



CNM-CUT Internacional

Confederação Nacional dos Metalúrgicos da CUT Ano V nº 17 04.05.2005

Na Volkswagen, Lula ouve queixas

Lula sugere comitiva para se queixar do dólar nos EUA

Cobrado por trabalhadores, sindicalistas e empresários para reforçar políticas de geração de emprego e de fomento à indústria automobilística, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva, ao discursar em visita à Volkswagen ontem, em São Bernardo do Campo, disse que o dólar está em queda em relação a outras moedas do mundo por responsabilidade exclusiva dos Estados Unidos, e que por isso não cabe ao Brasil resolver o problema.

— A gente deveria fazer uma comitiva para se queixar da desvalorização do câmbio onde efetivamente está a razão para a desvalorização do dólar, que não é no Brasil. Todo empresário sabe que o câmbio tem um problema com a política americana, e não é um problema que possamos resolver do jeito que alguns imaginam — disse Lula, que emendou:

— Ao mesmo tempo, com o câmbio da forma que está, salvo alguns setores da indústria brasileira, o restante continua não apenas produzindo bem, mas exportando muito bem.



(...) O presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de São Bernardo, José Lopes Feijoó, exigiu do governo a implantação de uma política industrial que gere mais empregos.

— Há coisas positivas, mas uma de nossas reivindicações é o cumprimento das sete metas da campanha eleitoral, entre elas o fomento da política industrial — disse.

(...) Embora aplaudido ao chegar na fábrica, Lula não escapou de protestos isolados de trabalhadores. Duas faixas com os dizeres “Não há reforma tributária e trabalhista que retire direitos” e “Salário não é renda, 64% já de correção do IR” foram levantadas no instante em que o presidente discursava. Alguns metalúrgicos ensaiavam timidamente o seguinte refrão: “Você pagou com traição a quem sempre lhe deu a mão”. Lula não se intimidou e chegou a arrancar aplausos e gargalhadas ao rebater:

— Estou feliz quando a gente percebe que consolidamos um processo democrático tão extraordinário que os nossos companheiros trabalhadores podem participar do ato, até levantando faixas que, muitas vezes, precisam ser enxergadas por todos nós. (Flávio Freire)(*O Globo*, 03.05.2005)

Metalúrgicos exigem política industrial

Os sindicalistas aproveitaram o palco privilegiado na festa dos 15 milhões de veículos fabricados pela Volkswagen não só para reivindicar mais vagas e garantia de emprego da montadora. Cobraram de forma contundente do presidente Luiz Inácio Lula da Silva a elaboração de uma política industrial para o setor automotivo.

A cobrança partiu de José Lopez Feijoó, presidente do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC. Em seu discurso não programado segunda-feira, na Ala 14 da fábrica da Volks em São Bernardo, também reivindicou apoio do Planalto à universalização, por meio da reforma sindical em tramitação no Congresso, do direito de representação no local de trabalho.

Assim como os executivos mundiais da montadora, o presidente Lula foi surpreendido pela postura do antigo companheiro de sindicato. Ao discursar, em clara postura de campanha

eleitoral, afirmou que o governo está empenhado na política industrial para softwares, fármacos e bens de capital, por meio de financiamentos do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) que somam R\$ 1,6 bilhão, mas não mencionou medidas para o setor automotivo.

Sem citar nomes, Lula atacou os que durante 20 anos defenderam que a política industrial fosse definida pelo mercado. O presidente comparou a estrutura sindical brasileira à "Carta del Lavoro, de Mussolini, que engessa o sindicalismo brasileiro". A partir de então dedicou boa parte do tempo a ressaltar os números positivos de seu governo na geração de empregos e na balança comercial, promovidos pela política externa de resultados.

Esperança – O pronunciamento de Feijó na cerimônia foi feito na presença de cerca de 10 mil trabalhadores, além de centenas de convidados e jornalistas. "Nós temos expectativas com relação ao seu governo. E nós recuperamos nesses dois anos 218 mil postos de trabalho, depois de amargarmos de 1987 a 2002 a perda de 1,5 milhão. É verdade que muitas coisas positivas estão sendo feitas. Mas uma das nossas reivindicações consta no plano de sete metas. Nós precisamos conversar sobre ele (o plano de metas), porque há uma esperança dessa companheirada toda de que nós tenhamos uma política industrial do setor", cobrou o presidente do sindicato.

Feijó insistiu na importância da aprovação da reforma sindical. Para ele, a ausência da representação no local de trabalho transforma trabalhadores organizados em vítimas de suas próprias conquistas, "porque os salários baixos pagos nos outros setores não permitem aos metalúrgicos almejar outras conquistas". Também de forma incisiva, lembrou que há parlamentares, empresários e até sindicalistas que são contra a reforma porque querem manter o status quo de uma estrutura sindical inadequada que não permite que o "resto da classe trabalhadora brasileira possa desfrutar de um modelo sindical competente capaz de lutar por suas próprias reivindicações".

Competência – Após responder às cobranças de José Lopez Feijó e de Luiz Marinho, presidente da CUT nacional, Lula elogiou a capacidade técnica da Volkswagen. "Estou feliz porque a gente pode perceber que a indústria automobilística brasileira não deve nada a nenhuma indústria automobilística; porque os trabalhadores brasileiros não devem nada a nenhum do mundo. E estou mais feliz ainda quando a gente percebe que consolidamos um processo democrático tão extraordinário que os nossos companheiros trabalhadores podem participar do ato, até levantando as faixas que, muitas vezes, precisam ser enxergadas por todos nós", disse rindo, após ver mensagens dos trabalhadores exigindo a revisão da tabela do Imposto de Renda e a aprovação da reforma sindical.

