



Confederação Nacional dos Metalúrgicos da CUT Ano V nº 12 06.04.2005

Resistem os trabalhadores da Mercedes

Daimler-Chrysler: CUT quer reunião com a direção mundial da empresa

A Central Única dos Trabalhadores quer discutir com a direção mundial da Daimler-Chrysler, na Alemanha, uma solução que garanta a continuidade das operações da unidade da montadora em Juiz de Fora (MG). A intenção da CUT, segundo seu presidente, Luiz Marinho, é cobrar a responsabilidade social e ética da empresa com os trabalhadores diretos e indiretos da planta, com os governos federal, estadual e municipal e com a população da cidade, diante dos rumores que dão conta da possibilidade de fechamento daquela planta da empresa.

O anúncio foi feito durante coletiva à imprensa na tarde de hoje (dia 6), que teve também a participação do representante brasileiro no Comitê Mundial dos Trabalhadores da Daimler-Chrysler, Valter Sanches. A montadora emprega diretamente 1.100 metalúrgicos e seu futuro está incerto diante da decisão de não utilizar suas instalações para a produção do modelo Smart e da ociosidade na produção do Classe A. Alguns meios de comunicação alemães, inclusive, divulgaram ontem a intenção da empresa em fechar a unidade.

"Quando cobro a responsabilidade social e ética da Daimler-Chrysler, falo do retorno que a montadora precisa dar para o País diante dos inúmeros benefícios fiscais e de infra-estrutura que recebeu para instalar a planta em Juiz de Fora, além do compromisso com os trabalhadores que emprega", afirma Marinho.

O pedido de reunião com a direção mundial da Daimler será feito nos próximos dias e a CUT quer envolver neste processo, além das diretorias do Sindicato dos Metalúrgicos de Juiz de Fora e da Confederação Nacional dos Metalúrgicos da CUT (CNM/CUT), representantes do governo e do legislativo mineiro, da Prefeitura e do Executivo federal. "Os poderes públicos estão diretamente interessados nesta questão, já que são credores da empresa em função dos benefícios e financiamentos que concederam", completa o presidente da CUT.

Ociosidade

A capacidade de produção da Daimler-Chrysler em Juiz de Fora é de 70 mil veículos/ano, mas tem chegado a cerca de 10% deste potencial. Desde o segundo semestre de 2004, inclusive, os trabalhadores fazem uma jornada de 20 horas semanais (contra as 44 horas contratuais). Para Valter Sanches, que também é da direção da CNM/CUT, a desvalorização cambial promovida pelo governo em 1998 foi um dos motivos para que as vendas do Classe A não decolassem. "O valor do carro, cerca de US\$ 17 mil, ficou inviável para o consumidor depois da desvalorização cambial", avalia.

Sanches lembra ainda que os trabalhadores de Juiz de Fora são os que trabalham mais - considerando a jornada de 44 horas - e ganham menos em relação a todos os demais da Daimler-Chrysler no mundo. Eles ganham menos de um terço do que recebem os metalúrgicos da empresa em São Bernardo do Campo. "Enquanto o salário médio em São Bernardo é de R\$ 3.500,00, em Juiz de Fora é de R\$ 1.000,00", exemplifica.

A ociosidade da montadora pode provocar, ainda segundo o dirigente da CNM/CUT, a demissão de mais de 200 trabalhadores de empresas fornecedoras da Daimler-Chrysler.

Ato público

Sanches e Marinho anunciaram também que nesta sexta-feira (dia 8), às 13h30, será realizado um grande ato público na Câmara Municipal de Juiz de Fora, em defesa da continuidade de operações da Daimler-Chrysler na cidade. Estarão presentes representantes das três esferas do Legislativo, sindicalistas e trabalhadores da montadora e das empresas fornecedoras.

Trabalhadores elaboram proposta para transportes

86 trabalhadores dos setores metalúrgico, aeroviário, portuário, rodoviário, metroviário e ferroviário ligados a CUT e a Força Sindical participaram do Encontro Nacional dos Trabalhadores nos setores automobilístico e de transportes realizado neste final de semana (01 a 03 de abril) em São Bernardo do Campo São Paulo.

O encontro foi organizado por TIE - Transnationals Information Exchange, CNM-CUT - Confederação Nacional dos Metalúrgicos da CUT, CNTT-CUT - Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes da CUT e CNTM-FS - Confederação Nacional dos Trabalhadores Metalúrgicos da Força Sindical.

