

Boletim Internacional



Ano VI nº 01 19.01.2007

Termina Greve na Hyundai

A montadora coreana Hyundai Motor Co. concordou em pagar integralmente o bônus de final de ano para seus trabalhadores permitindo com isso, o encerramento de uma disputa que já durava três semanas.

O sindicato (que conta com cerca de 44 mil membros), por seu lado, concordou que o pagamento do bônus fosse adiado até que os trabalhadores alcançassem a meta de produção estabelecida. Eles acreditam que esse valor deverá ser atingido até o final do próximo mês.

A luta, que chegou a tomar dimensões dramáticas, iniciou-se quando a companhia recusou-se a pagar integralmente o bônus de final de ano alegando que a meta de produção não havia sido atingida devida a greves e protestos nas fabricas.

A companhia queria baixar o valor de 1,5 o salário mensal do funcionário para apenas 1 vez o salário – uma medida unilateral que sequer foi discutida com o sindicato. O anuncio do corte deflagrou uma onda de protestos e ameaça de greve na empresa. O sindicato anunciou imediatamente que os trabalhadores cessariam de realizar horas extras nas fabricas de Ulsan e Jeonju.



A resposta da administração foi a abertura de um processo por perdas e danos no valor de 1 bilhão de won (US\$ 1.07 milhão) e pediu a prisão de 22 diretores sindicais e um mandato contra o principal líder sindical Park Yoo-ki e para o diretor Ahn Hyon-ho. Esses processos , apesar do final da greve, continuam ainda pendentes.

Essas atitudes da empresa conformam-se com o profundo autoritarismo presente nas relações trabalhistas na Coréia do Sul. Além das atitudes prepotentes da administração dos conglomerados, os trabalhadores têm que enfrentar as leis draconianas e a cumplicidade governamental.

Numa manifestação que os trabalhadores realizaram no dia 09 de janeiro ultimo, a empresa abriu as suas portas para o ingresso das tropas de choque. A administração transformou a fabrica numa fortaleza utilizando-se de cerca de 2.000 policiais de choque e 200 guardas de segurança da própria empresa. As janelas do primeiro andar do edifício-sede da companhia também foram protegidos com tapumes de madeira, A polícia de choque chegou ao local em ônibus reforçados e posicionou bloqueios nas proximidades do edifício para conter eventuais protestos.

O protesto reuniu de 2.000 trabalhadores da empresa que, saindo de diversos pontos do país , convergiram a Seul para protestar. A principal fábrica da Hyundai no país fica na cidade de Ulsan (cerca de 415 km a sudeste de Seul). Os manifestantes carregavam cartazes exigindo o fim do processo judicial movido pela empresa contra o sindicato, pelas perdas de produção causadas pela disputa.

Hyundai terá fabrica no Brasil

O Grupo CAO/Toyota/Hyundai deverá inaugurar em março a sua linha de montagem de veículos em Anápolis(GO) A inauguração poderá contar com as presenças dos presidentes das repúblicas do Brasil e da Coréia .

Ela será uma montadora de capital nacional : o empreendimento é do Grupo CAO e a tecnologia para construção da fábrica de veículos é da Hyundai.

Além dos R\$ 400 milhões que estão sendo aplicados no término das construções o Grupo, maior distribuidor de veículos multimarcas do País projeta investir, até 2010, mais R\$ 800 milhões e assim saltar de 10 mil para 130 mil unidades/ano a partir de cinco modelos de veículos. Segundo o Grupo, em três anos serão gerados 40 mil empregos, entre diretos e indiretos

Trabalhadores Belgas da VW voltaram ao trabalho

Depois de uma longa greve de sete semanas, os trabalhadores da fábrica da Volkswagen na Bélgica voltaram ao trabalho na última segunda-feira, dia 08 de janeiro. Eles protestavam contra a decisão da empresa de demitir cerca de 3000 de seus trabalhadores no país.



Mais de 15 mil pessoas foram às ruas da no começo de dezembro passado contra o corte na Volkswagen.

Em novembro do ano passado Reinhard Jung, diretor de marcas da companhia, disse à imprensa que dos 5400 funcionários da Volkswagen em Bruxelas, "apenas 1500 serão mantidos". A Volkswagen tinha decidido acabar com a produção do Golf na Bélgica, concentrando a produção do modelo na Alemanha, nas unidades de Wolfsburg e de Mosel, perto de Zwickau, no Leste alemão.