O presidente isentou o governo brasileiro pela valorização do real diante do dólar, que prejudica as exportações de alguns setores. "Todo empresário sabe que o câmbio tem um problema com a política americana e não é um problema para que resolvamos do jeito que alguns imaginam. Mas, ao mesmo tempo, com o câmbio da forma que está, salvo alguns setores da indústria brasileira, o restante continua não apenas produzindo bem, mas exportando muito bem e o resultado é a nossa balança comercial."

Lula lembrou novo recorde da balança comercial, de US\$ 104 bilhões nos últimos 12 meses, com saldo positivo de 37,6 bilhões. Ainda no capítulo realizações, o presidente enfatizou os 2,4 milhões de novos postos de trabalho criados em seus dois anos de governo. "A média mensal é de 91 mil empregos criados, contra 8 mil em épocas boas de governos anteriores." (Roney Domingos, do Diário do Grande ABC) (*Diário do Grande ABC*, 04.05.2005)

Cotação atual é uma "catástrofe", diz montadora

A taxa de câmbio atual é uma "catástrofe" para as exportações de veículos, diz o presidente da Volkswagen do Brasil Hans-Christian Maergner. Ele diz que, já com o câmbio a R\$ 2,67 -ele estava em R\$ 2,51 ontem- a empresa não obtinha lucro com suas vendas ao mercado externo.

Maergner foi o anfitrião de Luiz Inácio Lula da Silva durante a visita do presidente à fábrica da Volkswagen em São Bernardo do Campo, Grande São Paulo.

Ele fez os comentários pouco mais de uma hora depois de o presidente deixar a fábrica, momentos, portanto, depois de Lula afirmar em discurso que a taxa de câmbio atual não prejudica as exportações brasileiras.

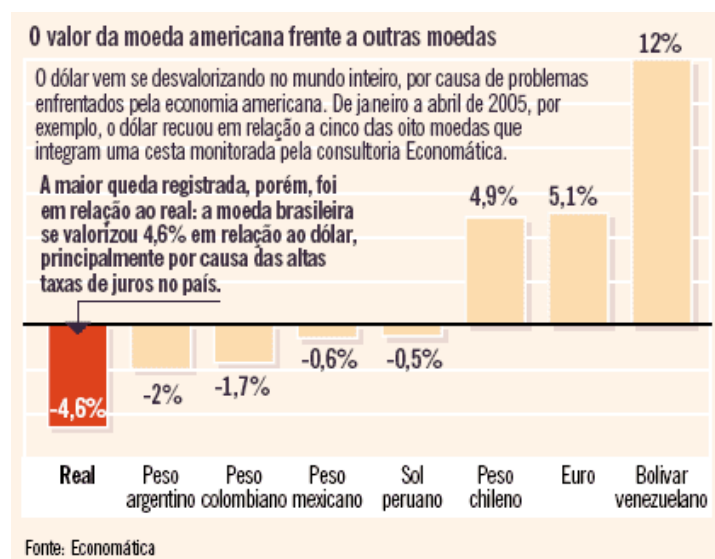
Segundo o presidente da Volkswagen, com o câmbio a R\$ 2,67 -cotação atingida pela última vez no final de março- a empresa conseguia margem zero na operação de venda, ou seja, não lucrava nem tinha prejuízo. Com a queda abaixo desse nível, o resultado já era negativo. "A valorização da taxa de câmbio realmente prejudicou a rentabilidade no mercado externo. Nós não estamos obtendo [margem de] lucro", disse. "As exportações, do ponto de vista financeiro, são uma catástrofe", concluiu.

Segundo o executivo, uma taxa de câmbio em torno de R\$ 2,85 seria "razoável" para recuperar a rentabilidade das exportações brasileiras da montadora.

Maergner argumenta que dois fatores têm pressionado a rentabilidade da empresa no Brasil. O próprio câmbio, que reduz o valor em reais do carro exportado, já que a montadora obtém menos reais para cada dólar que recebe por conta das receitas de exportação. O aumento do custo das matérias primas, diz Maergner, é outro fator que pressiona as margens de lucro da empresa no mercado brasileiro. "Não conseguimos repassar esse aumento de custo para os preços", explica. (MB) (Da Reportagem Local) (Folha de São Paulo, 03.05.2005)

Fatos não dão razão à Lula

Se é verdadeiro que o dólar vem se desvalorizando em relação ao Euro e ao Yen, o mesmo não acontece em relação à outras moedas como a moeda chinesa e as moedas sul-americanas como mostra o quadro .

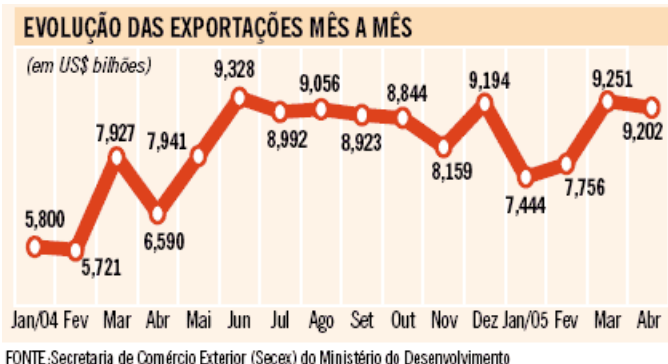
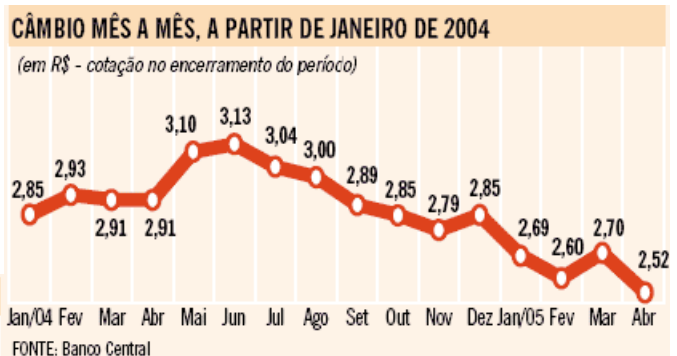


