



**11 DE AGOSTO 2010**  
**Quarta-feira**

- **CLIPPING NACIONAL E INTERNACIONAL CNI**
- **MONTADORAS DO PR BATERÃO RECORDE**
- **MONTADORAS TRABALHAM A TODO VAPOR NO PARANÁ**
- **ÍNDICE MOSTRA QUE ATIVIDADE ECONÔMICA MANTÉM TENDÊNCIA DE DESACELERAÇÃO**
- **EMPREGO NA INDÚSTRIA CRESCE DE FORMA TÍMIDA**
- **FIESP NÃO VÊ SINAIS DE DESACELERAÇÃO DA ECONOMIA**
- **CAMPANHA "PASSOU DO PONTO — TODOS CONTRA O NOVO PONTO ELETRÔNICO"**
- **REPERCUSSÃO: SUPREMO JULGARÁ ICMS NA BASE DE CÁLCULO DA COFINS**
- **PEC PERMITE APOSENTADORIA PARA BOLSISTA E ESTAGIÁRIO**
- **HERDEIRO PEDE INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS E MATERIAIS NA JT**
- **HUMILHAÇÃO**
- **CNI EM AÇÃO - CNI PEDE À FAZENDA SOLUÇÃO CONTRA RECOLHIMENTOS RETROATIVOS**
- **MOTOR ELÉTRICO FEITO EM CURITIBA ESTÁ PRONTO**

<b>Câmbio</b>		
Em 11/08/2010 às 17h35		
	<b>Compra</b>	<b>Venda</b>
<b>Dólar</b>	1,765	1,766
<b>Euro</b>	2,275	2,276

Fonte: BACEN

## CLIPPING NACIONAL E INTERNACIONAL CNI

10/08/2010 – Agência CNI

Em anexo.

## MONTADORAS DO PR BATERÃO RECORDE

11/08/2010 – Gazeta do Povo

Cesar Ferrari/Reuters



Linha da Renault: marca francesa aumentou número de funcionários em 20%

Polo automotivo do estado deve fechar 2010 com 400 mil veículos produzidos – 12% do total projetado para todo o país.

O polo automotivo paranaense deve fechar este ano com um recorde histórico de produção. A previsão é de que as três montadoras instaladas na região metropolitana de Curitiba (RMC) atinjam a marca de 400 mil veículos, superando o resultado de 2008, quando 360,5 mil veículos foram fabricados no

estado. A projeção foi feita pelo Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos do Paraná (Dieese-PR) e tem como base os dados de atividade das empresas no primeiro semestre apresentados pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

A se confirmar o recorde, a produção paranaense terá crescido 14% sobre 2009. O índice fica acima da projeção da Anfavea para o mercado nacional, que deve crescer 8% em 2010, atingindo 3,4 milhões de unidades. Com isso, o Paraná responderá por 11,7% da produção nacional de veículos automotores.

### Acumulado

De janeiro a junho deste ano, Volkswagen, Renault-Nissan e Volvo produziram juntas 204,2 mil veículos no Paraná, um crescimento de 25% em relação ao mesmo período do ano passado. O índice também é superior à média nacional, que teve expansão de 19,4% na mesma base de comparação. "Historicamente, de acordo com a Anfavea, o segundo semestre do ano tende a ser melhor para a produção de veículos. "Analisando os resultados do primeiro semestre, fica evidente que a base de comparação é baixa, em função dos efeitos da crise no setor automotivo [no início de 2009]. Mas não deixa de ser um crescimento expressivo das montadoras instaladas no Paraná", avalia Cid Cordeiro, economista do Dieese.

Segundo ele, o recorde deverá ser batido mesmo se houver uma queda no ritmo de crescimento no segundo semestre. "Mesmo com o fim da redução do IPI dos automóveis no mês de abril, o ritmo das vendas continua alto, sustentado pelo crédito e pelo aumento da renda do trabalhador. Haverá, sem dúvida, uma acomodação, mas o mercado automotivo tem espaço e continuará crescendo", prevê Cordeiro.

Outro dado apresentado pelo Dieese foi a recuperação das exportações, após acentuada queda em 2009 em função da crise econômica internacional. No primeiro semestre de 2010, as montadoras exportaram 50,9 mil veículos, um crescimento de 48% sobre o mesmo período do ano passado.

Com isso, a participação das exportações no total da produção das montadoras paranaenses chegou próximo aos 25%. A Renault teve o melhor nível de recuperação do mercado externo, com crescimento de 129% no volume de exportações, seguida por Volvo caminhões (74%), Volkswagen (33%).

O presidente em exercício do Sindicato dos Metalúrgicos da Grande Curitiba (SMC), Jamil Dávila, garante que o bom desempenho do setor será usado como argumento na negociação da data-base. Ainda hoje, o sindicato deve ratificar em assembleias com os trabalhadores das três montadoras a pauta de reivindicações deste ano. O documento será encaminhado ao Sinfavea, sindicato patronal.

