



Ano I Nº 307
27 de Novembro de 2008

Índice

Sindicatos querem garantias contra a Crise	01
Carta de Leo W. Gerard do USW aos trabalhadores	02
Daimler não reduzirá produção de caminhões na Alemanha	02
Porsche interrompe produção em fábrica alemã	02
Indústria automobilística: as razões da crise	03
Trabalhador perderá poder aquisitivo	04

INTERNACIONAL

Sindicatos querem garantias contra a Crise

Movimentos sociais pedem garantias para emprego e renda durante a crise financeira mundial

Uma das principais reivindicações apresentadas hoje (26) pelos movimentos sociais que participaram do encontro com o governo federal, no Palácio do Planalto, foi a preservação do emprego e da renda dos trabalhadores, como forma de combater a crise financeira internacional.

Durante o evento, o presidente da Central Única dos Trabalhadores (CUT), **Artur Henrique**, também ressaltou a necessidade da redução dos juros e o fim do superávit primário. "Nós não estamos propondo irresponsabilidade fiscal, não estamos propondo ganância", disse o sindicalista, explicando que a proposta é de que os recursos do superávit sejam destinados a investimentos em programas sociais e no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).



A **Confederação Nacional dos Metalúrgicos (CNM/CUT)** esteve representada no encontro pelo presidente **Carlos Alberto Grana**, os secretários **José Wagner de Oliveira** (finanças), **Ubirajara de Freitas** (organização), **Edson Carlos da Rocha** (saúde), **Milton Viário** (nacional) e o membro da diretoria executiva, **Claudir Nespolo**.

Também foi solicitado ao governo que os bancos públicos não sejam utilizados para socorrer empresas privadas, especialmente bancos e que as empresas ajudadas garantam a manutenção dos empregos. "Nós não podemos utilizar dinheiro público para bancos ou empresas que vão demitir trabalhadores", ressaltou Artur Henrique.

O ministro da Fazenda, **Guido Mantega**, o ministro-chefe da Secretaria Geral da Presidência da República, **Luiz Dulci**, e a ministra-chefe da Casa Civil, **Dilma Rousseff**, apresentaram as medidas tomadas para combater a crise internacional e um balanço das políticas sociais do governo federal.

Esperado até o final do evento, o presidente Lula não compareceu, por causa da viagem que fez a Santa Catarina, para acompanhar a situação das cidades afetadas pela chuva no estado. A explicação da ausência foi dada pela ministra Dilma, que evitou comentar as manifestações dos movimentos pela sua candidatura à Presidência nas eleições de 2010. (*Agência Brasil, 26.11.2008*)

Carta de Leo W. Gerard do USW aos trabalhadores

Por ocasião do feriado do Dia de Ação de Graças o presidente do USW, o sindicato dos trabalhadores siderúrgicos dos Estados Unidos comentando a ajuda governamental à indústria automotiva.

Na carta ele lembra seus companheiros da situação de crise financeira do país, apesar da data festiva. "Todos nós sentimos os feitos desse tempo difícil e precisamos fazer o que pudermos para prevenir que a crise piore. Isso significa que devemos apoiar um pacote de assistência de emergência para as montadoras dos Estados Unidos.

Gerard enfatiza sua posição acrescentando: "Vamos ser claros: isto não significa um socorro (bailout) que ajuda apenas Wall Street. Este é um empréstimo para ajudar a "Rua Principal" [uma referência às pequenas cidades dependentes da indústria automotiva] e para proteger os nossos empregos."

E continua: "A indústria automobilística emprega milhões de homens e mulheres que trabalham duro e fornece pensões e auxílio saúde para milhões mais de aposentados. Esses empregos que sustentam famílias são vitais para comunidades em toda a nação, inclusive dezenas de empregos de siderúrgicos diretamente ligados à indústria automotiva".

Gerard finaliza sua mensagem pedindo aos seus associados que escrevam cartas aos congressistas de suas regiões para que apoiem o auxílio à indústria automotiva, uma questão em discussão no Congresso. "É necessário que seja aprovada um empréstimo ponte de emergência que permita à indústria automobilística continuar com suas atividades. Ao mesmo tempo é necessário a inclusão de requisitos que protejam os pagadores de impostos"

Daimler não reduzirá produção de caminhões na Alemanha

O homem forte do negócio de caminhões do Grupo Daimler disse na terça-feira, 25, à agência Associated Press que não planeja cortar horas de trabalho nas fábricas da Alemanha em futuro próximo, apesar de não poder dizer o mesmo com relação às plantas nos Estados Unidos.

Andreas Renschler salientou que a empresa ainda não viu necessidade de reduzir a produção de caminhões, embora planeje cortar a maior parte dos trabalhadores de meio período até o fim do ano.

