

## USW lança alerta aos trabalhadores da Varig

Com base em informações do USW, o sindicato dos trabalhadores em siderurgia dos Estados Unidos, a CNM/CUT alertou os companheiros da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes (CNTT/CUT) sobre o risco do fundo de investimentos MatlinPatterson adquirir a Varig Log, empresa vinculada àquela companhia aérea. Como se sabe a Varig encontra-se em processo falimentar e sob intervenção judiciária e a MatlinPatterson é conhecida como uma empresa que viola os direitos trabalhistas.

O fundo MatlinPatterson tem características especiais : é um fundo especulativo dedicado à compra a baixo preço de ativos de empresas em situação falimentar . Essas empresas são posteriormente "saneadas", dispensam boa parte de seus empregados e são vendidas com grandes lucros, esvaziadas de sua função social. O fundo não tem qualquer responsabilidade com os trabalhadores.

Os companheiros do USW tem experiência com a MatlinPatterson na Ormet Corporation, uma produtora de alumínio. Os seus 1.300 trabalhadores associados ao USW estão em greve desde novembro do ano passado. Eles tentam, desde que a empresa se colocou em estado falimentar, negociar um justo contrato de trabalho com a companhia.

Em correspondência que nos enviaram os companheiros norte-americanos deixam claro : " A USW está convencida que MatlinPatterson tem uma filosofia anti trabalhador que limita sua habilidade em participar de reorganizações financeiras com sucesso e sustentabilidade."

O Conselho de Administração da Varig considera fundamental a venda da Varig Log. Os seus integrantes, como lemos em reportagem abaixo, não gozam da confiança dos trabalhadores da empresa. Ao contrario, eles são conhecidos como os "Quatro cavalheiros do Apocalipse".

### Aeronautas condenam "gestão temerária"

Uma assembléia de credores da Varig marcada para esta semana pode afastar o atual Conselho de Administração tucano que, conforme denuncia o Sindicato Nacional dos Aeronautas, "atenta contra o interesse da Varig e dos trabalhadores". Conforme o Sindicato, que entrou na Justiça contra o Conselho, está havendo gestão temerária e o anúncio da demissão de mais 1500 trabalhadores só inviabilizaria ainda mais a empresa.

"Para salvar a Varig, é preciso eleger novos nomes para uma boa administração. Já fizemos esse pedido juridicamente", declarou a presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas, Graziela Bagio, denunciando que integram atualmente o Conselho nomes vinculados ao desgoverno Fernando Henrique como seu genro, David Zylberstajn; Eliazar de Carvalho, seu ex-presidente do BNDES; Omar Carneiro, ex-presidente da Shell no Brasil, e Henrique Neves, ex-presidente da Brasil Telecom, indicado por Daniel Dantas, do Banco Opportunity.

DESQUALIFICADOS - Foram tais elementos que apresentaram recentemente um plano para "recuperar" a empresa, começando pela demissão de mais 13% dos 11.967 funcionários. Pela proposta, a Varig seria fatiada em duas: uma parte rentável, que ficaria naturalmente sob a jurisdição dos atuais administradores e outra deficitária, que assumiria o passivo. "Quem pagaria a dívida de 1,7 bilhões com os credores privados? Essa é a grande pergunta", questiona a sindicalista.

GRANDE ERRO - "Iniciaram errado. Não fomos consultados em nenhum momento, sendo informados apenas pela imprensa. Isso só já é um absurdo, pois qualquer plano de recuperação precisa dos trabalhadores para poder se sustentar", declarou Graziela, frisando que a proposta do grupo que ainda dirige a Varig é "bastante temerária, pois trabalha apenas com hipóteses, sem ter consultado nem investidores nem funcionários". Na avaliação da líder dos aeronautas, "o plano segue à risca a cartilha do desemprego, de continuidade do governo FHC, que tem na direção da empresa, entre outros, o seu genro David Zylberstajn".

