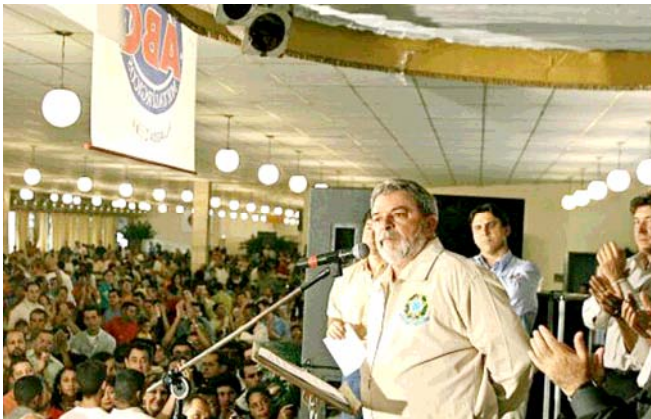


## Metalúrgicos saem em defesa de Lula

O presidente Lula voltou ao berço da sua vida política. Na posse do novo presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de São Bernardo do Campo, José Lopes Feijó, ele ouviu do amigo palavras de solidariedade que nem o PT lhe dedicou nas últimas semanas.

"Que não ousem tentar, porque estaremos na linha de frente", prometeu Feijó para as cerca de 2,5 mil pessoas que participavam do almoço em comemoração à posse da nova diretoria do sindicato, no restaurante São Judas, local onde foi escrito o primeiro documento da pré-fundação do PT, em 1979.



Feijó defendeu a punição dos envolvidos nos escândalos que assolam o PT, repetindo o que Lula tem dito. "É possível que companheiros tenham saído do caminho, mas ninguém tem o direito de destruir a nossa história, e se alguém fez errado terá de pagar", disse.

Presidente Lula discursa durante cerimônia de posse da nova Diretoria do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC. Fotos de Ricardo Stuckert/Abr

Quando chegou à cerimônia, a platéia recebeu Lula com o refrão "um, dois, três, Lula outra vez". O presidente se animou e começou sua fala contando os momentos difíceis que enfrentou como presidente do sindicato, entre 1979 e 1980. "Na greve de 79, não faltaram aqueles, no Brasil, que diziam que os metalúrgicos tinham acabado, que o Lula tinha acabado com a luta sindical neste país. Nós amargamos um ano difícil", atalhou.

Da animação, o presidente passou para as referências sentimentais. Relatou que a resposta dos metalúrgicos às críticas contra sua organização foi a greve de 1980. "O País conheceu a greve histórica mais importante da nossa História, que foi a famosa greve dos 41 dias", disse. Lula lembrou a comemoração do 1.º de maio de 1980, quando trabalhadores e policiais ocuparam ao mesmo tempo a praça da Igreja Matriz de São Bernardo. Naquele dia quase aconteceu um grave enfrentamento; e ele estava preso, sendo representado por sua mulher, Marisa.

Nostálgico, Lula disse que nunca deixou de se sentir metalúrgico. "Não me esqueço do número de matrícula da minha carteira do sindicato: 236." E pediu quase claramente que os seus colegas de profissão o apoiassem: "Estamos aqui porque soubemos aproveitar a oportunidade que a História nos deu. E eu estou aqui, 30 anos depois, para agradecer o sacrifício de vocês", afirmou, lembrando que muitos metalúrgicos perderam o emprego naquelas greves. (*O Estado de S.Paulo e J. Commercio, 24.07.2005*)



# Laboratório Industrial Sindical

## Projeto do Laboratório Industrial Sindical Mercosul - União Européia

Está no ar a página do Laboratório Industrial Sindical União Européia – Mercosul, o **SindLab**. A página é parte da estrutura do Laboratório Industrial Sindical Mercosul – União Européia, uma iniciativa dos sindicatos metalúrgicos do Cone Sul e da Europa. O projeto, que pretende fortalecer a capacidade de intervenção dos sindicatos metalúrgicos nos processos de integração do Mercosul e do bloco com a União Européia, estrutura-se também com base em uma Intranet ([www.sindlab.net](http://www.sindlab.net))

