

Brasil METAL



INTERNACIONAL

Ano I Nº 328
04 de Junho de 2009

Índice

'Nascimento da nova GM será doloroso', diz Obama	01
Governo americano também será dono da GM do Brasil	02
Juiz de falências aprova venda da Chrysler para Fiat	02
Magna passa de autopeças a grande montadora	03
Acordo com Grupo Schaeffler na Alemanha	04
Interessa ao Brasil ter sua própria indústria automobilística?	05

'Nascimento da nova GM será doloroso', diz Obama

A GM entrou com pedido de concordata ontem, em um tribunal de Nova York. O presidente americano, Barack Obama, admitiu que o processo de renascimento da empresa será "doloroso para os americanos", mas prometeu uma GM mais competitiva e ágil. "O dia de hoje marca o fim da velha GM e o início de uma nova GM, que vai fabricar carros do amanhã - seguros, de alta qualidade e econômicos", disse.

O governo vai injetar mais US\$ 30 bilhões na montadora, além dos US\$ 20 bilhões que já emprestou, e será acionista majoritário da nova GM, com 60% de participação. Mas Obama tentou tranquilizar investidores preocupados com a interferência da Casa Branca, dizendo que os EUA são "acionistas relutantes" e o governo não está interessado em "mandar na GM". O plano de reestruturação permitirá que a GM saia rapidamente da concordata como uma companhia mais forte, disse Obama.



A GM anunciou que vai demitir 20 mil funcionários, fechar 17 fábricas e centros de autopeças até o fim de 2011 e romper contrato com 2.600 concessionárias. Além disso, pretende eliminar a marca Pontiac, vender a Hummer e a Saturn, que também entrou em concordata ontem. A Casa Branca espera que a GM vá emergir da concordata bem menor, mas lucrativa. Em seu discurso, Obama evitou falar em "concordata" - demorou 20 minutos para pronunciar a palavra - e tentou passar otimismo.

Segundo o plano de concordata, o Tesouro americano dará mais US\$ 30 bilhões para a GM se reestruturar, e o governo canadense deve contribuir com US\$ 9,5 bilhões. Na nova GM, inicialmente o Tesouro teria 60%, o governo canadense e do Estado canadense de Ontário ficam com 12,5%, um fundo de assistência médica do sindicato teria 17,5% e os credores ficariam com 10%. Mas os detentores de títulos poderiam comprar mais 7,5% depois que a nova GM atingir o valor de mercado de US\$ 15 bilhões - e mais 7,5% se o valor chegar a US\$ 30 bilhões, atingindo o total de 25%.

O sindicato, que inicialmente terá 17,5%, pode elevar sua participação para 20%, mas somente quando a GM estiver valendo US\$ 75 bilhões. Quando o sindicato e os credores tiverem atingido suas participações máximas, o Tesouro e o governo canadense terão sua participação reduzida.

A GM teve de recorrer à concordata porque chegou ao fim do prazo estabelecido pelo governo para apresentar um plano viável de reestruturação, sem conseguir a redução de dívidas que a Casa Branca exigia. A concordata da GM será a maior de uma indústria na história. A GM tem US\$ 82,3 bilhões em ativos e dívidas de US\$ 172,8 bilhões. Sua participação de mercado caiu de 45%, em 1980, para 22% no ano passado. As vendas vêm caindo há 18 meses consecutivos. (Agência Estado, 02.06.2009)

Governo americano também será dono da GM do Brasil

A unidade brasileira da General Motors (GM) será alocada na "Nova GM", parte da montadora americana que reunirá os ativos saudáveis no processo de reorganização da matriz, que na segunda-feira entrou com pedido de proteção contra falência nos Estados Unidos. A informação foi dada nesta terça-feira pelo presidente da GM do Brasil e operações Mercosul, Jaime Ardila.

"O governo dos EUA será dono da 'Nova GM' e da GM do Brasil por um tempo", afirmou Ardila. Segundo o executivo, a GM do Brasil "é saudável, lucrativa". Ardila acrescentou que a montadora está sendo lucrativa em 2009, depois de ter registrado seu melhor ano em 2008.

A ambição do governo dos EUA, que ficará com cerca de 60% da montadora americana reorganizada, é que a companhia deixe a proteção contra falência em um prazo de 60 a 90 dias.