MOBILIZAÇÃO - Graziela condenou a "inabilidade e a falta de criatividade" de gestores que só pensam em demissões e conclamou a categoria a se manter unida e mobilizada frente à tentativa da Varig de impor um corte de tal magnitude, que só inviabilizaria ainda mais a empresa. (Leonardo Severo) (*Agência CUT Notícias, 19.09.2005*)

## Terceirização avança na produção

Antes restrito a setores como limpeza, segurança e logística, o processo de terceirização começa a se insinuar no chão de fábrica da indústria automobilística. Como meio de aumentar ainda mais a produtividade e reduzir custos ao máximo, as montadoras com sede no Grande ABC já tinham iniciado em unidades de outras regiões do país a tendência de substituir funcionários próprios por parcerias com fornecedores. Além de fabricar as peças, os terceirizados também assumem determinadas fases da montagem dos carros.

No Grande ABC, o processo ainda não conseguiu tomar forma, principalmente devido à forte resistência oferecida pelo movimento sindical. Mas, conforme noticiou neste sábado o Diário, a Ford poderá inaugurar a terceirização de parcelas da produção na fábrica de São Bernardo.

Para aprovar pela matriz a criação de um novo modelo da montadora na região, empresa e sindicato fecharam acordo que prevê a terceirização parcial do setor de logística e total da segurança patrimonial. Também estabelece a criação de um condomínio industrial do ramo de autopeças para fornecer insumos dentro da própria unidade. O objetivo é o mesmo: cortar custos para deixar o produto mais competitivo no mercado interno.



A filosofia de terceirização da indústria automobilística tem como base o sistema denominado consórcio modular. Pelo conceito, cada prestadora divide o espaço e assume o encargo de fabricar e instalar um determinado equipamento no veículo diretamente na linha de produção, sempre no mesmo condomínio industrial. Os custos operacionais são divididos entre os parceiros.

O processo é empregado pelas principais companhias do setor, como Volkswagen, General Motors e Ford, mas em fábricas fora do Estado de São Paulo. Nas unidades paulistas, os sindicatos normalmente tentam barrar a terceirização. Nas fábricas do Grande ABC, toda a produção é executada por funcionários próprios das montadoras.

"É uma forma de evitar que a categoria saia perdendo com esse tipo de medida, como redução do nível salarial. Por esse motivo, há uma cláusula na convenção coletiva proibindo a terceirização dentro da produção no Sindicato dos Metalúrgicos do ABC (ligado à CUT)", destacou o secretário de Organização da CNM (**Confederação Nacional dos Metalúrgicos da CUT**), Valter Sanchez.

O avanço da terceirização no chão de fábrica reflete uma tendência que começou com a expansão nos serviços de apoio à produção, como limpeza, segurança, alimentação e setor logístico. As montadoras transferiram essas atividades para outras empresas de menor porte, visando reduzir custos operacionais, e concentraram a atividade própria no desenvolvimento de novos projetos.

Esse cenário também incentivou o aumento das atividades das prestadoras já existentes na região e a criação de outras firmas especificamente para atender ao crescimento da demanda. Concluída em 2001 pela Agência de Desenvolvimento Econômico do Grande ABC, a Pesquisa de Atividades do Setor de Serviços Empresariais aponta que 57,9% das prestadoras criadas desde os anos 90 no Grande ABC surgiram para conquistar essa fatia aberta pelas indústrias automotivas.

De acordo com a pesquisa, 40,9% das empresas terceirizadas existentes operam nas montadoras e autopeças. Até o final da década de 80, essas empresas não atuavam no setor. Até 2001, segundo a pesquisa, o segmento de prestação de serviço para a indústria automobilística na região reunia pelo menos 851 firmas. O estudo da Agência de Desenvolvimento ainda é a principal base de análise sobre o assunto para os economistas da região.

Nas montadoras – A Volkswagen optou por parcerias para produzir ônibus e caminhões na fábrica de Resende, no Rio de Janeiro. Lá, existem nove fornecedores que produzem e instalam componentes nos veículos dentro da própria unidade, inaugurada em 1996. O mesmo

acontece na produção do Celta, na fábrica da General Motors em Gravataí, no Rio Grande do Sul, cujas atividades começaram em 2000.

Mas o exemplo mais recente é o da Ford de Camaçari, na Bahia. O espaço foi aberto em 2002 e conta hoje com 25 parceiras, também chamadas de sistemistas. Esses fornecedores mantêm 4.919 dos 8.518 trabalhadores do complexo industrial da montadora, responsáveis pela fabricação do novo Fiesta Hatch e Sedan, além do EcoSport.