As entidades que constituem o Laboratório Industrial Sindical são a **Confederação Nacional dos Metalúrgicos da Central Única dos Trabalhadores (CNM/CUT)**; a Federación de Trabajadores de la Industria y Afines da Confederación de Trabajadores Argentinos (FeTIA/CTA); a Confederación Nacional de Trabajadores Metalúrgicos da Central Única de Trabajadores (CONSTRAMET/CUT-Chile), a Federación de Trabajadores Metalúrgicos de Paraguay (FETRAMPAR) e a Unión Nacional de Trabajadores del Metal y Ramas Afines (UNTMRA/ PIT-CNT). A contraparte europeia do projeto está constituída pela **Federación Minero Metalúrgica das Comisiones Obreras (FM-CCOO)**. O comitê sindical de direção do Laboratório está á cargo da Confederação Nacional dos Metalúrgicos (CNM/CUT) e da Federación Minero Metalúrgica (FM-CCOO).

A gestão do projeto é da Fundación Paz y Solidaridad também das CC.OO. A Fundação é uma organização não-governamental dedicada a cooperação ao desenvolvimento constituída em 1989 pelas Comisiones Obreras e com presença em todas as comunidades autônomas espanholas.

O Laboratório Industrial Sindical Mercosul – União Européia teve sua constituição acordada nos anos de 2002 e 2003, durante as primeiras reuniões do Observatório Sindical Europa-Cono Sur, no quadro do Programa de Cooperación Sindical desenvolvido pela Fundación Paz y Solidaridad de CCOO e financiado pela Agência de Cooperação espanhola AECI. Com a troca de informações então realizada decidiu-se pela transformação do Observatório no **SindLab**.

As reuniões escolheram como prioritários os setores aeronáutico, automotivo, eletro-eletrônico, naval e siderúrgico dos países do Cone Sul – setores estratégicos e com forte presença de multinacionais.

O projeto, além de contar com recursos das Confederações de metalúrgicos do Mercosul e da Federação dos Metalúrgicos das CC.OO., conta com fundos da AECI, a Agência Espanhola de Cooperação Internacional.

Com o **SindLab** pretende-se aumentar o grau de conhecimento dos processos de concentração, reestruturação e de políticas públicas e privadas que afetam esses setores. A partir da realização de estudos e de encontros temáticos pretende-se avaliar a situação atual e de suas perspectivas.

Além desses estudos e encontros, o Laboratório conta com esta pagina na Internet, que é atualizada diariamente e que promove a coleta e a difusão de notícias, estudos e documentos sobre as questões que afetam a produção e os setores metalúrgicos escolhidos.

A partir desses encontros e observações pretende-se traçar estratégias sindicais de intervenção, tanto nacionais quanto regionais, para fomentar a criação de empregos e a melhoria dos padrões sociais dos trabalhadores no Cone Sul.



O projeto pretende também estreitar as relações entre os metalúrgicos da região com suas contrapartes europeias, especialmente com os metalúrgicos espanhóis. Nesse sentido o projeto prevê a realização de seminários e atividades de informação para mais de 400 representantes sindicais e trabalhadores/as do setor metalúrgico espanhol.

Precisamos das contribuições e sugestões de todos os nossos sindicatos.



## Ministro do Trabalho critica decisão do Copom

O ministro do Trabalho, Luiz Marinho, criticou ontem a manutenção da taxa básica de juros (Selic) em 19,75% ao ano. Ele acredita que não há motivos para o índice continuar elevado, já que a inflação está sob controle, e disse que pretende participar dos debates no governo sobre o assunto.

"O Copom (Comitê de Política Monetária) não tomou a decisão mais acertada. Na minha modesta opinião, todas as condições estão dadas para se iniciar o processo de redução de juros", disse Marinho, que participou, no Rio, de reunião com representantes dos Consórcios Sociais da Juventude, que fazem parte do Programa Primeiro Emprego.

