

Brasil METAL



INTERNACIONAL

Ano I Nº 310
21 de Janeiro de 2009

Índice

Sindicato dos Metalúrgicos do ABC propõe seminário para conter demissões	01
Mais de 20 mil metalúrgicos vão às ruas no ABC em defesa do emprego	02
Villa Constitución luta por seus empregos	03
Córdoba: Suspensos 1500 contratos na Volkswagen	03
UAW apóia aliança Chrysler - Fiat	04
Big Three: da hegemonia à luta pela sobrevivência	04

Sindicato dos Metalúrgicos do ABC propõe seminário para conter demissões

Em reunião com Lula, sindicalistas relembram solução adotada em 1992. Seminário teria participação de governos, empregados e patrões.

O presidente do Sindicato Metalúrgicos do ABC, Sérgio Nobre, se reuniu com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva nesta quarta-feira (21) e disse a ele que as medidas debatidas até agora para conter a onda de desempregos são apenas paliativas. O Sindicato quer realizar um seminário até o final de fevereiro com a participação dos governos, dos empresários e dos trabalhadores para discutir formas de conter demissões.



Sergio Nobre, ao sair de audiência com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva no Palácio do Planalto, em Brasília (Foto: andré Dusek/Agência Estado)

No seminário, seriam debatidas medidas e formadas câmaras setoriais para os ajustes necessários. Segundo o sindicalista, é preciso um debate mais amplo sobre as medidas emergenciais e de longo prazo que devem ser adotadas para vencer a crise. "Estamos discutindo o emergencial e mal", disse Nobre.

O modelo lembra o adotado em 1992, quando o setor automobilístico passava por uma crise na região do ABC, e os empregados, patrões e membros do governo criaram câmaras setoriais que estabeleceram metas de venda e produção. Diante das metas, foram apontados os gargalos que impediam o aumento de produção de 900 mil para 2 milhões de automóveis.

"O presidente disse que vai colocar peso nesse seminário e ministros à disposição", disse Nobre ao sair da reunião. O encontro envolveria todos os setores produtivos instalados na região do ABC paulista. Contudo, o presidente do Sindicato dos Metalúrgicos não descarta que o seminário sirva de modelo nacional.

Demissões

Nobre disse que a média de homologações dos sindicatos do ABC continua dentro da série histórica e são registradas cerca de 450 demissões por mês. "A nossa média histórica continua mantida. Ainda teremos desdobramentos da crise mais à frente", disse o sindicalista.

Questionado se o pior ainda estava por vir no seu setor, ele disse que isso vai depender do que será feito nas próximas semanas e das medidas a serem adotadas pelo governo.

Segundo ele, ainda é muito barato e fácil demitir no Brasil, por isso os empresários estão tomando essa decisão mesmo antes dos efeitos da crise chegarem ao país. "Hoje está muito barato demitir no Brasil. A multa de 40% do FGTS [Fundo de Garantia por Tempo de Serviço] no caso das demissões já foi incorporada no custo de produção", argumenta Nobre. (Jeferson Ribeiro Do G1, em Brasília) (G1, 21.01.2009)

Mais de 20 mil metalúrgicos vão às ruas no ABC em defesa do emprego



Dando o pontapé inicial no calendário de mobilizações que a CUT está organizando em defesa do emprego e dos salários do povo, aproximadamente 20 mil trabalhadores e trabalhadoras realizaram grande manifestação na manhã desta terça, dia 20, em torno de indústrias metalúrgicas do ABC paulista.

As manifestações incluíram assembléias nas portas das fábricas da Ford, da Mercedes-Benz, Scania, Volks, Karmann-Ghia e Mahle, além de autopeças no entorno da avenida Kennedy, uma das principais de São Bernardo do Campo. As assembléias tiveram início por volta das 6h, atrasando a entrada dos turnos de trabalho. Em seguida, os trabalhadores iniciaram caminhada em direção ao estacionamento da Mercedes, onde chegaram às 7h. Logo depois, já eram mais de 12 mil militantes e trabalhadores quando teve início a passeata pela avenida 31 de Março, rumo à porta da Mahle.

Paulo Lage, presidente do Sindicato dos Químicos do ABC, destacou a posição da CUT de não aceitar os termos da negociação que a Fiesp/Força tentou emplacar nas semanas passada e retrasada, em que já se davam como certas a necessidade de reduzir salários e suspender contratos de trabalho para enfrentar aquilo que classificavam como "tsunami" inevitável de demissões.

