



16 DE AGOSTO 2010
Segunda-feira

- **CLIPPING NACIONAL E INTERNACIONAL CNI**
- **BRASIL SUPERA ALEMANHA E É 4.º MAIOR MERCADO DE CARROS**
- **BRASIL VOLTA A SER 4º MAIOR MERCADO DE VEÍCULOS**
- **INDÚSTRIA - PAÍS AINDA É O 6º COLOCADO EM PRODUÇÃO**
- **PDC 2839/10 - PROJETO SUSPENDE REGULAMENTAÇÃO DO SISTEMA DE PONTO ELETRÔNICO**
- **EMPRESAS CORREM PARA MUDAR PONTO ELETRÔNICO**
- **O OUTRO PARTIDO DOS TRABALHADORES**
- **LIMINARES SUSPENDEM TRIBUTAÇÃO DE HORA EXTRA**
- **OLHOS VOLTADOS AO PAÍS**
- **SIMPÓSIO TENDÊNCIAS E INOVAÇÃO**

Câmbio		
Em 16/08/2010 às 17h35		
	Compra	Venda
Dólar	1,763	1,763
Euro	2,259	2,259

Fonte: BACEN

CLIPPING NACIONAL E INTERNACIONAL CNI

13/08/2010 – Agência CNI

Em anexo.

BRASIL SUPERA ALEMANHA E É 4.º MAIOR MERCADO DE CARROS

16/08/2010 – Gazeta do Povo

De janeiro a julho, foram vendidos no Brasil 1,882 milhão de veículos, incluindo caminhões e ônibus. Na Alemanha foram 1,859 milhão. No ano passado, a diferença entre os dois mercados era de 908 mil unidades a mais para os alemães.

O país europeu sentiu mais os efeitos do fim dos subsídios governamentais para a venda de carros neste ano. A medida foi adotada em diferentes proporções por vários governos, inclusive o brasileiro, para amenizar os efeitos da crise financeira mundial entre o fim de 2008 e 2009.

Ranking

Hoje, o ranking mundial de consumo tem a China disparada na frente, com 10,2 milhões de unidades. Em segundo estão os EUA, com 6,6 milhões, e em terceiro o Japão, com 3,1 milhões. Estudo da consultoria internacional Roland Berger aponta que o Brasil chegará ao fim de 2010 como quarto principal mercado de veículos, com diferença aproximada de 400 mil unidades para a Alemanha. Nos sete meses do ano, o país europeu viu suas vendas caírem 27% em relação a igual período de 2009. O Brasil registrou crescimento de 8,5%.

O presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), Cledorvino Belini, prefere não comemorar o salto no ranking antes do tempo. “A diferença para a Alemanha é pequena e muita água ainda pode rolar”. Para ele, “o importante é que o Brasil é um grande mercado e tem atraído novos investimentos”.

As montadoras nacionais anunciaram investimentos de US\$ 11,2 bilhões nos próximos dois anos. O montante inclui a construção de três novas fábricas, todas em São Paulo. Uma é a da japonesa Toyota, em Sorocaba; outra da coreana Hyundai, em Piracicaba; e a terceira da chinesa Chery, em Jacareí. O país abriga atualmente 18 montadoras de automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus, com 24 fábricas em vários estados. No polo automotivo paranaense, quatro marcas são produzidas: Volkswagen, Renault, Nissan e Volvo.

Crescimento

Entre os quatro grandes produtores mundiais, o Brasil foi o que cresceu menos neste ano, na comparação com 2009. Belini justifica que Japão e EUA vêm de bases muito fracas em 2009, pois ambos foram fortemente afetados pela crise de crédito. A China é o país que tem apresentado fôlego maior para crescimento sustentável em todos os setores econômicos, não só no automotivo.

O Brasil, por sua vez, cresce em cima de um mercado recorde no ano passado, resultado que será superado neste ano. O país saltou de vendas de 1,25 milhão de automóveis em 1999, quando era 11.º no ranking mundial, para um mercado de 3,14 milhões em 2009, quinto lugar na lista.

A Alemanha, no mesmo período, ficou estagnada. Com 4,1 milhões de unidades vendidas há uma década, era terceira no ranking. Em 2009, caiu para a quarta posição, com 4 milhões de veículos. Este ano deve descer mais um degrau, com vendas inferiores a 3 milhões de carros, segundo a Roland Berger.

