

# Boletim Internacional



Ano VI n° 25 17.07.2006

## VW : Acordo em Taubaté

### Acordo na Volks de Taubaté evita corte imediato de pessoal

De acordo com o Sindicato dos Metalúrgicos de Taubaté, funcionários que deixarem a empresa terão uma compensação adicional de 60% do salário final por ano trabalhado e cobertura da assistência médica por 90 dias.

Maurício Hashizume – Carta Maior

O clima de terror entre os funcionários da Volkswagen de Taubaté, no interior de São Paulo, foi levemente amenizado, nesta quinta-feira (13), com a conclusão de um primeiro acordo entre a empresa e os trabalhadores. A previsão de 160 cortes imediatos – como parte do plano de reestruturação que pretende demitir pelo menos 700 dos cerca de 4,5 mil trabalhadores da fábrica até 2008 – foi descartada.

De acordo com presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de Taubaté, Valmir Marques, o acordo descarta a demissão sumária e prevê uma compensação adicional de 60% do salário final por ano trabalhado e cobertura da assistência médica por 90 dias em caso de desligamento.



### Assembléia da Volks no ABC/ Raquel Camargo

A proposta inicial da empresa do plano de reestruturação previa: um sistema para que o empregado permanecesse na fábrica, sem remuneração extra, para reparação em caso de falta de qualidade, aumento do desconto nos salários de 1% para 3% relativos ao plano médico, banco de horas, nova tabela salarial com diminuição no reajustes e salário menor para novos funcionários, restrições no plano de participação nos lucros.

As primeiras seis reuniões entre sindicalistas das fábricas afetadas e a Volks, que se estenderam por 26 horas de negociação, não deram resultado. Separadamente, porém, o sindicato de Taubaté conseguiu fixar a redução do desconto do salário para plano médico em 2%. As questões do retrabalho, da redução do período de descanso no setor de pintura e a redução do reajuste salarial foram descartadas pela empresa. E em vez de salários menores para ingressantes, definiu-se também uma mudança na extensão do plano de carreira com extensão de 48 para 108 meses. Foi acertado também um banco de horas, com limite de 150 horas positivas e 120 horas negativas.

“Mas tudo isso só estará garantido se houver garantia no investimento na planta de Taubaté, que precisa ser confirmada em reunião decisiva que será realizada na matriz alemã no próximo dia 19 (quarta-feira)”, esclarece Biro-Biro. A estimativa dos sindicalistas é de que a Volkswagen confirme o aporte de US\$ 400 milhões para a produção de um novo carro no País, que daria estabilidade à fábrica por pelo menos mais 15 anos. Na próxima terça-feira (18), o acordo será também submetido ao conjunto dos trabalhadores de Taubaté em assembléia.

Na opinião do presidente do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, José Lopez Feijóo, o acordo em Taubaté é apenas uma “adequação tática” da empresa. Segundo ele, a Volks permanece firme na decisão de implementar o plano de reestruturação que pode extinguir até cerca de 5,7 mil empregos (mais de um quarto do total de 21 mil funcionários atuais) em quatro das cinco fábricas instaladas no Brasil. Em São Bernardo do Campo, a empresa assumira compromisso de não dispensar funcionários até novembro deste ano, mas a assembléia dos trabalhadores já decidiu que resistirá a qualquer investida contra a supressão de direitos, relata.

O pacote de benefícios aos trabalhadores demitidos pelo acordo em Taubaté, ressalta Feijóo, será bancado pelos próprios funcionários que continuarem na ativa. O aumento do desconto de 1% para 2% referentes ao plano médico já renderá aos caixas da empresa uma economia de R\$ 14,5 milhões até 2008 e o gasto estimado da remuneração extra é de R\$ 10,5 milhões. "Superado o período de demissões, essa diferença será toda revertida para o lucro da empresa".

## Demissões na Volks: tudo em nome do conforto ao capital

O corte de funcionários é a fachada da busca por lucro que não se restringe à economia brasileira. "Se não conseguirmos oferecer uma situação de conforto para o capital, perdemos o investimento", resumiu a diretora da empresa.

