

Fracasso das negociações na OMC

A delegação dos sindicatos internacionais atuou junto aos negociadores mostrando os sérios riscos da repercussão das negociações da Rodada de Doha sobre os empregos, a perspectiva de desenvolvimento e os direitos dos trabalhadores .

A FITIM juntou-se à delegação que compareceu na ultima semana de junho à Genebra para influenciar as negociações do comércio. Participaram sindicalistas dos países da África e da América Latina representando centrais sindicais e sindicatos de trabalhadores metalúrgicos, têxteis, da alimentação e da educação. A mobilização sindical , em colaboração com outros movimentos sociais, focou sobre os riscos ao emprego, ao desenvolvimento e aos direitos dos trabalhadores presentes nas propostas discutidas.

A CIOSL, a Confederação Internacional das Organizações Sindicais emitiu um declaração em 3 de julho ultimo, que vai abaixo traduzida.

Os governos não devem desistir quanto ao desenvolvimento e aos postos de trabalho

Em função do fracasso nas negociações da OMC, os próximos passos do processo deverão concentrar-se na busca de um resultado benéfico ao desenvolvimento e ao emprego.

As conversações fracassaram principalmente devido à insistência dos países industrializados para lhes seja concedido um acesso de amplo alcance aos mercados para produtos industriais dos países em desenvolvimento enquanto negam-se a corrigir as injustiças do comércio na agricultura.

"Agora todos deveriam ter claro que para que se progrida em direção a um acordo, ele deve corresponder realmente às necessidades quanto ao desenvolvimento e não deve pedir aos países em desenvolvimento que concedam acesso aos seus mercados industriais em troca de hipotéticos benefícios na agricultura", disse Guy Ryder, secretário geral da CIOSL.

Se grandes cortes tarifários forem feitos no NAMA (acesso a mercados não agrícolas), se perderá uma grande quantidade de postos de trabalho nos países em desenvolvimento e serão necessários grandes gastos para o ajuste. Isto também faria que os países em desenvolvimento não pudessem aplicar no futuro políticas comerciais para desenvolver suas economias e responder às necessidades de suas respectivas populações.

"Isto seria um resultado inaceitável , considerado o mandato que se outorgou em Doha aos negociadores", agregou Guy Ryder.

"Nenhuma solução sustentável pode implicar na piora da pobreza e do desemprego nos países que já têm graves problemas para criar postos de trabalho decentes para os desempregados e os subocupados. Além disso, continua sendo totalmente correto que a Constituição da ONU estipule que a pobreza em qualquer lugar é um perigo para a prosperidade de todos, e isso, em outras palavras, significa que um acordo que sufoque o crescimento dos países em desenvolvimento iria também em detrimento da situação dos trabalhadores nos países industrializados".

Qualquer caminho aceitável deve evitar soluções impostas e desequilibradas. Em troca deve-se colocar em pratica um processo que comece desde abaixo e que se apóie em consultas inclusivas que, em ultima instancia, deveriam conduzir a um acordo equilibrado e favorável ao desenvolvimento . **Para isso, a CIOSL considera essencial :**

* Que a OMC não faça pressão sobre os países em desenvolvimento estipulando datas limite não realistas quando as posições de seus membros são ainda muito divergentes.

* Que se rechacem os compromissos que obviamente sufocariam a repercussão da rodada quanto ao desenvolvimento: apenas se poderá chegar a um acordo através de consultas e discussões amplas e abertas.

* Que os membros não adotem nem promovam um pacote sobre o NAMA similar ao que está se negociando atualmente, o qual não respeita o "princípio de reciprocidade não total" para os países em desenvolvimento e que prejudicariam suas perspectivas de desenvolvimento. Os países em

desenvolvimento devem poder aplicar uma redução tarifária de acordo com o seu nível de desenvolvimento, conforme o princípio aceito de reciprocidade não total (que exige, portanto, um coeficiente muito maior que as cifras que atualmente propõem os Estados Unidos e a UE).

* Que a UE e os Estados Unidos façam autênticas concessões no âmbito da agricultura.

