

Boletim Internacional



Ano VI n° 30 31.08.2006

Termina a greve na VW México

Depois de três dias de greve, os 10 mil trabalhadores da Volkswagen em Puebla, no México encerraram sua greve no ultimo dia 23 de agosto. O protesto foi suspenso com um acordo com a direção da empresa que garantiu um aumento de 4% e benefícios que trouxe mais 1,5% de aumento nos salários.

Os trabalhadores garantiram sua principal reivindicação que era a manutenção do contrato anterior de trabalho, que a montadora alemã queria flexibilizar (ver [CNM Internacional n° 29](#)).

O vice-presidente da empresa no México, Francisco Bada, reclamou de modo cínico “Esta é a quarta greve nos últimos seis anos, e isso representa, na minha opinião, uma atitude incompreensível e uma falta de senso, diante das condições dos trabalhadores no contrato coletivo... É um movimento grevista que nos parece até absurdo”.

Na verdade os trabalhadores da Volkswagen estão enfrentando em todo o mundo uma cruel ofensiva da empresa que pretende descontar nos trabalhadores os problemas que ela enfrenta por seus erros administrativos e mercadológicos. O plano de reestruturação global quer diminuir os salários e as condições de trabalho em todas as fabricas da montadora e vale-se da chantagem de transferir a produção para suas fabricas na China e na Europa Central, onde os salários são muito baixos.

Em Puebla no ano passado, a empresa demitiu 1.700 trabalhadores do mesmo modo que ela quer demitir 1.800 aqui na fabrica do ABC paulista . A vitória dos trabalhadores mexicanos mostra que a luta e a união na empresa, e a solidariedade internacional trazem a vitória.

De olho na China

A FITIM , a Federação Internacional dos Trabalhadores Metalúrgicos iniciou recente em sua pagina web, uma seção destinada a acompanhar a situação dos trabalhadores na China.

A China é a sexta nação no comércio mundial e a sua economia vem crescendo numa média de 9,4% ao ano desde 1978 . São inúmeras as multinacionais instaladas na China, inclusive as brasileiras Embraco, Weg e Embraer.

São precárias as condições de trabalho no país, os salários são baixos e para garantir essa situação, os trabalhadores tem pouca liberdade sindical.

Refletindo a crescente preocupação dos trabalhadores metalúrgicos do Mercosul frente à concorrência predatória da força de trabalho chinesa, o Laboratório Industrial Sindical Mercosul – União Européia, o [SindLab](#), criou uma seção no site agrupando noticias e recursos que permitem os sindicatos se informarem da ofensiva econômica chinesa na América do Sul e procurarem formas de defender seus empregos ameaçados.

Recomendamos para nossos leitores a leitura do estudo efetuado pela Confederação Internacional de Organizações Sindicais Livres:

[¿Quién se Beneficia del Milagro Chino? O cómo los trabajadores chinos pagan caro el auge económico de su país, CIOSL, 2005](#)



Líbano : balanço da destruição

Bombardeios israelenses sobre o Líbano causaram danos de US\$ 3,6 bilhões. Em 1 mês se destruiu metade do que se construiu em 12 anos.

Uma das particularidades dessa guerra é que ela destruiu um país que acabava de ser reconstruído e que vivia um boom imobiliário sem precedentes. Entre 1992, quando Rafic Hariri assumiu pela primeira vez a chefia do governo, e 2004, quando renunciou, foram investidos US\$ 7,4 bilhões (para um PIB de US\$ 22 bilhões) em infra-estrutura, escolas, hospitais e no setor produtivo. Os danos causados pelos bombardeios israelenses foram da ordem de US\$ 3,6 bilhões. Numa conta simples, em um mês se demoliu metade do que se ergueu em 12 anos.

Representando a CUT, o companheiro Kjeld Jakobsen testemunhou a destruição do Líbano . Veja sua entrevista para o ReperCUTe.

<http://www.cut.org.br/midia/images/zoom/280806/libano.wmv>

Somente no primeiro trimestre deste ano, o Grupo Solidere, criado por Hariri, vendeu US\$ 1,1 bilhão em terrenos para construção. Outros três projetos em andamento somam investimentos de US\$ 2,1 bilhões. A pergunta, agora, é se e quando os investidores voltarão ao Líbano.