Maurício Hashizume – Carta Maior

Os profissionais do ramo automobilístico adotaram um termo comum das clínicas de cirurgia plástica para definir a "reparação estética" periódica feita pelos fabricantes de veículos. O conjunto de mudanças - faróis redesenhados, frisos diferentes, novo acabamento, etc. – é chamado de "face lift" (literalmente "levantamento de face", na língua inglesa), termo que designa um dos diversos procedimentos de rejuvenescimento facial.

A tensão provocada pelo recente anúncio do plano de reestruturação da Volkswagen, que pode implicar na demissão de 5,7 mil funcionários, sugere que a reedição do vocabulário das clínicas de estética no universo das montadoras pode ser mais que uma mera coincidência.

O corte de pessoal é a fachada de um sistema de busca por lucro que excede os indicadores da economia - em especial a taxa de câmbio desfavorável às exportações, apresentada como principal justificativa pela direção da Volks para o conjunto de medidas que os sindicalistas vem chamando de "pacotão de maldades". Na audiência pública convocada pelas comissões de Desenvolvimento Econômico e de Trabalho da Câmara Federal, na última quarta-feira (12), a diretora de assuntos governamentais da Volkswagen do Brasil, Elizabeth de Carvalhaes, apresentou uma série de evidências do tamanho do problema.

Na tentativa de sensibilizar os presentes, a diretora sublinhou as dificuldades enfrentadas pela empresa - que pretende reduzir custos com a mão-de-obra em 25% na produção e cogita até fechar uma das cinco fábricas instaladas no País. Reclamou muito do câmbio, disse que o carro brasileiro é o mais tributado no mundo (segundo ela, o consumidor final paga 30% de imposto na compra de um automóvel popular) e condenou os juros altos. Enfatizou também que a demissão de funcionários não é uma simples escolha pelo "caminho mais fácil" e que a empresa já implementou processos internos "custosos e difíceis" de redução de custos, inclusive com a troca de alguns fornecedores.

A diretora deixou claro em seu pronunciamento que os planos da empresa não estão sujeitos a margens para negociações. "Não podemos comprometer o processo de reestruturação para esperar uma medida do governo", disse. Segundo ela, a situação financeira da subsidiária brasileira, deficitária há sete anos e dependente da matriz alemã, é "constrangedora". "Se a Volkswagen do Brasil fosse exclusivamente nacional, seria concordatária".

A chave das demissões, porém, escapa das reclamações da conjuntura nacional. Primeiro, a própria Volks adotou uma estratégia de produção direcionada para as vendas ao exterior. Hoje, 43% dos automóveis produzidos no Brasil são destinados ao mercado externo. E mesmo com os já citados esforços internos e sinais de reação do mercado - de acordo com a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), as exportações de automóveis brasileiros no primeiro semestre deste somaram US\$ 5,57 bilhões e superaram o recorde do mesmo período de 2005 -, a empresa, segundo a diretora, não conseguiu o retorno financeiro esperado, a despeito do pico de vendas e do resultado positivo de 2004.

O nó do gargalo que ameaça os trabalhadores reside na estratégia de investimento mundial da Volkswagen. Com um histórico de 52 anos, a VW do Brasil era, até pouco tempo atrás, a que recebia o maior volume de investimentos da matriz. Hoje, a subsidiária da China já é a campeã nesse quesito. "A indústria automobilística passa por crise no mundo todo. A capacidade de produção é muito maior do que vem sendo produzido", admitiu a diretora. Ameaças de demissões e fechamento de fábricas rondam as fábricas da Volks na própria Alemanha, na Espanha, no México. Em compensação, crescem os investimentos da empresa na própria China e no Leste Europeu (Polônia e Rússia), onde os custos são equivalentes a um terço se comparados ao Brasil. "Se não conseguirmos oferecer uma situação de conforto para o capital, perdemos o investimento", arrematou a diretora, com todas as letras, em resposta dirigida aos poucos parlamentares presentes.

Um deles era Ivan Valente (PSol-SP), que inclusive assinou o requerimento da audiência juntamente com a deputada Dra. Clair (PT-PR). Contrariado pela ausência dos trabalhadores que haviam sido convidados para a audiência pública, Valente assinalou que a diretora da Volks preferiu o caminho das “respostas desumanizadas” e deixou de responder os questionamentos sobre o conceito de “responsabilidade social” da empresa. Uma demissão na indústria automobilística pode acabar com outros 47 empregos. “A Volks já recebeu muita ajuda, como os R\$ 700 milhões de isenção de ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) concedida pelo estado de Paraná, em dez anos”.