A Ford informou que reduziu custos e aumentou o índice de produtividade porque também teve ganhos logísticos com esse sistema. No entanto, não dimensionou esses ganhos. Só no ano passado, a fábrica de Camaçari produziu 195,6 mil veículos e atualmente trabalha com a capacidade máxima – suficiente para fabricar 250 mil unidades por ano.

### **Especialistas divergem sobre conveniência da terceirização**

A terceirização direta da produção de veículos é objeto de divergência entre especialistas. Alguns economistas acreditam que esse caminho se tornou inevitável no setor automotivo porque representa economia com a folha de pagamento. Mas, para outros consultores do segmento, a tendência já chegou ao limite máximo.

Se por um lado as indústrias automotivas fazem economia, para os metalúrgicos o poder de negociação diminuiu, na avaliação do economista do Observatório Econômico, Marcos Cesar Lopes Barros. "Com essa transferência dos serviços, os trabalhadores dessas áreas deixaram de ser vinculados aos metalúrgicos, que têm grande poder de negociação. Isso os enfraquece e achata os salários."

A economista Adriana Marcolino, da Subseção do Dieese (Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Sócio-Econômicos) da CNM (**Confederação Nacional dos Metalúrgicos**), ligada à CUT, afirma que dificilmente essa tendência de aprofundamento da terceirização se inverterá. "Houve mesmo uma mudança de conceito na produção de carros nas unidades instaladas mais recentemente. Somente as fábricas do Grande ABC e outras mais antigas continuam mantendo funcionários próprios", disse.

Para o diretor regional do Ciesp (Centro das Indústrias do Estado de São Paulo) em São Bernardo, Mauro Miaguti, a terceirização se consolidou em outras regiões do país devido à falta de flexibilização da CLT (Consolidação das Leis de Trabalho). "Se a legislação fosse mais tolerante, as empresas não teriam receio em contratar. Mas na atual situação, existe toda uma burocracia para contratar e demitir pessoas", destaca. Miaguti avalia que a terceirização se tornou um mecanismo para as montadoras conseguirem se ajustar às frequentes adversidades da economia.

Já André Beer, ex-vice-presidente da General Motors no Brasil e consultor da Beer Consult, diz que a terceirização já chegou ao limite. Para além do que já se fez, o risco é comprometer as características e a qualidade do carro produzido. "Fica muito difícil ter num mesmo ambiente mais empresas que as atualmente existentes. O veículo corre o risco de ficar fora dos padrões do projeto." A mesma opinião é compartilhada por Julio Pires, professor de Economia do Trabalho da PUC (Pontifícia Universidade Católica) e da USP (Universidade de São Paulo). "A terceirização na produção pode afetar a qualidade do produto final." (Eric Fujita) (*Diário do Grande ABC*, 18.09.2005)

## **Montadoras alemãs querem discutir flexibilização**

**A evasão de investimentos para o Leste acirra concorrência entre os europeus**

O custo da mão-de-obra deve pautar boa parte das discussões na indústria automobilística mundial daqui para a frente. Ao verem as montadoras americanas atoladas em dívidas trabalhistas, os fabricantes de veículos alemães, que já enfrentam a concorrência do Leste Europeu, se preparam para uma batalha pela flexibilização do trabalho. E aguardam o resultado das eleições de domingo para incluir o governo na discussão.

A Volkswagen foi a primeira a dar o sinal de que poderá levar um novo projeto para Portugal. A montadora descobriu que naquele país o custo de produção de cada veículo ficaria 1.000 euros menor do que em Wolfsburg.

Ao mesmo tempo, os alemães assistem ao deslocamento de investimentos em linhas de montagem para o Leste Europeu e um verdadeiro êxodo de fornecedores de peças para a mesma região.

A Kia está investindo 1,1 bilhão de euros na construção de uma fábrica na Eslováquia, que deverá estar pronta no final de 2006, com capacidade de produção de 200 mil veículos por ano. Pelo menos meia dúzia de fabricantes de peças da Coreia já anunciaram a intenção de seguir a montadora. Segundo a publicação "Automotive News", da Europa, nos próximos dois anos as empresas do setor automotivo da Coreia vão aplicar 1,6 bilhão de euros no Leste Europeu.

Outras autopeças se deslocam para a República Checa, atraídas pela fábrica da Skoda, empresa do grupo Volkswagen, e também pela unidade que surgiu da aliança entre Toyota e PSA Peugeot Citroën.