Nabil Itani, presidente da Agência de Desenvolvimento do Investimento do Líbano, e Marwan Barakat, pesquisador-chefe do Banco Audi, estiveram ouvindo-os nos últimos dias, e obtiveram a mesma resposta: depende da implementação da Resolução 1701. Aprovada pelo Conselho de Segurança da ONU há duas semanas, ela instituiu a trégua, determinou o desarmamento do Hezbollah, a mobilização do Exército libanês e de uma força de paz no sul do Líbano, e a retirada israelense.

"Definitivamente, no curto prazo, a confiança do investidor está afetada", admite Barakat, cujo banco é líder no Líbano em capital, carteiras de investimentos e crédito. "Durante esse período de implementação das medidas, a atitude dos investidores será de esperar para ver." A previsão anterior de crescimento de 5% da economia caiu para 0% com a guerra. Exatamente o mesmo aconteceu no ano passado, por causa do assassinato de Hariri. A última vez em que o Líbano cresceu foi 2004: 6%.

Barakat aponta, no entanto, alguns indicadores positivos: os empréstimos (a juros baixos e prazos longos) oferecidos pelos países árabes já superam os US\$ 3,6 bilhões de danos estimados da guerra. Graças aos investimentos e ao turismo antes da guerra, o primeiro semestre registrou superávit de US\$ 2,6 bilhões no balanço de pagamentos. "O Solidere estava vendendo extraordinariamente bem, os hotéis e restaurantes estavam lotados", recorda Barakat. "Isso tudo acabou."

Durante a guerra, a taxa de juros manteve-se estável nos 7%, para uma inflação anual de 2%. A conversão de libras libanesas em dólares, no valor de US\$ 2,4 bilhões, foi atenuada pela entrada de US\$ 1 bilhão em ajuda vinda da Arábia Saudita e US\$ 500 milhões do Kuwait, além do colchão de US\$ 13 bilhões em reservas do Banco Central. A fuga de capitais foi de apenas 3,5% dos US\$ 60 bilhões em depósitos.

"O sistema financeiro inspira confiança", atesta Barakat. A condução da economia também: o BC é independente e seu presidente, Riad Salami, escolhido o melhor do mundo árabe pela revista Euromoney, foi reeleito em 2004 para o terceiro mandato de cinco anos.

Nabil Itani acrescenta fatores fixos que atraem os investidores: a proteção do sigilo bancário, que valeu ao Líbano a reputação de "Suíça do Oriente Médio"; o tratamento tributário igual para capital externo e interno; e, o mais importante, segundo o executivo do governo, a estabilidade jurídica. "O problema é a instabilidade política e a insegurança."

Para o ano que vem, ainda que o crescimento não seja de dois dígitos, como prevê o ministro da Economia, Samir Haddad, será alto, acredita Barakat, precisamente por causa da guerra. "A demanda na construção civil impulsionará a economia, os gastos públicos e os empregos." Antes da guerra, acrescenta o analista, o Líbano não tinha condições políticas de mandar o Exército para o sul, como fez agora. "Isso ajuda a diminuir o risco político, tanto em relação à fronteira com Israel quanto à entrada de armas da Síria (para o Hezbollah)".

Embraer se fortalece com mercado mundial

O mercado mundial de aviação começará a dar sinais de recuperação em 2007. O setor passou por cinco anos caóticos, de receitas negativas e mudanças profundas no comportamento dos usuários. Outra conseqüência nefasta do atentado terrorista de 11 de setembro de 2001. Neste novo cenário o Brasil surge como o principal mercado potencial da América Latina e a Empresa Brasileira de Aeronáutica (Embraer) entre as mais capacitadas em ser a grande fornecedora de aeronaves.

As pesquisas feitas pelas grandes fabricantes apontam para as expansões de frotas com aviões de maior número de assentos e a proliferação de operadoras low cost (LCC), que fornecer vãos mais econômicos. O Brasil aparece como uma possível liderança na América Latina, tanto para novas rotas como para o aumento de sua frota operacional em vôos comerciais. Outro ponto positivo é o destaque da Embraer, apontada como uma das principais concorrentes para conquistar, nos próximos 20 anos, um segmento de mercado superior a US\$ 200 bilhões. Pois é a fabricante mais qualificada na categoria de jatos entre 70 e 120 lugares, nicho tido como o mais lucrativo e promissor.

