

## Compromisso da EADS-Casa

No final de agosto a CNM realizou com a multinacional europeia da aviação e defesa, EADS-Casa a primeira reunião para a implementação do compromisso que a empresa assinou com nossa confederação.

Participaram da reunião Fernando Lopes, representando a CNM, e o secretário Internacional da Federação dos Metalúrgicos das Comisiones Obreras da Espanha, companheiro Luis Miguel Fernández. Do lado da EADS/Casa participaram Gabriel Alonso – que veio da matriz espanhola especialmente para participar da reunião e Reinaldo Peixe Lima, diretor executivo da empresa no Brasil. Participou também o companheiro Milton do Sindicato dos Aeroviários de Porto Alegre, funcionário da VEM – Varig Engenharia e Manutenção, fornecedora da EADS-Casa.



C-295

Em seu acordo com a CNM-CUT, assinado no ano passado, a EADS-Casa comprometeu-se a cumprir com as principais convenções da OIT especialmente aquelas que se referem à liberdade sindical e liberdade de negociação coletiva e a garantir que seus fornecedores também cumpram esses compromissos.

A atividade principal da empresa no Brasil refere-se ao contrato assinado em 29 de abril ultimo com a Força Aérea Brasileira que prevê a modernização de oito aviões P-3 de patrulha marítima adquiridos à marinha dos EUA e o fornecimento de 12 aviões de transporte militar C-295 . Esse contrato é o primeiro contrato de defesa assinado entre a Espanha e o Brasil , que apesar de decidido desde 2002 só pode ser concretizado neste ano com a inclusão de verbas no orçamento nacional. É o maior contrato da EADS-Casa na América Latina. Esse contrato é de 600 milhões de dólares.

Os aviões C-295 substituirão os aviões C-115 Búfalo da FAB e complementaram os seus C-130 Hercules. O pacote inclui a aquisição de um simulador de voo e o suporte logístico. Técnicos brasileiros e integrantes da FAB participarão dos trabalhos de modernização dos P-3BR e serão adquiridos um Centro de Apoio à Missão e um Sistema de Treinamento (TAT).

Como é habitual em contratos de defesa a empresa espanhola deverá fornecer contrapartidas, conhecidas como "offset". Assim parte (10%) das aquisições de peças e componentes para o avião deverá ser realizada junto a empresas aeronáuticas brasileiras . Além disso 100% dos gastos com o contrato deverão ser reembolsados através do fornecimento de contrapartidas tecnológicas – nesse sentido haverá uma importante transferência de tecnologia para o Centro técnico da Aeronáutica (CTA) e para a Força Aérea Brasileira. O compromisso da EADS prevê também a compra no Brasil de material não diretamente relacionado ao projeto.

Um ponto importante do compromisso que a EADS-Casa assinou com a CNM-CUT é aquele que prevê que os fornecedores da empresa deverão seguir as normas internacionais para relacionamento com seus trabalhadores. A EADS-Casa ainda está selecionando os seus fornecedores para as contrapartidas brasileiras ao projeto. Entre esses fornecedores encontram-se a VEM Varig Engenharia e Manutenção, a Atech Tecnologias Críticas e a HTA, High Technology Aeronautics – uma empresa onde todos os seus proprietários são ex-funcionários da Embraer.

A EADS é um grande conglomerado europeu de defesa e que surgiu da fusão entre a alemã DaimlerChryslerAerospace, a francesa Aerospatale Matra e a espanhola Casa e que no Brasil detém participação na Embraer, líder mundial na fabricação de jatos regionais, e na Helibras, produtora de helicópteros a turbina. A EDS tem um Contrato Marco Internacional assinado com a Federação Internacional dos Metalúrgicos, a FITIM, nos mesmos termos do compromisso assinado com a CNM-CUT.

## Laboratório Industrial Sindical Mercosul – UE

Além de participar da reunião com a EADS o companheiro Luis Miguel Fernández participou de discussões sobre a página do SindLab, o Laboratório Industrial Sindical que a Federação dos Metalúrgicos da CC.OO. patrocina juntamente com a CNM-CUT.

A página está a todo vapor em [www.sindlab.org](http://www.sindlab.org) com a inclusão diária de novas notícias sobre o emprego metalúrgico e as políticas industriais e de integração no Mercosul. Você poderá receber as principais notícias incluídas na página assinando a Lista de Notícias do SindLab. Os assinantes do CNM Internacional receberão brevemente um convite para inclusão de seu nome na lista. Eles poderão se inscrever já de imediato na página da Lista em <http://www.egrupos.net/grupo/sindlab>. Todos poderão participar da discussão.



