

Trabalhadores enfrentam a crise	01
"Cúpula automobilística" em Bruxelas busca respostas à crise	02
Indústria automobilística alemã reduz produção	04
Greve geral contra Berlusconi paralisa a Itália - retificação	05
Chrysler vai cortar 25% dos funcionários nos EUA	05

Trabalhadores enfrentam a crise

Os trabalhadores e seus sindicatos começam a se mobilizar para exigir dos patrões e do governo medidas efetivas para impedir que a crise internacional ameace nossas conquistas.

Em encontro realizado na última sexta-feira em Brasília, membros do Conselho de Desenvolvimento Econômico e Social (CDES), sugeriram ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva a suspensão do aumento da taxa de juros para minimizar os efeitos da crise econômica internacional sobre o Brasil.

O ex-presidente do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, José Lopez Feijóo esteve no encontro e informou que o governo garantiu que já estão sendo tomadas providências quanto à manutenção dos créditos e do financiamento, uma medida essencial para manter a economia funcionando.

Feijóo, que representava os trabalhadores na reunião, ressaltou que não houve posicionamento em relação a taxa de juros. "A recomendação do Conselho foi de que não elevem, mas que de fato, diminuam a taxa Selic", ele completou.



Em reunião realizada também na última sexta-feira, a CUT e as demais centrais sindicais destacaram a importância do investimento público e da valorização do trabalho como elementos decisivos para impulsionar o desenvolvimento do mercado interno no enfrentamento à crise internacional gerada pela especulação.

Diante da nova conjuntura externa, explicou o secretário geral da CUT, Quintino Severo, há uma avaliação comum das centrais de que a 5ª Marcha Nacional a Brasília deverá enfatizar a luta por medidas de combate à crise - como a redução dos juros - e de fomento aos investimentos nas áreas sociais e de infra-estrutura, garantindo emprego, salário e direitos.

"Com a recessão batendo nos EUA, Europa e Japão, e vindo para a América Latina, precisamos priorizar iniciativas em defesa do nosso mercado interno, com uma resposta firme do Estado brasileiro em apoio à classe trabalhadora e ao setor produtivo. As centrais têm propostas, já amplamente debatidas na Jornada pelo Desenvolvimento, e que precisam ser implementadas para que os trabalhadores não paguem a conta da crise que é do sistema capitalista e de sua lógica especulativa", declarou Quintino.

Preocupadas com a crise internacional e seus reflexos no Brasil, as centrais sindicais enviaram um pedido de audiência urgente com o presidente Lula e o ministro da Fazenda, Guido Mantega. Eles irão levar um documento com medidas sobre desenvolvimento e formas de amenizar o impacto da crise para os trabalhadores.

"Cúpula automobilística" em Bruxelas busca respostas à crise

Férias coletivas forçadas, retração nas vendas e ameaça de demissões forçam UE a convocar reunião de lideranças do setor. Em entrevista à DW, comissário europeu da Indústria rejeita subsídios e estatização.

Entre os efeitos de curto prazo da crise, a retração no consumo está sendo usada como argumento das montadoras para frear a produção já em dezembro. Especialistas advertem também para os efeitos entre as fornecedoras. Ferdinand Dudenhöffer, perito no setor, disse ao jornal Bild que a crise financeira poderá custar até 50 mil postos de trabalho entre os fabricantes de componentes para automóveis. Ele sugere um programa de crédito do governo para impulsionar as compras e reativar o setor.



Crédito ao desenvolvimento de carros econômicos

A Associação dos Construtores Europeus de Veículos (Acea) havia solicitado à Comissão Européia, algumas semanas atrás, um crédito de 40 bilhões euros para o desenvolvimento de veículos mais econômicos. Os conglomerados europeus se baseiam em ajudas semelhantes previstas para a concorrência norte-americana, no montante de 25 bilhões de dólares.

