



CNM-CUT Internacional

Confederação Nacional dos Metalúrgicos da CUT Ano IV nº 02 27.01.05

Caminhada do Fórum Social é marcada por protestos

A caminhada que os movimentos sociais organizados promoveram no Centro de Porto Alegre para a abertura oficial do V Fórum Social Mundial foi marcada por uma série de protestos.

A caminhada contou com grande quantidade de faixas, em seu início, em favor do líder palestino Yasser Arafat, morto no ano passado, além de uma manifestação feita por membros da Fundação SOS Mata Atlântica, na qual cerca de 20 caixões funerários são carregados para representar o desmatamento de florestas, o tráfico de animais e o descaso da sociedade em relação a questões ambientais. A manifestação da SOS foi acompanhada pela bateria da escola de samba Império do Sol, de Porto Alegre.

Mais atrás, três carros de som de partidos políticos faziam manifestações. O primeiro, do PC do B, a palavra de ordem era em favor da causa palestina. No segundo, do P-Sol, estava ao microfone a deputada Luciana Genro (RS), que teceu críticas ao governo federal e principalmente a reforma da Previdência. O terceiro carro, do PSTU, era o mais duro nas críticas ao governo Lula. As palavras de ordem eram de: "O Lula que coisa triste, ex-operário governando para elite".



Centrais sindicais internacionais estudam unificação

Uma central sindical mundial unificada deverá ser criada a partir da junção das duas maiores centrais sindicais existentes na atualidade: a Confederação Internacional das Organizações Sindicais Livres (CISOL) e a Confederação Mundial do Trabalho (CMT).

Os debates para a criação da nova central ocorreram durante o 4º Fórum Sindical Mundial, um encontro paralelo ao Fórum Social Mundial. Segundo o presidente da Central Única dos Trabalhadores (CUT), Luiz Marinho, a criação de uma entidade unificada é muito importante num momento em que o mundo enfrenta graves problemas sociais. Para o chefe da Secretaria-geral da Presidência, ministro Luiz Dulci, a unificação tem de ocorrer por meio de um "processo" e não por decisões burocráticas de cúpula.

FSM anuncia novidades para 2006 e 2007

O Conselho Internacional do Fórum Social Mundial, reunido em Porto Alegre, decidiu como serão realizados os Fóruns de 2006 e 2007. O Fórum Social Mundial 2006 será, pela primeira vez, descentralizado, acontecendo em diferentes lugares. A idéia dos organizadores com a mudança é que haja uma expansão e um enraizamento do Processo. Já em 2007, o FSM terá novamente sede única, será na África, e as organizações do continente serão as responsáveis pela organização do evento.

As atividades do FSM 2006 também terão início na mesma data em que acontece o Fórum Econômico de Davos e acolherá os eventos realizados nas diferentes regiões em que as organizações estejam em consonância com a Carta de Princípios do FSM. As propostas de atividades deverão ser discutidas em conjunto com as instâncias organizativas do Processo FSM e têm, até abril, quando serão tomadas as decisões finais para o FSM 2006 em reunião do Conselho Internacional, para serem entregues. Nesta reunião, será definida também a arquitetura do Processo FSM 2006, compreendendo uma composição do Secretariado Internacional, adequada aos novos desafios.

A Organização do FSM 2007 será compartilhada entre as organizações africanas e o Conselho Internacional. Eles têm ainda, até abril, na reunião do Conselho Internacional, para entregar o calendário e o programa de trabalho para a realização do evento na África.

Participe

Marcha Por Emprego

**V Fórum Social Mundial
Porto Alegre , 29 de Janeiro de 2005**

Ponto de Encontro: “Espaço do Mundo do Trabalho e dos Movimentos Sociais”, em frente ao shopping Praia de Belas,- Eixo temático 6. às 17:00 Hs.

A Federação Internacional dos Trabalhadores Metalúrgicos - **FITIM** , a Confederação Nacional dos **Metalúrgicos da CUT** e a Confederação Nacional dos Trabalhadores **Metalúrgicos da Força Sindical**, estão organizando a Marcha Por Empregos no V Fórum Social Mundial em Porto Alegre. Todos os participantes do V FSM são convidados a participarem da MARCHA POR EMPREGOS , reivindicando a criação de empregos decentes e por um desenvolvimento sustentável. Juntos, movimento sindical internacional e nacional, movimentos sociais e ong's lutam por direito fundamental por empregos de qualidade para mulheres e homens em todos os países do mundo. Empregos que respeitem os direitos democráticos básicos, que apoiem o desenvolvimento sustentável e o fim da pobreza e discriminação. Nós convidamos todos a participarem em solidariedade com os trabalhadores dos países desenvolvidos, em desenvolvimento e sub desenvolvidos.