## EADS fecha contrato com a Polícia Federal

A Polícia Federal vai contar, a partir de 2006, com um dos mais modernos sistemas de comunicação do planeta, à prova de escuta. De acordo com o contrato de US\$ 20 milhões, selado com a gigante European Aeronautic Defence and Space Co. (EADS), os policiais de Rio, São Paulo e Brasília passarão a atuar munidos de rádios digitais criptografados. Os aparelhos poderão ser interligados à rede de computadores da PF, permitindo desde a verificação de placas de veículos até a coleta de impressões digitais de suspeitos, para identificação em tempo real.

O sistema, chamado Tetrapol, já é usado em países como Alemanha, França, Espanha e México. O primeiro estado a adotá-lo deverá ser o Rio, devido aos preparativos para os Jogos Pan-Americanos. A implantação se estenderá até 2009.

– Nos atentados terroristas em Madri, todas as redes de comunicação caíram por causa da sobrecarga de chamadas. Só o Tetrapol continuou funcionando, permitindo a coordenação do resgate das vítimas – lembra Eduardo Marson Ferreira, diretor geral da EADS no Brasil. – A tecnologia permite, por exemplo, a formação de forças-tarefa para grandes operações, unindo polícias, bombeiros e defesa civil.

O Tetrapol é um novo filão de negócios para a EADS, conglomerado nascido da fusão entre a alemã DaimlerChrysler Aerospace, a francesa Aerospatiale Matra e a espanhola Casa. É a segunda no ranking mundial dos setores aeroespacial e de defesa, com faturamento anual na faixa dos 30 bilhões de euros. Para se ter idéia de seu tamanho, a Airbus – que luta, palmo a palmo, pela liderança na fabricação de aviões comerciais, contra a americana Boeing – é uma de suas cinco divisões. O grupo atua ainda nos setores de lançamento de satélites (com a Ariane), aviação militar e armas eletrônicas.

– Todo mundo conhece a Airbus, o Exocet, mas não a EADS – brinca Marsan, referindo-se ao míssil que ficou célebre durante a Guerra das Malvinas.

No Brasil, entre outros negócios, detém participação na Embraer, líder mundial na fabricação de jatos regionais, e na Helibras, única produtora latino-americana de helicópteros a turbina. Agora, com o Tetrapol, abre novo mercado de grande potencial, já que mais de 90% da comunicação policial brasileira ainda é analógica.

### Parceria milionária com brasileiras

Marson está de malas prontas para embarcar rumo à Espanha. Vai acompanhado por representantes de três empresas brasileiras: Varig Engenharia e Manutenção (VEM, subsidiária da Varig), Atech (responsável pela integração de software do Sivam e do Cindacta) e Aeroeletrônica (subsidiária da israelense Elbit). Vão negociar contratos de offset - em bom português, compensação. Em grandes acordos no setor de defesa, muitas vezes os países impõem contrapartidas para comprar serviços ou produtos, em valores equivalentes até a 120% do preço dos contratos.

É o caso brasileiro: a EADS foi selecionada pela Força Aérea Brasileira para modernizar os aviões P-3 Orion (de patrulha marítima) e substituir os velhos Buffalo por modelos C-295 (para cargas leves). Em Madri, os executivos discutirão a participação de cada empresa na empreitada. Ponto para o país, que vai gerar empregos altamente qualificados.

- É praxe que, em acordos como esse, a parte de software fique nas mãos de empresas do país. É estratégico para o interesse nacional - afirma o diretor geral da EADS. (Informe Econômico - Marcelo Kischinhevsky e José Roberto Nassar) (*Jornal do Brasil*, 04.09.2005)

## Atech constrói para o Sivam radar 100% nacional

Contrato com a Aeronáutica soma US\$ 1,9 milhão; entrega está prevista para abril. O Brasil retomou a sua capacitação tecnológica na área de radares meteorológicos. A experiência adquirida com a participação no fornecimento dos radares do Sivam (Sistema de Vigilância da Amazônia) motivou a Atech Tecnologias Críticas ao desenvolvimento do primeiro radar 100% nacional. A Aeronáutica acaba de fechar um contrato com a empresa, no valor de US\$ 1,9 milhão, para a aquisição do equipamento, que será entregue em abril do próximo ano.