Nestes três dias os trabalhadores discutiram políticas que permitam o crescimento sustentável do país; garantam o desenvolvimento de novos modais de transporte de passageiros e de cargas e sua respectiva integração no sistema produtivo através da adoção de uma nova matriz nacional de transportes; estabeleçam regras para o transporte rodoviário, visando sustentabilidade econômica, social e ecológica, ao mesmo tempo em que faça possível a redução de gastos com a manutenção da malha rodoviária, bem como a redução dos prejuízos causados ao sistema de saúde pública e à produtividade do país devido ao exagerado número de acidentes que ocorrem no Brasil; estimulem o transporte ferroviário, modelos bi-modais e/ou tri-modais e a adoção de uma nova matriz energética independente, renovável e não-poluidora; estabeleçam regras para os devidos períodos de transição e incentivos para as empresas que criarem empregos e adaptem sua produção ao novo modelo de transportes a ser adotado. Foi discutido um amplo programa de transformação da cadeia produtiva dos transportes baseado na participação e comprometimento de todos os setores da sociedade brasileira.

O encontro contou ainda com a presença de uma trabalhadora do Metro de Buenos Aires, Argentina, representantes do governo e de entidade de classe. *(TIE-Brasil, 03.04.2005)*

Renovar frota de transportes

Centrais fazem proposta para renovar frota de transportes

Após três dias de discussão sobre transportes no Brasil, a Central Única dos Trabalhadores (CUT), a Força Sindical e outras entidades representativas reunidas no Encontro Nacional Auto e Política de Transportes, comprometeram-se a elaborar uma proposta de melhoria do setor a ser entregue ao governo federal.

Como resultado do encontro, os membros dos sindicatos dos trabalhadores aeroviários, metroviários, ferroviários, rodoviários, portuários e metalúrgicos divulgaram um documento no qual já indicam algumas medidas a serem tomadas nos âmbitos públicos e privados. De acordo com o relatório são duas as prioridades para o setor de transportes: a renovação da frota de veículos do Brasil e mudança de matriz do transporte, altamente concentrado no modelo rodoviário, para o ferroviário e o fluvial.

"É preciso promover uma mudança na matriz de uma forma que não se cause prejuízo para o transporte rodoviário. Porém, essa concentração nas rodovias vai de encontro ao que hoje acontece nos Estados Unidos e na Europa", afirma Eduardo Pacheco, membro da executiva da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte (CNTT) da CUT. Segundo Pacheco, as centrais sindicais pretendem fazer um diagnóstico do setor de transportes até o fim deste mês e entregá-lo junto com uma proposta detalhada ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

De acordo com Pacheco, algumas mudanças de curto prazo já serão encaminhadas para os órgãos competentes. Entre elas, os sindicatos pretendem pedir a regulamentação do uso por Estados e municípios do imposto que incide sobre os combustíveis (Cide). "Vamos propor que os estados sejam obrigados a aplicar 50% dos recursos arrecadados em transporte público. Já para os municípios, vamos pedir o direcionamento integral da arrecadação", afirma Pacheco.

De acordo com ele, a medida é necessária para que haja uma maior segurança nos investimentos do setor. "Enquanto não tivermos uma fonte permanente de recursos, dificilmente vamos conseguir resolver os problemas do transporte de cargas e de pessoas no Brasil".

Câmaras setoriais

Os trabalhadores também planejam encaminhar para o governo federal um projeto que proponha a criação de câmaras setoriais de transportes de carga e de pessoas para que se otimize a gestão dos investimentos. "Os recursos existem e podem até ser suficientes, porém falta uma melhor articulação para a aplicação. Por isso queremos promover uma discussão sobre o uso das verbas públicas e privadas", explica Pacheco.

Quanto à renovação da frota, o integrantes da executiva da CNTT-CUT diz que as centrais sindicais já trabalham num projeto de criação de centros de reciclagem de automóveis antigos, com vistas à renovação da frota existente. "São cerca de 400 mil carros com mais de 15 anos no Brasil. No entanto, não podemos simplesmente renovar a frota e transformar os veículos antigos em perdas", diz.

