

01\03\2012

[União espera incluir até 12 empreiteiras em acordo da construção civil](#)

[Perspectivas ainda são de alta para a bolsa](#)

[Nos EUA, Odebrecht busca obras em estradas e portos](#)

[Especialistas defendem gestão privada em portos](#)

[Sucata do setor aéreo dificulta modernização de aeroportos](#)

[Trabalhadores do Porto do Açú encerram greve](#)

[TCU libera licitação da 'Ferrovia da Soja'](#)

[Gigantes do setor de cana ampliam sistema ferroviário](#)

[Um compromisso histórico na construção](#)

[Mulher enfrenta a família para pilotar trem em Dubai](#)

[Pobre comércio com a China](#)

[Ferrovia para nova mina de ferro da Rio Tinto ganha aprovação](#)

[Túnel nem saiu, mas já movimentou Jabaquara](#)

[Copa atrai investimentos](#)

Valor Online
01 de março

União espera incluir até 12 empreiteiras em acordo da construção civil

Por Yvna Sousa | Valor

BRASÍLIA - Em evento no Palácio do Planalto nesta quinta-feira, às 10h30, será lançado um pacto articulado entre governo federal, entidades patronais e centrais sindicais para garantir melhores condições para os trabalhadores da construção civil.

A expectativa do governo, segundo fontes do Palácio do Planalto, é que entre oito e 12 empreiteiras, responsáveis por grandes obras de infra-estrutura no país, assinem o acordo no evento de amanhã. Batizado como "Compromisso Nacional para o Aperfeiçoamento das Condições de Trabalho na Indústria da Construção", o documento não substituirá convenções e acordos coletivos -- isto é, é de livre adesão. O compromisso é fruto de uma mesa de negociação criada em março de 2011 pela Secretaria-Geral da Presidência da República, depois que a Camargo Corrêa e Odebrecht enfrentaram problemas com trabalhadores insatisfeitos nos canteiros das obras das usinas hidrelétricas de Jirau e Santo Antônio, no Rio Madeira (RO).

Um dos participantes da mesa, o presidente da Central Única dos Trabalhadores (CUT), Artur Henrique, disse ao Valor que, embora não seja obrigatório para todo o setor, o acordo traz "compromissos importantes para os trabalhadores".

O presidente da CUT diz que o documento será um importante instrumento de negociação entre sindicatos e empresas.

"A empresa que tomar a decisão de não assinar [o acordo], cabe a nós das centrais fazer campanha mostrando aquelas que têm compromisso e aquelas que não têm. Essa vai ser uma forma de pressionar", declarou Artur Henrique.

Entre as principais medidas previstas pelo compromisso, estão o recrutamento dos trabalhadores por meio do Sistema Nacional de Emprego (Sine), o que extingue os intermediadores, os chamados "gatos", além da obrigação de representação sindical nos canteiros de obras, com garantias de estabilidade para os representantes.

O compromisso, segundo Artur Henrique, também abre espaço para a negociação de outras reivindicações, como um piso nacional para os trabalhadores da construção civil, principalmente para aqueles que trabalham em projetos similares, como as obras dos estádios da Copa de 2014.

"O compromisso ajuda a ir resolvendo pendências e ir construindo uma relação para chegar ao ponto de ter um acordo coletivo nacional", declarou o presidente da CUT.

(Yvna Sousa | Valor)

[<inicio>](#)

Valor Online
01 de março

Perspectivas ainda são de alta para a bolsa

Por Luciana Monteiro | De São Paulo

Mesmo após um mês em que o Índice Bovespa voltou a dar alegrias aos investidores - depois da espantosa alta de 11,13% em janeiro -, o cenário ainda se mostra muito mais positivo que negativo para o investimento em ações em março. Com valorização de cerca de 5%, o Ibovespa encerrou fevereiro como a melhor aplicação entre os ativos financeiros. E, dado o caminhão de dinheiro que vem sendo depositado no mercado internacional, principalmente na Europa, a expectativa é de que a bolsa brasileira continue sendo destino de boa parte desses recursos.

Ontem, por exemplo, o Banco Central Europeu (BCE) voltou a emprestar recursos para os bancos. Desta vez, o BCE emprestou € 529,53 bilhões em uma operação de três anos. O número ficou acima das expectativas e supera o total de €489,19 bilhões de euros emprestado pelo BCE na primeira oferta da linha de três anos, a juros de 1% ao ano, em dezembro do ano passado. Com esse novo empréstimo, mais um caminhão de dinheiro será despejado no mercado internacional e uma parcela acabará vindo para o Brasil, ressalta Mauricio Pedrosa, sócio da Queluz Asset Management.

Apesar de haver neste momento duas forças imensas atuando sobre os mercados - os fundamentos ruins das economias europeias e a liquidez imensa -, a grande quantidade de dinheiro em circulação no mundo deve prevalecer, avalia Pedrosa. "Mas, depois de uma correção tão forte neste início de ano, talvez os investidores sejam mais seletivos em bolsa daqui para frente", diz.

Os números mostram justamente que os investidores internacionais já começaram a realizar parte dos lucros obtidos com ações. O saldo (aplicações menos resgates) dos aplicadores estrangeiros em bolsa estava negativo em R\$ 1,075 bilhão no mês até o dia 27. Em contrapartida, os institucionais - fundos de pensão e seguradoras - voltaram a comprar, com saldo positivo de R\$ 993,713 milhões no mesmo período.

O forte fluxo de recursos pode continuar beneficiando a bolsa brasileira, mas o investidor deve adotar uma postura mais cautelosa, ressalta Flavio Barros, gestor da Grau Gestão de Ativos. Isso porque, na avaliação dele, a recuperação da bolsa foi muito rápida e o que se vê são os governos apenas ganhando tempo e não efetivamente resolvendo os problemas lá fora, avalia ele.

Para Barros, uma nova bolha pode estar se criando com a atuação do BCE e, mais tarde, os investidores perceberão que não haverá crescimento mundial como o esperado. Por isso, ele recomenda que o investidor mantenha uma parcela do portfólio aplicado em bolsa em papéis mais defensivos e com fluxo de caixa mais previsível. O melhor, na avaliação do gestor da Grau, é priorizar empresas que se beneficiem do crescimento brasileiro, deixando de lado o setor de commodities.