"Este será o 11 radar meteorológico do Sivam, mas a diferença é que ele será desenvolvido com tecnologia brasileira", afirma Fábio Haruo Fukuda, diretor da Atmos. A empresa foi criada no ano passado a partir de uma associação entre a Atech (60%) e a Omnisys (40%), que atua no desenvolvimento de sistemas meteorológicos e de telecomunicações.

A Omnisys trouxe para a Atmos o conhecimento tecnológico acumulado por seus fundadores durante o período em que trabalharam na antiga Elebra. A empresa, que fechou em 1997, produzia, entre outras coisas, radares de aproximação e controle de tráfego aéreo. Também participou de vários programas estratégicos com a Aeronáutica, entre eles o caça AMX.

Os 10 radares meteorológicos do Sivam, segundo Fukuda, foram fornecidos pela empresa americana Enterprise, mas o processador digital foi feito pela Atech e o software meteorológico é alemão. A idéia inicial da Aeronáutica era que o fornecimento fosse feito integralmente pela indústria brasileira.

A Tectelcom Aeroespacial foi, inclusive, selecionada para desenvolver os radares, mas as dificuldades financeiras enfrentadas pela empresa inviabilizaram o fornecimento. A Aeronáutica já havia rescindido um outro contrato com a empresa, que previa o fornecimento de 10 radares para os Cindactas (Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo), localizados nas regiões de Brasília, Curitiba e Recife.

A Tectelcom só conseguiu entregar seis radares e ainda com dois anos de atraso. A empresa finalizou o desenvolvimento desse radar meteorológico, baseado em projeto feito pelo Centro Técnico Aeroespacial (CTA), na década de 1970 e depois transferido para a Tecnasa. "Temos potencial para fornecer os quatro radares que não foram entregues pela Tectelcom, mas a Aeronáutica ainda não retomou o contrato."

O Centro de Comunicação Social da Aeronáutica (Cecomsaer) informou que não há previsão do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea) de expandir a rede de radares meteorológicos do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (Sisceab). "Já foram instalados 11 canais meteorológicos nos radares de vigilância de área terminal, o que aumentou bastante a já satisfatória cobertura radar para acompanhamento das condições de tempo presente."

Apostando no potencial de mercado do seu radar, a Atmos desenvolveu uma versão mais avançada do equipamento. O novo sistema possui banda X (frequência de 9,5 gigahertz), com dois canais de transmissão e recepção, maior precisão para medir o índice de precipitação, além de capacidade para estudar o tamanho das gotas de chuva e fazer a detecção automática de granizo.

### Parceria com a USP

Em junho deste ano a Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp) assinou contrato com a Atmos, no valor de R\$ 1,3 milhão, para financiar o desenvolvimento do novo radar. O equipamento integrará o Sistema Integrado de Hidrometeorologia do Estado de São Paulo (Siheps), que também prevê a aquisição de estações meteorológicas de superfície e a modernização de radares já existentes.

O projeto, coordenado pelo Instituto de Astronomia, Geofísica e Ciências Atmosféricas (IAG), da Universidade de São Paulo (USP), ampliará a capacidade de observação e previsão de chuvas e tempestades na região metropolitana de São Paulo. Ao contrário do sistema que será fornecido para o Sivam, que opera numa faixa de frequência menor (Banda S, com 2,8 gigahertz), o novo radar meteorológico do Siheps será equipado com software meteorológico importado em função da necessidade de se ter os equipamentos prontos para o verão de 2006.

O diretor da Atmos ressalta, no entanto, que toda a parte de engenharia de integração será realizada pela empresa no Brasil. Para reforçar sua experiência nessa área, a Atmos desenvolveu um radar doppler (consegue medir a velocidade e eliminar o eco de solo, ou seja, e reflexão das ondas eletromagnéticas).

A Atech e a Omnisys investiram US\$ 1 milhão no radar, que está instalado na área rural de Mogi das Cruzes, a 40 km de São Paulo. O sistema, com alcance de 400 quilômetros, mede, em tempo

real, as condições meteorológicas de toda a porção leste e sul de São Paulo, sul do Rio de Janeiro, parte do sul de Minas Gerais e do Paraná, incluindo o litoral paranaense.