## **Empregos**

No primeiro semestre, as montadoras contrataram 839 novos trabalhadores, com um crescimento de 13% sobre o nível de emprego do ano passado. Juntas, as três empresas somam 7.402 trabalhadores diretos na produção. A Renault foi a montadora que mais aumentou seu quadro de pessoal, com acréscimo de 20,5%. "A Renault trabalha com dois turnos completos e o chamado turno complementar – com 60 funcionários no período da noite. Hoje, internamente, cogita-se a abertura do terceiro turno até o fim do ano", garante o delegado sindical Alceu Luiz. A abertura do terceiro turno demandaria a contratação de cerca de 900 funcionários.

As metas de produção das fábricas instaladas no Paraná, bem como a projeção da Anfavea para 2010 (que não inclui recortes regionais) também indicam que a marca de 400 mil veículos produzidos no ano pode ser alcançada.

## **MONTADORAS TRABALHAM A TODO VAPOR NO PARANÁ**

11/08/2010 – O Estado do Paraná

O Paraná pode atingir o recorde de 400 mil veículos (carros, caminhões e ônibus) produzidos em 2010. No primeiro semestre deste ano, houve um crescimento de 25,34% no volume de produção das montadoras paranaenses, em comparação ao mesmo período de 2009, chegando a 204.219 veículos (carros, caminhões e ônibus). No mesmo período do ano passado haviam sido fabricados 162.935 autoveículos. O índice supera o aumento médio nacional, que atingiu 19,43%. A maior quantidade de veículos já produzida no Estado foi de 370.500 unidades, em 2008. A produção de 2009 atingiu 350.678 veículos.


A produção de automóveis de passageiros e uso misto aumentou 20,90%. Foram produzidos 186.612 automóveis. Em volume de produção o destaque é para a Volkswagen, com 106.064 veículos, seguida pela Renault que produziu 77.007 e a Nissan com 3.541. Por ordem de variação o destaque é a Renault com aumento de 60,78% na produção, seguida da Volkswagen com variação de 3,65%.

De acordo com o economista Cid Cordeiro, do Departamento Intersindical de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos (Dieese) no Paraná, o nível de produção alcançado no primeiro semestre deste ano pode ser considerado bom, mesmo levando em consideração que os seis primeiros meses de 2009 foram influenciados pela crise financeira mundial.

A produção acelerada se deve ao mercado interno aquecido, com facilidade de crédito e aumento da renda do trabalhador. O mesmo ritmo, no entanto, não deve ser verificado até o final do ano. As exportações retomaram as trajetórias de aumento nas vendas após as quedas intensas no ano passado por causa da crise, crescendo 48% no semestre, o que indica recuperação neste setor. "A indústria automobilística no Paraná tinha uma participação importante nas exportações até 2005. Exportava metade da produção. Depois, os índices sofreram redução e a crise afetou muito em 2009. Hoje, do volume produzido no Paraná, 24% é exportado", explica Cordeiro.

Os resultados já refletiram na geração de empregos. Segundo dados do Dieese e do Sindicato dos Metalúrgicos da Grande Curitiba, atualmente são 7.402 postos de trabalho somente na produção de veículos (sem contar com os outros setores das montadoras, como a parte administrativa). Isto representa um incremento de 13% sobre o nível de emprego do primeiro semestre de 2009. "A mão de obra cresceu 13% e a produtividade aumentou 25%. Isto significa que os funcionários estão trabalhando muito mais. As empresas estão aumentando as horas extras, inclusive nos finais de semana. Algumas montadoras poderiam ampliar o quadro de trabalhadores e mesmo assim teriam que recorrer às horas extras. Isto está causando um desgaste enorme nos trabalhadores", afirma Jamil Dávila, presidente em exercício do sindicato.

Produção total de autoveículos				
	Produção 1.º Sem.		Variação	
	2010	2009	Volume	Relativa-%
Total	204.219	162.935	41.284	25,34
<b>Produção de automóveis de passageiros</b>				
Marca	Produção 1.º Sem.		Variação	
	2010	2009	Volume	Relativa-%
VW	106.064	102.327	3.737	3,65
Renault	77.007	47.895	29.112	60,78
Nissan	4.128	3.541	587	16,58
<b>Produção de comerciais leves</b>				
Marca	Produção 1.º Sem.		Variação	
	2010	2009	Volume	Relativa-%
Renault	5.196	1.760	3.436	195,23
Nissan	3.150	2.453	697	28,41
<b>Produção de comerciais pesados - Volvo</b>				
Tipo	Produção 1.º Sem.		Variação	
	2010	2009	Volume	Relativa-%
Caminhões	8.766	4.004	4.762	118,93
Ônibus	495	368	127	34,51
<b>Emprego na Produção</b>				
	2010	2009	Var. T%	
Renault	2.947	2.446	20,48	
Volkswagen	2.755	2.700	2,04	
Volvo	1.700	1.417	19,97	
Total	7.402	6.563	12,78	



Fonte: Empresas. Elaboração: DIEESE/ER-PR

Os metalúrgicos deram início no final de julho à campanha salarial deste ano. A categoria entende que o mais adequado aos trabalhadores das montadoras seria pelo menos 50% a mais do que foi conquistado no ano passado: abono de R\$ 2,8 mil e aumento real de 3,7%. Quanto às horas extras, o pedido seria para dobrar o valor pago atualmente (50% da hora regular) de segunda-feira à sábado, ou seja, 100% da hora normal da jornada de trabalho. Para domingos e feriados, o sindicato quer chegar em 200% da hora regular.

