinatura é uma alternativa que traz muito mais comodidade e rompe com esse padrão exaustivo e deficitário. Paga-se pelo uso, e não pela posse. E ter um ativo como um automóvel na garagem, hoje, demanda cada vez mais custos.

Inclusive, para diminuir os custos mensais e ter um caixa extra, muita gente vendeu o veículo próprio, optando por assinatura de contrato de aluguel. Outra ‘descoberta’ recorrente é compreender que, com a assinatura, o dinheiro a ser despendido em uma compra ou troca de automóvel pode ser destinado a um investimento, sem que se abdique do conforto e da mobilidade de contar com um veículo em excelentes condições de uso.

O brasileiro começou a colocar a conta da manutenção do veículo próprio e verificou que, muitas vezes, não compensa arcar com essas despesas. Principalmente agora que o serviço de assinatura começa a se consolidar e a oferecer cada vez mais opções aos motoristas.

Por fim, contratos de assinatura podem ter duração de 12 a 48 meses, e podem ser renovados periodicamente, o que representa uma oportunidade para trocar de veículo, dentro da mesma categoria ou acima, optando por um novo modelo e sentindo o gostinho de rodar com cheirinho de carro novo.

## **Estados têm dificuldades para aprovar medidas exigidas por socorro federal (11/06/2021)**

### **O Estado de S. Paulo**

Governadores enfrentam resistência para aprovar medidas como corte de benefícios a servidores e incentivos fiscais, vistas como impopulares faltando pouco mais de um ano para as próximas eleições; Rio e Minas falam em ‘atalhos’ para aderir a programa

A pouco mais de um ano das eleições, governadores que querem ingressar no novo Regime de Recuperação Fiscal terão de empenhar seu capital político na aprovação de medidas amplas de ajuste. Enquanto Rio Grande do Sul e Goiás estão adiantados, Rio de Janeiro e Minas Gerais devem enfrentar resistências políticas em suas Assembleias. Nesses dois Estados, já se fala em buscar “atalhos” para que sejam aceitos no programa sem cumprir todo o roteiro do ajuste. A tentativa de “abreviar” o percurso para acessar o socorro federal poderia blindar governadores e parlamentares do desgaste de aprovar, às vésperas de uma eleição, medidas impopulares como cortes em incentivos fiscais, extinção de benefícios para servidores e reformas na Previdência do funcionalismo estadual. Nos dois Estados com mais medidas pendentes, Rio e Minas, os governadores Claudio Castro (PL) e Romeu Zema (Novo), respectivamente, devem concorrer à reeleição.

Qualquer investida para flexibilizar as exigências do programa enfrenta forte oposição do Ministério da Economia e é vista com maus olhos por Estados que têm, ao longo dos últimos anos, implementado duras medidas de contenção de gastos. O temor entre técnicos do governo federal é que a lei seja novamente driblada por liminares obtidas no Supremo Tribunal Federal (STF), em novo revés na tentativa de incentivar o ajuste dos Estados.



Rio, Minas, Rio Grande do Sul e Goiás precisam acessar o socorro porque a parcela da dívida com a União é muito grande em relação a seus orçamentos, pressionados por rombos na Previdência dos servidores. Eles hoje dependem de liminares judiciais para suspender o pagamento, o que pode ser revertido a qualquer momento.

O Rio foi o único a aderir ao Regime de Recuperação Fiscal (RRF), em 2017, mas a experiência revelou problemas do programa, o que levou a uma reformulação aprovada no início de 2021. Assim, as novas regras exigem que o Estado faça a adesão e, então, aprove o pacote de ajuste antes da homologação do plano, que deve ocorrer em até 180 dias a partir da habilitação inicial. O texto coloca como requisito a “implementação” das medidas, ou seja, não bastaria o envio de projetos de lei.

O prazo de seis meses para aprovar o ajuste é considerado exíguo por especialistas e políticos. Rio Grande do Sul e Goiás adotaram uma estratégia de antecipação e têm aprovado medidas desde 2019, com reformas na Previdência e no RH do funcionalismo estadual. Para esses Estados, a única medida que falta é a instituição de um teto para os gastos. Atrasos. Rio e Minas, porém, acumulam pendências. No Rio, falta aprovar mudanças nas regras da Previdência, extinguir benefícios do funcionalismo e criar o teto de gastos. Minas, por sua vez, ainda não conseguiu sequer aprovar a lei que autoriza o Estado a aderir ao programa de socorro federal.

O consultor Raul Velloso duvida da aprovação de medidas de ajuste em praticamente todos os Estados, em parte porque o calendário eleitoral de 2022 foi mesmo antecipado. “Ou o governador é suficientemente forte e articulado, e aprova o que quiser ou é muito difícil, na maioria dos lugares”, afirma Velloso. Para ele, os Estados acabarão recorrendo ao STF.

