

Boletim Internacional



Ano VI nº 06 27.02.2006

Ford processada na Argentina

A Ford argentina está sendo processada por seu envolvimento na 'guerra suja' que a ditadura argentina travou contra os trabalhadores do país nos anos 70.

Os autores do processo são trabalhadores que sobreviveram aos seqüestros realizados na fábrica e além da filial argentina a matriz da empresa nos Estados Unidos também está sendo processada.

Pedro Troiani era delegado da comissão sindical interna há seis anos quando foi seqüestrado em 13 de abril de 1976. Poucos dias antes ele havia visto uma patrulha do exército levar outros três trabalhadores. Troiani diz que a empresa se utilizou da ditadura para se livrar da organização sindical na fábrica. Conforme ele, antes de ser levado da fábrica eles fizeram um passeio com ele dentro da empresa – tornaram o caso exemplar.

Pedro Troiani

Ele agora, em nome do grupo de sobreviventes, apresentou uma demanda na Justiça pedindo a detenção de 4 ex-diretores e de um militar. É a primeira vez que a Ford é processada por seu envolvimento com a ditadura argentina. O processo pretende também que a fábrica de Pacheco seja incluída na lista de campos clandestinos de prisão.

O processo iniciou-se faz três anos e no começo foram acumulados documentos públicos e documentos que perderam sua classificação de secretos nos arquivos governamentais dos Estados Unidos. A ação civil apresentada agora inclui a Ford argentina e sua matriz nos Estados Unidos. Tomás Ojea Urquiza, que é o advogado que representa os trabalhadores, disse ao jornal Pagina 12 que "Depois de avaliarmos todo esse material nós chegamos à conclusão de que a empresa queria livrar-se dos delegados sindicais que a incomodavam".

A Ford era uma das montadoras de maior produção no país na época do golpe. "Existia muito trabalho e muita produção na fábrica e nós pretendíamos lutar pelo aumento dos salários e também por outras questões, por exemplo a questão do chumbo que contaminava o sangue. Fazíamos greves e paralisações.

A Ford contava com 5 mil trabalhadores e a organização interna tinha 200 delegados. Foram seqüestrados 25 trabalhadores e permaneceram desaparecidos por semanas, alguns por meses até serem colocados sob a custódia do sistema penitenciário oficial. Nenhum deles foi assassinado.

Dependências da empresa foram utilizadas para detenção e tortura. É por esse motivo que os sobreviventes querem o enquadramento do terreno da fábrica como local de detenção clandestino. E foram apontados como responsáveis pelo envolvimento o chileno Nicolás Enrique Courard presidente da Ford Motor Argentina SA; Pedro Muller, gerente de produção; Guillermo Galárraga, gerente de RI e Héctor Francisco Sibilla, um militar reformado, encarregado da segurança da fábrica de Pacheco e que posteriormente foi contratado pela Embaixada dos Estados Unidos.

O processo quer acertar as contas da Ford e seu envolvimento com a ditadura argentina. Um envolvimento muito além do triste fato do Ford Falcon ter se tornado um símbolo da repressão por seu ilimitado uso pelos militares torturadores. *(com material de Pagina 12)*



"Soy loco por ti, America"

Emir Sader, Sociólogo

""A interpretação da nossa realidade com esquemas alheios só contribui para tornar-nos cada vez mais desconhecidos, cada vez menos livres, cada vez mais solitários."" Fomos ""descobertos"" ou reiventados pelos colonizadores, que impuseram o sentido que mais lhes convinha à nossa história. ""Insistem em medir-nos com o metro que se medem a si mesmos"" e assim se consideram ""civilizados"" e nós, ""bárbaros"". Não se dão conta que ""os estragos da vida não são iguais para todos"". E que a busca da identidade própria é tão árdua e sangrenta para nós como foi para eles. Talvez os ex-colonizadores - hoje imperialistas - fossem mais compreensivos com nós - os ""bárbaros"" -, se olhassem melhor para o seu próprio passado, sem a mistificação com que o envolveram antes de exportá-lo para nós.