Fenômeno China

O fenômeno China pulou de 1,8 milhão de carros vendidos em 1999 (7.º no ranking) e assumiu o topo no ano passado, com 13,6 milhões. Os EUA, líder há dez anos, com 16,9 milhões de veículos, caiu para o segundo lugar, com 10,6 milhões. O Japão deixou o segundo lugar, com 5,8 milhões de unidades, e foi para o terceiro, com 4,6 milhões.

“O Japão é um mercado maduro, com indústria consolidada e 1,7 habitante por veículo, o que não permite muito crescimento, pois as vendas basicamente são para reposição”, avalia o sócio da consultoria PriceWaterhouse Coopers, Marcelo Cioffi. Já o Brasil, diz ele, tem quase sete habitantes por veículo e grande capacidade de continuar crescendo. O cenário é ajudado pela estabilidade econômica, que gera empregos, renda e crédito farto.

Indústria - País ainda é o 6º colocado em produção

Ser o quarto maior mercado de carros do mundo é um fato a ser comemorado, mas o presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), Cledorvino Belini, segue aflito. “Somos o quarto maior em vendas, mas estamos em sexto lugar no ranking de produção”, lamenta o executivo, que também comanda a Fiat do Brasil.

Ele ressalta que o país tem registrado importações recordes e recuperação lenta das vendas externas. “Vamos exportar cerca de 300 mil unidades a menos do que em 1995”, diz Belini. O mesmo estudo que aponta o Brasil como quarto maior mercado neste ano, mantém o país na sexta posição em produção.

Coreia do Sul é 5ª

No primeiro semestre foram fabricados no Brasil 1,75 milhão de veículos. A Coreia do Sul, quinta no ranking, produziu 2,1 milhões e a Alemanha, 3 milhões. Já nos Estados Unidos foram 3,8 milhões, no Japão 4,8 milhões e na China, 8,9 milhões.

Marcelo Cioffi, da PriceWaterhouseCoopers, lembra que, num mundo globalizado, a troca de produtos é muito ágil. Países maduros estão com alta ociosidade. Com o câmbio favorável e o alto custo Brasil, inundar o mercado brasileiro com seus produtos é um desejo claro e muitas multinacionais têm procurado ajudar suas matrizes.

Para Cioffi, o desafio são as montadoras instaladas no país investirem em nacionalização de produtos hoje importados. Juntas, as fabricantes têm hoje capacidade instalada para produzir 4,3 milhões de veículos.

Ociosidade

A previsão da Anfavea é de uma produção de 3,4 milhões neste ano. "Temos uma ociosidade de quase 1 milhão de unidades", ressalta Belini.

Cioffi calcula que, em 2011, o país deverá consumir 4 milhões de veículos e chegar aos 5 milhões em 2014. "Até o fim da década o Brasil deverá ser a terceira maior potência em vendas de veículos", prevê o consultor.

BRASIL VOLTA A SER 4º MAIOR MERCADO DE VEÍCULOS

16/08/2010 – O Estado do Paraná

Em dez anos, no máximo, vendas nacionais de veículos ultrapassarão também as japonesas, dizem analistas.

São Paulo - O Brasil recuperou, no acumulado dos sete meses do ano, a quarta posição mundial em vendas de veículos. O posto havia sido perdido para a Alemanha ao final do primeiro semestre, depois de três meses na posição. A disputa entre os dois países é acirrada. A diferença de consumo entre brasileiros e alemães até agora é de apenas 23 mil automóveis.

Mesmo que as duas nações cheguem ao fim do ano perto de um empate técnico, analistas do setor automotivo apostam que, a partir de 2011, o Brasil começará a se distanciar da Alemanha. Até o fim da década, deverá ser a terceira potência mundial em vendas, ultrapassando também o Japão.

De janeiro a julho foram vendidos no Brasil 1,882 milhão de veículos, incluindo caminhões e ônibus. Na Alemanha foram 1,859 milhão. No ano passado, a diferença entre os dois mercados era de 908 mil unidades a mais para os alemães. O país europeu sentiu mais os efeitos do fim dos subsídios governamentais para a venda de carros neste ano. A medida foi adotada em diferentes proporções por vários governos, inclusive o brasileiro, para amenizar os efeitos da crise financeira mundial entre fins de 2008 e 2009.