Fevereiro foi marcado pela aprovação de um novo pacote de ajuda financeira para a Grécia. O plano aprovado por Comissão Europeia, BCE e Fundo Monetário Internacional (FMI) prevê a liberação de € 130 bilhões de euros. Apesar de importante, a ajuda não elimina o risco de calote da dívida grega, ressalta Pedrosa, da Queluz. "Crescem cada vez mais as apostas de que a Grécia sairá da zona do euro até o fim do ano", diz ele.

De qualquer forma, em fevereiro, o que se viu foram taxas menos pressionadas pagas durante leilões de títulos de dívida realizados pelos países europeus. Além disso, o mês trouxe dados industriais positivos na China e mesmo na Europa.

Internamente, o mês também foi marcado pelos leilões dos aeroportos de São Paulo (Guarulhos e Viracopos) e Brasília, que somaram R\$ 24,5 bilhões, com ágio total de 347%, considerando o valor mínimo R\$ 5,477 bilhões que o governo pedia pelos três aeroportos. A Infraero, empresa estatal que atualmente administra os aeroportos leiloados, terá uma participação de 49% em cada um dos três consórcios vencedores.

Na parte de balanços corporativos, os resultados da Petrobras decepcionaram. O lucro líquido referente ao quarto trimestre de 2011 caiu 52,4% ante o mesmo período de 2010, somando R\$ 5,049 bilhões. No acumulado do ano, o lucro líquido somou R\$ 33,313 bilhões, 5% abaixo dos R\$ 35,189 bilhões registrados em 2010. E uma nova fase na Petrobras começou em fevereiro, agora sob a gerência da nova presidente da empresa, Graça Foster.

Chamou a atenção também o anúncio de que o Itaú Unibanco pretende fechar o capital da Redecard menos de cinco anos após a empresa ter ido para a bolsa. O banco pretende realizar uma oferta aos minoritários, pagando R\$ 35 por ação, para cancelar o registro de companhia aberta da Redecard. É necessária a aprovação de dois terços dos acionistas.

Na renda fixa, os investidores se voltam para a próxima reunião do Comitê de Política Monetária (Copom), que se reúne entre os dias 6 e 7 de março para definir a nova taxa básica de juros. A expectativa dos economistas é de que o comitê mantenha a trajetória de queda da Selic. As apostas predominantes são de que o Copom reduzirá a taxa em 0,5 ponto percentual, passando de 10,5% ao ano para 10%.

Na avaliação de Pedrosa, da Queluz, dado o cenário de queda dos juros, o investidor pode, na parcela de renda fixa, colocar uma parte dos recursos em títulos prefixados e outra em papéis atrelados à inflação.

Com relação ao câmbio, até por conta da forte liquidez do mercado, as expectativas dos analistas são de queda do dólar e fortalecimento do real. Embora o Banco Central esteja se esforçando para manter o dólar nos níveis atuais, a grande liquidez internacional deve manter a moeda pressionada, já que o Brasil continuará atraindo recursos, avalia Barros, da Grau.

[<início>](#)

Valor Online
01 de março

Nos EUA, Odebrecht busca obras em estradas e portos

Por Fábio Pupo | De São Paulo



Neves, da Odebrecht: intenção de dobrar volume em contratos em cinco anos

Após assinar contrato para construção de uma estrada nos Estados Unidos neste ano, a Odebrecht pretende aumentar a participação do país no faturamento global de engenharia e construção. Considerando só esse setor, as receitas americanas são hoje tímidas para a companhia e representam menos de 1% do faturamento. Com a retomada de investimentos públicos do governo americano sentida pelos executivos, a expectativa é que o volume de contratos do grupo brasileiro no país dobre em cinco anos - impulsionado também por projetos portuários.

Pelo contrato assinado recentemente, a Odebrecht será responsável pela ampliação da rodovia pedagiada Sam Houston Tollway, entre a Rota 59 e a Rodovia Estadual 288, na região sul do condado de Harris - localizado na cidade de Houston. O valor do contrato não é tão expressivo quanto aos que o grupo está acostumado: R\$ 46 milhões. No entanto, é representativo porque se trata da primeira empresa brasileira a realizar um projeto público nos Estados Unidos.

As rodovias ainda podem proporcionar uma grande expansão das operações no país. Segundo Gilberto Neves, presidente da Odebrecht nos EUA, a companhia enxerga oportunidades especialmente no Texas. Nesse Estado, há projetos que somam US\$ 1 bilhão em investimentos e podem, inclusive, ser alvo de concessão à iniciativa privada - algo de grande interesse para o grupo. Operar como concessionária fora do Brasil não é uma novidade para a companhia. Neste ano, por exemplo, a Odebrecht começou a construir um trecho de 530 km da Ruta del Sol, estrada de 1 mil km que ligará Bogotá à costa do Caribe, da qual será concessionária após o investimento de US\$ 1,06 bilhão previsto. Além das estradas, é vista como prioridade para a empresa nos Estados Unidos a entrada em projetos de expansão de capacidade de portos. Segundo Neves, há um grande número de projetos para expansão de terminais sendo desenvolvidos paralelamente à ampliação do Canal do Panamá (conjunto de eclusas que transporta navios dos oceanos Atlântico ao Pacífico e vice-versa). A expansão, que tem obras em curso e previsão para ser concluída em 2014, já provoca o desejo de operadores americanos em expandir a capacidade em toda a costa americana para receber os novos navios.

Presença global

De onde vem o faturamento do grupo Odebrecht



As embarcações que agora poderão ser recebidas no Canal podem ter até 365 metros de comprimento e 49 metros de largura, ante 294,3 metros e 32,2 metros (respectivamente) do que era anteriormente suportado. O aumento de movimentação dos navios pós-Panamax (assim chamados por serem, pelo menos até agora, maiores do que a capacidade do Canal) provoca em toda a costa americana um grande número de projetos de dragagem (obra que permite o aprofundamento do canal por onde passam os navios) no entorno dos portos, a fim de torná-los aptos a receber as novas embarcações - o que é considerado pelos executivos como uma oportunidade.

Para Neves, embora a situação da economia americana não seja tão estimulante como há alguns anos, é sentido um ambiente melhor para os negócios no país. "Eu particularmente não acho que existirá uma euforia como existia em 2005, pois há uma consciência fiscal maior. Mas já sinto que há uma retomada de investimentos públicos", resume.