A América Latina e o Caribe reivindicam o direito de ter uma história própria, assim como temos uma cultura e um esporte próprios - tão admirados por eles. ""A solidariedade com nossos sonhos não nos fará sentir menos solitários, enquanto não se concretize com atos de apoio legítimo aos povos que assumam a ilusão de ter uma vida própria na divisão do mundo.""

""Por que a originalidade que nos é admitida, sem reservas na literatura nos é negada com todo tipo de suspeitas em nossas tão difíceis tentativas de transformação social?"" Por que não nos permitir seguirmos nosso próprio caminho para a justiça social, que os colonizadores tiveram tanta dificuldades - eles também - para encontrar e ainda assim, com defeitos que cada vez mais ficam evidentes? Por que nos condenar a viver ""como se não fosse possível outro destino senão o de viver à mercê dos grandes donos do mundo""? ""Este é, amigos, o tamanho da nossa solidão.""

A Vila Isabel desfila hoje com na passarela do Sambódromo com o tema ""Soy loco por ti, América"", originalmente na música de Capinam e de Gil, reatualizando as citações do discurso com que García Márquez recebeu o Prêmio Nobel de Literatura, em 8 de dezembro de 1982 - já lá vai quase um quarto de século.

Poucos anos antes, em 1967, a América Latina e o Caribe se notabilizaram irreversivelmente diante do mundo com dois acontecimentos cuja dimensão ainda nos assombra: o lançamento de Cem anos de solidão e a morte do Che. Com um e com outro e com os dois, nosso continente conquistava o direito de ter sua própria identidade e sua própria história - uma luta que continua e que encontra, neste ano de 2006, razões novas para se consolidar.

A escolha da Vila Isabel não poderia ser mais feliz, por ser feita no momento em que o nosso continente se revela como o principal cenário de resistência aos modelos exógenos - mais um dos exemplos daqueles ""esquemas alheios"" - de que nos fala García Márquez - e que ""só contribui para tornar-nos cada vez mais desconhecidos, cada vez menos livres, cada vez mais solitários"". Aqui Bolívar é reivindicado, como o são Martí, Mariategui e o Che - alguns dos tantos que apontaram para nossa história com fonte direta do nosso destino e dos horizontes da nossa emancipação.

""Soy loco por ti América"" foi composto no clima de ""Cem anos de solidão"" e da morte do Che. ""El nombre del hombre muerto, ya no se puede decirlo, quien sabe? Antes que o dia arrebente."" ""El nombre del hombre es pueblo.""

Nesse continente mágico e heróico, a figura de Evo Morales vem se unir a de outros, para expressar sua diversidade, sua capacidade de erigir os interesses dos que foram massacrados pelos colonizadores - nos dois maiores massacres da história da humanidade, assim que chegaram: o extermínio das populações indígenas e a escravidão - em programas de transformação, de construção de identidades diversas e de horizontes de emancipação. Para que ""estas estirpes condenadas a cem anos de solidão tenham finalmente e para sempre uma segunda oportunidade sobre a terra.""

A Vila Isabel fará ecoar nesta noite, na Marques de Sapucaí, esses velhos gritos da alma: ""Soy loco por ti América, soy loco por ti de amores"". (Jornal do Brasil, 26.02.2006)

Montadoras : "mudar ou morrer"

GM, Ford, Chrysler, Volkswagen e Renault estão envolvidas em profundos cortes de custos como parte de um esforço para conter a ascensão de rivais da Ásia. Consumidores podem sair ganhando

Em Doraville, no Estado da Geórgia, o fechamento da fábrica de 58 anos da General Motors vai deixar 3.100 trabalhadores desocupados. A 30 km de distância, do outro lado de Atlanta, a Ford vai eliminar mais de 2.000 postos quando fechar uma planta de montagem ainda mais venerável, em Hapeville.

Quase 55.000 outros empregos, principalmente no Estado de Michigan, vão desaparecer enquanto as duas empresas fecham ou reduzem 24 outras instalações.

Essa transformação tampouco é limitada aos EUA. Funcionários da DaimlerChrysler em Stuttgart, Alemanha, enfrentam um futuro incerto enquanto a empresa busca cortar sua burocracia em um quinto.