"O Leste Europeu já tem uma mão-de-obra qualificada e não oferece a estrutura de inflexibilidade que temos na Alemanha", afirma Bernd Gottschalk, presidente da Associação da Indústria Automobilística Alemã (VDA) e da Organização Internacional dos Fabricantes de Veículos (OICA), que reúne as montadoras em todo o mundo.



"Somos uma indústria complexa, que exige flexibilidade; por isso precisamos elaborar um sistema em que as pessoas trabalhem quando há trabalho e não necessariamente 35 horas semanais", completa o dirigente, dando o sinal de que as discussões com os sindicatos de trabalhadores devem

esquentar na Alemanha.

Segundo Gottschalk, apenas 60% do conteúdo dos carros que as montadoras alemãs exportam hoje são produzidos na própria Alemanha. Os 40% restantes são fabricados no Leste Europeu.

Há diferenças profundas. Enquanto na Alemanha um trabalhador da indústria automobilística ganha em torno de 28 euros por hora, nenhum metalúrgico da Polônia, Hungria, República Checa ou Eslováquia recebe mais do que 5 euros. Em outros países do lado ocidental, como França e Áustria, a média salarial passa de 20 euros por hora.

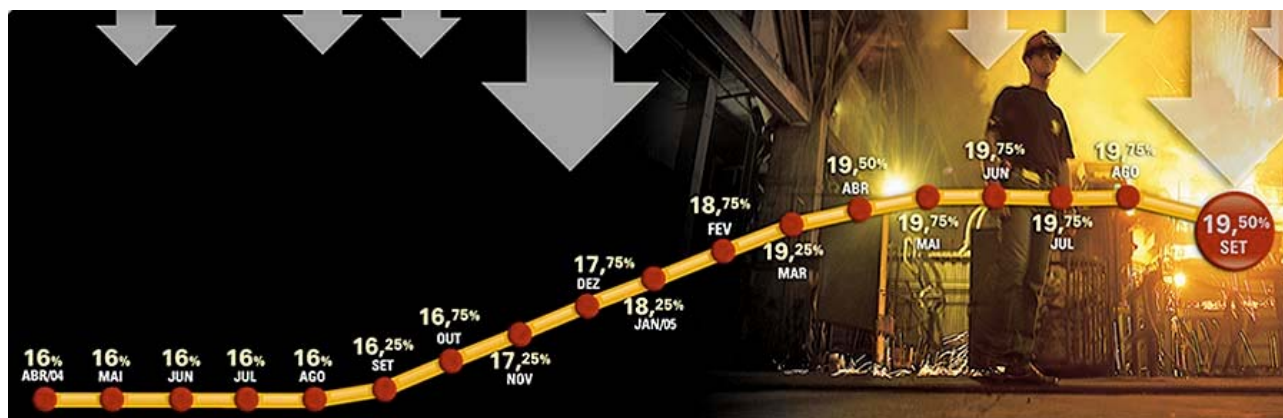
"Os pólos de produção mundiais são examinados intensamente e confrontados", destaca Gottschalk. "No próximo governo teremos que continuar a travar intensas discussões políticas para reajustar acordos coletivos de trabalho", completa.

O Leste Europeu atrai as linhas de carros mais simples, como o Logan, da Renault, feito na Romênia. Isso tende a levar a uma divisão de produção: veículos mais sofisticados no lado ocidental do continente e os mais simples no oriental.

Do total de 127 bilhões de euros faturados pela indústria automobilística alemã no ano passado, 63% foram obtidos com a produção de carros de alto luxo. As vendas desse produtos, que somaram 80 bilhões de euros duplicaram em relação a 10 anos atrás. Metade dos trabalhadores do setor devem seu emprego aos automóveis de luxo. Em 10 anos, a participação dos veículos da chamada linha premium na produção de veículos alemã saltou de 37% para 50%. (Marli Olmos, de Frankfurt) (*Valor Econômico*, 16.09.2005)

