

Helibrás e a exploração de seus trabalhadores

Estudo realizado por Nazareno Godeiro, pesquisador do ILAESE em setembro de 2010.

1. A Helibrás completa 32 anos no Brasil: suas origens

A empresa foi fundada em 1978 em São José dos Campos-SP (e inaugurada em 1980 na cidade de Itajubá-MG) pelo grupo francês Aerospatiale, em combinação com a ditadura militar.

Este grupo se uniu com o grupo alemão Daimler e formou, em 2000, a EADS (European Aeronautic Defence and Space Company). Desde sua fundação, o grupo EADS tem crescido a uma média de 7% ao ano.

A EADS é a maior empresa mundial do setor aeroespacial e é composta pela fabricante de aeronaves AIRBUS; pela EUROCOPTER, produtora de helicópteros civis e militares e pela ASTRIUM, líder europeia em programas espaciais. O grupo faturou em 2009, R\$ 107 bilhões de reais (quase três vezes mais que o faturamento da Vale).

A Helibrás é uma subsidiária do grupo Eurocopter, uma divisão da EADS, criado em 1992. A Eurocopter possui cerca de 14 mil funcionários e com faturamento de, aproximadamente, R\$ 11 bilhões de reais em 2009 (similar ao faturamento da Embraer).

A empresa é líder mundial no setor de helicópteros e vende a metade de todos os helicópteros produzidos no mundo. Mais de 10.000 helicópteros (um terço da frota mundial) foram fabricados pela Eurocopter, que voam em 140 países.

A figura abaixo mostra a localização da Eurocopter nos cinco continentes:



Fonte: www.eads.com

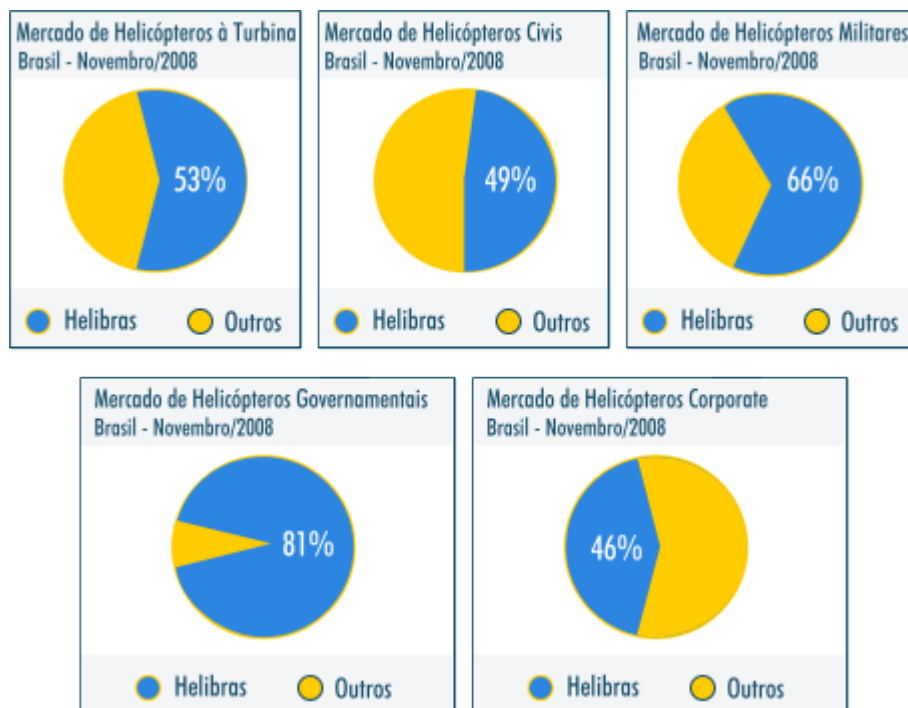
2. A Helibrás é líder isolada no mercado brasileiro

Com mais de três décadas no Brasil, a Helibrás é a única fabricante de helicópteros da América do Sul.

Nestes 32 anos operando no Brasil, a empresa já vendeu cerca 500 helicópteros, a maioria deles do modelo Esquilo. De cada 10 aeronaves, somente uma é exportada para países da América Latina.

De acordo com dados da ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil), em 2008, operavam 1.145 helicópteros no Brasil. A Helibrás é líder no mercado vendendo a metade dos helicópteros para uso civil, enquanto é líder absoluta nas vendas para o governo brasileiro (81% dos helicópteros comprados pelo governo são da Helibrás).