* Quanto ao GATS, que os serviços públicos vitais (educação, saúde, água e demais) não se submetam à negociação. Qualquer acordo em matéria de serviços deve estipular explicitamente que os governos poderão tomar qualquer medida ou regulamentação necessária para melhorar o acesso a eles dos pobres e dos trabalhadores.

O efeito potencialmente devastador do NAMA sobre o emprego nos países em desenvolvimento está documentado no informe da CIOSL intitulado " [Simulações do NAMA para setores de mão de obra intensiva dos países em desenvolvimento](#)" (em inglês) .

ORIT : Resolução sobre a luta na Gerdau

Quando da recente reunião do Conselho Executivo da CIOSL/ORIT, realizado em São Paulo, nos dias 26 e 27 junho, a Organização regional interamericana de Trabalhadores adotou a seguinte resolução sobre a luta dos trabalhadores da Gerdau .

O caso Gerdau nos Estados Unidos e as Multilatinas

1. No seu XVIII Congresso a CIOSL aprovou uma resolução sobre a responsabilidade social das empresas multinacionais que foi imediatamente retomada pela CIOSL/ORIT no documento de base de seu XVI Congresso, no ano seguinte. Neste quadro, a ORIT assinala também que este enfoque deve ser também aplicado às empresas de capital nacional, que devem ser consideradas multilatinas por terem ativos no exterior, pois evidenciam um comportamento de aspectos semelhantes aos das empresas multinacionais tradicionais.

Pouco tempo depois, a Plataforma Laboral das Américas, reafirmou esta visão quando esclarece que a perspectiva da RSE deve ser aplicada tanto às empresas multinacionais como ao conjunto das grandes empresas.

2. Das cerca de cinquenta principais multilatinas identificadas pela ORIT, a maior parte provêm do México e do Brasil. Neste segundo país, destaca-se o Grupo Gerdau, que cresceu fortemente por sua participação nas privatizações nos anos 90, em particular com a Açominas. Atualmente ele é a principal siderúrgica desse país e a décimo terceira a nível mundial e décimo segunda multilatina considerando-se todos os setores, com vendas de mais de 700 milhões de dólares anuais.

Desde o final dos anos oitenta, a Gerdau se projetou primeiro mediante as suas exportações e em seguida através da compra de ativos no exterior, na América do Sul (todo o Cone Sul e Colômbia), União Européia (Espanha) e América do Norte, comprando mini siderúrgicas no Canadá e nos Estados Unidos. Em função disso 43% de sua produção, 47% de suas vendas e 33% de seu emprego total correspondem ao exterior.

Nos Estados Unidos, a partir de sua primeira aquisição em 1989, avançou através de sucessivas compras até formar a Gerdau Ameristeel em 2002, fusão das diferentes empresas integradas até aquele momento e que é atualmente a segunda maior rede de mini-siderúrgicas do país. Em 2004 adquiriu outras quatro siderúrgicas da North Star Steel, subsidiária da Cargill.

3. Quanto às relações trabalhistas, as filiais da Gerdau nos Estados Unidos apóiam-se em equipes instaladas em Tampa, na Flórida, as quais para o USW – a organização sindical representativa do setor, tem um comportamento sistematicamente anti-sindical, sem verdadeiros desejos de seriamente negociar contratos trabalhistas. Alguns dos gerentes provem de Florida Steel, uma empresa com uma grande reputação nesse setor, iniciada nos anos setenta.

Na atual rodada de negociações, a Gerdau está se utilizando do locaute para forçar acordos contratuais injustos para os trabalhadores. A empresa rompe todos os padrões de negociação coletiva justa no setor siderúrgico norte-americano.

Em abril de 2006, a Gerdau anunciou seus planos de adquirir uma nova empresa, a Sheffield Steel Corporation, que trará novas negociações contratuais que o USW espera que apresente as mesmas dificuldades que as anteriores.

4. A recomendação da ORIT anteriormente mencionada, de que as multilatinas podem ter comportamento bastante similares às multinacionais com sede em outros países, pode ser concretamente ilustrada pelo que foi dito da Gerdau e isso recomenda uma política ativa do sindicalismo americano também nestes casos.

Por isso, a ORIT considera que a Gerdau é um caso exemplar para o desenvolvimento de uma estratégia sindical dirigida às empresas de capital nacional da região latino-americana e caribenha.