## Enfim, em queda

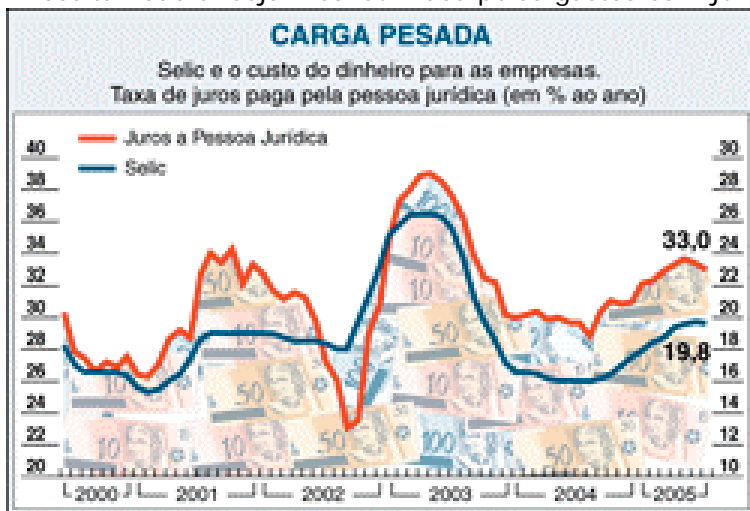
Pela primeira vez em 17 meses, o Banco Central diminui taxa de juros, mas redução ainda é tímida (*Isto É*, 17.09.2005)





## Selic reprime mais a oferta que a demanda

A atual política monetária prejudica principalmente as empresas, inibindo os investimentos. Ao contrário do que o Banco Central apregoa, os juros altos reprimem mais a oferta do que o consumo e, com isso, causam inflação em vez de contribuir de forma eficaz para o controle de preços. Além disso, a Selic elevada faz com que mais da metade dos tributos arrecadados anualmente pela Receita Federal sejam consumidos pelos gastos com juros da dívida pública, hoje a maior restrição orçamentária do governo federal.



Fonte: Banco Central; elaboração Amir Khair

Cardoso e Luiz Inácio Lula da Silva, baseada no pressuposto de que a manutenção da taxa básica de juros em nível elevado desestimula o consumo e contribui poderosamente para conter a inflação, com reflexos sobre o crescimento econômico.

"Numa visão de mais longo prazo, de cinco anos para cá, é possível verificar que a política monetária praticada afetou mais a oferta do que a procura", enfatiza Khair. Em seu entender, a Selic alta causa inflação ao desestimular o investimento produtivo, pois aplicações em juros reais elevados, sem riscos e com liquidez imediata geralmente são mais atraentes do que investir na produção ou na (Liliana Lavoratti) (*Gazeta Mercantil*, 19.01.2005)

### Custo da dívida interna equivale ao déficit do INSS e programa social

Se o Brasil adotasse uma política de juros semelhante à dos demais países em desenvolvimento pagaria cerca de um terço do despendido hoje com o encargo. A diferença chega a R\$ 85 bilhões este ano, soma que daria para arcar com todo o déficit do INSS previsto para o ano que vem (R\$ 39 bi), além do programa Bolsa-família (R\$ 8,32 bi) e o orçamento previsto para o Ministério da Saúde (R\$ 37 bilhões).

A estimativa é da consultoria GRC Visão, segundo a qual o país ostenta uma taxa de juros real (descontada a inflação) duas vezes mais alta do que a do segundo colocado, a China. O Brasil atinge, com a redução de 0,25 ponto percentual ocorrida na última semana, taxa real de 14%, contra 6,3% da economia que mais cresce no mundo. Em outras palavras, o custo do dinheiro para um brasileiro é o dobro do que para um chinês. "Além de uma redução do valor pago, com a própria queda dos juros, haveria a possibilidade também de diminuir a exposição. Afinal, quando uma dívida é alta, é rolada. Quando cai, é honrada", diz o economista-chefe da GRC Visão, Jason Vieira.

A exigência é conhecida, porém poucas vezes obedecida: austeridade fiscal. "Seja via déficit nominal zero ou superávit primário maior do que a meta atual de 4,25% do PIB, é preciso fazer economia. Só assim, o Brasil terá um upgrade", diz, referindo-se à declaração do ministro Antonio Palocci, na última semana, de que o país alcançaria em breve o grau de investimento (investment grade), o que significa pequeno risco a investidores.

O País pagará este ano, segundo cálculos do Planejamento, R\$ 127 bilhões em juros, 60% a mais do que em 2004 (R\$ 79,4 bilhões). A causa indiscutível é a elevação da taxa básica de juros (Selic) e sua manutenção em níveis elevados pelo maior tempo desde a liberação do câmbio e adoção das metas de inflação, em 1999. A média da Selic saltou de um patamar de 16% em 2004 para 19,2% neste ano.