O gráfico abaixo mostra o peso da Helibrás no mercado nacional de helicópteros:



Fonte: site da Helibrás: www.helibras.com.br

A Helibrás domina o segmento governamental e equipa as polícias militares do Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Distrito Federal, Amazonas, Bahia, Ceará, Espírito Santo, Goiás, Maranhão, Mato Grosso, Pará, Pernambuco, Rio Grande do Norte, Rio Grande do Sul, Roraima e Santa Catarina.

O segmento executivo é o que mais cresce no Brasil e tem cerca de 300 helicópteros em operação, sendo a metade fabricada pela Helibrás. Na cidade de São Paulo, operam 500 helicópteros, recorde mundial.

Também se espera um grande crescimento do setor de petróleo, com a descoberta do pré-sal. Hoje 110 helicópteros atuam no setor, a maioria contratada pela Petrobrás. Hoje a Helibrás detém somente um terço deste mercado.

As Forças Armadas brasileiras tem uma frota de 227 helicópteros, sendo dois terços fabricados pela Helibrás.

Os dados relatados acima permitem concluir que a Helibrás sobrevive no Brasil devido as encomendas do Governo e das Forças Armadas brasileiras.

3. A EADS quer transformar a Helibrás e o Brasil em plataforma de exportação de helicópteros

Em entrevista, o presidente mundial da EADS, Louis Gallois afirmou:

"Somos atraídos pelo custo da mão de obra, pelos recursos tecnológicos, pelo tamanho do mercado e pelos fornecedores". Está claro que, na Europa, temos um problema de custo. Nós queremos construir uma fábrica integrada de helicópteros no Brasil em torno da Helibrás. Não apenas para o Brasil, mas para a América Latina. Poderia ser um centro de produção de helicópteros para outras partes do mundo. O Brasil, para nós, agora é um dos países estratégicos, como Rússia, Índia, China e México."¹

Essa declaração foi feita depois de fechado um acordo entre a Eurocopter e o governo Lula, em 23 de dezembro de 2008, para equipar as Forças Armadas brasileiras com 50 modernos helicópteros de combate, EC725, conhecido como Super Puma.

Este contrato alcançou a cifra de R\$ 5,2 bilhões de reais, que representa a metade do faturamento da Eurocopter mundial ou 50 vezes o gasto anual da cidade de Itajubá, sede da Helibrás. Para se ter uma idéia do peso deste contrato. Foi o terceiro maior contrato de exportação da história da Eurocopter.

A Eurocopter vai duplicar as instalações da fábrica em Itajubá e pretende que o Brasil se torne a terceira base de produção de helicópteros no mundo, depois da França e da Alemanha.

O custo baixo da mão de obra, com formação técnica de qualidade e o mercado brasileiro (junto com o latino-americano), são os atrativos para esta grande jogada da Eurocopter no Brasil.

Depois deste grande contrato com o governo brasileiro, a empresa pretende investir R\$ 430 milhões de reais na expansão da fábrica, com o apoio do BNDES, banco estatal de investimento econômico.

Em 2013 começará a operar a nova linha de montagem do EC 725 na fábrica de Itajubá, dobrando o número de operários dos 300 atuais para 600 empregados diretos e mil indiretos, além de alcançar a produção de 30 helicópteros por ano.

Dos 50 helicópteros contratados, os três primeiros serão fabricados integralmente na França e entregues ao Brasil no final de 2010. O restante começará a ser fabricado no Brasil até 2016, onde terá 50% das suas peças fabricadas no Brasil, isto é, 50% de nacionalização da fabricação.