O ministro, que tomou posse há seis dias, também comentou a queda do desemprego, em junho, nas seis principais regiões metropolitanas do país, de 10,2% para 9,4% - segundo divulgou ontem o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). "Temos que comemorar. Estamos há muito tempo buscando reduzir a taxa para um dígito só", afirmou. Marinho ratificou a intenção do governo de criar 100 mil empregos por mês até o fim de 2006.

Sobre a crise política, o ministro não acredita que ela irá influenciar negativamente a economia. "Quem merecer ser punido será punido e a economia vai continuar crescendo".

Marinho espera, ainda, que a Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) dos Correios passe da fase do "espetáculo" para a análise de documentos. Ele considera "irritante" a falta de explicações durante os depoimentos na CPI.

"Se ficarmos na frente da TV ouvindo as pessoas dizerem 'me sinto no direito de não responder', os parlamentares se irritam e a gente se irrita junto." Ele admitiu que não assistiu aos depoimentos do ex-tesoureiro do PT Delúbio Soares e do ex-secretário geral Silvio Pereira. (Roberta Pennafort ) *(O Estado de S.Paulo, 22.07.2005)*

## Leste Europeu já é a Detroit da Europa

**Atraídas pelo baixo custo de produção, montadoras já investiram US\$ 24 bilhões na região desde 1995**

Em Verdant Hills, ao norte de Bratislava, a capital da Eslováquia, os trabalhadores de uma unidade da Volkswagen produzem idéias para a melhoria da eficiência com a mesma regularidade com que os utilitários esportivos compactos Pólo e Touareg saem da linha de produção. Uma sugestão recente foi colocar as equipes de reparos de emergência dentro da fábrica, ao invés de acomodá-las em um prédio separado. Com o pessoal dos reparos a apenas um grito de distância, os períodos de paralisação diminuíram. Na sede da Volkswagen em Wolfsburg, na Alemanha, os diretores do sindicato rejeitaram a mesma idéia para as fábricas alemãs da companhia.

Melhor para Bratislava. Os eslovacos recentemente ganharam a concorrência para produzir o novo Q7 SUV Audi, derrotando as fábricas da Volks da Europa Ocidental que também disputaram a empreitada. A fábrica de Bratislava, que hoje produz 250 mil automóveis por ano, é a mais lucrativa das 42 unidades da Volks espalhadas pelo mundo, graças aos baixos custos trabalhistas, o sistema de fabricação flexível e uma força de trabalho motivada. "O segredo é o estado de espírito dos 10 mil funcionários. É uma cultura de lutar para vencer", diz Thomas Schmall, que preside o conselho de administração da Volkswagen Slovakia.

Esta não é a atitude dos sindicatos alemães, que sobrecarregaram a Volkswagen com os mais altos custos trabalhistas do setor - perto de US\$ 50 a hora para uma semana de trabalho de 28 horas, cerca de 20% mais que a média já elevada de salário dos trabalhadores da indústria automobilística da Alemanha. Em contraste, os eslovacos custam US\$ 6 a hora e trabalham 40 horas por semana, o que rende à Volks economias anuais com pessoal de US\$ 1,8 bilhão, segundo analistas do Bank Sal. Oppenheim da Alemanha.

Se Schmall precisa subitamente aumentar a produção para atender um aumento da demanda, novos turnos podem ser estabelecidos da noite para o dia. Na Alemanha, as negociações com os sindicatos para a mudança dos cronogramas de trabalho podem levar até seis meses e custam mais com o pagamento de horas-extras.

Para a indústria automobilística da Europa, os países da velha Cortina de Ferro estão se transformando em um paraíso. A mão-de-obra qualificada é barata e flexível. As fábricas podem funcionar em turnos normais, 24 horas por dia, sete dias por semana, sem o pagamento de horas-extras caras. E os governos competem para oferecer as condições mais atraentes para os investidores. Uma estatística eloqüente: os

franceses e alemães trabalham 1.440 horas por ano, em comparação a 2.000 horas na Eslováquia, República Checa e Polônia.