O comissário europeu da Indústria, Günter Verheugen, e o presidente da Acea, Christian Streiff, pretendem tomar uma posição sobre estas questões numa reunião de cúpula marcada para esta quarta-feira (29/10) em Bruxelas. Verheugen considera a situação "extraordinariamente ameaçadora" para a indústria automobilística.

Exigências ao setor político

O setor necessita de "nosso apoio e de uma ajuda bem concreta para impulsionar as vendas de carros novos", salientou o comissário alemão, que exclui a concessão de subsídios. Para ele, não é só a crise o fator responsável pela retração dos consumidores: "Clientes e fabricantes estão inseguros porque a política não tem uma clara linha em relação ao tema CO2".

Ao comprar um automóvel hoje, ninguém sabe que limites de emissões devem ser obedecidos, nem que impostos pagar, reclamou Verheugen em entrevista à Deutsche Welle. Para acabar com esta insegurança, ele exige providências do Conselho Europeu e do Parlamento Europeu.

Deutsche Welle: Após ajudar os bancos, a Europa agora terá de ajudar a indústria automobilística com recursos públicos?

Günter Verheugen: Convoquei para quarta-feira uma cúpula automobilística em Bruxelas. Presidentes de grandes empresas, ministros da Economia dos principais países fabricantes de veículos, sindicatos e outros deverão se reunir para falar sobre o que deve acontecer.

Sobre subsídios, no sentido convencional do termo, certamente não será discutido. Temos de falar, em primeiro lugar, sobre como eliminar o mais rapidamente possível a insegurança legal na qual se encontra a indústria automobilística. As montadoras precisam saber o que os legisladores querem delas. Já está demorando demais o fato de não saberem qual é, afinal, o tipo de carro que devem construir. Em segundo lugar, devem ser criados incentivos para que os proprietários de veículos se desfaçam de carros velhos e comprem veículos novos mais econômicos. E, em terceiro lugar, caso haja restrições na concessão de créditos aos fabricantes ou fornecedoras, se poderia pensar em disponibilizar créditos do Banco Europeu de Investimentos, cujos juros poderiam ser baixos, mas que tivessem o claro objetivo de desenvolver carros econômicos e de baixo consumo.

Sem claras subvenções?

Não.

>>>>

Como o senhor explicaria isso aos desempregados do setor? Os bancos recebem ajuda e os fabricantes de veículos, não?

Temos uma política bem clara na Europa: não ajudar os setores econômicos através de subsídios. Eles têm de se impor através da concorrência. E, no que se refere aos bancos, trata-se de fianças e garantias legais disponibilizadas até certo limite, mas não está claro se serão usadas.

Aqui, as coisas são bem diferentes: o sistema financeiro ameaçou entrar em colapso e foi absolutamente necessário tomar providências para garantir que ele continuasse cumprindo sua função de fornecer créditos à economia real.

A indústria automotiva não está pedindo subsídios. O que realmente está sendo reivindicado é a criação de condições claras para que ela saiba em que situação se encontra e, se for o caso, tenha acesso a créditos baratos do Banco Europeu de Investimentos.

Fala-se no perigo de que investidores do Extremo Oriente ou dos Estados ricos em petróleo se aproveitem do baixo preço de ações para assumir empresas européias de forma hostil. Como o senhor vê este perigo?

A questão é: trata-se realmente de uma ameaça? Até agora, sempre dissemos na Europa que pretendemos ser um mercado atraente para investidores de outras partes do mundo. Sempre foi nossa política dizer que quem pretende investir aqui é bem-vindo. Não conheço nenhum caso de alguém que tenha investido na Europa para nos prejudicar ou fazer mal a si próprio. Gente que investe aqui quer ganhar dinheiro, e não desperdiçá-lo.

Mesmo assim, podemos imaginar que há empresas que não se quer ver em poder de determinados grupos financeiros. Neste caso, as empresas têm de tomar providências.

Nacionalizar não é a solução. Vivenciamos por muito tempo a estatização em grande parte da Europa. Não precisamos repetir esta experiência.