É verdade que as exportações brasileiras tem crescido. Em abril, a balança comercial teve superávit de US\$ 3,876 bilhões, recorde histórico para o mês. Este ano já acumula exportações no valor de US\$ 33,653 bilhões, com aumento de 29,2% em relação ao mesmo período de 2004.

Por outro lado é diferente a influencia da variação do dólar conforme o setor industrial. Exportações que se utilizam muito da força de trabalho (como é o caso dos têxteis e calçados) sofrem

mais. Alguns setores, que utilizam-se muito da importação (como é o caso da Embraer) são muito beneficiados, mas também tem pouco incentivo para substituir importações por produção local.

Outra diferencial encontra-se na região para onde são exportados os bens. Exportações para a área do euro não se ressentem da variação do dólar. mas o problema aí é que são os Estados Unidos nossos maiores compradores de produtos industrializados e produtos com alguma sofisticação tecnológica. Esses produtos estão penalizados pela valorização do real.



Os quadros restantes, também do jornal O Globo, mostram a variação das exportações e do cambio, mostrando alguma correlação entre eles. Mais dados são necessários para que se obtenha o quadro verdadeiro, separando a "choradeira" dos empresários da situação cambial real.

ONU: País deve preparar-se para desaceleração

O vice-secretário-geral da Organização das Nações Unidas (ONU), José Antonio Ocampo, alertou ontem que o Brasil deve se preparar para uma desaceleração da economia nos próximos meses. O vice de Kofi Annan aponta que a tendência de redução do ritmo de crescimento das economias deverá atingir muitos países, em especial na América Latina e outros mercados emergentes. "Esse é um fato que estamos observando e que países como o Brasil devem estar preparados para enfrentar", afirmou.

Segundo Ocampo, um dos principais pontos com que o País terá de lidar em uma situação de baixo crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) será a alta das taxas de juros. "Esse, ao meu ver, será o grande desafio do governo brasileiro", disse. Ocampo, que é responsável na ONU por temas econômicos e sociais, também destaca que, mesmo diante do superávit fiscal obtido pelo País desde o ano passado, o Brasil não conseguiu reduzir de forma "drástica" suas taxas de juros.

Apesar do ambiente pouco favorável que começaria a surgir no horizonte, o alto funcionário das Nações Unidas espera que o Brasil consiga obter certa "margem de manobra" em sua política fiscal e monetária diante da tendência de apreciação do real.

"Se esse movimento for mantido mesmo em uma situação de crescimento não muito elevado da economia, o Brasil pode se beneficiar pelo menos no que se refere ao campo fiscal", explicou. Segundo ele, outro desafio para o Brasil nos próximos anos será começar a "traduzir" o aumento das exportações registrado nos últimos anos em uma melhor situação econômica e social para o País.

"De uma forma geral, os países latino-americanos, entre eles o Brasil e o México, têm aumentado de forma importante suas exportações nos últimos anos para as principais economias do mundo. O problema é que ainda não conseguiram reverter esse aumento de divisas gerado com o crescimento das vendas para o mercado externo em um aumento equivalente de seus PIBs." De acordo com Ocampo, se essa "tradução" conseguir ser realizada, os países estarão mais aptos a lidar com um período de menor crescimento da economia mundial. (*Tribuna da Imprensa, 04.05.2005*)

Iedi alerta para risco de recessão

No dia em que o dólar caiu abaixo de R\$ 2,50, documento de empresários denuncia erros da política econômica

A economia brasileira está na ante-sala da retração, por causa de uma série de equívocos que estão sendo cometidos pela equipe econômica, principalmente no câmbio. Ontem, coincidentemente, o dólar fechou em R\$ 2,493, cotação mais baixa em três anos. A crítica, a mais contundente feita até agora por uma entidade empresarial, partiu do Instituto de Estudos para o Desenvolvimento Industrial (Iedi), em documento obtido com exclusividade pelo Estado (ver íntegra na página 3).

"Já está ocorrendo uma estagnação e, se nada for feito, entraremos num processo recessivo sério a médio prazo. Não sei dizer se será no mês que vêm ou no próximo ano, mas posso assegurar que este é o caminho já traçado", afirma Ivoncy Ioschpe, presidente do Iedi. Ele cita que a indústria não cresce já há seis meses, o emprego também parou de aumentar e as empresas engavetaram planos de investimento.

Para evitar a retração, a entidade sugere uma mudança radical na política econômica que contemple três pontos principais: forte redução do custo do Estado, expressiva diminuição da taxa básica de juros e o retorno das intervenções do governo no mercado de câmbio.

De acordo com Ioschpe, essa nova orientação econômica permitiria que o País tivesse uma política fiscal ativa, criando espaço para a redução dos juros e do câmbio. "Hoje, a política fiscal está integralmente comprometida, boa parte dela com o pagamento dos próprios juros."

