

Boletim Internacional



Ano VI nº 05 22.02.2006

Nossos empregos, em perigo !

Mais do que nunca a atual política econômica coloca nossos empregos sob ameaça. A recente decisão de isentar de impostos a aplicação de fundos estrangeiros em títulos federais deverá aumentar o ingresso de capital especulativo e contribuir para uma maior valorização do real.

Além disso, o Ministério da Fazenda e o Banco Central querem aprofundar mais a sua política neoliberal suicida e agora falam em retirar ou diminuir o Imposto de Importação de diversos setores. Essa medida, que beneficiaria a importação desses bens e colocaria em risco o emprego nesses setores, seria tomada sem qualquer contrapartida por parte dos países beneficiados – uma repetição da política industrial de Collor que quase acabou com o parque industrial brasileiro.

Todas essas medidas tem como pano de fundo o combate à inflação e a melhoria da percepção do risco do país para o capital estrangeiro. É boa essa intenção, mas esses objetivos não podem ser alcançados com o sacrifício dos nossos empregos e do desenvolvimento do país.

Nesta semana foi divulgado o crescimento econômico da Argentina em 2005. Nos próximos dias o IBGE deverá divulgar esse mesmo índice para o Brasil. A Argentina cresceu 9,5% em 2005. Quanto será o índice brasileiro? Talvez não alcance os 4%.

Aos críticos, a equipe econômica responde com o fato inegável que as exportações não só se mantiveram em 2005, como alcançaram valores recorde. Mas elas tem se mantido pela aplicação financeira dos exportadores e pelo arrocho aos trabalhadores desses setores.

O Ministério do Desenvolvimento divulgou estudo da Fundação Centro de Estudos do Comércio Exterior (Funcex) que mostra a queda da rentabilidade do setor exportador. Segundo a pesquisa a rentabilidade recuou em 23 setores. A perda média foi de 12%, ampliando a queda acumulada desde 2003 para 26%.

A situação é dramática em alguns setores: no setor de peças os custos aumentaram 12% e parte dessa alta foi repassada aos preços de exportação (12,2%) mas mesmo assim a rentabilidade caiu 28,8%. Os fabricantes de peças amargaram recuo de 22,9% nos seus ganhos em 2005. Em três anos, a rentabilidade caiu 46,8%.

Outro setor em perigo é o siderúrgico. Com a queda do dólar o preço do aço é menor no exterior do que aqui. Já existem empresas importando aço fundido no Irã. E as empresas que utilizam-se do aço perdem competitividade para suas vendas ao exterior.

Tudo isso levou o presidente do BNDES, Guido Mantega, a dizer muito timidamente que o câmbio está num "patamar problemático", que traz "problemas para alguns setores econômicos". Ele notou que as "exportações perderam um pouco de dinamismo no último mês" e que algumas empresas "podem estar postergando" investimentos devido ao real apreciado.

Essa política já mostrou seus efeitos em 2005, quando o emprego industrial cresceu apenas 1,1%, depois de alta de 1,8% em 2004. A massa salarial da indústria também cresceu menos: 3,4% em 2005 contra 9,7% no ano anterior, e a folha média aumentou 2,4%, taxa bem inferior aos 7,7% de 2004.

A esses perigos junta-se a ofensiva econômica chinesa. Nesta semana o jornal New York Times anunciou que uma estatal chinesa quer comprar uma fábrica inteira de motores da DaimlerChrysler instalada em Campo Largo, na Grande Curitiba e levá-la para a China.

Devemos ficar alertas!

Sindicato faz protesto na Tritec

O Sindicato dos Metalúrgicos da Grande Curitiba prepara um protesto amanhã na frente da Tritec, fabricante de motores em Campo Largo (PR), cuja atividade pode estar ameaçada pelo fim de contrato de exportação para a Europa.

A idéia da mobilização surgiu sexta-feira, quando o jornal "The New York Times" publicou que a chinesa Lifan, fabricante de motocicletas, estaria interessada em comprar os equipamentos da Tritec. Em comunicado, a Tritec disse que as informações do jornal americano "são inverídicas".

Com 780 funcionários, a Tritec surgiu no Brasil em 1996 como resultado de uma aliança entre Chrysler, dos EUA, e a alemã BMW. A parceria ocorreu antes da fusão da também alemã Daimler com a Chrysler. A filial brasileira da DaimlerChrysler disse que a companhia não se pronunciará sobre a matéria publicada no jornal americano.

Totalmente destinados à exportação, os motores Tritec se são usados em dois modelos de carros feitos fora do Brasil: o Mini, da BMW, e o PT Cruiser, da Chrysler. Mas o Mini tende a deixar de ser equipado com o motor brasileiro, o que representaria drástica redução na atividade da Tritec. A Lifan estaria interessada em produzir automóveis e, por isso, está de olho na tecnologia desenvolvida no Brasil. (Marli Lima e Marli Olmos, de Curitiba e de São Paulo) (*Valor*, 20.02.006)

China pode levar fábrica brasileira

Lifan faz proposta por unidade da Daimler e da BMW no Paraná

The New York Times, Chongqing, China

A fabricante de automóveis chinesa Lifan, em conjunto com o Partido Comunista, apresentou oferta para comprar uma fábrica de motores da DaimlerChrysler e da BMW no Brasil. A fábrica em questão é uma das mais sofisticadas da indústria automotiva em todo o mundo. Construída no sul do Brasil nos anos 90 com US\$ 500 milhões, em parceria (50%/50%) da Chrysler com a BMW, a fábrica de Campo Largo (PR) combina a tecnologia mais recente dos Estados Unidos e da Alemanha para produzir o motor Tritec 1.6, 16 válvulas.