Hoje, o ranking mundial de consumo tem a China disparada na frente, com 10,2 milhões de unidades. Em segundo aparece os EUA, com 6,6 milhões, e em terceiro o Japão, com 3,1 milhões. Estudo da consultoria internacional Roland Berger aponta que o Brasil chegará ao fim de 2010 como quarto principal mercado de veículos, com diferença aproximada de 400 mil unidades para a Alemanha. Nos sete meses do ano, o país europeu viu suas vendas caírem 27% em relação a igual período de 2009. O Brasil registrou crescimento de 8,5%.

INDÚSTRIA - PAÍS AINDA É O 6º COLOCADO EM PRODUÇÃO

16/08/2010 – Gazeta do Povo

Ser o quarto maior mercado de carros do mundo é um fato a ser comemorado, mas o presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), Cledorvino Belini, segue aflito. "Somos o quarto maior em vendas, mas estamos em sexto lugar no ranking de produção", lamenta o executivo, que também comanda a Fiat do Brasil.

Ele ressalta que o país tem registrado importações recordes e recuperação lenta das vendas externas. "Vamos exportar cerca de 300 mil unidades a menos do que em 1995", diz Belini. O mesmo estudo que aponta o Brasil como quarto maior mercado neste ano, mantém o país na sexta posição em produção.

Coreia do Sul é 5ª

No primeiro semestre foram fabricados no Brasil 1,75 milhão de veículos. A Coreia do Sul, quinta no ranking, produziu 2,1 milhões e a Alemanha, 3 milhões. Já nos Estados Unidos foram 3,8 milhões, no Japão 4,8 milhões e na China, 8,9 milhões.

Marcelo Cioffi, da PriceWaterhouseCoopers, lembra que, num mundo globalizado, a troca de produtos é muito ágil. Países maduros estão com alta ociosidade. Com o câmbio favorável e o alto custo Brasil, inundar o mercado brasileiro com seus produtos é um desejo claro e muitas multinacionais têm procurado ajudar suas matrizes.

Para Cioffi, o desafio são as montadoras instaladas no país investirem em nacionalização de produtos hoje importados. Juntas, as fabricantes têm hoje capacidade instalada para produzir 4,3 milhões de veículos.

Ociosidade

A previsão da Anfavea é de uma produção de 3,4 milhões neste ano. "Temos uma ociosidade de quase 1 milhão de unidades", ressalta Belini.

Cioffi calcula que, em 2011, o país deverá consumir 4 milhões de veículos e chegar aos 5 milhões em 2014. "Até o fim da década o Brasil deverá ser a terceira maior potência em vendas de veículos", prevê o consultor.

PDC 2839/10 - PROJETO SUSPENDE REGULAMENTAÇÃO DO SISTEMA DE PONTO ELETRÔNICO

14/08/2010 – Notas FIEP

Em tramitação na Câmara, o Projeto de Decreto Legislativo 2839/10, do deputado Arnaldo Madeira (PSDB-SP), suspende o ato do Ministério do Trabalho e Emprego que disciplina o Sistema de Registro Eletrônico de Ponto (SREP) – equipamentos e programas que registram o horário de entrada e saída dos trabalhadores das empresas.

De acordo com o autor, a portaria 1.510/09, que deveria somente regulamentar o sistema, passou a exigir uma série de obrigações e direitos, o que, segundo ele, deveria ser feito por lei específica. "São evidentes a ilegalidade e a inconstitucionalidade da portaria por extrapolar o poder de regulamentar", afirma o deputado.

O ato, que passa a vigorar no dia 21 de agosto, determina que toda empresa com mais de 10 funcionários instale relógio eletrônico, com capacidade para emissão de comprovantes em papel, em todas as entradas e saídas dos trabalhadores. Para Madeira, o texto exige que o equipamento seja fabricado segundo "especificidades técnicas e industriais excessivamente restritivas".

O deputado argumenta ainda que as empresas terão de fazer investimentos sem garantia de que o novo sistema conseguirá atingir o objetivo do ministério: coibir as fraudes na jornada de trabalho.

Tramitação

O projeto será analisado pelas comissões de Trabalho, de Administração e Serviço Público; e de Constituição e Justiça e de Cidadania (inclusive no mérito). Depois, seguirá para análise pelo Plenário.

Fonte: Agência Câmara

EMPRESAS CORREM PARA MUDAR PONTO ELETRÔNICO

14/08/2010 – Gazeta do Povo

Fornecedores dos equipamentos levam no mínimo um mês para atender pedidos; lei que estabelece a adoção do novo sistema de controle entra em vigor no dia 26.