Com a redução dos juros, cairia também o endividamento, e o governo poderia investir mais em infra-estrutura, criando condições para que o País possa crescer. Além disso, a partir da queda dos juros, cessariam também as pressões para valorização do câmbio, já que entrariam

bem menos recursos especulativos no mercado. Nessas circunstâncias, o câmbio caminharia em direção a uma taxa realista, ao contrário do que ocorre atualmente.

O presidente do Iedi criticou também o regime de metas de inflação, alegando ser preciso ter uma visão mais de longo prazo. "Se o governo resolve que no próximo ano a meta é chegar a 4,5%, o que é extremamente ambicioso, os juros ficarão insuportáveis, porque o Banco Central (BC) não tem outro instrumento para controlar a inflação."

Para Ioschpe, política econômica é algo que se deveria fazer de uma maneira pragmática e não voluntariosa. "Ao elevar a taxa de juros continuamente para perseguir a meta que foi imposta, o BC pensa apenas em achatar a inflação, sem se preocupar se isso vai criar recessão ou que as empresas terão de fechar 15% ou 20% dos empregos no País."

O pragmático, segundo ele, seria perseguir uma inflação realista para as necessidades do País. "Não podemos imaginar que somos uma Suíça e podemos ter inflação zero ou de 2%. Temos de fazer uma inflação que nos permita crescer continuamente." (O Estado de S.Paulo, 04.05.2005)

FAB oficializa acordo com Eads-Casa

Transcrevemos abaixo notícia dando conta da formalização do acordo entre a FAB e a EADS-Casa para modernização de aeronaves. É bom recordar que no ano passado a CNM-CUT assinou acordo com a EADS-Casa, no qual a empresa se compromete, em sua atuação no Brasil, a respeitar os direitos fundamentais dos trabalhadores – inclusive nas empresas subcontratadas. Nesse sentido vamos acompanhar de perto a realização deste acordo.

"Os aviões C-295 vão substituir os antigos C-115 Búfalo, adquiridos na década. Depois de oito anos de negociação, a Aeronáutica oficializa hoje a compra de 12 aviões de transporte C-295 e a modernização de oito aeronaves de patrulha marítima P-3. Os contratos, avaliados em US\$ 722 milhões, serão assinados com o consórcio europeu Eads-Casa.

A aprovação do financiamento para os dois projetos, segundo o Comandante da Aeronáutica, brigadeiro Luiz Carlos da Silva Bueno, foi publicada no Diário Oficial, no último dia 26. A operação também já havia sido aprovada pela Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado no começo deste mês.

O esquema de financiamento do projeto C-295 e do P-3 será suportado por um consórcio formado pelos agentes financeiros BBVA, Santander Central Hispano e BNP Paribas. O governo da Espanha também dará o seu respaldo a operação por meio do Cesce (Exporet Credit Agency), que propôs prazos de amortização de até 10 anos. A primeira aeronave C-295, segundo a Aeronáutica, será entregue em novembro de 2006 e a última em janeiro de 2009. O primeiro P-3 será entregue em agosto de 2008 e o último em 2010.

A compra do CLX e o projeto PX, de acordo com o chefe do Centro de Comunicação Social da Aeronáutica (Cecomsaer), brigadeiro Telles Ribeiro, estão atreladas a uma contrapartida comercial da EADS correspondente a 100% do valor do contrato. A EADS já tem parcerias fechadas com as empresas Varig Engenharia e Manutenção (VEM), Atec, Aeroeletrônica e o consórcio de empresas aeronáuticas HTA.

A contrapartida estabelece ainda a realização de convênios científicos entre o Centro Técnico Aeroespacial (CTA) e o Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (Inta), na Espanha.

Os aviões C-295 vão substituir os antigos C-115 Búfalo, adquiridos na década de 70, nas missões de transporte aéreo logístico, aeroterrestre, lançamento aéreo, evacuação aeromédica, busca e salvamento.

O programa CLX, segundo a Aeronáutica, tem uma importância especial para o país por assegurar à Força Aérea Brasileira (FAB) a capacidade de transporte aéreo logístico em apoio ao Programa Calha Norte, ao Sistema de Vigilância da Amazônia (Sivam), às diversas organizações militares e às comunidades isoladas localizadas em regiões remotas do país. Seis aeronaves serão destinadas para a base da Aeronáutica em Manaus (AM) e seis para a Base Aérea dos Afonsos, no Rio de Janeiro.

Com o P-3 modernizado, segundo o Brigadeiro Telles Ribeiro, a FAB espera retomar a sua capacidade de vigilância dos sete mil quilômetros de costa marítima e do patrulhamento de 6,4 milhões de quilômetros quadrados, dentro da área oceânica sob a jurisdição brasileira.

A FAB comprou, em 1998, 12 aeronaves P-3 usadas do governo americano a um custo de US\$ 800 mil cada. A modernização implicará em um custo adicional de US\$ 33 milhões por avião. A Aeronáutica estima que os aviões modernizados terão sua vida útil e operacional estendida por mais 20 anos. A decisão de modernizar a frota de P-3 da FAB, segundo o brigadeiro Telles Ribeiro, não prejudica a indústria nacional, por não envolver a Embraer. "Aeronáutica sempre prestigiou a Embraer e prova disso são os contratos que mantém com a empresa, que somam cerca de US\$ 1,5 bilhão." Segundo a Aeronáutica, a Embraer não dispõe neste momento de uma aeronave com as especificações exigidas pela FAB para o patrulhamento marítimo.

