

Ford fecha fábrica de caminhões e do Fiesta no ABC

Por Marli Olmos

A direção mundial da Ford anunciou ontem o fechamento da fábrica de São Bernardo do Campo (SP), onde são produzidos caminhões e um único modelo de carro, o Fiesta, o 42º no ranking dos mais vendidos no país. Mas decidiu manter a unidade de Camaçari (BA), que funciona a todo vapor, em três turnos, e desfruta de incentivos garantidos no regime automotivo do Nordeste. Há três meses, numa das últimas decisões tomadas pelo governo de Michel Temer, esse programa de benefícios fiscais, foi prorrogado por cinco anos.

O primeiro e mais doloroso impacto da decisão de encerrar as atividades da fábrica paulista é a demissão de 2,8 mil trabalhadores diretos e mais cerca de 1,5 mil de empresas terceirizadas que trabalham naquela unidade. Os operários foram avisados à tarde, numa assembleia comandada por José Quixabeira de Anchieta, coordenador do comitê sindical da Ford, tradicionalmente conhecido no meio sindical como um dos mais mobilizados do ABC.

O sindicato orientou os empregados a abandonar o trabalho e retornar para a fábrica na terça-feira, quando, em nova assembleia, vão discutir o que fazer. Os discursos dos sindicalistas, ontem, não trouxeram a disposição de luta que sempre se viu na história dessa fábrica, inaugurada em 1967. Refletiram o sentimento de derrota da tentativa de negociar com a empresa. E avisaram que não há perspectiva de emprego em outra fábrica da montadora. "Não pensem que tem espaço em Camaçari, não tem transferência", disse Anchieta.

Segundo cálculos do Departamento Intersindical de Estatística e estudos Sócioeconômicos (Dieese), o fechamento dessa fábrica, que será concluído até o fim do ano, terá um impacto na cadeia do setor, principalmente na indústria de autopeças, capaz de provocar o corte de outros 24 mil empregos. A direção da Ford na América do Sul não se pronunciou. Nos Estados Unidos, a matriz da empresa informou que a medida é "fundamental para que as operações na região voltem à uma lucratividade sustentável".

INFORME

Símbolo da indústria

Fábrica da Ford, em São Bernardo do Campo, representa a história do setor automotivo no Brasil



1921 – Inauguração da filial brasileira no bairro do Bom Retiro, em São Paulo

1958 – Juscelino Kubitschek inaugura a fábrica da Ford no Ipiranga

1967 – Inauguração da fábrica de São Bernardo e produção do primeiro automóvel brasileiro, o Galaxie 500

1968 – Inauguração da fábrica de motores em Taubaté (SP)

1973 – Equipado com o mesmo motor do Mustang, importado, é lançado o Maverick

1976 – Inauguração da fábrica de tratores

1978 – Lançamento do Corcel II

1986 – Criação da Autolatina, fusão da Volkswagen e Ford

1994 – Anúncio do fim da Autolatina

1996 – Início da produção do Fiesta

1997 – Lançamento do compacto Ka

1998 – Ford anuncia demissão em massa na véspera do Natal

2001 – Inauguração da fábrica de Camaçari, na Bahia

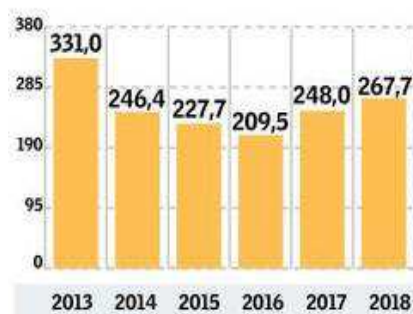
2003 – Lançamento do Ecosport impulsiona produção na Bahia

2010 – Anúncio do último programa de investimentos no Brasil (US\$ 4,5 bilhões)