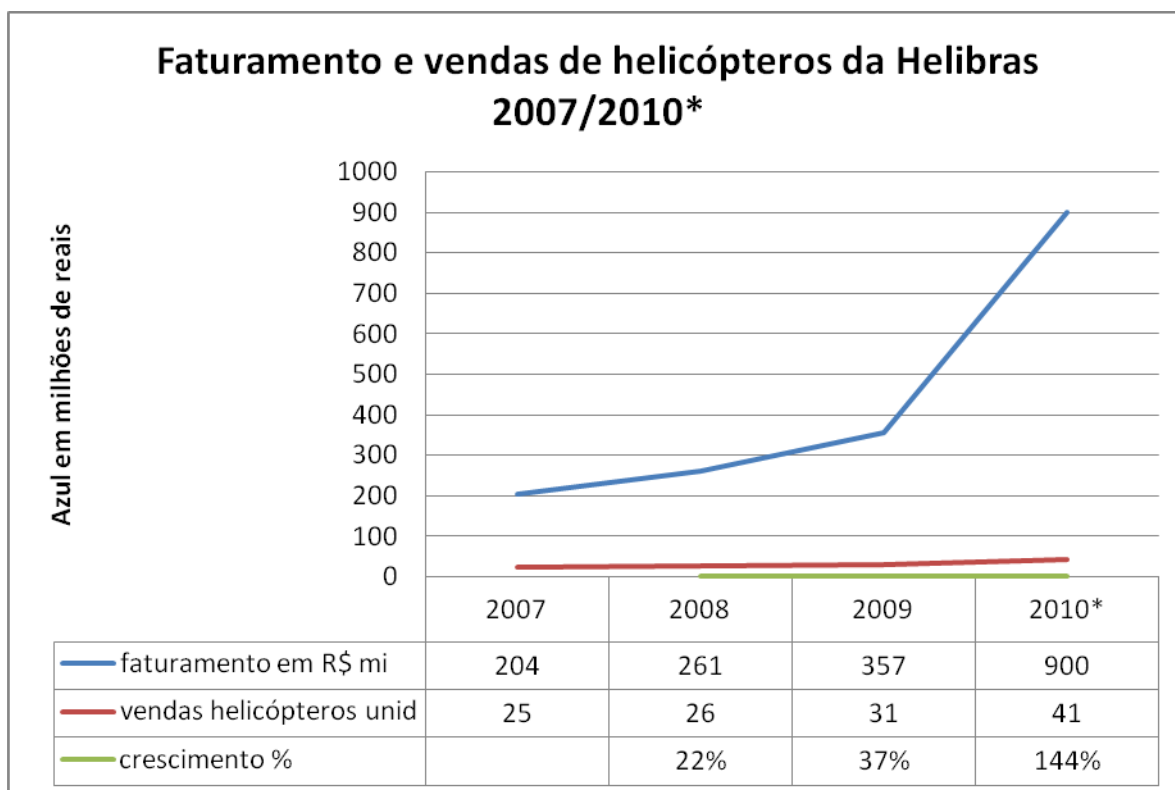
Segundo a Helibrás, a frota brasileira de helicópteros à turbina vem apresentando crescimento constante, com aumento de 21% nos últimos cinco anos.²

¹ Entrevista ao jornal *O Estado de S. Paulo*, em 2 de Julho de 2008.

² Disponível em www.helibras.com.br

4. O faturamento da Helibras no Brasil

O gráfico abaixo mostra o faturamento da Helibrás entre os anos de 2007 e 2010 (projeção):



Fonte: www.helibras.com.br - *previsão

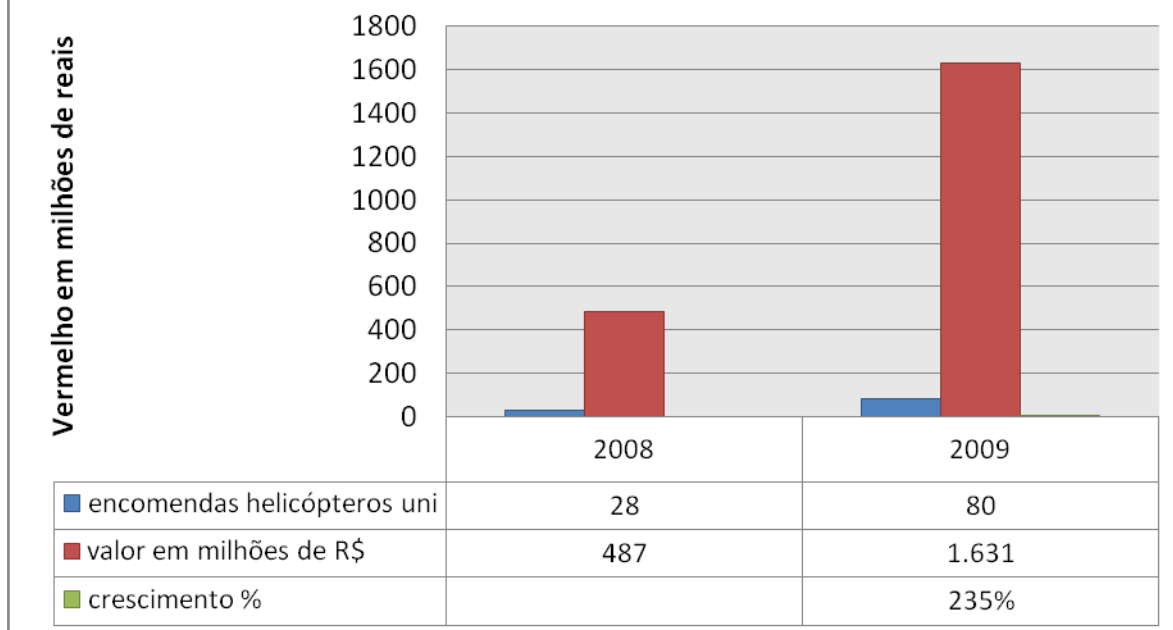
Estes números demonstram que a empresa vem obtendo um crescimento espetacular nos últimos anos e tem uma perspectiva ainda melhor para o futuro imediato, já que em 2010 vai quase triplicar o faturamento que teve em 2009.