Há 21 anos no país, a Odebrecht tem entre as obras mais relevantes em andamento a conclusão do Terminal Norte do Aeroporto de Miami - contratos que têm valor superior a US\$ 2,5 bilhões. Além disso, o grupo participa da construção de um sistema de diques para contenção de enchentes em Nova Orleans (cidade do Estado da Luisiana). Considerando outras unidades (além da construção), o faturamento de todo o grupo chega hoje a US\$ 2 bilhões por ano no país, segundo Neves - o que representa 6% da soma global da companhia.

[<inicio>](#)

Valor Online
01 de março

Especialistas defendem gestão privada em portos

Por **Fernanda Pires** | Para o **Valor**, de Santos

SANTOS - Depois dos aeroportos, agora é a vez dos portos abrirem a administração para o capital privado, avaliam especialistas. Hoje, a atuação da iniciativa privada nos 34 portos públicos marítimos limita-se à movimentação das cargas por meio do arrendamento de terminais. Já a administração do porto (todo complexo aquaviário onde os terminais estão localizados) fica sob a tutela das companhias docas, empresas vinculadas à União.

Essas companhias são as responsáveis por ofertar a infraestrutura, como os acessos e os berços de atracação para os navios. As autoridades portuárias, porém, dependem em grande medida do orçamento da União para realizar investimentos e padecem de falta de autonomia administrativa. A saída, diz o economista Gesner Oliveira, ex-presidente da Sabesp, é incluir a iniciativa privada na governança portuária para aumentar a eficiência do setor. Segundo ele, existe um cardápio de possibilidades, entre as quais a criação de uma sociedade de propósitos específicos (SPE), a abertura de capital das companhias docas, ou a concessão pura - como no caso dos aeroportos e rodovias. A Lei dos Portos, de 1993, já prevê a concessão de portos à iniciativa privada, mas desde então apenas um complexo passou para as mãos privadas: Imbituba, Santa Catarina. Conforme o **Valor** antecipou no ano passado, a Secretaria de Portos (SEP) prepara o edital de licitação de quatro novos portos (Manaus, no Amazonas; Porto Sul, na Bahia; Águas Profundas, no Espírito Santo; e Vila do Conde, no Pará). Atualmente o governo estuda justamente o modelo de exploração privada desses complexos. A avaliação é que existe um ambiente oportuno para incluir a iniciativa privada na administração. "Em tese, o modelo usado nos aeroportos poderia ser replicado nos portos. O projeto de Manaus, até onde sabemos, não teria participação de companhia docas", afirma a advogada Rosane Lohbauer, do escritório MHM Madrona Hong Mazzuco Brandão Sociedade de Advogados, especializado em infraestrutura. Procurada, a SEP não retornou o pedido de entrevista.

"Depois dos aeroportos, os portos são a grande fronteira. Mas mais importante do que a modalidade é entender que cada porto é um caso. Isso é urgente porque existe uma grande fragilidade do setor", diz Oliveira, que falou ontem sobre o modelo de Parcerias Público-Privadas (PPPs) para os portos no seminário Portos + 120.

Nos últimos 20 anos, a corrente brasileira de comércio exterior aumentou 637%, encerrando 2010 em US\$ 400 bilhões. E os portos respondem por 95% da movimentação brasileira. Apesar da relevância, o segmento vem recebendo investimentos em ritmo menor que outros setores de infraestrutura.

De acordo com o advogado Fernando Marcato, sócio da consultoria GO Associados, os portos receberão R\$ 14 bilhões entre aportes públicos e investimentos privados entre 2010 e 2013. Um aumento de 203% sobre o intervalo 2005-2008, mas muito abaixo dos valores do setor ferroviário (que irá para R\$ 29 bilhões) e de transporte rodoviário (para R\$ 33 bilhões).

(*Fernanda Pires | Valor*)

[<inicio>](#)

Valor Online
01 de março

Sucata do setor aéreo dificulta modernização de aeroportos

Por **John Lyons** | **The Wall Street Journal**, de Brasília

Um obstáculo inesperado apareceu na preparação dos aeroportos superlotados do Brasil para a Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016: cemitérios de aviões na pista.

Em terminais por todo o país, aviões sem portas, turbinas e até sem nariz enferrujam a céu aberto. A frota inclui desde 737s da Boeing no Rio de Janeiro até cargueiros turboélice C-47 da Douglas, dos tempos da Segunda Guerra Mundial, na fronteira Tabatinga, AM. Este está parado lá há 16 anos. É um ferro-velho da turbulenta história do setor aéreo nacional. Concordatas ao longo de décadas deixaram centenas de aviões num limbo jurídico, junto com dezenas de aviões menores capturados de traficantes de drogas.

Os aviões ficam enferrujando enquanto os tribunais do país ponderam o que fazer com eles, o que pode demorar dez anos ou mais. Uma companhia aérea que parou de voar, a TransBrasil, quebrou em 2001. Os ferros-velhos de aviões estão se tornando um problema olímpico. Alguns estão impedindo expansões de terminais para abrigar os turistas para a Copa e a Olimpíada.

Cinco aviões enferrujados estão impedindo as obras para dobrar o tamanho do terminal de Manaus, que deve abrigar jogos da Copa. Em Brasília, os Boeings ficam na área para a qual está planejado um novo terminal.

"Tenho coçado minha cabeça perguntando para onde posso levar" os aviões, diz Antônio Silveira, gerente do aeroporto Juscelino Kubitschek.

Alguns aeroportos brasileiros passaram a lavar os aviões indesejados para que os passageiros pensem que só estão aguardando para decolar.

Aviões estão se decompondo não muito longe da torre de controle de várias cidades latino-americanas. Na região, ainda pobre, aeronaves velhas são poupadas para aproveitamento das peças. Mas o Brasil se destaca por seu enorme tamanho e o número de aviões envelhecidos que impedem suas aspirações à modernidade aeronáutica.

Durante anos, controladores de tráfego aéreo em Brasília reclamaram por estarem perdendo contato visual com aviões pequenos que chegavam à pista, onde um apodrecido Boeing 767 da TransBrasil e outros jatos bloqueavam sua visão. Finalmente, funcionários mudaram os aviões de lugar.

Em São Paulo, boa parte do aeroporto de Congonhas é uma cidade fantasma de jatos dilapidados estacionados entre hangares vazios, armazéns e até um prédio de escritórios de seis andares, todos no limbo desde a quebra da Vasp SA, em 2005.