O comandante da Aeronáutica disse também que a FAB irá receber a primeira aeronave C-130 Hércules modernizada no próximo mês de junho. Segundo Bueno, dez aeronaves adquiridas da Aeronáutica Militar Italiana (AMI) estão sendo modernizadas pela empresa Astronautics Corporation of América em parceria com a brasileira Avionics Services. O programa foi iniciado em março deste ano e deverá se estender até maio de 2007.

A FAB possui uma frota de 22 C-130. Eles são utilizadas no transporte de carga e de tropas, principalmente na região Amazônica. A diferença do Búfalo para o C-130 é que o primeiro transporta até 4,5 toneladas de carga e voa a 360 km por hora.)(Virgínia Silveira) (*Gazeta Mercantil*, 29.04.2005)

Os americanos, de novo

Visita da secretária de Estado ao Brasil traz proposta de venda de caças F-16

No final deste mês, quando estará em visita oficial ao Brasil, a secretária de Estado dos EUA, Condoleezza Rice, tocará em pontos sensíveis na relação bilateral, como a cooperação com a Agência Internacional de Energia Atômica (Aiea) – leia-se temores em relação ao processo brasileiro de enriquecimento de urânio –, preocupação com a segurança regional (Venezuela e Colômbia) e alternativas ao programa F/X de reaparelhamento da Força Aérea Brasileira (FAB). Esses pontos já foram levantados pelas autoridades de Washington em março, por ocasião da visita oficial ao Brasil do secretário de Defesa dos EUA, Donald Rumsfeld. A novidade agora é uma nova proposta dos americanos para atender à necessidade da FAB de substituir os obsoletos caças Mirage IIIIEBR, sediados em Anápolis (GO), cujo período de vida útil se encerra este ano. Em fevereiro, depois de dois anos de marchas e contramarchas, o governo federal encerrou oficialmente a licitação para a compra de 12 caças supersônicos, um projeto orçado em cerca de US\$ 800 milhões. Naquela licitação, estavam no páreo o francês Mirage 2000-5 Br, do consórcio Dassault/Embraer; o russo Sukhoi Su-35, da Rosoboronexport, o anglo-sueco JAS-39 Gripen, da Saab/British Aerospace e o americano F-16 Falcon Fighter, da Lockheed Martin. O fim da licitação, no entanto, se deixou o governo brasileiro menos infenso a pressões de poderosos lobbies da indústria bélica internacional, colocou um grave problema operacional: o que fazer entre o período da aposentadoria dos Mirage IIIIEBR e a aquisição dos novos caças supersônicos?

A nova proposta americana oferece 12 unidades do F-16 usadas, atualmente operando na Holanda, pelo valor de US\$ 300 milhões. Nessa oferta, estão incluídos três aviões-cisterna (de reabastecimento em voo) KC-135 – na verdade, um Boeing 707 adaptado. Mas, ao mesmo tempo que os americanos, os países dos antigos concorrentes também começam a mexer os pauzinhos. A Saab/BAe, por exemplo, propôs alugar 12 caças JAS-39 Gripen pelo valor de US\$ 80 milhões por ano. Se a aquisição dos novos caças demorar cinco anos, a FAB pagaria por esse aluguel US\$ 400 milhões, a metade do preço estimado para a compra de aviões novos. Já a França está oferecendo 12 caças Mirage 2000-5 que estavam operando na Armée d'Air, a Força Aérea Francesa, por US\$ 180 milhões.



F-16 Falcon Fighter: os EUA querem vender ao Brasil 12 caças F-16 de segunda mão, que hoje operam na Holanda, por US\$ 300 milhões, sem garantia de que o míssil AIM-120 Amraam venha junto

Novela – Iniciada em julho de 2001 pelo então presidente Fernando Henrique Cardoso, a licitação do projeto F/X deixou o Brasil à mercê de poderosos lobbies internacionais num campo extremamente fechado, o das compras de produtos bélicos. A grande discussão se travou entre os defensores de benefícios meramente comerciais que o País poderia obter através dessa aquisição – no jargão econômico, os chamados off-set – e os defensores da transferência de tecnologia ultra-sofisticada. As propostas do consórcio Embraer/Dassault e da Rosoboronexport/Avibrás prometiam essa transferência, incluindo os códigos-fonte. O mesmo não acontecia com as propostas anglo-sueca e americana. No caso do

F-16, havia um agravante: os EUA não garantiam o fornecimento do míssil ar-ar inteligente AIM-120 Amraam, o que castraria o poder interceptador desses caças.

Sem as amarras da licitação do F/X – que o governo, por lei, não é obrigado a fazer –, o Brasil, em tese, pode comprar um modelo mais moderno e negociar a transferência tecnológica. Uma das alternativas para o período de transição seria a utilização dos caças supersônicos F-5 que estão sendo modernizados pela Embraer. De qualquer forma, se o governo optar por comprar aviões usados, mas ainda com razoável tempo de vida útil, poderá enterrar de vez o sonho de entrar na era da tecnologia supersônica. *(IstoÉ, 24.04.2005)*

A França oferece Mirages usados

O governo da França apresentará ao governo brasileiro uma proposta de venda de 12 caças Mirage 2000 usados a um custo total de US\$ 60 milhões. A oferta, que será encaminhada oficialmente ao presidente Lula nos próximos 15 dias pelo presidente da França, Jacques Chirac, está sendo avaliada com interesse pela Aeronáutica. Segundo fonte ligada ao alto comando da Aeronáutica, os Mirage seriam entregues revitalizados e o pagamento poderá ser feito de forma facilitada, dentro das possibilidades do governo brasileiro.