GM adia fechamento de fábrica em Portugal

GM adia fechamento de fábrica em Portugal para final do ano

A General Motors mantém a decisão de fechar a fábrica na cidade de Azambuja, no distrito (Estado) de Lisboa, mas adiou o fechamento de 31 de outubro para o final do ano, anunciou o vice-presidente da empresa na Europa, Eric Stevens, depois de reunião com os trabalhadores (ver abaixo) .

Em coletiva de imprensa em Lisboa, Stevens explicou que as razões para o fechamento da unidade "não têm a ver com a qualidade" da produção, mas "com os custos, principalmente os logísticos".

O vice-presidente da GM Europa reafirmou que a produção do Opel Combo em Azambuja custa à empresa 500 euros a mais por unidade, o que justifica a transferência da produção do modelo para Zaragoza, na Espanha.



A fábrica na cidade portuguesa, fundada em 1963, emprega hoje 1.150 pessoas e produziu em 2005 um recorde de 73.800 veículos leves comerciais e de passageiros. (*Agência Lusa, 11.07.2006*)

Lisboa acolhe reunião decisiva para o futuro da Opel

A reunião que vai juntar hoje, num hotel de Lisboa, responsáveis da General Motors Europa (GME), da Comissão de Trabalhadores da fábrica da Azambuja e do comitê diretivo do Fórum Europeu - estrutura representativa dos cerca de 64 mil funcionários do grupo na Europa - poderá ser decisiva para a definição do futuro da indústria automóvel azambujense.

Faltam, recorde-se, apenas oito dias para expirar o prazo indicado para o anúncio definitivo do destino da Opel na Azambuja.

No encontro de hoje, deverá participar Eric Stevens, vice-presidente da GME, que tem acompanhado mais diretamente o processo e que, em meados de Junho, já esteve em Portugal para anunciar o fecho da fábrica, mas acabou por recuar, depois de um pedido de adiamento formulado pelo Governo português.

Ontem, os cerca de 1150 trabalhadores da GM da Azambuja voltaram a reunir-se em plenários e aprovaram uma resolução que vai ser entregue à GME. O documento reafirma a defesa da manutenção da fábrica e reclama respostas da GME às propostas entretanto apresentadas para reduzir a alegada desvantagem competitiva da produção do modelo Combo na Azambuja, propostas que a CT já fez chegar à GM Portugal e que o próprio ministro da Economia entregou, na semana passada, à GME. Uma delas, apresentada pela Associação Industrial Portuguesa, prevê a concentração de fornecedores de componentes na zona da Azambuja. Outra, formulada pela empresa alemã Wagon Automotive, contempla a rápida instalação na Azambuja de uma prensa capaz de produzir chapas e outros componentes.

Paulo Vicente, porta-voz da CT da fábrica da Azambuja, disse ao PÚBLICO que a GME ainda não deu nenhuma resposta a essas propostas, mas que se esperam desenvolvimentos na reunião de hoje. "Vamos ver até que ponto haverá essa abertura", observou, frisando que "embora a insistência da GM na idéia do encerramento seja muito grande", os trabalhadores ainda mantêm "alguma esperança" de que seja possível assegurar a continuidade da fábrica, "pelo menos até 2009".

Se da reunião de hoje saírem sinais negativos, a CT está disposta a reivindicar um compromisso da GM de que assegurará todos os direitos dos funcionários em caso de fecho da fábrica já em Outubro. "Na pior das hipóteses, iremos reivindicar esse compromisso, mas pensamos que ainda há margem de manobra", venceu.

Nos plenários de ontem participaram o presidente e alguns membros do comitê defectivo do Fórum Europeu, situação que, segundo Paulo Vicente, assume um "importante simbolismo", porque demonstra a solidariedade dos restantes trabalhadores europeus da GM com os seus colegas da Azambuja. Já no sábado, Claus Franz, presidente do Fórum, recebeu no seu e-mail informação detalhada sobre a forma como a GME calculou a alegada desvantagem de 543 euros da fábrica de Azambuja na produção do Combo, se comparada com a unidade de Saragoça. Os representantes dos trabalhadores ainda não tiveram tempo de analisar esses dados, mas julgam que podem constituir mais uma razão para adiar a decisão definitiva da GME. (Jorge Talixa) (*Público, 11.07.2006*)

Quais lições a Bahia oferece para a Ford ?