Henry Milleo/ Gazeta do Povo



Francisco Farias, cuja empresa vende pontos eletrônicos de controle de jornada de trabalho: a cada 100 pedidos, condições de atender apenas 10

Mesmo sob protestos, a Portaria 1.510, que estabelece o novo ponto eletrônico para controle da jornada dos empregados, começa a vigorar em todo o país no próximo dia 26. A principal novidade trazida pela medida é a emissão de um recibo do horário de entrada e saída do funcionário. O objetivo é evitar fraudes e prevenir futuras ações trabalhistas, mas a indústria ainda está chiando com a imposição. Estima-se que o setor produtivo gastará R\$ 6 bilhões para substituir 600 mil aparelhos no país.

O empresário que mantém mais de 10 funcionários é obrigado a ter um mecanismo de controle de jornada, seja ele manual ou mecânico. Como o controle manual é inviável para empresas de porte médio e grande, resta a imposição de se adequar à nova lei.

O empregado terá o trabalho de armazenar por no mínimo cinco anos os tíquetes para eventuais consultas. Em um ano, cada funcionário terá um montante de pelo menos 1,2 mil recibos. Mas, como a proposta foi aprovada em 2009, a maioria das empresas ainda não se adaptou e agora corre contra o tempo para comprar os equipamentos. O problema é que os vendedores de pontos eletrônicos estão levando de 30 a 60 dias para fazer a entrega.

Débora da Luz, supervisora da Tecnoponto, empresa fornecedora dos equipamentos em Curitiba, conta que o atraso ocorre por causa do aumento da demanda nas últimas semanas. "Aumentou umas cinco vezes o número de pedidos", afirma Débora. O diretor da empresa DF, Francisco Farias, de Ponta Grossa, diz que a situação se repete no interior. "Posso dizer que de cada 100 pedidos tenho condições de atender

de 8 a 10 imediatamente”, diz. Farias afirma que a média de espera dos clientes tem sido de um mês.

Mais 90 dias

Para alívio dos empregadores que ainda não adquiriram o novo relógio, o Ministério do Trabalho avisa que nos primeiros três meses a fiscalização será apenas educativa. Segundo a assessoria de imprensa do órgão, a partir do dia 26 deste mês, o auditor poderá ir à empresa e, se encontrar o aparelho antigo, marcar uma segunda visita, que ocorrerá em até 90 dias. Caso a irregularidade permaneça, ele poderá multar o estabelecimento. O valor da multa, porém, ainda não foi definido pelo ministério.

A medida desagrada os empresários devido ao investimento que terá de ser feito. O preço de cada equipamento em Curitiba varia entre R\$ 3 mil e R\$ 4,5 mil. O coordenador do conselho temático de relações do trabalho da Federação das Indústrias do Paraná (Fiep), Amilton Stival, classifica a portaria como um “retrocesso”. “Como o trabalhador vai guardar tantos tíquetes? Além disso, e o tempo de espera que ele vai ter na fila antes de passar o cartão? A portaria prejudica o grande empresário e o pequeno porque os custos são absurdos”, opina.

O Ministério do Trabalho alega que a impressão do tíquete não formará filas nas indústrias porque um recibo leva 0,2 segundo para ser impresso.

A novidade também não agradou, de todo, os empregados. A secretária de relações do trabalho da Central Única dos Trabalhadores (CUT), Denise Motta Dau, frisa que a entidade é favorável à portaria por combater as fraudes nos pagamentos das horas extras, mas que a medida não contempla acordos coletivos de alguns segmentos. “A portaria tem falhas como não considerar a realidade de alguns setores”, argumenta. Alguns empregadores, por exemplo, fazem acordos para que os funcionários tenham menos horário de intervalo de almoço para poderem sair mais cedo.

Justiça

Fiep entra com mandado de segurança contra as novidades

A Federação das Indústrias do Paraná (Fiep) critica a obrigatoriedade da troca dos pontos eletrônicos e ajuizou, na última quinta-feira, um mandado de segurança para evitar a substituição dos equipamentos. Alegando inconstitucionalidade na portaria, muitas empresas também têm apelado para medidas judiciais para se isentarem da obrigação. A Advocacia Geral da União (AGU) havia sido notificada de cinco liminares até a última quarta-feira, sendo duas delas no Paraná.

As duas liminares já conquistadas no estado se referem às cooperativas Coopavel e Copacol, de Cascavel, que teriam de investir perto de R\$ 400 mil na aquisição de novos equipamentos. O advogado das cooperativas, Paulo Augusto Chemin, afirma que a proposta não tem validade. “A portaria que alterou o sistema de registro de horários é inconstitucional, uma vez que faz exigências não previstas na lei original que instituiu o registro eletrônico de jornada de trabalho, extrapolando com isso a sua capacidade normativa”, frisa. A assessoria de imprensa da AGU avisou que o governo federal irá recorrer de todas as liminares semelhantes.

