



Projeto Latino-americano

Relatório do

***Encontro Nacional dos
Trabalhadores na
Indústria Automobilística***

28 a 30 de agosto de 2003
São Bernardo do Campo, SP

***TIE-Brasil
2003***



Projeto Latino-americano

Relatório do

***Encontro Nacional dos
Trabalhadores na
Indústria Automobilística***

28 a 30 de agosto de 2003
São Bernardo do Campo, SP

**Esta publicação e o Encontro foram
realizados com o apoio de
P.S.O.**

“Relatório do Encontro Nacional dos Trabalhadores na Indústria Automobilística” - Materiais dos debates e trabalhos em grupos ocorridos durante o encontro realizado entre os dias 28 e 30 de agosto de 2003 na cidade de São Bernardo do Campo, SP, Brasil. Publicação destinada à divulgação e multiplicação junto aos Trabalhadores de base dos debates que tiveram lugar no encontro; TIE-Transnationals Information Exchange, Curitiba, 2003

***TIE** – é uma rede internacional de Trabalhadores e ativistas sindicais. Seu objetivo é proporcionar o intercâmbio de informações e experiências entre Trabalhadores, sindicatos, grupos operários e semelhantes, promovendo o debate sobre as ações e estratégias sindicais e reforçando a criação de alternativas que permitam a transformação socio-econômica.*

O conteúdo aqui publicado poderá ser reproduzido por sindicatos, comissões de fábrica e outras organizações operárias e sociais sem fins lucrativos, desde que citada a fonte.

Cópia deste e de outros materiais pode ser solicitada através de fax, correio ou e-mail:

TIE-Brasil

Rua Padre Anchieta, 1691 – Conjunto 1208
Curitiba/PR
Brasil
CEP 80730.000

Telefone/Fax: (55 41) 3339-5019
Mail: tie-brasil@brturbo.com.br



Transnationals Information Exchange, 2003

Índice

Introdução	07
Abertura	09
O que é TIE?	11
TIE-Brasil	13
Projeto Latino-americano	14
Salário, jornada e poder aquisitivo dos Trabalhadores nas montadoras	15
Diagnóstico do Setor Metalúrgico	18
Apresentação dos resultados dos trabalhos em grupos	21
Grupo 1	21
Grupo 2	22
Grupo 3	22
Grupo 4	23
Grupo 5	23
Debate realizado pelos participantes	24
Leitura e Interpretação das tarjetas preenchidas pelos participantes	32
Apresentação dos trabalhos em grupos por empresas e/ou segmentos	33
Montadoras	33
Caminhões	36
Encarroçadoras de ônibus	37
Novas plantas	37
Finalizando	39

Encontro Nacional dos Trabalhadores na Indústria Automobilística

Introdução

A indústria Automobilística é um dos setores mais importantes da economia brasileira e exerce forte influência tanto na economia do país como na organização social e modo de vida de milhares de brasileiros.

Esta indústria foi literalmente o carro chefe do desenvolvimento econômico nos anos de chumbo. Mais tarde viria a ser o palco de greves que estão entre as maiores que este país já viu.

Trabalhadores nesta indústria se organizariam como nunca e acabariam por criar o chamado novo sindicalismo que, por sua vez, viria a gestar e parir um partido político e pelo menos uma central sindical.

Nos anos 90 o setor passa por forte reestruturação produtiva e drástica redução do número de Trabalhadores nas plantas há muito instaladas no país. Ao mesmo tempo a política entreguista e liberal do governo FHC faz com que se inicie uma verdadeira Guerra Fiscal entre as diversas unidades da federação no intuito de atrair as novas plantas anunciadas pelas transnacionais do setor. Governos estaduais e municipais participam dos mais variados "jogos", aceitam chantagens mil, investem muito e se endividam para "ficar" com as novas fábricas.

As cidades que recebem as novas plantas incham de migrantes em busca de postos de trabalho. Os jovens

são atraídos por promessas de cursos profissionalizantes e salários maiores que aqueles que percebiam ou poderiam vir a receber em outros empregos. Governos, mesmo endividados e sem poder de decisão nenhum sobre os rumos das empresas comemoram o feito.

Assim chegamos ao século 21. De um lado, com os Trabalhadores nas antigas plantas automobilísticas, cheios de experiência e muitas anos de luta, brigando para manter seus empregos e as plantas funcionando. De outro com novas e modernas empresas instaladas em regiões com tradições de luta diferenciadas, salários mais baixos, alto ritmo de produção e um sem-fim de Trabalhadores lesionados.

Buscando colocar os Trabalhadores e sindicalistas de base em contato para intercambiar informações e experiências e começar a pensar como fazer para superar os problemas enfrentados no setor **TIE-Brasil** em conjunto com a **CNM-CUT** (Confederação Nacional dos Metalúrgicos da CUT) e a **CNTM-FS** (Confederação Nacional dos Trabalhadores Metalúrgicos da Força Sindica) e realizaram de 28 a 30 de agosto de 2003 a Encontro Nacional dos Trabalhadores na Indústria Automobilística.

Apresentamos aqui os debates ocorridos durante o encontro e as decisões tomadas pelos Trabalhadores no sentido de unificar as lutas e fortalecer o movimento sindical brasileiro.

Este relatório foi pensado como material de apoio capaz de auxiliar aos Trabalhadores em suas atividades cotidianas na qualidade de multiplicadores dos debates que tiveram lugar no encontro de forma que, através da autoformação e autocapacitação, se possa renovar as práticas sindicais e realizar negociações conjuntas, de acordo com os novos tempos e sempre prontos a enfrentar novos desafios e experiências.

TIE-Brasil

Abertura

Maurício Minolfi em nome de TIE saúda os presentes e dá boas vindas a todos os participantes, apresenta o material constante da pasta de documentos que foi entregue a cada um deles e chama os companheiros que farão parte da mesa de abertura do Encontro:

- **Nelson Souza** – Vice-Presidente do Sindicato dos Metalúrgicos da Grande Curitiba

- **Tarcísio Sécoli** – Secretário-Geral Sindicato dos Metalúrgicos do ABC

- **Luís de Oliveira Rodrigues**- Presidente da CNTM/FS

- **Fernando Augusto Moreira Lopes** - Presidente da CNM/CUT

- **Sérgio Luís Bertoni** - Coordenador Geral do TIE Brasil

Nelson Souza dá as boas vindas a todos e informa que está representando Sergio Butka, presidente do Sindicatos dos Metalúrgicos da Grande Curitiba, que está em pleno processo eleitoral e não pode se ausentar do sindicato. Lembra que é muito importante esse tipo de encontro para a troca de informações entre os Trabalhadores metalúrgicos do Brasil. Lembra também da esperança de um novo Brasil e espera que todas as centrais se unam na construção de um novo país.