Na Mercedes, divisão de luxo da Daimler, outras 8.500 demissões estão a caminho. A Opel, o braço europeu da GM que está sofrendo perdas, já cortou 10.000 empregos na Alemanha. Wolfsburg, uma cidade criada por Hitler nos anos 30 para abrigar a Volkswagen e sua força de trabalho, não será poupada: a maior fabricante européia anunciou na semana passada que cortará até 20.000 empregos.

Por trás da rodada de enxugamentos dos maiores nomes no setor automobilístico nos EUA e na Europa está um desafio comum a várias indústrias: o crescimento das asiáticas. O declínio de Detroit, no entanto, não é novo --e tampouco suas demissões.

Em 1980, 1991 e 2001, algumas ou todas as "três grandes" fabricantes americanas --GM, Ford e Chrysler, braço americano da Daimler-- promoveram reestruturações para reduzir a produção e se adequarem à queda na demanda.

As empresas anunciaram novas estratégias de produção e aprimoramento da qualidade e criaram novos modelos para tentar segurar as perdas. A cada vez, a recuperação durou apenas alguns anos, antes das quedas nas vendas gerarem outra crise.

Será diferente desta vez? O domínio do mercado americano pelas três grandes está sendo minado cada vez mais rapidamente, com os maiores produtores asiáticos ganhando mais de 10 pontos percentuais nos últimos cinco anos, igual a 1,7 milhão de veículos por ano.

Grupos automotivos europeus, muitos dirigidos por executivos que trabalharam nos EUA, temem que o mesmo aconteça com eles e reagiram com planos de redução em uma escala inusitada. Só na Alemanha, onde um quarto dos carros europeus são produzidos, mais de 45.000 vagas estão sendo cortadas.

Mark Fields, chefe da divisão americana da Ford, foi responsável pelo mais recente corte de vagas da empresa. Ele diz que o mercado está se tornando muito mais duro para as três grandes de Detroit. Em 2010, ele estima que o número de modelos de automóveis à venda nos EUA, que era de 215 mil há quatro anos, salte para mais de 300 mil.

"Isso não tem precedentes e promoveu o final das três grandes, da forma como as conhecemos", disse no mês passado. "Hoje, são seis grandes em um ambiente mais competitivo do que nunca."

Enquanto a Toyota, a Honda e a Nissan do Japão abrem caminho firme nos EUA, as produtoras americanas estão lutando para alinhar sua capacidade de produção e custos com a realidade que os motoristas nos EUA estão menos interessados nos carros e caminhonetes americanos.

E as empresas estão operando em condição de crise. A Ford e a GM, juntas, perderam US\$ 7,2 bilhões (em torno de R\$ 14,4 bilhões) em suas divisões norte-americanas no ano passado, sem contar bilhões de dólares em cobranças especiais.

Seu valor de mercado combinado hoje caiu para US\$ 28 bilhões (aproximadamente R\$ 56 bilhões), de US\$ 137 bilhões (cerca de R\$ 274 bilhões) em 1999. A GM, maior fabricante do mundo em número de veículos produzidos, vale menos do que a italiana Fiat, as francesas Peugeot e Citroen ou a fabricante de motocicletas Harley-Davidson.

A causa direta da dificuldade de Detroit é o colapso nas vendas de grandes SUVs, com as quais a GM e Ford contavam para lucrar. Além disso, contas altas com saúde e pensão --a GM hoje gasta mais com saúde do que com aço-- tornaram 2005 um dos piores anos da GM, de acordo com seu diretor Rick Wagoner. A Ford não foi muito melhor.

Mas o colapso das SUVs só teve importância porque era um dos últimos pilares do oligopólio das fabricantes americanas, que em 1955 viram as três grandes chegarem ao ápice com 95% do mercado, de acordo com a analista JD Power. As três de Detroit tiveram apenas 58% de todas as vendas de veículos leves do ano passado, tendo já perdido o domínio em carros de passageiros.

A queda na demanda de veículos de alto consumo de gasolina deveu-se em parte aos preços mais altos do combustível. Mas por trás disso, está uma história de décadas de declínio nas vendas de veículos americanos intercalado com crises regulares, nas quais dezenas de milhares de pessoas perderam seus empregos.