Os responsáveis pelo aeroporto querem usar o espaço para novos portões que aliviem o congestionamento e atrasos crônicos do terminal. Mas não podem encostar a mão nos velhos aviões da Vasp enquanto a concordata estiver em tramitação.

Quem está tentando resolver a situação é Marlos Melek, um juiz federal de 36 anos de idade que passa seus dias investigando corrupção de funcionários judiciais de instâncias inferiores. No ano passado, ele propôs expandir seu mandato para incluir a retirada dos aviões de atoleiros legais, e ajudar a vendê-los para criar mais espaço nos aeroportos.

Um ano mais tarde, o programa chamado Espaço Livre Aeroportos conseguiu remover 14 aviões. Vários outros devem sair este mês.

O processo é lento porque o magistrado não tem autoridade real. Seu mandato é para tentar convencer juízes de concordata, credores, agências governamentais e autoridades de aviação de que todos têm a ganhar em deixar os aviões com ele.

Melek é um ávido piloto, e gostar de aviões ajuda sua causa. Numa recente visita a um representante de aeroportos, Melek quebrou o gelo mostrando fotos de aviões armazenadas em seu iPhone. Então, lançou seu discurso sobre limpar a sucata do volátil passado do Brasil. Já se passou muito tempo, mas agora, diz Melek, o esporte fez da eficiência dos aeroportos uma prioridade. "O pessoal acha que é sobre a Copa do Mundo", diz ele, acrescentando: "Eu nem gosto de futebol".

Em 2006, Melek tentou, mas não conseguiu, resgatar um punhado de aviões comerciais que estavam estacionados fazia cinco anos, desde a concordata da TransBrasil. Ele propôs que os jatos fossem alugados e a receita usada para pagar credores. A ideia foi descartada por um juiz do caso.

Em vez disso, os aviões apodreceram sob o clima tropical. Hoje, muitos valem menos por quilo do que latas de cerveja vazia, estima Melek. "A burocracia brasileira matou esses aviões", diz.

Melek não quer que a burocracia mate de novo. Por exemplo, ele pessoalmente recolhe aviões confiscados em ações contra o antitráfico, já que pode levar semanas para contratar pilotos profissionais para isso. Estar presente ajuda a evitar recursos por parte de advogados de defesa. Como Melek é um juiz, ele pode rejeitar qualquer objeção na hora, diz ele.

Em janeiro, Melek foi a uma remota fazenda na fronteira do Amazonas para pegar um turboélice Cessna 206 supostamente usado para transportar cocaína. A visita de surpresa a uma fazenda que se suspeita pertencer a um traficante pode ser algo perigoso, então Melek foi com três policiais federais fortemente armados e carregou, ele mesmo, uma pistola.

O dono do Cessna já estava na cadeia. Mas sua esposa e funcionários estavam lá. "A gente queria o elemento surpresa, assim eles não iam ter tempo para estragar o avião, mas com isso nossa chegada foi muito tensa", diz ele.

Melek entrega aviões suspeitos de pertencer ao tráfico para autoridades que precisam deles para chegar a áreas sem acesso rodoviário. Mas primeiro Melek cola um adesivo com as iniciais da Corregedoria Nacional de Justiça, do Conselho Nacional de Justiça, da qual ele é juiz auxiliar, no leme dos aviões e tira fotos de sua captura para mandar por email aos amigos.

Por enquanto, o setor aéreo está aplaudindo. Quando Melek obteve sinal verde para dismantelar três 737s que estavam apodrecendo no Galeão, a firma de manutenção de aviões TAP M&E Brasil SA pagou a conta. Os esqueléticos 737s que estavam apodrecendo perto da oficina da TAP nos últimos sete anos estavam prejudicando a imagem da empresa, disse seu diretor-presidente, Nestor Koch.

Mas dar adeus a aviões pode ter um amargor, também. Josafá Cândido, um veterano da Vasp que cuida da cidade fantasma em Congonhas, diz que ficou triste quando viu uma máquina gigante de destruição de aviões encomendada por Melek reduzir três 737s a pilhas de sucata. "Há histórias de vidas nesses aviões", disse Cândido.

[<inicio>](#)

Valor Online
29 de fevereiro

Trabalhadores do Porto do Açu encerram greve

Por **Guilherme Serodio | São Paulo**

RIO - Os trabalhadores da obra do Porto do Açu encerram hoje a [greve que faziam desde a última segunda-feira](#). A decisão foi tomada após uma reunião entre os trabalhadores e representantes do consórcio ARG Civil Port, responsável pela obra, na sede do Sindicato dos Trabalhadores da Indústria da Construção Civil e Imobiliários do Norte Fluminense (Sticoncimo), em Campos dos Goytacazes.

"Daqui a pouco o pessoal já vai desfazer a barricada, e amanhã volta a trabalhar", afirmou o presidente do Sticoncimo, José Carlos Eulálio. "Estamos encerrando a primeira fase da reunião que começou hoje às 10h. Ficou definido que o pessoal retoma o trabalho amanhã e as negociações continuam amanhã com a empresa a partir das 10h", acrescentou, ressaltando que os trabalhadores percebem que "há o compromisso da empresa [o consórcio Civil Port] em fazer isso [negociar]".

Ficou definido que os 1.120 trabalhadores que cruzaram os braços não serão descontados. Além disso, decidiu-se também pela retirada da escala de trabalho de seis dias por três dias de folga.

Ainda segundo o sindicato, a equiparação dos salários dos operários do Açu aos trabalhadores do Porto Sudeste - da MMX -, o reajuste de horas extras e adicionais noturnos e o pagamento de adicionais de insalubridade e periculosidade retroativos a 2010 também foram aceitos pelo consórcio ARG Civil Port. Os valores dos adicionais de insalubridade e periculosidade, no entanto, devem ser definidos só após uma perícia no canteiro de obras.

Como nem todas as reivindicações foram discutidas, uma nova reunião entre trabalhadores e representantes do consórcio foi marcada para amanhã. "É preciso muita calma nessa hora. São muitos itens e a negociação de cada um é muito demorada. As reuniões vão continuar até se esgotarem todos os itens, mas no dia 5, de qualquer forma, nós teremos a reunião final [na sede do sindicato patronal, no Rio de Janeiro]", afirmou o sindicalista.