A companhia chinesa planeja comprar a fábrica, desmontá-la, e remontá-la em Chongqing, na China. O Lifan Group afirma ser o único a apresentar oferta e está disposto a iniciar a produção de motores em 2008.

Trevor Hale, porta-voz da DaimlerChrysler, e Marc Hassinger, porta-voz da BMW, disseram, separadamente, que suas companhias estudam as opções para quando terminar o acordo entre as duas, no final de 2007. Mas, segundo eles, ainda era muito cedo para falar sobre o assunto.

A fábrica de Campo Largo produz perto de 250 mil motores por ano. Em 2005, cerca de 185 mil motores equiparam carros da BMW. Todos os motores a gasolina para a marca Mini da BMW atualmente são produzidos em Campo Largo, de acordo com Marc Hassinger. Mas a próxima geração de motores a gasolina para a marca será fornecida pela francesa PSA Peugeot Citroen. A fábrica brasileira forneceu somente 2 mil motores para a DaimlerChrysler em 2005.

A falha da China em produzir seus próprios motores sofisticados tem sido o maior obstáculo enfrentado pelas fabricantes do país em sua tentativa de exportar automóveis para os Estados Unidos e a Europa, segundo analistas. Comprar a tecnologia já desenvolvida pode ser um grande passo para remover esse obstáculo. Segundo Yale Zhang, analista da CSM Worldwide em Xangai, o motor Tritec é um dos mais sofisticados tecnologicamente e também um dos mais eficientes do mundo em termos de consumo de combustível. (*O Estado de S.Paulo*, 18.02.2006)

A hora e a vez das importações

Governo planeja a redução do Imposto de Importação de vários setores protegidos. A liberalização das importações é o próximo passo na estratégia desenhada pelo Ministério da Fazenda e Banco Central para criar as condições da tão famigerada sustentabilidade do crescimento da economia.

Depois da desoneração tributária para investidores estrangeiros e a recompra de US\$ 20 bilhões de títulos da dívida externa, as ações devem ser focadas de agora em diante no aprofundamento da abertura comercial. Em breve o presidente Luiz Inácio Lula da Silva deverá bater o martelo sobre a proposta de rebaixamento das alíquotas do Imposto de Importação de uma lista de produtos que ainda apresentam forte proteção e que contaminam a cadeia de custos ou os preços finais por se constituírem em matérias-primas e insumos.

Com uma nova rodada de redução das alíquotas do Imposto de Importação, o ministro da Fazenda, Antonio Palocci, quer atingir dois alvos. De um lado, acredita que a concorrência entre produtos nacionais e estrangeiros em muito auxiliará na estabilidade da inflação num momento em que é esperado um incremento do consumo, puxado pela expansão da massa salarial - em decorrência do novo salário mínimo - e ampliação do crédito.

É neste contexto que um novo ciclo de abertura comercial pode contribuir para forçar os preços para baixo, com reflexo direto nos preços finais ao consumidor. Em última instância, isso significa aumento do controle sobre a inflação. Uma mão na roda, pois governo quer reduzir a taxa básica de juros (Selic) sem colocar em risco a estabilidade.

Outro argumento a favor da redução do Imposto de Importação é que desde o ano passado as compras do exterior já são encarecidas pela taxaçoão do PIS/Cofins. Ao mesmo tempo, o rebaixamento das alíquotas do Imposto de Importação funcionará como estímulo a uma maior competitividade da indústria doméstica que ainda não foi exposta aos desafios decorrentes da entrada de importados mais baratos.

Ainda existem divergências a serem superadas, especialmente a resistência do Itamaraty, que prefere dispor desse instrumento de barganha nas negociações internacionais de comércio exterior. Ou seja, defende essas concessões de forma gradual, e não de uma única vez, como planeja o Ministério da Fazenda, que tem pressa em implementar ações capazes de surtir efeito no curto prazo do calendário eleitoral.

Do outro lado está o Ministério do Desenvolvimento, que se preocupa em administrar os efeitos negativos da maior concorrência a ser enfrentada por alguns setores da economia brasileira. Com voz ativa na Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) e outras entidades empresariais, essas empresas já pressionam pelas medidas de contraponto - maior acesso ao crédito e alívio na carga tributária. Ajustes esses que também já estão em andamento no governo.

Tudo isso reforçado com o argumento de que as desvantagens enfrentadas pelos exportadores brasileiros com a forte valorização do real frente ao dólar devem continuar se acentuando. (Liliana Lavoratti - Editora da Gazeta Mercantil E-mail: llavoratti@gazetamercantil.com.br)
(*Gazeta Mercantil*, 20.02.2006)

Dólar vai chegar a R\$ 1,90...

Dólar vai chegar a R\$ 1,90, prevê Mendonça de Barros

Segundo o economista, "não há nada no horizonte que detenha a queda nos próximos dois a três meses"

O dólar caminha para um nível de R\$ 1,90 nos próximos meses e haverá um crescimento das importações acima do esperado, previu o ex-secretário de Política Econômica José Roberto Mendonça de Barros. Para ele, o câmbio chegará em março perto dos R\$ 2, um nível psicológico, no qual ainda ficará um tempo, até furar a barreira. "Não há nada no horizonte que detenha a queda do dólar nos próximos dois a três meses."

Ele está preocupado com as conseqüências do câmbio para o comércio exterior. Mendonça de Barros explica que a pressão é de baixa, citando dados de saída e entrada de capital, recompra da dívida pública e a medida de desoneração de investimentos estrangeiros em títulos.

O economista argumenta que tudo isso "joga na direção de mais entrada de dólar" e cita que a única coisa que poderia deter a tendência seria um atuação mais intensa do Banco Central, "que já comprou bastante mas perdeu a guerra", ou mesmo uma queda mais forte da taxa Selic, que ninguém espera que aconteça.