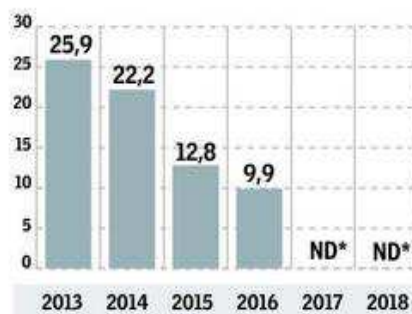
2017 – Para enfrentar a crise, operários de São Bernardo começam a se revezar na produção de carros e caminhões

2018 – Ford anuncia o fim das vendas do Focus, produzido na Argentina

■ Produção de automóveis no Brasil Em mil unidades



■ Produção de caminhões no Brasil Em mil unidades



Fontes: Anfavea, Fenabrave, Ford (*) Não disponível

9,17% (4º Lugar)

Participação no mercado de automóveis e comerciais leves em 2018:

Com 103,3 mil unidades, Ka (produzido em Camaçari) foi o 3º automóvel mais vendido no Brasil em 2018.

Com 14,5 mil, Fiesta, feito em São Bernardo, foi o 42º

INFORME

Com a reformulação, a Ford fará uma baixa contábil de US\$ 460 milhões. Segundo a companhia, a decisão foi tomada após meses de busca de alternativas, que foram da ideia de parcerias à possibilidade de venda. A informação sobre provável venda da operação sul-americana circulou na imprensa mundial no segundo semestre do ano passado. A direção da companhia no Brasil desmentiu a informação, mas admitiu que os resultados financeiros na região estavam abaixo do esperado e que havia a necessidade de "um redesenho do modelo de negócios".

A situação da Ford em São Paulo não se resolve com negociações, seja com o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, seja com o governo do Estado de São Paulo, com o qual a General Motors, vem dialogando há semanas. Falta à Ford o que todas as suas concorrentes fizeram nos últimos quatro anos: uma completa renovação de produtos e investimentos na modernização do parque industrial. O último programa de investimentos da montadora terminou em 2015.

Faz tempo, portanto, que a operação sul-americana está na berlinda. Em janeiro, surgiu a perspectiva de sinergias na Argentina, graças à aliança mundial com a Volkswagen. Em fábricas que são vizinhas, na região metropolitana de Buenos Aires, ambas produzem picapes com características semelhantes.

Já em relação aos automóveis, o reforço que a parceria com a Volkswagen pode trazer em outros países torna-se mais distante no mercado brasileiro, onde a montadora americana disputa com pouca oferta e variedade de produtos. A Ford é hoje a quarta colocada no mercado brasileiro graças ao bom desempenho do modelo Ka, um compacto que em 2018 foi o terceiro modelo mais vendido no país.

No mercado de caminhões, a Ford foi a quarta colocada, no ano passado. Mas sua participação, de 12,18%, ficou muito abaixo das duas primeiras colocadas, Mercedes-Benz e Volkswagen, com 29% e 24,5%, respectivamente, segundo dados de emplacamentos divulgados pela federação dos concessionários, a Fenabreve.

A Ford disfruta de boa posição na venda de caminhões leves e médios. Mas tem uma participação muito pequena no segmento de semi-pesados e não atua no de pesados, um mercado que, graças ao agronegócio, tem puxado as vendas de veículos de carga no país.

Sem investimentos no segmento, a direção mundial optou, então, por encerrar de vez a produção de caminhões no Brasil. Não é de hoje que os operários percebiam que a situação não era favorável. Enquanto nas outras fábricas de caminhões o ritmo acelerou, com mais contratações e horas extras nos fins de semana, na Ford, as equipes

INFORME

continuaram trabalhando no esquema que os ajudou a não perder o emprego durante a crise: eles se revezavam trabalhando alguns dias na linha de carros e outros dias na de caminhões, num único turno.

Se ainda restava alguma dúvida em relação à decisão de fechar a emblemática fábrica de São Bernardo, onde se concentram os prejuízos, no início deste ano, o último balanço da companhia ajudou a reforçar a decisão.