Luís de Oliveira Rodrigues lembra de muito tempo atrás, época da fundação da CUT, que ocorreu nesse mesmo local, mais especificamente nesse mesmo auditório, um encontro de Trabalhadores Metalúrgicos e

lembra das dificuldades daquela época e dos avanços do movimento sindical no Brasil independentemente da Central Sindical a que pertençam os seus dirigentes e Trabalhadores. Fala um pouco das dificuldades dos Trabalhadores no Brasil atualmente e afirma que é um prazer estar presente ao evento.

Tarcisio Secoli informa que está representando José Lopes Feijó – presidente do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, que está na Alemanha negociando as mudanças que estão ocorrendo dentro da Volkswagen. Lembra de todo o tempo que os sindicalistas do ABC vem desenvolvendo experiências de intercâmbio com TIE e os grandes avanços ocorridos desde essa época. Fala sobre os Fóruns de Competividade que estão acontecendo no Brasil e das mudanças e esperanças que esses Fóruns trazem aos Trabalhadores brasileiros, lembra que essa é a oportunidade de propor as mudanças que sempre esperamos para os Trabalhadores.

Fernando Augusto Moreira Lopes dá as boas vindas a todos, agradece e ressalta a importância do trabalho do TIE em promover esse encontro.

Menciona o momento importante em que está acontecendo esse seminário quando completamos sete meses de um novo governo. Lembra também do Fórum de Competividade, recorda sobre a capacidade de produção automotiva desse país e das possibilidades para os Trabalhadores, das possibilidades de exportação.

Lembra ainda da importância da união de critérios e ações políticas. Lembra de outros momentos em que as Centrais Sindicais trabalharam juntas e afirma que esse é o momento fundamental para que todos trabalhem juntos pelos direitos dos Trabalhadores e de toda a população brasileira. Acredita no sucesso de seminário

entre outras coisas, pela participação de representações de todo o País.

Sérgio Luís Bertoni dá boas vindas a todos e espera que o seminário seja produtivo e contribua para a democratização e o fortalecimento do movimento sindical brasileiro.

Atendendo a pedidos faz um breve relato sobre TIE, já que muitos do presentes por primeira vez participa de uma atividade promovida por esta organização.

O que é TIE?

O TIE foi fundado em 1978 em Amsterdam, Holanda, na qualidade de uma rede de troca de informações e experiências entre Trabalhadores em empresas transnacionais. Em 1981, TIE se transformou em uma organização independente. Em 1986 abriu seu escritório no Brasil, o primeiro fora da Europa. Em 1990 foram abertos os escritórios de Moscou (Rússia), Frankfurt (Alemanha), Bangkok (Ásia) e Detroit (EUA). Em 1995 juntamente com a BWFJ (Trabalhadores Negros pela Justiça) foi aberto o escritório de TIE-US-South (Sul dos EUA), em Atlanta. Em 2001 foi a vez do escritório de TIE-Chile, na cidade de Santiago do Chile. Atualmente 20 pessoas trabalham no TIE no mundo inteiro.

O TIE orienta o seu trabalho no sentido de criar laços de comunicação e cooperação entre os Trabalhadores e as suas organizações sindicais, principalmente à nível de base. Impulsiona a democratização dos sindicatos, os debates sobre as novas estratégias sindicais e a construção de capacidade de ação nos locais de trabalho.

A idéia geral por trás do trabalho de TIE é de contribuir e formar parte dos movimentos sociais, que

lutam por mudanças reais das relações sócio-econômicas injustas, à nível nacional e mundial. A democracia, a transparência e o protagonismo do ativismo de base, são princípios que o TIE defende, por considerá-los essenciais no processo de mudanças estruturais tão almejados pelo conjunto da sociedade.

TIE se propõe a participar na tarefa coletiva de construção de um conhecimento que parta dos próprios Trabalhadores, que seja guia e estímulo para a ação diante da poderosa ofensiva promovida pelas empresas e governos, que ameaça acabar com os direitos e conquistas históricas dos Trabalhadores. TIE centra a sua atenção nas formas que essa ofensiva patronal assume nos locais de trabalho: as novas estratégias empresariais de exploração e controle do trabalho, a flexibilização laboral, as novas tecnologias informatizadas, etc.

Para dar uma resposta adequada a esses problemas e desafios, os Trabalhadores e as suas organizações devem partir das suas próprias idéias e elaborar propostas alternativas de desenvolvimento. TIE se propõe a criar espaços de debate que possibilitem a construção de um conhecimento de Trabalhadores para Trabalhadores.

Seus integrantes, há mais de 20 anos, em seu trabalho em TIE, ou através da sua inserção em outras instituições (sindicatos, comissões de fábrica, centros de pesquisa, escolas de formação, universidade, etc.), realizaram atividades em conjunto com diversas organizações sindicais e sociais.

O financiamento de atividades se realiza com o aporte dos seus integrantes, de companheiros e organizações de Trabalhadores, que se identificam com o trabalho desenvolvido por TIE. Desde 2002, algumas atividades contam com o financiamento do PSO (Personal Services Overseas, fundo holandês para fomentar o bem estar e a democracia no mundo) no marco do Projeto Latino-americano.

TIE se propõe a colaborar com toda organização sindical e social disposta a defender os princípios de pluralismo, internacionalismo, democracia, autonomia e respeito mútuo, como base, da defesa conseqüente dos direitos e interesses dos Trabalhadores

TIE-Brasil

TIE trabalha no Brasil desde 1986, quando foi aberto o escritório de São Paulo. Durante os últimos 17 anos, TIE desenvolveu o seu trabalho na área de formação sindical, organizando visitas de intercâmbio de informações e experiências, seminários e conferências internacionais nos quais discutiu-se as tendências de desenvolvimento dos sindicatos, as novas estratégias de administração e gerenciamento das empresas e o papel dos Trabalhadores nestes processos. Sempre atento às mudanças que acontecem à nível internacional e nacional, TIE concentrou o seu trabalho na indústria automobilística. Mais tarde, o trabalho foi levado também a outros setores, como por exemplo, o agrícola e o da alimentação e as novas categorias de Trabalhadores das novas regiões, tais como o Nordeste e o Sudeste do Brasil.

Em 1999, tendo em vista as importantes mudanças que ocorreram no caráter da indústria do país, TIE resolveu transferir seu escritório para Curitiba, novo pólo automobilístico do Brasil, e começar uma nova frente de trabalho na região Sul.