Por isso, segundo Pacheco, a idéia é, num esforço conjunto entre o poder público e a iniciativa privada, estimular a criação de indústrias que reciclem os materiais dos automóveis. "Tanto o aço quanto o plástico contidos nos veículos têm tido altas relevantes de preços. Portanto, o melhor a se fazer é promover uma renovação da frota com o aproveitamento total dos veículos antigos. Dessa forma, vamos transformar perdas em investimentos".

Energética

Os trabalhadores ainda defendem a adoção de uma nova matriz energética independente, renovável e livre de poluentes, que se insira num amplo programa estatal de transformação da cadeia produtiva dos transportes. (*Tribuna da Imprensa, 04.04.2005*)

Metalúrgicos querem Câmara Setorial

Uma câmara setorial para o setor de transportes. Essa é a reivindicação de representantes sindicais de trabalhadores metalúrgicos e do setor de transportes ligados à CUT e à Força Sindical. Os sindicalistas querem discutir com o governo federal políticas principalmente para a área de transportes terrestres.

O pedido de nova câmara setorial foi definido domingo no último dia do Encontro Nacional Auto e Política de Transportes, em São Bernardo. A reivindicação fará parte de um documento a ser entregue ao governo nos próximos dias. Outra proposta a ser endereçada é que haja um programa de renovação da frota de veículos, exigência antiga do setor automotivo.

"Basicamente queremos voltar a ter um fórum tripartite (empregados, empresários e governo) com todos os atores do setor de transportes, incluindo a indústria de veículos, para interferir na política industrial", afirmou o secretário de organização da CNM (Confederação Nacional dos Metalúrgicos) da CUT, Valter Sanches.

Segundo Sanches, em que pese o governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva ter tido sensibilidade para atender questões pontuais do setor automobilístico – como o programa emergencial que há dois anos reduziu em três pontos percentuais o IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) dos veículos durante alguns meses –, não deu atenção para os fóruns de competitividade, que foram esvaziados.

Para o dirigente da CNM, a falta de participação de trabalhadores e empresas nas discussões de política industrial explica o fato de o programa Modercarga, de financiamento de caminhões para autônomos, não ter dado certo. "O Modercarga não atende o mercado porque não foi discutido pelos atores sociais e por isso, não surtiu o efeito de renovar a frota de caminhões", afirma.

Além de reivindicar uma câmara setorial, o documento de propostas dos sindicalistas abordará também a necessidade de renovação da frota de veículos. Sanches cita que a idade média da frota de ônibus no país é de 11 anos e a dos caminhões, de 18 anos. No caso dos carros, 35% da frota em circulação tem mais de 10 anos, de acordo com estimativa do Dieese (Departamento Intersindical de Estatística e Estudos e Sócio-Econômicos).

Na avaliação do sindicalista, um programa de renovação de frota estimularia a produção de veículos e também teria impactos positivos no meio-ambiente e na redução dos acidentes de trânsito. "O carro antigo, de antes de 1994, polui cinco vezes mais que o atual, sem falar nas condições de segurança", afirma.

Matriz – O encontro realizado em São Bernardo, que reuniu representantes de sindicatos dos metalúrgicos, aeroviários, metroviários, ferroviários, rodoviários e portuários, definiu ainda outras prioridades para o setor de transportes. No documento a ser enviado à Secretaria Geral da Presidência, os trabalhadores, por exemplo, colocam a necessidade de mudança da matriz do transporte, concentrado no modelo rodoviário, para o ferroviário e o fluvial.

Além disso, os sindicatos pretendem pedir a regulamentação do uso por Estados e municípios do Cide (imposto que incide sobre os combustíveis) para que os Estados sejam obrigados a aplicar 50% dos recursos arrecadados em transporte público. Para os municípios, a intenção é que toda a arrecadação seja destinada a essa finalidade. (Leone Farias) (*Diário do Grande ABC, 05.04.2005*)

Trabalhador tenta barrar corte na Mercedes

Empresa desiste de produzir carro, mas sindicato quer manter 1.100 vagas em troca de benefícios fiscais obtidos em MG

Os funcionários da Mercedes-Benz (atual DaimlerChrysler) de Juiz de Fora (MG) reagiram ao anúncio de que a montadora desistiu de produzir o veículo Smart no Brasil e vão recorrer ao Comitê Mundial dos Trabalhadores da DaimlerChrysler para evitar a demissão de 1.100 trabalhadores.

Manifestações e paralisações devem ocorrer a partir das próximas semanas para pressionar a garantia de empregos, segundo informaram sindicalistas que representam esses metalúrgicos.