"Eles perderam sua fatia do mercado, então periodicamente têm que passar por uma reestruturação para acertar suas estruturas de custo", disse Jerry York, ex-diretor financeiro da Chrysler, antes de se unir ao conselho da GM como representante do bilionário Kirk Kerkorian, terceiro maior acionista da empresa.

"Enquanto estiverem perdendo mercado, terão que continuar a passar por reformas periódicas. A questão para as empresas automotivas americanas é: conseguirão estabilizar sua fatia do mercado em um ponto em que a empresa é grande e lucrativa o suficiente para patrocinar um legado de custos (de pensões e saúde)?"

York acredita que as empresas americanas podem sobreviver, apesar das amplas especulações de que uma ou ambas serão forçadas a usar o recurso da falência para se livrar de dívidas antigas.

Mas por que a atual reestruturação será mais capaz de deter a onda de veículos asiáticos do que as que a precederam?

Há alguns sinais positivos. A qualidade dos carros, ponto importante de venda da Toyota e uma área que outros estão em desvantagem, melhorou fortemente em quase toda a indústria.

A qualidade da GM particularmente está se aproximando à da Toyota, enquanto a Ford e a Chrysler melhoraram dramaticamente. A eficiência também melhorou nos EUA. Apesar de as três grandes ainda não terem a produtividade das plantas japonesas, técnicas de fabricação enxutas, copiadas da Toyota, estão sendo implementadas em quase todas as fábricas americanas, e a diferença hoje é menor do que antes.

A Ford e a GM também promoveram executivos com experiência na Ásia, o que poderá se provar útil no combate aos fabricantes asiáticos. Fields chefiou a Mazda, afiliada japonesa da Ford, durante uma reviravolta bem sucedida há quatro anos; Wagoner trouxe Fritz Henderson, ex-chefe de operações asiáticas lucrativas da GM de volta aos EUA, como seu vice-diretor e diretor financeiro.

Além disso, as empresas estão contra a parede. Se errarem, uma ou ambas podem ser forçadas à falência; quase todos os bens não automotivos que patrocinaram reformas anteriores foram vendidos. Como diz Fields frequentemente, quando tenta explicar a profundidade da crise: "É mudar ou morrer."

Garel Rhys, diretor do centro de pesquisa da indústria automotiva da Universidade de Cardiff, diz que a sobrevivência das fabricantes de Detroit depende de produzir veículos que possam competir com os asiáticos.

Até agora o histórico é pobre. Em vez de combater o ataque japonês no mercado de passageiros, Detroit concentrou-se primeiro nas minivans, depois em caminhonetes e SUVs, segmentos ainda protegidos por tarifas de importação. Mas os japoneses já fizeram grandes entradas no mercado de minivans e SUVs menores e estão se movendo agressivamente -- apesar de sucessos e fracassos-- para as caminhonetes, usando fábricas americanas para evitar as tarifas de importação.

"É provável que as três grandes de Detroit não vão produzir o que as pessoas querem", diz Rhys. "A lição dos últimos 30 anos é que não vão ser capazes disso, e a queda continuará."

As fabricantes européias parecem ter aprendido com os problemas de Detroit. Estão cortando empregos para melhorar sua produtividade e cortar custos trabalhistas, apesar de todas as marcas importantes da região serem lucrativas.

Dieter Zetsche, novo diretor executivo da DaimlerChrysler, e Wolfgang Bernhard, que assumiu a divisão de mercado de massa da Volkswagen no ano passado, lideraram a Chrysler por sua dolorosa reestruturação de 2001 a 2004, que a fez voltar a lucrar depois de 37.000 demissões.

Carlos Ghosn assumiu a Renault da França no ano passado além da Nissan, sua afiliada. Ele chefiou a mudança na empresa japonesa, que passou de uma situação de quase falência para

ser a mais lucrativa fabricante de carros comuns --em grande parte devido a um aumento nas vendas nos EUA.

Na semana passada, ele expôs planos de aumentar as vendas da Renault para níveis recordes, expandido a linha de produção, mas advertiu que, se fracassarem, grandes cortes de empregos serão inevitáveis.

Até a Fiat, há muito considerada um problema industrial da Itália, voltou a dar lucro com Sergio Marchionne, diretor executivo que foi criado no Canadá. Ele cortou 7.000 vagas depois de assumir o controle da divisão automotiva no ano passado.