... é preciso analisar como proteger importantes indústrias européias de incorporações. A maioria dos países europeus já dispõe de regulamentações próprias que lhes permitem evitar tais incorporações em setores estratégicos.

O senhor reage de forma alérgica à sugestão do presidente do Conselho Europeu, Nicolas Sarkozy, de proteger a indústria através de estatizações parciais!

Não de forma alérgica! Ele nem pediu a nacionalização. Ele falou justamente o mesmo que eu disse: isto é, a preocupação em disponibilizar financiamentos acessíveis se as instituições de crédito não puderem mais fazer isso.

Em segundo lugar, que é preciso analisar como proteger importantes indústrias européias de incorporações. A maioria dos países europeus já dispõe de regulamentações próprias que lhes permitem evitar tais incorporações em setores estratégicos.

Não é preciso reavaliar esta política?

Não vejo razão.

A crise pode ser crucial para o senhor no posto de comissário da Indústria. A ajuda correta no momento certo pode impulsionar a Europa na concorrência internacional. Como o senhor aproveitará esta oportunidade?

Eu não vejo a indústria na crise que você parece ver. Temos esta forte retração nas vendas da indústria automobilística. As razões disso são diversas. O motivo principal é a hesitação dos clientes em potencial e isso se deve à insegurança econômica, que leva as pessoas a não gastar muito dinheiro. Elas também não estão comprando imóveis nem televisores caros.

Aliás, a indústria tem o mesmo problema na Europa toda e no mundo. Temos que contar com um índice de crescimento econômico menor. O melhor que podemos fazer é praticar a política que já defendo há muito tempo: criar as melhores condições possíveis para a nossa indústria, mas não se intrometer em decisões que ela própria tem de tomar. (Andreas Main (rw) (DW, 28.10.2008)

Indústria automobilística alemã reduz produção

A Opel, empresa do grupo GM, suspende produção nas unidades de Bochum e Eisenach. Daimler, BMW e Ford também falam em produzir menos automóveis por causa da baixa demanda, um reflexo da crise financeira.

A crise financeira começa a apresentar reflexos na indústria automobilística alemã. Nesta terça-feira (07/10), Opel, Daimler, Ford e BMW anunciaram que irão diminuir sua produção por causa do recuo da demanda por automóveis. Demissões não estão previstas, segundo as montadoras.

A Opel vai suspender a produção por três semanas na sua unidade de Eisenach a partir da segunda-feira que vem. Em Eisenach trabalham 1,8 mil pessoas. A unidade de Bochum, que emprega 5 mil pessoas, está parada desde a semana passada e deve retomar a produção na próxima segunda-feira.

Segundo o porta-voz Andreas Krömer, até o final do ano deixarão de ser produzidos 40 mil veículos na Alemanha. No ano passado, a Opel vendeu 1,74 milhão de automóveis na Europa, segundo números divulgados pela própria montadora, subsidiária da General Motors.

"Estamos sentindo as consequências da crise financeira", disse Krömer. "As pessoas seguram o dinheiro e não compram carros." As vendas estão em queda principalmente na Espanha, no Reino Unido e na Alemanha.

Além das unidades alemãs, a Opel também reduzirá sua produção em Gliwice (Polônia), Ellesmere Port e Luton (Inglaterra) e Saragoça (Espanha).

Daimler, BMW, Ford e VW

Também a Daimler vai reduzir a produção. "De um modo geral, é nosso objetivo manter a produção num nível reduzido", disse o porta-voz da empresa, Florian Martens. Segundo ele, a decisão afeta a produção de carros na Alemanha e na fábrica de Tuscaloosa, nos Estados Unidos.

Na maior unidade alemã da Mercedes, em Sindelfingen, as férias de Natal começarão bem mais cedo este ano. A produção vai parar já em 17 de dezembro e ainda não tem data para recomeçar em janeiro. A Ford vai diminuir a produção em Saarlouis e já dispensou 204 trabalhadores temporários, segundo a empresa.