Mendonça de Barros avalia que a novidade do ano, com este nível de câmbio, será o efeito sobre as importações, que correm o risco de crescer muito rapidamente. "Acho que vai ter uma virada importante, difícil de projetar, porque é uma quebra de tendência", completou.

Segundo ele, algumas companhias, mais prejudicadas com a perda de rentabilidade nas exportações, aumentaram a rotatividade de mão de obra, com a contratação de pessoal a custos mais baratos. Além de reduzir gastos, partem para importar partes e componentes, com custos menores. Já está havendo substituição de máquinas nacionais por importadas, afirmou.

O ex-secretário também disse que as empresas tendem a deixar de fabricar produtos localmente e importar produtos prontos, o que já ocorre na eletrônica, brinquedos, vestuário, ou ainda podem usar a importação para trazer itens.

"Na hora em que todo mundo vê que o câmbio está barato e vai continuar barato é racional buscar economias de custos. Quando corre todo mundo na mesma direção, pode ter a mesma surpresa que tivemos na exportação", disse, referindo-se ao fato de que desde o início da década as empresas brasileiras voltaram-se às vendas externas, em paralelo ao câmbio desvalorizado.

Ele antevê que no segundo semestre haverá um aumento de importações, queda nas quantidades exportadas e continuidade da gradual redução dos juros.

Nesse momento, poderia se chegar a um piso no câmbio, com o dólar começando a voltando com alguma valorização, não acima, porém, dos R\$ 2,20, previsão do economista para dezembro. (Nilson Brandão Junior, Rio) (*O Estado de S. Paulo*, 18.02.2006)

1 - A global GM - Vá para o Leste, rapaz

Os trabalhadores da GM em Lansing, Bochum, Eisenach e Gliwice podem ser colegas em uma corporação globalizada, mas são acima de tudo concorrentes. Os mais eficientes e produtivos manterão seus empregos. Um futuro incerto aguarda os demais - Parte 1

Às vezes, quando chove, Alex Hernandez vai de carro até o Michigan Historical Center em Lansing para se lembrar de suas raízes. Ele passa pelas canoas de aborígenes, pelas raquetes de neve, pelos ursos empalhados e pelos aviões das duas guerras mundiais, seguindo diretamente para o terceiro andar, onde a camisa manchada de Richard Frankenstein está exposta atrás de um vidro.



"A estrada mais longa do mundo é a estrada para a redenção", diz o cartaz publicitário da GM nos EUA

Frankenstein foi líder do **United Auto Workers**, o sindicato que organizou a maior greve já enfrentada pela General Motors, em 1936. O governador de Michigan convocou a Guarda Nacional para reprimir o protesto. As manchas na

camisa de Richard Frankenstein são de sangue.

Alex Hernandez se reclinou perto do vidro. Foi uma longa jornada.

Hernandez tem 44 anos. Ele também é um trabalhador da indústria automotiva e um membro do **United Auto Workers**. Ele é um democrata porque os trabalhadores do setor são democratas. Mas ele gostava mais de Reagan do que de Carter e Clinton. Ele ganha um salário anual de US\$ 60 mil e vai para a Flórida uma vez por ano; ele tem cinco semanas de férias, três carros e uma casa em um bom bairro. Sua filha frequenta uma boa escola. Ele joga golfe

duas vezes por semana. Anos-luz separam as vidas de Richard Frankenstein e Alex Hernandez. As manchas de sangue praticamente desapareceram.

Oriundo da parte mexicana da cidade de fronteira de Laredo, o pai de Hernandez veio para Michigan aos 16 anos à procura de trabalho. Naqueles tempos muitos mexicanos seguiam para o norte, onde a indústria automotiva sempre precisava de mão-de-obra. Eram os anos 50. Um tempo em que dezenas de milhares de trabalhadores migraram para locais com fábricas e empregos.

Um tempo antes de as fábricas e empregos migrarem para locais com trabalhadores baratos.

O pai de Hernandez começou a trabalhar na fábrica da General Motors em Lansing, onde o Oldsmobile --um dos carros clássicos da GM-- saía das linhas de montagem ao lado de Buicks, Cadillacs e Chevrolets.

O Oldsmobile é um carro com uma personalidade semelhante à do Meio-Oeste americano: não particularmente excitante, mas forte e confiável. Na fila do caixa do mercado, o pai de Hernandez conheceu uma mulher que, assim como ele, veio de Laredo. Eles se casaram e tiveram Alex que, desde que é capaz de se lembrar, também queria trabalhar na GM como seu pai. Seus vizinhos em Lansing eram todos trabalhadores da indústria automotiva; todos moravam perto da fábrica. Quando Alex voltava a pé da escola ele via os homens nas janelas da fábrica, fumando e vendo as mulheres passarem. Às vezes ele escutava uma voz vindo de lá: "Quando você vai se juntar a nós, filho?" "Em breve", Alex respondia.

Aos 18 anos, recém-saído do colégio, ele se juntou à fila de homens que aguardavam por um emprego na fábrica do Olds. Era 1979, o ano do último grande boom de contratação da GM e um que viu mais de meio milhão de pessoas encontrarem empregos rentáveis em fábricas americanas.

Eles checaram as costas de Alex e sua visão, colocando-o para trabalhar na instalação de portas na linha de montagem. Ele não tinha treinamento, mas era bom com suas mãos. E altamente motivado: ele não queria desgraçar seu pai. A empresa tinha prazer em contratar parentes; isto reforçava a solidariedade e expandia a família GM. Na época, Alex ganhava US\$ 10,10 por hora. Hoje ele ganha três vezes mais, além dos benefícios e do plano de saúde --mesmo quando não está montando carros, como agora.

Alex Hernandez deixa o museu a caminha pela chuva até seu Olds Cutlass 1991. Ele tem 14 anos mas parece tão bom quanto novo. É uma vergonha que a GM tenha tirado a marca de linha.