Renschler reconhece que a empresa, da qual pertencem as marcas Mercedes-Benz, Freightliner, Western Star e Fuso, também enfrenta o encolhimento da demanda: "Mas esperamos pelo pior na primeira metade do ano que vem. O mercado estadunidense deverá levar muito mais tempo para se recuperar".

Em outubro a empresa descontinuou a marca de caminhões Sterling e fechou duas fábricas nos Estados Unidos, dispensando 3,5 mil trabalhadores. Renschler lembrou, porém, que mantém os planos de abrir mais uma fábrica no México no ano que vem. (*Autodata*, 23.11.2008)

Porsche interrompe produção em fábrica alemã

A fabricante alemã de veículos esportivos Porsche interrompeu a produção na fábrica de Stuttgart-Zuffenhausen, na Alemanha. A medida é uma adaptação à queda da demanda. Em um comunicado, a empresa informou que "não pode evitar a atual tendência de baixa da indústria automobilística".

Com horas extras devido ao ritmo acelerado de produção no ano passado, os empregados da Porsche poderão compensar as folgas sem jornadas reduzidas.

A Porsche também reduziu as previsões de venda para 2008 e não espera vender tantos veículos quanto no ano passado (98.652 automóveis) em seu ano fiscal 2008/09, que termina em 31 de julho.

De olho na redução de demanda, a BMW também dará férias prolongadas de Natal a engenheiros e funcionários administrativos entre 15 de dezembro e 6 de janeiro, e não só aos trabalhadores da cadeia de produção, segundo a revista "Focus". (*Agência Efe*, 26.11.2008)

Indústria automobilística: as razões da crise

Stéphane Lauer

A indústria automobilística, tanto a europeia quanto a americana, é a primeira grande vítima da crise financeira. A velocidade com a qual o setor vem sofrendo as conseqüências do desaquecimento econômico tem algo espantoso.

As vendas vêm desmoronando dos dois lados do Atlântico. Os anúncios de fechamentos de usinas vêm se multiplicando. Nenhuma montadora escapa de uma revisão drástica das suas perspectivas de faturamento. Diversas razões explicam o caráter repentino e a rapidez avassaladora do desastre.



Em primeiro lugar, a indústria automobilística apresenta uma extrema sensibilidade às variações de consumo. Não há nada mais fácil para as famílias ou as empresas do que postergarem em seis meses, e até mais, a compra de um veículo, uma vez que se trata de uma aquisição pesada para todo e qualquer orçamento. Além disso, a indústria automobilística vem sendo atingida em cheio pela crise do crédito. Nos países desenvolvidos, os três quartos dos carros são comprados a crédito. Quando o acesso a este último torna-se mais difícil, o impacto sobre as vendas é imediato.

A terceira razão diz respeito à organização do setor, no qual todas as atividades são concatenadas e interdependentes. Basta que os consumidores compareçam em menor número nos centros de vendas das concessionárias para que as usinas sejam obrigadas a reduzir suas cadências de produção, e até mesmo a fecharem parcialmente. Além disso, a estocagem de veículos produzidos, mas que não foram vendidos, revela ser muito mais custosa do que a colocação em regime de desemprego parcial de uma parte dos assalariados.

Administração deficiente

Uma vez definido este contexto, a situação da indústria automobilística nos Estados Unidos e na Europa tem de fato poucas coisas em comum. Com efeito, nos Estados Unidos, esses problemas conjunturais vêm se somar a uma pesada crise estrutural.

Assim, é evidente que os atuais problemas das montadoras americanas já estavam amplamente configurados, muito antes da crise dos "subprimes" (créditos hipotecários de taxas variáveis). Em primeiro lugar, há muitos anos que os erros estratégicos manifestos das montadoras vêm produzindo seus efeitos: no decorrer dos anos 1980, a General Motors (GM), a Ford e a Chrysler se precipitaram para tirar proveito do lucrativo mercado das vans 4X4, deixando amplas avenidas para os japoneses no segmento dos carros pequenos. Agora que, por conta da disparada dos preços da gasolina, os consumidores americanos não querem mais comprar as 4X4, as "Big Three" (as Três Grandes) se encontram presas numa armadilha, uma vez que elas nunca conseguirão recuperar o terreno que elas perderam nos últimos 15 anos.