A empresa informa que fará um investimento de R\$ 430 milhões de reais em 2010, com o objetivo de dobrar a produção da fábrica. Este investimento será retirado diretamente do aumento do faturamento em 2010, sem que necessite colocar dinheiro extra, vindo da Europa. Isso sem contar com parte dos investimentos da expansão da fábrica, que serão cobertos pelo BNDES.

Pelo gráfico acima também se vê que o aumento de vendas de aeronaves não terá um crescimento na mesma proporção do faturamento. Isto se explica porque começarão a se refletir no balanço de 2010 a venda dos Super Puma, adquiridos pelo governo brasileiro, que têm um preço maior que os helicópteros tradicionais vendidos aqui no Brasil.

Este aumento espetacular do faturamento da empresa se reflete no aumento dos pedidos de novas aeronaves, como mostra o gráfico a seguir:

Pedidos em carteira de helicópteros da Helibras 2008/2009



Fonte: www.helibras.com.br

As perspectivas para 2010 são muito boas, como já confirmam os números da empresa nos cinco primeiros meses de 2010: somente nestes cinco meses, as vendas da Helibras já superaram todas as vendas de 2009. A empresa vendeu, de janeiro a maio deste ano, 21 helicópteros novos no Brasil, sem contar com o pedido de 50 aeronaves EC 725 pelo governo.³

Além desta grande compra, o Exército Brasileiro contratou a empresa para modernizar 34 helicópteros Pantera, assinado em dezembro de 2009, que renderá muitos milhões para a empresa. Esta modernização ocupará parte da empresa até o ano de 2021.

³ DefesaNet - 14 de junho de 2010, disponível em www.defesanet.com.br

5. Crescimento se apóia na exploração do trabalhador

Apesar deste crescimento espetacular do faturamento da empresa (22% em 2008, 44% em 2009 e previsão de 144% em 2010), a empresa repassou somente um reajuste salarial de 8% em 2008 e 7,5% em 2009 para seus trabalhadores.

A tabela abaixo passa um quadro completo das operações financeiras da Helibras no ano de 2009 e, ao mesmo tempo, revela o grau de exploração dos operários da Helibrás:

Helibrás - informação da Exame: indústria privada de controle francês	
Indicador	2009
Vendas (milhões de reais)	357,0
Crescimento das Vendas (%)	44%
Lucro Líquido Legal (milhões de reais)	14,9
Endividamento Geral (%)	76,3%
Riqueza Criada (milhões de reais)	72,7
Nº de Empregados	328
Riqueza Criada por Empregado (em mil reais)	237,2
Salários e Encargos (milhões de reais)	36,4
Exportação – % das Vendas (%)	6,3%

Fonte: Revista Exame 1000 Maiores & Melhores – 2010 – convertidos de dólar para real em 1,82 Banco Central em 30/05/2010

Considerando estas informações da Revista Exame (que são fornecidas pela própria empresa), a Helibras tinha em 2009, 328 empregados, que geraram cada um em 2009 R\$ 1.088.414,63 (portanto, mais de 1 milhão de reais). Renderam R\$ 90.701,21 por mês ou R\$ 515,34 por hora.

Considerando que a jornada de trabalho é de 44 horas semanais e que a empresa gastou com todos os funcionários, entre salários, benefícios e encargos no valor de R\$ 36 milhões e 400 mil reais, significa que a empresa gastou com cada funcionário (inclui até os honorários da diretoria, que em geral, representa vários milhões de reais), R\$ 110.975,60 por ano ou 9.247,96 por mês (incluído todos os gastos com o trabalhador).