Uma das prioridades no trabalho de TIE nas novas regiões (nos estados de Paraná e Rio Grande do Sul) é organizar os Trabalhadores não sindicalizados e o intercâmbio de experiências entre estas e as demais regiões brasileiras onde o movimento sindical tem mais tradição, tanto no que diz respeito a organização sindical, quanto a experiência na área de formação. Outra prioridade do trabalho de TIE-Brasil consiste em

colaborar com os países do Mercosul, através de relações de parceria com as organizações similares na Argentina, Chile e Uruguai.

Através do seu trabalho nas diferentes regiões do mundo, TIE conseguiu acumular uma rica experiência na área de formação popular e sindical. TIE também promove o intercâmbio de metodologias e introduz os métodos de treinamento que eram praticamente desconhecidos pela maioria da população dos países onde atua.

Projeto Latino-americano

O Projeto Latino-americano é uma iniciativa formulada e implementada por TIE-Brasil, em conjunto com os escritórios de TIE no Chile, Estados Unidos e Holanda; com Taller de Estudios Laborales - TEL, da Argentina e com Red de Mujeres Sindicalistas, do México.

Os destinatários principais do projeto são Trabalhadores, ativistas e delegados sindicais de base, embora também participem dirigentes locais e nacionais. Também está dirigido a militantes e líderes de organizações de Trabalhadores de bairros e de desempregados.

As atividades do projeto são organizadas em conjunto com sindicatos, comissões de fábrica e outras organizações de Trabalhadores dos diferentes países onde o projeto está sendo desenvolvido (Argentina, Brasil, Chile, Estados Unidos, Holanda, México e Uruguai). Estão envolvidos diferentes ramos da atividade econômica como agro-indústria, alimentação, automóvel, energia, finanças, telecomunicações, setor público e maquiladoras, assim como organizações de bairro e sociais de Trabalhadores.

Através de encontros e visitas de intercâmbio de Trabalhadores, ativistas e dirigentes sindicais, assim como de especialistas, de diferentes países; da realização

de seminários, oficinas e cursos de formação; e da divulgação de informação sindical e de empresas, o projeto garante que os Trabalhadores troquem informações, construam laços de cooperação e aprendam da experiência dos outros, para construir um conhecimento próprio, à serviço de suas lutas.

A longo prazo, a proposta é a de contribuir para o desenvolvimento de um poderoso, progressista e democrático movimento operário, nos países da América Latina.

Salário, jornada e poder aquisitivo dos Trabalhadores nas montadoras

Oswaldo Cavignatto

*Subseção DIEESE do Sindicato dos Metalúrgicos
do ABC*

“Do Holerite às Compras” é um estudo sobre remuneração, preços e poder aquisitivo do tempo de trabalho em 17 municípios com produção automobilística no Brasil.

Contendo 91 páginas, o estudo foi elaborado pelas Subseções DIEESE do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC e da Confederação Nacional dos Metalúrgicos (CNM/CUT).

Objetivos

a) Fornecer subsídios para o Contrato Coletivo Nacional de Trabalho no Setor. Este instrumento poderá contribuir para reduzir a heterogeneidade das relações de trabalho no país, ampliada com a formação de uma nova geografia da produção automobilística no Brasil nos últimos anos. Em 1990, 12 marcas de fabricantes de

veículos possuíam 17 fábricas, que se distribuíam entre 6 Municípios do país; em 2002, os totais já eram bem diferentes: 18 marcas, 27 fábricas e 18 Municípios. Isto significa também a participação de novos atores e instituições sociais na cadeia automobilística, dentre os quais novos Estados, Municípios, empresas e sindicatos;

b) Gerar metodologia para a realização de futuras pesquisas neste e em outros setores da economia.

Duração e Abrangência

Fruto de 15 meses de pesquisa, o estudo apresenta a remuneração, a jornada e o poder aquisitivo do tempo de trabalho dos metalúrgicos em 17 Municípios com plantas automobilísticas: São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul, São José dos Campos, Taubaté, Sumaré, São Carlos e Indaiatuba (Estado de São Paulo); Betim, Juiz de Fora e Sete Lagoas (Estado de Minas Gerais); Curitiba e São José dos Pinhais (Estado do Paraná); Caxias do Sul e Gravataí (Estado do Rio Grande do Sul); Resende e Porto Real (Estado do Rio de Janeiro); Camaçari (Estado da Bahia).

Fontes de Informações

Para obter as informações de remuneração e jornada por município, utilizou-se a RAIS, do Ministério do Trabalho e Emprego. Para a captação dos preços, realizou-se pesquisa de campo, diretamente nos 17 Municípios.

Pesquisa de Preços de 151 produtos e serviços

Para medir de maneira inédita o poder aquisitivo das remunerações, tanto em termos monetários quanto

em tempo de trabalho necessário, a pesquisa de campo levantou, entre maio e julho de 2002, em cada um dos referidos Municípios os preços de 151 produtos e serviços. A coleta de preços incluiu desde itens de alimentação, aluguel, equipamentos domésticos, transporte, vestuário, educação, saúde, recreação e despesas pessoais, até os de maior valor agregado como a compra de terrenos e veículos. Para cada um dos itens pesquisados, houve duas tomadas de preços. Em cada Município, foram coletados cerca de 302 preços. Portanto, no conjunto dos 17 Municípios, houve o levantamento de mais de 5 mil preços.

Locais de Compra pesquisados

Hipermercados, lojas de eletrodomésticos, lojas de roupas, lojas de calçados, lojas de brinquedos, imobiliárias, lojas de material de construção, escolas, cursos de idiomas, farmácias, concessionárias de veículos, postos de gasolina, papelarias e padarias. No total foram visitados mais de 470 pontos comerciais.

Para maiores detalhes técnicos da pesquisa, ligar para: Subseção DIEESE Fone: (11) 4128-4200 ramais: 4257, 4220 ou 4201 e-mail: sumetabc@dieese.org.br

Cláudio Gramm, do Sindicato do Metalúrgicos de Curitiba, apresenta dados de 2001 e faz uma apresentação sobre montadoras do estado do Paraná, suas diferenças salariais, suas diferenças de escolaridade, lembra que a maior empregadora do setor metalúrgico do Paraná é a Bosch. As montadoras vêm crescendo, mas são poucas e que a maioria da empresas, infelizmente, só vem diminuindo a sua quantidade de Trabalhadores.

Confronta a quantidade de Trabalhadores e a remuneração média, além disso confronta as diferenças entre Trabalhadores homens e mulheres, e suas diversas nacionalidades.

Fala das fusões entre as empresas e também da instalação de plantas no Brasil para facilitar ou viabilizar a importação de automóveis para o Brasil. Fala também dos incentivos fiscais que são oferecidos por estados brasileiros o que facilita a chegada de empresas ao Brasil e dificulta e até inviabiliza a negociação por parte dos Trabalhadores. Lembra que precisamos lutar pela manutenção do emprego do Trabalhador metalúrgico brasileiro. Lembra do crescimento das empresas de equipamentos agrícolas. Lembra que em algumas cidades está sendo estudada a implementação do salário variável, o que não deve ser aceito por nós Trabalhadores pois, isso pode diminuir ainda mais os direitos adquiridos pelos trabalhadores.