Contribua com sua experiência e some a sua voz com a dos trabalhadores de todo o mundo

Pequenas falações vão ser feitas ao longo da marcha por trabalhadores e líderes de organizações presentes

*Contacto: Carla Coletti ccoletti@imfmetal.org telefone celular +41797745527
Hotel Plaza Porto Alegre telefone +55512261700*

Metalúrgicos terão muitas atividades

Representantes de sindicatos de metalúrgicos do mundo inteiro vão participar das atividades no Fórum Social Mundial e depois dele. Convidados pela CNM – CUT estarão presentes representantes da FITIM e de importantes sindicatos metalúrgicos : da Argentina (CTA), do Uruguay (PIT-CNT), do México (FAT), da África do Sul (NUMSA), de Moçambique (Sinticim), da Coréia, da Índia(NUTI), do Canadá (CAW e USWA), dos Estados Unidos (USWA e EU), da Itália (FIM e FIOM), da Alemanha (IG Metall), de Portugal (CGTP), da França (CGT), da Suécia (Grupo ARENA), da Holanda (FNV) e da Austrália .

Além das atividades do Fórum destacam-se outras atividades programadas :

- Intercambio de experiências sobre Educação (Programa INTEGRAR – RS e Humanity Foundation) com os companheiros do Canadá (CAW) e Moçambique (Sinticim) com um extenso programa desenvolvido pelos companheiros Marino Vani e Fernando Lopes.
- Intercambio com os companheiros sul-africanos do NUMSA. O programa incluirá uma visita aos quilombolas de Capão da Canoa.
- Seminário sobre a GE com a participação da CNM-CUT, UE (USA) e FAT (México).
- Reunião do presidente do Comitê Sindical da Bosch nas fabricas de Campinas e Curitiba.
- Seminário com os companheiros coreanos no dia 02.02 e programa de visitas à fabricas metalúrgicas : GM de Gravataí, VW de Resende, e fabrica no ABC.
- Visita à Scania – S.Bernardo pelos companheiros suecos do Grupo ARENA.

Argentina quer renovar o acordo sobre automóveis

A Argentina quer prorrogar, por um prazo razoável de tempo, o regime automotivo, que regula o comércio de veículos e autopeças com o Brasil. O acordo está previsto para expirar no fim do ano. O governo argentino argumenta, porém, que é necessário mais tempo para "recompôr os investimentos automotivos" no país.

Como o setor representou sozinho por 18% do comércio dentro do Mercosul em 2004, essa será uma das questões mais sensíveis na relação entre Brasil e Argentina nos próximos meses. Segundo fontes do setor privado, os dois países já estão em negociações e pretendem resolver o impasse até maio.

"Qualquer esquema que armemos não será simplesmente por alguns anos. É necessário que seja um esquema evolutivo, que vá se acomodando em função do desaparecimento progressivo da disparidade", disse o secretário da Indústria e Comércio da Argentina, Alberto Dumont, em entrevista ao Valor, no Rio.

Dumont negou-se a revelar por quanto tempo a Argentina gostaria de prorrogar o regime, mas sinalizou que os investimentos no setor automotivo podem levar de quatro a cinco anos para maturar. Ele acrescentou que está animado com a recuperação do setor automotivo na Argentina por conta de investimentos "importantes" divulgados por Peugeot, Volkswagen e General Motors.

O funcionário do governo argentino disse que não é necessário manter o regime automotivo da forma como está. "Não há razão para que as empresas que estão investindo de maneira adequada nos dois lados encontrem um regime que represente uma amarra".

O secretário-executivo do ministério do Desenvolvimento do Brasil, Márcio Fortes de Almeida, não quis comentar as declarações de Dumont. Fortes disse que foi constituído um grupo técnico dentro da Comissão de Monitoramento do Comércio Brasil-Argentina com o objetivo de estudar toda a política automotiva e formular sugestões. "Esse tema (o automotivo) estava paralisado e nós o retomamos na comissão. Agora vamos aguardar as conclusões do grupo para que sejam feitas as devidas recomendações às instâncias superiores de decisão", avaliou.