Portanto, em 16 horas de trabalho, o operário paga seu salário mensal. O operário trabalha dois dias para pagar seu salário mensal, enquanto trabalha dezoito dias de graça para seus patrões europeus.

O crescimento espetacular da Helibrás se deve, portanto, a dois fenômenos: em primeiro lugar, ao governo, que faz encomendas bilionárias para a Helibrás e, em segundo lugar, aos seus operários que têm alta produtividade.

Ainda assim, a empresa tem um projeto de corte de custos que busca arrochar os salários pela via da terceirização da mão-de-obra e pagamento de salários mais baixos pela precarização das condições de trabalho. Os operários devem lutar contra a terceirização da mão-de-obra e pela primarização, pois a empresa buscará, nesta expansão da produção, terceirizar a mão-de-obra, através da subcontratação de empresas na fabricação de partes dos helicópteros.

A Eurocopter quer transformar a Helibrás em uma plataforma de exportação de helicópteros porque pode produzi-los tão bem quanto na Europa, pagando bem menos aos trabalhadores.

A vinda da empresa para o Brasil tem um objetivo bem menos altruísta e bem mais interesseiro do que fala a empresa e o governo. Ela vem para o Brasil, atraída pelo baixo custo da mão-de-obra, como atesta a tabela abaixo, com os custos salariais da mão-de-obra no setor aeroespacial, fornecidos pelo Bureau of Labor Statistic (Birô de Estatísticas Laborais) do governo dos Estados Unidos:

Custo da mão-de-obra por hora em países selecionados	
País	Dólares por hora em 2007
Estados Unidos	42,98
França	40,50
Brasil (auto-indústria)	11,36

Fonte: dados disponíveis de 2007. Encontra-se em <http://www.bls.gov/>

Para se proteger desta exploração exacerbada no Brasil, é necessário que se garanta a constituição legal de um “**comitê de empresa**”, eleito pelos trabalhadores, gozando de estabilidade laboral para exercício de função sindical. Os trabalhadores europeus da Eurocopter já obtiveram essa conquista.

Aqui no Brasil, a empresa garante o que é determinado pela Constituição Federal de 1988, ou seja, a eleição de um Representante Sindical ou Delegado Sindical, em empresas com mais de 200 trabalhadores.

Porém, os trabalhadores devem reivindicar o direito de ter um “Comitê de Empresa”, composto por alguns trabalhadores como já é de direito dos trabalhadores europeus e como está regulamentado no “Acordo Marco Internacional”, firmado entre a EADS e o Comitê de Empresa Europeu e a FITIM, em junho de 2005, onde se determina que a “*EADS se empenha permanentemente em melhorar a representação dos funcionários em todos seus negócios*”.⁴

⁴ ACORDO MARCO INTERNACIONAL Entre a empresa European Aeronautic Defence and Space “EADS NV”, representada pelo Vice -presidente Executivo de Recursos Humanos Jussi ITÄVUORI e pelo Comitê de Empresa Europeu da EADS NV, representado pelo seu Presidente Peter ZIMMERMANN e seu Co-Presidente Gérard PATOT. - junho de 2005

6. Quem são os donos da Helibrás hoje?

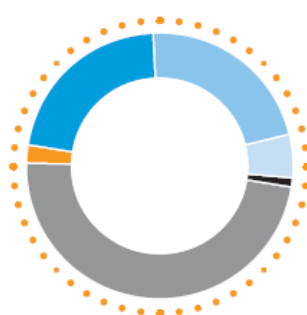
Em vários materiais da própria empresa se diz que a Helibrás é uma empresa genuinamente brasileira, porém, hoje a Eurocopter é dona de 85,65% das ações da empresa e o governo de Minas Gerais é dono de mais 12,45%.⁵

A empresa, portanto, é totalmente controlada pelo capital francês e alemão, proprietários da Eurocopter e da EADS.

A figura abaixo mostra o controle acionário da EADS, controladora da Eurocopter:

ESTRUCTURA ACCIONARIAL

a 31 de diciembre de 2009



- 22,46% **Sogead** (Lagardère y la sociedad estatal *holding* francesa Sogepa)
- 22,46% **Daimler***
- 5,48% **SEPI** (sociedad estatal *holding* española)
- 0,06% Acciones mantenidas por el **Estado francés** en virtud del acuerdo contractual
- 49,15% **Participación institucional, inversores minoristas y empleados**
- 0,39% **Autocartera** (sin derechos económicos ni de voto)

* El 9 de febrero de 2007, Daimler alcanzó un acuerdo con un consorcio de inversores privados y públicos para reducir su participación accionarial en EADS en un 7,5%, manteniendo sus derechos de voto sobre la totalidad del 22,5% de las acciones de EADS.