Os índices finais da proposta serão definidos em assembleias com os empregados. Uma assembleia foi realizada ontem e para hoje estão programados

encontros nas portas das fábricas da Volkswagen, Volvo e Renault. "Esperamos bom senso e reconhecimento por parte dos patrões, para que não chegue ao ponto da paralisação", destaca Dávila.

## ÍNDICE MOSTRA QUE ATIVIDADE ECONÔMICA MANTÉM TENDÊNCIA DE DESACELERAÇÃO

11/08/2010 – O Estado do Paraná

A atividade econômica continua em tendência de desaceleração, de acordo com o Índice de Atividade Econômica do Banco Central (IBC-Br), divulgado hoje (11). Esse cenário foi observado na comparação entre trimestres seguidos.

No segundo trimestre, comparado ao primeiro deste ano, houve crescimento de 1,32%, segundo a série, com ajuste sazonal. Na comparação do primeiro trimestre do ano em relação aos últimos três meses de 2009, a economia havia registrado crescimento de 2,45%. Já na comparação entre o último trimestre do ano passado e o período de julho a setembro de 2009, foi observado um crescimento de 2,79%.

Quando a comparação é feita entre o segundo trimestre deste ano e igual período de 2009, o crescimento foi de 9,53%. Em todo o primeiro semestre de 2010, a atividade econômica cresceu 9,96 %, em comparação com o mesmo período de 2009.

O Banco Central (BC) também mostra que a atividade econômica cresceu 0,02% em junho, em relação a maio. Na comparação entre junho deste ano e o mesmo mês de 2009, houve crescimento da atividade de 8,59%.

Os dados referentes aos meses passados foram ajustados pelo BC. Com isso, em vez da estabilidade registrada em maio deste ano em relação a abril, o BC, agora, observou leve queda da atividade econômica de 0,06%.

O IBC-Br é uma forma de avaliar a evolução da atividade econômica e contribui para a decisão do BC sobre a taxa básica de juros, a Selic. O índice incorpora e sintetiza informações já conhecidas sobre atividades dos setores da economia, como indústria, agropecuária e serviços.

## EMPREGO NA INDÚSTRIA CRESCE DE FORMA TÍMIDA

11/08/2010 – O Estado do Paraná

A indústria paranaense aumentou seu efetivo em 1,9% em junho, na comparação com o mesmo mês do ano passado, conforme divulgou ontem o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). A melhora ajudou o setor a fechar o primeiro semestre com alta de 0,4% no índice de emprego, ante o acumulado entre janeiro e junho de 2009. Em 12 meses, porém, a taxa de pessoal ocupado ainda é negativa, de -3,15%. Os três indicadores estão abaixo das médias nacionais, que ficaram em 4,9% em junho, 2,4% no semestre e -1,6% nos 12 meses.

Se a indústria do Estado está contratando em um ritmo menor que o nacional, ao menos está aumentando mais os salários de seus empregados, superando os índices nacionais. O crescimento paranaense de junho, descontada a inflação, é de 10,5%. No semestre, o incremento é de 8,35% e, em 12 meses, de 2,9%. As taxas do País ficaram, respectivamente, em 8,3%, 4,6% e -0,1%.

No documento que divulgou a pesquisa, os técnicos do IBGE comentaram que, a expansão generalizada, no País, no fechamento do primeiro semestre, reflete a recuperação do emprego industrial nos últimos meses. Mas o instituto também lembra que os números ruins do mesmo período do ano passado, em função da crise econômica internacional, também influenciaram. O setor da indústria estadual que

puxou para cima os índices de emprego de junho e do primeiro semestre foi o de máquinas e equipamentos, que aumentou seu pessoal em 18,2% no mês e 13,8% nos seis primeiros meses do ano, ambos em comparação com iguais períodos do ano passado. No acumulado do semestre, o índice mais expressivo veio da indústria de calçados e couro, que ampliou seus quadros em 21%.

Por outro lado, o segmento que mais influenciou negativamente as taxas de junho e do primeiro semestre foi o de alimentos e bebidas, que diminuiu seu pessoal empregado em 3,5%, em relação a junho de 2009, e 3,8%, ante os seis primeiros meses do ano passado. Os piores índices, no entanto, vieram de outra área: em junho, o setor de refino de petróleo e álcool teve queda de 20,6%; já no semestre, a taxa ficou negativa em 10,3%.

## **Transporte**

No índice estadual da folha de pagamento real, a principal influência positiva, tanto de junho como do semestre, veio do setor de fabricação de meios de transporte, que aumentou a massa salarial em 21,85%, em relação ao mesmo mês do ano passado, e em 14,4%, no acumulado entre janeiro e junho. Mas as maiores taxas vieram do segmento de calçados e couro, que evoluiu 32,3% em junho e 30% no primeiro semestre.

Apenas dois setores tiveram taxas negativas na folha de pagamento, em junho e no primeiro semestre. No mês, a mais importante aconteceu na indústria madeireira, que reduziu sua folha em 4,8%. No acumulado nos seis primeiros meses, o maior peso veio do refino de petróleo e álcool, que diminuiu sua massa salarial em 10%.