O diretor de inteligência de mercado da Embraer, Luiz Sérgio Chiessi, se dedica exclusivamente a colher números, tendências da aviação em todo mundo e lançá-los num imenso e complexo quadro analítico. Atualmente, sua companhia - a única fabricante de aviões no hemisfério sul do planeta - depende do acerto de suas previsões. "O que está mudando é o perfil do usuário e esse meio de transporte ficou mais democratizado", explicou.

As operadoras comerciais registraram enormes prejuízos em 2005, alcançando a soma de US\$ 3,2 bilhões. Tudo indica que para esse ano o estrago continuará grande, alcançando a cifra de US\$ 3 bilhões. No entanto, a situação sofre um revés econômico surpreendente no próximo ano, quando os ganhos alcançarão US\$ 3,3 bilhões.

Os números norte-americanos evidenciam esse processo. Em 2000, as empresas regionais cresceram sua participação no mercado em 5%. No ano passado, elevou-se para 11% e a projeção mostra que em 2010 será de 15%. Os que operaram em baixo custo, os LCC, cresceram para 19% em 2000, tiveram um salto para 29% em 2005 e terão em 2010 a espantosa marca de 34% de ocupação dentro da poderosa aviação comercial dos Estados Unidos.

Em contrapartida, as empresas tradicionais detinham 76% do mercado em 2000 e despencaram para 60% em 2005. E em 2010 cairão ainda mais, arriscando de vez sua hegemonia e atingindo a casa dos 51% de participação neste segmento. O que está havendo é uma transferência de mercado para LCC e Regional em detrimento das empresas tradicionais.

As mudanças estão alicerçadas num tripé muito bem definido, formado por vôos diretos, preços mais acessíveis e maior número de opções. A desregulamentação do setor possibilitou a criação de empresas e uma maior competitividade. Nas estimativas feitas para o setor comercial, nos próximos anos cerca de 800 jatos de 100 e 150 lugares superam os 25 anos de idade e serão trocados por aparelhos de tecnologia de ponta, mais econômicos quanto ao gasto de combustível e por aviões de acordo com as demandas do mercado.

Tudo aponta que haverá uma diversificação nos segmentos de usuários e as operadoras e fabricantes terão que se adequar a essas exigências. Um exemplo simples é quanto ao conforto. Esse item passará a ser fundamental para o passageiro com grande número de viagens, tanto curtas quanto longas.

A grande vantagem da Embraer é que sua família de jatos 170/190 é altamente flexível aos ajustes de rotas com poucos passageiros e o crescimento de outros trajetos com alto potencial de demanda. As pesquisas mostraram que 57% dos vôos da United Airlines, uma das mais tradicionais companhias aéreas dos Estados Unidos, são feitos hoje entre 90 e 110 assentos ocupados. Atualmente, mais de 16% das aeronaves em operação neste nicho são da Embraer.

O desenho deste novo mercado terá seus contornos mais fortes nos Estados Unidos. Cerca de 70% das 8 mil aeronaves previstas para os próximos 20 anos serão absorvidas pelos norte-americanos. A Europa ficará com 20% deste universo e os 10% vão se pulverizar entre os demais países.

A distribuição aproximada terá a liderança dos aparelhos entre 90 a 120 lugares, com 3,5 mil unidades. Seguidos por 2,9 mil aviões com 60 a 90 assentos e os 1,5 mil restantes para a categoria de jatos com capacidade de transportar entre 30 a 60 usuários.

A previsão é que nas próximas duas décadas, os países das Américas Central e do Sul invistam na aviação comercial e na aquisição de novas aeronaves algo em torno de US\$ 15 bilhões. Por volta de 40% deste montante virá de operadoras brasileiras ou que atuam no país. (*Gazeta Mercantil*, 30.08.2006)

Nos EUA, 37 milhões estão na miséria

Cálculo de pobreza é feito com base no ganho de até US\$55 por dia

WASHINGTON. A divulgação, ontem, do índice de pobreza nos Estados Unidos (em 2005) mostrou que a atual política econômica do país tem feito muito pouco para melhorar o padrão de vida de muita gente. A melhoria foi insignificante, segundo o próprio Birô do Censo, responsável pelo levantamento: ela foi equivalente a nada mais do que 0,1%. Além disso, dados complementares exibiram um outro aspecto: houve novo aumento da desigualdade no país entre 2004 e 2005.