No quarto trimestre de 2018, a Ford registrou prejuízo de US\$ 116 milhões em todo o mundo, revertendo, assim, o lucro de US\$ 2,5 bilhões no mesmo período do ano anterior.

Em todo o ano, a companhia registrou lucro líquido de US\$ 3,7 bilhões, uma queda de 52% ante o ganho de US\$ 7,7 bilhões em 2017. No ano passado a operação sul-americana registrou um prejuízo de US\$ 678 milhões.

Em outubro, a direção mundial anunciou que preparava um grande plano de enxugamento de mão de obra em todo o mundo.

Em janeiro, divulgou um plano mundial de corte de custos de US\$ 14 bilhões, que previa a demissão de milhares de trabalhadores na Europa.

Como todos os demais fabricantes de veículos, a Ford é pressionada pela necessidade de redesenhar o modelo de negócios mundialmente para atender à mudança no uso do automóvel e novos hábitos de transporte e investir em novas tecnologias para acompanhar a evolução dos veículos em termos de eletrificação, conectividade e direção autônoma.

As reestruturações envolvem todos os fabricantes. A General Motors já abandonou a Europa e desde janeiro tem mantido negociações com os sindicatos para reduzir benefícios trabalhistas e com o governo de São Paulo para buscar incentivos fiscais.

Uma das ponderações que executivos fazem, nos bastidores, é que as fábricas de São Paulo sofrem com a concorrência das marcas que produzem no Nordeste a custos mais baixos. Isso envolve, principalmente a fábrica da Fiat Chrysler, em Pernambuco, e a da Ford, na Bahia.

Os representantes da Ford trabalharam intensamente para que o Congresso aprovasse a prorrogação, por cinco anos, do programa de incentivos, que inicialmente terminaria no próximo ano. Em tempos de enxugamento de custos, a nível mundial, a Ford optou por preservar a fábrica instalada onde paga menos impostos.

INFORME

História de cinco décadas e muitas greves

Por Marli Olmos

O fechamento da emblemática fábrica da Ford em São Bernardo do Campo, anunciada pela direção da companhia ontem, é um marco histórico. Além de um dos principais símbolos da indústria automobilística no ABC paulista, a fábrica inaugurada no bairro do Taboão, em 1967, foi palco de históricas greves de metalúrgicos.

A montadora iniciou suas atividades no local ao adquirir a Willys. Dali já saíram modelos como o Jeep Willys e o utilitário Rural, passando por Corcel, Maverick, Del Rey, Pampa, Escort, Ka, Courier e o atual Fiesta.

A Ford instalou-se na América do Sul em 1916, com a construção de sua atual fábrica na Argentina. Quatro anos depois, durante o governo de Epitácio Pessoa, a empresa anunciou a vinda ao Brasil.

No ano seguinte, inaugurou a filial brasileira no bairro do Bom Retiro, em São Paulo, em um prédio construído para funcionar como linha de montagem. Em 1922, com a aquisição mundial da fabricante de automóveis de luxo Lincoln, a empresa começou a importar esse modelo no Brasil.

Em 1958, foi inaugurada, pelo então presidente Juscelino Kubitschek, nova instalação, no bairro do Ipiranga, para a produzir motores.

Em 1967, começou a montar seu primeiro automóvel brasileiro, o Galaxie 500. Em No mesmo ano, ao adquirir o controle acionário de Willys-Overland do Brasil, as atividades da montadora americana foram transferidas para uma fábrica em São Bernardo do Campo.

Em janeiro de 2001, a fábrica de caminhões Ford, que até então funcionava no bairro do paulistano do Ipiranga, foi integrada às instalações de São Bernardo.

