



CNM-CUT Internacional

Confederação Nacional dos Metalúrgicos da CUT Ano V nº 13 12.04.2005

Lula de volta ao Sindicato dos Metalúrgicos do ABC

Após 30 anos, Lula volta ao Sindicato dos Metalúrgicos

No próximo dia 19, Luiz Inácio Lula da Silva tem um encontro marcado com as próprias origens, que, para uns, ele abandonou e, para outros, ainda preserva. O presidente da República será o personagem principal de uma cerimônia em São Bernardo que comemorará os 30 anos da posse do Baiano, como era chamado pelos amigos, na presidência do então Sindicato dos Metalúrgicos de São Bernardo e Diadema.

Ao assumir a liderança dos metalúrgicos há 30 anos – em 19 de abril de 1975 –, Lula e seus companheiros de diretoria começaram a estabelecer um novo modelo de sindicalismo no Brasil, sob um cenário que, no plano político, era de ditadura, e, no econômico, colhia os derradeiros frutos do chamado "milagre" deflagrado pelos militares no início da década.

O evento do dia 19 está marcado para a sede do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC. Estarão presentes pelo menos 16 ex-sindicalistas, de uma diretoria originariamente formada por 23. Articulada pela atual diretoria do sindicato, a participação do presidente Lula na cerimônia já está na agenda oficial do presidente, segundo informou a assessoria da Presidência da República. Segundo o secretário-geral do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, Tarcísio Secoli, integrante da comissão que organiza o encontro, o evento terá uma estrutura simples. "Estamos prevendo um encontro com poucas solenidades, com a fala do atual presidente do sindicato (José Lopez Feijóo) e do presidente Lula. Também vamos aproveitar essa oportunidade para reunir novos sindicalistas, mostrando melhor a nossa história, nossos antecessores na luta sindical", afirma.

Feijóo, presidente do sindicato, acredita que a data comemorativa coincide com um período em que o sindicalismo brasileiro pode novamente sofrer profundas mudanças em sua estrutura, com a reforma sindical. "Esse evento fará referência a um marco muito importante para o Sindicato dos Metalúrgicos e para a história do país. Será oportuno lembrar – às vésperas da aprovação de uma reforma que mudará o sindicalismo praticado atualmente no Brasil – um sindicalismo que revolucionou a forma de atuação dos sindicatos da época", diz.

O grupo político que assumiu em 1975 ganhou destinos distintos. Alguns entraram na vida política – como os que participaram do movimento sindical ao longo das décadas de 70 e 80 –, outros abriram pequenos negócios e outros ainda continuaram trabalhando em suas indústrias até se aposentarem. O contato entre os ex-diretores é freqüente, apesar de alguns deles terem se afastado do grupo.

Nos últimos dois meses, entretanto, os encontros têm acontecido periodicamente, por conta da data comemorativa. "Esse foi um momento muito importante na vida sindical e política do Brasil. Não podemos deixar de ignorar esse período, que acabou gerando o surgimento do PT, da CUT, e reforçou a própria luta pela redemocratização do país. Queremos fazer uma homenagem não apenas ao Lula, mas a todos os diretores do sindicato que participaram desse processo", afirma Djalma Bom, ex-diretor, de 1975 e 1978, ex-vice-prefeito de São Bernardo e ex-deputado federal pelo PT. Um dos organizadores do encontro, ele afirma que o objetivo será criar um "choque de emoções". "Queremos relembra nossa difícil jornada ao longo dos anos, todo o período em que lutamos pelos direitos dos trabalhadores", afirma.

O clima tenso dentro e fora das fábricas fazia com que o "recrutamento" de sindicalistas fosse uma tarefa difícil porque os trabalhadores tinham receio do envolvimento político, lembra Rubens Teodoro de Arruda, o Rubão, vice-presidente da diretoria eleita em 1975 e em 1978. "Nosso trabalho era muito arriscado. Ficava difícil conseguir pessoas dispostas a integrar a diretoria do sindicato. Os militares estavam presentes em todas as grandes empresas. Existiam funcionários de diversos setores que passavam informações para o Deops (Departamento Estadual de Ordem Política e Social), inclusive mentiras sobre nós", afirma.

Embora atualmente o contato seja quase nulo entre os ex-diretores do sindicato e Lula, os encontros eram freqüentes até a posse do presidente da República, segundo João Justino da Silva, o Janjão, integrante do Conselho Fiscal na diretoria de 1975 e que participou da junta de intervenção no sindicato em 1980. "Sempre mantive muito contato com o Lula, desde cedo. Até o

ensinei a dirigir. Depois do sindicato, a gente se encontrava às vezes para conversar e lembrar esse tempo, mas agora esse encontro terá um significado especial, por causa da posse dele como presidente da República", afirma.