As primeiras unidades automobilísticas novas no Leste Europeu, como a Volks Bratislava e a fábrica da Opel, da General Motors (GM), na Polônia, foram construídas ou remodeladas nos anos 90 e desde então se tornaram referência de desempenho para essas montadoras. Agora, uma segunda onda de fábricas está entrando em operação, o que vai acrescentar uma capacidade adicional de produção de veículos de quase 1 milhão de unidades nos próximos 12 meses.

Em maio, a Toyota e a Peugeot Citroën inauguraram uma fábrica conjunta de US\$ 1,8 bilhão que vai produzir 300 mil automóveis por ano em Kolin, cidade de 30 mil habitantes ao leste de Praga. A unidade empregará três mil pessoas. "Quando ela atingir a plena capacidade, Kolin será a fábrica mais eficiente da Toyota no mundo", diz Shinichi Sasaki, presidente da Toyota Motor Europe.

A Toyota está em boa companhia. Sua sócia vai inaugurar em 2006 mais uma fábrica de US\$ 1,3 bilhão para a fabricação de 300 mil automóveis de pequeno porte por ano em Trnava, na Eslováquia, criando três mil empregos. A Hyundai está investindo US\$ 1,3 bilhão em uma unidade de tamanho parecido em Zilina, Eslováquia, para sua marca Kia, que começará a produzir em 2006 e gerará 2, 4 mil empregos. As fabricantes de autopeças, que estão investindo perto da Kia, deverão criar outros quatro mil empregos.

Alguns estão chamando essa super-concentração de montadoras de a Detroit do Leste. O corredor de fábricas que produzem a baixos custos vai de Varsóvia até Bucareste e é um dos centros de fabricação de automóveis que mais crescem no mundo, ficando atrás apenas da China. Desde 1995, montadoras e fabricantes de autopeças injetaram mais de US\$ 24 bilhões em fábricas no Leste Europeu, principalmente na República Checa, Eslováquia, Hungria, Polônia e Romênia. Todos estes são mercados onde as vendas de automóveis estão crescendo. O objetivo da criação desses complexos, porém, é criar unidades de produção de baixos custos que possam vender automóveis para a Europa Ocidental, onde os consumidores compram 14,5 milhões de automóveis por ano, em comparação a 1 milhão na Europa Central e Leste Europeu.

A maioria das montadoras possui pelo menos uma fábrica no Leste Europeu ou na Turquia, que está se transformando em um centro de produção de automóveis adjacente. No ano que vem as fábricas de automóveis do Leste Europeu e Turquia vão produzir 2,3 milhões de veículos, incluindo até mesmo modelos de luxo. Até 2010 a expectativa é de que esse número vai crescer para 3,8 milhões de veículos, ou 20% a mais que a produção da Europa Ocidental.

**Para as montadoras da Europa, os países da velha Cortina de Ferro estão se transformando em verdadeiros paraísos**

"Todas as novas unidades construídas no continente estarão na Europa Central ou Leste Europeu", afirma Louis Schweitzer, presidente do conselho de administração da Renault, que lançou seu sedan Logan de US\$ 6 mil, fabricado na Romênia, na Europa Ocidental em junho, e cujas vendas estão sendo animadoras. O resultado final é que o Leste Europeu poderá responder por até 60% da produção total da Europa, incluindo autopeças, afirma Josep Fornos, vice-presidente e gerente geral das operações de absorção de choques da Tenneco Automotive.

A República Checa e a Eslováquia são o centro da Detroit do Leste. Até o fim de 2006, os dois países estarão produzindo 2 milhões de carros por ano, comparados a apenas 170 mil em 1990. A Eslováquia, com população de 5,4 milhões de habitantes, vai produzir quase metade desse total, ou um automóvel para cada seis habitantes. Após perder a primeira onda de investimentos, nos anos 90, o país ofereceu condições atraentes para os investidores, incluindo impostos reduzidos e a promessa de melhorar as estradas. A oferta de mão-de-obra capacitada também ajudou.