Coordenam os trabalhos do grupo técnico sobre a política automotiva no Mercosul o subsecretário de indústria e comércio da Argentina, Raúl Dejean, e Paulo Sérgio Bedran, do Ministério de Indústria e Comércio (Mdic). A Argentina também está preocupada com o motor flex fuel, tecnologia desenvolvida no Brasil que permite o uso tanto da gasolina quanto do álcool em um veículo. O temor do vizinho é que a tecnologia seja tão disseminada no Brasil que se torne uma barreira à entrada de carros e motores argentinos.

Desde a fundação do Mercosul, o comércio automotivo é regulado pelos governos. A última renovação do acordo ocorreu em 2002, quando foi estabelecido que as exportações para a Argentina não podem superar as importações em mais de 2% ou vice-versa. Esse percentual subiu gradativamente até chegar a 2,6% neste ano. O regime também diz que é necessário 20% de conteúdo argentino nos veículos e autopeças exportados para o Brasil. Esse percentual caiu até atingir 5% neste ano.

A julgar pelos dados até outubro (o fluxo de comércio por setores e por país ainda não foi divulgado), as exigências do acordo parecem não ter sido cumpridas. Nos primeiros dez meses do ano, as exportações do setor automotivo brasileiro para a Argentina somavam US\$ 2,28 bilhões, mais que o dobro dos US\$ 923 milhões importados, segundo dados da Secretária de Comércio Exterior (Secex) compilados pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea). Os compromissos são avaliados empresa por empresa e quem não respeitar o acordo teoricamente teria que pagar a Tarifa Externa Comum (TEC) de 35% para veículos.

Para Dumont, o setor automotivo é um "bom exemplo" de como os investimentos nos dois países se desequilibraram com a transferência de fábricas para o Brasil. Em 2000, o Brasil importou da Argentina US\$ 1,7 bilhão em veículos e peças e importou o mesmo montante. A Argentina obteve superávits de US\$ 600 milhões em 2001 e US\$ 500 milhões em 2002. Em 2003, foi a vez do Brasil de ter superávit de US\$ 700 milhões.

A Argentina está pedindo ao Brasil uma maior regulação na questão dos investimentos em vários setores. Mas o setor privado brasileiro teme tal interferência. Fatias do empresariado brasileiro fazem críticas ao protecionismo argentino e argumentam que o país atrapalha o Brasil nas negociações internacionais.

Alfredo Chiaradía, secretário de relações internacionais da Argentina, rebate as acusações. Ele afirma que as demandas dos países desenvolvidos estão mais ligadas a serviços, investimentos e propriedade intelectual, áreas onde a Argentina está apta a negociar. Segundo ele, a posição negociadora dos dois países é harmônica. "Eu não vou dizer que o Brasil atrapalha a Argentina, assim como espero que ninguém diga que nós atrapalhamos". (Raquel Landim e Francisco Goés Do Rio) (*Valor Econômico*, 27.01.2005)

Argentina e Brasil estão longe de acordo na política industrial

Argentina e Brasil ainda estão longe de entrar em um acordo em relação à política industrial para superar o crônico conflito pelas restrições argentinas às importações do país vizinho, admitiu na quinta-feira o ministro da Economia argentino, Roberto Lavagna.

"Ainda estamos longe de terminar a tarefa", afirmou Lavagna após admitir que houve avanços na reunião entre negociadores de ambos os países, realizada terça-feira no Rio de Janeiro.

O documento entregue como proposta pelo Brasil nesse encontro "requer muito trabalho e não cumpre o que estimamos ser necessário para ter plenamente em vigor o Tratado de Assunção (com o qual ambos os países, mais Paraguai e Uruguai, fundaram o Mercosul)".

"Faltam detalhes e, enquanto faltarem, não podemos ser operacionais sobre todos os mecanismos previstos no Tratado de Assunção", frisou. (Da AFP) (*Diário do Grande ABC*, 28.01.2005)

Alca: de estrela a coadjuvante

Novas prioridades colocam futuro do bloco em posição delicada. O jornal canadense *The Globe and Mail* publicou, em sua edição de 5 de janeiro de 2005, um editorial intitulado "Alca: morta ou descansando". O autor, Murray Dobbin, faz uma analogia do atual estado das negociações para implementação da Área de Livre Comércio das Américas com uma piada de papagaio: um cliente que havia comprado um papagaio retorna ao vendedor reclamando que a ave estava morta. Mas o vendedor recusou-se a reembolsar o cliente com o seguinte argumento: "Ela não está morta, está apenas descansando".