Ao comitê internacional, que tem assento no conselho de administração do grupo, os empregados devem encaminhar documentos em que revelam o valor total de incentivos fiscais recebidos pela montadora para construir a fábrica de Juiz de Fora.

"Queremos discutir o comportamento da empresa. Neste momento, tem de assumir sua responsabilidade e dizer o que vai acontecer com o empreendimento feito em Minas. A empresa conseguiu milhões de dólares de benefícios", disse Luiz Marinho, presidente da CUT, central a qual é filiado o Sindicato dos Metalúrgicos de Juiz de Fora.

"A situação do jeito em que está caminha para o fechamento da fábrica. Não dá para você chupar a laranja e jogar o bagaço fora", acrescentou.

Em comunicado divulgado na última sexta-feira, a montadora informou que a decisão de interromper a produção do Smart foi tomada pela direção mundial do grupo DaimlerChrysler.

Além do cancelamento do projeto Smart, a montadora informou que a produção do Classe A na fábrica mineira será concluída no segundo semestre deste ano e que não há previsão de corte de pessoal. "A divisão Mercedes Car Group está estudando alternativas para a fábrica de Juiz de Fora durante as próximas semanas."

A Folha apurou que entre as vantagens obtidas pela empresa - do governo estadual de Minas Gerais e da Prefeitura de Juiz de Fora- estão: doação de um terreno de 2,6 milhões de metros quadrados, isenção de impostos estaduais e municipais (ou redução de alguns deles, dependendo do tributo) por um período de dez anos, além de empréstimos do BNDES e de fundos estaduais.

Segundo levantamento dos sindicalistas, só com o Proim (Programa de Indução à Modernização Industrial), um fundo estadual de financiamento, foi conseguido empréstimo de US\$ 80 milhões, com juros de 3,5% ao ano, para a construção da fábrica, iniciada em 1996. Hoje, esse juros é de 6% ao ano mais TJLP.

O governo mineiro também concedeu empréstimos, com juros subsidiados, por meio do Fundo Mega -criado para conceder capital de giro à montadora e garantir a instalação da fábrica em Juiz de Fora. "Por esta linha a empresa poderia obter emprestado até 8% do seu faturamento anual líquido por um prazo de dez anos", disse Valter Sanchez, do comitê mundial e secretário da Confederação Nacional dos Metalúrgicos da CUT.

No levantamento, ainda constam US\$ 180 milhões conseguidos com o BNDES. A empresa não informa o valor dos benefícios fiscais obtidos.

A fábrica de Juiz de Fora, onde foram investidos US\$ 820 milhões, tem capacidade instalada para produzir 70 mil carros por ano. Em 2004, fabricou cerca de 5.000 unidades. De 1999 até 2005, foram produzidas 61 mil unidades do Classe A. A estimativa para 2005 é fabricar 3.600 unidades. (Claudia Rolli, da Reportagem Local) *(Folha de S.Paulo, 05.04.2005)*

Fornecedores também vão fechar fábricas

No rastro do anúncio da MercedesBenz feito na sexta-feira, de parar a produção do Classe A em Juiz de Fora (MG) e de não fabricar o Smart Formore, empresas de autopeças também anunciam a desativação de suas operações. ThyssenKrupp, Johnson Controls, Lear, Aethra e Decoma/Magna comunicaram ao Sindicato dos Metalúrgicos a suspensão de atividades e dispensa de trabalhadores nas próximas semanas.

As autopeças inauguraram operações de montagem no complexo da Mercedes-Benz para abastecer o Classe A, que vai sair de linha em agosto. Juntas, elas empregam mais de 200 pessoas. Algumas já haviam acertado o fornecimento para o Formore, como a Magna, que produziria a tampa traseira do veículo.

Com a suspensão dos dois veículos, o futuro da fábrica, inaugurada em 1999, está ameaçado. A Mercedes-Benz diz que analisa outros projetos, mas até o presidente do Sindicato dos Metalúrgicos

de Juiz de Fora, Geraldo Werneck, teme pelo desfecho. "Ouvimos essa conversa há vários anos." O sindicalista aguarda para sexta-feira uma audiência pública com representantes dos governos estadual, municipal e da empresa para tentar obter uma garantia de que a fábrica não será desativada.