## **FIESP NÃO VÊ SINAIS DE DESACELERAÇÃO DA ECONOMIA**

11/08/2010 – O Estado do Paraná

O diretor do Departamento de Pesquisas e Estudos Econômicos da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), Paulo Francini, disse hoje não ver sinais de desaceleração do crescimento econômico para o segundo semestre deste ano. De acordo com ele, as desonerações tributárias para automóveis e produtos da linha branca provocaram a antecipação das compras no primeiro trimestre, motivo pelo qual houve uma queda natural no segundo trimestre. "Agora vamos voltar para a média dos trimestres anteriores. A ressaca já passou e não tem motivo para concordarmos com a avaliação de que haverá desaceleração econômica no segundo semestre. Essa é uma má análise", disse.

Segundo Francini, o nível de atividade da indústria deve atingir seu auge nos meses de setembro e outubro, como tradicionalmente ocorre todos os anos. "Nada indica uma reversão dessa tendência", afirmou. Para atender a essa demanda, de acordo com ele, a indústria deve continuar a contratar trabalhadores. "A indústria paulista deve contratar cerca de 50 mil pessoas até o fim do ano", previu. O cálculo está dentro das expectativas da Fiesp para o nível de emprego da indústria paulista em 2010: crescimento de 6% ante 2009.

De janeiro a julho, a indústria paulista como um todo registrou alta de 7,15% em relação ao mesmo período de 2009. Desse total, 2,05 pontos percentuais estão relacionados aos setores de açúcar e álcool e 5,10 pontos percentuais aos demais segmentos da indústria. A projeção leva em conta as demissões promovidas pelo setor sucroalcooleiro, em razão do encerramento da safra. No mês de julho, o nível de

emprego da indústria teve alta de 0,40% ante junho com ajuste sazonal e de 0,50% sem ajuste. "É o melhor julho dos últimos anos", afirmou.

Para Francini, os resultados foram positivos e indicam uma trajetória de recuperação do nível de emprego da indústria paulista. No mês passado, foram gerados 12.500 postos, com destaque para os setores de veículos automotores, reboques e carrocerias (2.503 novas vagas); máquinas e equipamentos (2.075); produtos de metal (1.983); produtos de borracha e material plástico (1.435); equipamentos de informática, produtos eletrônicos e ópticos (1.303); produtos diversos (1.166); confecção de artigos do vestuário e acessórios (1.156); metalurgia (833); e couro e calçado (570).

Os setores que mais demitiram foram os de máquinas, aparelhos e materiais elétricos (1.246); produtos alimentícios (546); produtos têxteis (501) e coque, derivados de petróleo e biocombustíveis (453). Também, de acordo com a pesquisa da Fiesp, das 36 diretorias regionais que compõem a pesquisa, 27 contrataram, sete demitiram e duas mantiveram estável o nível de emprego.

## CAMPANHA "PASSOU DO PONTO — TODOS CONTRA O NOVO PONTO ELETRÔNICO"

11/08/2010 – Blog Passou do Ponto

A Campanha é uma iniciativa do Blog Relações do Trabalho — Blog RT para discutir os problemas da Portaria MTE 1.510/ 2009 sobre o Novo Ponto Eletrônico. Visite o site da Campanha e fique por dentro das principais notícias e decisões relacionadas ao Novo Ponto Eletrônico. Saiba também por que a medida do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) passou do ponto, sendo um retrocesso para empresas e trabalhadores.

Mobilize-se contra este excesso burocrático que prejudica empresas e trabalhadores! Divulgue!

Acesse [www.passoudoponto.com](http://www.passoudoponto.com)

Siga-nos o blog no Twitter [@passoudoponto](https://twitter.com/passoudoponto) e acompanhe também a campanha pelo Twitter [#passoudoponto](https://twitter.com/#passoudoponto) e no [facebook](https://www.facebook.com/passoudoponto).

Aproveite e veja o assunto tratado com humor nas primeiras charges.





existência, ou não, de questões relevantes do ponto de vista econômico, político, social ou jurídico, que ultrapassem os interesses subjetivos da causa.

FONTE: STF

## PEC PERMITE APOSENTADORIA PARA BOLSISTA E ESTAGIÁRIO

11/08/2010 – Notas COAD

O tempo de trabalho na condição de estagiário ou bolsista poderá ser contado para fins de aposentadoria e outros benefícios previdenciários caso seja aprovada a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 16/04 do senador Sérgio Zambiasi (PTB-RS). A matéria está na pauta da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) e tem parecer do relator, senador Alvaro Dias (PSDB-PR), pela rejeição.

A proposta de Zambiasi é que possam contar com o tempo trabalhado para a aposentadoria os bolsistas e estagiários, tanto do setor público quanto do privado, que tenham contribuído com o regime geral da Previdência. A PEC chegou a tramitar conjuntamente com algumas outras atendendo a requerimento apresentado pelo então presidente da CCJ, senador Marco Maciel (DEM-PE). Porém, foi aprovado pedido do senador Paulo Paim (PT-RS), primeiro signatário da maioria das PECs que tramitavam em conjunto, para o desapensamento das matérias.