Por toda a região, a indústria automobilística está se transformando rapidamente em um motor do crescimento. A Volks, que já investiu US\$ 1,8 bilhão na Eslováquia, é o maior exportador do país. Na República Checa, os automóveis representam 20% da produção industrial. O boom provocado pelos automóveis também está mudando a paisagem. Rodovias estão sendo pavimentadas e ampliadas, novas e grandes lojas estão sendo construídas e fábricas proliferam.

É indiscutível que a mudança para o leste exige investimentos em treinamento. Levar uma fábrica a níveis plenos de eficiência e qualidade pode exigir um ano ou dois, segundo administradores. Mas os investimentos compensam, uma vez que os trabalhadores do Leste têm um bom nível de educação e são ambiciosos. "Essas pessoas quase passam fome. Elas querem melhorar de vida e comprar automóveis e casas", diz Stefaan Vandevelde, diretor das operações de componentes elétricos e eletrônicos da Delphi para a Europa.

A nova realidade não vai mudar apenas o Leste Europeu. Ela vai desencadear uma reorganização da maior indústria da Europa Ocidental. As montadoras e seus fornecedores alimentam uma vigorosa parcela de 3% do PIB da Europa Ocidental, empregando mais de 3 milhões de pessoas diretamente e outros 12 milhões indiretamente. Mesmo assim, os custos com mão-de-obra na Europa Ocidental, a uma média de US\$ 29 por hora, estão entre os maiores do mundo.

Na Europa Central e do Leste, a mão-de-obra tem um custo de US\$ 3 a US\$ 6 por hora. E a competição deverá tornar-se ainda mais impiedosa quando os primeiros automóveis fabricados pela Honda na China chegarem à Europa. "As pessoas estão acordando. Isso não diz só respeito à concorrência entre a Eslováquia e a Alemanha. Diz respeito também à competição entre a China e a Europa", afirma Schmall. "A única chance da Europa competir com os Estados Unidos e a China é usar as vantagens oferecidas pela Europa Central."

Será que as montadoras vão fechar unidades inteiras na Europa Ocidental na medida em que mudam para o Leste? Isso ainda não aconteceu. Aquelas que estão correndo para abrir novas fábricas no Leste Europeu, da Toyota e Hyundai à Peugeot e Renault, são os concorrentes mais preparados do lado ocidental e por enquanto podem manter todas as suas fábricas em operação. Mas analistas afirmam que, na eventualidade de qualquer aperto futuro, serão as fábricas menos eficientes do lado ocidental que sentirão os cortes. Num período de 18 a 24 meses a Peugeot estará fabricando cerca de 500 mil de seus 3,3 milhões de automóveis no Leste Europeu, um número que era zero. As fábricas de Kolin e Trnava deverão proporcionar uma economia com mão-de-obra, depois dos impostos, de US\$ 187 milhões para a montadora francesa.

E mais, a ascensão da Detroit do Leste está dando um trunfo poderoso às montadoras em suas negociações com os sindicatos da Europa Ocidental. Não é segredo para os funcionários alemães da General Motors que a fábrica de Gliwice, na Polônia, pode produzir os mesmos veículos a um custo unitário inferior de US\$ 600 a US\$ 700. Preocupados com a possibilidade de a administração transferir a produção da nova minivan Zafira para a Polônia, líderes trabalhistas da fábrica da Opel em Bochum concordaram, no ano passado, em congelar os salários até 2010.

Em troca, a GM manteve parte da produção do Zafira na Alemanha - mas mesmo assim criou 700 empregos na Polônia para a nova linha do modelo. "Estão acontecendo coisas na Europa Ocidental impossíveis de serem imaginadas há dois anos", diz Volker Barth, presidente das operações europeias da Delphi. "Sem exigir salários maiores, as pessoas estão dispostas a falar em trabalhar aos sábados e domingos."