A "Bíblia" do capitalismo, o Wall Street Journal, oferece lições brasileiras para a crise da Ford nos Estados Unidos : baixos salários e fechamento de fabricas. Mas ela não fala da luta dos trabalhadores em Camaçari para fugir dos baixos salários e no ABC em defesa de seus empregos. E essa luta não ameaça o sucesso da Ford brasileira : seus modelos são procurados por suas inovações e não por seus baixos preços.

Recuperação da subsidiária brasileira oferece lições para a Ford nos EUA

Em 1999, a subsidiária brasileira da Ford Motor Co. estava lutando para sobreviver tanto quanto as montadoras de Detroit e a indústria automobilística americana estão lutando hoje. Depois de quatro anos consecutivos de prejuízos, a participação de mercado da Ford tinha caído no Brasil para apenas 6,5%, em quarto lugar. Os diretores da Ford na sede em Dearborn, no Estado americano de Michigan, estavam considerando seriamente sair da América do Sul.

Sete anos mais tarde, a Ford da América do Sul se transformou no maior caso de virada da empresa e, no ano passado, a divisão respondeu por US\$ 1 de cada US\$ 5 que a Ford lucrou. Além do mais, a Ford dobrou sua participação de mercado no Brasil, para 12%, mesmo diante da maior concorrência de rivais como a Honda Motor Co. e a Toyota Motor Co.

A maneira pela qual a Ford conseguiu evitar o fechamento na América do Sul ilustra duas importantes lições para as montadoras de Detroit num momento em que a empresa faz um esforço crucial para retomar os lucros e recuperar participação de mercado nos EUA. 'O que podemos aprender da América do Sul é a disposição de começar de novo do zero', disse o presidente do conselho e diretor-presidente Bill Ford em entrevista recente ao Wall Street Journal.

As medidas que a empresa tomou no Brasil foram básicas, mas vitais. Primeiro, ela revisou seus processos industriais e fechou fábricas ineficientes - uma ação que está sendo copiada agora pelas montadoras americanas - e assumiu um grande risco ao abrir uma nova fábrica de baixo custo que hoje figura entre as mais eficientes da Ford. Segundo, a Ford Brasil começou a fabricar carros que estavam em sintonia com os gostos dos consumidores, algo que a Ford precisa se esforçar mais para fazer na América do Norte, dizem consultores do setor.

'Escolhemos a inovação', diz Antonio Maciel, o ex-presidente da Ford Brasil que comandou a virada antes de aceitar, recentemente, a presidência executiva da Suzano Papel e Celulose. 'Os EUA podem fazer ainda mais do que nós fizemos.'

Sob alguns aspectos, a Ford Brasil estava em piores condições no fim dos anos 90 do que a Ford EUA está hoje. Depois que a Autolatina, a joint venture com a alemã Volkswagen AG, foi desfeita em 1995, a subsidiária brasileira da Ford enfrentou um aumento dos custos fixos e uma escassez de novos produtos. Sua rede de concessionárias estava num estado de confusão. A empresa estava perdendo tanto dinheiro que considerava sair do Brasil, onde está desde 1919.

Para chamar a atenção dos consumidores brasileiros depois de anos de erros, a Ford precisava de um produto que simbolizasse a nova empresa que ela estava tentando construir. Como as montadoras concorrentes com grande presença no Brasil, como a italiana Fiat SpA, a GM e a Volkswagen, a Ford costumava vender versões 'tropicais' de seus modelos europeus. Por exemplo, carros fabricados para o mercado brasileiro geralmente têm sistemas de suspensão reforçados para poder agüentar as estradas precárias da região.

As montadoras mantinham um modelo no mercado brasileiro por vinte anos em média, comparado com três a quatro anos nos países desenvolvidos, diz José Roberto Ferro, consultor do Lean Institute em São Paulo. Mas depois que o Brasil abriu o seu mercado para as importações, no início dos anos 90, os brasileiros começaram a exigir mais em itens como design, desempenho e conforto. Eles queriam mais do que modelos europeus reformados - eles queriam modelos feitos em casa.