A fábrica onde Alex Hernandez e seu pai passaram a vida trabalhando foi fechada em maio. As vendas do Oldsmobile estavam despencando, mesmo no coração do Meio-Oeste. A GM juntou às pressas alguns projetos novos. O último dos Oldsmobiles --o "Alero"-- parecia um subcompacto japonês. Mas mesmo assim ninguém o queria.

A Toyota, a maior concorrente da GM, faz novos modelos sob medida para o gosto da Costa Oeste americana. A GM era uma organização poderosa e desajeitada, inflexível demais para tempos de mudanças rápidas. Por algum tempo a corporação parecia pronta para fechar todas as suas operações em Lansing e migrar para o México, onde já conta com quatro grandes fábricas.

Mas então decidiu construir um novo complexo nos arredores da cidade, onde a produção pode ser alternada facilmente entre subcompactos e picapes. O primeiro turno começará em 2006, o terceiro em 2007. Será a fábrica mais sofisticada da GM no mundo.

Mas a mesma velha mão-de-obra realizará o trabalho. A maioria dos 3 mil ex-funcionários da Oldsmobile trabalhará nas novas instalações construídas em uma antiga propriedade rural. A idade média deles atualmente é de 48 anos; quando começarem, ela será de 50 anos.

Caros demais para serem demitidos, a GM os mantém no gelo até que sejam necessários. A maioria passa o tempo no saguão de entrada de um shopping center deserto nos limites de Lansing. Eles jogam cartas, fumam, assistem a TV. Seus carros ficam enfileirados no estacionamento: modelos GM com nomes diferentes --e todos com formas intercambiáveis.

O Olds Bravada se parece com o Chevrolet Trailblazer, que se parece com o GMC Envoy. Os trabalhadores chegam cedo, por volta das sete, e voltam para casa às três. Eles continuam recebendo. O "Banco de Emprego", como chamam, porque a prefeitura local ocasionalmente lhes oferece trabalho.

Eles podem ser convidados a realizar a jardinagem dos parques municipais ou para trabalhar como zeladores na escola local. Três mil zeladores potenciais bem remunerados ficam sentados, matando o tempo, até a abertura das portas de sua nova fábrica. Na parede de sua sala de espera, um plano para seu futuro local de trabalho está pendurado ao lado da declaração de missão da GM, exortando-os a fabricar os melhores carros do mundo.

Quando a antiga fábrica foi fechada, Hernandez se candidatou a fazer parte da equipe que ergueria a nova fábrica de última geração. Ele foi aceito e lhe explicaram a "pirâmide". Hernandez desenha um triângulo em um guardanapo de papel da lanchonete do supermercado. A princípio, os trabalhadores estavam na base e a administração estava no topo", ele diz. "Mas, agora, a General Motors inverteu a pirâmide. Ela precisa de nossa experiência para seguir em frente."

Segundo seu ponto de vista, foi o antigo espírito da Oldsmobile que manteve a viva a base de Lansing contra todas as probabilidades. Um espírito que tem evoluído ao longo do tempo, no interior das pessoas que constroem estes carros confiáveis há tanto tempo.

"Eles precisam de nós; nós precisamos deles. A General Motors é a melhor coisa que me aconteceu", diz Alex Hernandez.

No início de junho, o presidente da GM e executivo-chefe Rick Wagoner se dirigiu aos acionistas da empresa em Delaware. Ele também passou sua vida na organização, apesar de sua carreira ter seguido um caminho diferente do que o de Alex Hernandez.

Ele trabalhou em várias fábricas. Ele freqüentou a Universidade Duke e posteriormente Harvard; ele esteve na GM na América do Sul e passou vários anos na Europa. Agora ele é o presidente da empresa. Isto equivale a ser o rei da GM.

Wagoner diz que os altos benefícios sociais nos Estados Unidos adicionam US\$ 1.500 ao custo de cada carro montado no país pela GM. Os trabalhadores americanos se tornaram o fator mais crítico na corporação. Na reunião, Wagoner anunciou a demissão de 25 mil funcionários até 2008.

Alex Hernandez recebe inicialmente a notícia em silêncio. Então concorda. "Nós também fizemos concessões. Eu agora pago entre US\$ 5 e US\$ 10 do meu bolso para medicamentos prescritos. Eles costumavam ser gratuitos. Nós temos que permanecer unidos se quisermos sobreviver. Nós temos uma centena de anos de experiência em fabricação de carros aqui. Isto conta. Caso contrário, todo nosso trabalho irá para o México", diz Hernandez.

Ele passa lentamente por uma série de barreiras de segurança que cercam a nova instalação, que parece uma nave espacial em um campo ao lado de um elevador: um homem solitário vai ficando cada vez menor à distância, até ser engolido pela imensa estrutura branca.

Deve parecer estranho que o futuro da engenharia automotiva agora esteja no México, o país que seu pai deixou 50 anos atrás em busca de fortuna. (Tradução: George El Khouri Andolfato, do UOL) (Alexander Osang) (*Der Spiegel*, 24.01.2006)

2 - Queremos respeito !

'Os americanos não respeitam a força de nossos trabalhadores', diz alemão sobre a GM

Os trabalhadores da GM em Lansing, Bochum, Eisenach e Gliwice podem ser colegas em uma corporação globalizada, mas são acima de tudo concorrentes. Os mais eficientes e produtivos manterão seus empregos. Um futuro incerto aguarda os demais - Parte 2

Na semana em que o Partido Social-Democrata da Alemanha (SPD) perdeu a eleição estadual na Renânia do Norte-Vestfália, consolidando o controle da oposição na Câmara Alta do parlamento alemão, o último carro da antiga série Zafira [mesmo modelo fabricado no Brasil] saiu da linha de montagem da fábrica Opel [divisão da GM na Europa] em Bochum. A partir daí, somente o novo modelo será construído lá.