O executivo assegurou que os investimentos de US\$ 2,5 bilhões programados para o período de 2007 a 2012 serão mantidos. Desse total, cerca de US\$ 2 bilhões referem-se ao Brasil e os US\$ 500 milhões restantes a uma linha de produção na Argentina.

Segundo Ardila, a GM do Brasil é lucrativa desde 2006. Entre 2002 e 2005, a subsidiária teve prejuízo acumulado de cerca de US\$ 1 bilhão, obrigando a matriz a injetar recursos na filial. "Para os próximos cinco anos, estamos certos que a GM do Brasil não precisa de ajuda e não vai receber ajuda da matriz."

Sem detalhar números, Ardila afirmou que a GM do Brasil teve em 2008 seu melhor desempenho em 80 anos de história no País e que "está sendo lucrativa em 2009". A GM do Brasil ficou com 20% do mercado nacional de veículos de janeiro a maio deste ano, de acordo com Ardila.

Ardila disse ainda que a empresa tem liquidez para se financiar, mas não informou sua posição de caixa. Para as próximas semanas, a empresa decidirá a fonte do US\$ 1 bilhão necessário para fechar os investimentos planejados até 2012. "Hoje não estamos contratando empréstimos", disse.

Como exemplo da independência da filial brasileira, ele citou que a GM do Brasil não compra tecnologia da matriz. Pelo contrário, a unidade exporta conhecimento em motores bicompostíveis e veículos compactos e está fornecendo engenheiros para a futura fábrica de veículos pequenos que a empresa erguerá nos EUA.

Nos últimos três anos, contou Ardila, a GM do Brasil teve saldo líquido positivo com a transferência de tecnologia para outras unidades do grupo de 430 milhões de dólares, dos quais US\$ 165 milhões em 2008.

Segundo ele, a subsidiária - que emprega cerca de 21 mil pessoas no País e possui três fábricas - não pretende fazer demissões e opera atualmente com turnos adicionais aos sábados para atender à demanda.

Ardila afirmou também que nenhum veículo vai deixar de ser produzido no Brasil e disse que a companhia lançará um carro compacto de uma nova família chamada Viva, grande aposta da empresa, ainda em 2009. Para o ano que vem, a GM planeja lançar mais quatro veículos, um deles da linha Viva. *(Reuters, 02.06.2009)*

Juiz de falências aprova venda da Chrysler para Fiat

Decisão abre caminho para que a Chrysler saia do regime de concordata. Os credores da Chrysler receberão US\$ 2 bilhões

Um juiz de falências americano aprovou na noite de domingo (31) a venda da montadora Chrysler para a italiana Fiat, segundo informações divulgadas nesta segunda-feira. A decisão abre caminho para que a Chrysler saia do regime de concordata, um mês depois do anúncio da medida.

Após três dias de audiências, incluindo 12 horas dedicadas na sexta-feira a ouvir todas as partes envolvidas, o juiz de Nova York responsável pelo caso, Arthur Gonzalez, aprovou o plano de reestruturação apresentado pela terceira maior montadora americana e respaldado pelas autoridades.

O plano prevê a criação de uma "nova" Chrysler, denominada "New Co", que será controlada por um consórcio no qual a Fiat tem 20% e se reserva uma opção para aumentar a participação a 35%. Um fundo administrado pelo sindicato UAW tem 68% da sociedade e 12% estão nas mãos dos governos americano e canadense.

Os credores da Chrysler receberão US\$ 2 bilhões, o que representa uma redução de dois terços da dívida do grupo.

O juiz rejeitou as objeções das diferentes partes - concessionárias, fabricantes de autopeças e credores - que durante as audiências manifestaram contrariedade ao plano. *(Agência France Presse, 01.06.2009)*

Nova Opel:

Magna passa de autopeças a grande montadora

A Magna, empresa com sede no Canadá, que adquiriu participação majoritária na Opel, a divisão europeia da General Motors, ainda é pouco conhecida no Brasil, onde tem uma filial que produz autopeças. No entanto, essa companhia já demonstrou interesse em incluir o Brasil nos seus planos de expansão mundial. Ao acertar com os canadenses a venda da Opel, que vinha sendo cobiçada também pela Fiat, a General Motors consegue chegar com mais de tranquilidade ao pedido de proteção contra credores, sob o capítulo 11 da lei de falências e concordatas dos Estados Unidos, que deve ser anunciado hoje.