Desde esse anúncio os trabalhadores vêm lutando para manter seus empregos.

CAW negociou um acordo com a Ford

O CAW, o sindicato dos trabalhadores automotivos do Canadá anunciou que chegou a um acordo com a Ford Motor Co. para melhorar os atuais benefícios da reestruturação para os trabalhadores sindicalizados.

O acordo, destinado ao programa de demissões anunciado pela Ford em seu plano de reestruturação melhora os incentivos financeiros para os trabalhadores da Ford que se demitam ou aposentem voluntariamente.

Eles incluem um desconto de US\$ 30 mil para a compra de um novo veículo Ford para o empregado ou seu cônjuge, além do incentivo atual de US\$ 70 mil, tanto para trabalhadores da produção e técnicos. Os trabalhadores que se aposentarem receberão um incentivo de US\$ 15 mil.

Um incentivo de até US\$ 100 mil para trabalhadores capazes de se aposentar que deixarem a empresa sem o fazer, além dos serviços de procura de emprego, redação de currículo e aconselhamento.

O presidente do CAW, Buzz Hargrove, reiterou o seu apelo para o governo federal de estabelecimento de uma política automotiva nacional para enfrentar a crescente importação de veículos da Ásia.

"A reestruturação sem precedentes da Ford Motor Co. é um resultado direto do aumento de importações do Japão e da Coreia do Sul", disse Hargrove numa declaração. "O CAW vem, de modo consistente, apelando para o governo de Stephen Harper para estabelecer uma política nacional automotiva para lidar com o problema da importação. Esse governo ignorou até agora esse apelo."

Gerdau anunciou um acordo nos EUA

A Gerdau Ameristeel anunciou a assinatura de um contrato de trabalho com o sindicato dos trabalhadores siderúrgicos (USW) na planta de Perth Amboy, New Jersey.

A Gerdau anunciou que ela alcançou um acordo de negociação coletiva com o United Steelworkers cobrindo os trabalhadores da produção e da manutenção na sua planta de Perth Amboy, New Jersey Rolling Mill. O novo contrato foi ratificado pelos empregados em 21 de dezembro passado e vigorará até 19 de julho de 2009. "A companhia tem o prazer de anunciar o fechamento deste acordo. Ele vai fornecer uma sólida base para um trabalho de relacionamento que avançará", disse Mark Quiring, vice-presidente da New Jersey.

Até o fechamento desta edição não pudemos apurar os comentários do USW a respeito.

Chineses aprendem a fabricar carros

Mesmo que os fabricantes de automóveis alemães estejam de olho nos milhões de chineses a fim de lucrar, os primeiros carros chineses estão ganhando território na exportação e arriscando competir com a Mercedes e BMW.

Os carros fabricados na China pela Geely, Jiangling e Brilliance vistos pelos alemães no Salão de Automóveis de Frankfurt no ano passado – alguns dos quais também participam do Detroit Auto Show – ainda não podem competir com a produção alemã. Porém, não levará muito tempo até que eles o possam, na opinião de Ferdinand Dudenhöffer, do Centro Alemão de Pesquisas Automobilísticas.

"Os chineses estarão competitivos por volta de 2010", disse. "No entanto, eles precisam de tempo até que seus carros sejam comercializáveis na Europa".



Isso foi comprovado pelos recentes crash tests conduzidos em Jiangling pelo ADAC, maior automóvel clube da Alemanha.

Performance no crash test foi catastrófica, segundo ADAC

A organização disse que um motorista virtualmente não teria chance de sobreviver se um carro batesse de frente a uma velocidade de 64 km/h. O veículo teve melhor performance em teste similar feito pelo TÜV, outra instituição certificadora alemã, após uma série de mudanças serem feitas.

Alemanha e Europa providenciam assistência técnica

Para ajudar os chineses a melhor corresponder aos padrões ocidentais de segurança e proteção ambiental, fabricantes europeus e americanos associaram-se a companhias chinesas em troca de acesso ao mercado chinês.