Mantidas as devidas proporções, as semelhanças chamam a atenção. As negociações da Alca atualmente encontram-se desalinhadas; mesmo com sua agenda inicial prevendo a entrada em vigor em 2005, é fato que isso não ocorrerá.

As enormes divergências entre os países criaram entraves que requerem fortes esforços diplomáticos para sua superação. Essas barreiras foram paulatinamente desviando o interesse dos países no projeto; o que antes era prioridade para alguns governos das Américas, hoje figura em uma posição secundária.

A criação da Alca foi proposta e conduzida pelos Estados Unidos e contava com a participação de todos os países das três Américas, com exceção de Cuba. A iniciativa contava com sólido apoio de países como Canadá e México, bem como dos membros do Mercosul. No entanto, durante os últimos anos, a situação político-diplomática na região orbitou para um outro campo de interesse.

Os membros do Mercosul encontram-se em um momento delicado do bloco, que requer reformulações e demanda todos os esforços para isso. Nos Estados Unidos, desde os atentados de 11 de setembro, o governo Bush vem direcionando sua diplomacia para o combate ao terrorismo e para a caça de sua *Moby Dick*, Osama bin Laden. Os países centro-americanos enfrentam uma situação econômica bastante frágil, sobretudo com o atual estado de guerra civil no Haiti.

Dessa forma, por mais que os governos afirmem que a Alca está somente "descansando", os obstáculos em suas negociações e a mudança de prioridade dos seus membros colocam seu futuro em delicada posição. A inflexibilidade em pontos-chave das negociações tende a fazer com que o projeto fique apenas nas palavras, sem sair do papel. Um projeto que busca criar um bloco de comércio entre toda a América deve favorecer os interesses do maior número de membros possível, assegurando, assim, a evolução do bloco e a satisfação dos seus membros. (Rafael Melo e Silva - Graduado em relações internacionais e consultor de comércio exterior.) (*Gazeta Mercantil*, 26.01.2005)

Gravataí revoluciona a produção de veículos

A evolução tecnológica coloca a indústria automobilística cada vez mais perto de seu principal objetivo: produzir mais, em menos tempo, com menor custo e maior qualidade. Esse processo, entretanto, depende em grande parte da eficiência da linha de produção da fábrica, ou manufatura, no jargão técnico. Em 80 anos de Brasil, a General Motors do Brasil, aplicando os métodos mais utilizados nos processos de manufatura do mundo, conseguiu reduzir o tempo total que o produto leva para ser fabricado de 200 horas por carro para a média atual de 20 horas.

Além disso, em 2000 a montadora apostou em um conceito inovador de fabricação aplicado no Complexo Industrial Automotivo de Gravataí (Ciag). No local é produzido o Celta, e a GM opera em conjunto com 16 empresas sistemistas, instaladas no mesmo site.

“Gravataí foi uma experiência inovadora da GM no mundo e até agora tem sido de muito sucesso. Estamos satisfeitos com os resultados e não tivemos nenhum caso de problema relevante que acarretasse perda de produção”, diz José Eugênio Pinheiro, diretor de Manufatura da GM para a LAAM (América Latina, Ásia e Oriente).

O diretor explica que a operação é interligada, os sistemistas recebem online as informações sobre a produção e abastecem a linha de montagem em conjuntos seqüenciados, ou seja, de acordo com a ordem dos processos, em um sistema inteligente e integrado.

O modelo de Gravataí é o topo da otimização na manufatura e gera ganhos significativos em produtividade. Em menos de cinco anos de atividade, o Ciag está perto de completar a marca de 500 mil Celtas produzidos, prevista para ser alcançada até março deste ano.

Apesar de ser uma experiência impossível de ser reproduzida na íntegra nas outras unidades da GM, porque a idéia surgiu com a concepção do projeto, Pinheiro acredita que é possível tirar proveito do conhecimento adquirido. “Aproveitaremos todas as oportunidades que tivermos para adotar pelo menos parte dos conceitos aplicados em Gravataí nas fábricas de São Caetano e São José dos Campos”, garante.