"A reestruturação desta vez está sendo feita por pessoas com experiência nos EUA ou experiência global", disse Adam Jonas, analista de motor da Morgan Stanley. "Zetsche diz: 'Acredite em mim, sei o que está por vir', e eles todos vêem a mesma coisa."

Bernhard vem advertindo os colegas do perigo imposto pela Ásia, apesar de, no ano passado, seus produtores terem dominado apenas 17% do mercado europeu, enquanto os EUA conquistaram 36%. Os fabricantes asiáticos "estão atacando a Europa pela segunda vez, de uma posição global muito forte", diz um executivo da VW. "Essa é a história que Bernhard está usando para explicar a urgência da reestruturação."

O avanço do Japão no mercado europeu estagnou em 1991, quando foram impostas quotas de importação. Mas depois de serem cortadas ao final de 1999, o ataque foi renovado, e a fatia asiática passou de 12% em 2001 para mais de 17% no ano passado.

Jonas calcula que, se os fabricantes asiáticos aumentarem suas vendas em 7% ao ano na Europa --mesma média de seu crescimento anual nos EUA na última década-- as fabricantes européias perderiam 2 bilhões de euros (em torno de R\$ 5 bilhões) em lucro até 2010. Uma previsão mais conservadora da Global Insight, de ganhos anuais de 5%, atingiria os lucros em mais de 800 milhões de euros (aproximadamente R\$ 2 bilhões).

"Algumas equipes estão começando a ver a tendência e sabem que têm ciclos de cinco anos (para novos veículos) antes de verem o efeito de suas medidas" diz John Smith, chefe de automóveis global da Bain, firma de consultoria.

Ghosn, o único diretor executivo europeu com experiência no Japão, diz que os japoneses vão continuar aumentando sua fatia do mercado. "Quando vejo o tipo de produto, seu desempenho e qualidade e a flexibilidade das empresas japonesas, não há dúvida que isso vai acontecer. "

Ainda assim a ameaça talvez não seja clara o suficiente para convencer os trabalhadores de que cortes são necessários. Executivos da VW já estão preocupados que lucros melhores vão prejudicar suas negociações para terceirização e aumento das horas de trabalho, formuladas para melhorar a produtividade em um terço em três anos.

O sindicato alemão de trabalhadores em metal **IG Metall** está exigindo aumento salarial do dobro do índice de inflação e criticou alguns planos da VW.

"A administração precisa reconhecer que a força de trabalho não é um coelho que se acovarda e paralisa em frente de uma cobra", diz Bernd Osterloh, chefe do conselho da VW.

Um executivo da VW explicou que uma cultura arraigada de que os empregos são para a vida toda impõe desafios particulares. "O problema é que a maior parte dos trabalhadores, inclusive seus pais e avós, sempre entendeu que não havia risco de perder o emprego."

Mesmo que os cortes sejam aprovados, como espera a administração, é questionável quanto dessa economia chegará aos acionistas. Segundo os planos, fábricas de baixo salário na Europa Central poderão montar quase 2 milhões de carros por ano a mais em 2010, enquanto o mercado europeu está estagnado.

Para vender os carros, uma guerra de preços que já é feroz deve se intensificar, absorvendo ao menos parte das economias de custo. Isso, diz Rhys, é bom para os clientes, mas duro para os fabricantes. "Não deveríamos derramar lágrimas pelas empresas. É para isso que existem: para nos dar bons negócios."

Para as comunidade e trabalhadores afetados, entretanto, há mais envolvido do que carros mais baratos. Assim como Wolfsburg depende da VW, Doraville depende de sua fábrica da GM. É a maior empregadora de uma população de quase 10.000 pessoas e provê 8% dos impostos. Muitos pensionistas da GM moram na cidade, enquanto seus filhos montam minivans na fábrica, de acordo com Ray Jenkins, prefeito de Doraville. "Terá um impacto muito grande", diz desesperado. (Tradução: Deborah Weinberg, do UOL) (James Mackintosh, Londres) (*Financial Times*, 17.02.2006)

O que é bom para a GM pode não ser mais bom para os EUA

Saúde das empresas descola da de seus países de origem

"Nada contribui tanto para a prosperidade e felicidade de um país quanto lucros elevados", disse o economista britânico David Ricardo no começo do Século XIX. Hoje, porém, os lucros empresariais estão em crescimento acelerado em economias como a alemã, estagnadas há tempo. E praticamente em todos os países, mesmo com a disparada nos lucros, a renda real dos trabalhadores têm se mantido inalterada ou está até mesmo caindo. Ou seja, a velha relação entre prosperidade empresarial e nacional foi rompida.