Mesmo que as companhias ocidentais estejam preocupadas em perder mercado para os parceiros, essa barganha é para montadoras do exterior a única forma de conseguir de Pequim a permissão para entrar num mercado no qual se prevê que 160 milhões de pessoas estarão comprando um carro por volta de 2020.

"Os fabricantes de automóveis chineses estão aprendendo com alemães e europeus como fabricar carros", disse Dudenhöffer. "Com este conhecimento, os chineses estão entrando ativamente nos mercados de exportação."

Como Japão e Coréia do Sul, porém mais veloz

Enquanto empresas menores como Geely e Jiangling, que juntas produzem apenas 155 mil carros por ano, tentam tornar-se conhecidas em mostras internacionais, o mercado exportador chinês ainda está engatinhando. Apenas 2% dos 2,3 milhões de carros que a China produz deixam o país, de acordo com o relatório anual da empresa de consultoria, pesquisa de marketing e gestão operacional KPMG sobre o mercado automobilístico chinês.

Geely foi uma das marcas chinesas exibidas no Salão do Automóvel de Frankfurt



"Os chineses não serão uma ameaça nos primeiros anos, mas se tornarão um sério fornecedor adicional no mercado", declarou Thomas Böhm, da Associação Alemã de Importadores de Veículos Automotivos.

Porém Dudenhöffer acha que não levará muito tempo até que as duas maiores montadoras chinesas, a SAIC, de Xangai, que produz 740 mil carros, e a FAW, com produção de 650 mil automóveis, comecem a agir.

"Os grandes 'jogadores' são mais reservados, eles estão construindo sua potência, e nós podemos esperar que dentro de três a cinco anos eles irão iniciar seu ataque aos Estados Unidos e à Europa", afirmou.

Para ter uma idéia do que vem pela frente, as montadoras precisam apenas pensar no Japão e na Coréia do Norte. Após terem menosprezado inicialmente japoneses e coreanos como concorrentes barateiros incapazes de corresponder às exigências do mercado alemão, Mercedes e cia. viram seus mercados encolher depois que melhorou a reputação da Toyota e da Hyundai.

"Os chineses têm mais montadoras e, eles aprendem com mais facilidade", disse Dudenhöffer, comparando as nações asiáticas. "Eles estão crescendo muito rápido."

Europa não abrirá mão da produção em massa

Para combater a emergente competição, as companhias alemãs não estarão dispostas a abrir mão de nenhum segmento automobilístico, como proposto pelos chineses. Eles sugeriram à Europa que investisse em veículos de luxo e deixasse os mais baratos, produzidos em massa, para a China, de acordo com Böhm.

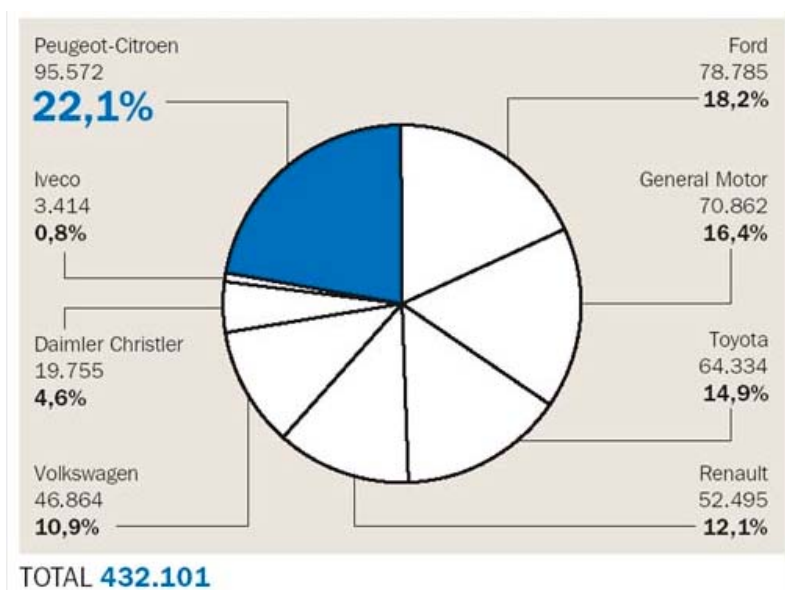
"Os europeus não ficariam felizes dividindo o mercado a longo prazo", ele disse. "Essa é uma das razões de os fabricantes alemães estarem indo para a China com preços baixos.