A negociação envolveu também as operações da Vauxhall, o braço da GM no Reino Unido. A oferta da Magna inclui ações do banco russo Sberbank. A Magna deverá ficar com 20% das ações e o Sberbank com 35%. Isso garantirá participação majoritária ao consórcio formado entre a empresa canadense e o banco russo. Esse consórcio fará um investimento de 700 milhões de euros no novo negócio, dos quais 300 milhões de euros serão aportados imediatamente para ajudar principalmente no pagamento de dívidas com fornecedores. Nessa composição acionária, a GM ficará ainda com 35% dos papéis e os funcionários da Opel com os 10% restantes.

Além disso, o governo alemão concordou em conceder um financiamento de 1,5 bilhão de euros. O acordo trouxe alívio aos fornecedores, com cobranças a vencer esta semana, segundo informa o "Financial Times", e aos 55 mil empregados na Europa. Carl-Peter Forster, que comanda a GM na Europa disse: "A Opel está salva. Este é um novo começo para o futuro da Opel, seus trabalhadores e sua marca".

A Magna tem uma atividade peculiar e ainda não explorada no Brasil. Uma das divisões da companhia faz a montagem de automóveis para algumas fabricantes de modelos de luxo, como Mercedes-Benz e BMW. Esse tipo de atividade que faz uma espécie de montagem terceirizada é chamada de Magna Steyr e tem sede na Áustria. A Magna Steyr é comandada pelo executivo austríaco Herbert Demel, que já foi presidente da Volkswagen do Brasil.

Além de Demel, até o ano passado outro antigo executivo da GM, Mark Hong, que comandou a General Motors do Brasil, esteve na presidência da Magna International, a direção-geral da companhia, que fica no Canadá. Há dois anos, quando ainda estava na presidência do grupo, Hogan andou sondando a possibilidade de comprar uma fábrica de carros já pronta no Brasil. Segundo disse ao Valor na ocasião, uma das ideias era fazer uma proposta para adquirir a fábrica da Mercedes-Benz em Juiz de Fora (MG).

Há algum tempo, o presidente da Volkswagen do Brasil Thomas Schmall, acenou com a possibilidade de testar no Brasil o modelo utilizado na Europa de terceirização de montagem final.

A Usiparts, fabricante de autopeças do grupo Usiminas, já tem uma atividade semelhante. A empresa já fornece partes acabadas de carroceria para a fábrica da Mitsubishi, em Catalão (GO), e para as linhas de produção de caminhões da Ford e Scania, em São Bernardo do Campo (SP). A fábrica da Usiparts parece uma montadora. Na sua linha, cabines e carrocerias são estampadas, soldadas e pintadas.

A subsidiária da Magna no Brasil é uma empresa que fornece autopeças para as montadoras. Sob o comando de Agnaldo Cervone, a Magna está localizada em Vinhedo, no interior de São Paulo. Com aproximadamente 700 funcionários, a unidade fabrica atuadores (itens que integram sistemas de embreagem), batentes, fechaduras, maçanetas e mecanismos de acionamento de vidro. Na América do Sul, o Brasil é o único país onde a Magna está presente. Na estrutura situada no interior paulista, a empresa conta, além da fábrica, com departamentos comercial e de desenvolvimento de produtos. O Fiat Pailo é um dos veículos equipados com peças da Magna.

Esta não é a primeira vez que a Magna tenta comprar um fabricante de veículos para expandir as atividades. A empresa canadense participou da disputa pela Chrysler, quando essa montadora americana ainda pertencia ao grupo DaimlerChrysler, que se desfez. A Magna esteve muito próxima de comprar a Chrysler, mas acabou perdendo a disputa para um fundo de investimentos, o Cerberus. (*Valor*, 01.06.2009)

Acordo para venda da Opel não deve impedir 11 mil demissões

O acordo para que as operações da Opel, braço da General Motors na Europa, passem para o grupo canadense Magna não impedirá o fechamento de cerca de 11 mil postos de trabalho no continente, afirmou ontem o ministro das Finanças da Alemanha, Peer Steinbrueck.