Lula já era diretor do sindicato na chapa eleita em 1972, quando Paulo Vidal era presidente. Depois do mandato iniciado em 1975, foi reeleito com 97% dos votos válidos para o mandato de 1978, que se encerrou com a intervenção no sindicato pela ditadura militar e a cassação da diretoria, em 1980. Nas duas ocasiões, Lula foi eleito em chapa única. Em 1975, a candidatura obteve 91% dos votos válidos, e contava com apoio político de Vidal, presidente desde 1969 do sindicato, que também cogitou apoiar para presidente os nomes de Rubens Teodoro de Arruda, o Rubão, Nelson Campanholo e Antenor Biolcatti.

Já em 1978, Lula renovou metade da diretoria anterior, mas manteve líderes como Rubão, Djalma Bom, Devanir Ribeiro e Nelson Campanholo. Ao mesmo tempo, introduziu novos dirigentes na direção, como Gilson Menezes, anos mais tarde eleito prefeito de Diadema pelo PT. Diferentemente da cerimônia de posse de 1975, que teve a presença de centenas de pessoas, estima-se que à posse de 1978 compareceram 10 mil trabalhadores.

Companheiros deixam a militância

Enquanto Luiz Inácio Lula da Silva ganhou projeção internacional como dirigente sindical, fundador e principal liderança do PT, deputado federal e presidente da República, a maioria dos demais integrantes da chapa eleita em 1975 para a diretoria do Sindicato dos Metalúrgicos oscilou entre o ostracismo e a vida pública como vereador ou deputado federal. Alguns se mantiveram na vida política, como Lula, tornando-se vereadores ou deputados estaduais e federais, mas outros continuaram trabalhando em indústrias metalúrgicas ou nas administrações municipais do Grande ABC. Boa parte dos diretores, no entanto, se aposentou e se mantém afastada da atividade político-sindical.

É o caso de Djalma Bom, hoje com 63 anos, suplente do Conselho Fiscal na diretoria de 1975 e tesoureiro na de 1978. O ex-vice-prefeito de São Bernardo chegou a ser preso junto com Lula, na intervenção de 1980, e foi deputado federal (PT-SP) entre 1983 e 1987, entre outras atividades. "Mudei um pouco a minha vida. Hoje, faço curso de enquanto ele é presidente da República. A conjuntura política do país mudou muito, e de certa forma nós acompanhamos esse processo", afirma.

Antenor Biolcatti, 2º tesoureiro dessa diretoria, após integrar o sindicato desde 1967, foi vereador em São Bernardo entre 1972 e 1988, pelo MDB, posteriormente PMDB. Com 68 anos, leva "vida de aposentado", como define. "Hoje, bato uma bola com os meus amigos. Em 1988, decidi parar minhas atividades e descansar um pouco", diz.

José Roberto Mori Machado, 64 anos, que era suplente da diretoria de 75, ficou no sindicato até 1978, quando saiu da Mercedes-Benz, onde trabalhava, e passou a gerenciar negócios familiares. Hoje, trabalha na administração da Prefeitura de São Bernardo, na Secretaria de Esportes. "Não tem nada a ver com metalúrgico, né?", indaga.

O deputado federal Devanir Ribeiro (PT-SP), 61 anos, ex-vereador pelo PT em São Paulo por 13 anos (1989-2002), é um dos representantes da parcela de ex-diretores que ainda mantém a atividade política. "Continuo trabalhando com Lula. Antes, atuei na diretoria do sindicato, enquanto ele era presidente, e hoje, como deputado federal, canto, estudo violão e presto serviços voluntários. Quero desenvolver outros projetos. Minha contribuição para a vida política e sindical já foi dada", afirma.

Nelson Campanholo, 65 anos, 1º secretário na diretoria de 1975, manteve uma serralheria em parceria com ex-diretores, no início dos anos 80, ajudando financeiramente metalúrgicos demitidos, inclusive o próprio Lula – de quem foi padrinho de casamento, em 1974. "Era uma forma de ajudar financeiramente os trabalhadores do sindicato e de mantê-los trabalhando", afirma. Posteriormente, se elegeu vereador entre 1983 e 1992 em São Bernardo, chegando a ser presidente da Câmara Municipal. Hoje é gerente de Operações do transporte coletivo da Prefeitura de São Bernardo.