Bodo Paweletz chega para o primeiro turno na oficina de pintura, como fez todas as manhãs durante 39 anos. Como sempre, ele tinha votado no SPD. Eles perderam, mas Paweletz não

está devastado. No fundo, provavelmente acha que ele e o SPD se tornaram estranhos no percurso. Mais importante que a política para Paweletz hoje é a reação do público ao novo Zafira, que está nas revendedoras desde 9 de julho.

Bodo Paweletz tem 58 anos. Ele começou o aprendizado como moldador numa aciaria, mas a usina fechou em seu primeiro ano como temporário. Ele foi em sua bicicleta à nova fábrica da Opel, fez uma entrevista para um emprego e três dias depois estava trabalhando. Sentado ao lado do homem que o contratou estava um representante do conselho de trabalhadores, que disse: "Rapaz, todos nós da Opel estamos no sindicato".

Isso foi em 19 de setembro de 1966. Ele escolheu a oficina de pintura porque pagava um salário mais alto, e começou com 1 mil marcos por mês. Hoje recebe 3.200 euros e leva para casa 2.200. Paweletz mudou-se duas vezes na vida: ele e sua mulher Sigrid vivem no atual apartamento há 30 anos. Pagam 362 euros de aluguel, mais as tarifas públicas.



Paweletz sempre dirigiu Opels, é claro. O pessoal da Opel dirige Opels. Primeiro o Kadett, depois o Ascona e agora o Calibra 1996 --o melhor Opel já feito, na sua opinião. Ele passa as férias na Áustria ou no mar do Norte. Sente-se em casa lá, como diz, então por que deveria tentar a Turquia?

A cada 22 meses a equipe de pintura costumava ser mandada para um balneário em Bad Soden, com as despesas pagas pela empresa. Alguns anos atrás ele alugou um pequeno terreno em Wanne-Eickel, onde cultivava tomates, repolho, feijão, cebola e até batata. A pequena cabana que tem lá ostenta um belo tapete de grama de cerca de 6 metros quadrados, rodeado por uma cerca-viva de bordas perfeitamente aparadas. É ali que Paweletz passa seu tempo livre e esquece do mundo, ele diz. Nunca quis muito mais que isso.

Isto é, até o último outono, quando o futuro da fábrica de Bochum foi subitamente ameaçado e Paweletz se viu apanhado no esquema maior das coisas. "É um sentimento estranho. Antigamente era assim: se você era contratado pela Opel, se aposentava na Opel", ele diz.

"Alguns anos atrás, quando foi adotado o GM-GMS, definindo cada passo do processo de trabalho, eu pensei: 'Está bem, talvez isso represente um pouco mais de burocracia para nós, mas não é o fim do mundo'."

Ele mostra os diagramas e tabelas pendurados em seu local de trabalho na oficina. Cada movimento é dissecado, numerado, descrito e cronometrado. Cada movimento que esse homem grande de bigodinho branco faz com sua pistola de pintura pode ser comparado ao de seus colegas em Antuérpia, Zaragoza e Gliwice. E o custo de empregar Paweletz, 58 anos, com 39 de emprego, pode ser destilado em um número que codifica sua eficiência na rede europeia da GM.

Paweletz desconfia que não deve estar apresentando um ótimo desempenho.

No ano passado a GM Europa começou a comparar suas várias operações no continente. Eles chamaram isso de "calibragem", e a fábrica de Bochum não conseguiu acompanhar o ritmo. Parecia que sua produção seria dividida entre Antuérpia, Eisenach, a Inglaterra e a Suécia. Naquele momento os empregados de Bochum depositaram suas ferramentas. Houve uma greve que até hoje eles chamam de "evento de informação". Eles queriam descobrir o que aconteceria a seguir. E descobriram que estavam por sua própria conta.

"Esperávamos que as outras fábricas aderissem. Rüsselsheim, por exemplo. Mas isso não aconteceu", diz Paweletz.

O protesto foi interrompido depois de sete dias. O conselho de trabalhadores negociou um acordo com a diretoria da Opel para Bochum. Os salários foram congelados até 2007. O bônus de Natal foi reduzido e 3 mil empregos seriam cortados. Bodo Paweletz foi para casa e fez as contas com sua mulher: eles conseguiriam se aposentar com seu pacote de indenização? Provavelmente. Mas ele havia se tornado caro demais para ser demitido.

"Eu estava lá havia 39 anos. Eles teriam de me pagar 300 mil euros de indenização. Depois dos impostos, ficariam 180 mil. Eu teria sido aceito por um programa de extensão de emprego

durante um ano, passaria mais um ano e meio desempregado e me aposentaria aos 63. Poderíamos conseguir. Estávamos animados. Mas, como eu disse, para mim estava fora de questão. Os que se demitiam voluntariamente tinham entre 35 e 45 anos."

Bodo está sentado com sua mulher na cozinha em Wanne-Eickel. O calendário na parede está todo anotado: festa ao ar livre, manicure, outra festa ao ar livre, cabeleireiro, exposição agrícola estadual. Sigrid soube por uma amiga que a Opel vai fechar a fábrica de Bochum em 2010.

"Bobagem", diz seu marido. "Aqui temos a melhor qualidade. Não podemos competir com Gliwice: os poloneses ganham só 3 euros por hora. Mas temos de ser pelo menos tão bons quanto Antuérpia ou Londres. A decisão sobre o próximo modelo Astra deverá sair em 2007. Depois haverá novos contratos. Não, ninguém consegue nos superar em qualidade."