"A CUT está certa em exigir que cada empresa e cada setor sejam analisados caso a caso, porque os impactos da conjuntura acontecem de maneira diferente para cada um. Não podemos embarcar nesse clima de pânico que a grande imprensa e empresários oportunistas querem criar, como um comportamento de manada", afirmou. Neste momento, por volta das 10h, a concentração era na porta da Mahle.

O presidente da CUT, Artur Henrique, abriu sua intervenção parabenizando a capacidade da militância e dos sindicatos em organizar a manifestação. "Vocês sabem dar o exemplo, manter os trabalhadores organizados e mobilizados para defender seus direitos. A única garantia para atravessarmos este momento difícil é lutar pela garantia de empregos e salários. Por isso é preciso tomar as ruas, literalmente, como estamos fazendo agora", disse Artur, diante das duas pistas da 31 de Março absolutamente ocupadas por manifestantes.

"Essa grande mobilização que fizemos hoje é o início de um calendário de mobilizações que a CUT e suas entidades vão fazer daqui para frente, para garantir emprego e renda", concluiu Artur. As mobilizações que virão podem ter o formato da realizada hoje, com atraso na entrada dos turnos, ou podem incluir greves.

Sérgio Nobre, presidente do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, encerrou o ato classificando de "turma do atraso" empresários e analistas que clamam por retirada de direitos. "As demissões que estão ocorrendo não são reflexo puro e simples da tal crise, mas têm ligação direta com o fato de que é extremamente barato demitir no Brasil. Vejam só, no ano passado, quando tudo ia bem, o setor metalúrgico teve uma rotatividade de mão de obra de 38%. Gente que foi demitida para os empresários contratarem outros com salário mais baixo. Isso precisa mudar", disse Nobre.

Vídeo: Metalúrgicos do ABC fazem ato contra demissões e reduções de salário

Argentina

Villa Constitución luta por seus empregos

Os trabalhadores de Paraná Metal vão decidir em votação secreta nesta semana se aceitam a proposta do Ministério do Trabalho argentino para reativar a fábrica, evitando demissões e rebaixas salariais, mas aceitando a suspensão rotativa do trabalho até a normalização da produção.



O secretário geral da **Unión de los Obreros Metalúrgicos (UOM)** de Villa Constitución, filiada à CTA, Alberto Piccinini, confirmou o mecanismo de votação da proposta governamental. "Vamos constituir urnas para que os companheiros votem de forma direta e secreta se aceitam ou recusam a proposta. Fazemos assim para evitar suspeitas sobre a votação e os seus resultados, quaisquer que sejam eles".

Os 1200 trabalhadores de Paraná Metal estão com seus contratos de trabalho suspensos desde 15 de dezembro passado e estão acampados em frente à empresa lutando pela manutenção de seus empregos.

A empresa produz autopeças: blocos de motores, tambores e discos de freios, carcaças do diferencial, volantes e calotas. Até seu fechamento ela produzia quatro mil toneladas mensais de peças de fundição para montadoras. Segundo o jornal argentino Argenpress, "95% da sua produção é exportada, principalmente para o Brasil, onde seus principais clientes são a Ford e a Volkswagen além da International Engines South America.

Existem grupos argentinos interessados na compra da empresa, que tem colocado dificuldades e pedem subsídios para o governo.



"Eles alegam que os salários são altos. A média salarial é de 2.500 a 2.800 pesos. Existem alguns que recebem 5.000 pesos, mas esses têm mais de 40 anos de antigüidade". Esses compradores não querem colocar um tostão e querem tirar dinheiro do governo. Isso é inaceitável para nós". Foi esse o comentário do companheiro **Juan Actis**, secretário adjunto da UOM de Villa Constitución, depois do encontro com possíveis compradores da empresa.

A proposta do Ministério do Trabalho inclui dez pontos que em seus pontos principais dispõem que não haverá demissões nem rebaixas salariais. Ela inclui suspensão rotativa do pessoal a partir de 10 a 15 dias posteriores à assinatura do acordo.

A fábrica começará produzindo 1.200 toneladas mensais e conforme a produção for normalizando se caminhará para as 4.000 toneladas e terminarão as suspensões do trabalho. Até que aconteça essa normalização o pessoal receberá o equivalente a 70% da remuneração bruta, cerca de 85% da remuneração líquida, porque durante as suspensões do contrato os descontos não serão efetuados.