Em parecer apresentado anteriormente, Alvaro Dias posicionou-se a favor da PEC 16/04. Ele, no entanto, mudou de posição. Apesar de contrário à matéria, o senador pelo Paraná não encontrou impedimentos constitucionais à tramitação da matéria nem observou restrições quanto à sua juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa. No mérito, Alvaro Dias defendeu a rejeição sob a alegação de que bolsistas e estagiários já podem contar o tempo se contribuírem com a Previdência na condição de "facultativos".

### **Contribuinte facultativo**

O artigo 14 da Lei 8.212/91 define como segurado "facultativo" o maior de 14 anos de idade que se filiar ao Regime Geral da Previdência Social, mediante contribuição. Já a Lei 11.788/08, que regulamenta o estágio de estudantes, em seu artigo 12, define que o estudante poderá se inscrever e contribuir como segurado facultativo da Previdência Social.

"Sendo assim, os direitos dos estagiários estão duplamente assegurados. A questão que resta, quanto ao mérito, é se esse direito do estagiário merece ser alçado à condição de constitucional", considera Alvaro Dias.

Para o senador, normas fundamentais como universalidade, uniformidade e solidariedade na proteção dos segurados mais desvalidos, devem constar da Constituição federal. Porém, ele observa que minúcias, quando constitucionalizadas, mais confundem do que esclarecem sobre o alcance dos direitos.

FONTE: Agência Senado

## HERDEIRO PEDE INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS E MATERIAIS NA JT

11/08/2010 – Notas COAD

A Justiça do Trabalho tem competência para julgar ação com pedido de indenização por danos morais e materiais decorrentes de acidente de trabalho, apresentada pelos

herdeiros do empregado falecido. Essa é a jurisprudência do Tribunal Superior do Trabalho, que foi aplicada pela Quinta Turma em julgamento recente de recurso de revista da Metalenge Ltda.

De acordo com a relatora, ministra Kátia Magalhães Arruda, a Emenda Constitucional nº 45/2004, que deu nova redação ao artigo 114, VI, da Constituição, estabeleceu expressamente o alcance da competência da Justiça do Trabalho para processar e julgar ações de indenização por dano moral ou patrimonial, decorrentes da relação de emprego.

No caso, esclareceu a ministra Kátia, o pedido de indenização feito por filho menor de idade, representado pela mãe, decorre do acidente de trabalho sofrido pelo empregado, que resultou na sua morte, portanto, não há dúvida de que o pedido deriva da relação de emprego. Além do mais, os dependentes da vítima podem propor ação de reparação por não se tratar de direito personalíssimo do falecido - a ação de indenização é de natureza patrimonial.

A relatora citou ainda precedentes do TST e do Supremo Tribunal Federal sobre a matéria. Ela chamou a atenção para a Súmula nº 392 da Seção I Especializada em Dissídios Individuais do TST, que prevê a possibilidade de julgamento pela Justiça do Trabalho das controvérsias referentes à indenização por dano moral derivada de relação de trabalho.

Desde a primeira instância, entre outros pontos, a empresa defendeu a tese de que a Justiça do Trabalho não poderia analisar o pedido dos herdeiros do empregado falecido, pois a competência era da Justiça Comum, uma vez que a situação envolve normas de Direito Civil. Alegou também que o sofrimento existente na hipótese diz respeito à dor da perda do ente querido, e não tem relação com o contrato de trabalho.

No entanto, a sentença condenou a empresa ao pagamento de indenização por danos morais no valor de R\$ 80 mil e a decisão foi mantida pelo Tribunal do Trabalho catarinense (12ª Região). A Metalenge ainda ficou obrigada a pagar pensão mensal de R\$ 492,00 ao filho menor até a idade de 25 anos.

A Justiça concluiu que a queda do andaime que resultou na morte do trabalhador ocorrera pelo uso inadequado do calçado, ou seja, ele usava as botinas dobradas e com calcanhar de fora. Assim, a culpa do patrão, por falta de realização de treinamentos de segurança do trabalho e fiscalização do uso correto dos equipamentos de proteção, absorveu eventual culpa da vítima quanto à utilização incorreta do calçado.

Como a Quinta Turma do TST, por unanimidade, negou provimento ao recurso de revista da Metalenge quanto à incompetência da Justiça do Trabalho para analisar a ação dos herdeiros do empregado falecido, a empresa não conseguiu modificar o resultado da condenação.

(RR-74200-75.2005.5.12.0023)

FONTE: Tribunal Superior do Trabalho

10/08/2010 – Terra Magazine – Política

"Incluir assédio moral como acidente de trabalho é cabível e necessário". A opinião é da presidente da Associação dos Advogados Trabalhistas de São Paulo (AATSP) e professora da PUC-SP, Ana Amélia Mascarenhas. Ela se refere ao Projeto de Lei n.º 7.202/2010, que tramita na Câmara dos Deputados.