O Complexo Industrial Automotivo de Gravataí também apresenta outra vantagem em relação às demais fábricas, cooperando para a eficiência da unidade. As atividades já começaram a ser desenvolvidas guiadas pelo sistema global de manufatura ou GMS (Global Manufacturing System), sigla utilizada internacionalmente pela empresa e que designa a metodologia especialmente criada para disciplinar o processo produtivo e alinhar as práticas adotadas em todas as fábricas. “Os funcionários já iniciaram o trabalho com essa cultura. O grande desafio da implantação do GMS é mudar a cultura”, afirma o diretor de Manufatura.

O GMS está fundamentado no desenvolvimento e aplicação de cinco princípios: padronização, melhoria contínua, prazos curtos, feito com qualidade e desenvolvimento de pessoas – termos empregados internamente para definir os principais objetivos do sistema. Segundo Pinheiro, o GMS permite a globalização do conhecimento – com a troca de experiências entre as fábricas – e funciona como ferramenta para produzir com segurança, baixo custo e qualidade a preços competitivos.

A General Motors pretende implantar esse sistema até 2006 em todas as fábricas. “Já estamos com 85% do trabalho concluído na GM do Brasil”, afirma o diretor.

Capacidade de produção – O mercado nacional já chegou a consumir quase 2 milhões de veículos por ano na década passada. Em 2004, segundo dados da Anfavea (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores), foram vendidos no Brasil 1,58 milhão de veículos novos. Além da queda nas vendas nos últimos anos, as montadoras tiveram de enfrentar a concorrência de novas multinacionais que se instalaram no país. Portanto, existe espaço para aumento de produção se houver crescimento sustentável da economia.

O ano passado apresentou sinais de recuperação, com aumento do consumo no mercado interno e recorde nas exportações. A GM contratou 2 mil novos e fabricou 563 mil unidades, entre veículos e carros desmontados para exportação e informa estar preparada para produzir ainda mais. “Não esgotamos nossa capacidade. Podemos aumentar se houver demanda do mercado brasileiro e de exportação”, garante José Eugênio Pinheiro. Todas as plantas da GM operam em sistema de dois turnos e uma das formas de aumentar a produção seria a adoção do terceiro turno, medida que entrou em prática pela última vez entre 1995 e 1997 na fábrica de São José dos Campos.

A informática e os sistemas de automação são essenciais para reduzir a complexidade do processo produtivo e, conseqüentemente, diminuir custos e o tempo de fabricação dos veículos. A tão propagada tecnologia da informação facilita a transmissão de dados e possibilita a comunicação entre os diferentes setores de uma fábrica.

Segundo José Eugênio Pinheiro, diretor de Manufatura, em qualquer estação da produção é possível conhecer as especificações próprias do veículo que está sendo montado naquele determinado momento e acompanhar o processo de fabricação. Além disso, a criação de ferramentas virtuais reduziu os testes físicos, o que ajuda a encurtar prazos para o desenvolvimento de novos produtos.

“Desenvolvemos modelos matemáticos comprovados em testes físicos que foram aperfeiçoados e representam em quase 100% a avaliação física”, explica o diretor. Os testes virtuais permitem simular novos processos produtivos, possibilitam a criação de um maior número de alternativas e ajudam a eliminar as interferências e eventuais problemas antes de passar o modelo para a prática. “Adquirimos confiança nesse tipo de teste, mas não significa que eliminamos completamente as avaliações físicas”, ressalta Pinheiro. *(Yannik D´Elboux, especial para o Diário do grande ABC, 27.01.2005)*

Embraer amplia instalações nos EUA

A Embraer anunciou ontem um investimento de US\$ 7 milhões na construção de novas instalações para seu centro de manutenção em Nashville, no Estado do Tennessee, nos EUA.

Considerado estratégico para o crescimento dos negócios da empresa no mundo, o segmento de manutenção de aeronaves movimenta hoje cerca de US\$ 40 bilhões por ano na aviação comercial e US\$ 100 bilhões na área militar. "Estamos aumentando a capacidade do nosso centro de manutenção em Nashville para que ele esteja preparado para a demanda crescente do mercado e também da frota de aviões da Embraer, especialmente da família 170/190", disse Artur Coutinho, CEO da Embraer Aircraft Marketing Corporation (EAMC).

As novas instalações em Nashville, com 6.500 metros quadrados, terão capacidade para acomodar três aviões Embraer 195 simultaneamente, complementando as áreas da Embraer no Aeroporto Internacional de Nashville, que ocupam hoje cerca de 11.600 metros quadrados. Com a expansão, a Embraer também passará a fazer serviços de manutenção completa da frota que opera nos EUA.