O departamento jurídico da Fiep aguarda a decisão sobre o mandado de segurança para a próxima semana. Se deferido, o mandado isentará todas as empresas ligadas a sindicatos associados à federação.

O OUTRO PARTIDO DOS TRABALHADORES

15/08/2010 – Gazeta do Povo

Ricardo Stuckert/Presidência



Lula, em comício do 1º de Maio deste ano, promovido pela Força Sindical, entidade que se mantinha afastada do PT, mas acabou aderindo: cinco das seis principais centrais do país apoiam Dilma, a candidata do presidente

Enjamento de centrais sindicais a favor de Dilma Rousseff e outros governistas marca as campanhas deste ano.

Um grupo que representa 4,5 milhões de trabalhadores, estruturado e com dinheiro, está na linha de frente das eleições de 2010. Não é o PT. Mas joga quase todo a favor da candidata petista à Presidência, Dilma Rousseff, e dos governistas que disputam as eleições deste ano nos estados. Mais misturadas com a política do que nunca, as centrais sindicais usam as armas que possuem para permanecer próximas ao poder.

Cinco das seis principais entidades sindicais do país já declararam apoio formal ou informal à ex-ministra da Casa Civil – Central Única dos Trabalhadores (CUT), Força Sindical, Central dos Trabalhadores do Brasil (CTB), Nova Central e Central Geral dos Trabalhadores do Brasil (NGTB).

A União Geral dos Trabalhadores (UGT), terceira em número de sindicatos filiados, rachou entre a petista e José Serra (PSDB). A proporção se reproduz na disputa pelo Palácio Iguazu, com a maioria favorável a Osmar Dias (PDT) e apenas metade da UGT ao lado de Beto Richa (PSDB).

Peso sindical

O apoio das centrais não é desprezível. Somadas, elas contam com 40% a mais de filiados que PT (1,4 milhão) e PSDB (1,3 milhão) juntos. Além disso, entre 2008 e 2009, dados do Ministério do Trabalho apontam que elas foram turbinadas com R\$ 144,5 milhões da contribuição sindical paga pelos trabalhadores com carteira assinada.

Com os bons ventos da economia e o aumento do emprego formal, o valor do repasse pode até dobrar neste ano. Comparado com outras estruturas similares, o orçamento pode ser considerado pequeno, mas salta aos olhos quando a soma leva em conta os recursos de 5.796 sindicatos que estão sob o guarda-chuva das centrais. Somente nos primeiros sete meses de 2009, o imposto gerou R\$ 1,7 bilhão. Cabe aos sindicatos, confederações de trabalhadores, federações e centrais 60% do total da contribuição sindical.

É essa maré de generosidade para os sindicalistas que leva ao apoio majoritário das entidades a Dilma. Além disso, ela é a candidata de Lula, o operário que chegou ao Planalto – e que depois disso não se esqueceu dos aliados do passado. Vários nomes

do primeiro escalão do governo, como o bancário paranaense Paulo Bernardo, hoje ministro do Planejamento, são originários do movimento sindical.

A influência mais visível está no Ministério do Trabalho, desde 2003 conduzido por políticos que começaram nos sindicatos. Começou com Jaques Wagner, passou por Ricardo Berzoini, até chegar ao ex-presidente da CUT Luiz Marinho. Em 2008, por pressão do presidente da Força Sindical, Paulo Pereira da Silva, a pasta foi assumida pelo pedetista Carlos Lupi.

Presidente parceiro

No plano legal, Lula também foi parceiro ao vetar parte da lei que formalizou as centrais, em 2008. O trecho cortado pelo presidente permitia a fiscalização do Tribunal de Contas da União à aplicação da contribuição sindical pelas centrais. “Os sindicalistas foram tratados como aliados e foram aquinhoados com cargos. Em troca, não causaram problemas comuns no governo FHC”, avalia o cientista político Carlos Melo, do Instituto de Ensino e Pesquisa (Insper).

Para Melo, houve uma “cooptação natural” dos movimentos de trabalhadores. Primeiro porque a maior central do país, a CUT, tem as mesmas raízes do PT e seria coerente que cedesse quadros para o governo. O cenário econômico também facilitou o diálogo e atraiu dissidentes como a Força Sindical, que mantinha distância dos petistas.