Diagnóstico do Setor Metalúrgico

Jefferson José da Conceição

Subseção DIEESE do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC

Para se fazer um diagnóstico do setor auto no Brasil é preciso antes fazer um diagnóstico do contexto mundial.

A produção mundial de veículos no ano passado foi de aproximadamente 50.000.000 de veículos e, a capacidade produtiva do setor em nível mundial está estimada em torno de 70.000.000 de veículos, ou seja, se confrontarmos toda a capacidade mundial de produção à real produção de veículos encontraremos uma diferença grande, a ociosidade de produção é de aproximadamente 30%. Assim, estamos falando de um

setor que tem atualmente, uma capacidade ociosa e que não tem possibilidades de ver crescer a sua produção.

Nos anos 90 tivemos o surgimento de outros países como competidores na produção nesse setor, e, atualmente temos o surgimento de um novo grande produtor mundial de automóveis que é a China. Fora isso, um outro problema, é a diminuição da rentabilidade dessas empresas, um breve estudo feito no Brasil mostrou que o setor industrial brasileiro tem uma rentabilidade menor que a simples aplicação de dinheiro em títulos públicos. Uma das primeiras saídas para essa situação é buscar um novo modelo de crescimento econômico e industrial para o Brasil.

Um rápido perfil do setor no Brasil de hoje : O setor automotivo representa hoje, 14% do PIB brasileiro, emprega aproximadamente 4 milhões de Trabalhadores, é um dos maiores arrecadadores de tributos no país, um setor que gera um saldo na balança comercial de 4 bilhões de dólares, somos o quinto produtor mundial de tratores, o primeiro produtor mundial em ônibus e o segundo produtor mundial em colheitadeiras. O setor automobilístico brasileiro, em alguns casos, está no topo mundial do setor.

A década de 90 foi uma década de profundas transformações no setor automotivo brasileiro e isso vem se estendendo até hoje. Além disso, tivemos também mudanças organizacionais no chão das fábricas, e isso afetou os Trabalhadores, tivemos um brutal crescimento da produtividade nas empresas e , no início dos anos 90 passamos pela abertura do setor às exportações. 1992 e 1993 foram anos de extrema abertura política no setor automotivo brasileiro, o governo instalou as câmaras setoriais, o que representou um grande avanço para os Trabalhadores, além disso aconteceram dois grandes acordos, porém em 1994 tivemos o fim da câmara e da abertura dos mercados e, a partir daí, tivemos perdas salariais e a partir dessas

perdas tivemos um momento onde foi possível discutir e estudar a fundo a situação.

Outro momento importante foi o da abertura dos incentivos fiscais e atualmente vivemos um novo paradoxo, se hoje temos uma ociosidade de aproximadamente 1 milhão de veículos estamos vendo surgir uma nova planta no Rio Grande do Sul, a GM Gravataí, que possui capacidade para produzir 100.000 veículos/ano. Um problema conjuntural na indústria automotiva brasileira é que, em 1990 havia no Brasil 12 marcas de automóveis, com a guerra fiscal passaram a ser 18 marcas montadoras. Tínhamos apenas 6 municípios com plantas automobilísticas e passamos a ter 18. Há o questionamento se a guerra fiscal foi boa porque gerou empregos, obviamente a resposta é não, pois não foi balizada com metas de contrapartida por parte das empresas.

Um outro ponto é o crescimento do setor de tratores que se deu em virtude do Moderfrota, que foi criado há alguns anos e o que se questiona é qual foi a contrapartida que recebemos em virtude desse Moderfrota, no entanto não temos um aumento de empregos tão grande quanto o crescimento gerado por esse acordo.

Temos hoje uma ociosidade de produção em média de 40%, enquanto no restante do mundo é de 30%. Precisamos pensar em medidas imediatas, de curto prazo que substituam o acordo emergencial que se encerra em novembro de 2003.

Um outro mercado, que teve uma grande baixa nesse ano, foi o mercado de populares, carros simples que representam 70% do mercado brasileiro, a crise nesse mercado é muito grande, uma das medidas de discussão de política industrial nos fóruns é excluir das negociações os carros 2.0, pois não houve uma queda tão significativa nesse segmento, o maior problema ainda está nos carros 1.0. Uma saída é buscar políticas que

estimulem a exportação de veículos e também repensar a tributação desses veículos populares, que anteriormente girava em torno de 17% e hoje está em torno de 26%, é preciso buscar também uma baixa da tributação dos veículos populares. O crescimento da carga tributária no Brasil vem se refletindo violentamente na indústria automotiva.

Apresentação dos resultados dos trabalhos em grupos

A mesa foi composta pelos companheiros Mancha, Moisés, Sérgio, Nelson, Marcelino e Assis.

Grupo 1

Pauta Unificada

- a) Redução da Jornada de Trabalho para 40 horas sem redução de salários
- b) Piso salarial unificado, fazer estudo político do desenvolvimento de emprego e renda na região. Após fazer levantamento a nível nacional para estabelecer esse mínimo
- c) Plano de ação: mobilização nacional a favor do Contrato coletivo Nacional
- d) Política Nacional para o setor
- e) Reforma tributária e fiscal
- f) Criação e incentivo na fabricação de veículos populares
- g) Diminuir através de financiamento bancário os juros que hoje são cobrados

Grupo 2

Contrato coletivo Nacional de Trabalho

- a) Agendar e promover próximo encontro dia 18 e 19
- b) Redução da jornada de trabalho sem redução de salário
- c) Garantir piso salarial nacional de 1.300,00
- d) Garantia de organização no local de trabalho com estabilidade
- e) Unificar a base em todo o setor automotivo
- f) Garantir um acordo nacional relacionado à saúde e segurança do Trabalhador
- g) Todo acordo de renúncia fiscal deverá ter participação tripartite
- h) Uma política industrial para o setor
- i) Retomar as discussões com a câmara setorial

Grupo 3

Unidade no setor Automotivo

- a) Unidade do setor automotivo, CUT e Força Sindical, reeditar o festival de greves com continuidade e calendário
- b) Debate amplo e conscientização dos Trabalhadores nos locais de trabalho
- c) Em relação ao governo e aos patrões ter a visão de proposição e construir um movimento politizado para mobilização
- d) Pontos comuns ou eixos para campanha
- e) Piso mínimo nacional
- f) Redução de jornada de trabalho sem redução salarial 36/40
- g) Valorização do trabalho