Já Salvador Venâncio, 56 anos, e Heleno Cordeiro Oliveira, 59 anos, são exemplos de diretores que decidiram trabalhar como metalúrgicos até a aposentadoria – ambos na Volkswagen. Heleno (diretor fiscal em 1975), atua hoje com alguma frequência como instrutor do Senai (Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial) de São Bernardo. (Frederico Rebello Nehme, do Diário do Grande ABC) (*Diário do Grande ABC*, 11.04.2005)

Reunião da Direção Executiva da CNM/CUT

Dia 18 de Abril de 2005 – das 09:00 as 18:00

Reunião do GT Internacional

Dia 19 de Abril de 2005 – das 09:00 as 18:00

Hotel Pampas – São Bernardo Do Campo

Av. Barão de Mauá, 71 Km 18 da Via Anchieta Fone: xx 11 4122-2000

Mercedes : Guerra fiscal é a culpada, acusa sindicato

Município e Estado tiveram de conceder muitos benefícios

A discussão sobre incentivos fiscais e benefícios concedidos à Mercedes-Benz para a instalação da fábrica em Juiz de Fora ganhou novo impulso na última semana, após a comunicação de encerramento da produção do Classe A e do fim do projeto Smart. "Isso é a consequência da irresponsabilidade da guerra fiscal travada naquela época", avalia o presidente do Sindicato dos Metalúrgicos, Geraldo Werneck.

Depois de uma intensa batalha fiscal principalmente entre os governos de Minas e São Paulo, o contrato para a instalação da indústria na cidade mineira foi assinado em dezembro de 1996. O total liberado pelo governo estadual à montadora não foi revelado. "Essa é uma informação que só a Mercedes pode dar por causa do sigilo bancário", afirmou o presidente em exercício do Instituto de Desenvolvimento de Minas Gerais (Indi), Eduardo Lery Vieira. A DaimlerChrysler não dá essa informação.

Na época, a empresa obteve recursos do Programa de Indução à Modernização (Proim) - com financiamento do Banco de Desenvolvimento do Estado (BDMG) -, calculados em US\$ 80 milhões pela representação brasileira do Comitê Mundial dos Trabalhadores da DaimlerChrysler para a construção da fábrica, iniciada em 1996, com juros de 3,5% ao ano. A título de empréstimo para capital de giro foi criado o Fundo de Desenvolvimento das Indústrias Estratégicas (Fundiest), no valor total de R\$ 1,569 bilhão, com base na arrecadação de Imposto de Circulação de Mercadoria e Serviços (ICMS) a partir do início da operação, em 1999. Do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), de acordo com o comitê, a empresa obteve US\$ 180 milhões. A prefeitura concedeu à Mercedes isenção por 10 anos de impostos como IPTU e ISS e doou um terreno de 2,6 milhões de metros quadrados.

Reunião dos Trabalhadores da Mercedes em S. Bernardo

Na semana passada, o prefeito de Juiz de Fora, Alberto Bejani, divulgou uma lista de 44 atos municipais e estaduais que fazem parte do acordo para instalação da fábrica. Entre eles, obras de infra-estrutura como o desvio do leito do Rio Paraibuna, ligação de longa distância para fornecimento de gás natural, construção de ramal ferroviário e uma ponte. A prefeitura ainda retirou uma guarnição do Corpo de Bombeiros que estava instalada na área onde foi construída a estação de tratamento de esgoto da unidade. "Além disso, por pelo menos três anos, a prefeitura pagou o colégio dos filhos dos funcionários alemães e moradias de luxo para diretores e empregados mais importantes. É uma quantidade de benefícios que até eu, que sou mais bobo, gostaria de ter", disse o prefeito, salientando que poderá entrar na Justiça pela manutenção da fábrica na cidade.



(...) O contrato prevê que a empresa permaneça pelo menos 20 anos no município. Se fechar antes deste prazo, tem de pagar ao Estado e ao município uma multa de R\$ 50,517 milhões em valores corrigidos - calcula-se que o valor atinja cerca de R\$ 200 milhões atualmente. Além disso, pelo contrato, a empresa terá de quitar a dívida relativa ao empréstimo para o capital de giro.

Protesto dos Trabalhadores na Câmara Municipal de Juiz de Fora

Em meio às especulações a respeito do encerramento das atividades da unidade, na última quinta-feira, a DaimlerChrysler, controladora da Mercedes-Benz, divulgou nota na qual afirma que um novo projeto (ou "conceito de produção") dará continuidade às operações da unidade.

A nota divulgada pela subsidiária brasileira da DaimlerChrysler não dá detalhes sobre a decisão do Comitê Executivo do Mercedes Car Group. Somente informa que eles serão apresentados oportunamente pela matriz. O presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de Juiz de Fora e Região, Geraldo Werneck, classificou de vazio o comunicado e cobra da empresa alternativas palpáveis.