Para muitos, o Comitê de Política Monetária (Copom) foi além da conta. "Poderia ter abaixado há mais tempo, em junho ou julho", avalia o diretor do Banco Itaú e ex-diretor de Política Econômica do Banco Central, Sérgio Werlang. – Daqui para frente, o BC vai ficar de olho nos indicadores de agosto para decidir se aumenta a velocidade de queda de juros. Se a indústria continuar desacelerando, o corte poderá ser de 0,50 ponto percentual. (Mariana Carneiro) (*Gazeta Mercantil*, 19.01.2005)

## Gasto com juro da dívida externa resiste a cair

Mesmo com redução do endividamento, encargos pagos pelo país ainda ficam em torno de US\$ 15 bilhões ao ano

A dívida externa brasileira está cada vez menor, mas os gastos com juros continuam praticamente inalterados. Entre 2002 e 2004, o endividamento do país se reduziu em US\$ 6 bilhões. Ainda assim, os encargos pagos no período se mantiveram na casa dos US\$ 15 bilhões ao ano.

Segundo dados levantados pelo Banco Central, governo e setor privado pagaram, juntos, US\$ 149,3 bilhões em juros entre 1995 e o ano passado.

O valor chega a superar, por exemplo, o total nominal da dívida externa que o país tinha no começo de 1995: pouco mais que US\$ 148 bilhões.

A manutenção da carga de juros da dívida externa contrasta com a tendência observada recentemente, especialmente no setor privado, de quitar compromissos firmados no exterior.

No ano passado, por exemplo, apenas 65% das parcelas que venceram foram renovadas pelas empresas brasileiras. Os 35% restantes foram pagos.

Para o economista Antônio Corrêa de Lacerda, professor da PUC-SP, "está cada vez mais difícil de ser sustentado" o argumento de que o Brasil ainda paga juros altos no exterior por causa da desconfiança que a moratória dos anos 80 ainda causaria nos investidores.

Para ele, os casos da Argentina e da Rússia -que, depois do calote, já conseguem ter acesso normalmente aos mercados internacionais- mostram que a justificativa é equivocada.

De acordo com o economista, as elevadas despesas com juros refletem a falta de uma atitude mais firme do Brasil na hora de negociar novos empréstimos.

"Não vai ser o credor que vai tomar a iniciativa de oferecer a você juros mais baixos. Em algum momento é preciso ser mais proativo para negociar condições melhores", afirma.

### Novas operações

Um exemplo dessa situação é a operação feita pelo Tesouro Nacional no começo deste mês, quando um empréstimo de US\$ 1 bilhão foi obtido no mercado internacional por meio do lançamento de títulos com prazo de vencimento de 20 anos.

Por aplicar nesses papéis, os investidores irão receber juros 4,17 pontos percentuais maiores do que os proporcionados por bônus semelhantes emitidos pelos Estados Unidos.

Em março de 1998, poucos meses depois da crise que culminou com a desvalorização das moedas de vários países do Sudeste Asiático, o Brasil emitiu US\$ 500 milhões em títulos com vencimento em 19 anos e cuja taxa superava a oferecida pelos EUA em 4,4 pontos percentuais -quase a mesma diferença observada no lançamento deste mês.

### Exportações

Ainda assim, os elevados gastos com juros da dívida acabam ficando em segundo plano devido ao comportamento recente das exportações brasileiras. Os resultados recordes alcançados pela balança comercial provocaram uma melhora em quase todos os indicadores de vulnerabilidade externa do país.

No ano passado, os gastos com juros da dívida externa representaram 14,8% das exportações do período. Em 1999, essa proporção chegou a 33,7%. Além disso, as vendas de produtos brasileiros no mercado internacional equivaleram, em 2004, a 47,6% de todo o endividamento externo do país -em 1999, essa relação estava em apenas 21,3%.

Parte dos bons resultados da balança, porém, não reflete avanços feitos pelo Brasil, e sim as condições favoráveis do mercado internacional. Devido ao forte crescimento da economia mundial, a procura por produtos agrícolas e insumos minerais -que têm grande peso na pauta de exportações do país- cresceu e provocou um aumento nos preços, beneficiando os exportadores brasileiros.