Os cerca de 1,1 mil funcionários diretos da montadora trabalham hoje quatro dias por semana e têm garantia de emprego até fevereiro.

A Secretaria de Indústria e Comércio de Minas aguarda a decisão da empresa sobre o estudo de um novo projeto. O governo não divulga o valor de subsídios dados ao grupo na época da instalação, que incluíram terreno, serviços de infra-estrutura e incentivos fiscais.

Segundo o membro brasileiro do Comitê Mundial da DaimlerChrysler, Walter Sanches, ao mesmo tempo em que cancela um projeto no Brasil, o grupo anuncia a produção de um utilitário pequeno na Alemanha. Para produzir esse veículo, a montadora negocia com os trabalhadores jornada extra aos sábados. "Aqui os funcionários trabalham 20 horas por semana e há risco de fechar a fábrica; por que o projeto não pode ser feito no Brasil?", questiona.

Este é o segundo anúncio de fim de produção de um modelo considerado de mais luxo no País.

A Audi deixa de produzir, em 2006, o A3 na fábrica conjunta com a Volkswagen no Paraná.?
e5(Cleide Silva) (O Estado de S.Paulo, 05.04.2005)

Setor automotivo bate novo recorde

A indústria automobilística brasileira acelerou em março, apesar dos aumentos de preços e da taxa básica de juros mais elevada. Foram vendidos no primeiro trimestre deste ano cerca de 371 mil veículos, 4,8% a mais que em igual período do ano passado. É o melhor desempenho de vendas para o primeiro trimestre desde 2001.

O resultado é positivo para o Grande ABC, responsável por 25% da produção de automóveis e de 59% da construção de ônibus e caminhões do Brasil. Mantidas as perspectivas atuais, o setor automotivo deverá atingir um crescimento de 5% na produção sobre os 2,2 milhões de unidades fabricadas no ano passado, que ostenta o recorde de produção.

Somente no mês de março, as vendas somaram 149,5 mil veículos zero km vendidos, crescimento de 30,19% na comparação com fevereiro e de 5,7% ante março de 2004. Os dados foram divulgados ontem pela Fenabrave (Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores), que toma como base o cadastro de licenciamentos do Renavam (Registro Nacional de Veículos Automotores).

Entre as explicações para os bons resultados, na avaliação dos concessionários, estão os lançamentos de modelos e os eventos promocionais com taxas de financiamento atrativas.

O vice-presidente da Fenabrave e presidente do Sincodives (Sindicato dos Distribuidores de Veículos do Estado de São Paulo), Octávio Leite Vallejo, avalia que, devido às promoções, as vendas financiadas de veículos não sofreram redução, mesmo após as sucessivas altas do juro básico (a Selic) do Banco Central. Tradicionalmente, em torno de 70% das compras de carros feitas pelos consumidores são por financiamento.

Vallejo fez a ressalva de que março teve 22 dias úteis enquanto o mês anterior, apenas 19. Para ele, os dias úteis a menos e o Carnaval em fevereiro explicam em parte a alta expressiva por essa comparação.

Boas perspectivas – Os concessionários tiveram motivos para comemorar. Na Volkswagen Savol, de Santo André, houve crescimento de 15% no volume vendido em relação a fevereiro, com o total de 150 unidades de novos comercializadas no mês. "Os feirões e as taxas atrativas deram uma ajuda boa", afirma o gerente Edimar Vieira de Lima. Ele acrescentou que a expectativa em torno do utilitário CrossFox, que foi lançado há poucos dias, também gerou fluxo de público à loja. O modelo para pronta entrega chega na revenda na próxima semana.

A rede Ford Sandrecar também registrou expansão nas vendas, de 12% na comparação com o mês anterior. As três lojas da rede (em Santo André, São Bernardo e Mauá) comercializaram em março 259 carros zero km. O gerente de vendas da concessionária, Sebastião Lira, atribui a melhor performance à linha de veículos da marca e ao impulso dado por promoções de fábrica e da própria Sandrecar, entre outros fatores. As taxas promocionais têm surtido efeito. "O financiamento cresceu, apesar das decisões do Banco Central", afirma. A rede vai fazer um feirão nos próximos dias 9 e 10 na loja de São Bernardo.