“Não é correto dizer que o problema (da Volks) se deve apenas ao governo”, afirmou Mário Barbosa, secretário de Relações de Trabalho do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE). “A empresa também precisa ter responsabilidade por suas escolhas”, complementou o secretário do ministério comandado hoje pelo ministro Luiz Marinho, ex-funcionário da Volks. O posicionamento de cautela não impediu o representante do MTE de acolher com bons olhos a sugestão de ampliação do Conselho Monetário Nacional (CMN), citada pelo deputado Walter Barelli (PSDB-SP) e enviada como sugestão ao presidente Lula pelo Conselho de Desenvolvimento Econômico e Social (CDES). “Também estamos buscando participação maior na definição da estratégia do governo brasileiro nas negociações multilaterais na OMC (Organização Mundial do Comércio). Os resultados da rodada podem ter reflexo na questão do emprego”.

### Alemanha e BNDES

De acordo com a assessoria do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, a presença dos dirigentes reclamada pelo deputado Ivan Valente na audiência na Câmara Federal não foi possível por causa do desencontro de agendas entre as diversas representações dos trabalhadores da Volks – que englobam sindicatos, centrais e confederações – e pela eminência de demissões na fábrica de Taubaté. Depois de protestos e paralisações, os representantes dos trabalhadores aguardam ainda as resoluções de reunião marcada para a próxima quarta-feira (19), na matriz da empresa na Alemanha.

Os dirigentes sindicais brasileiros têm promovido articulações internacionais e participaram recentemente de reuniões com o Comitê Mundial de Trabalhadores da Volkswagen, na Alemanha, e de um encontro dos sindicatos da Volks de diversos países do mundo, na cidade de Puebla, no México. “O coordenador do Comitê Mundial (Bernd Osterloh, que participará da reunião como representante dos trabalhadores), tem se posicionado de forma dura e até surpreendente. Isso já é um esboço importante do que poderá sair da reunião”, colocou José Lopez Feijóo, presidente do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC.

A lógica da destinação de investimentos apenas de acordo com as perspectivas de lucro máximo – que tende a concentrar as atenções da empresa para outras regiões como China e Leste Europeu e foi assumida pela diretora da subsidiária nacional como motivação central pelas demissões no Brasil – tem limites, argumentou Feijóo. Se esse movimento for intensificado, a própria Volkswagen estará contribuindo para a redução do seu próprio mercado consumidor. O dirigente acredita ainda na reação da população atingida diretamente por essa lógica. “Basta ver a recente mobilização (de jovens) na França contra a retirada de direitos (na área trabalhista)”.

A Volkswagen, lembrou ainda Feijóo, produz cerca de 700 mil automóveis no Brasil e tem participação significativa no mercado nacional e internacional por causa das fábricas brasileiras. “A GM, a Ford e a Renault agradeceriam imensamente se a Volks parasse de produzir”, ironizou.

“Nos anos 80, quando a Volks da Alemanha passava por uma grande crise, quem sustentou a empresa foi o Brasil”, recordou o presidente do sindicato. “Se os governos anteriores tivessem constituído uma empresa automobilística estatal com a quantidade de subsídios e incentivos oferecidos a Volks, talvez ela já fosse uma multinacional como a Petrobras”, adicionou.

Durante a audiência pública no Congresso, os mais recentes empréstimos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) concedidos à Volkswagen – da ordem de R\$ 497 milhões, com dinheiro do Fundo de Amparo do Trabalhador (FAT) – também foram discutidos.

Elizabeth de Carvalhaes, diretora da empresa, esclareceu que os empréstimos obedecem a uma série de cláusulas e condições. Há prestação de contas a cada 60 dias, inclusive com a necessidade de comprovação da etapa anterior para desembolso (a posteriori do investimento), e as operações passam pelo crivo de auditorias de empresas estrangeiras. Segundo ela, o financiamento de projetos de robotização para substituição de mão-de-obra, por exemplo, não é permitido. Segundo ela, recursos públicos têm financiado projetos que não têm ligação direta com as demissões, como, curiosamente, no “face lift” de modelos da Volkswagen. (*Carta Maior*, 17.07.2006)

O texto abaixo é a matéria de capa do segundo número da **Revista do Brasil**, um projeto de comunicação da CUT, da CNM, da FEM/SP e de inúmeros sindicatos brasileiros. A revista não pode deixar de ser lida e prestigiada, tanto por sua inegável qualidade quanto pela importância de seu projeto político.