A Opel tem cerca de 55 mil empregados na Europa, sendo 25 mil na Alemanha -onde a estimativa é de fechamento de 2.600 vagas após a venda. (...) (*FSP*, 01.06.2009)

Acordo com Grupo Schaeffler na Alemanha

IG Metall e Grupo Schaeffler chegam a acordo sobre garantia de emprego

Após acordo realizado na Alemanha, demissões ficam suspensas até meados de 2010, desde que os custos na companhia sejam reduzidos em 250 Milhões de Euros. Partes também chegaram a acordo sobre a introdução da cogestão empresarial na companhia

Berthold Huber, presidente do IG Metall e o **Dr. Jürgen Geißinger**, Presidente da Administração do Grupo Schaeffler, assinaram hoje um Acordo sobre Garantia de Emprego. O Acordo foi igualmente assinado pelo Presidente do Conselho Geral de Empresa da Schaeffler KG, Norbert Lenhard, e pelo Presidente do Conselho de Empresa de Consórcio do Grupo Schaeffler, Uwe Beckmann.

Maria-Elisabeth Schaeffler ao lado do presidente do sindicato alemão IG Metall, Berthold Huber



Este Acordo é o primeiro resultado prático do Acordo de Futuro, celebrado entre o IG Metall e os proprietários do Grupo Schaeffler em 23 de Fevereiro de 2009.

Dessa forma ficam excluídas as demissões por motivos da empresa até 30 de Junho de 2010, desde que a redução dos custos de pessoal seja atingida por meio de um catálogo de medidas, acordado em comum.

Em razão dos efeitos da crise económica, que provocou uma queda acentuada das encomendas e das vendas, o Grupo Schaeffler terá que poupar cerca de 250 Milhões de Euros nos custos com o pessoal. O catálogo de medidas prevê que a redução de custos seja feita em cada local de produção, através da redução do tempo de trabalho com correspondente adaptação de salários e ordenados, aproveitamento continuado do trabalho reduzido, contratos de suspensão livres, trabalho a tempo parcial para pré-aposentados, redução de prémios únicos, e que se deverá tentar a criação de sociedades de transferência, a fim de evitar demissões por motivos da empresa.

"Com este Acordo nós ganhamos tempo. Ele é a resposta certa à quebra em massa da conjuntura, que atinge de maneira especial a indústria metalúrgica. Com este Acordo sobre Garantia de Emprego a família Schaeffler comprovou que se mantém fiel ao Acordo de Futuro, assinado com o IG Metall há três meses", afirmou Berthold Huber.

Entretanto o IG Metall e o Grupo Schaeffler chegaram a acordo sobre a introdução da cogestão empresarial para o Grupo Schaeffler. Assim, deverá ser criado em breve um Conselho Fiscal, composto de forma igual por representantes dos trabalhadores e dos empregadores. Os detalhes deverão ser ainda regulamentados, bem como a forma de implementar a participação dos trabalhadores no capital do Grupo Schaeffler. (IG Metall, 28.05.2009)

Europa:

Interesses nacionais comprometem postos de trabalho na GM

A Comissão Europeia, com a ajuda dos governos membros da União Europeia, devem assegurar que interesses nacionais não comprometam a existência de postos de trabalho em outros países.

O pedido adicional para ajuda financeira de 300 milhões de euros feito pela GM vem em tom de surpresa e claramente demonstra quanto os grandes grupos estão tentando chantagear e expor os governos a pressões políticas. Envolvimento - mesmo que financeiro - de todos os países e governos afetados no pacote de recuperação da Opel/Vauxhall é indispensável.

A Federação Europeia dos Metalúrgicos (EMF) reafirma sua demanda para uma séria solução europeia para salvar a GM Europa (Opel, Vauxhall e Saab).

"Uma vez mais, podemos ver claramente que estamos requerendo uma política industrial e económica efetiva e eficaz", atestou Peter Scherrer, secretário-geral da EMF. É totalmente inaceitável que milhares de empregos na Europa sejam vítimas das diferenças políticas entre os países. (tradução de Valter Bittencourt) (EMF, 28.05.2009)

Interessa ao Brasil ter sua própria indústria automobilística?