## **Produção de Aço e Descarbonização (11/06/2021)**

### **Broadcast**

Segunda maior produtora de aço do mundo, a ArcelorMittal anunciou em março a meta de reduzir em 30% as emissões de carbono na Europa, até 2030. Esta

semana, a subsidiária da empresa divulgou a meta para o Brasil no mesmo período: 10%.

A meta menor de descarbonização da empresa para o Brasil está basicamente ligada às ferramentas disponíveis à siderúrgica pelos próximos nove anos: a busca por maior eficiência energética e, mais recentemente, a possibilidade de acesso ao gás natural no Espírito Santo, onde está a maior usina do grupo, em Tubarão.

## **Crescimento do “Home Equity” (11/06/2021)**

### **Broadcast**

O Santander Brasil fechou o primeiro trimestre com crescimento de 74% nas contratações de financiamento pessoal com garantia de imóvel, o chamado home equity. O banco não revela o total liberado nesse período, mas diz que sua carteira no segmento chegou a R\$ 2,6 bilhões, o equivalente a 22% do mercado.

O home equity é uma das principais apostas do Santander Brasil para avançar no ramo imobiliário. O banco oferece empréstimos a taxas de 0,95% ao mês, sem correção, e pagamento em até 20 anos. Os financiamentos com garantia de imóvel decolaram, com o maior apetite de bancos e a concorrência das fintechs, além da maior divulgação. A carteira do setor ficou estagnada em torno dos R\$ 10 bilhões por anos, mas voltou a crescer em 2020. Está em R\$ 11,8 bilhões, diz a Associação Brasileira das Entidades de Crédito Imobiliário e Poupança (Abecip).

## **Crescimento do mercado de locação (11/06/2021)**

### **Broadcast**

A gestora de recursos Sequoia Properties avança no crescente mercado brasileiro de locação. O grupo tem em seu cronograma a produção de 70 apartamentos que serão destinados a aluguel. Ficarão em ruas e avenidas nobres da capital paulista, como Oscar Freire, Rebouças e Pedroso de Moraes. O grupo já tem um portfólio com 200 apartamentos nas regiões da Consolação, Pinheiros e Berrini. A ocupação caiu devido à pandemia, e está em 70%, abaixo da média histórica da

empresa, que é acima de 85%. Mas a confiança é de que mais pessoas busquem alugar sem ter de desembolsar uma fortuna para ser o dono do imóvel.

O presidente, Joaquim Rocha Azevedo diz que a estratégia é constituir um portfólio de empreendimentos, e, após avançar no processo de locação, vender os ativos a um fundo de investimento, a ser originado pela gestora, com o objetivo em renda recorrente.

## **Startup Buser recebe aporte de R\$ 700 milhões (11/06/2021)**

### **Broadcast**

Em uma aposta na retomada do turismo, a startup mineira Buser, de transporte intermunicipal de ônibus, anunciou ontem um aporte de R\$ 700 milhões, liderado pelo fundo LGT Lightrock. A rodada também contou com a participação de Softbank, Monashees, Valor Capital Group, Globo Ventures e Canary, todos investidores da Buser nas séries anteriores, além de Iporanga Ventures. Segundo a empresa, a rodada é parte de um plano de investimento de R\$ 1 bilhão no Brasil nos próximos dois anos, que inclui a entrada em novos negócios – além do aporte, a Buser usará caixa próprio para atingir o valor previsto.

“A maior parte dos recursos será usada para expansão nacional, que envolve vários gastos como equipe, promoções e melhorias das estações de embarque. Dentro disso, cerca de R\$ 200 milhões serão usados para financiar veículos para os nossos parceiros”, disse ao Estadão Marcelo Abritta, cofundador e da Buser.

Além de explorar o transporte de passageiros, a Buser agora está voltando atenções para quatro novos segmentos: marketplace em parceria com grandes viagens, transporte de cargas, financiamento de ônibus e transporte urbano.

O potencial para continuar crescendo pode ser ainda mais forte, de acordo com Gilberto Sarfati, professor da FGV. “O aporte vai ajudar a expandir e preparar a empresa pro momento em que o número de viagens aumentar. O potencial para expandir para outras regiões do Brasil é grande e é um bom momento para eles receberem esse investimento.”

O setor de turismo foi um dos mais impactados pela pandemia. As atividades turísticas já somam um prejuízo de R\$ 341,1 bilhões desde o início da pandemia de

covid-19 – o setor chegou a abril deste ano operando com 61,4% da sua capacidade mensal de geração de receitas, segundo cálculo da Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC).