"Não tem nada de concreto. Queremos, sim, saber se a fábrica vai ser mantida, mas com quantos trabalhadores? Coisas anunciadas anteriormente não foram cumpridas. Isso nos deixa desconfiados

de que foi só uma tática para esvaziar o processo de mobilização. De repente, fica alguém só para ligar e desligar a luz", afirmou. "Eu não estou vendo muito futuro. Quero ver alguma coisa palpável. Palpável para nós era o projeto do Smart."

De acordo com o sindicato, a montadora sustenta 500 empregos indiretos, mas, com o cancelamento da produção do Classe A, empresas fornecedoras - responsáveis por aproximadamente 200 postos de trabalho - já comunicaram o encerramento das atividades para os próximos meses.

Responsável pela montagem dos pneus do Classe A, a Continental do Brasil Produtos Automotivos investiu cerca de US\$ 4 milhões na implantação da unidade no parque interno de fornecedores. Hoje, tem apenas cinco funcionários e o gerente Washington Ximines ressalta que a permanência da empresa em Juiz de Fora é incerta, mesmo com a possibilidade de um novo produto.

"É insustentável manter uma unidade como essa, de alta tecnologia, simplesmente em stand by para alguma coisa", disse. "Por enquanto, o que a gente tem de concreto é o término da produção (do Classe A) em agosto."

Valter Sanchez, representante brasileiro do Comitê Mundial dos Trabalhadores da DaimlerChrysler, acha que a informação da matriz deu uma esperança de sobrevivência à unidade industrial, mas salientou que a mobilização pela manutenção dos empregos continuará. *(O Estado de S.Paulo, 10.04.2005)*

Audiência Pública marca mobilização em Juiz de Fora

Os Trabalhadores na DaimlerChrysler (ex-Mercedes-Benz), o Sindicato dos Metalúrgicos de Juiz de Fora, realizaram uma audiência pública na sexta-feira, 08.04.2005, às 13:00h, em defesa do emprego e da manutenção da fábrica na cidade.

O ato, que aconteceu na Câmara dos Vereadores de Juiz de Fora, buscou tornar públicas as cláusulas do contrato assinado entre a empresa e o governo de Minas Gerais, bem como, esclarecer qual o real posicionamento da empresa frente aos projetos da fábrica para o futuro – uma vez que além de manter hoje um regime de produção muito abaixo da capacidade instalada, a empresa anunciou que iria cancelar a produção do modelo Classe A no próximo semestre.

Os mais de 250 trabalhadores que se fizeram presentes na audiência pública participaram de um espetáculo de dissimulação e de propostas evasivas da empresa, vendo-a oferecer as mesmas respostas vazias que vinha pronunciando no decorrer da semana.

Sem nenhuma proposta, a empresa afirmou que a fábrica não fechará. Mas, não confirmou o que será produzido, nem muito menos até quando!

Mais do que o engajamento da opinião pública, a mobilização trouxe como conquista o envolvimento de várias esferas da sociedade civil organizada e das categorias políticas. O resultado concreto da audiência foi a criação de uma comissão – envolvendo as esferas legislativas municipais e estaduais e um comitê dos trabalhadores – que irá promover a coleta dos dados e avaliação do processo de instalação e produção da empresa no Estado com a prestação de contas de todas as esferas governamentais envolvidas; assim, também foi encaminhada a proposta de participação da comissão de fábrica dos trabalhadores no processo de criação do "novo conceito" a ser produzido na planta de Juiz de Fora.



Geraldo Werneck, presidente do STIM-JF

A luta que hoje está sendo travada não começou a pouco tempo. Desde sua implantação, a DaimlerChrysler (DC) vem descumprindo diversas cláusulas do acordo firmado e praticando atos anti-sindicais contra os trabalhadores.

Atualmente a DC emprega 1100 Trabalhadores em Juiz de Fora. Porém se obrigou, no contrato firmado com o Governo do Estado de Minas Gerais, a manter um nível de emprego médio de 1500 em troca dos benefícios e incentivos concedidos.

Durante os anos de funcionamento, a manutenção desses 1.500 postos de emprego deveria ser informada a Prefeitura cada 6 meses, afim de que fossem recalculados os benefícios concedidos a empresa, com a redução da carência para pagamento dos impostos devidos. Porém isso não foi cumprido. E isso é só um dos problemas enfrentados em Juiz de Fora.

A pouca visibilidade e a não publicação dos reais valores envolvidos nas negociações, a não publicação do contrato firmado e o posicionamento evasivo tanto da direção da empresa e dos chefes de governo, levaram ao surgimento de uma série de denúncias de irregularidades e descumprimento das cláusulas contratuais estabelecidas.