Esta matéria fala da Volks e como explica a nota de abertura da revista "O 'gol contra' do título de abertura ... nada tem a ver com a decepção dos brasileiros na Copa. A chamada denuncia a conduta de algumas multinacionais no Brasil. Na última semana de junho, a Volkswagen do Brasil evidenciou o desinteresse pelo estrago que pode causar ao país. Depois de seis dias e 26 horas de negociações, a montadora ignorou tudo o que os representantes dos empregados propunham para evitar o extermínio dos empregos em três de suas fábricas no Brasil." [Para "baixar" a revista, clique aqui](#)

## Linha de desmontagem

Setor automotivo ameaça empregos e direitos no Brasil. A cada vaga cortada numa montadora dezenas de outras da cadeia produtiva correm risco.

Por Krishma Carreira

A indústria automobilística do Brasil bateu em maio um recorde de produção para o mês: 245 mil veículos. As vendas aumentaram quase 15% sobre maio de 2005 e as exportações cresceram 16,7%. Os números são da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos (Anfavea) e sinalizam que o setor tem tudo para ampliar a capacidade produtiva e a oferta de empregos diretos e indiretos, melhorar os salários, as condições de trabalho e as ofertas para os consumidores, certo? Errado, no que depender da mentalidade de executivos como os da Volkswagen ou da General Motors. A montadora alemã anunciou no início do exuberante mês de maio a pretensão de dispensar até 6 mil empregados em três de suas cinco fábricas no país – São Bernardo do Campo e Taubaté (SP) e São José dos Pinhais (PR) – até 2008. Alguns dias depois, a GM também revelou o desejo de cortar 960 postos de trabalho em São José dos Campos (SP). "A Volkswagen do Brasil exporta 42% de tudo o que produz. A deterioração do câmbio em 33% nos últimos três anos colocou a empresa em uma situação diferente", alega Nilton Júnior, gerente de Relações Trabalhistas da Volks no ABC.

Por trás do argumento econômico está a intenção das multinacionais de reestruturar sua produção no mundo. A GM pretende demitir em São Paulo para contratar praticamente o mesmo número de trabalhadores em Gravataí (RS). Em um seminário na capital paulista, o presidente da General Motors do Brasil, Ray Young, explicou que a troca vai ser feita por causa da diferença entre os salários pagos nas duas regiões. No sul, a mão-de-obra do carro custa 600 dólares – a menor da América Latina. Mas a referência de Young é ainda mais dura – a China, onde a mão-de-obra sai por 150 dólares por veículo. Especialista em engenharia de produção, o professor da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, Mauro Zilbovicius, explica que as montadoras, nos últimos anos, estão submetidas integralmente à lógica do mercado financeiro. "Você tem economistas que pensam no grupo como um todo. A montadora é apenas uma parte de um complexo. Então, eles são pagos só para descobrir como obter mais lucros. Eles não entendem nada de produção, nada de indústria automobilística."

O pacote de maldades da Volkswagen vai além das demissões. A empresa quer fazer um novo plano de carreira com redução salarial de 35%. Quer aumentar o plano de saúde em 200%. Quer que um trabalhador "pague" oito horas extras de graça por semana por erro na produção. "Isto quer dizer escravidão moderna", acusa o sociólogo da Unicamp, Ricardo Antunes. Para o presidente do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, José Lopez Feijóo, a Volkswagen quer fazer com que "os trabalhadores do século 21 voltem a ter as condições de trabalho do século 18, esquecendo totalmente qualquer melhoria adquirida". A Volks também quer repor apenas 85% da inflação nos salários, apesar de ter assinado acordo que prevê reposição integral e aumento real de 1,3%. E ainda quer acabar com as pausas de quem trabalha na pintura – necessárias para proteger a saúde do trabalhador, que veste roupa pesada e atua em área insalubre.