"Os aviões estão em ótimo estado. Um avião novo desse modelo não custa menos de US\$ 50 milhões. A proposta é extremamente atrativa", disse a fonte. A compra de caças usados vem sendo estudada pelo Ministério da Defesa em conjunto com a Aeronáutica como uma solução temporária para substituir os velhos Mirage III, que já superaram seus limites operacionais e serão desativados até o final deste ano.

A Aeronáutica vem recebendo várias propostas de compra e leasing de caças novos e usados desde que o governo decidiu encerrar o processo de escolha de um novo caça de superioridade aérea.

A Embraer considera a compra dos caças usados vantajosa para a empresa. O programa, batizado de F-X, chegou a envolver cinco fabricantes de aeronaves internacionais e previa a compra de 12 aviões novos por cerca de US\$ 700 milhões. A concorrência, aberta em julho de 2001, pelo Comando da Aeronáutica, foi cancelada em 31 de dezembro do ano passado.

O vice-presidente da República e ministro da Defesa, José Alencar, disse ontem, na abertura da LAAD (Latin América Aero& Defence), que os Mirage III serão substituídos, mas que a compra de novos aviões não será feita de imediato.

"Vamos aguardar a consolidação das novas tecnologias que estão sendo incorporadas aos caças de nova geração para depois tomarmos uma decisão", afirmou.

Uma solução "caseira" e de baixo custo, envolvendo a compra de aviões usados e o remanejamento dos caças F-5 para a missão de defesa do espaço aéreo em Anápolis, é vista pelos oficiais da Aeronáutica como a mais provável e apropriada para o momento. As duas alternativas beneficiam diretamente a Embraer. A empresa está envolvida na modernização de 46 caças F-5 da FAB e liderou um consórcio com empresas francesas para a venda do modelo Mirage 2000BR na concorrência F-X.

"Do ponto de vista da Embraer a compra dos Mirage 2000 usados é vantajosa para a empresa, pois desta forma conseguimos manter a tradição de intercâmbio operacional e técnico dos equipamentos franceses na frota da FAB", disse um executivo da Embraer.

Segundo uma fonte do Alto Comando da Aeronáutica, os Mirage 2000 seriam utilizados pela FAB por um período de seis a sete anos até que o processo de compra de novos aviões tenha sido definido.

Além dos F-5 que estão sendo modernizados pela Embraer, a FAB irá comprar mais 10 aviões usados do modelo no mercado internacional.

A compra tem como objetivo aumentar o número de F-5 na configuração biplace, utilizados em treinamento de pilotos de caça em Natal. Atualmente, a frota de F-5 da FAB só conta com três versões biplace, de um total de 46.

O F-5 modernizado já começou a ser entregue pela Embraer este ano. A primeira unidade foi disponibilizada para a FAB no mês de março, mas ainda encontra-se numa fase de ajustes. O programa de modernização da frota de F-5 está sendo feito em conjunto com a empresa israelense Elbit, a um custo total de US\$ 285 milhões. A Aeronáutica espera receber este ano um total de 18 caças modernizados.

A maior parte das aeronaves será destinada para o Primeiro Esquadrão Pampa, sediado na Base Aérea de Canoas, no Rio Grande do Sul.

Além da proposta de compra do Mirage 2000, a Aeronáutica recebeu ofertas de leasing de aviões novos do Consórcio Anglo-Sueco Gripen e também de caças F-16 usados, que estão sendo oferecidos pelo governo da Holanda.

A África do Sul também chegou a propor a venda de caças Cheetah e o governo de Israel ofereceu as aeronaves Kfir.

Segundo o vice-presidente da Gripen International, Erik Hjelm, a proposta da empresa para a FAB inclui também acordos de compensação comercial (offset) e transferência de tecnologia. Para o vice-presidente Internacional de Relações de Defesa da Dassault Aviation, fabricante do modelo Mirage, Yves Robins, a compra dos modelos Mirage 2000 usados pela FAB, se concretizada, ajudará a empresa a perenizar a sua relação com o Brasil. "Do ponto de vista de imagem, vemos esse negócios de uma forma muito positiva." (Virginia Silveira) (*Gazeta Mercantil*, 27.04.2005)

Feira de defesa mostra potencial de mercado

Os orçamentos de defesa dos países latino-americanos podem ser escassos, mas os fabricantes internacionais de armas ainda enxergam oportunidades de venda na região, diante dos problemas de segurança da atualidade. Seria equivocado, no entanto, falar em corrida armamentista, afirmaram fontes da indústria, mesmo com a preocupação norte-americana com as recentes compras de armamentos feitas pelo presidente da Venezuela, Hugo Chávez.

"Consideramos a região toda muito importante para nossas exportações", disse um representante da Rosoboronexport, a agência de vendas de equipamentos de defesa da Rússia. "Temos todo tipo de arma e equipamentos, e todos podem ser exportados, portanto fornecemos para qualquer um".

O representante, que não quis ser identificado, estava presente a uma feira aérea e de defesa no Rio de Janeiro (Latin America Aero & Defense). Helicópteros, sistemas de vigilância, capacetes e pistolas estavam entre os produtos expostos para delegações militares.

O Brasil, depois de muita hesitação, cancelou a licitação no valor de cerca de US\$ 700 milhões, para a compra de novos caças. Empresas do Brasil, da França, da Rússia, da Suécia e dos EUA haviam competido para fechar aquele que seria um dos maiores contratos de armas da história da América Latina.

A Venezuela, enquanto isso, assustou os EUA com a iniciativa de comprar 100 mil fuzis e uma frota de helicópteros da Rússia, além de caças do Brasil e barcos e aviões da Espanha. Autoridades americanas criticaram Rússia e Espanha, que responderam dizendo que as vendas são legítimas e suprem as necessidades de defesa venezuelana.