Qualidade é um assunto quente em Bochum. A qualidade poderá inclinar a balança a seu favor. Eles querem se destacar, manter algo único, para se tranquilizar de que ainda fazem parte do jogo.

"No ano passado as fábricas da Europa começaram a perder sua independência e individualidade --e a transformar-se em companhias de distribuição com operações de produção intercambiáveis", diz o representante dos trabalhadores de Bochum, Rainer Einkenkel. "As características típicas da marca estão sendo reformuladas. No fundo, a GM quer 'carros globais'. A questão é se isso também resultará em um 'trabalhador global'. Os americanos realmente não respeitam a força de nossos trabalhadores."

Bem, qual é a força dos trabalhadores de Bochum?

"Os pontos de venda de Bochum são as pessoas daqui: elas são honestas e diretas, e não têm medo de trabalho duro", diz Einkenkel.

Nos últimos 17 anos a fábrica de Eisenach, no sudeste da Alemanha, foi mais que uma linha de montagem; ela serviu como símbolo da reunificação. O Wartburg 1.3 entrou em produção ali em 1988: um veículo parecido com uma caixa, virtualmente feito a mão, com um motor Volkswagen que não cabia direito no compartimento. O Wartburg pode ter sido um golpe de graça para a economia estatal comunista. Um ano depois de seu lançamento, o Muro caiu.

Dois meses depois o presidente da Opel Louis Hughes viajou para Eisenach e prometeu construir uma fábrica GM lá. No dia em que a reunificação alemã foi proclamada, o então chanceler Helmut Kohl dirigiu o primeiro Vectra da linha de montagem de Eisenach.

Dois anos depois Kohl estava de volta, juntamente com o então presidente da GM John Smith, para inaugurar a mais moderna fábrica GM na Europa. Foi a primeira fábrica em que a Opel introduziu as hierarquias enxutas: trabalho em equipe, sugestões para aperfeiçoamentos, maior flexibilidade --como na Toyota.

Em 1994 e 1995 a fábrica de Eisenach foi a mais eficiente da Europa. Seu sistema de produção foi copiado em operações da GM na Argentina, Polônia, China e Tailândia. O então presidente Bill Clinton visitou Eisenach em maio de 1998. A produção atingiu o pico naquele ano: 175 mil carros, mais que nunca.

O técnico em carrocerias André Winkler passou aqueles anos turbulentos em Eisenach, e seu sorriso parece refletir essa experiência: autoconfiante, mas não eufórico. Com 38 anos, ele esteve lá e sobreviveu tanto às aspirações globais do Partido da União Socialista da Alemanha Oriental quanto à visão global da General Motors. Ele sabe que essencialmente os dois significam a mesma coisa: o evidente glorificado em uma missão.

Winkler começou seu aprendizado na fábrica de Wartburg em 1984, a pedido de seu avô. Depois de dois anos ele entrou na fabricação de carrocerias. Na época havia necessidade de muita gente para fazer um Wartburg --fato talvez não muito evidente depois que ele ficava pronto. Dez mil operários trabalhavam na fábrica do Wartburg e produziam 240 carros por dia. Hoje quase o triplo desses veículos são fabricados com um terço da força de trabalho.

Winkler teve de se recandidatar ao cargo na fábrica da Opel. Ele foi submetido a testes complicados, principalmente para determinar se os alemães-orientais agiriam com rebeldia em grupo. Em uma equipe com outros cinco homens, Winkler foi solicitado a construir uma cadeira de papelão para demonstrar sua capacidade de trabalho em equipe.

"Cinco homens da Turíngia em volta de uma cadeira de papelão --foi muito estranho, especialmente porque realmente não estávamos habituados a conversar sobre problemas. Mas é exatamente isso o sistema de produção da Opel. Os problemas devem ser discutidos abertamente, assim que

surgem, e depois relatados. Trabalhamos em pequenos grupos, basicamente sem hierarquia nem portas fechadas, até chegar ao supervisor da fábrica", diz Winkler.

Ele passou nos testes e se encontrou novamente na montagem de carrocerias, rodeado pelos colegas que haviam construído os Wartburg. Ele começou com 1.400 marcos por mês. Prefere não especificar sua renda atual; basta dizer que não é equivalente à das outras fábricas da Europa ocidental.

Winkler usa uma camisa clara quase branca --o mesmo uniforme de todos: mais uma maneira de reforçar o sentimento de grupo. Todos os trabalhadores de Eisenach dirigem Opels. Qualquer um que não dirija Opel não tem autorização para estacionar no estacionamento da fábrica --e também não deve esperar promoções.

A fábrica de Eisenach realmente parece uma família, uma família que se arranjou para um retrato em grupo: 98% dos 1.800 empregados são alemães-orientais. Isso parece estranho porque Eisenach se localiza muito perto da antiga fronteira. Mas cinco anos atrás nenhum trabalhador ocidental queria começar ali, com a escala de pagamento oriental. E agora que os salários praticamente atingiram a paridade a companhia não está mais contratando.

Há noites de boliche, torneios de pingue-pongue, festividades que marcam o primeiro dia do ano escolar e, todo verão, uma longa caminhada na natureza. Essa família nunca caminha sozinha; está envelhecendo junto. Sua idade média hoje é de 41 anos.

As coisas estão avançando depressa demais. Sua vantagem evapora lentamente. Sua diferença de salário com Bochum está diminuindo, mas só porque os trabalhadores de Eisenach são obrigados a fazer concessões. Os ocidentais estão aceitando salários no nível oriental para continuar trabalhando quando os novos modelos forem lançados em 2007.

Para a antiga fábrica de Bochum, Eisenach ainda pode ser a medida de todas as coisas. Mas Eisenach também não consegue acompanhar o ritmo da nova fábrica de Gliwice. Dois anos e meio atrás, a GM Europa mandou desmontar a linha do Astra em Eisenach e remontá-la novamente em Gliwice.