A BMW vai reduzir sua produção em Leipzig, voltada principalmente para o mercado dos Estados Unidos. A fábrica vai parar por quatro dias no final de outubro e 2,8 mil carros deixarão de ser fabricados, disse um porta-voz. Em toda a Europa, 40 mil carros deixarão de ser produzidos.

A intenção da empresa é transferir parte da sua produção para a China ou a Rússia. Segundo um porta-voz da BMW, a produção deverá ser cada vez mais determinada pela demanda. Os mercados mais problemáticos são os dos Estados Unidos, da Itália e do Reino Unido.

Já a Volkswagen não planeja diminuir sua produção. Um porta-voz do grupo disse nesta terça-feira em Wolfsburg que a empresa até agora conseguiu resistir com sucesso às dificuldades de mercado. "Dispomos de muitas possibilidades de flexibilização para adequarmos nossa produção", assinalou.

Duas empresas do grupo, no entanto, anunciaram a interrupção da produção. A Seat quer fabricar 13 mil veículos a menos, para isso vai parar a produção em três unidades por uma semana. Também a Skoda vai frear a produção na República Tcheca.

Somente a Porsche e a Audi continuam produzindo normalmente porque, segundo seus porta-vozes, há demanda.

Greve geral contra Berlusconi paralisa a Itália

Da Itália nos escreve o querido companheiro Alberto Tridente, veterano sindicalista e primeiro presidente da Federação dos Trabalhadores Metalúrgicos, a FLM, uma importante tentativa de unificar os metalúrgicos italianos em uma só federação abrangendo a CGIL, CISL e UIL ocorrida nos anos 70 e 80.

Tridente reclama do destaque à notícia da greve contra Berlusconi. A notícia, segundo ele, "dá relevo a um sindicato de base ou Cobas que conta muito pouco e lhe atribui uma capacidade de mobilização capaz de paralisar a Itália". E "coloca em segundo plano" a **notícia da greve geral organizada pela Confederação Geral Italiana do Trabalho (CGIL), Confederação Italiana dos Sindicatos do Trabalhadores (CISL) e União Italiana do Trabalho (UIL) para o dia 30 próximo.**



O companheiro Tridente conhece a Itália como poucos. Além disso ele é um verdadeiro amigo dos trabalhadores brasileiros e um pioneiro, na Europa, na luta solidária aos metalúrgicos do ABC desde seus primórdios. Um grande amigo do nosso presidente Lula, na carta/reclamação, Tridente fala da próxima visita do presidente Lula à Itália, prevista para 10-12 de novembro próximo, quando espera encontrar com ele.

Temos orgulho de ter como leitor o companheiro Tridente. Os metalúrgicos brasileiros ficam agora mais informados da luta sindical na Itália e da verdadeira força das organizações que enfrentam Berlusconi.

Chrysler vai cortar 25% dos funcionários nos EUA

A Chrysler vai cortar cerca de 25% de sua força de trabalho a partir de novembro. O anúncio foi feito pela terceira maior montadora dos Estados Unidos nesta sexta-feira (24), em meio ao que o presidente da empresa, Bob Nardelli, referindo-se à crise, chamou de "tempos realmente inimagináveis" para a indústria automotiva. "Continuamos na pior crise econômica que a maioria de nós consegue lembrar", disse ele, segundo o boletim Automotive News.

O preço a pagar pela crise é de cerca de 4.630 empregos, já que a Chrysler emprega por volta de 18.500 pessoas. Os números referem-se aos EUA. Os funcionários poderão optar pela aposentadoria ou demissão voluntárias, mas estão previstas demissões unilaterais para completar a meta do corte. A Chrysler promete benefícios para quem optar por sair, inclusive veículos novos. Ainda segundo o Automotive News, a empresa vai se livrar de todos os gastos que não sejam ligados a produtos cruciais.

