

Brasil METAL



INTERNACIONAL

Ano I Nº 306
20 de Novembro de 2008

Índice

EUA : Trabalhadores não querem pagar a crise	01
UE já reclama da ajuda anterior	02
Comitê Mundial ArcelorMittal reúne-se em Minas Gerais	03
Como a crise vai atingir o Brasil?	04
Venezuela: Paralisação em efeito dominó	04
Menos petróleo, mais energia limpa	05

EUA : Trabalhadores não querem pagar a crise

O UAW descarta fazer mais concessões à indústria automotiva americana

Os empregados do setor automobilístico não são culpados pelos problemas nem farão mais concessões, embora os Três Grandes de Detroit precisem de ajuda, afirmou hoje o presidente do UAW, o Sindicato de Trabalhadores da Indústria Automotiva, Ron Gettelfinger.



Gettelfinger pediu ao Congresso dos Estados Unidos para aprovar o mais rápido possível um plano de resgate da indústria automotiva, preferivelmente antes da entrada do novo Governo.

"O enfoque tem que ser a economia inteira, em vez de apenas o contrato da UAW", disse Gettelfinger.

Considerou injusto que se peça aos trabalhadores para fazerem maiores sacrifícios diante da crise atual porque, segundo sua opinião, foram feitas "mudanças drásticas", no marco das negociações dos contratos coletivos pactuados no ano passado com as empresas.

No entanto, enfatizou que General Motors (GM), Ford e Chrysler, os Três Grandes de Detroit, são parte-chave da economia americana e precisam de uma ajuda.

Segundo Gettelfinger, os problemas do setor se devem a uma gama de fatores como a crise imobiliária, as restrições de crédito e a perda em massa de empregos em geral.

Ele afirmou que o setor está "no precipício" e expressou sua preocupação com a eventual quebra de um dos três fabricantes de automóveis que poderia prejudicar o resto, aprofundando a crise. (EFE, 15 nov).

Os parlamentares americanos discutiram no Congresso, no último Domingo, o plano democrata para resgatar a enfraquecida indústria automobilística. Os congressistas democratas dos Estados Unidos também defendem um novo auxílio à indústria automobilística para tirar as montadoras do atoleiro em que se meteram com a crise de crédito dos EUA. A idéia é garantir ao setor acesso aos fundos federais do plano de resgate de US\$ 700 bilhões do governo.

>>>>>>>>>>

EUA : Trabalhadores não querem pagar a crise >>>>>>>>

Os republicanos afirmam que não pretendem apoiar o projeto de lei, que prevê uma ajuda de 25 bilhões de dólares para o setor. Para eles a ajuda vai significar uma "intromissão inadmissível no mercado livre". Eles querem que as empresas peçam concordata, mesmo com a perda de milhares de empregos, e se utilizem da justiça para cortar custos trabalhistas e se tornar mais lucrativos.

Os líderes democratas querem a ajuda governamental para que o setor "continue o seu processo de reestruturação" – um processo que já custou 100 mil empregos desde 2006. O representante de Michigan, estado cuja capital é Detroit e concentra a indústria automotiva, senador democrata Carl Levin lembra que "indústria já cortou a metade da sua força de trabalho horista e um terço da mensalista". Para ele, "o enfoque vai mudar quando as pessoas perceberem as concessões já feitas pelo UAW, tanto em cortes de salários quanto em cortes de benefícios".

Para a cidade de Detroit, capital do estado de Michigan, os impactos da crise em que se encontra a indústria automotiva americana são dramáticos. De acordo com estatísticas governamentais, Michigan perdeu 47% dos empregos ligados à produção de carros nos últimos oito anos. No total, são 400 000 desempregados. Sede de GM, Chrysler e Ford e conhecida como capital mundial do carro, Detroit tem hoje o maior índice de desemprego entre todas as capitais americanas. Mais de 1,2 milhão de pessoas recebem assistência federal, uma espécie de Bolsa Família americano.

O problema é que alguns analistas dizem que mesmo com a ajuda governamental a continuidade da reestruturação das montadoras deverá custar mais 30 mil empregos e o fechamento de dez fábricas.

A discussão da ajuda governamental está sendo usada também como uma forma de pressão sobre o UAW e os trabalhadores. O Washington Post, por exemplo, declarou em editorial que caso o UAW não aceite "a flexibilização dos contratos e custos trabalhistas menores", então "o Congresso deveria deixar claro que a alternativa são os tribunais de falência, que é o mesmo que uma reestruturação radical".