O panorama é ainda pior em razão do não reconhecimento por parte da empresa da organização sindical que se formou dentro da fábrica, desconsiderando a vontade dos trabalhadores em se ver representados dentro do local de trabalho pela comissão de fábrica.

Ao passo que as constantes ameaças de demissão se misturam ao discurso empregado pelos representantes da empresa. Pudemos observar durante as assembléias ocorridas dentro da fábrica a postura anti-sindical da empresa que buscou de diversas formas impedir que os trabalhadores se reunissem e, também, que pudessem ir a audiência pública que se realizaria.

Apesar das barreiras, a luta sindical tem alcançado resultados. Todos os mil e cem trabalhadores hoje empregados contam com estabilidade no emprego até fevereiro de 2006 graças a mobilização dos Trabalhadores que terminou em acordo entre a empresa e o sindicato.

Porém, os trabalhadores defendem que a empresa cumpra os compromissos assumidos perante a sociedade, amplie o número de Trabalhadores contratados e, para tanto, passe a produzir um novo modelo nesta fábrica.

Valter Sanches – CNM-CUT

O resultado da mobilização foi maior do que o anunciado pela mídia local. Além de movimentar a cena local, o conflito recebeu o apoio dos Trabalhadores da DC em São Bernardo do Campo. Essa rede que vem se formando ao longo dos anos, mostrou resultado em Juiz de Fora.

Além de realizar assembléia dentro da Daimler em São Bernardo do Campo, foram enviados dois representantes dos trabalhadores para a mobilização em Juiz de Fora.



Desde a manhã da sexta-feira, os representantes Sindicais do Sindicato dos Metalúrgicos de Juiz de Fora, juntamente com os companheiros Valter Sanches (CNM/CUT e Representante brasileiro no Comitê Mundial dos Trabalhadores na DC) e Moisés Selerges (DC de São Bernardo do Campo), iniciaram a mobilização dos trabalhadores com a realização de 6 assembléias dentro da fábrica, sendo parada área por área.

Na saída do turno da manhã realizou-se uma assembléia na porta da fábrica para convocação para a audiência que se realizaria.

Apesar das ameaças feitas por alguns representantes da empresa os trabalhadores os trabalhadores lotaram a Câmara dos Vereadores. De forma organizada e consistente a mobilização ratificou o interesse dos trabalhadores em propor uma solução concreta ao problema que tem enfrentado na DC.

Do início ao fim a participação dos trabalhadores e também da sociedade mobilizada, foi fundamental. Além das propostas levantadas durante a audiência, o movimento tem outros significados.

Trabalhadores da DaimlerChrysler esperam o início da assembléia



Para os trabalhadores a mobilização representou um passo importante de mobilização local e de consolidação da organização nacional dos trabalhadores na Daimler-Chrysler no Brasil. Passo que marca também a conscientização dos trabalhadores na fábrica, e também da opinião pública – o que representa um avanço na atuação do Sindicato na sua categoria e na sociedade em que está inserido.

Apesar dos grandes resultados, a luta pela garantia dos empregos e pelo cumprimento dos contratos de trabalho assinados apenas começou.
(TIE-Brasil, 11.04.2005)

Fiat vai investir 380 milhões de euros no País

A Fiat vai investir 380 milhões de euros no Brasil entre 2005 e 2007 com o objetivo de aumentar a presença da companhia na América Latina, afirmou o executivo-chefe Sergio Marchionne, ao receber a visita do governador de Minas Gerais, Aécio Neves. A unidade da marca italiana no País, a Fiat Automóveis, registrou prejuízo no ano passado, prejudicada principalmente pelas despesas com o fechamento da fábrica na Argentina há alguns anos.

O Brasil é, atualmente, o segundo maior mercado da marca fora da Itália, e assumiu a liderança de vendas (em unidades de veículos) no País no primeiro trimestre, em disputa acirrada com a General Motors e a Volkswagen. A Fiat Automóveis vendeu quase 350 mil unidades em 2004 e teve receita de R\$ 7,59 bilhões. No ano passado, cerca de um sexto de sua produção foi destinada às exportações.