Já as concessionárias Chevrolet de toda a Região Metropolitana de São Paulo (incluindo as do Grande ABC), em parceria com a General Motors, realizam neste final de semana a ação promocional intitulada Breca Varejo. As lojas da marca ficaram fechadas ontem para reabrir hoje e

amanhã com inúmeras ofertas aos clientes, como condições especiais de preços, prazos e taxas. Entre as promoções, o cliente poderá comprar o modelo Chevrolet Celta 2005 com motor 1.0 VHC na versão intermediária Spirit pelo mesmo preço da versão de entrada.

Ranking – No ranking total de vendas de zero km no mercado interno, a Volkswagen lidera no trimestre, com 24,3% de participação nas vendas. Em seguida vem a Fiat, com 23,1%, e em terceiro a General Motors, com 19%. Nos dados da Volks estão incluídos caminhões e ônibus, que Fiat e GM não fabricam.

A Ford se mantém em quarto lugar, com 13,4% de participação no total vendido. Se observadas as vendas apenas de automóveis e comerciais leves no trimestre, a Fiat assume a primeira colocação (24,6%), a Volkswagen fica em segundo (23,5%) e a General Motors permanece na terceira posição (20,1% de fatia). Por esse critério, a Ford, em quarto, tem 13,2% de participação. Já na área de caminhões, Volkswagen está na frente (31,38%) em uma disputa acirrada com a Mercedes Benz, que tem 30,7%. Mais atrás está a Ford (18,4%). (Leone Farias) (*Diário do Grande ABC*, 02.04.2005)

Chile propõe abrir mercado automotivo

País propõe abrir mercado, mas faz exigências

Em uma ambiciosa jogada comercial, o Chile propôs ao governo brasileiro a abertura completa e imediata de seu mercado automotivo e de veículos pesados, o que permitirá a participação de montadoras brasileiras em um processo de licitação para a compra de 2.000 ônibus para o projeto de transporte urbano Trans-Santiago. Trata-se de um negócio de US\$ 300 milhões.

Como contrapartida, o governo chileno pediu a abertura parcial do mercado brasileiro para as picapes da GM fabricadas naquele país e a ampliação das cotas de importação para outros cinco de seus produtos - vinhos, maçãs, metanol, carbonato de lítio e algas. Por fim, informou as autoridades brasileiras que a decisão terá de ser tomada em até 15 dias.

A "oferta" foi apresentada na quinta-feira pelo diretor-geral de Política Exterior do Ministério das Relações Exteriores do Chile, Carlos Furche, ao secretário de Comércio Exterior, Ivan Ramalho. A proposta está sendo estudada pelo governo brasileiro, mas um experiente negociador do Itamaraty afirmou que dificilmente ela será aceita, por causa impacto que teria na produção de vinho do Rio Grande do Sul.

Ciente dessa reação, Furche mostrou-se habilidoso: na véspera, em São Paulo, havia exposto esse mesma proposta aos maiores interessados, os representantes da Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) e da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp).

A contrapartida pedida pelo Chile inclui a ampliação da atual cota de importação de vinho chileno, mantida pelo Brasil, de 280 mil caixas/ano, para 400 mil caixas/ano. Esse volume continuaria a ingressar no País com tarifa de importação reduzida de 27% para 18,5%.

No caso das maçãs, o Chile espera obter do Brasil o aumento da atual cota de 10.248 toneladas para 30 mil toneladas, com tarifa zero. Por enquanto, o acordo seria bilateral. Mas Furche afirmou que poderá ser estendido a todo o Mercosul.

"Sabemos que há sensibilidade no Brasil em relação aos vinhos, sobretudo no Rio Grande do Sul. Mas as sensibilidades são freqüentemente tratadas com prudência", afirmou.

País vai rever acordo com o Mercosul

O governo chileno disparou ainda dois recados em Brasília vinculados às negociações comerciais. O primeiro, que espera iniciar uma revisão do acordo de livre comércio fechado com o Mercosul em 1996 para que alcance o mesmo nível de seus tratados mais recentes. Isso significa a discussão de regras sobre investimentos, compras governamentais e serviços.

O segundo recado foi o de que o Chile está disposto a atuar como um intermediário entre os Estados Unidos e o Brasil na discussão dos temas mais delicados para ambos os lados nas negociações da Área de Livre Comércio das Américas (Alca), como a questão da propriedade intelectual.