Nessa linha, uma análise do Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (Dieese) prevê que o número de categorias profissionais com reajuste superior ao índice de inflação deve bater recorde em 2010. A melhor marca em todos os tempos também é do governo Lula. Em 2007, 87,7% das negociações salariais de todo Brasil geraram ganhos reais para o trabalhador.

O economista Anselmo Santos, da Universidade de Campinas (Unicamp), explica que os dados deixam a base dos trabalhadores satisfeita, o que também se reflete na avaliação do governo e na tendência de voto pela continuidade da gestão petista. “O atrito foi menor porque o contexto foi melhor”, diz.

Para Santos, o movimento sindical não foi meramente cooptado e merece crédito. “As centrais tiveram papel decisivo em questões como o aumento real do salário mínimo e a ampliação da licença-maternidade. Também foram maduras durante a crise econômica mundial [entre 2008 e 2009].” Na época, Lula agiu em conjunto com os líderes sindicais para reduzir o desconforto provocado pelo aumento de demissões.

Bancada sindical encolheu na gestão Lula

A bancada sindical no Congresso Nacional tenta recuperar em 2010 as dez cadeiras que perdeu em 2006 – ano da reeleição de Lula. Em 2002, o grupo contava com 74 parlamentares. Quatro anos depois, passou para 64. E, em números atualizados, tem apenas 61, segundo o Departamento Intersindical de Análise Parlamentar. Hoje, ela corresponde a metade da bancada ruralista.

Apesar da previsão de que o grupo tende a crescer novamente, apenas 47 dos atuais representantes tentarão a reeleição. Entre os nomes mais fortes que deixarão o

parlamento estão os dos senadores Marina Silva (PV), que concorre à Presidência, e Tião Viana (PT), candidato a governador do Acre.

Na lista da atual bancada sindical há três paranaenses petistas – os deputados federais Ângelo Vanhoni, Assis do Couto e Dr. Rosinha. Todos são candidatos à reeleição. “A força do movimento sindical é legítima e pode ser decisiva em uma eleição porque consegue cativar a base eleitoral”, opina Rosinha, que foi fundador do Sindicato dos Servidores Públicos Municipais de Curitiba.

As principais bandeiras da bancada são a redução da jornada de trabalho de 44 para 40 horas semanais, a política de aumento real do salário mínimo e a manutenção dos direitos trabalhistas previstos na Constituição.

Osmar herda apoio do movimento no Paraná

A coligação com o PT de Dilma Rousseff e o PMDB de Roberto Requião rendeu a Osmar Dias (PDT) o apoio maciço do movimento sindical no Paraná. Uma série de comitês eleitorais de trabalhadores, especialmente em empresas estatais, já estão em funcionamento para apoiar o pedetista. Já Beto Richa (PSDB) tem encontrado resistências entre os sindicalistas.

O secretário-geral da Força Sindical no estado e vereador em Curitiba, Clementino Vieira (PMDB), afirma que as centrais sempre tiveram bom relacionamento com Requião – o que incluiu uma série de cargos no governo. “Nós, da Força, entramos de cabeça na parceria com o PMDB e estamos trabalhando a favor de todos os candidatos da chapa”, diz.

Do lado tucano, o candidato sindicalista a deputado estadual, Marcelo Urbaneja (PMN), vice-presidente da UGT, diz que o adesismo da maioria das centrais às campanhas apoiadas pelo PT é ruim para o sindicalismo. “Os políticos da CUT e da Força Sindical são governo, mas não trabalham para o trabalhador. Não conseguiram encampar as reformas trabalhista, previdenciária e sindical. Eles são apenas mais gente na folha de pagamento do governo.”

Virando político

Confira cinco sindicalistas que deixaram os sindicatos para entrar na política:

Lula

Há 30 anos, o atual presidente da República comandou a greve mais importante da história brasileira. Mesmo sob repressão da ditadura militar, 80% dos 200 mil metalúrgicos de São Bernardo do Campo e Diadema cruzaram os braços por 41 dias. O feito consolidou o PT e a CUT.

Lech Walesa

Também em 1980, o polonês fundador do Sindicato Solidariedade conduziu mais de 50 mil grevistas no estaleiro de Gdansk contra as políticas trabalhistas do comunismo. Assim como Lula, também foi preso e eleito presidente, em 1990. Não conseguiu voltar ao poder nas eleições de 1995 e 2000.