Essa observação tem duas implicações. Em primeiro lugar, como destacam Stephen King e Janet Henry, ambos do banco HSBC, as empresas já não estão mais amarradas às condições econômicas e políticas dos países onde são negociadas em bolsa. As empresas, na Europa, estão tendo lucros respeitáveis, mais em sintonia com o desempenho da robusta economia mundial do que com a de seus esclerosados países de origem. Nos últimos dois anos, os rendimentos por ação de grandes empresas negociadas em bolsas subiram mais de 100% em Alemanha, 50% na França, 70% no Japão e 35% nos EUA. Não surpreende que os mercados acionários europeu e japonês tenham passado à frente das bolsas americanas, apesar do crescimento mais rápido do Produto Interno Bruto (PIB) americano.

Em segundo lugar, e mais preocupante, o sucesso das empresas já não assegura a prosperidade das economias nacionais e, mais particularmente, dos trabalhadores nacionais. Maior lucratividade supostamente incentiva as empresas a investir mais, oferecer salários melhores e contratar mais trabalhadores. Mas, apesar de a participação dos lucros na renda nacional das economias do G-7 estar perto de um recorde histórico, os investimentos empresariais têm sido excepcionalmente fracos nos últimos anos. As empresas têm relutado em ampliar contratações e salários como faziam em recuperações anteriores. Nos EUA, uma fatia maior da alta na renda nacional foi para os lucros do que em qualquer recuperação desde 1945.

A principal razão de a saúde das empresas ter descolado da saúde da economia de seus países é que as grandes companhias tornaram-se mais internacionais. As 40 maiores multinacionais do mundo empregam hoje, em média, 55% de seu pessoal em países estrangeiros, onde geram 59% de sua receita.

Segundo análise de Patrick Artus, economista-chefe do IXIS, um banco de investimento francês, só 53% do pessoal das empresas que compõem o índice DAX-30 da Bolsa de Frankfurt está na Alemanha, e apenas um terço do faturamento total dessas empresas vêm de lá. Apenas 43% de todos os empregos em empresas que compõem o índice CAC-40 da Bolsa de Paris estão na França. Uma vez que os lucros dessas empresas dependem de suas operações pelo mundo, não é de surpreender que a prosperidade empresarial não tenha estimulado suas economias "natais".

As companhias americanas e japonesas permanecem mais vinculadas a seus mercados domésticos. Apenas 20% do faturamento das empresas que compõem o índice Nikkei da Bolsa de Tóquio vem do exterior. As vendas externas das companhias que compõem o índice americano S&P 500 representam apenas 25% de seu total. Apesar disso, entre as 50 maiores empresas esse número é maior, cerca de 40%. O velho bordão "o que é bom para a General Motors é bom para os EUA" já não soa verdadeiro: mais de um terço dos funcionários da GM trabalham no exterior.

Se uma grande parte do surto de lucratividade provém de operações no exterior, é menos provável que esse lucro seja usado para financiar investimentos ou geração adicional de empregos nos países de origem. Se as companhias raciocinarem que o passado recente é um balizamento razoável para o futuro imediato, elas provavelmente aplicarão seu lucro extra em investimentos adicionais no exterior. Como alternativa, elas poderão recomprar suas ações ou saldar suas dívidas.

A globalização também fez o equilíbrio de forças no mercado de trabalho pender a favor das empresas. Com a globalização, as empresas ganham acesso a mão-de-obra barata no exterior; e a ameaça de que elas transfiram mais produção para outros países também contribui para um arrocho salarial em seus mercados domésticos. Essa é uma razão pela qual,

apesar de lucros recordes, os salários reais na Alemanha caíram ao longo dos últimos dois anos. Isso, por sua vez, comprimiu o consumo interno e, portanto, o crescimento do PIB.