- h) Organização no local de trabalho com respeito a organização dos Trabalhadores – Comissão de fábrica ou Comitê de dirigentes
- i) Unificação das datas base
- j) Preocupação regional
- k) Melhorar diagnóstico autopeças
- l) Fazer intervenção nos Fóruns do Trabalho
- m) Aproveitar as campanhas salariais para divulgar e unificar ações na mobilização

Grupo 4

Contrato coletivo – Ações

- a) Contrato coletivo é mais um instrumento na luta
- b) Elaboração de documentos comuns para o setor
- c) Movimento nacional de luta do setor
- d) Envolvimento dos Trabalhadores terceirizados
- e) Direito de organização no local de trabalho
- f) Envolver judiciário , legislativo e executivo

Proposta de políticas industriais para o setor

- a) Maior participação dos Trabalhadores nos fóruns de discussão no setor
- b) Criação de seminários para aprofundar discussão

Grupo 5

- a) Buscar pontos de consenso
- b) Definir as metas
- c) Unificação das datas base
- d) Diminuição da jornada de trabalho
- e) Inclusão de cláusulas sociais
- f) Massificação das informações para a sociedade

Política industrial

- a) Participação ativa nos fóruns

- b) Ações efetivas nas empresas que inviabilizarão o processo da política industrial

Debate realizado pelos participantes:

Nelson - Lembra que no ano de 1995 reduzimos a jornada de trabalho para 40 horas, sem redução de salário, porém embora não se tenha baixado o salário, o que houve de lá pra cá foi a queda da faixa salarial. Faz tempo que não há aumento real. Acredita que é preciso marcar uma data, para outro seminário para discutir propostas para a política industrial. Defendeu também a unificação de pisos salariais e também a luta por melhores condições de trabalho e saúde.

Aurino (Bahia) – Fala da importância de se discutir desenvolvimento do Brasil. Temos que ter compromisso forte das Centrais Sindicais e dos companheiros aqui presentes. Temos que tirar daqui um documento final no qual constem os pontos comuns no sentido de começar a construir esse novo País. *"Quero falar também sobre Política industrial, a Guerra fiscal tem que acabar, temos que ajudar a desenvolver o país como um todo. Empresários por exemplo, preferem o sul do país e o nordeste fica de lado. Não podemos permitir concentração de renda e riquezas em uma única região, pois , só assim desenvolveremos o país como um todo."*

Lírio Rosa (Porto Alegre) - Elogiou os subsídios fornecidos pela publicação do DIEESE para que possamos negociar, a publicação demonstra que a exploração do Trabalhador e o custo de vida são altos, isso é produto da falta de uma política industrial. Relembra do absurdo da diferença salarial entre um Trabalhador na GM no Rio

Grande do Sul e no ABC e independente disso, os lucros continuam altos nas duas plantas.

Marcelino (Betim) Inicia a exposição a partir do ponto de ter ficado sabendo das dificuldades pelas quais passa o Dieese atualmente e lembra que os Trabalhadores precisariam intervir para ajudar essa instituição que possui tanta credibilidade, tanto entre nós sindicalistas como entre o restante da sociedade. Fala que é necessário que se tenha uma pauta unificada, além disso é fundamental que busquemos o apoio da sociedade. Lembra que o Contrato coletivo Nacional é, de certa forma, uma barreira para dificultar a guerra fiscal, além disso ele possibilitará que os Trabalhadores não migrem de suas regiões para encontrar trabalho em outros locais e se disporão a ganhar menores salários. Lembra de que algumas cidades não aceitarão o Contrato Coletivo Nacional e o piso salarial unificado, por que a cidade não acredita ser possível pagar aquele salário. Precisamos primeiro convencer a sociedade de que as empresas montadoras podem pagar aquele salário, pois não podemos deixar que se estabeleça uma polêmica em torno disso, concorda que será necessário marcar um novo seminário para que se afunilem as nossas propostas e tenhamos propostas únicas e coerentes.

Luís Carlos Prates (São José dos Campos) lembra de duas polêmicas que precisamos pensar: uma trata da Guerra Fiscal e outra é a intervenção dentro do Fórum de Competividade que apóia permitir que as empresas possam se deslocar entre os estados brasileiros sem problemas, isso acaba gerando contradições entre nós mesmos, sindicalistas. Acha que deveremos pensar de forma global com relação ao Contrato Coletivo Nacional, lembra que anteriormente as empresas diziam que não poderiam pagar maiores salários devido as empresas que estariam em outros

estados e não poderiam pagar esses salários lá, não acredita nesse argumento pois lembra que os bancários ganham salário unificado, os funcionários da Petrobrás também ganham salário que é unificado nacionalmente. Concorde que não há necessidade de ter salários diferenciados se os Trabalhadores apresentam altos gastos com custo de vida em todos os lugares. Já sobre a jornada de trabalho, lembra que a nossa reivindicação tem que ser em nome do metalúrgico brasileiro, lembra que a maior jornada de trabalho no mundo é a do Brasil, a maioria dos nossos Trabalhadores metalúrgicos trabalha 40 horas semanais, diferentemente de outros lugares do mundo. Não podemos pedir uma jornada de trabalho que não nos deixe margem de negociação, então, acredita que pedir 40 horas de jornada atrapalhará a negociação pois já temos maioria trabalhando nessa jornada.

Jair (Campinas) Precisamos identificar os pontos de consenso para construirmos um Contrato Coletivo Nacional, precisamos ver entre as duas Centrais Sindicais quais são os pontos de consenso para que consigamos construir esse contrato, Em seguida, falando pela pauta unificada, precisamos lembrar das questões sociais, lembra de grande quantidade de doenças profissionais, pois elas representam um problema para o Trabalhador, ainda sobre o piso salarial unificado, afirma que será necessário, de fato, dialogar com a sociedade, lembra que no processo de negociação qual o tempo que levaremos para atingir o piso estipulado pela nossa campanha, ainda sobre política industrial , precisamos discutir , seja nos fóruns ou sejam em outras instâncias, qual e o nosso real papel e quais as nossas intenções finais.

Moisés (ABC) Sobre a Guerra Fiscal, está claro que se for instalada uma montadora no Rio Grande do

Norte, por exemplo, na cidade de Mossoró, a população gostará muito pois acreditará que essa instalação trará empregos, porém com a guerra fiscal a diferença é que o estado está facilitando tanto isso que está atrapalhando a negociação com os Trabalhadores, o estado não está exigindo contrapartida. Lembra que as montadoras não geram mais a quantidade de empregos que geravam antigamente, as coisas agora são diferentes, as empresas já vem enxutas e robotizadas. Sobre a redução de jornada, lembra do setor de autopeças, cuja situação é diferente da situação das montadoras, lembra que na pauta devemos negociar um piso salarial, e que será um longo processo de negociação, porém não devemos estipular um valor para esse piso, pois isso gerará expectativas na população e talvez acabe inviabilizando a negociação. Sugere que, como encaminhamento final deste seminário elaboremos um jornal único entre as duas Centrais Sindicais, que esclareça à população e os Trabalhadores em geral, colocando realidades nesse jornal, para clarear todos os problemas enfrentados e as nossas dificuldades, que seja entregue em vários locais e várias cidades e montadoras em um único dia pois faríamos disso uma pontapé inicial para a nossa campanha .