Luiz Antonio de Medeiros

Foi o anti-Lula do sindicalismo dos anos 1980. Em 1991 fundou a Força Sindical, em oposição à CUT. De comunista e exilado no anos 1970, elegeu-se deputado federal pelo PFL (atual DEM) em 1998. Em 2007, aderiu ao governo Lula.

Paulinho da Força

Sucessor de Medeiros na Força Sindical, foi candidato a presidente em 2002 na chapa de Ciro Gomes. Está no primeiro mandato como deputado federal.

Vicentinho

Foi presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de São Bernardo e Diadema e, depois, assumiu a CUT. Está no segundo mandato como deputado federal pelo PT.

Entrevista

José Pastore, sociólogo da Universidade de São Paulo (USP) e especialista em economia do trabalho

Qual deve ser o limite entre sindicalismo e política?

O limite, em geral, é dado pela prática. Se avaliarmos todo o mundo desenvolvido, políticos e sindicalistas só andam juntos antes das eleições.

Depois é cada um para o seu lado. O candidato que vence e é apoiado pelos trabalhadores logo começa a cobrar moderação por parte dos sindicatos, que não esquecem o seu papel. Isso gera um processo de afastamento, que chega a um inevitável divórcio. Já nos países mais pobres, especialmente na América Latina, o governante é tentado a cooptar os sindicatos o tempo todo. Aí, ele pede moderação e eles simplesmente obedecem, sem contestar.

Como é essa cooptação?

Ela é feita com cargos, dinheiro e poder. Há, por exemplo, vários projetos em tramitação no Brasil para ampliar ainda mais o imposto sindical ou para dar mais atribuições aos sindicatos. Além disso, o governo Lula alocou muitos e muitos sindicalistas no conselho das empresas estatais e em cargos executivos.

Os sindicatos saem mais fortes do governo Lula?

Em muitas áreas, eles estão mais fortes. Eles têm muito mais recursos para mobilização, estão mais equipados, contam com um pessoal mais preparado. São bem mais capazes para sentar nas mesas de negociação e apresentar argumentos fortes. Em relação à antiga atitude contestadora, de luta, eles saem mais fracos. Há um espírito de moderação.

O apoio quase integral das centrais a Dilma é bom para as entidades trabalhistas?

Se ela ganhar, o modelo atual vai se repetir ou até ser radicalizado. O Brasil é tentado a seguir o caminho do peronismo sindical praticado na Argentina. Lá, as benesses oferecidas foram tão grandes que o país se transformou em uma república de sindicalistas.

Qual é o futuro do sindicalismo no Brasil?

No curto prazo, depende de quem vencer a eleição. No caso da Dilma, vai continuar o modelo atual, muito aparelhamento do Estado, onde a carteirinha do sindicato vale mais do que o mérito.

Tenho impressão de que o Serra valorizaria mais o mérito. Mas o indiscutível é que ele, caso vença, terá uma duríssima oposição sindical pela frente. (AG)

LIMINARES SUSPENDEM TRIBUTAÇÃO DE HORA EXTRA

16/08/2010 – Valor Econômico

Silvia Constanti/Valor



Mauricio Faro: STF vai decidir o que pode ser considerado remuneração para fins previdenciários

Os ministros da Corte decidiram em 2006, em um recurso de uma associação de servidores públicos, que o terço constitucional não tem natureza salarial e, portanto, não estaria sujeito à incidência das contribuições previdenciárias.

A Justiça Federal tem concedido, em primeira instância, liminares a empresas que suspendem a cobrança de contribuições previdenciárias sobre horas extras. As companhias decidiram questionar o pagamento depois de os tribunais superiores isentarem o chamado terço de férias. As decisões beneficiam contribuintes de São Paulo, Aracaju, João Pessoa, Juiz de Fora (MG) e Rio de Janeiro.

O Superior Tribunal de Justiça (STJ) julgava de forma contrária às empresas para a discussão sobre o terço de férias. Mas alterou seu entendimento depois de o Supremo Tribunal Federal (STF) analisar a questão. Os ministros da Corte decidiram em 2006, em um recurso de uma associação de servidores públicos, que o terço constitucional não tem natureza salarial e, portanto, não estaria sujeito à incidência das contribuições previdenciárias.

A partir desse entendimento, empresas têm entrado com ações na Justiça para suspender a cobrança e reaver o que já foi recolhido nos últimos cinco anos. Além disso, buscam no Judiciário cancelar o pagamento das contribuições previdenciárias sobre aviso prévio indenizado, valores pagos nos 15 primeiros dias de afastamento de empregados doentes ou acidentados e as horas extras.