O Brasil, de acordo com a Atmos, possui hoje 24 radares doppler em operação. A maior parte, 10, está no Sivam e os demais no Estado de São Paulo. Nos Estados Unidos existem cerca de 300 radares desse tipo, sendo que metade deles está a serviço da Administração Nacional de Oceanos e Atmosfera (NOAA).

A Atmos, diz Fukuda, está empenhada na busca de novos contratos. "Agora nós temos condições de participar em pé de igualdade com os produtos estrangeiros e estamos de olho na próxima aquisição de radar meteorológico que a Aeronáutica pretende fazer para o seu Centro de Lançamento de Alcântara, no Maranhão." (Virgínia Silveira) (*Gazeta Mercantil*, 12.09.2005)

## **Embraer começa a entregar os caças F-5**

Entrega oficial está prevista para o dia 21 deste mês, na Base Aérea de Canoas (RS). A Embraer entregou, na sexta-feira à tarde, o primeiro caça F-5 de série modernizado para a Força Aérea Brasileira (FAB). A cerimônia de entrega oficial da aeronave está prevista para acontecer no dia 21 deste mês, na Base Aérea de Canoas (RS), para onde também a aeronave foi encaminhada.

A informação foi confirmada por fontes da Embraer e também da Aeronáutica.

A Embraer chegou a entregar o mesmo avião para a FAB em março deste ano, mas o modelo foi devolvido porque ainda precisava de alguns ajustes técnicos. Esta semana, entre os dias 14 e 15, a empresa iniciará o processo de entrega do segundo F-5 modernizado.

Se tudo correr dentro do previsto, o recebimento final da aeronave acontecerá no final deste mês, de acordo com as fontes ouvidas por este jornal.

Os primeiros F-5 modernizados serão destinados para o Primeiro Esquadrão Pampa, sediado na Base Aérea de Canoas, no Rio Grande do Sul e uma outra parte irá para a Base Aérea de Santa Cruz, no estado do Rio de Janeiro.

O F-5 está em operação na FAB desde o início da década de 70 e está sendo modernizado para que sua vida útil seja estendida por mais 15 anos.

O programa de modernização da frota de 46 F-5 da FAB prevê um desembolso total de US\$ 285 milhões.

A Aeronáutica esperava receber este ano um lote de 18 aeronaves F-5 modernizadas mas, devido ao problema com o primeiro avião, deverá reduzir esse número.

A modernização do caça é coordenada pela Embraer, mas conta com a participação da empresa israelense Elbit. As duas empresas trabalham hoje na atualização de 12 caças F-5 já entregues pela FAB. Dois protótipos do F-5 já foram modernizados e entregues à FAB em 2003. A cadência de entrega prevista em contrato é de duas aeronaves por mês, a partir da conclusão do recebimento da primeira.

Os aviões F-5 da FAB receberão um novo pacote de aviônicos, sistema de navegação, novos assentos ejetáveis, gerador de oxigênio a bordo, sistemas de autodefesa e radar multimodo. A modernização do F-5 será compatível também com a que começou a ser feita com os caças AMX e com o modelo A-29 ou ALX Supertucano, nova aeronave que a Embraer está produzindo para a FAB. Isso quer dizer que os aviões terão os mesmos sistemas aviônicos, de navegação e armamentos.

A FAB estuda a possibilidade de utilizar o F-5 nas missões desempenhadas hoje pelos velhos Mirage III, que sairão de cena até o final deste ano.

Com o adiamento da compra de caças supersônicos de nova geração e a compra do caça francês usado Mirage 2000, o modelo F-5 é visto como uma solução complementar nacional e de baixo custo.

Mês passado a Aeronáutica confirmou a existência de estudos na FAB para a compra de um número adicional de F-5 usado da Arábia Saudita.

A Aeronáutica tem interesse em comprar mais aeronaves F-5 do tipo biplace (de dois lugares), pois só possui três modelos em sua frota.

A oferta desse tipo de aeronave no mercado é mais escassa, mas alguns países como a Arábia Saudita e a Jordânia possuem várias unidades em estoque. (Virgínia Silveira) (*Gazeta Mercantil*, 12.09.2005)

## Fornecedor brasileiro ganha o exterior

Um consórcio de 12 pequenas empresas brasileiras do setor aeronáutico participa do Salão Aeronáutico de Le Bourget na busca do mercado externo para reduzir a dependência em relação a Embraer e não esconde o entusiasmo com as perspectivas que se abrem. As empresas estão reunidas na HTA, High Technology Aeronautics, e seus proprietários são todos ex-funcionários da Embraer.