Os trabalhadores reivindicam ainda reajuste salarial de 18%, a regulamentação do pagamento de horas trabalhadas aos domingos e das horas de deslocamento dos empregados ao local de trabalho - as chamadas horas "in itinere" - e melhorias na alimentação no canteiro de obras.

De acordo com o sindicalista, a negociação de hoje contou com representantes das oito empresas que compõem o consórcio ARG Civil Port. O Porto do Açu é um empreendimento da LLX, empresa do bilionário Eike Batista.

Em nota, as empresas LLX e OSX afirmaram ontem que acompanham a negociação entre os trabalhadores e a ARG e que cumprem rigorosamente todas as normas e determinações da legislação brasileira e exigem em contrato o mesmo padrão de seus parceiros.

(Guilherme Serodio | Valor)

[<inicio>](#)

Valor Online
29 de fevereiro

TCU libera licitação da 'Ferrovia da Soja'

Por **André Borges | Valor**

BRASÍLIA – O Tribunal de Contas da União (TCU) decidiu liberar o processo de licitação da Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico), projeto da estatal Valec que corta o Mato Grosso. Em decisão anterior, o TCU havia impedido a licitação da chamada “Ferrovia da Soja”, por conta de irregularidades encontradas no projeto básico de engenharia da obra.

Em atendimento ao tribunal, a Valec fez uma série de mudanças no projeto. Um exemplo é a alteração no traçado da ferrovia, o que levará a uma redução na extensão total da ferrovia em 19 quilômetros, além de o volume de terraplenagem cair em cerca de 10 milhões de metros cúbicos. A Fico, que terá início em Campinorte (GO) e se estenderá até Lucas do Rio Verde (MT), terá 1.040 quilômetros de trilhos, com previsão de entrega em 2014. O custo total estimado para a obra é de R\$ 4,1 bilhões.

Com as alterações acatadas pela Valec, o TCU liberou a contratação de um projeto executivo para a obra, um estudo mais aprofundado de engenharia. “As providências noticiadas pela Valec mostram-se adequadas para evitar que as falhas preliminarmente constatadas no projeto básico (...) se propaguem para o projeto executivo a ser licitado”, disse o ministro relator do processo, Marcos Bemquerer Costa. A previsão da Valec é de que a Fico passe por uma segunda etapa de obras. Esse trecho adicional, orçado em mais R\$ 2,3 bilhões, seguirá de Lucas do Rio Verde até o município de Vilhena (RO), somando mais 598 quilômetros de malha.

(André Borges | Valor)

[<início>](#)

Folha de São Paulo
01 de março

Gigantes do setor de cana ampliam sistema ferroviário

Cosan e Copersucar investirão R\$ 3,3 bi em logística até 2015 para fazer 70% do transporte de carga por ferrovia

Meta das empresas é reduzir os custos com o transporte rodoviário para escoar a produção ao litoral paulista

ARARIPE CASTILHO
DE RIBEIRÃO PRETO

Dois gigantes do setor sucroalcooleiro vão investir R\$ 3,3 bilhões em infraestrutura para reduzir custos e agilizar o escoamento da produção de açúcar e álcool do interior ao litoral de São Paulo.

A Rumo Logística, do grupo Cosan, planeja operar um novo sistema logístico de R\$ 1,3 bilhão até a safra de 2014 da cana-de-açúcar. Já a Copersucar pretende aplicar outros R\$ 2 bilhões até 2015.

As duas movimentam a produção de aproximadamente 200 usinas de açúcar e álcool -sobretudo nos Estados do centro-sul do país.

Uma das principais metas com esses investimentos é a ampliação do uso de ferrovias para escoar a produção e reduzir custos com o transporte rodoviário -pedágios e combustível, por exemplo.

Segundo o presidente da Rumo, Julio Fontana, o custo do transporte rodoviário varia muito durante o ano e é pouco previsível. “Já pelo modal ferroviário é possível ter um planejamento melhor e mais estruturado”, afirmou.

Segundo ele, a mudança de modal é uma tendência. Em 2009, apenas 10% da safra chegava a Santos pelas ferrovias. Neste ano, diz Fontana, o percentual deve passar de 50% da produção.

Ainda na safra 2012/2013, a Rumo vai ampliar o transporte ferroviário das mercadorias em 45% e o modal passará a responder por 70% das operações. Fontana não revela quanto a empresa espera economizar com a mudança.

A opção por ferrovias não ocorreu antes, diz o presidente da Rumo, porque foi necessário recuperar parte da malha ferroviária paulista, o que foi feito junto com a ALL (América Latina Logística).

Um dos trechos é entre Sumaré (a 118 km de São Paulo) e Santos, já em obras.

Está em negociação também a recuperação do trecho que liga as cidades de Pradópolis, Barretos e Colômbia, na região de Ribeirão Preto (a 313 km da capital paulista). Neste semestre, deve ser inaugurado um terminal logístico de R\$ 200 milhões. No porto de Santos, Rumo e Copersucar construirão, em parceria, uma "pera ferroviária", estrutura férrea que agilizará o trânsito dos trens na área portuária.

MULTIMODAL

Na Copersucar, o modal ferroviário responde por 50% do transporte de carga e o percentual será elevado para 70% com a conclusão dos investimentos, diz a empresa. Entre os investimentos programados estão novos terminais multimodais em Ribeirão Preto e São José do Rio Preto, que juntos terão capacidade para movimentar 2 milhões de toneladas de açúcar por ano. A estrutura de Ribeirão Preto deve ser inaugurada no dia 12 e vai conectar a região produtora a Santos, também por ferrovia.

[<inicio>](#)

Folha de São Paulo 01 de março

Miguel Torres

TENDÊNCIAS/DEBATES

Um compromisso histórico na construção

Após as obras do PAC virarem palcos de guerra, hoje será assinado um compromisso com os empregadores para que as condições de trabalho melhorem

Empresários da construção e representantes dos trabalhadores tiveram um choque quando os canteiros das hidrelétricas de Santo Antonio e de Jirau, em Rondônia, e de outras obras do PAC se transformaram em palcos de guerra, com violência de parte a parte, trabalhadores tratados "manu militari" e greves como consequência.

A pronta intervenção da Força Sindical (e, posteriormente, das demais centrais), juntamente com os dirigentes das construtoras, notadamente a Camargo Corrêa e a Odebrecht, levou à conclusão de que era preciso um urgente entendimento para se evitar uma tragédia.