No texto da proposta, a justificativa para colocar assédio moral na lista de casos de acidente de trabalho é baseada na "intensificação e banalização do fenômeno". O texto diz ainda que, "por constituir uma violência psicológica, pode causar danos à saúde física e mental, não somente daquele que é atingido, mas de todo o coletivo que testemunha esses atos". A presidente da AATSP concorda.

- De 10 pessoas que atendo por mês, pelo menos cinco passaram por assédio moral praticado pelo chefe. Destes, dois precisam se afastar do trabalho por problemas psicológicos. O número é assustador. Fazendo uma estimativa, de 100 reclamações que entram na Justiça do Trabalho, 90 incluem assédio moral. É algo que tem feito parte do cotidiano das relações de trabalho no Brasil. É sério, grave e recorrente. Justamente porque o trabalhador tem pouca defesa e por ser difícil de provar, virou mesmo uma questão de saúde pública.

Ana Amélia explica que esse tipo de abuso sempre existiu, mas, apenas nos últimos anos, as vítimas têm buscado providências.

- Desde a Constituição Federal, quando surgiu a possibilidade do dano moral, as pessoas foram aprendendo que isso existia. É muito mais frequente do que se pode imaginar. A população demorou 10 anos para perceber essa possibilidade nova que a Constituição dava.

Em vigor, a norma, de autoria dos deputados Ricardo Berzoini (PT-SP), Jô Moraes (PC do B-MG), Pepe Vargas (PT-RS), Paulo Pereira da Silva (PDT-SP) e Roberto Santiago (PV-SP), pode representar mais gastos para as empresas, que estariam sujeitas a ações judiciais, conforme a advogada.

Atualmente, para deixar claro o assédio, são necessários provas e testemunhas, o que nem sempre é uma tarefa fácil, porque, em geral, quem presencia o constrangimento e a humilhação teme perder o emprego. Se a lei for aprovada, a história muda, segundo Ana Amélia.

- Quando um tipo de doença vira doença profissional, existe uma inversão do ônus da prova. Por exemplo, um funcionário de um banco procura o INSS para pedir afastamento do trabalho por estresse emocional. O que hoje o médico faz? Ele verifica o que é constante uma pessoa que trabalha no banco ter. Essa relação de doenças vai constar em uma tabela que o próprio INSS criou. Se estresse emocional aparecer na lista, o médico não quer nem saber se é por conta do banco ou não. Vai enquadrar como doença profissional. Cabe ao banco provar que o empregado não adquiriu a doença lá. O INSS ainda pode entrar com uma ação regressiva contra a empresa, cobrando que ela arque com os custos, com aquilo que ele gastou com o trabalhador.

Para ela, a legislação pode, sim, ter eficácia e ajudar a coibir os casos de assédio no ambiente de trabalho. "Ele acontece por despreparo dos profissionais. E as empresas só vão se preocupar com isso quando tiverem condenações constantes e grandes. Só vão se precaver, na hora que doer no bolso".

Assediado erra mais

A psicóloga Maria Inês Felipe, consultora de recursos humanos, também considera que as empresas terão que se preocupar mais com a preparação de suas lideranças. Ela explica que o assédio moral no ambiente de trabalho é uma exposição contínua do empregado através de conduta opressora, humilhante, constrangedora. "É diferente de uma repreensão por um erro cometido", destaca.

- Por exemplo, o líder está sempre dizendo que o empregado é um incompetente, só faz coisa errada, chega uma hora em que o subordinado começa a acreditar que é mesmo incompetente. Isso provoca abalo psicológico e diminui a autoestima. A consequência é que a pessoa acaba cometendo mais erros. Aumenta, também, os riscos de acidentes de trabalho.

De acordo com Maria Inês, distúrbios psicológicos são frequentes em profissionais que sofrem assédio moral.

- Imagina um gestor o tempo todo te oprimindo? Numa reunião, fica te expondo. Começa a colocar desafios que sabe que você não vai ter condição de atingir. Isso acaba impactando na vida da pessoa de maneira geral.

Ela diz que o chefe assediador, invariavelmente, procura os mais vulneráveis.

- O assediador não assedia todo mundo, mas a pessoa mais suscetível, mais frágil, mais insegura. Ele é inseguro, porque precisa oprimir o outro para mostrar que é importante. Ao mesmo tempo, há o assediado, que precisa ser liderado pelo assediador. Muitas vezes, é uma relação de comprometimento entre um e outro. Um alimenta o outro, como na relação entre o sádico e o masoquista.

## **CNI EM AÇÃO - CNI PEDE À FAZENDA SOLUÇÃO CONTRA RECOLHIMENTOS RETROATIVOS**

11/08/2010 – CNI

Em junho foi publicada a Lei nº 12.254 (de 15/06/2010) que reajustou os salários de benefícios e trouxe artigo que alterou, retroativamente, a janeiro de 2010, o teto dos recolhimentos previdenciários (de R\$ 3.416,54 para R\$ 3.467,40) e, conseqüentemente, as faixas do salário família e do salário de contribuição. Para regulamentá-la foi editada a Portaria MPS/MF nº 333/2010, que estabelece as regras de pagamento retroativo das contribuições.