Córdoba: Suspensos 1500 contratos na Volkswagen

A montadora Volkswagen vai manter a suspensão dos contratos de seus 1.500 trabalhadores até o dia 2 de fevereiro próximo. A empresa alega a queda repentina das vendas que ela experimentou nos últimos meses devido à crise mundial.

A medida atinge todos os trabalhadores da fábrica que continuaram recebendo os 75% de seus salários em função do regime de suspensão de contratos.

A fábrica está localizada em Camino San Carlos, a cerca de três quilômetros de Córdoba e se encontra com a produção perturbada desde meados de novembro quando a empresa suspendeu os contratos de 368 trabalhadores.

UAW apóia aliança Chrysler - Fiat

Aliança entre Chrysler a Fiat oferece "novas oportunidades", diz sindicato

O sindicato United Auto Workers (UAW), majoritário nas fábricas da Chrysler, apoiou hoje a aliança entre o fabricante americana e a Fiat, porque oferece "novas oportunidades".



O presidente do sindicato, Ron Gettelfinger, afirmou em comunicado que a aliança anunciada hoje "oferece à Chrysler novas oportunidades para competir no mercado americano e no mercado global".

O acordo anunciado permitirá à Chrysler produzir nos Estados Unidos veículos da Fiat. Em troca, a italiana receberá 35% do conjunto de acionistas do Grupo Chrysler.

"À medida que o setor do automóvel dos Estados Unidos sofre um processo de reestruturação, esta aliança passa a ter potencial para preservar um amplo leque de possibilidades para os consumidores americanos, assim como preservar trabalhos industriais com bons salários em nossas comunidades", acrescentou Gettelfinger. (EFE, 20.01.2009)

Big Three: da hegemonia à luta pela sobrevivência

Marcos Antonio Cintra e Roberto Zanchetta Borghi

Durante décadas, os mercados automobilísticos americano e mundial foram dominados pela General Motors (GM), Ford e Chrysler, as três principais montadoras dos Estados Unidos, denominadas Big Three. A partir da década de 1980, todavia, a liderança dessas companhias, alicerçada no modo de produção "fordista" e nos modelos de veículos com baixa economia de combustível, foi ameaçada. A difusão do "toyotismo" e a estratégia de internacionalização produtiva das empresas japonesas, notadamente Toyota e Honda, inclusive em território americano, caracterizaram o início de uma fase de expansão das montadoras asiáticas e retração das americanas.

As japonesas, dotadas de princípios distintos na gestão de produção e preparadas para atender a demanda por automóveis mais econômicos, conquistaram parcelas crescentes do maior mercado consumidor global. A paulatina perda de market share e os elevados custos vinculados a fundos de pensão e aposentadoria conduziram as corporações americanas a prejuízos recorrentes. A Toyota, por sua vez, tornou-se a maior montadora mundial.

Nesse mercado, o crédito sempre desempenhou papel fundamental, uma vez que as vendas do setor eram fortemente dependentes de financiamento. Ao captarem no curto prazo, principalmente no interbancário, e emprestarem no longo prazo aos consumidores, os bancos vinculados às montadoras viabilizaram tais operações e sustentaram a expansão do padrão de consumo dos bens duráveis. Porém, a incerteza generalizada em relação aos agentes detentores de ativos "tóxicos" e o aprofundamento da crise financeira internacional reduziram a liquidez interbancária, comprimindo o crédito.

A escassez de crédito e o desaquecimento econômico dos EUA agravaram um problema estrutural prévio. Ao inibirem as vendas e dificultarem o refinanciamento de dívidas, colocaram as montadoras, especialmente as americanas, em risco de liquidez e, em última instância, de concordata. Em dezembro, as vendas de veículos da GM nos Estados Unidos despencaram 31,4%; as da Ford, 32,4%; as da Chrysler, 53,1%. Essa queda acentuada, cujos efeitos se visualizam em termos de emprego, fechamento de fábricas e planos para redução de custos e obtenção de eficiência energética, enfatiza a defasagem produtiva e tecnológica existente entre empresas americanas e japonesas do setor, uma vez que estas se apresentam relativamente adiantadas no que concerne a custos produtivos menores e tecnologias "mais limpas". >>>