Criou-se uma mesa nacional da construção, e a presidenta Dilma Rousseff teve a sensibilidade de designar o ministro Gilberto Carvalho para coordená-la.

Os representados nessa mesa (governo, trabalhadores e empregadores) se reuniram durante nove meses no Palácio do Planalto para discutir um compromisso nacional que pudesse garantir a paz nas obras, o respeito aos direitos trabalhistas por parte dos empregadores e o cumprimento dos seus deveres por parte dos trabalhadores.

Hoje assinaremos, no Palácio do Planalto, na presença da presidenta Dilma, o compromisso nacional da indústria da construção para aperfeiçoar as condições de trabalho, com medidas que serão aplicadas nas grandes obras de infraestrutura da Copa do Mundo e do PAC.

Trata-se de compromisso histórico, por seu ineditismo, e grandioso, por seu porte. O entendimento garantirá a paz e a continuidade das obras, fundamentais para a manutenção do crescimento e para a criação de riqueza e de empregos.

O objetivo do compromisso é propiciar um clima de negociação permanente, inclusive com representação direta dos trabalhadores nos locais de trabalho, para que eles próprios cuidem de manter a paz e deixar acesa a chama do diálogo.

O texto do compromisso definiu diretrizes para o recrutamento, para a pré-seleção e para a seleção de pessoal, o que atingirá de morte a nefanda ação dos "gatos".

Governo e empregadores se empenharão para qualificar mão de obra; foram definidas regras para a saúde e segurança no trabalho; e se estabeleceram normativas para as relações com a comunidade, que não pode ser prejudicada pela ação de obras gigantescas que acabam pressionando o ambiente local.

O compromisso inaugura uma nova fase na negociação trabalhista: a implantação de acordos nacionais. Eles, apesar de não gerarem os efeitos de uma negociação coletiva, avançam quando estabelecem condições mínimas de trabalho, saúde e segurança.

A mesa nacional será institucionalizada como espaço permanente e tripartite de negociação, podendo ser acionada a qualquer momento.

O compromisso não é imposto por lei, mas como consequência de um processo de entendimento que será honrado e cumprido com a adesão das empreiteiras obra por obra.

O exemplo dessa importante vitória nos conduz agora à luta para levar a conquista aos demais setores econômicos onde ainda há problemas entre capital e trabalho. O Brasil está crescendo, modernizando-se e não pode conviver mais com práticas como a do trabalho quase escravo e com o desrespeito às leis, aos bons costumes e à solidariedade entre as pessoas.

MIGUEL TORRES, 55, é presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores Metalúrgicos (CNTM), do Sindicato dos Metalúrgicos de São Paulo e vice-presidente da Força Sindical

Os artigos publicados com assinatura não traduzem a opinião do jornal. Sua publicação obedece ao propósito de estimular o debate dos problemas brasileiros e mundiais e de refletir as diversas tendências do pensamento contemporâneo. debates@uol.com.br

[<inicio>](#)

Folha de São Paulo 01 de março

Foco

Mulher enfrenta a família para pilotar trem em Dubai

DIOGO BERCITO
DE SÃO PAULO

Mariam al Safar, 28, conversa com a **Folha** enquanto dirige seu carro em Dubai, nos Emirados Árabes Unidos.

Na vizinha Arábia Saudita, mulheres têm sido detidas por guiar. Mas Safar conquistou, em seu país, o mérito de ser a primeira mulher condutora de trem em todo o Oriente Médio.

Promovida, hoje ela trabalha treinando outros funcionários para a mesma tarefa.

"O governo está colocando mulheres como líderes em diversas carreiras", diz. "Isso faz a mulher ter orgulho de si, por estar fazendo algo pelo seu país. As mulheres estão entrando em todo o tipo de atividade. Até mesmo dirigem táxi!"

Safar se diz orgulhosa do feito. Orgulho, afirma, que suas conterrâneas compartilham. "Recebi diversas mensagens dizendo 'também quero andar de metrô' ou me perguntando 'como nós podemos entrar para a equipe?'."

Ela trabalhava no departamento de marketing do metrô de Dubai. Foi transferida para o setor de operações no ano passado por sugestão (ela diz "empurrão") de seu chefe. "Ele sabia que amo tudo relacionado aos trens."

"Quando visitava as obras, gostava de ver como o trem era preparado: os sistemas, a tecnologia por trás de tudo."

Formada em uma universidade de tecnologia, em um curso apenas para mulheres, Safar diz ter recebido apoio da família para que estudasse.

Não, porém, para assumir o cargo no setor de operações.

"Eles não aceitam que eu trabalhe no turno da noite. Dizem que não é certo para um país árabe", afirma.

"Mas eu rompi com isso. Acho que rompi com tudo. Hoje, eles estão começando a aceitar."

NOS TRILHOS

Safar conta que tenta viver a vida como quer. Organiza o próprio dia, incluindo duas visitas semanais à academia e encontros com os amigos.

"Eu digo às mulheres que elas não podem viver sem estabelecer um alvo -e elas têm de tentar alcançá-lo", afirma.

Safar começou o treinamento para condutora em maio de 2011. Em junho, aprendeu a pilotar. Em agosto, já guiava o trem sozinha.

Em Dubai, o trem é automático. A preparação de funcionários como Safar serve para guiar o veículo durante as emergências, quando os trens têm de ser levados para os postos de manutenção.

[<inicio>](#)

Jornal O Estado de São Paulo
01 de março

Pobre comércio com a China

ALBERTO TAMER - O Estado de S.Paulo

A China descobriu o Brasil muito tarde, há apenas dois anos, e corre agora para recuperar o tempo perdido. Investe em minérios, petróleo e alimentos para se abastecer e influenciar nos preços e não em setores industriais que sustentam seu crescimento econômico. Quer produzir no Brasil o que não tem condições de produzir na China. Não apenas isso, continua exportando para nós o que produz utilizando matérias-primas que importa do Brasil - tecidos, calçados, carros e máquinas.

São essas as conclusões das principais análises das relações bilaterais entre os dois países. Importando a preços menores por causa do protecionismo cambial chinês, o Brasil ganha porque pode conter a inflação e engordar a conta das exportações, mas perde porque exporta essencialmente commodities, o que não só prejudica a indústria, mas, acima de tudo, atente para isso "empobrece", tese defendida com muitos dados e lucidez pelo professor de Economia da Universidade de Brasília, Jorge Arbache - e muitos outros - em capítulo do livro Brasil e China no Reordenamento das Relações Internacionais: Desafios e Oportunidades, editado pelo Itamaraty.