Embora os motoristas alemães sejam muito afetivos na compra de um carro, mantendo-se freqüentemente fiéis a sua marca preferida, são os custos que abrir as portas aos carros chineses na Alemanha.

"Temos uma relação muito emocional com automóveis na Alemanha, mas não seremos capazes de nos dar ao luxo disso para sempre", afirmou Böhm, adicionando que a situação econômica alemã está forçando as pessoas a repensarem seus hábitos de consumo. "Se eu compro um carro fabricado na Alemanha, mas com muitas peças chinesas, por que não comprar logo um inteiramente chinês se o preço for bom?", questiona. (Sean Sinico/gv) (*Deutsche Welle, 14.01.2006*)

Produção automotiva argentina cresceu 35,1%

A Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFSA) informou que a indústria automotiva argentina alcançou em 2006 uma produção de 432.101 unidades e registrou, com isso, um crescimento de 35,1% em relação aos 319.755 veículos fabricados no ano anterior.



A Divisão do Mercado
Unidades produzidas e vendidas para concessionárias 2006

Desse total foram exportados 236.789 veículos – um crescimento de 30,4% em relação a 2005. Somando-se aos veículos importados (principalmente do Brasil) as concessionárias argentinas venderam 460.478 automóveis, um crescimento de 14,4% .

Fonte ADEFSA/Clarín

EUA : O primeiro senador socialista

Pela primeira vez na história dos Estados Unidos um socialista ocupará uma vaga no Senado em um país onde o socialismo é algo que poucos sabem definir.

Bernard Sanders, eleito em novembro, representará o pequeno Estado de Vermont, no Nordeste do país. O candidato independente obteve 65% dos votos contra um rico empresário que havia gasto mais de R\$ 15 milhões em sua campanha eleitoral.

Com ar de professor desalinhado e sotaque do Brooklyn, o eleito, de 65 anos, parece um extraterrestre em seu país, onde as pessoas costumam associar o socialismo à Coreia do Norte.

- Sou um socialdemocrata - afirma o político. - Penso que o objetivo da sociedade é unir importantes classes empresariais, criando riqueza e empregos com uma forte presença do governo para garantir que todos tenham um bom nível de vida.

Sanders levou mais de 30 anos para fazer com que suas idéias chegassem aos mais altos níveis da vida política americana. Nas primeiras vezes em que se candidatou ao Senado, nos anos 70, não obteve mais de 6% dos votos.

Resolveu então tentar um cargo mais acessível e concorreu à prefeitura de Burlington, a maior cidade de Vermont.

- Naquela época, ninguém esperava que fosse ganhar - lembra o jornalista político Peter Freyne, do jornal local Seven Days. - Era só uma zebra à margem do sistema político.

Contudo, Sanders venceu a eleição em março de 1981. É bem verdade que a disputa foi apertada: a vitória veio com uma diferença de apenas 10 votos.

- As pessoas tinham medo - recorda Garrison Nelson, professor de ciências políticas na Universidade de Vermont. - Os analistas começaram a falar em "República Popular de Burlington".

Ninguém esperava que durasse muito na prefeitura. Mas foi reeleito em 1983, 1985 e 1987, e Burlington entrou para a lista das cidades mais agradáveis de se viver nos EUA.

Em 1990, Sanders ocupou o único posto de Vermont na Câmara dos Deputados e foi reeleito sete vezes.

- É um fenômeno - declara Nelson. - Bernie não tem partido político nem família tradicional, não é o que poderíamos chamar de 'sedutor'. E não faz sentido algum que o Estado mais rural do país eleja um judeu socialista do Brooklyn como seu representante.

Este filho de imigrante polonês, nascido em 1941, tem uma popularidade impressionante nas campanhas de Vermont.

- Ao contrário de muitos políticos americanos, não teve medo de dizer o que pensa. E as pessoas gostam disso - destaca a jornalista local Cathy Resmer.

Sanders espera aproveitar o cargo no Senado - de maioria democrata por uma só cadeira - para difundir suas idéias ao país.

- Ele fará o que puder para dificultar a vida do presidente, George Bush - prevê Nelson. (*Jornal do Brasil*, 04.01.2007)

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

Secretário Geral da CNM : Valter Sanches

internacional@cnmcut.org

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