Enquanto isso os trabalhadores se movimentam para pressionar o Congresso. Nesta semana os trabalhadores da seção 123 do UAW, que abrange fizeram manifestações de protesto e passeatas. Eles estão pressionando o senador Richard Lugar que se opõe à ajuda governamental para a indústria automotiva. Para Bill Matthews, que dirige a seção sindical UAW Local 123, é possível persuadir o senador a mudar sua posição.

UE já reclama da ajuda anterior

UE ameaça recorrer à OMC contra ajuda dos EUA a montadoras, uma ajuda aprovada em 25 de setembro para a produção de automóveis mais econômicos. A UE ainda não se pronunciou quanto às novas propostas.

A União Européia (UE) não hesitará em recorrer à OMC (Organização Mundial do Comércio) se considerar que o apoio financeiro do governo dos Estados Unidos ao setor automobilístico é ilegal, advertiu o presidente da Comissão Européia, José Manuel Durão Barroso.

"Embora os Estados Unidos não tenham comunicado o plano de maneira oficial, a UE está examinando o mesmo e, se verificar que se trata de uma ajuda estatal ilegal, atuaremos no plano da OMC", disse Barroso em entrevista à rádio francesa Europe 1.

O Congresso americano aprovou em **27 de setembro** uma ajuda de US\$ 25 bilhões às montadoras do país, para que as empresas possam reorientar a produção em direção a modelos mais ecológicos.

Os prazos de entrega do auxílio ainda não foram fixados, mas o valor já parece insuficiente diante do tamanho das dificuldades do setor.

As duas principais montadoras do país, General Motors e Ford, acumularam prejuízos de US\$ 30 bilhões no decorrer do ano. A Chrysler, cuja ação deixou de ser negociada, não divulga mais os resultados, mas também enfrenta dificuldades.

A OMC, com sede em Genebra, tem autoridade para resolver litígios sobre obstáculos à concorrência no comércio mundial. (FSP, 14.11.2008)

Comitê Mundial ArcelorMittal reúne-se em Minas Gerais

Nos dias 11 e 12 de novembro os representantes do Comitê Mundial de Saúde e Segurança da ArcelorMittal realizaram atividades no Brasil, nas cidades de Belo Horizonte e Timóteo



O secretário de Finanças da CNM/CUT, José Wagner de Oliveira, é membro do Comitê Mundial de Saúde e Segurança da ArcelorMittal

Após a formação do Comitê Global essa é a segunda reunião que os trabalhadores na ArcelorMittal realizam sobre o tema. A primeira foi no Cazaquistão há dois meses.

O comitê misto - já que há empresa e trabalhadores - vem se reunindo desde julho deste ano. Ele é fruto do Acordo Marco Internacional (AMI) para saúde e segurança assinado pela empresa e a **Federação Internacional dos Trabalhadores nas Indústrias Metalúrgicas (FITIM)**.

Segundo o secretário de Finanças da **Confederação Nacional dos Metalúrgicos** e trabalhador na ArcelorMittal Timóteo, **José Wagner de Oliveira**, a reunião em Minas Gerais foi bem propícia já que na semana anterior houve um acidente fatal em uma das plantas da empresa.

"Houve uma reunião entre os membros do Comitê Global que representam os trabalhadores e o comitê nacional dos trabalhadores na ArcelorMittal. Esse encontro permitiu que o comitê nacional se familiarizasse com a proposta do AMI e também esclarecesse várias dúvidas que o Comitê Global tinha", disse o representante da **CNM/CUT** no encontro.

Segundo **Rob Johnston**, coordenador do setor siderúrgico na **FITIM** e membro do Comitê, a escolha do Brasil como um dos primeiros lugares a ser visitado se deu por dois motivos: "O primeiro é que a empresa sempre alega que as plantas brasileiras são exemplo quanto à saúde e segurança e o segundo foi o fato do José Wagner, que também é membro do comitê, ter alertado para o fato de que provavelmente a orientação de divulgar o acordo em todas as plantas não seria cumprido", relatou.

Após a realização das reuniões e uma visita à planta de Timóteo, o Comitê pôde perceber que não há nada de exemplar no tratamento dado à saúde e segurança pelas plantas brasileiras e ainda confirmou-se a não divulgação do acordo aos funcionários. Todas as plantas representadas no Comitê Nacional disseram não haver qualquer informe nos quadros de avisos destinados aos funcionários.