Um interessante debate no portal **Luis Nassif Online**

Luis Nassif - Introdutor do jornalismo de serviços e do jornalismo eletrônico no país. Vencedor do Prêmio de Melhor Jornalista de Economia da Imprensa Escrita do site Comunique-se em 2003, 2005 e 2008, em eleição direta da categoria.



Vamos a alguns dados do economista Rodrigo Medeiros, publicados no Blog.

“Nos países mais desenvolvidos e nos tigres Asiáticos, os setores metal-mecânico, químico e eletroeletrônico respondem por algo entre 55% e 75% das exportações. Medeiros denomina a esses setores de “indústrias centrais”, em torno das quais se estrutura a industrialização, a inovação e a competitividade nesses países centrais.

Hoje em dia, Estados Unidos, a Europa e o Japão respondem por pouco menos de 70% dos gastos globais em pesquisa e desenvolvimento (P&D). Por isso, investir nesses setores deve ser prioridade nas políticas industriais dos países menos desenvolvidos, diz Medeiros.

E aí entra a questão das indústrias automobilísticas nacionais. Como se articular em um mundo com indústrias já estabelecidas.

Na Índia, a Tata Motors existe desde 1945. Em 1966 criou um centro de desenvolvimento de tecnologias e produtos. A partir de 2005 firmou uma aliança estratégica com a Fiat. Montou uma rede de subsidiárias e companhias associadas que entrou no Reino Unido, Coreia do Sul, Tailândia e Espanha. Em 2006 fechou uma joint venture com a empresa brasileira Marcopolo, constituída a partir de 2006.

No caso da Coreia, no início dos anos 60 seu Produto Nacional Bruto (PNB) per capita era menor do que o do Sudão e não ultrapassava as casa dos 33% do produto mexicano, escreveu Medeiros. Industrializou-se apelando para a imitação somada a investimentos em produção e inovação. O Estado nacional teve papel relevante nessa virada. Hoje em dia, Hyundai e Kia estão em mais de 170 países.

Em 1986 a Hyundai entrou no mercado americano com o modelo Excel. Apenas em 1991 desenvolveu um modelo próprio de motor, dando início à independência tecnológica, com motores de alto desempenho.

Conclui Medeiros: “A indústria automobilística testemunhou transformações profundas nos últimos vinte anos. Ciclos de vida de produtos reduzidos dramaticamente, mais de 50% em média, e logística empresarial flexível não são obstáculos intransponíveis de serem vencidos pelo Brasil”.

Outro economista, Gustavo Novo, do BNDES - parceiro de Medeiros em alguns livros - trouxe mais dados para se discutir a viabilidade de se ter uma indústria automobilística nacional, a partir da compra da filial brasileira da General Motors.

Imagine um modelo que juntasse a Fundação Tupy, Randon, Baterias Moura e Weg, para os motores elétricos. A Marcopolo, com seu sistema de distribuição internacional.

Em fundição, usinagem e montagem o Brasil tem uma competência fabril muito acima da média mundial, diz ele. Nosso aço é produzido mais barato do que o Chinês (apesar do triplólio do aço não repassar esses baixos custos) e nosso ferro gusa é o mais barato e de melhor qualidade do mundo. Em pouco tempo a Petrobrás poderá vender resinas a preços abaixo dos internacionais. E nossos custos trabalhistas na metalurgia já são próximos aos dos chineses. Com juros adequados, o país teria uma indústria automobilística amplamente competitiva.

Os automóveis brasileiros- Por Waldyr Kopezky - Esta matéria foi produzida em nov/08 na seção Painel da Revista AutoMOTIVO, da qual sou jornalista responsável. Nela, vocês verão que o Brasil JÁ POSSUI uma indústria automotiva nacional. só que não interessa ao empresariado (sempre ele!) emplacar um “brand” nativo. Leiam a seguir >>>

>>Interessa ao Brasil ter sua própria indústria automobilística?