Segundo Furche, a inclusão de regras sobre investimentos no acordo entre o Chile e o Mercosul tornou-se fundamental com a expansão das injeções de recursos chilenos em sistemas produtivos do bloco sul-americano. Atualmente, o Chile acumula investimentos de US\$ 30 bilhões no exterior, dos quais mais da metade alocados nos países do Mercosul.

Conforme informou, os investimentos do Mercosul no Chile tendem a aumentar, em decorrência dos acordos de livre comércio fechados pelo país com o resto do mundo. Além já ter firmado acordos com Estados Unidos, México, Canadá, União Européia e Coréia do Sul, o Chile negocia com a China, e deverá, até o final do ano, iniciar conversas com o Japão. (*Tribuna da Imprensa*, 02.04.2005)

Volkswagen tem metas ambiciosas na Argentina

Um exemplar do modelo Fox na fábrica de Córdoba

A subsidiária da Volkswagen na Argentina fica às sombras das duas grandes filiais da montadora na América Latina, uma delas no Brasil e outra no México. Mas ela tem importância estratégica. O ex-premiê da Áustria aceitou o desafio de dirigir a empresa e aposta no seu potencial de crescimento.

Quando Viktor Klima assumiu a presidência da Volkswagen na Argentina, em outubro de 2000, muita gente pensou que o ex-premiê austríaco iria cair no esquecimento. Buenos Aires, além de ficar a 10 mil quilômetros de Viena, não tem tradição na indústria automobilística, e até mesmo no grupo Volkswagen seu papel é secundário.

Apesar disso, Klima não se queixa; pelo contrário, o político de 57 anos não se vê em posição secundária e também não encontra monotonia em seu cargo de executivo.

Assim que ele assumiu o posto, a Argentina entrou na maior crise econômica da sua história. Ele brinca que, no auge da crise, disse ao então presidente da VW: "Sr. Piech, eu pedi um desafio, mas precisava ser logo nessas dimensões?".

Exportação para superar a crise

Em 2001, quando a Argentina declarou não ter condições de pagar a dívida externa, muitas empresas estrangeiras deixaram o país. A Volkswagen, que na época havia investido 160 milhões de dólares na filial de Córdoba, a 700 quilômetros de Buenos Aires, foi uma exceção.

Nessa filial, onde são produzidas caixas de câmbio para todos os modelos Volkswagen, foram fabricadas 500 mil peças em 2004, com previsão de aumento na produção. A fábrica sobreviveu à crise, já que 95% da produção é destinada à exportação para as fábricas da VW no Brasil, México, África do Sul, Espanha ou Alemanha. No momento, a exportação é o único negócio lucrativo na Argentina.

Para obter esse resultado, porém, a Volkswagen também atravessou dificuldades. Para superar a crise econômica, a empresa teve que optar por uma reestruturação, que incluiu a dispensa de 52% dos trabalhadores "indiretos", como são chamados os funcionários não diretamente ligados à produção, por exemplo, os do setor administrativo e de contabilidade.

Novos investimentos

No início, Klima precisou acalmar os diretores em Wolfsburg, onde fica a sede da Volkswagen, na Alemanha. "Eles estavam preocupados que pudesse haver quedas na produção, mas nós conseguimos provar o contrário e assim recebemos a permissão para continuar a investir na Argentina." No final de 2005, eles pretendem iniciar a produção de um novo carro na segunda filial do país, em Pacheco, próxima à capital.

Gerador de empregos

Klima conta que nesse meio tempo a crise foi superada e a empresa voltou a contratar pessoal. Com seus 2700 funcionários, a VW é a maior empregadora da Argentina, no setor automobilístico. Ele diz ainda que 2004 foi o melhor ano da história da Volkswagen na Argentina, com uma fatia de 30% no mercado automobilístico do país.

A fábrica de Córdoba é apresentada como modelo exemplar, com uma linha de montagem de última geração, que atende também aos padrões de proteção ao meio ambiente. Além disso, a Volkswagen tem um grande engajamento social, com programas para estagiários e de assistência a crianças de rua.

Contudo, muitos ainda se perguntam por que a VW não se transfere de vez para o Brasil ou México. Klima responde a essa pergunta apontando os aspectos positivos da Argentina. Ele elogia a qualidade do serviço dos empregados, em sua opinião mais alta do que em outros países latino-americanos. Outro aspecto é o baixo custo da energia e da mão-de-obra, este último no valor de 4,5 euros por hora.