O único carro ainda fabricado em Eisenach é o Corsa, mas as pessoas não estão mais comprando muitos deles. Têm capacidade para fazer 175 mil carros por ano, mas não conseguem vender tantos. Para se ajustar à queda das vendas, a linha de montagem foi reduzida de 36 para 28 carros por hora. Muitas vezes eles fecham a fábrica nas sextas-feiras, esperando compensar a diferença dos fins de semana mais tarde, quando a demanda aumentar. Eles chamam esse fim de semana prolongado de "turno corredor".

Quinta-feira à tarde.

Amanhã marca o início de outro turno corredor. André Winkler vai para casa em sua minivan Opel Meriva. Winkler é casado e tem dois filhos. Sua mulher, Manuela, trabalha numa agência de limpeza residencial. Três anos atrás eles compraram a metade de um duplex: 130 metros quadrados e 50 mil euros. Eles tiram férias na Toscana, na Bretanha ou na Normandia --vão de carro por causa do cachorro. Winkler não tem certeza se conseguirão ir este ano. Precisam pagar a hipoteca. Os turnos corredor custam à família 300 euros por mês.

Qual é sua alternativa? Essa é a maneira de Eisenach enfrentar a crise. Fazer greve não é uma opção. Só a metade dos trabalhadores de Eisenach participam do **sindicato dos metalúrgicos da Alemanha, o IG Metall**.

Diante de sua experiência na antiga Alemanha Oriental, eles não participam de sindicatos de qualquer modo, diz o representante no conselho de trabalhadores, Harald Lieske. Diante dos desenvolvimentos na Polônia, seria bom ter sindicatos fortes de novo, ele acrescenta. (Tradução: Luiz Roberto Mendes Gonçalves, do UOL) (Alexander Osang) (*Der Spiegel*, 24.01.2006)

3 - GM busca funcionários na Polônia

GM busca funcionários "flexíveis" na Polônia, onde os salários são bem menores

Os trabalhadores da GM em Lansing, Bochum, Eisenach e Gliwice podem ser colegas em uma corporação globalizada, mas são acima de tudo concorrentes. Os mais eficientes e produtivos manterão seus empregos. Um futuro incerto aguarda os demais - Parte 3

Certa manhã de junho, 25 jovens se dirigiram decididamente para seu primeiro evento de orientação no complexo de Gliwice, no sul da Polônia. O céu estava carregado de nuvens e um vento frio soprava seus novos uniformes. Eles pareciam recrutas militares, talvez por causa do homem musculoso de cabelos louros-ruivos despenteados que lidera o grupo:

Krystof Krasowski, um operário na fábrica de carrocerias onde os 25 jovens vão começar esta semana. Cerca de 25 mil empregos vão ser cortados nos EUA e 3 mil em Bochum. Mas em Gliwice há 700 novos contratados. Os galpões de produção foram expandidos na última primavera para acomodar três turnos a partir de 21 de agosto. Eles vão construir o novo Opel Zafira. Assim como a fábrica de Bochum.

Krasowski leva os jovens para uma sala de conferências. Eles se sentam em torno de uma longa mesa. Na parede há um diagrama mostrando as várias etapas da construção de carrocerias. São 8 da manhã. A primeira frase de Krasowski é: "A GM é uma das maiores companhias do mundo". A quinta é: "Queremos ter sucesso". A sexta, sétima e oitava: "O Zafira é um carro muito bom, no mundo inteiro. Vocês vão construí-lo. Sejam felizes!" A 15ª e a 16ª: "Qualquer um que chegar aqui cheirando a bebida está demitido imediatamente. Roubar e beber não são tolerados".



Aos 40 anos, Krasowski está ali desde 1999. A fábrica foi construída em 1997 na periferia de Gliwice. Contando os últimos recrutas, a força de trabalho na fábrica polonesa chega a 2.500. A idade média dos empregados é 32 anos. Seu salário bruto médio é de 700 euros --um quarto do que ganham os trabalhadores em Bochum. No primeiro ano, os recém-contratados ganharão 15% a menos, com base num acordo entre a GM e a Opel em Gliwice. O anúncio que atraiu os 700 novos trabalhadores dizia: "Estamos procurando pessoas flexíveis".

No final da sessão, o diretor da unidade faz um aparecimento e se dirige rapidamente aos novatos: "Espero que trabalhar aqui seja mais importante para vocês do que suas namoradas", diz.

Então vai embora. Os rapazes parecem um pouco nervosos. Krasowski lhes mostra a fábrica. É impressionante: espaçosa, iluminada, mas desprovida de vida humana. Os pisos estão limpos, os níveis de ruído são moderados. Grandes cartazes eletrônicos com números piscando estão pendurados do teto. Os cartazes nas paredes são maiores do que em qualquer outra fábrica da GM no mundo.

Cada etapa do processo de trabalho é explicada em detalhe. Há longas listas de sugestões inovadoras, chamadas "Kaizen", palavra japonesa que significa "aperfeiçoamento constante". Ela é usada com tanta frequência aqui que certamente se tornará parte da língua polonesa. No meio das baias há cubículos transparentes com terminais de computadores. De vez em quando o engenheiro aparece. A maioria fala inglês fluente. Os uniformes dos trabalhadores são impecáveis. Parece que aqui nenhum gesto é desperdiçado.

Krasowski obviamente se orgulha dessa fábrica. Sua expressão é cerimoniosa, grave. Quando os recrutas vão para seu primeiro desjejum na cantina animada, Krasowski confia baixinho: "As pessoas que trabalham para mim me acompanhariam numa batalha. Elas me apóiam 100%".