“A força do empresariado brasileiro

Você lembra da Souza Ramos? Sim, aquela empresa que adaptava as pickups Ford (fazia kits para fechar, ou transformava em cabine dupla) nos anos 80. Pois é, hoje Eduardo Souza Ramos - ao lado de Paulo Ferraz - são os responsáveis pela produção da Mitsubishi no Brasil. O País é o sétimo maior mercado para a montadora, que tem 1,3% do mercado nacional e deve registrar, este ano, crescimento de 48%. ‘Apesar de toda essa crise mundial, nossa política para o Brasil não muda’, disse Osamu Masuko, presidente mundial da empresa, na primeira visita de um presidente da empresa ao País.

O passeio, na verdade um deslocamento entre reuniões nos três dias de visita, feito em uma Pajero flex, cujo motor foi desenvolvido aqui. A Mitsubishi Brasil fabrica apenas os utilitários esportivos Pajero Sport e TR4 e as picapes Triton e L200, mas desenvolveu toda a tecnologia flex para eles. ‘Foi um grande trunfo para nós desenvolver esse motor. Isso está abrindo mercado para nós na Europa’, afirmou Masuko, que visitou ainda a fábrica em Catalão, Goiás. ‘O modelo flex que teremos na Europa não terá a mesma tecnologia, mas a engenharia básica e o método de desenvolvimento brasileiro serão aproveitados’.

Deixa eu explicar o desenrolar dos eventos que a matéria cobriu, mas não pôde expor, porque foi baseada em depoimentos não-oficiais:

A Mitsubishi Brasil - como tantas outras montadoras daqui - não é japonesa. É um franchising. E isso é mais comum do que parece. Dois empresários brasileiros são donos dela, e eles vinham sinalizando à matriz (que apenas gerencia marca e projeto) que o crescimento em nosso mercado dependia, fundamentalmente, de um desenvolvimento de carros com motor flex, o que os japoneses se recusavam a fazer, terminantemente.

Ora, o que os empresários brasileiros fizeram? Desenvolveram ELES MESMOS, aqui no Brasil, os motores Mitsubishi com tal tecnologia e puseram os veículos no mercado. Os japoneses ficaram fulos e, pela primeira vez, falaram seriamente em terminar a relação. O que os brasileiros fizeram? Esta é a parte engraçada!

Eles entraram em negociação com a Suzuki (creio que outras japonesas também falaram com eles, mas não há confirmação) e se prepararam para “saltar fora” da Mitsubishi.

Os japoneses entraram em pânico, pois o “blefe” da matriz foi tratado como ameaça séria e respondido com inteligência, desprendimento e um jogo de cintura muito grande, típico dos brasileiros. Pois bem, o presidente da montadora (que nunca havia estado em nosso País) veio para cá às pressas, aceitou o carro flex (até passou nele!) e ratificou a relação com os empresários. Este é nosso nível de eficiência! Que fique bem claro: o governo não precisa montar nada! O empresariado brasileiro JÁ POSSUI know-how, traquejo e experiência para fabricar carros (ninguém lembra da FNM?). O resto é conversa!

Para quem acha que o Brasil não pode desenvolver carros, o presidente da GM Brasil mostra que isso não é verdade. Veja o que ele disse:

“Ardila descartou que a venda da Opel, braço europeu da montadora, possa significar uma perda de transferência tecnológica para as operações locais. “A maioria dos nossos produtos vem do Brasil. É importante dizer que temos um dos mais avançados centros de tecnologia do mundo, com mais de 1,2 mil engenheiros e 300 designers que estão desenvolvendo nossos produtos”, afirmou.

Historicamente, a maioria dos carros da GM que circula no Brasil é baseada em modelos europeus produzidos pela Opel e não da subsidiária americana, como é o caso, por exemplo, do Corsa. Mas Ardila lembrou que há modelos, como o Meriva, que foram projetados no Brasil e depois exportados para outros mercados. “Já não existe mais produto europeu, americano ou brasileiro e sim processo de desenvolvimento que é mundial. O Brasil tem responsabilidade global por vários modelos”, disse.

Ardila ressaltou que o Brasil vendeu, nos últimos três anos, US\$ 430 milhões em serviços tecnológicos (engenharia e design) para unidades de fora da GM, dos quais US\$ 165 milhões foram recebidos apenas no ano passado. Ele garantiu que, neste período, a brasileira não comprou serviços tecnológicos da GM. “Não pagamos para a GM, nos últimos três anos, por tecnologia e isso não vai mudar”, afirmou.” Por Gustavo