A Buser sofreu com o cenário e chegou a ficar cerca de 3 meses sem nenhuma operação em 2020. O começo da retomada das atividades, porém, trouxe bons números: segundo a Buser, em dezembro de 2020, seu volume de passageiros foi o dobro em relação ao mesmo mês de 2019. Para Guilherme Fowler, professor do Insper, o aporte na Buser é uma aposta de que a economia vai retomar com o avanço da vacinação.

Assim, a Buser espera crescer 10 vezes em faturamento até o final de 2022 – quanto a funcionários, a meta é triplicar a equipe neste período, chegando a 600 pessoas.

*Os textos do conteúdo exposto neste informativo não são de autoria do Governo do Estado do Ceará.*

**Assessoria de Comunicação - Sedet**  
**Fone: (85) 3444.2900**  
**[www.sedet.ce.gov.br](http://www.sedet.ce.gov.br)**

# MERCADOS E ÍNDICES SELECIONADOS (11/06/2021)

DADOS DEMOGRÁFICOS				
INDICADOR/REGIÃO	CEARÁ	NORDESTE	BRASIL	PERÍODO
Área Km2	148.894	-	8.510.295	
População	9.187.103	57.374.243	211.755.692	
Dens demográfica hab/km2	56,76		22,43	

Fonte: IBGE

INDICADORES SOCIAIS				
INDICADOR/REGIÃO	CEARÁ	NORDESTE	BRASIL	PERÍODO
Índice de GINI:	0,6193	0,6277	0,6086	
Renda domiciliar per capita R\$	942	-	2.398,00	
Expectativa da Vida	74,1	-	76,7	2017
IDH	0,68	-	0,765	2010

Fonte: IBGE

DADOS ECONÔMICOS				
INDICADOR/REGIÃO	CEARÁ	NORDESTE	BRASIL	PERÍODO
PIB	R\$ 156,1 BI	-	R\$ 6,90 TRI	2020
Saldo da Balança Comercial (Em Mi US\$)	-318,8 (12º)	-	7.907,8	Jan-Mar/2021
Estoque do Volume de Crédito	87,76 BI		4,05 TRI	Fev/2021
INFLAÇÃO				
	RMF	NORDESTE	BRASIL	PERÍODO
Meta	-	-	3,75	2021
IPCA (Acumulado no Ano)	3,36		2,37	04/2021

Fonte: Banco Central, ME e IBGE

MERCADO DE TRABALHO				
INDICADOR/REGIÃO	CEARÁ	NORDESTE	BRASIL	PERÍODO
Contratações	150.989	812.613	6.406.478	Jan-Abr/2021
Demissões	130.963	724.037	5.448.589	Jan-Abr/2021
Saldo de Empregos Gerados	20.026	88.576	957.889	Jan-Abr/2021
Desocupação (%)	14,4	17,2	13,9	4 TRI 2020
Nível de Ocupação (%)	42,8	41,6	48,9	4 TRI 2020
População em Idade de Trabalhar	7.620 (100%)	46.767 (100%)	176.362(100%)	4 TRI 2020
Força de Trabalho (mil)	3.808 (50%)	23.484 (50%)	100.104 (57%)	4 TRI 2020
Ocupada (mil)	3.260	19.455	86.179	4 TRI 2020
Desocupada (mil)	548	4.029	13.925	4 TRI 2020
Fora da Força de Trabalho (mil)	3.812 (50%)	23.283 (50%)	76.258 (43%)	4 TRI 2020

Fonte: IBGE e ME

Total de Empresas Ativas -2021				
INDICADOR/REGIÃO	CEARÁ	NORDESTE	BRASIL	PERÍODO
Empresas Ativas	600.790	3.462.249	19.907.733	2020

Fonte: ME

Abertura/Fechamento de Empresas – Ceará -2018 a 2021					
Especificação	Total do Ano			2021	
	2018	2019	2020	Maio	Até Maio
	Abertura	69.981	84.948	89.084	8.455
Fechamento	71.796	31.501	27.463	2.735	14.638
Saldo	-1.815	53.447	61.621	5.720	31.048

Fonte: JUCEC

CONDEC – 2020 e 2021				
	Protocolos (Atraídos)		Resoluções (Implantados)	
	2020	2021 (Até Maio)	2021	2021 (Até Maio)
Quantidade	39	13	19	2
Investimentos Privados Projetados (R\$)	881.278.406,90	66.902.080,54	165.696.341,37	48.222.455,48
Emprego Direto Projetados	7296	1297	1965	10

Fonte: ADECE

PECEM – Total de Movimentação de Cargas (Toneladas) – 2018 a2021					
Período	Total do Ano			2021	
	2018	2019	2020	Abril	Até Abril
		17.214.859	18.096.308	15.930.483	1.755.051

Fonte: CIPP