O consórcio tomou corpo em 2000, mas foi logo afetada pelo impacto dos atentados de 11 de setembro nos EUA, que deslançou uma dramática queda na indústria aeronáutica.

Agora, com a retomada gradual do setor, a HPA começa a abocanhar os primeiros resultados concretos. Urbano Cicero de Fleury Araujo, presidente do consórcio, destaca um acordo de US\$ 30 milhões em dez anos para fornecimento de peças para a EADS/Casa, da Espanha. Através desse contrato, espera no futuro fornecer peças também para Airbus.



Além disso, o consórcio assinou contrato de dez anos com a canadense Pratt Whitney, que pode chegar igualmente a US\$ 30 milhões. O objetivo é produzir componentes de turbinas. Para o grupo de ex-engenheiros, isso tem um valor simbólico especial, porque o Brasil deixou de fabricar turbina aeronáutica em 1994, quando a estatal Celma foi vendida para a GE americana. Esta companhia suspendeu a fabricação das turbinas e concentrou-se na manutenção.

Um terceiro contrato da HTA é com a americana Hamilton Sunstrand. O fornecimento de peças também pode gerar um bom montante nos próximos anos.

A expectativa do consórcio é de reduzir pela metade a dependência em relação a Embraer dentro de alguns anos. No momento, isso está distante. Cerca de 85% do faturamento de US\$ 15 milhões em 2004 partiu da brasileira. Para este ano, a previsão é de faturamento próximo de US\$ 18 milhões, quase tudo valor agregado, ou seja, de serviços.

O grupo foi convidado pela Embraer para participar de uma concorrência que definirá o parceiro no desenvolvimento da estrutura do "very light", a versão mais leve do jato executivo, de seis passageiros e dois tripulantes. A perspectiva é interessante, porque o BNDES poderá ajudar no financiamento para modernização dessas empresas.

Até agora, para poder se atualizar tecnologicamente, o caminho tem sido difícil, dizem seus representantes. Claisa e José Wilmar de Melo Justo Filho acabaram fechando negócio recentemente com a Thyssenkrupp, da Alemanha. Os cartões de visita ainda são da antiga Autônoma, mas agora os alemães detêm 80% da empresa. Em contrapartida, investem US\$ 6 milhões em equipamentos. Três outros participantes do consórcio - Bronzeana, SPU e Grauna - vão se juntar, formar um quadro de 350 funcionários e buscar novas condições de financiamento e tecnologias.

"Este ano, já vamos fazer US\$ 1 milhão com fornecimento ao mercado externo", comemora Nelson do Val Lacerda, dono da Compoende, a empresa que faz a inspeção de todos os componentes fabricados pelo consórcio para conferir a qualidade final de cada peça. "A própria Embraer nos estimula a não depender demais dela, diante da situação de risco nesse mercado", diz Urbano.

Entrando no mercado externo, o consórcio vai começar a importar matérias-primas, tudo certificado, para acrescentar valor agregado e exportar. "Os fabricantes no mundo inteiro estão em busca de custo baixo e vêem que o setor aeronáutico no Brasil pode oferecer isso", diz Urbano. "É custo barato associado a qualidade que eles nunca vão encontrar na China", exemplifica Justo Filho.

Para Alan Sinchair, ex-diretor da Rolls Royce no Brasil, o potencial brasileiro é enorme para atrair fornecedores a se instalarem em volta da Embraer no Vale do Paraíba. E melhor ainda com joint venture. "A Inglaterra, pelo seu peso no mercado aeronáutico, tem uma presença pequena demais no Brasil e isso pode mudar", afirma.

Por sua vez, o presidente da Apex, Ingo Ploger, não esconde o entusiasmo com a presença do consórcio no Salão Aeronáutico de Le Bourget. "Há a perspectivas de joint venture com nossos fornecedores, inclusive para prestação de serviços em terceiros mercados", declarou. A Apex ajuda com propaganda e pagando o stand do consórcio. "É da maior importância essa participação, estamos abrindo enormes contatos", diz Urbano. (Assis Moreira, de Paris) (*Valor*, 16.06.2005)

## Ford Rússia: Sindicato de Trabalhadores mais forte

Projeto Latino-americano contribui com o processo de organização dos Trabalhadores na Ford na Rússia.