Krasowski fica no trabalho duas horas a mais do que precisa, tendo chegado duas horas mais cedo também. Ele rodeia as máquinas. Estuda a lista de melhorias sugeridas. Por volta das 4 horas, pega seu Skoda e vai para casa.

As cidades do distrito industrial de Katowice se fundem numa única extensão que lembra a região do Ruhr na Alemanha. Não há começo nem fim. Afinal encostamos na frente de um novo conjunto residencial de cinco andares. Krasowski salta do carro e sobe uma escada escura até o quinto andar. Ele abre a porta e se desculpa pelo piso do pequeno apartamento. "Estou instalando o piso de cerâmica". O apartamento de dois quartos custa 579 zlotys por mês, ou 149 euros.

Parada na porta da sala está sua mulher, junto com duas crianças: um menino alto para sua idade e uma garota pequena. O nome do menino é Ryzard. "Escolhi esse nome por causa de Ricardo Coração de Leão. Quero que ele seja forte", diz Krasowski. "Se meu filho quiser conquistar o mundo, deve se destacar. É o que aprendi com meu pai. Nada é mais importante que a família. E é importante ser patriota, honesto e bom."

Sua esposa traz um prato de biscoitos. Krasowski oferece uma aguardente. Ele não bebe se tiver de trabalhar no dia seguinte, nem mesmo uma cerveja, diz. Um pequeno retrato do papa Bento está sobre o armário da sala.

Krasowski nasceu ali perto em Opole, uma das muitas cidades que se combinaram no grande distrito industrial. Ao terminar a escola foi aprendiz de torneiro mecânico na fábrica de tanques Bumar-Labedy. Eles construíram tanques para o mundo inteiro, diz Krasowski, até para Saddam Hussein. Ele passou quatro anos no exército: depois, dois numa mina de carvão até que um acidente esmagou sua perna em 18 de junho de 1991. Passou sete anos em fisioterapia e recebeu uma pequena pensão. Sua mulher trabalha no departamento de impostos de Gliwice. Ele cuidava das crianças e das compras quando a Opel veio para Gliwice e o libertou.

Considerando sua biografia, Krasowski provavelmente se encaixa no perfil da GM de um trabalhador flexível como uma luva. Ele foi designado para a equipe piloto do Astra Classic -- o modelo que é montado na linha de produção transferida de Eisenach. Ele se familiarizou com a abordagem japonesa.

"Os empregados japoneses dão tudo o que têm. Nada de ficar parado conversando ou coisa parecida. Eles também são subservientes aos supervisores", Krasowski aprendeu. "E isso é ruim. Nossos superiores nos escutam quando damos sugestões. É assim que funcionava o GM-GMS. Eu não passo um minuto sem pensar em algo para melhorar as coisas. Tenho minhas melhores idéias no terraço."

Krasowski levanta da cadeira e anda de um lado para outro na frente do armário, com as mãos nas costas. Então anuncia: "Veja as relações entre os revendedores e os fabricantes da Opel na Polônia. Não são ideais. Eu poderia mudá-las. Eu venderia mais carros. Tenho milhares de idéias. Milhares de idéias! No ano passado fui o número 1 em Kaizen na construção de carrocerias. Muitas pessoas se consideram Opel Polska, mas eu me vejo como um empregado da General Motors. Mundial".

Ele sabe que os operários da Alemanha temem a fábrica da Polônia?

"A Alemanha é um lindo país. Estive em Berlim uma vez", diz Krasowski. "Muitos dos meus colegas foram treinados em fábricas alemãs. Os poloneses têm trabalhado no Ocidente há vários anos. Talvez um dia os trabalhadores alemães venham aqui."

É difícil imaginar Bodo Paweletz de Bochum ou André Winkler de Eisenach dizendo isso. O presidente Rick Wagoner não menciona a Polônia na reunião de acionistas em Delaware. Seu discurso fala rapidamente da GM Europa antes de voltar aos EUA, que em suas palavras parece uma antiga indústria da Alemanha oriental: grande, pesada, deficiente. Quanto mais para o leste você for, mais rápido é o percurso.

Krasowski e seus colegas parecem vigorosos e despreocupados. Não há teorias de pirâmide, nem pais na fábrica cujo legado eles querem manter. Nunca foram construídos carros em Gliwice. Sem a menor culpa, eles prendem emblemas do Vauxhall aos carros destinados à Inglaterra e distintivos do Holden nos Astras que vão para a Austrália.

Eles também não precisam temer por suas carreiras por não dirigirem Opels. A maioria não pode comprar um Opel. Menos de 15% dos trabalhadores automobilísticos na Polônia são sindicalizados. Slawomir Ciebiera, o representante do Solidariedade em Gliwice, trabalha num pequeno escritório no prédio administrativo e invoca o espectro da Rússia, China e Ucrânia. Perguntado como a General Motors pode ser impedida de usar sua força de trabalho polonesa barata contra seus colegas europeus-ocidentais, ele diz: "Esse é um problema complexo".

Talvez ele tenha razão. No dia seguinte mais 30 novatos marcham pelo portão da fábrica e entram nos corredores imaculados que brilham ao sol da manhã. Poderia ser uma cena de um filme promocional estrelado pelo trabalhador flexível do futuro da GM. O outro lado da moeda: trabalhadores americanos vegetando em seu shopping-center defunto em Lansing, esperando o tempo passar. Vistos da Polônia, os homens de Lansing parecem viver um século atrás. Como peças de museu. Ou como a camisa manchada de sangue de seu líder sindical. (Tradução: Luiz Roberto Mendes Gonçalves, do UOL) (Alexander Osang) (*Der Spiegel*, 24.01.2006)

CNM Internacional é o boletim informativo da Confederação
Nacional dos Metalúrgicos – CNM-CUT

Secretário Geral da CNM : Fernando Lopes
internacional@cnmcut.org

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