O advogado Maurício Faro, do escritório Barbosa, Müssnich & Aragão, já obteve cinco liminares para livrar seus clientes do pagamento de contribuições sociais sobre as horas extras. Para ele, esse valores também não teriam natureza remuneratória para fins previdenciários.

Como as liminares não entram no mérito da discussão, ainda é cedo para afirmar que essa argumentação deve ser aceita pelo Judiciário. No entanto, segundo Faro, o Supremo tem um julgamento pendente, em caráter de repercussão geral, que pode estabelecer o que deve ser considerado remuneração para fins previdenciários. "Dependendo do resultado, a nossa tese deve ganhar mais força", afirma o advogado.

Divulgado o desempenho do mercado alemão, na segunda-feira, 9, o Brasil encerra o período de janeiro a julho como o quarto maior mercado do mundo, com 1 milhão 882 mil veículos negociados.

É fato que a diferença não foi tão expressiva, volume em torno de 24 mil unidades. O País, no entanto, vive fase que garante alguma vantagem. Enquanto na Alemanha o fim dos incentivos a fim de acelerar renovação de frota ameaça espantar o consumidor das lojas de carros, por aqui promoções, crédito farto, mobilidade social e aumento de renda preservam o ritmo das vendas em alta.

Apenas o potencial do mercado brasileiro, no entanto, não traduz inteiramente as boas expectativas para o futuro. Os eventos esportivos que virão e a exploração do pré-sal já se encontram no escaninho das notícias velhas, mas de certa maneira impulsionam movimentos que acenam para um horizonte próximo.

A Mercedes-Benz, por exemplo, apresentou mais uma opção da linha de caminhões Actros, o rodoviário 2546 LS 6x2. Antes, em maio, lançou o 2646 LS 6x4. Ambos pertencem à categoria de pesados, típicos para contribuir no aumento das transferências de carga que se avizinham. A gama também foi a escolhida pela fabricante para ser produzida em Juiz de Fora, MG. Sábia solução da marca para a instalação, ameaçada de fechar as portas com o fim da produção de automóveis.

A companhia desembolsará na fábrica mineira parte de um investimento de R\$ 1,2 bilhão. A previsão é de que as linhas entrem operação no fim de 2011 e produzam de 10 mil a 15 mil caminhões Actros por ano, com ambição de alcançar a 50 mil.

A inauguração da fábrica da Kia, no Uruguai, na quinta-feira, 12, para produzir o pequeno caminhão Bongo também determina o entusiasmo da indústria com relação ao País e sinaliza a perspectiva de muito trabalho pela frente. A fabricante investiu R\$ 25 milhões na instalação, localizada em Montevideú, com capacidade para construir 12 mil unidades por ano. A estimativa é de que 95% da produção desembarque no Brasil.

O mesmo ânimo foi apresentado pela Kasinski, ao prometer fábrica para produzir motocicletas, scooters e bicicletas elétricas no Rio de Janeiro. O investimento inicial será de R\$ 20 milhões com expectativa de começar atividades no início do ano que vem e planos de produzir dez mil unidades por mês.

Tantos planos de produção local, mais uma vez, mostraram a importância que ganhou o Brasil. É certamente uma pequena parte do que vem pela frente. Ao assumir a Anfavea, no fim de abril, Cledorvino Belini tinha discurso pronto e números na ponta língua. Lembrou do desafio de transformar o País em um centro de desenvolvimento de engenharia e, assim, exportador de tecnologia e tendência, bem como os US\$ 11,2 bilhões que a indústria automotiva investirá no setor até 2012. O valor é 38,2% maior no confronto com o recurso alocado pelas fabricantes no período de 2007 a 2009. Tudo indica, portanto, que a capacidade atual instalada de 4,3 milhões de veículos aumente. Assegurar, então, o quarto maior mercado será um dado menor diante da possibilidade de melhorar a posição do País como produtor.

SIMPÓSIO TENDÊNCIAS E INOVAÇÃO

16/08/2010 – SAE Brasil

A SAE Brasil realizará o Simpósio Tendências e Inovação no qual será apresentado panorama das transformações da indústria automotiva, as novas tecnologias de produção e a competitividade da indústria brasileira de veículos. Em 30 de agosto, no Hotel Sheraton WTC, em São Paulo.

Mais informações no www.saebrasil.org.br.