Fonte: www.eads.com

Observem que metade das ações estão nas mãos de investidores privados, em geral grandes fundos de investimentos, ligados aos grandes bancos internacionais. O Estado francês possui 22,5% da EADS.

⁵ Balanço do primeiro semestre de 2010 da Eurocopter.

7. Estranha associação entre o Governo Lula/ PT com a EADS/Eurocopter

Em 30 anos de produção, a Helibras já fabricou mais de 500 helicópteros que renderam aos patrões europeus cerca de R\$ 5 bilhões de reais.

Depois de tanto tempo, caso a Eurocopter quisesse, já teria uma produção de helicópteros nacionalizada, genuinamente brasileira.

Porém, a Helibras ainda importa o grosso das peças que compõe o helicóptero. Somente 43% das peças do helicóptero mais vendido no Brasil, o Esquilo, são produzidas no Brasil. O restante é importado.

Isto significa que a fábrica da Helibras em Itajubá funciona como uma **montadora** de helicópteros europeus.

O novo contrato de compra de 50 aeronaves Super Puma realizado pelo governo brasileiro, poderia mudar este quadro, porém, apesar de falar da nacionalização da fabricação dos 50 helicópteros, o máximo previsto pelo contrato, se chegará a produzir 50% das peças no Brasil.

Isto significa que o governo Lula, utilizando dinheiro público, vai transferir o montante de R\$ 5 bilhões aos cofres dos empresários europeus!

Quase o valor de mercado da Embraer hoje: R\$ 7 bilhões de reais!

Como vimos anteriormente, a Eurocopter quer transformar o Brasil em uma plataforma de exportação de helicópteros, utilizando nossa mão-de-obra relativamente barata e contratos bilionários com o governo e as Forças Armadas brasileiras. Quer fugir dos “altos custos” da mão-de-obra européia.

Para este propósito, conta com um estranho e **suspeito** apoio do governo brasileiro e do PT.

Senão vejamos:

Em 23 de dezembro de 2008, o governo brasileiro fechou uma **parceria estratégica** com o governo francês para aquisição de cinco submarinos (1 de propulsão nuclear) no valor de R\$ 16 bilhões de reais e a compra de 50 helicópteros Super Puma EC 725/225 da Eurocopter, no valor de R\$ 5 bilhões de reais. O acordo ainda prevê a compra de 36 caças supersônicos Rafale, da empresa francesa Dassault, valor da transação estimado em R\$ 25 bilhões de reais. (veja anexo sobre “*O setor de Defesa no Brasil*”).

Ou seja, um acordo de aquisição de armas que atinge o montante global de R\$ 50 bilhões de reais.

Este acordo estratégico é explicado da seguinte maneira pelo presidente Lula:

"Nós montamos um Plano Estratégico de Defesa Nacional e em torno deste plano estamos elaborando uma política estratégica com a França, a fim de que

possamos assinar contratos envolvendo submarinos, helicópteros e discutir também a questão dos aviões de caça", afirmou Lula.⁶

A decisão foi política, já que o caça sueco Gripen é bem mais barato que o francês e o caça americano F-18 é superior do ponto de vista tecnológico.

Foi uma decisão política do governo que envolve negociações para a entrada do Brasil no Conselho de Segurança da ONU ou mesmo a ida do Lula para ocupar um alto cargo na ONU, no próximo ano.

O acordo representou uma sociedade de *negócios* entre a EADS/Eurocopter e o governo petista.

A transformação do Brasil em uma plataforma da Eurocopter (assim como a compra dos 50 helicópteros) foi trabalhado por um petista de carteirinha: Jorge Viana.

Ele foi governador do Acre por dois mandatos. Terminada sua gestão, em 2007 foi presidir o Conselho de Administração da Helibrás para, segundo palavras do Lula *"Ele está engajado em outro projeto, que é transformar a Helibrás numa grande fábrica de helicópteros"*.⁷

Jorge Viana ficou por dois anos no Conselho de Administração da Helibrás e saiu agora, em 2010, para se candidatar ao senado pelo Estado do Acre.