Daí surgiu Luc de Ferran, na época o principal engenheiro da Ford no Brasil, com 30 anos de empresa. Em 1998, Ferran, pai do piloto Gil de Ferran, montou uma equipe de engenheiros chamada de Projeto Amazon para elaborar um carro completamente desenvolvido no Brasil.

A idéia era criar um utilitário esportivo leve, um nicho dominado pelos importados caros. Para se adequar ao gosto dos brasileiros, o novo carro teria de ser menor do que aqueles que percorrem as ruas americanas, e também teria de ser uma alternativa viável para brasileiros que não tivessem condições de comprar carros importados como os Jeep Cherokees, Toyota RAV4s ou Nissan Pathfinders.

A pesquisa de mercado da Ford incluiu enquetes com jovens em clubes noturnos e em igrejas em bairros de baixa renda. A empresa convidou um grupo diversificado de brasileiros para dirigir seus protótipos. Um dia, Ferran pegou um guardanapo e desenhou o novo carro durante um almoço com engenheiros da Ford na cantina da empresa em Michigan.

No início de 2003, a Ford apresentou o Ecosport, que fez tanto sucesso que a montadora só conseguiu atender à demanda dois anos depois do lançamento. Durante meses, os consumidores aceitaram pagar mais do que o preço de tabela para ter o carro. No ano passado a Ford produziu 98.000 unidades do modelo, que conquistou 80% do mercado de utilitários esportivos no Brasil e está sendo exportado para países como Argentina, Chile, México e Venezuela. Embora, teoricamente, o carro possa ser exportado para os EUA, o Ecosport foi feito para mercados emergentes, o que significa que ele é menor e preparado para percorrer estradas piores do que os utilitários esportivos americanos.

Analistas do setor dizem que as montadoras de Detroit têm de mostrar a mesma ousadia que os brasileiros demonstraram com o Ecosport. 'A Ford precisa trabalhar para levar seus designs até o limite', diz Michael Robinet, um vice-presidente na CSM Worldwide, firma de pesquisas automobilísticas com sede em Michigan. 'Designs amenos ou não-agressivos não são uma boa receita para crescimento no longo prazo ou para a estabilidade de qualquer empresa.'

A partir do Ecosport, a Ford Brasil também conseguiu reduzir o chamado tempo de projeto - o período que leva para ir da planilha ao lançamento de um novo carro - para 34 meses num momento em que o tempo de projeto global da Ford estava em torno de 50 meses.

Quando estava pronta para fabricar o Ecosport, a Ford Brasil tinha eliminado conceitos antigos de produção e os substituído por processos mais eficientes, algo que a empresa está tentando fazer nos EUA agora.

Como parte da tentativa de se reinventar, a Ford está fechando 14 fábricas norte-americanas e eliminando até 34.000 vagas na América do Norte nos próximos seis anos. Em 2005, a empresa teve um prejuízo de US\$ 1,55 bilhão nas suas operações norte-americanas e sua fatia no mercado americano caiu para 17,3%, ante 25,7% dez anos antes.

Mas a Ford EUA ainda não tentou nada tão ambicioso quanto a fábrica de Camaçari, que custou US\$ 1,9 bilhão e foi erguida para o Ecosport. A fábrica é um exemplo perfeito das linhas de montagem mais eficientes e 'flexíveis' previstas na reestruturação da Ford nos EUA. Como parte do plano, a Ford quer que, até 2008, 80% de sua produção norte-americana seja feita em fábricas flexíveis, ante cerca de 50% nos últimos anos, disse uma porta-voz da Ford.

Numa fábrica flexível, as empresas podem montar modelos que às vezes não se parecem nem um pouco, organizando a produção para que eles compartilhem a mesma estamperia, funilaria, pintura e linhas de montagem. Além do Ecosport, a Ford produz o Fiesta em Camaçari.