No campo sindical, a Ford de São Bernardo sempre foi uma das mais mobilizadas. A unidade foi palco de inúmeras greves e de episódios marcantes, como ocupação da fábrica com registro de depredação, e até acampamento de familiares dos trabalhadores, que chegaram a fazer uma ceia coletiva nos portões da montadora, após o anúncio de demissões em massa, na véspera do Natal de 1998.

(Fonte: Valor Econômico – 20/02/2019)

Desemprego em São Paulo afeta jovens de 16 a 24 anos

Dois em cada dez pessoas sem ocupação estão sem conseguir trabalho há mais de dois anos, segundo levantamento da Rede Nossa São Paulo e do Ibope

REBECCA EMY • SÃO PAULO

A cidade de São Paulo está com 1.469.545 de desempregados, sendo que 28% deste total, cerca de 411.473 pessoas, são jovens de 16 a 24 anos em busca do primeiro emprego.

Os dados são da pesquisa realizada pela Rede Nossa São Paulo e pelo Ibope, em parceria com o Sesc São Paulo.

“O fato de que o mercado não está sendo capaz de absorver esse jovem é bastante preocupante. Dificultar essa primeira oportunidade de emprego para os cidadãos pode gerar um acúmulo de problemas para a cidade”, afirma o gestor de projetos da Rede Nossa São Paulo, Américo Sampaio.

Em relação ao perfil sociodemográfico dos desocupados apontados pela pesquisa, 64% vivem com uma renda familiar de até dois salários mínimos e 40% residem na região sul de São Paulo. Segundo o estudo, dois em cada dez desempregados estão sem ocupação há mais de dois anos.

Outro ponto destacado pelo gestor de projetos da Rede é que 48% dos paulistanos afirmam que não há oportunidades de emprego nas regiões onde moram, o que faz com que o tempo médio de deslocamento entre casa e trabalho seja em média de uma hora e 43 minutos.

Segundo Sampaio, a melhora na situação empregatícia em São Paulo ainda depende de muitas questões. Ele explica que as de maior impacto são as iniciativas por parte do governo estadual e federal.

“Embora a prefeitura seja a mais próxima dos cidadãos, ela não consegue atuar sozinha nessa situação econômica da cidade, tanto para melhora quanto para piora”, afirma.

INFORME

O gestor de projetos da Rede explica que outros dois fatores que podem pesar na situação econômica dos paulistanos são as reformas trabalhistas e da previdência.

De acordo com ele, até o momento, as mudanças nas leis trabalhistas trouxeram uma piora nas condições de emprego.

Para o professor de economia da Universidade Presbiteriana Mackenzie Agostinho Pascalicchio, a melhora da situação econômica paulistana depende, principalmente, da recuperação do setor de serviços.

“A maior quantidade de lojas fechadas e as poucas atividades abertas pelo setor de serviços, que é a principal fonte de empregos da cidade, colaboram para o aumento do número de desocupados”, afirma o professor.

Pascalicchio considera que a melhora da situação em São Paulo vai exigir medidas sofisticadas por parte de iniciativas privadas e públicas.

Além disso, ele explica que realizar a migração de trabalhadores informais, condição que cresceu com a crise econômica, para os meios formais também vai ser uma ação difícil e que pode demandar tempo.

Renda

A pesquisa também constatou que 52% dos paulistanos consideram que sua renda se manteve estável no período entre 2017 e 2018. Ainda, 31% concluíram que seu ganho diminuiu e apenas 12% que sua renda aumentou no período.

Embora o número de estabilidade seja maior que a metade da amostra, a situação ainda precisa melhorar para que a rentabilidade aumente, explica Sampaio, da Rede.

A pesquisa entrevistou 800 moradores do município de São Paulo entre 4 e 21 de dezembro.

(Fonte: DCI – 20/02/2019)

DECISÕES

Valor
ECONÔMICO

Servidor deve ter todos os dias de greve descontados

Por Adriana Aguiar

O Tribunal Superior do Trabalho (TST) mudou seu posicionamento sobre greves de servidores públicos com longa duração. Antes, os ministros entendiam que metade dos dias parados deveria ser descontada. A outra deveria ser compensada.