Vários países têm de renovar equipamentos ultrapassados. O Brasil, a Argentina, o Chile e outras nações participam de operações de paz pelo mundo, criando oportunidades de negócios. A Rosoboronexport mantém hoje escritórios no Brasil, na Colômbia, no México, no Peru, em Cuba e no Uruguai, e no ano passado abriu um serviço de manutenção de helicópteros no México. O equipamento russo exibido na exposição incluía uma série de aviões Sukhoi e veículos blindados apropriados para forças de paz, disse a fonte.

Israel, que tradicionalmente participa do mercado latino-americano, tinha 10 empresas na exposição, sob o comando da agência estatal Sibat. "É um mercado interessante para nós, porque no continente há muita atividade de defesa que pode se beneficiar da experiência que acumulamos em Israel quanto ao controle de fronteiras, segurança interna e combate à guerrilhas", disse o major-general aposentado Yosi Ben-Hanan.

Segundo ele, México, Colômbia, Chile e Brasil mostraram muito interesse nos sistemas de defesa. Ben-Hanan afirmou que Israel estava oferecendo modernizar tanques, navios e aeronaves, em vez de substituí-los.

O Brasil vai acabar tendo que substituir seus caças, mesmo que seja com aviões de segunda-mão, disse o ministro da Defesa, José Alencar, na abertura do evento. A Grã-Bretanha está entre os países que vêem a América Latina como um mercado em expansão para equipamentos usados, e já vendeu navios para o Chile, que quer proteger suas águas da pesca ilegal.

A Argentina planeja gastar US\$ 800 milhões em sistemas de radar para controlar seu espaço aéreo, e está comprando cinco corvetas para se proteger da pesca ilegal, disse o ministro José Pampuro numa entrevista para o Defense News.

A Colômbia, que tem forte apoio dos EUA na luta contra a guerrilha, anunciou planos de gastar US\$ 540 milhões com a força aérea. De acordo com o Instituto Internacional para Estudos Estratégicos (IISS), os gastos da região com a defesa em 2003 foram de US\$ 25,3 bilhões, comparando-se com US\$ 29,9 bilhões em 2000. Mas em 2004 o crescimento foi menor.

"Cada país tem seu problema", disse de Londres, o economista do IISS Mark Stoker. "O Brasil e a Argentina não têm dinheiro para entrar numa corrida armamentista. Ainda estão se recuperando dos problemas dos últimos anos".

Grande parte do equipamento comprado não se encaixa no perfil de um fortalecimento militar agressivo, mesmo no caso da Venezuela, acrescentou o economista Stoker. (Reuters) (*Gazeta Mercantil*, 29.04.2005)

Acordo automotivo em xeque

Governo Kirchner quer transição para a meta de liberalização do comércio de veículos, prevista originalmente para 2006

Luciana Otoni

O regime automotivo comum firmado entre Brasil e Argentina em 2002 terá que ser revisto até o fim deste ano. A partir de 2006 prevê-se a liberalização do comércio entre os dois países e as condições dessa abertura terão que ser estabelecidas nos próximos meses. Entre as questões a serem tratadas estão a diferença entre os mercados e o tipo de especialização das montadoras instaladas em ambos os territórios.

No ano passado, o governo argentino alegou que poderia fazer ajustes ao acordo por meio da cláusula que permite a adoção de decisões necessárias para o desenvolvimento da política automotiva comum. Entre esses ajustes foi citada a proposta de uma etapa de transição até a liberalização completa dos mercados.

A possibilidade de uma fase de transição foi cogitada quando, em setembro do ano passado, representantes do presidente Néstor Kirchner constaram que 60% dos carros vendidos na Argentina têm procedência brasileira. O problema é que, como contrapartida, a produção automotiva argentina responde por apenas 3% do mercado do Brasil. Ao participar da reunião do Grupo Mercado Comum, no início de abril em Assunção, no Paraguai, o secretário da Câmara de Comércio Exterior (Camex), Mário Mugnaini, abordou a questão do prazo de revisão do regime automotivo.

- Houve uma diminuição brutal do carro argentino no Brasil por conta do efeito do dólar. Isso ocorreu fora do regime devido a um efeito macroeconômico - comentou o titular da Camex.

Mugnaini observou que o acordo automotivo não é exclusivamente tarifário porque abrange produção local e conteúdos mínimos locais. A versão referendada entre os dois países estabeleceu uma exigência de 60% de conteúdo regional na fabricação de veículos. Nesse percentual, a participação de conteúdo argentino decresceria de 25%, em 2002, para 20% em 2003, 10% em 2004 e, por fim, 5% em 2005.

Ao chamar a atenção para a relevância do tema, o secretário abordou as diferenças de produção. De um lado está o Brasil, com um parque dinâmico especializado em carros médios, caminhões e ônibus produzidos em 16 fábricas com participação das grandes montadoras americanas, européias e asiáticas. De outro, posiciona-se a Argentina, que procura estabelecer condições para a atração de investimentos.

- O regime automotivo está vinculado a investimentos, tecnologia e geração de empregos. A Argentina tem procurado atrair mais investimentos e esse é um direito do país - disse Mugnaini.