Empobrece? Sim, afirma Arbache, no livro que recomendamos para quem deseja se aprofundar no assunto. Há pouco mais de dois anos, a China nem figurava no registro do Banco Central dos países que investiam aqui. Tudo mudou nos últimos anos. Em 2010 foram de cerca de US\$ 13 bilhões e no ano passado pelo menos US\$ 15 bilhões.

Esses valores fornecem uma boa medida do crescente interesse chinês no Brasil. "Obviamente, ele não representa o impacto macroeconômico dos investimentos na economia brasileira, já que a maior parte desses investimentos se refere à troca de controle entre empresas estrangeiras. Se subtrairmos esta troca de controle, obteremos para 2010 um número surpreendentemente inferior a US\$ 1,5 bilhão." Insistimos, porém, que o valor que melhor representa as relações China-Brasil, com todas as implicações que isso pode ter daqui por diante, são os US\$ 13 bilhões - já que esse valor marca a consolidação da presença chinesa no Brasil por meio de investimentos, afirma ele.

Mais alimentos, minérios. Uma característica importante é que os investimentos dos chineses no Brasil concentram-se em mineração, alimentos, petróleo, gás e na infraestrutura como portos, ferrovias, necessária para o seu escoamento desses produtos para a China. "Em 2010, a quase totalidade dos investimentos foram direcionados a produtos básicos para exportação, sendo o petróleo o grande destaque. Além de se concentrarem em commodities, 70% desses investimentos ocorreram na modalidade de fusões e aquisições, não em investimentos na criação de novas empresas e geração de novos empregos", assinala Jorge Arbache no estudo.

A China também se tornou importante fonte de crédito externo para o Brasil, mas esses créditos são normalmente vinculados a projetos de produção, logística ou comercialização de produtos básicos. O empréstimo de US\$ 10 bilhões à Petrobrás, garantido por exportação de petróleo, é um caso mais marcante e repete no Brasil o que a China faz na África e está fazendo na América Latina. Onde não pode comprar terras, financia e compra antecipadamente a produção.

Primarização empobrece. Dessa forma, a China fomenta e encoraja a crescente primarização da produção no Brasil.

A primarização empobrece por várias razões, diz o professor da Universidade de Brasília. "Uma delas é que apenas 3% dos trabalhadores com carteira estão empregados no setor agropecuário e menos de 0,5% no setor mineral. Além de empregar pouco, o setor de produtos básicos cria muito pouco emprego quando cresce", afirma ele. Exportar cada vez mais commodities também empobrece porque seus preços são extremamente voláteis, afetando os investimentos e as finanças públicas.

A produção e a exportação de commodities são certamente importantes, como fica evidente sua contribuição para a balança comercial, "mas elas não resolvem nem resolverão os desafios da economia brasileira de crescer de forma sustentada." Para a coluna, não se trata de "conter" as exportações de commodities, mas sim aplicar uma política que estimule as vendas de produtos industrializados e básicos. Ou isso ou a pauta comercial brasileira vai continuar distorcida desestimulando o crescimento econômico a médio prazo.

Jornal O Estado de São Paulo
01 de março

Ferrovia para nova mina de ferro da Rio Tinto ganha aprovação

REUTERS

A Rio Tinto está mais próxima de co-desenvolver um projeto de minério de ferro com capacidade de 15 milhões de toneladas por ano, no cinturão ferrífero de Pilbara, na Austrália, após obter aprovação do governo para construir uma nova linha ferroviária.

Transporte ferroviário e energia mantêm viva a extração de minério de ferro em Pilbara, um deserto de 500 mil quilômetros quadrados e a maior fonte única deste minério no mundo.

As aprovações liberam o caminho para um projeto ferroviário e energético para conectar a mina Hope Downs 4, uma joint-venture da Rio Tinto com a Hancock Prospecting, à existente mina Hope Downs 1, antes de ser enviado à terminais de exportação na costa do país.

O líder político da Austrália Ocidental, região no oeste do país, disse que os parceiros obtiveram uma licença especial para uma linha ferroviária de 53 quilômetros e estavam liberados para construir uma linha de transmissão elétrica de 220 kilovolts, a fim de levar o projeto para frente.

"Estas aprovações são o passo final para o desenvolvimento da mina de Hope Downs 4, de 15 milhões de toneladas por ano, a um custo total estimado de mais de 1,2 bilhão de dólares", disse o líder político Colin Barnett em um comunicado.

O fornecimento global de minério de ferro precisa crescer em 100 milhões de toneladas por ano para manter o ritmo da crescente demanda, segundo a Rio Tinto, segunda maior produtora após a Vale.

A Rio Tinto mapeou planos para aumentar sua produção anual de minério de ferro em Pilbara para 283 milhões de toneladas em 2013, ante 225 milhões de toneladas atuais.

(Por James Regan)

[<inicio>](#)

Jornal O Estado de São Paulo
01 de março

Túnel nem saiu, mas já movimentava Jabaquara

De olho na valorização que obra pode causar, empresas tentam comprar imóveis

LUISA ALCALDE / JORNAL DA TARDE - O Estado de S.Paulo

Pelo menos dois anos antes de ficar pronta - segundo previsão da Prefeitura -, a obra que vai ligar por túnel a Avenida Jornalista Roberto Marinho e a Rodovia dos Imigrantes já causa especulação na zona sul. O que tem chamado a atenção do mercado é a construção de um parque de 638 mil m²

O dono de uma casa com terreno de 900 m² na Rua Artemis, na Vila Babilônia, região do Jabaquara, já foi visitado nos últimos quatro meses por dois especialistas em compra de áreas para empreendimentos imobiliários. A última foi há duas semanas. Quando a obra terminar, o imóvel ficará na frente do futuro parque. Uma das propostas teria sido de R\$ 1,5 milhão, outra de R\$ 400 mil.