Por enquanto, essas concessões estão ajudando a salvar empregos no lado ocidental. Mas a desigualdade entre o Leste e o Oeste continuam enormes. "As fábricas ocidentais têm dois ou três anos para tornarem-se competitivas. Se o lado ocidental não ficar mais flexível, as empresas irão para onde houver condições de competição", diz Haru N. Nair, diretor administrativo da Tenneco Automotive na Europa. A verdadeira chacoalhada vai acontecer quando as decisões de investimentos forem tomadas para os modelos da próxima geração e os administradores estiverem vendo o sucesso de estratégias rivais do Leste Europeu.

**Será que as montadoras vão fechar unidades inteiras na Europa Ocidental na medida em que mudam para o Leste?**

O setor de autopeças da Europa, que movimenta US\$ 160 bilhões por ano, já começou a liderar o êxodo. A Alemanha sozinha perdeu 100 mil empregos para o Leste Europeu, segundo analistas de mercado. Embora a mão-de-obra represente de 10% a 15% dos custos das montadoras, nas autopeças a relação é de 20% a 40%. Pressionadas pelas montadoras a reduzirem seus custos anuais em 5% em média, a maioria as empresas não vê outra alternativa a não ser mudarem para o Leste Europeu.

Montadoras com problemas, como a Volks e a Opel, nem mesmo aceitam propostas dos fornecedores se as peças são feitas na Europa Ocidental, insistindo que podem comprá-las mais barato no Leste. "Com empregos que exigem muita mão-de-obra, nós (a Alemanha) não temos chance contra países como a Romênia ou a China, diz Manfred Wennemer, principal executivo da Continental, a fabricante de autopeças eletrônicas e pneus da Alemanha que tem receitas anuais de US\$ 15 bilhões.

A Delphi e a Visteon estão sentindo o aperto. Barth aumentou sua produção no Leste Europeu para 30% do total, em comparação a 15% em 2000, fechando cinco fábricas no meio do caminho, no Reino Unido, França, Espanha e Portugal e estabelecendo 15 fábricas no Leste Europeu. "Preciso me adaptar às regras do jogo. Se alguém pode produzir mais barato, nós perdemos negócios", disse em um seminário promovido pela "Automotive News". A Visteon possui uma fábrica na República Checa, que emprega quatro mil pessoas e produz unidades de iluminação e controle de temperatura.

O esforço para obter economias está empurrando as montadoras e seus fornecedores ainda mais para o leste. Em Sibiu, na Romênia, a Continental descobriu um prefeito ansioso para acomodar novos investidores, um grupo de trabalhadores capacitados, uma universidade com talentos em engenharia, terrenos disponíveis e salários que rivalizam com os da China.

As autorizações foram conseguidas rapidamente e a cidade melhorou seus sistemas de distribuição de água, eletricidade e gás. O diminuto aeroporto local rapidamente ganhou vôos diários provenientes de Munique e Viena.

As montadoras e seus fornecedores não estão apenas transferindo a produção para o Leste Europeu, mas também tendo acesso a uma rica reserva de formandos qualificados de Varsóvia e Bucareste. Até mesmo durante as grandes contrações que se seguiram ao colapso do comunismo, matemáticos, físicos e engenheiros continuaram se formando nas universidades do Bloco do Leste. A Delphi tem mais de mil

engenheiros no Leste Europeu. Sua fábrica de Gdansk começou como uma unidade de produção de baixos custos, mas hoje fabrica produtos complexos, como volantes equipados com sistemas eletrônicos.

A Continental contratou 200 engenheiros na Romênia e pretende preencher 900 vagas até o fim do ano em um novo centro de desenvolvimento adjacente à sua fábrica de componentes eletrônicos.

É claro que a vantagem dos custos na produção no Leste Europeu não vai durar para sempre. Nos próximos dez a quinze anos os salários vão subir, e a distância entre a Europa Ocidental vai diminuir. Fabricantes de autopeças já estão estabelecendo unidades na Ucrânia, Bielorrússia e Rússia para produtos que exigem muita mão-de-obra e que não são economicamente vantajosos para serem produzidos na República Checa.