O Sindicato dos Trabalhadores na filial russa da Ford Motors Company (criado a revelia dos acordos entre a empresa e o governo daquele país) aumentou esplendorosamente o número de filiados depois que dois companheiros que trabalham naquela unidade da Ford estiveram no Brasil e participaram do Primeiro Encontro Internacional dos Trabalhadores na Ford.

O encontro foi realizado de 09 a 17 de julho nas cidades de São Bernardo do Campo, Taubaté e Salvador, nos marcos do Projeto Latino-americano.

Na época do encontro 112 Trabalhadores na Ford eram filiados ao sindicato. Três semanas depois, devido ao trabalho de divulgação das informações obtidas no Encontro Internacional e a um intensivo processo de sindicalização, o número de sindicalizados chegou a 810 Trabalhadores, ou seja, um crescimento de 723% em apenas três semanas.

Em outras palavras: atualmente 50% dos Trabalhadores na Ford Rússia são filiados ao sindicato!!! algo extraordinário para um sindicato fundado há 2 anos e meio.

Aleksei Etmanov, um dos companheiros que participou do Encontro Internacional e recentemente eleito Presidente do Sindicato dos Trabalhadores na Ford Rússia, já está preparando a companheirada para a primeira negociação com a empresa.

Os companheiros Gezilda Martins, de TIE-Moscou, e Pedro Zolatariev, do Sindicato "Edinstvo" (Unidade) dos Trabalhadores na AvtoVAZ (Lada) estarão promovendo nos próximos dias 24 e 25 de setembro um Seminário sobre Negociação Coletiva com a diretoria do Sindicato e Trabalhadores de base.

Segundo Aleksei Etmanov "as informações obtidas no Encontro Internacional no Brasil serviram para despertar a companheirada da fábrica para nossa realidade e a necessidade de lutar".

Mais uma vez fica demonstrada a importância da troca de informações e experiências, da multiplicação e socialização com os Trabalhadores de base das informações obtidas nas atividades, bem como, o peso que tem a vontade política no processo de organização dos Trabalhadores. Além disso podemos destacar também a importância da solidariedade entre companheiros que, neste caso, se traduz no apoio concreto e objetivo dos companheiros do "Edinstvo" e de TIE-Moscou.

Nós, do Projeto Latino-americano, ficamos muito contentes em saber que estamos de certa forma ajudando aos companheiros da Rússia apesar da distância geográfica que nos separa.

Como dizem os russos: Urá Tavarishi!!!ou em bom português: Viva Companheiros!!!(Sérgio Bertoni) *(TIE Brasil, 03.09.2005)*

## Greve de mecânicos pára produção da Boeing

A Boeing Co. interrompeu a produção de aviões depois que o maior sindicato da companhia votou pela greve anteontem à noite. Essa é a primeira interrupção da produção da companhia em dez anos, disse um porta-voz.

Por uma margem de 86%, o sindicato International Association of Machinists and Aerospace Workers, com 18.300 membros, rejeitou a proposta de contrato de três anos que daria aos membros bônus em dinheiro de até US\$ 9 mil e incentivo de pagamento de até 15 dias todo ano.

Os líderes do sindicatos rejeitaram o contrato porque a Boeing não reconheceu as exigências por uma aposentadoria maior, mais segurança de emprego e menores custos do seguro saúde. O sindicato precisava de dois terços da maioria para votar pela greve ou o contrato de três anos entraria em vigor. Impulsionado pela vitória, o presidente do sindicato, Mark Blondin, disse ao grupo reunido no sindicato que a greve começaria imediatamente. "Essa greve não é sobre economia, mas sobre uma estratégia corporativa para quebrar os trabalhadores que construíram essa companhia", disse.

A Boeing informou que estava "decepcionada com o resultado da votação. Ninguém se beneficia com uma greve", mas que respeita o processo de negociação. Representantes dos dois lados da disputa não quiseram especular sobre o quanto de tempo a greve pode durar, mas tanto a companhia quanto o sindicato indicaram que estavam preparados para um impasse que pode durar semanas. A última vez que o sindicato entrou em greve, em 1995, a paralisação durou 69 dias. *(Tribuna da Imprensa, 03.09.2005)*

**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>