Situação bastante estranha para um ex-governador: dirigir uma empresa europeia, costurar acordos bilionários e depois voltar a se candidatar ao Senado.

No comando da empresa, Jorge Viana disse que não tinha dúvidas que o governo escolheria o caça francês Rafale na licitação internacional. *"É uma decisão política já que o Brasil quer construir uma aliança estratégica com a França"*.⁸

Desde 2007, quando Jorge Viana foi dirigir a Helibrás que está costurando um acordo com a EADS/Eurocopter para a compra dos 50 helicópteros. Com trânsito em Brasília e nos gabinetes ministeriais, inclusive nas Forças Armadas e no BNDES, ele levou um ano para costurar o acordo em ótimas condições para os empresários europeus.

Tanto é assim que o próprio Jorge Viana afirmou que o novo contrato *"asseguraria a quintuplicação do faturamento da empresa, em 2010"*.⁹

Também se combinou com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para emprestar US\$ 15 milhões de dólares, facilitando o projeto de expansão da fábrica da Helibrás em Itajubá.

Desta forma, Jorge Viana tem trabalhado como agente da indústria aeroespacial francesa no Brasil.

Provavelmente, eleito senador pelo Acre, vai se transformar no Ministro da Defesa do governo Dilma, para gerir o "acordo estratégico" com a indústria civil e militar francesa.

⁶ Jornal *O Estado de São Paulo*, de 07 de setembro de 2009

⁷ Jornal *O Estado de São Paulo*, de 14 de maio de 2008

⁸ Jornal *O Estado de São Paulo*, 19 de março de 2010.

⁹ Jornal *Brasil Econômico*, 24 de fevereiro de 2010

Nunca antes neste país, foi tão correta a famosa frase do Manifesto Comunista de Karl Marx: “O governo moderno não passa de um comitê para gerir o conjunto dos negócios da burguesia”.

No pacote do acordo com a Eurocopter também está a possível compra da versão civil do Super Puma, o EC 225, para substituir a frota da Petrobrás, com vistas a abertura de novas plataformas marítimas na exploração do pré-sal.

Na sua passagem pela direção da Helibrás, Jorge Viana também conseguiu um contrato para a modernização de 34 helicópteros Pantera, do Exército Brasileiro. É o maior contrato da área de serviços conquistado pela empresa em mais de 30 anos de atuação no país.

Por estes serviços, o próprio presidente da França, Sr. Nicolas Sarkozy, condecorou Jorge Viana com a medalha “Legião de Honra”, em troca dos serviços prestados pelo petista.

O atual presidente da Helibrás, Sr. Marson Ferreira declarou:

“A idéia é fazer do Brasil uma plataforma de exportação desses helicópteros não só para os países da América do Sul, mas para todos aqueles hoje atendidos pela Eurocopter no mundo. A idéia é exportar da França ou do Brasil, dependendo das condições de cada contrato e de cada cliente. Com a produção aqui (no Brasil), podemos eventualmente optar por uma linha de financiamento do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) para financiar a venda. Essas são vantagens que passamos a ter, ao fabricar aqui.”¹⁰

Para garantir os negócios da EADS-Eurocopter no Brasil, o Brasil formará uma empresa (Engesaer) que reunirá todas as subcontratadas que fornecerão as peças para os helicópteros, submarinos e caças. Esta empresa será a garantia do governo brasileiro ante seus “sócios” franceses.

Outro petista está organizando a Engesaer: o coronel reformado Oswaldo Oliva Neto, irmão do senador Aloizio Mercadante (PT-SP) e assessor do ex-ministro Luiz Gushiken.

Segundo a revista *Isto É* de 16 de agosto de 2009:

“Oliva Neto vem trabalhando há quase um ano nos bastidores para a concretização do projeto. Nos últimos meses, ele manteve encontros privados com os comandantes das Forças Armadas e representantes do Ministério de Desenvolvimento, da Defesa e do BNDES. Mas o tema é coberto de sigilo, e cláusulas de confidencialidade do acordo impedem que Oliva Neto e a EADS, o detalhem.”

(...)