Quando esteve em Brasília no ano passado, o ministro da Economia da Argentina, Roberto Lavagna, disse que o acordo está sujeito a condições mútuas de desenvolvimento. Se não fossem cumpridas, adverte, poderiam implicar não só ajustes, mas a adoção de uma etapa de transição até a liberalização completa dos mercados. (*Jornal do Brasil*, 02.05.2005)

Vizinhos 'muy amigos'

Presidente argentino reclama que Lula quer levar vantagem em tudo. 'Ele já quis até eleger o Papa'

A eterna rivalidade entre Brasil e Argentina, que foi suavizada durante o governo Fernando Henrique Cardoso, voltou a ficar acirrada. Reportagem publicada ontem pelo jornal argentino Clarín informava que o governo de Néstor Kirchner decidiu ser "hora de endurecer a relação com o Brasil" e trouxe à tona uma animosidade entre os dois países.

Fontes da chancelaria argentina teriam informado ao jornal que o presidente Kirchner nunca teve uma boa relação pessoal com o colega brasileiro, Luiz Inácio Lula da Silva, e que o argentino acredita que o Brasil está tentando ocupar todos os cargos internacionais disponíveis. "Se há um lugar na OMC, o Brasil quer; se há um lugar na ONU, o Brasil quer; se há um lugar na FAO, o Brasil quer. Ele já quis até eleger um Papa", teria dito Kirchner a seus assessores.

O ministro das Relações Exteriores, Rafael Bielsa, esteve reunido com embaixadores da Argentina durante todo o fim de semana em Washington, nos EUA, para analisar a agenda externa do país e a relação com o Brasil. "Kirchner está cansado dos entraves econômicos brasileiros, a falta de apoio à Argentina por parte do governo brasileiro no FMI e também da liderança que o presidente Lula quer na região", disse um diplomata ao Clarín.

Atuação do Brasil no Equador irrita Argentina

O auge da irritação argentina e da crise de ciúmes com a atitude do Brasil teria sido a iniciativa do Itamaraty de intermediar a crise no Equador através da Confederação Sul-Americana de Nações (CSN). Para o governo argentino, esse seria um trabalho da Organização dos Estados Americanos (OEA). Bielsa chegou a ser convidado pelo ministro das Relações Exteriores brasileiro, Celso Amorim, a participar da missão da CSN como presidente do Grupo do Rio, mas declinou do convite. "Houve falta de acordo", disse o porta-voz argentino, Oscar Feito, que participou das reuniões de Washington.

Sem saber dos comentários atribuídos ao presidente argentino, Lula disse ontem num programa de rádio que o Brasil "não abrirá mão de cumprir seu papel de integração entre os países da região".

Amorim diz que Brasil é solidário

O ministro brasileiro de Relações Exteriores, Celso Amorim, tentou minimizar as críticas da Argentina sobre o Brasil e o possível endurecimento nas relações entre os países. "Isso surpreende porque o presidente Kirchner confirmou sua presença na reunião de cúpula dos países árabes no Brasil, na próxima semana", disse Amorim.

Ele informou ainda que "as relações entre Brasil e Argentina têm sido boas, mesmo existindo abordagem diferente em relação a alguns temas". Porém, o ministro admitiu que há dificuldades antigas e históricas entre os países, mas disse que o Brasil sempre foi solidário à Argentina. Ele desmentiu que o Brasil queira assumir um papel de liderança.

O embaixador argentino junto à OEA, Rodolfo Gil, também tentou dissolver a discussão diplomática. Ele explicou que na reunião do chanceler Bielsa com embaixadores argentinos não foram discutidas somente as relações com o Brasil, mas também com outros países latino-americanos e os Estados Unidos. (*O Dia*, 03.05.2005)

Principais pontos das divergências

Salvaguardas comerciais

Kirchner exige a implementação de um sistema de salvaguardas comerciais dentro do Mercosul, com o qual poderia proteger a indústria argentina da suposta "invasão" de produtos brasileiros. O Brasil demora a responder, já que a medida feriria o espírito de livre comércio do bloco.

Empresas brasileiras na Argentina

O governo Kirchner está assustado com a crescente presença de investimentos brasileiros no país, controlando setores cruciais da economia, tais como petróleo, distribuição de energia elétrica e cimento. Além disso, o Brasil domina dois terços do mercado local de cerveja.

Fundo Monetário Internacional

Kirchner melindra-se da falta de apoio do governo Lula nas duras negociações argentinas com o Fundo Monetário Internacional (FMI).

Crise do Equador

O Brasil foi o protagonista estrangeiro na resolução da crise equatoriana. A Argentina assistiu a tudo sem tomar medidas. O governo Kirchner recriminou a "pressa" brasileira na crise, indicando que esse deveria ter sido um trabalho da Organização dos Estados Americanos (OEA).

Presidência da OMC

A Argentina havia comprometido-se a apoiar a candidatura uruguaia de Pérez del Castillo à direção-geral da Organização Mundial do Comércio (OMC). Quando, meses depois, o Brasil lançou a candidatura do embaixador Luiz Felipe de Seixas Correa, Kirchner continuou do lado uruguaio.

Conselho de Segurança da ONU

As divergências arrastam-se desde o governo do ex-presidente Carlos Menem (1989-99). O Brasil deseja a criação de uma nova vaga permanente no Conselho de Segurança (CS) da Organização das Nações Unidas (ONU), enquanto que a Argentina prefere uma vaga temporária e rotativa. (*Tribuna da Imprensa*, 03.05.2005)

CNM-Internacional é um informativo da Secretaria de Relações Internacionais da Confederação Nacional dos Metalúrgicos – **CNM-CUT**, editado pela Consultoria Econômica e Social Integrada
Secretário Geral da **CNM** : Fernando Lopes
Jornalista Responsável : Antonio Carlos Castro (MTb 36.741/SP)
internacional@cnmcut.org <http://www.cnmcut.org.br>