Sebastião (Curitiba) pensa no detalhe da dificuldade de reunir uma quantidade de sindicalistas, com uma base formada, com conhecimento de causa, lembra do compromisso de nós sindicalistas com os Trabalhadores em nossas bases, lembra que muitos de nos vem aos seminários para simplesmente fazer turismo, lembra que deveremos levar nossas informações aos Trabalhadores, que deveremos somar as informações às informações deles, lembra que deveremos lembrar aos Trabalhadores a necessidade dele se engajar nessa causa nossa, lembra das empresas que vem de outros países simplesmente para explorar

nossa mão de obra. É preciso que haja uma diferença entre empresas que vem com serviço robotizado, e empresas que trabalham com mão de obra direta, talvez pudéssemos propor uma alteração da tributação dessas empresas, uma tributação diferenciada entre empresas que gerem empregos e que empreguem robôs.

Assis (Caxias do Sul) fala sobre o Contrato Coletivo Nacional , lembra que as principais questões já foram colocadas, sobre pauta, jornada e o piso salarial unificado, lembra que não devemos olhar as questões apenas sob o ponto de vista que estamos, é preciso olhar sob o ponto de vista do trabalho de uma forma global. Lembra que desde 1998, época da instalação de uma nova constituição a realidade dos Trabalhadores não é trabalhar menos de 44 horas., acha que esquecer isso, é colocar um ponto de pauta que inicialmente não dará acordo. Acredita que deveremos propor 40 horas para redução imediata da jornada e uma redução gradual da jornada até 36 horas. O Brasil desenvolveu a indústria que esta aí hoje com o aporte do dinheiro público, não existe desenvolvimento econômico se não houver política para desenvolver economia, precisamos pensar é nisso, intervir é nisso. No existe hoje no país uma política de como desenvolver certas regiões, como gerar empregos nesse país, é isso que devemos discutir e onde devemos tentar intervir. Faz 20 anos que lutamos para perder pouco, mais e mais vezes, precisamos pensar que realmente existe um momento novo e quem não entende isso não compreende o papel do governo LULA em nosso País. É a primeira vez que temos forças sociais no governo, precisamos pensar nisso. Precisamos pensar que os Trabalhadores não vão resolver todos os seus problemas nesse governo ou ainda que o governo vai resolver o problema de todos os Trabalhadores. precisamos aproveitar esse novo momento para iniciar uma nova mudança.

Marcelo (CNM-CUT) fala sobre a jornada de trabalho, lembra que é fato que existe a jornada de trabalho de 40 horas, mas é preciso pensar em horas extras e banco de horas, fala também que a CUT já trabalha com a meta de 36 horas semanais. Lembra que a parcela dos metalúrgicos e a parcela mais organizada dentro do movimento sindical parte do entendimento de que o Contrato Coletivo Nacional é um fator a mais para confrontar a ganância dos patrões, lembra da fragilidade atual dos sindicatos, da questão do desemprego, do projeto neo-liberal que continua a pleno vapor, e o setor automotivo vem sofrendo reflexos grandes de toda essa fragilidade porque é um setor de ponta da economia. Concorda que a saída das plantas de São Paulo para regiões pequenas não contribui para o desenvolvimento dessas regiões. Concorda que em cidades menores o piso nacional unificado vai ajudar a desenvolver e alavancar a economia local.

Tonhão (Caxias do Sul) acha que se conseguirmos chegar a um consenso em torno das 40 horas semanais, poderemos trabalhar também pelas 36 horas, novamente fazer uma projeção de redução de jornada, em relação a política industrial, lembra que não há contrapartida das empresas que tiveram ajuda do BNDES. Essa é a hora de tentarmos intervir nisso, precisamos pensar em buscar essa contrapartida. As empresas usam o dinheiro público para se modernizarem e obter mais lucros e acabam utilizando esse mesmo dinheiro público para demitir Trabalhadores, pois substituem os Trabalhadores por robôs. *"Proponho à mesa coordenadora do evento que se produza um novo encontro e que seja específico para o setor de ônibus e caminhões, que tem características próprias".*

Ronaldo (São Carlos) concorda com os companheiros que mencionaram que estamos atrasados no processo. Sobre a política industrial fala que deveremos atuar agora como parte fundamental nessa jornada. Acredita que a construção de um jornal único será fundamental para iniciarmos uma campanha para podermos intervir nas políticas públicas. Quanto ao moderfrota acha que não poderemos perder a oportunidade de utilizar esse momento como ponto inicial de uma campanha forte e robusta.

Ceará (ABC) percebe que no dia de hoje já temos um afunilamento das idéias, lembra que nós sindicalistas temos que ter um mínimo de conhecimento do que é política pública, precisamos nos aprofundar nessa questão e ter conhecimento de nossa causa, cada um de nós deve levar a discussão do que é melhor para os nossos locais de trabalho e atuação. *"Já passamos por isso aqui no ABC e foi uma fase muito difícil, mas atualmente já superamos essa fase e hoje estamos envolvidos com políticas e geração de renda e etc.. Já estamos nos envolvendo na política do local. Creio que e se não tomarmos providências agora, corremos o risco de muito em breve não teremos mais sindicatos representando Trabalhadores nesse País."*

Nelson pede a palavra para falar sobre o piso salarial unificado. *"É claro que sabemos das dificuldades em todas as regiões, e é justamente por isso que estamos discutindo, é preciso que as empresas respeitem as regras nacionais"*. Fala sobre a terceirização, não podemos esquecer de discutir e ter propostas a respeito disso para que possamos discutir o Contrato Coletivo Nacional. A terceirização acaba com a organização no local de trabalho.

Valter Sanches (CNM-CUT) finaliza com as seguintes propostas:

Atualizar a pauta nacional unificada produzida em 1999 com os seguintes pontos:

- direito de organização no local de trabalho com estabilidade
- piso nacional unificado - o maior piso nacional pago deverá ser a base de trabalho.
- jornada de trabalho - de imediato 40 horas semanais , com redução para 36 horas. limitando horas extras.
- envolvimento dos Trabalhadores: cada um irá as suas bases e discutirá isso com os Trabalhadores e também com a sociedade.
- Dieese estará à disposição para ir até as cidades mais diversas fazendo uma apresentação do holerite as compras para mostrar a comunidade.
- Unificação das datas base – Só na CNM são 12 datas base diferentes, talvez pensarmos em utilizar a data base de setembro, fazendo isso a partir de 2004. e em setembro de 2004 independente da concordância ou não dos patrões a gente fazer uma campanha de aumento ou reajuste de salários.