Os pesquisadores constataram que 37 milhões de americanos estão vivendo abaixo da linha da pobreza. Isso é equivalente a 12,6% da população. Em 2004, o índice foi de 12,7%. A última vez que a pobreza diminuiu foi em 2000, durante o governo de Bill Clinton: o índice foi de 11,3%. Desde então, a miséria voltou a subir, estancando agora.

- O índice de pobreza mantém-se firme, enquanto a renda média das famílias, em geral, subiu. E isso indica aumento da desigualdade entre os mais prósperos e os pobres - disse David Johnson, chefe da Divisão de Habitação e Estatísticas Econômicas da Família, do Birô do Censo, ao divulgar as cifras.

A desigualdade seria reforçada poucas horas depois quando Gary Burtless, do setor de estudos econômicos da Brookings Institution, renomado centro de pesquisas socioeconômicas de Washington, divulgou um estudo próprio mostrando a evolução dos ganhos reais dos americanos entre 1989 e 2006.

Enquanto a renda dos pobres subiu 3% e a da classe média, 4,5% naquele período; a dos ricos cresceu 42% e a dos milionários (que ocupam uma fatia de apenas 1% da população) subiu nada menos do que 75%.

- Um dado que nos preocupa em relação a esse último informe do Censo é que a renda dos homens caiu 1,8% entre 2004 e 2005 e a das mulheres teve queda de 1,3% - disse.

A economia dos EUA cresceu 4,2% em 2004 e 3,5% em 2005. Mas isso não se refletiu positivamente na vida dos pobres - cuja maioria sobrevive graças a trabalhos na área de serviços. Como o setor manufatureiro vem transferindo a sua produção para países como a China, onde o custo da mão-de-obra é mais barato, cada vez mais americanos têm sido obrigados a aceitar salários menores no setor de serviços.

- Com isso as empresas ganham cada dia mais, e as famílias, menos. As firmas na área de serviços vêm pagando no máximo US\$8 por hora. E esse é um salário de pobreza, salário de fome. O pior é ver que o governo ainda não estabeleceu regras para reduzir a pobreza - disse ao GLOBO Larry Aber, professor de Política Pública da New York University.

O quadro geral é agravado pelo fato de que o crescimento dos salários não tem acompanhado o da produção. Enquanto esta teve um aumento de 16,6% entre 2000 e 2005, a compensação para o trabalhador cresceu, em média, 7,2%. E de acordo com o Departamento do Trabalho, a inflação ultrapassou os aumentos salariais nos últimos três anos.

Milionário teve ganho maior de renda nos últimos anos

O salário mínimo americano é de US\$5,15 por hora (o que dá um total de US\$824 mensais). Ele não é aumentado desde 1996. E isso é muito pouco. Mesmo os US\$8 por hora (US\$1.792 mensais) pagos por alguns empregados são insuficientes para que saiam da pobreza. Segundo a fórmula de cálculo dos EUA está abaixo da linha da pobreza o trabalhador que ganha, no máximo, US\$1.659,75 mensais e tem mulher e dois filhos. Um homem ou mulher, que vivam sozinhos, ganhando até US\$831,08 mensais também estão na miséria.

- Os índices de pobreza não subiram como um foguete, como alguns temiam. Mas eles tampouco caíram muito, o que mostra que muitas pessoas que deixaram o auxílio-desemprego não conseguiram sair da pobreza. Na melhor das circunstâncias elas estão apenas sobrevivendo - disse Joan Entmacher, vice-presidente do Centro Nacional de Defesa de Mulheres, de Washington.

CNM Internacional é o boletim informativo da Confederação Nacional dos Metalúrgicos – CNM-CUT
Secretário Geral da CNM : Fernando Lopes
<http://www.cnmcut.org.br>