Na Itália, a Fiat Auto planeja demissões temporárias no segundo trimestre para ajustar a produção à demanda de mercado. Ao mesmo tempo, a companhia acumula ativos críticos para produção de motores a diesel na Polônia, onde fabrica o Panda, carro que tem registrado alta popularidade, e onde os custos trabalhistas são mais baixos que na Itália. Marchionne também fechou um acordo recentemente para fornecer peças e expertise em uma produção conjunta no Irã. *(Tribuna da Imprensa, 11.04.2005)*

SP briga para atrair montadoras

Governo começa a liberar créditos do ICMS para projetos de ampliação de fábricas e novos produtos

O governo de São Paulo começou esta semana a liberar créditos acumulados pelas montadoras em Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS). A primeira beneficiada será a Ford, que espera para hoje a publicação da medida no Diário Oficial. O recurso será liberado em parcelas e deve ser usado na ampliação da capacidade produtiva da fábrica de motores em Taubaté e de caminhões em São Bernardo do Campo.

A Ford também estuda a produção de dois novos carros na fábrica do ABC. A decisão da matriz deve ser anunciada nos próximos meses. Projeto da montadora prevê investimentos de R\$ 357 milhões até 2007. Em crédito acumulado com exportações, a Ford tem a receber R\$ 347,9 milhões.

Nas próximas semanas devem ser liberados R\$ 520 milhões para a DaimlerChrysler aplicar em modernização e ampliação da fábrica de caminhões, ônibus e motores em São Bernardo. A Volkswagen também aguarda verbas de R\$ 259,5 milhões para a produção do Fox Europa no ABC. Já o projeto da General Motors para São Caetano e São José dos Campos, que tem créditos de R\$ 550 milhões, ainda está em andamento.

Os quatro projetos somam investimentos de R\$ 1,796 bilhão e os créditos do ICMS devem cobrir 90% desse montante. O secretário da Ciência, Tecnologia, Desenvolvimento Econômico e Turismo, João Carlos Meirelles, disse que o programa, criado no fim do ano passado, serve para estimular novos investimentos no Estado, que perdeu participação na produção total de veículos.

Pela primeira vez desde a chegada da indústria automobilística, São Paulo respondeu por menos da metade de tudo o que o setor produziu. Das montadoras instaladas no Estado saíram no ano passado 49,4% dos veículos nacionais, participação que em 1990 era de 74,8%. A perda de espaço se deve à descentralização das fábricas, que a partir dos anos 90 começaram a se expandir para regiões como Bahia e Rio Grande do Sul.

Meirelles informou que a liberação dos créditos vale para todos os setores. Por enquanto, somente as quatro montadoras apresentaram propostas, mas uma grande empresa de alimentos deve enviar projeto em breve. São Paulo é o único Estado que está liberando esses créditos. "A medida está atrelada à geração de empregos e renda e ampliação da produção", disse o secretário. Não há, entretanto, porcentuais estipulados.

Para Meirelles, a medida é um incentivo para as montadoras investirem no Estado, mas não está diretamente vinculada à perda de espaço no setor automobilístico. "Não é uma ação que

se assemelhe à guerra fiscal", ressaltou, referindo-se aos incentivos dados por vários Estados para atrair novas montadoras.

São Paulo ainda é o maior fabricante de carros do País, mas sua participação cai ano a ano (ver quadro). Em 2003, estava em 52,8%. No passado, ficou abaixo de 50%. O mesmo ocorre com Minas Gerais que, em 1990, respondia por 24,5% da produção. No ano passado caiu para 20,2%.

Ambos perdem para os Estados que até dez anos atrás não tinham tradição no setor automobilístico. O Paraná, que abrigava a Volvo e no fim dos anos 90 recebeu as fábricas da Renault e da Volkswagen/Audi, teve sua fatia ampliada de 0,5% para 9,9% em 14 anos.

Só com a Ford, que inaugurou uma fábrica em 2001, a Bahia é o quinto maior produtor de carros, com 8,65% de participação na produção total, que em 2004 foi de 2,2 milhões de veículos. O Rio de Janeiro responde por 4,7% e Goiás por 0,8%. Nenhum dos três aparecia no mapa produtivo de 1990.

O Rio Grande do Sul, escolhido pela GM para a fábrica do Celta, participa com 6,4% da produção, ante 0,2% em 1990, ano de comparação escolhido pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

As empresas de autopeças seguem suas principais clientes. Há dez anos, 86,3% estavam instaladas em São Paulo. Hoje, o Estado abriga 72,5% delas, segundo dados do Sindicato Nacional dos Fabricantes de Autopeças (Sindipeças). (Cleide Silva) (*O Estado de S.Paulo*, 08.04.2005)

China é o grande adversário no setor automotivo

A China é o principal adversário da Indústria automobilística brasileira no mundo. As palavras são do presidente da Anfavea (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores), Rogelio Golfarb. O setor tem oportunidade de ampliar a presença no Exterior por conta de vantagens competitivas que possui, entre elas a excelência da engenharia nacional. "O problema é que, a longo prazo, corremos o risco de perder a disputa pela competitividade. Em entrevista ao Diário, Golfarb afirma que o mercado interno precisa crescer e de forma sustentável.