Os trabalhadores ainda podem se beneficiar da alta nos lucros, caso possuam ações, seja diretamente ou por intermédio de fundos de pensão. Existem razões para acreditar que os preços das ações de grandes companhias negociadas em bolsa terão desempenho melhor do que as economias de seus países de origem. A teoria econômica sustenta, e a experiência histórica sugere, que, no longo prazo, os lucros crescem ao mesmo ritmo que o PIB. Mas, se a lucratividade das grandes empresas está cada vez mais vinculada à produção mundial, então o lucro das companhias com ações negociadas em bolsas de países desenvolvidos poderá crescer mais rapidamente do que o PIB local por muitos anos.

Nos EUA, os ganhos com ações tiveram um papel importante para sustentar o gasto das famílias ao longo da década passada. Mas Artus se preocupa com que os trabalhadores na Europa continental estejam perdendo, pois uma proporção alta de ações está em mãos de estrangeiros: o número chega a 35% na França e 16% na Alemanha. Isso se deve em parte ao papel secundário desempenhado por investidores institucionais, como fundos de pensão na Europa, em comparação com os EUA.

Se os lucros (e, portanto, a remuneração dos executivos) seguirem em sua alegre ciranda, enquanto os salários reais dos empregados comuns ficam inalterados e seus planos de saúde e aposentadorias vão sendo minados, seria razoável os trabalhadores esperarem que seus governos façam alguma coisa para reduzir a disparidade. Não é difícil pensar em idéias que seriam populares: impostos mais altos sobre lucros, restrições a investimentos no exterior, barreiras contra importações ou dificultar a demissão de trabalhadores. O problema é que, numa economia globalizada, essas medidas seriam também suicida. As empresas simplesmente transfeririam suas operações para países mais amistosos.

Uma maneira mais promissora de permitir que os trabalhadores compartilhem da prosperidade empresarial é incentivar as empresas a implantar esquemas de participação dos empregados nos seus lucros. Mas talvez a coisa mais útil que os governos podem fazer é assegurar que os consumidores (ou seja, trabalhadores) beneficiem-se do barateamento das mercadorias resultante da migração da produção para países de baixo custo. Os preços de bens de consumo caíram muito mais nos EUA, nos últimos anos, do que nos países da zona do euro, onde os varejistas estão protegidos de competição e não repassaram as reduções de custos. Mais competição na Europa permitiria aos trabalhadores compartilhar dos ganhos da globalização por meio de preços mais baixos.

A lição clara é que políticas que visem punir as empresas serão incapazes de distribuir as recompensas de sucesso empresarial na economia como um todo. A única maneira segura de elevar a prosperidade econômica nacional é fazer os mercados de mão-de-obra e de produtos funcionarem mais eficientemente e melhorar o ensino, para tornar o país de origem uma base de produção mais atraente.

A crescente internacionalização das empresas também torna absurda a paranóia, tanto nos EUA como na Europa, contra o fato de estrangeiros comprarem "nossas" companhias. Sempre foi tolice governos barrarem aquisições, por estrangeiros, que façam sentido do ponto de vista econômico. É hoje ainda mais tolo. Quando mais de metade da mão-de-obra de muitas grandes companhias está localizada no exterior, a distinção entre empresas estrangeiras e nacionais torna-se cada vez mais nebulosa.

Houve um surto de indignação patriótica na França contra a proposta hostil de compra da Arcelor pela indiana Mittal, uma gigante mundial de siderurgia. Mas, embora a Arcelor faça parte do índice CAC-40 e seja considerada na França como uma jóia empresarial nacional, ela é, na verdade, produto de uma tríplice fusão européia. A Arcelor é registrada em Luxemburgo e só um terço de seus empregados estão na França. No futuro, a noção de "nossas" empresas se tornará cada vez mais elusiva. (Tradução de Sergio Blum) (*Valor*, 24.02.2006)

CNM Internacional é o boletim informativo da Confederação
Nacional dos Metalúrgicos – CNM-CUT

Secretário Geral da CNM : Fernando Lopes
internacional@cnmcut.org

<http://www.cnmcut.org.br>