A economia da Argentina, de fato, está "andando" novamente. Provas disso são o crescimento econômico de 8% em 2004 e o sucesso na negociação da dívida externa. (Steffen Leidel/cv)
(*Deutsche Welle*, 16.03.2005)

Conflito na FIAT Polônia

Caros companheiros e companheiras,

Recebemos do sindicato "Solidariedade" da fábrica da FIAT em Bielsko Biala, Polônia, um pedido de solidariedade com sua luta contra a empresa, que está tentando excluí-lo e marginalizá-lo.

Desde o começo do ano, os sindicatos poloneses da FIAT Bielsko Biala vêm negociando com a empresa o novo acordo coletivo para 2005. Os sindicatos reivindicam um aumento salarial de 55 euros [cerca de R\$190] por mês. Seu argumento é que a FIAT Polônia lucrou bastante ano passado. Mas a empresa rejeitou esta proposta, argumentando que está tendo grandes prejuízos na Itália e que nestas circunstâncias, não tem como dar aumento salarial na Polônia. O sindicato "Solidariedade" não aceita este argumento porque o nível salarial da FIAT Polônia é apenas um terço do nível salarial da FIAT Itália, enquanto a produtividade e a qualidade são iguais.

No dia 25 de fevereiro, a FIAT chegou a um acordo com os sindicatos minoritários, prevendo um aumento mínimo, de 27 euros [cerca de R\$94] por mês. Por outro lado, o abono de Natal, que até o momento é garantido, no futuro passaria a depender dos resultados da empresa.

O sindicato "Solidariedade" se recusou a assinar este acordo e pediu que a empresa mantivesse as negociações abertas, como manda a legislação polonesa. Mas a FIAT se recusa a conversar mais com o "Solidariedade" e insiste que este aceite o acordo firmado com os outros sindicatos.

A FIAT informou os trabalhadores por meio da rádio da empresa que agora eles não mais receberão um aumento salarial por causa do "Solidariedade". Quando o "Solidariedade" pediu permissão para apresentar seu ponto de vista, a empresa negou-lhe acesso à rádio. O "Solidariedade" recorreu a panfletos para informar os trabalhadores. A empresa também tem intimidado os trabalhadores das áreas administrativas e insistido que estes deixem o "Solidariedade".

O sindicato "Solidariedade" da FIAT Polônia pede que se enviem faxes de protesto para a direção da empresa em Turim (Itália) e Bielsko Biala, exigindo um fim à discriminação contra o "Solidariedade" e a continuação das negociações com o sindicato, de acordo com a legislação polonesa. Pede ainda que sejam encaminhadas cópias dos faxes para o "Solidariedade" e para a agência de notícias polonesa PAP.

Saudações fraternas,

Transnationals Information Exchange.

Modelo de carta ao Presidente da Fiat Italiana

Ao Presidente da FIAT Spa

Turim, Itália, Fax: 00xx3911-6861802

Prezado Senhor,

Fomos informados por nossos companheiros e companheiras do sindicato "Solidariedade" da FIAT Polônia que a direção da fábrica de Bielsko Biala se recusa a continuar as negociações com o sindicato a respeito de um acordo coletivo aceitável e nega ao sindicato acesso às dependências da empresa a fim de se comunicar com seus sócios. Acreditamos que tal atitude não contribui com a reputação internacional de sua empresa.

Nós instamos o senhor a tomar as medidas necessárias para garantir que a direção da FIAT Polônia continue a negociar com o "Solidariedade" de boa fé até que se chegue a um acordo que seja aceitável tanto para a empresa quanto para os sindicatos.

Ficaremos gratos de sermos informados a respeito de medidas adicionais de sua parte.

Atenciosamente, (...)

[Clique aqui para ver o modelo em inglês](#)

Favor enviar cópias das cartas acima para:

Ms. Scruzik President NSZZ Solidarnos At FIAT Poland Fax: +48-33-8132751

Envie também as cartas para a Fiat International Mangement em Turin:

Mediarelations@fiatgroup.com

CNM-Internacional é um informativo da Secretaria de Relações Internacionais da Confederação Nacional dos Metalúrgicos – **CNM-CUT**, editado pela Consultoria Econômica e Social Integrada

Secretário Geral da **CNM** : Fernando Lopes

Jornalista Responsável : Antonio Carlos Castro (MTb 36.741/SP)

internacional@cnmcut.org

<http://www.cnmcut.org.br>