A montadora alemã também não vai contratar – pela primeira vez em 40 anos – os 30 aprendizes do Senai formados agora em junho. E novas demissões devem acontecer em breve, pois a empresa quer "investir" na terceirização, nos moldes da fábrica de Resende (RJ) – onde só 500 são contratados pela Volks, enquanto outros 3.500 são terceirizados. No Brasil, os sindicatos que representam os trabalhadores da Volkswagen – ligados à CUT e Força Sindical – decidiram que só vão negociar em conjunto, já que a fábrica tenta quebrar o movimento com ofertas de condições diferenciadas.

Os sindicalistas também querem envolver representantes dos governos municipais, estaduais e federal na discussão. Algumas comissões estão se reunindo em Câmaras de Vereadores, na Assembléia Legislativa de São Paulo, Câmara dos Deputados e no Senado para buscar alternativas ao pacote de reestruturação. Um grupo foi ao presidente do BNDES denunciar que a Volks contraria cláusulas do contrato que assinou em troca de um crédito de 497 milhões de reais – que veta demissões em projetos financiados pelo banco com recursos do Fundo de Amparo ao Trabalhador.

Os trabalhadores fizeram paralisações e manifestações em São Bernardo, Taubaté e São José dos Pinhais. Os metalúrgicos fizeram atividades de denúncias junto à população. As demissões podem retirar 262 milhões de reais por ano da economia, gerando um efeito em cascata: para cada metalúrgico em montadora, existem outros três só em autopeças. O potencial afetado pode ser ainda maior já que a cadeia produtiva chega a 47 trabalhadores por funcionário em montadora.

Para o engenheiro Mauro Zilbovicius, da Escola Politécnica, a Volkswagen comete erros de gerenciamento. “A GM administrou melhor os produtos e modernizou, por exemplo, a fábrica de São Caetano e de São José dos Campos.

A Volkswagen, não. Essa história de terceirizar a ferramentaria é exemplo de péssima administração. A ferramentaria é o que a empresa tem de melhor.” O professor acredita que a Volkswagen poderia usar este setor da fábrica para fornecer peças para outras montadoras. Seria uma alternativa viável para a manutenção de uma boa parte dos postos de trabalho. Zilbovicius também defende que as fábricas deveriam investir mais na engenharia brasileira: “Nossa engenharia é tão boa quanto a de outros países. Esta área deveria crescer no país. Ela ajudaria a agregar trabalhadores para produzir os novos projetos”.

Mas atrair a confiança dos empregados para melhorar a produtividade parece não ser o forte da montadora. O Jornal Volkswagen distribuído pela empresa aos funcionários – revelou em junho o resultado de uma pesquisa feita, no ano passado, com trabalhadores de quatro das cinco fábricas no Brasil: apenas 18% dos empregados são ativamente engajados com a companhia. Para José Lopez Feijóo, o número é a colheita do que a empresa planta no país: “Não dá para pensar que o trabalhador vai se engajar, se a empresa não age da mesma forma”, diz o presidente do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC.

O inspetor de qualidade Paulo M.A., que tem 17 anos de Volkswagen no ABC, não engole os argumentos da montadora:

“Todo ano é sempre a mesma choradeira. Falam em demitir porque a capacidade está ociosa e ficam sobrecarregando a gente com um monte de horas extras. Depois do anúncio de demissões, eu chego mal na empresa. Tenho dois filhos e esposa para sustentar. Para lucrar precisam cortar na nossa carne? Não dá pra agüentar isso, não”.

O salário também virou “inimigo” de Roberto T.S., de 37 anos, que trabalha na área de pintura da GM de São José dos Campos há oito anos. Na montadora, passou a ganhar cinco vezes mais que no emprego anterior. Agora, a remuneração é usada contra ele. Para entrar na empresa, Roberto passou por uma semana de testes. Efetivado, fez vários cursos para se aprimorar. Agora, enfrenta o medo da demissão e de não conseguir sustentar os filhos. “O clima dentro da fábrica está bem ruim, não sei o que vou fazer.” (*Revista do Brasil n° 02*)

*Alguns nomes de personagens foram alterados para preservar sua identidade.*

## Fenômeno global

A GM prevê cortar 30 mil dos 113 mil empregos na produção nos Estados Unidos até 2008. O presidente mundial, Rick Wagoner, declarou para o jornal Frankfurter Allgemeine Zeitung que, na Inglaterra, um turno de trabalho será reduzido para tornar a fábrica mais competitiva.