Contudo, as montadoras americanas não foram as únicas afetadas. Com o aperto creditício, as vendas nos EUA, em dezembro, da Toyota e da Honda declinaram 36,7% e 34,7%, respectivamente. A Toyota prevê um prejuízo operacional que representaria sua maior perda em setenta anos de história. O arrefecimento da demanda por veículos na Europa atingiu, outrossim, montadoras, como Volkswagen e PSA Peugeot Citroën, que anunciaram, seja a paralisação temporária das atividades em algumas unidades produtivas, seja a demissão de funcionários. O governo francês, inclusive, sinalizou que deve ajudar as montadoras do país, prometendo garantias de 1 bilhão de euros para os braços financeiros de Renault e Peugeot. Isso aponta para o caráter global da crise. Entretanto, a gravidade do processo de contração da indústria automobilística parece maior para as Big Three, as quais lutam contra si mesmas para adquirirem maior competitividade e sobreviverem.

Em meio à crise, elas solicitaram empréstimos de US\$ 34 bilhões ao Congresso americano, ao perceberem os efeitos que a falência de alguma concorrente poderia causar sobre a cadeia de fornecedores e as demais montadoras. O pacote de socorro de US\$ 14 bilhões em empréstimos à GM e à Chrysler, votado favoravelmente na Câmara de Representantes, não foi aprovado pelo Senado. A fim de evitar o colapso de alguma montadora e a contração maior da economia, o Executivo decidiu conceder-lhes empréstimos de US\$ 17,4 bilhões, sendo US\$ 13,4 bilhões (US\$ 9,4 bilhões para a GM), entre dezembro e janeiro, e outros US\$ 4 bilhões posteriormente. Os recursos seriam provenientes do Troubled Asset Relief Program (TARP), sancionado pelo Congresso para resgatar o sistema financeiro. Apenas GM e Chrysler foram contempladas. A Ford, em situação financeira menos desconfortável, precisaria somente de uma linha de crédito, caso suas finanças se deteriorassem em 2009.

No final de dezembro, o Federal Reserve (Banco Central americano) aprovou a transformação da GMAC - agente financeiro da GM - em banco comercial. A nova instituição recebeu mais US\$ 5 bilhões do pacote destinado a reestruturar o sistema financeiro. A reestruturação da GMAC, que financia 75% do estoque de veículos das suas concessionárias, foi considerada essencial para a própria sobrevivência da GM. O Tesouro americano decidiu emprestar mais US\$ 1 bilhão à GM, para uma operação de recapitalização. A ajuda total recebida pela montadora somou US\$ 15,4 bilhões. Em meados de janeiro, a Chrysler Financial recebeu empréstimo de US\$ 1,5 bilhão, a fim de estimular o financiamento de veículos e recuperar as vendas.

Alinhado a esses resgates, o governo canadense conferiu empréstimos emergenciais de US\$ 3,3 bilhões à GM e à Chrysler. Ao final de março de 2009, no entanto, a gestão Obama apreciará a viabilidade financeira das empresas, as quais deverão apresentar seus planos de reestruturação. Para reduzir salários e dívidas, estuda-se desde a renegociação de contratos com fornecedores e o sindicato dos trabalhadores, United Auto Workers (UAW), até a venda de marcas, geralmente deficitárias, pertencentes às corporações.

Tais acontecimentos exemplificam nitidamente como uma crise de origem financeira, combinada com fatores competitivos intrínsecos a cada setor, pode ser transmitida para a economia real, sobretudo pelo canal do crédito, e afetar distintamente as empresas, expondo as fragilidades de cada uma frente ao cenário desfavorável.

A declaração de concordata de uma montadora americana abalaria, indubitavelmente, não apenas a indústria automobilística, mas também a economia americana como um todo, empurrando-a para uma recessão ainda mais profunda, devido à representatividade das empresas no setor e ao forte encadeamento entre essa indústria e as demais. Diante disso, observou-se novamente a necessidade de intervenção do Estado, cuja atribuição de prestador de última instância se estendeu para a esfera produtiva. Sem a perspectiva de um reaquecimento da demanda no curto prazo, adotou-se a solução temporária menos trágica: a salvação das Big Three pelo Big Government. *(Marcos Antonio Cintra é professor do IE/Unicamp e pesquisador do CNPq. Roberto Zanchetta Borghi é mestrando no IE/Unicamp.) (Valor, 20.01.2009)*