Os custos com mão-de-obra crescem 10% ao ano na República Checa. Eles são três vezes maiores que os da Ucrânia, onde a média é de US\$ 1,80 por hora. Mas os chefões do setor dizem que os ganhos vitais de flexibilidade e as horas de trabalho mais longas em suas novas fábricas do Leste Europeu não vão desaparecer rapidamente.

O impacto total do poder de fabricação da Detroit do Leste vai atingir a Europa Ocidental por volta de 2008. É quando as unidades atingirão seus picos de produção, inundando o mercado com carros que apresentam a vantagem do preço. A onda vai crescer ainda mais quando as importações chinesas começarem a acelerar.

O efeito combinado sobre os preços vai tornar cada vez mais difícil para grupos mais lentos como a Fiat, Opel e Volks manterem um excesso de capacidade caro no lado ocidental, e poderá muito bem forçar as montadoras a fecharem fábricas na região. Wolfgang Bernhard, administrador da marca Volks, já alertou que o fechamento de fábricas não é mais um tabu. O colapso da Cortina de Ferro provocou uma revolução política na Europa. Com a ascensão da Detroit do Leste, ele também produziu uma revolução industrial. (Gail Edmondson, BusinessWeek) (Tradução de Mário Zamarian)

## **Brasil perde investimentos e sofre com a concorrência**

A trajetória do aumento da produção de veículos no Leste Europeu é inversamente proporcional aos investimentos da indústria automobilística no Brasil. O volume de recursos destinados às linhas brasileiras caiu à menos da metade há dois anos, quando as montadoras começaram a ampliar capacidade no Leste Europeu.

Depois de sair de médias anuais em torno de US\$ 2 bilhões entre 1996 e 2001- auge das inaugurações de fábricas -, as montadoras investiram no Brasil US\$ 1,04 bilhão em 2002 e US\$ 748 milhões, em 2003. Os dados são da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos (Anfavea), que ainda não divulgou o volume de 2004.

A movimentação de novos carros e a ampliação industrial que se vê no Leste Europeu hoje lembra o que ocorreu no Brasil na fase do regime automotivo, programa de incentivos fiscais do governo de Fernando Henrique nos anos 90.

De 1994 a 2000, montadoras e fornecedores investiram US\$ 27 bilhões no Brasil. O setor tem hoje no país 25 empresas, donas de 51 fábricas e 29 marcas. Esse movimento também resultou na descentralização. A participação do Estado de São Paulo na produção de veículos passou de 74,8% em 1990 para 49,4%, no ano passado.

O Leste Europeu é, na avaliação dos executivos das montadoras, um dos mais fortes concorrentes do Brasil. Os veículos que estão ou serão produzidos naquela região têm muito mais similaridade com os modelos brasileiros do que com a produção chinesa, por exemplo.

A linha de produtos no Brasil sempre seguiu padrão da Europa. E, além disso, o Leste Europeu está adquirindo uma especialização que a indústria automotiva do Brasil sempre dominou como nenhuma outra parte do mundo: carros compactos e de baixo custo.

A Fiat vai produzir na Polônia o Panda, um projeto que também caberia no Brasil. O grupo Volkswagen produz na República Checa a linha Fabia e Octavia, que seguem estruturas semelhantes à do Polo. A Citroën interrompeu uma linha de montagem do Twingo no Uruguai, mas tem plano de capacidade anual de 200 mil unidades do mesmo modelo na Romênia. Também na Romênia, a Renault começou a produzir um modelo de baixo custo, o Logan, no ano passado, três anos antes de o mesmo projeto chegar no Brasil.

"O Leste Europeu pode, de fato, ser visto como a nova Detroit da Europa", concorda Ray Young presidente das operações brasileiras da General Motors, que também investe na Polônia. (Marli Olmos) (Valor, 22.07.2005)

**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](mailto:internacional@cnmcut.org) <http://www.cnmcut.org.br>