A Volks pode fechar a fábrica de Navarro, na Espanha, onde 3.500 trabalhadores fazem o carro Polo, para transferir a produção para o Leste Europeu. Em Portugal, nenhum produto está destinado à região e a fábrica pode acabar. No México, a empresa não vai investir em Puebla porque considera os trabalhadores “inflexíveis”, e ameaça transferir a produção para o norte do país, onde a mão-de-obra é mais barata. Na Alemanha, quer demitir 20 mil, pois, segundo o próprio gerente de Relações Trabalhistas Nilton Júnior, “as fábricas são obsoletas, os salários altos e a reduzida jornada de trabalho levam à necessidade de melhorar a produtividade e de reduzir os custos de pessoal”. Os representantes dos trabalhadores tentam responder também com uma articulação internacional. “Antes, existiam as guerras fiscal e tributária apenas dentro de um mesmo país.

Mas as disputas ganharam dimensão internacional e os sindicatos têm de investir em redes internacionais para fortalecer seu poder de reação”, avalia o eletricitário Artur Henrique da Silva Santos, presidente da Central Única dos Trabalhadores (CUT), eleito durante o recente congresso da central, no início de junho. (*Revista do Brasil n° 02*)

## “A CUT vai pressionar por novas conquistas”

Eleito presidente da CUT em congresso nacional realizado no início do mês, Artur Henrique disse que um dos desafios é fortalecer e consolidar a posição da CUT, pois ela tem papel importante em mobilizar, organizar e pressionar as autoridades pelas mudanças que o País precisa e que apontam para uma sociedade mais justa.

### Por que manifestações para lançar o Projeto Brasil?

Porque queremos ter, cada vez mais, apoio dos movimentos populares e sociais para conseguir convencer a sociedade da importância da mobilização e da pressão para que a gente tenha continuidade do projeto de mudanças no Brasil.

### Quais os atuais desafios da CUT?

A CUT tem grandes desafios. O primeiro é o debate dos dois projetos diferentes que estão em disputa nestas eleições. Temos uma plataforma que queremos que seja implantada num segundo mandato de Lula, com a continuidade das mudanças.

Outro desafio é o fortalecimento da estrutura sindical. Queremos acordos coletivos nacionais, mudanças na legislação para garantir organização no local de trabalho, combate das práticas anti-sindicais e ampliação dos direitos dos trabalhadores.

### Como avançar na ampliação dos direitos dos trabalhadores?

É preciso articular com os movimentos sociais e com os partidos políticos, já que os direitos dos trabalhadores e as relações de trabalho são definidas no Congresso Nacional.

### Mas a CUT sempre fez isso...

No governo FHC a CUT nem era recebida para debater os assuntos de interesse da classe trabalhadora. Foram oito anos em que o governo federal desenvolveu um processo de criminalização dos movimentos sociais e não tivemos nenhum espaço para diálogo.

### E com Lula?

No governo Lula houve a ampliação dos espaços políticos de atuação dos dirigentes sindicais, com participação dos trabalhadores em vários órgãos e conselhos criados para possibilitar esse diálogo.

### São só essas as diferenças entre os governos?

Não. O PSDB tem uma visão do estado mínimo, com terceirização dos serviços públicos e corte de gastos sociais. Quando Alckmin diz que vai fazer um choque de gestão, nada mais é do que privatizar os serviços públicos e deixar a maior parte da população sem condições de atendimento na saúde, educação, moradia.

### Com FHC houve mudança na legislação trabalhista...

Com FHC houve um processo de flexibilização da legislação com o argumento de que haveria maior geração de emprego e menos informalidade. Assim, foram criados o contrato temporário e o horário móvel sem que houvesse mais emprego e menos informalidade.

### Como abrir mais postos de trabalho?

O que gera emprego é uma economia em condições de desenvolvimento, com juros menores, com menos superávit primário e mais investimentos em infra-estrutura. (*Tribuna Metalúrgica* n° 2185 )

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

Secretário Geral da CNM : Fernando Lopes  
<http://www.cnmcut.org.br>