Sobre a Participação no Fórum de Competividade, mesmo não havendo consenso da participação, sugere formar um coletivo para poder refazer a pauta unificada e trocar informações sobre as pautas e sobre as Convenções Coletivas e ainda conversar sobre a hipótese de fazer um outro encontro incluindo inclusive o pessoal de autopeças

Neste momento o plenário elegeu um Coletivo Nacional responsável pela contiuidade dos contatos e coordenação das ações conjuntas:

Nelson (Curitiba) nelsao@simec.com.br

Jair (Campinas) diretoria@stimmecps.org.br

Marcelino (Betim) sindbet@uol.com.br

Tonhão ou **Lírio** (Caxias do Sul)

tonhaosindicato@zipmail.com.br

Isaac (Resende)

(24) 9998-6811 / (24) 3360-9895

Mancha (Sao José dos Campos)

mancha.met@uol.com.br

Marcelo (CNM-CUT) marcelotolledo@hotmail.com

Valter Sanches (CNM-CUT)

Rosalino (São Carlos) pres-metal@linkway.com.br

Leitura e Interpretação das tarjetas preenchidas pelos participantes

Os problemas comuns são os que tratam de cláusulas sociais, saúde, segurança e meio ambiente, falta política industrial, problemas internos dentro dos sindicatos, intransigência patronal, comunicação, pouco contato com o trabalhador, falta de vontade política, desigualdades regionais, correlação de força, melhoria das condições financeiras do sindicato, individualismo dos Trabalhadores, terceirização, representação dos Trabalhadores terceirizados, exclusão social, falta de crescimento econômico, problemas com a política econômica, conscientização dos Trabalhadores, falta de conscientização e organização no local de trabalho, um outro grande problema apresentado várias vezes, corporativismo excessivo, divergência entre as centrais e sindicatos, falta de unidade de unidade de ação entre as

centrais, os dois maiores problemas são organização na base e unidade na ação das centrais.

Principais pontos para uma Pauta de Reivindicações Unificada:

- Redução da jornada de trabalho para 40 horas semanais;
- Data base unificada em 01 de setembro;
- Aumento real;
- Piso salarial nacional unificado de R\$ 1200,00.

Apresentação dos Trabalhos em grupos por empresas e/ou segmento

Montadoras

Ford

As maiores dificuldades que encontram estão em Camaçari. Tem dificuldade de representação no local de trabalho, dificuldade de estrutura interna, jornada e questão salarial. A realidade de São Bernardo e Taubaté é muito diferente, as OLTs são eleitas por Trabalhadores e tem uma estrutura para trabalhar. A realidade de São Bernardo e Taubaté é mais ou menos parecida, tem tempo para trabalhar a base, tem qualificação. Em Camaçari acham que o que falta é conscientizar os Trabalhadores, ainda não conseguiram implantar Comissão de fábrica.

GM e FIAT

Tem problemas com relação ao ritmo de trabalho, com a reestruturação da produção tem ocorrido doenças

profissionais. Um outro problema é a questão de postos de trabalho, tem afastamento (lay-off) de Trabalhadores e uma parte de setores sendo terceirizado. A possibilidade cada vez mais presente de fusão entre FIAT e GM, o que pode significar fechamento de plantas e demissões.

Na relação com a empresa o principal problema é a repressão à organização no local de trabalho que se mostra mais forte em algumas plantas (Gravataí). A organização em várias plantas é feita via CIPA e todos enfrentam repressão .

Com relação a FIAT a repressão é muito maior, existe um certo clima de terrorismo, com câmeras inclusive. Apenas 2% dos Trabalhadores são associados ao sindicato. É preciso denunciar e fazer campanha de organização sindical dentro dessas empresas, inclusive FIAT. Tem proposta de organizar encontro de sindicalistas dessas duas empresas para sintetizar a ofensiva às empresas. Mesmo ocorrendo em graus diferenciados, a repressão existe e é bastante grande.

Volks

O maior problema hoje é a Autovisão. Tem necessidade conhecer a fundo o que é esse projeto, Na planta da Via Anchieta estão vivendo um problema estrutural, a capacidade da planta é maior que a produção atual e já tem excedente de veículos. Com relação a Resende - RJ, eles afirmam que é uma fábrica que já nasceu terceirizada, mas está no gargalo, a velocidade de produção das linhas é absurda, não tem como produzir além do que já se produz. Tem muita dificuldade, falta de apoio e falta de contato com Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, estão pedindo apoio das Centrais para promover uma ofensiva à fábrica de Resende. Ainda sobre Resende é preciso ampliar o contato para facilitar o trabalho do sindicato e da

Comissão de Fábrica, não conseguem facilitar o contato na negociação com a diretoria da empresa. A central não atua como deveria, eles já pediram ação imediata e não tem resposta, pedem também um boletim informativo que qualquer ação por parte deles é repreendida imediatamente.

Quanto a Volks - São Carlos, tem problema estrutural, é preciso instalar o Comitê pois acreditam ser fundamental para a organização no local de trabalho. Taubaté, está perdendo, por conta do Autovisão, tem medo inclusive de perder um turno, Curitiba é a fabrica mais produtiva, mais robotizada, estão sobrecarregados, trabalhando 5 sábados seguidos, tem grande número de sequelados, no momento estão produzindo 420 carros/dia mas a capacidade da planta e para 700 carros. Começa agora o lançamento do projeto FOX e existe um PDV dentro da empresa. Já tiveram redução de salários, demissões na área de logística e terceiros. Existe fechamento de banheiros inclusive, já fizeram denúncia na DRT. O grupo conclui que é fundamental um contato entre membros de todas as plantas partindo do Comitê Mundial Volks. Estão propondo a ampliação dos Comitês Mundiais.

DaimlerChrysler

Não se pode comparar Juiz de Fora com São Paulo, a unidade de São Paulo tem 47 anos de luta e Juiz de fora apenas 4 anos de luta. Parece que a Daimler – São Paulo é modelo em termos de CIPA, Comissão de Fábrica, Comissão de Conciliação Prévia, etc. São Paulo tem problemas com Trabalhadores terceirizados. Já em Juiz de Fora tem problemas com a filiação a sindicatos de terceiros, alguns inclusive sindicalizados a sindicatos da Construção Civil.