A Chrysler, que inclui as marcas Dodge e Jeep, estaria em negociação com General Motors e Renault-Nissan, para buscar uma solução para a crônica crise financeira que a abate, a qual é anterior ao atual derretimento global, e que não cessou com a aquisição do grupo, em 2007, por um fundo de investimentos, o Cerberus.

"Nunca antes as vendas da indústria automotiva encolheram de forma tão rápida", observou Nardelli. Mesmo mais exposta que a maioria das outras montadoras justamente por fazer carros mais caros e/ou mais gastadores de combustível, a Chrysler teve como grande estrela do Salão de Detroit, em janeiro último, a nova linha da picape Dodge Ram. (UOL, 24.10.2008)

Comitê Mundial discute a Lei Volkswagen

Comitê volta a discutir união Volks e Porsche

É visto com grande expectativa o encontro do Comitê Mundial dos Trabalhadores na Volkswagen que começou ontem (28), em Kassel, cidade da Alemanha.

Nesse encontro será apresentado o atual momento do grupo Volkswagen em todas as plantas do mundo e também as perspectivas para o futuro, especialmente em relação à participação da representação dos trabalhadores na direção da multinacional, determinada pela lei Volkswagen, ameaçada pela Porsche, a nova controladora da Volks.

Os metalúrgicos alemães fizeram uma grande manifestação no mês passado para exigir a manutenção da lei. A Porsche, que detém mais de 30% as ações da Volks, quer a sua extinção.

Segundo Valdir Freire, o Chalita, membro da Comissão de Fábrica na planta Anchieta e vice-presidente do Comitê Mundial, o ataque aos direitos dos trabalhadores com o controle de uma fábrica pela outra não deve ficar por aí. "Devemos ficar atentos, pois outras mudanças poderão vir."

Além de Chalita, a delegação brasileira que foi ao encontro é composta por José Roberto Nogueira, o Bigodinho, coordenador da Comissão de Fábrica da Anchieta e os coordenadores das CFs de Taubaté e de Curitiba. (*Sindicato dos Metalúrgicos do ABC*, 29.10.2008)

Peugeot anuncia corte na produção

A PSA Peugeot-Citroen fez um alerta nesta sexta-feira para seus números de 2008. A fabricante francesa de carros espera uma margem operacional ao redor de 1,3% em comparação com a previsão anterior de 3,5%.

O grupo disse esperar que o mercado de automóveis da Europa recue ao redor de 17% no quarto trimestre de 2008 e que as vendas de carros na região diminuam 8% no exercício completo.

No terceiro trimestre, apresentou uma queda de 5,2% nas receitas, para 13,3 bilhões de euros.

"Com o declínio dramático no ambiente macroeconômico no segundo semestre de 2008, o grupo aguarda volumes de vendas de veículos ao redor de 3,5% abaixo dos níveis de 2007", alertou a Peugeot em nota.

A fim da desaceleração econômica global, a montadora iniciará cortes "maciços" na produção. "Fortes cortes na produção serão feitos no quarto trimestre uma vez que é vital estarmos corretamente posicionados para enfrentar 2009", declarou o executivo-chefe da Peugeot, Christian Streiff.

A companhia também pretende elevar os preços para tentar impulsionar sua rentabilidade em face dos custos mais altos das matérias-primas. (*Valor Econômico*, 24.10.2008)

GM pediu ajuda ao Governo para comprar Chrysler

O presidente e executivo-chefe da General Motors (GM), Rick Wagoner, viajou na semana passada a Washington para se reunir com autoridades federais na busca de ajuda financeira para comprar a Chrysler, afirmou hoje o jornal "The Detroit News".

O jornal acrescentou que a General Motors negocia com as autoridades federais americanas ajudas de US\$ 5 bilhões para adquirir o terceiro fabricante de automóveis, até agora sob controle do fundo de investimentos Cerberus.

Wagoner, segundo o diário, reuniu-se com representantes dos departamentos de Tesouro e Energia para assegurar a rápida obtenção da ajuda. (*EFE*, 29.10.2008)