“A Engesaer representa a criação no Brasil de uma plataforma segura para a nova estratégia de negócios do grupo europeu, que prevê levar para fora da zona do euro até 40% de toda sua produção, a fim de reduzir custos com a obtenção de isenções fiscais e mão de obra mais barata. Essa lógica já vem sendo adotada no contrato dos helicópteros, que prevê a nacionalização de 50% da produção. É possível que o EC-725 seja produzido integralmente na fábrica da Helibrás, com vistas à exportação. Pensando nisso, a EADS adquiriu recentemente, por meio do consórcio Eurocopter, 70% da companhia brasileira. No caso da Engesaer, a

¹⁰ Jornal *Brasil Econômico*, 24 de fevereiro de 2010

participação acionária do grupo europeu estará limitada a 20%, para evitar que o negócio seja visto como "invasão estrangeira". O restante será aberto a investidores nacionais, como fundos de pensão. O governo federal, por sua vez, terá uma golden share, como ocorre com a Embraer, a fim de exercer o controle estratégico das operações."

O PSDB também fará sua cota de "sacrifício". O governo de Minas, através do Sr. Aécio Neves, se comprometeu a construir um aeroporto em Itajubá, infraestrutura necessária para tornar Itajubá o segundo pólo aeroespacial do Brasil, depois de São José dos Campos.

A EADS também fechou acordo com a Odebrecht, grande construtora brasileira, para construção de um estaleiro e de uma base naval que darão suporte aos submarinos franceses comprados pelo governo brasileiro.

8. Pela formação de uma Empresa Estatal de Defesa, que reúna a Helibrás, Embraer, Avibrás e Imbel além das 300 empresas privadas que operam no setor.

A Helibras sobrevive das compras do governo brasileiro e de investimentos governamentais, desde sua abertura.

Em 1984, a FAB compra 71 helicópteros da Helibrás, garantindo sua produção por muitos anos.

Em 1988, a Helibras vence a concorrência internacional para fornecer ao Exército brasileiro mais 62 helicópteros.

Em 2008, o governo brasileiro fez novo contrato de compra de 50 helicópteros de combate Super Puma que assegurará a produção da fábrica por mais oito anos.

Toda empresa do setor de Defesa, depende dos investimentos governamentais para sobreviver e disputar o mercado mundial. Assim é com a EADS, financiada pelos governos europeus. Assim é com a Boeing, financiada pelos Estados Unidos.

O Brasil deveria usar o dinheiro que gasta comprando armamentos de empresas estrangeiras, para montar uma empresa estatal de defesa. Deveria deixar de viver de aluguel, para comprar uma “casa própria”. Já temos uma indústria aeroespacial e de defesa que produz alta tecnologia. Temos mão-de-obra qualificada e temos as matérias-primas fundamentais para a fabricação de armamentos, aviões civis e de combate, helicópteros, submarinos, mísseis, pistolas, fuzis, foguetes, carros blindados, etc.

Existem, no Brasil, 300 empresas privadas produzindo sistemas de defesa e de armas sofisticadas, desde mísseis até carros blindados.

O modelo escolhido pelo governo Lula, de associação com multinacionais da área de defesa termina por subordinar todo nosso parque industrial militar às decisões das grandes empresas estrangeiras.

A indústria de Defesa do Brasil atua como terceirizada de grandes corporações transnacionais.

A Helibrás só poderá desenvolver plenamente sua tecnologia de forma independente das empresas multinacionais como uma empresa estatal, fazendo parte de um plano estratégico de recuperação da indústria nacional de defesa, com a nacionalização e estatização da Embraer, Avibras, Helibras e Imbel. A unificação destas quatro empresas, estatal e sob controle dos trabalhadores, garantirá a produção de todas as necessidades de defesa do país, ao mesmo tempo em que tornará a indústria de Defesa do Brasil em grande exportadora mundial.

O Brasil pode se apoiar na Lei Complementar nº 97 de 1999, em seu Artigo 14, Inciso II, onde estabelece que a autonomia da indústria nacional deve ser crescente, mediante contínua nacionalização de seus meios, nela incluídas pesquisa e desenvolvimento para seu fortalecimento.

Exigimos que o governo Lula estatize o complexo industrial de defesa do Brasil e utilize os mais de R\$ 50 bilhões de reais que pretende adquirir equipamentos de guerra estrangeiros para fomentar um plano nacional de construção de uma indústria nacional de defesa, que garanta a fabricação de caças, submarinos, helicópteros, mísseis, blindados de combate, etc.

O Brasil tem tudo que necessita para produzir estes equipamentos. O que se faz necessário é um plano nacional estratégico, como foi no seu tempo a constituição da aviação nacional, onde se formou a Embraer, no tempo que era estatal ou no tempo da Engesa, que chegou a vender carros blindados para as Forças Armadas de 32 países, na década de 80 do século passado.