A medida, no entanto, criou diversos problemas, entre os quais a necessidade de os empregadores efetuarem o reprocessamento de GFIPs de janeiro a junho de 2010, visto que mudam os valores de contribuições que deveriam ter sido recolhidos dos salários de parte significativa dos trabalhadores. Será necessário também recalcular os valores do salário família e dos descontos de imposto de renda. Todas as mudanças envolvem pequenas diferenças, para mais ou para menos, no ressarcimento aos trabalhadores, quando devido, e, nos demais casos, nos recolhimentos junto à

Previdência.

Considerando a dificuldade operacional da situação, o conjunto expressivo de dúvidas geradas e a provável inconstitucionalidade da mudança retroativa nos tributos, a CNI apresentou o tema no Conselho Nacional da Previdência Social. Os representantes do Ministério da Previdência Social e do INSS também demonstraram preocupação, afirmando ser muito difícil e trabalhoso fazer este reprocessamento.

Diante dos transtornos que a situação está causando, bem como da importância do tema da irretroatividade no direito tributário, o presidente em exercício da CNI, Robson Andrade, entregou Nota Técnica (em anexo) sobre a matéria ao Ministro da Fazenda, Guido Mantega, e ao Secretário da Receita Federal, Otacílio Cartaxo, pedindo solução urgente.

A CNI propôs ainda que a Receita publique ato adiando por 90 dias os efeitos da nova base de cálculo, enquanto a Receita Federal estuda uma saída para desobrigar o recolhimento retroativo.

Veja também a Nota Técnica através do link: <http://www.cni.org.br/portal/data/files/FF8080812A4521A0012A57617F563BD2/CNI%20EM%20A%C3%87%C3%83O%20-%20N%C2%BA%20079%20-%20Nota%20T%C3%A9cnica.pdf>.

Saiba mais:

Para mais informações, contatar Emerson Casali, Gerente-Executivo da Unidade de Relações do Trabalho e Desenvolvimento Associativo da CNI, ou Rossana Salsano, analista da Unidade, pelo email: [rt@cni.org.br](mailto:rt@cni.org.br), ou através do Blog RT em [www.relacoesdotrabalho.com.br](http://www.relacoesdotrabalho.com.br)

## MOTOR ELÉTRICO FEITO EM CURITIBA ESTÁ PRONTO

01/08/2010 – Gazeta do Povo

O engenheiro eletrônico Wellington Larcipretti – que há 30 anos trabalha com pesquisa, desenvolvimento e inovação, no Brasil e no exterior – decidiu, em 2001, que era a hora de entrar na onda do carro elétrico. Numa viagem aos Estados Unidos ele conheceu um conceito elétrico da Mitsubishi e voltou decidido a desenvolver um motor. Depois de mais de oito anos de trabalho e de um investimento de R\$ 300 mil em materiais, o motor elétrico made in Curitiba está pronto.

Nesse período foram desenvolvidos quatro protótipos e finalmente a equipe de Larcipretti chegou a uma versão final. O engenheiro lembra que metade dos oito anos foi gasta no desenvolvimento do software e a outra metade no projeto da bateria. Para a primeira tarefa ele contou com o apoio do seu filho, Nicolas Larcipretti, estudante de Ciências da Computação na Univali, em Florianópolis (SC), e funcionário da Dígito Tecnologia, também na capital catarinense.

O trabalho de Larcipretti, do seu filho e da equipe da Costa Sul Autocenter, de Curitiba, deu origem a um motor elétrico que gera uma potência equivalente a 50 cavalos, desenvolve a velocidade máxima de 120 km/h e tem uma autonomia que varia de 60 a 80 km, conforme a maneira de conduzir do motorista.

**Na tomada**

Quando a bateria descarrega, basta colocar o carro numa tomada comum pelo período de quatro a cinco horas. Hoje, Larcipretti usa uma bateria tracionária, que é industrial, ideal para empilhadeiras. Ela é de chumbo, mas não se trata da mais recomendada para automóveis, segundo o engenheiro.

Por isso, ele e sua equipe desenvolveram uma bateria própria para o seu projeto de carro elétrico, também de chumbo. Ela poderá ser recarregada em apenas 90 minutos, afirma Larcipretti. Agora é preciso que ele encontre uma indústria que se proponha a fabricar a bateria, que além de ser recarregada com mais rapidez ainda poderá dar ao veículo uma autonomia de 120 a 130 km.

Larcipretti prevê que a bateria vai custar de R\$ 300 a R\$ 400, cerca de duas a três vezes mais do que os modelos mais baratos usados hoje pelos veículos com motor a combustão.

## **Na balança**

O projeto de Larcipretti não previa o desenvolvimento de um novo modelo de veículo, mas sim de um motor elétrico. Então ele decidiu usar um Gurgel para fazer a transformação. "Queria algo com 100% de engenharia brasileira", explica. Do carro original foram retirados aproximadamente 300 quilos. O engenheiro conta que sobraram o chassi, suspensão, rodas, freio e direção. Hoje, o veículo pesa cerca de 500 quilos, sendo que 260 quilos são das baterias.

O funcionamento do veículo com motor elétrico projetado por Larcipretti é bastante simples. É como se fosse um carro automático. Tem acelerador e freio e as marchas são somente para frente ou para trás. O propulsor não tem partida, basta somente acionar a chave na posição "ligado". Sem marcha lenta, quando o carro para o motor desliga automaticamente e religa quando é pressionado o pedal do acelerador.