"A situação de momento é tranqüila, mas parte disso é consequência de uma "bolha" no mercado internacional de "commodities"", diz Lacerda. Para o economista, o governo deveria aproveitar o impulso dado pela tranqüilidade temporária dos mercados internacionais para se prevenir de crises futuras.

Entre as políticas de prevenção, estaria a compra de dólares no mercado de câmbio, medida que permitiria ao governo reforçar suas reservas em moeda estrangeira e desvalorizar o real, de modo que as exportações fossem mais estimuladas.

"A vulnerabilidade externa não está totalmente resolvida ainda, e estamos perdendo oportunidades de avançar nessa área", afirma o economista. (Ney Hayashi da Cruz, da Sucursal de Brasília) (*Folha de São Paulo*, 19.09.2005)

## Um projeto arcaico para o Brasil

Rubens Ricupero

Tomo emprestado de Manolo Florentino o belo título do livro "O Arcaísmo como Projeto" para designar como merece a proposta de reduzir as tarifas de importação de manufaturados e desse modo acelerar o que já vem ocorrendo: a desindustrialização precoce do Brasil.

Prematura ou precoce é a desindustrialização que começa antes de se completar o processo de transformação econômica acarretado pela indústria. É a decadência sem nunca haver atingido o apogeu. Nas sociedades avançadas ou pós-industriais, as escandinavas por exemplo, chega um momento em que a indústria passa a dar contribuição menor, em termos relativos, ao PIB e à geração de empregos. Não é que a indústria morra; ela apenas se transforma, abandona o osso, a carne magra e de segunda - os produtos intensivos em mão-de-obra ou recursos naturais - para concentrar-se no filé - a tecnologia sofisticada, a mecânica de precisão, os bens intangíveis como patentes e fórmulas para licenciamento a outros.

A Suíça deixou, há muito tempo, de fabricar tecidos para produzir teares de fio de ar; a Finlândia especializou-se nos celulares; Taiwan e os EUA preservam a engenharia, a tecnologia, mas terceirizam a chineses do continente, a centro-americanos, a manufatura do produto final.

Quando é saudável e resultado de amadurecimento natural, essa transição aparece no momento em que a renda per capita atinge valores entre US\$ 11 mil e US\$ 12 mil. É patológica se o gatilho da desindustrialização dispara a níveis de menos de metade ou um terço dessas quantias conforme está acontecendo em boa parte da América Latina e da África. Nesses casos, trata-se de doença pois a indústria perde o fôlego antes de ter conseguido imprimir à economia a velocidade para decolar. Como diz a expressão brasileira, morre na praia.

Ao abortar a gestação antes do fim do ciclo, a desindustrialização deixa a economia sem condições de produzir a renda necessária para que os serviços empreguem os que ficaram na rua quando as fábricas fecharam. Daí o aparecimento do desemprego estrutural a níveis de 9% ou 10% da população ativa. Um exemplo é o Cone Sul, onde a indústria respondia, em 1970, por 20,8% do total do emprego e baixou, em 2000, a 11,8% -nove pontos a menos!

Embora menos do que no caso dramático da Argentina, o declínio da indústria em termos relativos, não absolutos, já é tendência clara no Brasil, ao longo das últimas décadas. O bom desempenho do setor no ano passado e neste atenua mas não inverte a tendência. Áreas inteiras da indústria desapareceram - a de componentes eletrônicos, a de fármacos e química fina. Outras - autopeças, telecomunicações - passaram a controle estrangeiro e viraram, em grande parte, importadoras e distribuidoras de produtos da matriz, os engenheiros e pesquisadores reciclados em gerentes de vendas.

A redução das tarifas estenderá a esses setores combalidos o estrago que os chineses já vêm causando nos de manufaturas baratas. Alega-se que a redução provocará "choque de competitividade". Isso poderia ser verdade se fossem semelhantes no Brasil as variáveis que mais impacto produzem na capacidade de competir. Ora, continuamos, há mais de um ano, como campeões mundiais de juros reais exorbitantes; nossa carga tributária é mais que o dobro do que a de nossos competidores; o real está supervalorizado; a infra-estrutura brasileira de estradas e portos está caindo aos pedaços. Faz sentido, nessas condições, enfraquecer ainda mais os que suportam tal peso?