DIÁRIO – A capacidade ociosa das fábricas de veículos somada ao fraco mercado interno, juros altos e alta carga tributária no país criam desafios para o setor automobilístico no longo prazo. Como enfrentar esses desafios?

ROGELIO GOLFARB – Eu acho que o foco é a atração de investimentos. Na indústria automobilística brasileira, a exportação tem um papel importantíssimo e a tendência no médio a longo prazo é de que as barreiras comerciais sejam mais flexibilizadas, com novos acordos internacionais. Portanto, nós precisamos ser competitivos para exportar mais e ter mais vantagens para o nosso consumidor do que os produtos importados. E para isso, investimento é fundamental. O Brasil, que é um país que tem população grande, território extenso e o 12º PIB (Produto Interno Bruto) do mundo. Precisa ter como âncora o mercado interno. A âncora para a decisão de investimento – e todo o investimento no setor é de maturação de mais longo prazo – no Brasil é a performance do mercado interno. E o nível de nosso mercado ainda está muito aquém dos níveis de 1997 (quando o setor atingiu o ápice em vendas no país) e das nossas próprias expectativas. Quando vamos competir por investimentos com China, Leste Europeu, ainda temos muitas dificuldades. A atração de investimento é a ferramenta que garante a competitividade. E atingir uma escala adequada no mercado interno, com crescimento sustentável, é ferramenta para a atração de investimento.

DIÁRIO – Com os juros básicos crescentes e a atual carga tributária, fica difícil ter esse crescimento sustentável?

GOLFARB – O que temos notado é que o crescimento da indústria automobilística no mercado interno é bastante lento. Vimos que no primeiro trimestre crescemos 4,8%. Vamos chegar às metas da Anfavea, que é de 1,64 milhão de veículos vendidos (meta para 2005), que é um volume de mercado interno pequeno para um país que já chegou a 2 milhões de veículos vendidos em 1997.

DIÁRIO – Com as marcas recordes de produção e exportações de veículos no primeiro trimestre fica mais difícil conversar com o governo no sentido de emplacar uma política setorial?

GOLFARB – Eu não acho, porque o crescimento ainda está muito focado na exportação. E sabemos que a exportação tem uma volatilidade grande e a conversa não é de ações emergenciais. É uma conversa de sustentabilidade da indústria. Quando você pega um setor que tem o peso da indústria automobilística, que representa quase 5% do PIB, praticamente 11,3% dos impostos arrecadados em nível nacional e está totalmente inserida no contexto internacional, essa indústria precisa de uma visão de longo prazo. Esse é o caminho para uma indústria que chegou a esse nível de maturidade e de competitividade, que precisam ser mantidos. Não devemos mais ter aquela visão que foi o fato gerador de políticas para a indústria automobilística, que foi a emergência, a queda nas vendas, os pátios (das montadoras) cheios...

DIÁRIO – O senhor já citou que a proposta de política setorial da Anfavea envolve mudança na estrutura da tributação dos veículos, entre outros pontos...

GOLFARB – Eu não vou entrar em detalhes da proposta, mas trata-se de um projeto de política industrial e portanto tem vários aspectos. Para colocar um deles, como exemplo, há a retomada do bem quando há inadimplência, isso ainda demora muito. Foram feitas ações nesse sentido mas muito da taxa dos juros dos automóveis está nas dificuldades de retomar o bem. A retomada mais rápida é uma medida que pode ajudar na redução da taxa de risco dos financiamentos.

DIÁRIO – Por enquanto, o que tem impulsionado o setor são as exportações. Em países desenvolvidos, a relação habitante/veículo já chega a um por um, o que indicaria uma saturação desses mercados. Qual é a sua visão a respeito?

GOLFARB – Não vejo saturação. Há mercados que tradicionalmente crescem em ritmos mais lentos, principalmente os grandes mercados, como Europa e Estados Unidos. Mas existe demanda por veículos de qualidade, com custos competitivos, e o Brasil tem uma oportunidade. Tanto é que estamos exportando. O que acontece é que precisamos de mais acordos internacionais. Exportamos carros pequenos, que têm margens de lucro menores, e que não podem competir com taxas de importação altas (de outros países). Sem esquecer que acordos internacionais exigem alta competitividade no mercado interno. Porque esses acordos são de mão dupla. Para que alguém abra o seu mercado, você também tem de abrir o seu. A regra do jogo é competitividade, qualidade, custo, modernidade, tudo de uma maneira constante.