Além do mais, a sua administração revelou ser deficiente. Apesar de amargar perdas no valor de US\$ 50 bilhões (cerca de R\$ 116 bilhões) e uma redução drástica das suas partes de mercado, nunca o conselho de administração da GM chegou a questionar as decisões estratégicas do seu CEO, Rick Wagoner. Enquanto isso, na Ford, as hesitações tiveram um preço alto, a ser pago à vista. Bill Ford, o herdeiro da família não era o homem certo para enfrentar a situação e foi obrigado a ceder seu lugar depois de alguns meses para Allan Mulally. A Chrysler, por sua vez, vem pagando pelas conseqüências dramáticas da sua fusão fracassada com a montadora alemã Daimler. >>>

Por fim, há muitos anos que a GM, a Ford e a Chrysler vêm padecendo de uma estrutura de custos não adaptada às novas realidades. Obrigadas a assumirem as aposentadorias e as despesas com saúde dos seus assalariados, as montadoras americanas se vêem forçadas a arcar com um custo adicional médio por carro de US\$ 1.400 (cerca de R\$ 3.220) em relação às suas principais concorrentes japonesas. Um acordo com os sindicatos ainda chegou a ser firmado no ano passado, o que fez com que elas pudessem se livrar destes encargos, mas, a novidade sem dúvida aconteceu tarde demais: os seus efeitos só começarão a ser sentidos a partir de 2010. Daqui até lá, as Big Three terão todo o tempo do mundo para morrerem dez vezes.

Em meio a este contexto, a crise atual nada mais é do que o catalisador de uma multidão de problemas, que, caso eles tivessem sido enfrentados em tempo hábil não teriam conduzido as Big Three à beira da falência. Tradução de Jean-Yves de Neufville) (*Le Monde*, 20.11.2008)

Trabalhador perderá poder aquisitivo

Aumento dos salários reais na América Latina foi insatisfatório apesar do crescimento econômico registrado na região. A conclusão é do informe mundial sobre salários 2008/09 "Salários mínimos e negociação coletiva: rumo a uma política salarial coerente", divulgado ontem (25), em Genebra, pela **Organização Internacional do Trabalho**, que conta com uma análise sobre a "**Evolução dos salários na América Latina, 1995-2008**".

O relatório mundial afirma que todos os indícios apontam para o enfraquecimento do poder aquisitivo dos trabalhadores: "No futuro imediato, prevêem-se momentos difíceis para muitos trabalhadores. O crescimento econômico lento ou negativo, junto a preços muito instáveis, reduzirá os salários reais de muitos trabalhadores em particular nos lares pobres e de salários baixos. Em muitos países, as classes médias também são afetadas. É provável que se intensifiquem as tensões pelos salários, e que o lugar do trabalho resulte mais vulnerável a conflitos salariais".

Essa seria a situação na América Latina. O enfraquecimento do poder aquisitivo dos trabalhadores, uma vez que o salário real não acompanha o desempenho econômico, deixa a região com uma pequena margem de ajuste diante da crise internacional. O estudo sobre a evolução dos salários revela, após avaliar as variações no salário médio real em 11 países da região, um resultado bastante insatisfatório. Paraguai, Brasil, Uruguai, Argentina e Panamá tiveram perda real no salário; Costa Rica manteve o mesmo salário real; Chile, México, Peru e Venezuela obtiveram aumento de apenas 1% ao ano; somente em Honduras houve um aumento significativo de 2,9%.

A análise destaca ainda que, no âmbito do mercado de trabalho, começou-se a esboçar as primeiras conjecturas acerca do impacto que a crise terá sobre o desemprego e se estão revisando os instrumentos de política de emprego com os que se conta para enfrentar diferentes hipóteses. A avaliação é que os países a região não chegaram à crise em um contexto de folga salarial, mas sim em situação contrária: "A evolução dos salários em um período de 12 anos mostra que na maior parte dos países, os mesmos se retraíram ou apresentam modestos incrementos diante do desempenho econômico".

O estudo analisa ainda a pressão inflacionária por que passou vários países da América Latina, produto principalmente do aumento dos preços internacionais de alimentos e combustíveis. Nos últimos meses, no entanto, sua forte queda nos mercados internacionais assim como a perspectiva de uma desaceleração econômica são elementos centrais para a redução da inflação. "É importante que as políticas salariais levem em conta as projeções de inflação futura e consolidem essa tendência decrescente como parte da estratégia para aumentar o poder aquisitivo dos salários", afirma.

Levando em conta o contexto atual, o informe mundial exorta os governos a dar mostras de um forte compromisso com a proteção do poder aquisitivo se suas populações e, portanto, a estimular o consumo interno: "Em primeiro lugar, deveria incentivar os interlocutores sociais a buscar a maneira de prevenir uma redução ulterior da parte do PIB destinada aos salários com respeito à proporção estabelecida aos benefícios. Em segundo lugar, os níveis dos salários mínimos deveriam aumentar sempre que for possível para proteger os trabalhadores mais vulneráveis. Em terceiro lugar, os salários mínimos e a negociação salarial deveriam complementar-se com a intervenção pública, por exemplo, com medidas de apoio aos salários".