Não preciso dizer que a notícia sobre a posição do Ministério da Fazenda arranca o tapete debaixo dos pés de nossos negociadores na OMC, abala a aliança do Brasil com a Argentina e a Índia, co-autores conosco de proposta diferente e é um serviço extraordinário a nossos adversários, americanos e europeus, que não perdem ocasião de fazer o contrário do que propugnam os bizonhos ideólogos daqui: protegem sua agricultura como acabam de fazer os EUA com as taxas sobre o suco de laranja.

Não surpreende, assim, que, segundo a Funcex, perdemos para os chineses desde 1996 quase 30% de participação no mercado dos EUA, sobretudo de manufaturas. Só falta agora entregar-lhes o nosso mercado. Estaremos realizando afinal o sonho arcaico do marechal Dutra em mensagem ao Congresso na qual afirmava que o Brasil era e seria sempre um país de vocação essencialmente agrícola!

Rubens Ricupero, 68, diretor da Faculdade de Economia da Faap e do Instituto Fernand Braudel de São Paulo, foi secretário-geral da Unctad (Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento) e ministro da Fazenda (governo Itamar Franco). Escreve quinzenalmente, aos domingos, nesta coluna. (*Folha de São Paulo*, 17.09.2005)

## Laboratório Industrial Sindical Mercosul – UE

Documentos referentes às reuniões dos trabalhadores da Arcelor e da Gerdau foram as novas inclusões no acervo do SindLab, o Laboratório Industrial Sindical

Breve voltaremos com mais informações sobre a Arcelor, empresa multinacional com a qual a Federação Internacional dos Metalúrgicos assinou na semana passada um Acordo Marco Internacional. Esse instrumento deverá favorecer a mobilização em torno dos problemas da companhia.

Lembramos que 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.



## Renascimento da Indústria Naval

Por: Leonardo Severo

O Tribunal de Contas da União decidiu manter a licitação para a construção de 42 navios petroleiros da Transpetro, encomendada recentemente pela Petrobrás e que irá garantir o renascimento da indústria naval, gerando 20 mil empregos diretos e 60 mil indiretos.



De acordo com Edson Carlos Rocha da Silva, diretor do Sindicato dos Metalúrgicos de Niterói, esta é uma importante vitória do setor naval, que se mobilizou para prestar ao TCU todos os esclarecimentos necessários sobre o processo. Na terça-feira (13), uma delegação composta por lideranças de metalúrgicos, marítimos e petroleiros do Rio, Niterói e Angra dos Reis, além de representantes empresariais e advogados, esteve reunida com o presidente do TCU e o relator do caso.

ECONOMIA - A Petrobrás constituiu a Transpetro para, "atendendo aos ditames da realidade nacional, tentar soerguer a indústria naval brasileira, evitando uma sangria financeira que, no ano de 2004, representou cerca de US\$ 10 bilhões de pagamentos ao transporte marítimo, sendo que apenas 4% desse total ficou com empresas brasileiras". Para atender ao objetivo acima, "a Transpetro estruturou seu processo de licitação sob as seguintes bases: que os navios sejam construídos no Brasil; que se alcance um nível de 65% de conteúdo nacional nas embarcações; e, que os estaleiros sejam competitivos e atinjam os preços e os prazos praticados no mercado internacional".

RENASCIMENTO - O documento "Em defesa do renascimento da indústria naval brasileira e do emprego de mais de 20 mil trabalhadores", subscrito pelas entidades, alertou para os riscos da suspensão da licitação: "a maior encomenda de grandes navios já feita por uma única empresa à indústria naval brasileira não pode ser paralisada em virtude de julgamentos açodados, conclusões precipitadas ou interesses inconfessáveis".

De acordo com Rocha da Silva, "o objetivo da oposição era que o processo se arrestasse a fim de que o presidente Lula não tenha o prazer de ver alguma das embarcações irem para o mar".

Para a próxima terça-feira (20), a **Confederação Nacional dos Metalúrgicos**, a Federação e os Sindicatos da região organizaram um café da manhã no estaleiro Mauá-Jurong, em Niterói, com a presença do presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Depois do encontro, o presidente visitará a feira naval que está acontecendo na cidade. (*Agência CUT Notícias, 16.09.2005*)

**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>