DIÁRIO – O senhor já elogiou a qualidade da engenharia nacional, que seria um diferencial competitivo do país. Essa qualidade pode se perder por conta dos investimentos em outros países?

GOLFARB – Sem dúvida nenhuma, engenharia necessita de investimentos. Mas eu acho que nós temos também uma oportunidade. Se tivermos um processo de crescimento sustentável, poderemos exportar não só automóveis e peças mas também produtos de engenharia. Poderemos fazer engenharia para outros mercados e expandir mais um aspecto exportador da indústria automobilística. A máquina da indústria automobilística brasileira é poderosa, tem um excelente número de montadoras, mais de 500 empresas de autopeças de altíssima qualidade de engenharia e uma rede de distribuição muito bem estruturada, situação que poucos países têm. E o Grande ABC é um pólo fantástico de excelência em pesquisa e engenharia. Essa máquina é um patrimônio que precisamos cuidar, investir, até porque o retorno para a economia com relação a empregos, impostos, ao superávit da balança comercial e ao PIB de uma maneira geral é altamente significativo.

DIÁRIO – O fato de as montadoras estarem optando cada vez mais por plataformas mundiais pesa favoravelmente, por conta dessa excelência da engenharia nacional?

GOLFARB – Sem dúvida nenhuma. Desenhamos os produtos específicos para países emergentes, como o Brasil, e conseguimos adequar os nossos produtos com rapidez. Fora isso, o papel desempenhado pela engenharia vai muito além de só desenhar novos produtos. Trabalha para tornar a equação financeira desses produtos adequada não só para o nosso mercado mas para outros também. (Leone Farias) (*Diário do Grande ABC*, 11.04.2005)



**COORDINADORA DE
CENTRALES SINDICALES
DEL CONO SUR**
CON APOYO DE ORIT-CIOSL

BOLETIM INFORMATIVO DO 1º DE MAIO INTERNACIONAL NA TRÍPLICE FRONTEIRA –

Número 1

Promovido pela Coordenadora de Centrais Sindicais do Cone Sul – CCSCS

UM POUCO DE HISTÓRIA DA CCSCS:

A Coordenadora de Centrais Sindicais do Cone Sul – CCSCS é um organismo de coordenação e articulação das centrais sindicais dos países do Cone Sul. Foi fundada em Buenos Aires, Argentina, em 1986. O principal objetivo da CCSCS no momento da sua fundação foi o de defender a democracia e os direitos humanos lutando contra os regimes autoritários que ainda existiam na região (no Chile e no Paraguai) e articular uma ação conjunta contra a Dívida Externa e seus efeitos sobre as economias dos países do Cone Sul.

No final de 1990, a CCSCS aprovou como uma de suas prioridades de trabalho, a necessidade de um papel protagônico que as centrais sindicais deveriam ter na integração econômica e social da região. Atualmente é composta pelas centrais sindicais nacionais: CUT, Força Sindical e CGT do Brasil, CUT do Paraguai, CUT do Chile, CTA e CGT da Argentina e PIT CNT do Uruguai.

AGENDA:

Nos dias 4 e 5 de abril, Rafael Freire, secretário geral da CCSCS e diretor executivo da CUT Nacional, esteve no Paraná para organizar o 1º de maio. No dia 4 teve uma reunião com a Executiva da CUT Paraná e no dia 5 foi a Foz do Iguaçu para definir o local e detalhes da organização e programação do ato.

LOCAL:

O local já está definido, será realizado no Gramadão (espaço cultural da Itaipu) em Foz do Iguaçu.

PROGRAMAÇÃO:

9:00 – recepção das delegações e informações turísticas da região.

12:00 – início do ato com atividades culturais e artísticas, apresentações de músicos e artistas locais.

18:00 – ato central.

19:00 – 21:00 - show de músico/a de alcance nacional (nome a confirmar).

*em breve enviaremos informações detalhadas sobre a programação e os grupos que se apresentarão.

FEIRA DE AGRICULTURA FAMILIAR E ARTESANATOS:

No espaço do Gramadão haverá uma grande feira de agricultura familiar e também espaço para exposição de artesanatos.

HOTÉIS:

Em breve enviaremos uma lista de hotéis com preços aos que precisarem pernoitar em Foz do Iguaçu.

CAMPING:

Haverá uma área reservada aos que preferirem acampar no local do ato.

Maiores informações e dúvidas, por favor, entrem em contato com a Secretaria Geral da CCSCS:

Telefone: 11 2108 9130

E-mail: ccscs@cut.org.br

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>