Falta Comissão de Fábrica em Juiz de Fora, estão ainda em negociação, tem problemas de ociosidade na

planta, está muito difícil negociar por causa dessa ociosidade. Tem também problemas com emissão de CAT's.

Ações propostas: relação interplantas, aprender a usar a prerrogativa do Comitê de Conciliação Previa.

Caminhões

Agrale: dificuldades: salários baixos, carga de trabalho forçada com redução do número de Trabalhadores e aumento da produção.

As categorias diferenciadas e a terceirização representam um grande problema.

A relação com a empresa é satisfatória.

Scânia – A saúde ocupacional é a grande dificuldade interna, houve redução do convênio médico (a empresa está limitando consultas), tem problemas com as categorias diferenciadas, com a terceirização e problemas de relacionamento. O maior problema é o fato de a empresa não reconhecer o CSE – Comitê Sindical de Empresa. O CSE tem atualmente 8 companheiros, mas a empresa reconhece apenas 1.

Volvo – tem problemas com as categorias diferenciadas, com demissões, tem vários problemas de doença ocupacional e também estão com problemas para resolver essa questão. Sobre a questão da saúde ocupacional, estão pedindo intervenção nacional das Centrais Sindicais para ajudar a resolver isso. Além disso há diferenças na grade salarial que esta há quatro anos parada.

A empresa tem terceirizado muitos departamentos dentro da planta., o relacionamento que sempre foi muito bom, nos últimos dois anos mudou muito, esta muito difícil.

Encarroçadoras de Ônibus:

Comil - tem dificuldade com problemas de demissão com Trabalhadores com doenças profissionais e no momento o sindicato tenta reintegrar um companheiro. Tem tido muita dificuldade na relação entre o sindicato e a empresa, já tem denuncia na DRT e esta já notificou a empresa duas vezes, já interditou alguns setores e a empresa, em represália a isso conseguiu uma Liminar na justiça para liberar o setor e a partir daí houve uma campanha para os Trabalhadores se dissociarem do sindicato. A relação com o sindicato e muito ruim,

Marcopolo - tem uma realidade exclusiva, tem muitos membros da Direção na Marcopolo, a empresa tem respeitado os dirigentes após muita luta, acham que ainda falta representação e ação do sindicato para com os Trabalhadores.

Maxibus - É a que apresenta menores problemas nas relações com o sindicato. A organização dos Trabalhadores na base ainda é débil e será preciso trabalhar melhor a base para conseguir a intervenção na empresa.

Busscar - desde 2001 tem bastante dificuldade financeiras, estão prevendo demissão de 30% dos Trabalhadores, pedem que a CNM intervenha nessas demissões pois sabe-se que haverá ajuda do BNDES para sanar as dificuldades da empresa

Novas Plantas

Toyota - tem ritmo acelerado de trabalho, a empresa trabalha com jovens e tem muitos já doentes,

devido ao ritmo de trabalho. Como não há comissão de fábrica, organizam a empresa através da CIPA. Existe também um outro grupo que é clandestino que não tem comparecido às reuniões e não tem feito muitos trabalhos.

Conseguiram já uma redução de jornada na Toyota e Honda.

Honda - a empresa não reconhece a organização dos Trabalhadores, dificulta a ação sindical, dizem que não é possível fazer greve pois entre outras coisas, a empresa não autoriza a entrada de caminhão de som.

Como proposta - esperam reunir o pessoal Trabalhador de empresas japonesas e então tirar uma pauta e definir uma estratégia de luta unificada.

Renault - falta de respeito ao movimento sindical ou toda forma representativa dos Trabalhadores, isso não vem só da direção francesa tem pessoas na direção executiva que também dificultam a organização sindical.

Proposta: fazer uma ação conjunta entre as centrais sindicais, uma ação mobilizadora que facilite a organização na empresa.

É importante que se façam novos eventos para tratar do assunto.

Cross Lander - a empresa é nova no mercado, além de todos os problemas da Honda, tem problemas salariais, ela negocia com o Sindicato mas não põe o acertado em prática, já pararam a empresa uma vez, buscaram acordo e a empresa não cumpriu, estão entrando com uma denúncia na DRT e após isso vão procurar o Ministério Público.

Finalizando

Saudação à Ashaki Binta, companheira de TIE-US-South e do movimento sindical negro do Sul dos Estados Unidos

Marcelo Toledo, em nome de todos os participantes, fala da importância da presença de Ashaki em nosso evento: "Queremos lhe dizer que para nós, Trabalhadores aqui presentes, a causa dos Trabalhadores dos EUA é a nossa causa e em particular a causa dos negros e negras do seu país.

A repressão aos Trabalhadores americanos é praticamente a mesma vivida por Trabalhadores Brasileiros há séculos. A luta dos Trabalhadores não tem pátria e nem bandeira nacional, a luta dos brasileiros é a luta dos EUA e os caminhos que nós trilhamos são os caminhos que os americanos trilharão. O governo americano não é o dos Trabalhadores que você representa, os Trabalhadores negros, as mulheres e homens negros. Leve em nosso nome a solidariedade dos Trabalhadores brasileiros aos Trabalhadores americanos, para juntos construirmos um novo mundo.

Valter Sanches saúda a todos e lembra a grandeza desse nosso encontro, da organização sindical feita em todas as novas empresas instaladas nesse período novo, o que representa, sem sombra de dúvidas, um avanço. Informa que tão logo estejam prontas as resoluções do encontro vamos passar a todos e que com certeza nos encontraremos num breve futuro.

Sérgio Luís Bertoni em nome de TIE, agradece a participação de todos e afirma que o resultado deste encontro foi mais que satisfatório, bem acima das expectativas de seus organizadores. Lembra que “inicialmente contávamos com 45 participantes e de fato contamos com a presença de **87 Trabalhadores** representando **14 sindicatos, 2 Centrais Sindicais, 18 empresas e 28 plantas**”. Agradece a colaboração de todos que ajudaram no apoio a esta atividade: secretárias, intérpretes, assessores e o pessoal da infraestrutura.

Agradece mais uma vez a participação de todos os presentes e lembra que os últimos encontros de Trabalhadores na Indústria Automobilística promovidos por TIE aconteceram em 1988 e 1989, mas naquela época o número de participantes não era tão significativo como é agora. Destaca que TIE-Brasil continuará a conversar com as Confederações de metalúrgicos no sentido de organizar novos eventos conforme foi proposto durante os debates deste encontro – Caminhões e Ônibus, Autopeças e também com outras Confederações para juntos discutir Auto e uma política nacional de transportes. “TIE-Brasil não medirá esforços para garantir a continuidade deste evento, pois juntos demos um grande passo na luta pelos direitos dos Trabalhadores no Brasil” - encerrou o encontro despedindo-se de todos os participantes.