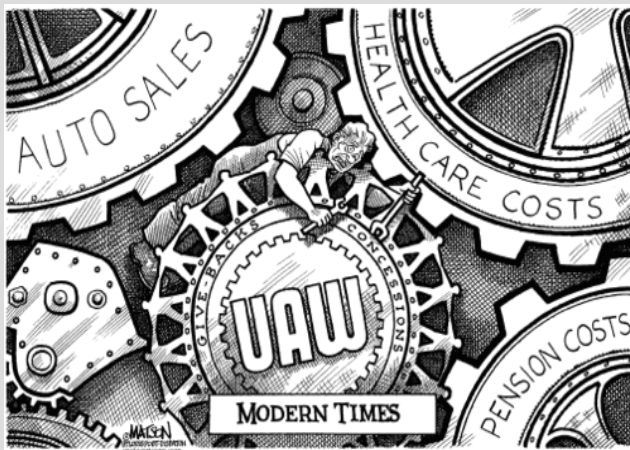
O Comitê também buscou informações para apurar o acidente fatal ocorrido na planta da Belgo, em Belo Horizonte, em que 2,5 toneladas caíram por cima do companheiro **Ricarte Campos de Souza**. "Ao contrário do comportamento que a empresa teve com a perita em segurança no trabalho indicada pelo sindicato, os representantes do Comitê tiveram acesso às informações e vão ajudar na apuração do caso. O trabalho está apenas começando!", afirmou **José Wagner**.

Segundo os membros do Comitê, muita coisa ainda terá que se modificar para que os padrões acordados no AMI sejam realidade para os trabalhadores brasileiros, mas o sucesso do encontro reafirma a importância de ações sindicais globais que demonstrem ao mundo que o discurso politicamente correto das grandes corporações não se sobrepõe aos valores centrais de alta produtividade e lucro. *(Flávia Silva - CNM/CUT)*

Como a crise vai atingir o Brasil?

Para a Revista Exame, que publicou **uma longa matéria** sobre a crise automotiva americana, uma matéria que sequer fala no UAW, não é uma situação catastrófica:

“Caso o cenário continue piorando, porém, o mundo inteiro pode sofrer um abalo sísmico com epicentro em Detroit. Um dos riscos, especialmente para GM e Ford, é uma desaceleração nas vendas nos países emergentes. O Brasil é um bom exemplo do que pode acontecer.



Os últimos dois anos têm sido os melhores da história da indústria automotiva brasileira, com recordes de vendas sendo batidos a cada mês. Por isso, as líderes do mercado local fecharam o ano passado no azul, e o mesmo deve acontecer em 2008 - ou seja, as operações brasileiras de Ford e GM estavam ajudando a cobrir um pouco o buraco causado pela crise americana. A má notícia é que os tempos de euforia estão acabando por aqui também.

A principal alavanca que impulsionou as vendas no Brasil foi o crédito, que tende a ficar mais restrito daqui em diante. E as montadoras estão se preparando para um cenário de vendas menores. A Ford anunciou no começo de novembro a antecipação em cinco dias de suas férias coletivas, a suspensão das horas extras aos sábados e o cancelamento temporário da implantação do segundo turno em sua fábrica de caminhões. "Houve uma queda de 11% nas vendas do último mês e é preciso ajustar a produção", diz Rogelio Golfarb, diretor da Ford. Ao menos por enquanto, não há planos de demissões na empresa. A GM, que havia implantado o terceiro turno na fábrica de São Caetano do Sul, no ABC paulista, e o segundo turno na unidade de São José dos Campos, teve de voltar atrás e deu férias coletivas a seus empregados em outubro.

Na avaliação de um executivo do setor, as filiais brasileiras de Ford e GM ainda estão em situação melhor do que suas matrizes, mas o aprofundamento da crise nos Estados Unidos pode reverter o quadro em pouco tempo. "Se a crise piorar e os investimentos forem cortados, a situação no Brasil também pode se agravar", diz o executivo. Para amenizar os efeitos da diminuição do crédito, o governo brasileiro anunciou uma linha de 4 bilhões de reais para o financiamento de automóveis."

Venezuela: Paralisação em efeito dominó

A indústria automotiva venezuelana terá o pior mês de novembro dos últimos anos. O conflito trabalhista que afeta a principal fabricante local de materiais de assento, Johnson Controls, paralisou as linhas de produção da Chrysler, Ford e General Motors de Valencia.

O impasse é originado por conta das atividades de sindicatos paralelos que promovem paralisações nas linhas de montagem de fabricantes de veículos e autopeças. As greves têm prejudicado as plantas da Toyota, MMC Automotriz, que produz Hyundai, Fuso e Mitsubishi, Vivex, a maior fornecedora de vidros para a indústria do país, e fabricantes de pneus.