Agora, decidiram, ao analisar paralisação na Universidade de São Paulo (USP) que durou mais de 60 dias, em 2016, que todo período deve ser abatido dos vencimentos dos grevistas - no caso, servidores celetistas.

O julgamento ocorreu ontem na Seção Especializada em Dissídios Coletivos (SDC) - responsável por uniformizar o posicionamento do TST. Os ministros seguiram decisão do Supremo Tribunal Federal (STF) de 2016.

Na ocasião, os ministros definiram que servidores estatutários devem ter dias de paralisação descontados (RE 693456), exceto se houver acordo de compensação. O entendimento, agora, foi estendido pelo TST aos servidores celetistas.

O impacto da decisão para os servidores é grande, uma vez que esse entendimento deve ser estendido para outros casos semelhantes, segundo o advogado do Sindicato dos Trabalhadores da Universidade de São Paulo (Sintusp), Alceu Luiz Carreira, do Alceu Carreira Advogados Associados.

"Esse entendimento vai na contramão de tudo que se construiu sobre o direito de greve nas últimas décadas", diz. Segundo ele, o empregador não vai ter mais interesse em negociar para evitar uma paralisação. "Ele agora tem um trunfo nas mãos. Se houver greve, não haverá salário."

A maioria dos ministros (seis a dois) seguiu o entendimento do relator, ministro Ives Gandra Martins Filho. Para ele, a greve no serviço público caracteriza-se como suspensão do contrato de trabalho, e, portanto, os dias parados devem ser descontados. Os ministros que divergiram, Maurício Godinho Delgado e Kátia Arruda Magalhães, entenderam que trataria-se de interrupção do contrato de trabalho e, por isso, os salários teriam que ser mantidos.

INFORME

No caso concreto, a decisão deve prejudicar cerca de três mil funcionários da USP, do total de 12 mil. Em geral, os que recebem menores salários, como os que cuidam da limpeza, zeladoria e jardinagem da faculdade, segundo o advogado do Sintusp. "Esses funcionários em geral têm um controle de ponto mais rigoroso. Ao contrário de professores, médicos e odontólogos, que têm jornadas mais flexíveis", afirma.

Carreira afirma que deve recorrer da decisão ao Pleno do TST e ao Supremo Tribunal Federal (STF). Para ele, existem diferenças entre servidores estatutários e celetistas.

O estatutário, ao passar no concurso público, explica o advogado, assina uma espécie de contrato de adesão. Já o celetista teoricamente poderia negociar os termos do contrato de trabalho.

Antiga, a jurisprudência do TST era consolidada no sentido de descontar apenas metade dos dias parados em greves longas, para preservar o direito de greve, segundo o advogado Marcelo Faria, do escritório TozziniFreire.

Para ele, no entanto, como o STF reconheceu que não se deveria pagar os dias não trabalhados, por uma questão de segurança jurídica e simetria, "é muito prudente que o TST tenha adotado esse mesmo critério".

O novo posicionamento do TST, de acordo com o advogado trabalhista Maurício Corrêa da Veiga, sócio do Corrêa da Veiga Advogados, ressalta que a greve daqui para frente deve ser muito bem pensada porque, se for considerada abusiva, o empregado poderá sofrer consequências.

"Antes, por força jurisprudencial, definiam que os funcionários poderiam compensar parte dos dias parados, em casos de greves consideradas legais, uma vez que poderia-se prejudicar o sustento do empregado e sua família. Agora não tem mais isso", diz.

Segundo ele, a decisão serve como caráter pedagógico para não haver banalização da greve.

Procurados pelo Valor, os advogados que atuam na Procuradoria-Geral da USP não deram retorno até o fechamento da edição.

(Fonte: Valor Econômico – 20/02/2019)

9