Nas fábricas tradicionais da Ford, cada estação na linha de montagem recebe peças variadas para que os carros possam ser feitos de acordo com as especificações dos compradores. Mas estoques tão grandes significam altos custos. Em Camaçari, o estoque na linha de montagem dura apenas duas horas e é reabastecido a cada 20 minutos por fornecedores que estão próximos ou às vezes dentro da fábrica. Peças grandes, como os assentos, são entregues num cronograma especial para que sejam utilizadas na hora. Resultado: os custos de montagem de Camaçari são um terço dos de outras montadoras no Brasil. (*The Wall Street Journal Americas*, 10.07.2006)

Para que todos trabalhem

O lema dos sindicatos europeus resgata valores que a onda neoliberal quis enterrar. Emprego é demanda social, não individual. Rever a jornada é promover solidariedade e qualidade de vida.

Emir Sader, da Agência Carta Maior *

A flexibilização laboral era fenômeno típico dos países da periferia do capitalismo. Enquanto no centro eles tinham pleno emprego, nós já éramos vítimas de várias formas de superexploração do trabalho, entre elas a flexibilização: trabalho sem contrato, sem carteira de trabalho e todos os outros direitos. Na verdade, isso se chama trabalho precário.

A substituição do mundo bipolar pela unipolaridade de hegemonia estadunidense e a passagem do modelo de regulação e de bem-estar social para o modelo neoliberal foram resultado e provocaram mudanças radicais na relação de forças entre capital e trabalho, entre empresários e trabalhadores.

Na Europa ocidental isso significou passar de 30 anos de pleno emprego para taxas de desemprego altíssimas. Além disso, as transformações no processo produtivo e nas relações internacionais acentuaram a imigração de trabalhadores entre países da periferia e do centro do capitalismo.

O projeto do governo francês pretendia, supostamente, diminuir o desemprego, acentuando a precarização laboral. O argumento tem sido o mesmo: barateando o custo da mão-de-obra, haveria mais contratações. Sabemos, por experiência, que é falso. Por aqui gerou mais dispensas de contratos formais e substituição por contratos temporários, o que não afetou o nível de emprego, mas piorou sua qualidade.

Na França, a novidade veio da tentativa de extensão da situação passível de contratações de empregos precários até os 27 anos. Significaria que trabalhadores poderiam ser contratados com custos bem mais baixos e sem direitos elementares - como indenização por dispensa, férias, 13º salário, previdência social, licença-maternidade. Isso representaria uma porcentagem bem alta do mercado de trabalho, pois há na Europa ocidental um contingente de jovens que nunca trabalharam, vivendo de seguro-desemprego. Mas lá também não há um contingente muito idoso nesse mercado, porque a aposentadoria se dá com idades relativamente menores do que nas outras regiões do mundo.

O movimento de resistência foi desatado a partir do movimento estudantil, alastrando-se depois para jovens trabalhadores, até chegar aos sindicatos, às centrais sindicais e aos partidos de esquerda. Tornou-se um movimento suficientemente amplo para vetar a possibilidade de o projeto ir adiante, apesar das declarações iniciais do governo de que não aceitaria negociar.

Os argumentos neoliberais vão na direção de alegar que a Europa ocidental teria menor competitividade do que os EUA. Esse seria o caso de França, Itália, Alemanha e de outros países, por apresentarem custos da mão-de-obra mais altos que os EUA, onde a precarização é maior.

O argumento é falso, porque é o dinamismo tecnológico e, principalmente, a exploração de mão-de-obra em países da periferia do capitalismo - como China, México, Indonésia, Paquistão, Índia, Brasil - que mantêm a competitividade das empresas dos EUA. E, por outro lado, o barateamento da mão-de-obra local pelo uso do trabalho dos imigrantes - tolerados, mas sem direito algum - e pela extensão da jornada de trabalho, porque os trabalhadores estadunidenses pegam novos empregos para recompor suas enormes perdas salariais.

Como resultado, os EUA passaram a ter a jornada de trabalho mais longa do mundo, superando o Japão. Enquanto isso, a Europa ocidental equilibra muito mais desenvolvimento econômico e social, com jornadas relativamente mais curtas, com mais direitos garantidos que nos EUA.

O lema das centrais sindicais européias sai fortalecido das manifestações que derrotaram o projeto de precarização das relações de trabalho do governo Chirac: "Trabalhar menos para que todos trabalhem". O que significa retomar a bandeira da diminuição da jornada de trabalho, abandonada pelos governos de direita.

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

Secretário Geral da CNM : Fernando Lopes

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