O engenheiro eletrônico explica que o veículo só se movimenta se as portas estiverem fechadas e se o cabo que alimenta a bateria não estiver na tomada. Questão de segurança. E também, como o motor quase não faz barulho, Larcipretti desenvolveu um leve "apito" para os momentos de baixa velocidade, como durante as manobras para estacionar, que tem o objetivo de alertar os pedestres.

## **No bolso**

O principal apelo do carro elétrico é o ecológico, mas se isso não é suficiente para convencer os motoristas, Larcipretti cita o econômico. Segundo ele, o gasto de energia elétrica numa recarga da bateria pode chegar a R\$ 5, ou seja, o custo por quilômetro rodado é de R\$ 0,06 a R\$ 0,08. Para um carro flex, compara, o custo varia de R\$ 0,20 a R\$ 0,25. "Isso sem falar da economia com manutenção, já que o carro elétrico não tem filtros, correias, mangueiras, escapamento e não precisa de óleo, por exemplo", completa o engenheiro.

E as oficinas mecânicas? Será que a onda do carro elétrico preocupa os profissionais? O mecânico Hantony Poul, que trabalha na Costa Sul, arrisca dizer que vai reduzir em 70% o volume de trabalho com o motor elétrico. Mas ele não vê isso como um problema porque só o que vai mudar é o tipo de trabalho. O profissional tem que se atualizar, diz ele.

Para Larcipretti, o Brasil possui as condições ideais para o carro elétrico porque 87% da matriz energética no país é limpa (predominantemente hidráulica). Ou seja, nós não poluimos ao produzir energia elétrica, ao contrário do que acontece em outros países. Onde a energia vem das termoeletricas, por exemplo, não adianta pensar no

veículo elétrico como menos poluidor porque se estará agredindo o meio ambiente ao produzir a energia.

## LEGISLAÇÃO

### VEÍCULO ELÉTRICO PODE SER REGULARIZADO NO DETRAN

O coordenador de Veículos do Departamento de Trânsito (Detran) do Paraná, Cícero Pereira da Silva, diz que os veículos elétricos podem circular nas ruas desde que o proprietário providencie os documentos necessários. Ele explica que no caso do engenheiro eletrônico Wellington Larcipretti essa tarefa é ainda mais simples porque ele está usando um carro já registrado, que tem uma documentação pronta.

O que o engenheiro precisa fazer é informar a transformação do combustível, de gasolina para uma fonte elétrica. O primeiro passo é procurar o Detran e pedir uma autorização para essa mudança. Depois disso, Larcipretti deve levar o veículo para inspeção em um dos órgãos credenciados pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Inmetro). No site do Detran estão listadas 11 entidades credenciadas no estado. Concedido o laudo, basta voltar ao Detran, que vai emitir a nova documentação.

Caso Larcipretti tivesse construído um veículo elétrico totalmente novo, ao invés de usar um carro que já existe e está registrado, da mesma forma ele poderia regularizar a situação do veículo, mas com um pouco mais de trabalho. Nesse caso, seria necessário fazer a homologação do modelo no Departamento Nacional de Trânsito (Denatran).

### CONHEÇA A EVOLUÇÃO DOS VEÍCULOS ELÉTRICOS:

**1873** – Na primeira onda, R. Davidson revelou que um caminhão de quatro rodas pode ser movido por um motor elétrico alimentado por uma bateria de ferro/zinco primária. Em 1881, G. Tourvé criou o primeiro veículo elétrico (VE), alimentado por uma bateria Planté (bateria de placas).

**1900 a 1912** – Na segunda onda, os VEs foram utilizados mais do que os veículos movidos a gasolina.

**1912 a 1960** – No período, o predomínio foi dos veículos com motor de combustão interna, com baixos preços de combustível e melhor desempenho.

**1960** – A terceira onda iniciou-se com o ressurgimento dos VEs em função das preocupações ambientais com as emissões de gases do efeito estufa, do aumento do preço dos combustíveis fósseis e do embargo do petróleo árabe, em 1970.

**1976** – Com as vendas limitadas a um total de pouco mais de cem unidades, os carros elétricos Itaipu e E-500 da Gurgel, pioneiros na América Latina, tinham autonomia de 80 km e consumiam cerca de oito horas para a recarga das baterias.

**1990** – A quarta onda, liderada pelo estado norte-americano da Califórnia, deveu-se à legislação de emissões de gás carbônico naquele país.

**2010** – Hoje, em sua quinta onda, os VEs surgem com força devido a vários fatores, incluindo o ambiental e o econômico e em função das mudanças tecnológicas e sociais. Os peritos em óleo combustível concordam que ainda há reservas de 990 bilhões a 1,1 trilhão de barris de petróleo acessíveis no mundo. No ritmo atual de uso, 30 bilhões de barris por ano, prevê-se que o mundo irá ficar sem petróleo em algum momento de 2020 até o ano de 2043 ("Fossil Fuels ", 2006).

*Fonte: Wellington Larcipretti, engenheiro eletrônico.*