Em comunicado, a Favenpa, Câmara de Fabricantes Venezuleanos de Produtos Automotores, disse que a greve na Johnson Controls compromete outras setenta empresa de autopeças, fornecedoras das linhas paralisadas por falta de assentos.

Das empresas mais afetadas se encontra a GM, que acabou de sair de uma paralisação de dois meses. A companhia havia fixado meta de produzir 150 mil veículos no país este ano, mas até agora não chega nem mesmo a 40% dos 130 mil que deveria ter produzido até outubro. Com duas plantas, a GM contabiliza produção 28% menor do que durante todo o ano de 2007, quando a indústria apurou queda de 20%. (Autodata, 18.11.2008)

Menos petróleo, mais energia limpa

Ricardo Young

Todos nós já sabemos e a maioria dos experts no assunto já confirmou que o Brasil tem potencial para liderar o mercado global de energias limpas. Isso, porque já temos uma posição forte com o etanol de cana-de-açúcar e ainda contamos com diversas possibilidades a partir de uma porção de plantas da nossa biodiversidade. É por este motivo que o economista Ignacy Sachs adotou a expressão “civilização da biomassa” para explicar as imensas oportunidades que nossos recursos naturais oferecem para o Brasil resolver seus problemas de desigualdade e de meio ambiente.

O problema é que nem toda oportunidade é bem aproveitada, não é mesmo?

Na última semana, o governo de São Paulo anunciou uma linha de crédito de 4 bilhões de reais para ajudar as montadoras automotivas a superar a crise financeira. O governo de Minas Gerais também anunciou estímulo semelhante. E a CEF vai liberar 2 bilhões de reais em crédito direto ao consumidor para incentivar a compra de eletrodomésticos, de móveis e de material de construção. Esse tipo de atitude tem sido comum nos países e é importante para manter os empregos e o consumo.

Porém, não podemos esquecer que junto com a crise financeira, temos uma crise ambiental também em curso no mundo, com o aquecimento global. Assim como é urgente evitar uma recessão, é urgente também diminuir nossa dependência do petróleo. Já que, no Brasil, os governos estaduais estão fazendo uso de sua autonomia para tomar atitudes que garantam o emprego da população, porque não aproveitam o momento para induzir uma transformação da nossa matriz energética e mesmo nos processos produtivos?

Essa seria uma clara oportunidade de exigir que uma parte destes recursos fosse aplicada nos motores S50 de caminhões. Com isso, seriam preservados das altas taxas de enxofre, ainda existentes no diesel nacional, e das doenças respiratórias os pulmões dos cidadãos. Em última instância, são eles que vão comprar os veículos que começam a encalhar nos pátios.

E por falar em veículos, por que não incentivar – já que estamos falando de dinheiro público – alternativas ao transporte individual? Por que não financiar vans escolares, para alunos da periferia? Ou utilitários para transporte coletivo em rotas mais curtas, nos bairros? Ou ainda para ampliar o atendimento a idosos e deficientes, para renovar a frota de ambulâncias, para Poupatempos móveis?

Há tantas maneiras de vencer a crise e resolver nossas antigas mazelas!

Nos Estados Unidos, Obama tem demonstrado preocupação com todos esses assuntos e se vê diante de uma grande contradição: ao mesmo em tempo que é preciso fazer investimentos de curto prazo, é preciso aproveitar a oportunidade para construir uma nova economia, com resultados de longo prazo.

Em seus discursos, ele tem dito que vai cobrar das empresas e da sociedade que contribuam com o Estado para resolver problemas sociais e ambientais. Isso inclui ações de responsabilidade por parte das indústrias como um todo. Ele afirmou que vai auxiliar a GM, por exemplo, desde que a empresa se comprometa a investir em energias limpas. Assim, alimenta-se um novo ciclo, cada vez mais livre do petróleo. Para resolver o problema de curto prazo, Obama exige a contrapartida do investimento no futuro, preparando as bases para uma economia com menos carbono e calcada em energias renováveis. A promessa de grandes obras em saneamento nos faz antever uma preocupação socioambiental que não tem sido comum entre seus pares no Ocidente.

Esperamos que ele consiga cumprir essas promessas e que o Brasil siga seu exemplo. Só assim poderemos pensar no futuro e, neste futuro, enxergar o Brasil como um país líder no mercado de energias limpas. *(Carta Capital, 18.11.2008)*