O mercado norte-americano, que absorve mais de 70% das vendas da Embraer no mundo, opera um total de 884 aeronaves fabricadas pela empresa, entre jatos regionais e aviões turboélice. Deste total, 600 são do modelo ERJ-145, para 50 passageiros, 200 do EMB-120 Brasília e o restante se divide entre os modelos Embraer 170, de 70 passageiros e do jato executivo Legacy.

O centro de Nashville, segundo Coutinho, também faz manutenção de aeronaves ATR, Saab 340 e Dash 8, da Bombardier. A estrutura de apoio e assistência técnica aos operadores de jatos nos EUA inclui ainda 25 oficinas autorizadas e representantes técnicos em 21 cidades americanas. O principal site da Embraer nos EUA está localizado em Fort Lauderdale, onde a empresa mantém atividades administrativas, de almoxarifado para suporte de material, vendas e engenharia de suporte técnico.

Adquirido em março de 2002, o centro de manutenção de Nashville desenvolve atividades de assistência técnica aos clientes nas áreas de engenharia, suporte de representantes técnicos, suporte de materiais e estoque para reposição de peças. A Embraer também está preparando o centro de Nashville para fazer revisões programadas nos aviões da família 170/190.

"O objetivo é oferecer aos nossos operadores americanos um suporte mais completo ("total care"), atividade que está se tornando cada vez mais importante e mais valorizado pelo mercado". Até o começo do próximo ano, segundo o executivo, a unidade estará em condições de fazer revisões programadas que, no caso do 170, são feitas a cada 5 mil horas de voo. "Essa revisão é importante e estaremos prontos na hora certa, pois hoje a frota de 170 tem cerca de 2 mil horas de voo nos EUA", explicou.

As novas instalações da Embraer nos EUA começam a funcionar até o final deste ano. A expectativa da empresa, segundo Coutinho, é que a unidade de Nashville atinja um faturamento de US\$ 30 milhões em 2005. A unidade emprega hoje 200 funcionários norte-americanos. A previsão da Embraer é que entre 140 e 160 novos empregados sejam contratados pela Embraer Aircraft Maintenance Services (EAMS), responsável pelo centro de Nashville.

Na Europa as operações de manutenção das aeronaves Embraer e suporte ao cliente ficarão baseadas nas instalações da Ogma. A Embraer em parceria com o consórcio europeu EADS, comprou 65% do capital da estatal portuguesa por € 11,4 milhões. As duas empresas criaram a Airholding SGPS, S.A, controlada pela Embraer, com 99% de participação acionária.

O objetivo da Embraer na Ogma foi expandir a sua presença na Europa por meio de uma empresa reconhecida como líder mundial em manutenção e produção de componentes aeronáuticos. A Embraer possui hoje 17 oficinas autorizadas para a realização de serviços de assistência técnica e manutenção dos seus aviões na Europa.

A Ogma tem experiência nesse segmento desde 1918, fazendo manutenção e reparo de aeronaves civis e militares. A unidade, que já presta serviços de manutenção a frota de ERJ-145 da Embraer na Europa, também irá fazer o mesmo para os aviões da família 170/190.

Além de trabalhos de manutenção para aeronaves militares como o C-130 Hércules, o P-3 Orion e o F-16 e aviões civis da família Airbus, entre outros, a Ogma também produz componentes estruturais e materiais compostos para a Boeing, Airbus, Lockheed Martin e Pilatus. Com 1,7 mil funcionários, faturou € 140 milhões no ano passado.

No Brasil a Embraer também mantém um centro de serviços de manutenção completo, localizado nas instalações de sua matriz, em São José dos Campos. Segundo Coutinho, a empresa estuda a possibilidade de estender as atividades do centro brasileiro para a unidade de Gavião Peixoto, no interior de São Paulo. (Virgínia Silveira) (*Gazeta Mercantil*, 28.01.2005)

CNM-Internacional é um informativo da Secretaria de Relações Internacionais da Confederação Nacional dos Metalúrgicos – **CNM-CUT**, editado pela Consultoria Econômica e Social Integrada
Secretário Geral da **CNM** : Fernando Lopes
Jornalista Responsável : Antonio Carlos Castro (MTb 36.741/SP)
internacional@cnmcut.org <http://www.cnmcut.org.br>