Donos de imóveis nas Ruas Itaciba e Ipaobi também estão sendo procurados. Receberam, por exemplo, carta da G. Terry Associados apresentando-se como uma empresa em busca de terrenos, a serviço de uma grande empreiteira. Ou foram abordados pelo próprio Jorge Terry, dono da G. Terry. É o caso da vendedora Gilda Jussara de Siqueira, de 53 anos. "Em um domingo de manhã, estava de saída e me abordaram. Mas, como o corretor disse que só estava interessado no terreno, nem continuei a conversa." O soldador Isak Luiz da Silva, de 39 anos, cujo irmão é dono de oficina mecânica na Ipaobi, também recebeu a visita. "Mas meu irmão disse que não estava interessado."

Pesquisa. Terry afirma ter começado a visitar a região há quatro meses. Ele busca áreas que juntas somem pelo menos 4 mil m² para uma empreiteira interessada em construir prédios. Segundo sua avaliação, o m² na área vale de R\$ 800 a R\$ 1 mil.

"Que a região vai melhorar após a obra vai. Penso em uma valorização para empreendimentos de médio padrão, como ocorreu no Tatuapé ou Vila Carrão", explica. "Mas é um tiro no escuro. Se a obra vingar, a intenção é construir apartamentos de até R\$ 200 mil. Se não, moradias populares." O corretor teve alguns retornos de moradores, mas, segundo ele, não há negócio concretizado.

Mercado. Diretor da Empresa Brasileira de Estudos de Patrimônio (Embraesp), Luiz Paulo Pompéia considera natural o interesse imobiliário em regiões onde são anunciadas obras públicas. "Se o empreendimento contemplar praça e parque então, a valorização é expressiva."

Ele diz, no entanto, que pedir R\$ 2,5 mil pelo m² na região pensando em valorização futura é um exagero. "Mas também oferecer R\$ 400 é muito pouco."

O presidente do Sindicato da Habitação de São Paulo (Secovi), Cláudio Bernardes, também considera o interesse normal. "Sempre que são anunciadas obras de praças ou estações de Metrô há grande interesse do mercado em função de investimentos públicos que revitalizarão esses locais."

Um exemplo foi a construção da Avenida Luis Carlos Berrini. Há 40 anos, o local era área de brejo e os terrenos não valiam quase nada, segundo ele. "Depois o valor mais que quintuplicou." Ele dá um conselho: "Quem puder esperar deve aguardar para fazer negócio porque conseguirá melhor preço."

[<início>](#)

Diário do Comércio 01 de março

Copa atrai investimentos

A Copa do Mundo da Fifa de 2014 será um grande catalisador de investimentos privados e de ações do setor público para montar a infraestrutura necessária à sua organização. O megaevento esportivo atrairá olhares de mais de 30 milhões de espectadores e a visita de mais de 600 mil pessoas, entre profissionais, fãs e turistas em busca de um país hospitaleiro e bonito por natureza. De acordo com o relatório Brasil Sustentável - Impactos Socioeconômicos da Copa do Mundo 2014, produzido pela Ernst & Young Terco em parceria com a Fundação Getúlio Vargas, o país receberá até 2,98 milhões de visitantes adicionais, geração de receita extra de até R\$ 5,94 bilhões às empresas brasileiras e investimentos de R\$ 14,5 bilhões nas cidades-sede que devem impactar os PIBs municipais em R\$ 7,18 bilhões.

Pouco mais de dois anos até o grande evento, e a cerca de um ano da Copa das Confederações, quando seis das 12 cidades-sede irão se apresentar, temos a chance de mostrar ao mundo a capacidade brasileira de realização. Vejo o período que se aproxima como oportunidade para impor uma marcha de desenvolvimento constante e consistente nos próximos dez anos, bem diferente do milagre econômico passado, que empurrou o país para uma inflação corrosiva e à estagnação. Nossos desejos para a Copa e as Olimpíadas no Brasil incluem passar do status de uma grande aposta para uma realidade de desenvolvimento, com a atração de investimentos e a consolidação do país na economia global.

Mais ainda, desejamos os reflexos inevitáveis, como o aumento de empregos, renda, produção, consumo e, conseqüentemente, de riqueza. A oportunidade de desenvolvimento de negócios e da economia nacional é inegável. No entanto, tais investimentos trazem riscos e a necessidade de capital e de mão de obra qualificada, além de mudanças nos modelos tecnológicos, de negócios e estruturas de gestão. Vivemos agora, em 2012, uma verdadeira corrida para fechar o ciclo de projetos complementares à infraestrutura de suporte e serviços. Só então será possível partirmos para o ciclo decisivo - o de operação -, quando teremos dado o pontapé inicial para o maior evento midiático do planeta, capaz de transformar o comportamento do cidadão, do empresariado e dos governantes brasileiros em prol de uma gestão eficiente. A lista de compromissos para a realização da Copa e dos eventos associados inclui os estádios, a base de tecnologia da informação, centros de mídia (IMCs) e de transmissão dos jogos (IBCs) e instalações dos Fan Parks (grandes áreas de lazer para diversão pública e gratuita).

E não acaba por aí: a infraestrutura local deve atender aos padrões para viabilizar o evento, com complexos hoteleiros para recepcionar as seleções e torcedores e capacidade de transporte. Diante disso, não há muito tempo para que as empresas se adaptem aos impactos na economia brasileira estimados em R\$ 143 bilhões. Para as empresas que já deveriam ter suas estratégias de negócio traçadas, o momento é de se lançarem na realização de planos de negócios, competição ou associação a empresas internacionais e na capacitação de profissionais. Está em jogo o futuro das próximas gerações e lideranças deste país. O setor privado entra de vez nesse jogo, trazendo sua capacidade de realização e compartilhando experiências e melhores práticas com o setor público. Só com essas duas forças juntas, alcançaremos a inovação e a integração de um país continental.

União é a palavra de ordem na criação de uma agenda positiva para alcançar o ciclo virtuoso que o cenário promete. Cumprir exigências impostas pela Fifa significa muito mais do que selar a imagem do Brasil como país capaz de organizar com seriedade uma competição de dimensões internacionais. Alcançaremos outro patamar socioeconômico e estrutural, chegando mais perto do almejado status de quinta maior economia do planeta. A vitória em campo será motivo de orgulho, mas buscamos também a vitória fora do campo, com competência, profissionalismo e desenvolvimento.

Este será o grande capital e legado para uma nação que, muito além de ser conhecida como país do futebol ou economia emergente, quer ser um expoente entre os países desenvolvidos. Podemos ser motivo de orgulho de uma torcida ainda maior.

* Diretor Executivo da Ernst & Young Terco
MARCOS NICOLAS * .

[<inicio>](#)