



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

O sindicalismo metalúrgico do ABC nos governos de Dilma Roussef: da participação no Inovar
Auto ao Programa de Proteção ao Emprego (PPE)

Jonas Tomazi Bicev

jonas.bicev@yahoo.com.br

Doutorando do Programa de Pós Graduação em Sociologia da Universidade de São Paulo
Brasil



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

RESUMO

Entre 2011 e 2016, duas importantes experiências de políticas tripartites impulsionadas pelo governo federal brasileiro atraiu a atenção dos estudiosos do mundo do trabalho: 1) a política industrial de renovação do regime automotivo, o “Inovar Auto” e 2) o programa de minimização dos impactos da crise econômica sobre o mercado de trabalho, conhecido como o “Programa de Proteção ao Emprego (PPE)”. Neste artigo proponho discutir a participação das lideranças do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC e de seus assessores técnicos nos dois programas, formulados em momentos distintos do mercado de automóveis no Brasil. Num primeiro momento, de ascensão das vendas, discutiu-se a introdução de novas tecnologias de segurança, eficiência energética e a obrigatoriedade de 65% de conteúdo nacional nos veículos. Num segundo momento, de retração das vendas, discutiu-se a redução dos salários com redução das jornadas, de modo a evitar ou adiar ao máximo as demissões ao longo da cadeia automotiva. As contribuições dos sindicatos, as experiências e resultados contraditórios de ambas as políticas serão discutidas em detalhes neste artigo.



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

ABSTRACT

Between 2011 and 2016, two important experiences of tripartite policies promoted by the Brazilian Federal Government renewed the attention of researchers: 1) the policy to stimulate the auto industry, "Inovar Auto" and 2) the program to minimize the impacts of the economic crisis on the labor market, known as the "Employment Protection Program (PPE)". In this article I propose to discuss the participation of the ABC Metalworkers Union and their technical advisors in the two programs, formulated at different moments of the Brazilian automobile market. The contributions of the unions, the experiences and contradictory results of both policies will be discussed in detail in this article.

Palavras chave

(sindicato, metalúrgicos, indústria automobilística)

Keywords

(union, metalworkers, auto industry)



XXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

I. Introdução: as recentes experiências tripartites do setor automotivo e os desafios enfrentados pelos sindicalistas e os trabalhadores. Reflexões a partir do caso dos metalúrgicos do ABC.

Neste artigo, discute-se às recentes políticas de estímulo ao setor automotivo e industrial brasileiro – o InovarAuto e o Programa de Proteção ao Emprego (o PPE) – com objetivo de refletir o quanto às contribuições atuais do sindicato dos metalúrgicos do ABC recuperam, mas também inovam, em relação às experiências anteriores, implementadas no início dos anos 1990¹.

Além de discutir as experiências de negociação acumulada pelo sindicato dos metalúrgicos do ABC, pretende-se explorar e problematizar os limites das políticas tripartites no setor automotivo, mesmo em governos “sensíveis” às demandas das lideranças metalúrgicas, como foram os anos em que o Partido dos Trabalhadores esteve à frente da presidência da República do Brasil (Lula, 2003-2006; 2007-2010; Dilma 2011-2014; 2015-maio de 2016).

Ao conviver por quase duas décadas com as ameaças de demissões em massa e desemprego industrial; entre 2009 e 2014, os trabalhadores e os sindicalistas da indústria de autopeças e automóveis vivenciaram um período diferente, positivo, de relativa estabilidade e conquistas salariais, que no ano de 2012 possibilitou inclusive a elaboração de um novo plano de atração de investimentos, o Inovar Auto, que, basicamente, consistiu no incentivo à pesquisa e no lançamento de novos veículos, com um elevado percentual de componentes e autopeças nacionais.

Essa conjuntura positiva, entretanto, durou pouco em termos históricos (cerca de 5 anos) e, além disso, se mostrou extremamente dependente do crescimento contínuo do mercado interno, o qual fortalecido pelas políticas de aumento real dos salários (especialmente do salário mínimo) e da

¹ Com destaque para os dois acordos tripartites realizados durante a Câmara Setorial da Cadeia Automotiva (março de 1992 e fevereiro de 1993), nos quais os representantes do governo, empresários e trabalhadores (em especial, os sindicalistas vinculados aos metalúrgicos do ABC) procuraram recuperar a venda dos automóveis no mercado interno, a partir da negociação de uma redução da margem de lucros dos principais segmentos da cadeia automotiva (montadora, autopeças e concessionárias); da redução dos impostos federais e estaduais; e da mudança do período da data-base para o reajuste salarial dos trabalhadores. Para maiores informações conferir: SILVA (2000); ANDERSON (1999); ARBIX, (1996); CARDOSO e COMIN, (1995); BOITO, (1994).



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

expansão do crédito (que no auge de sua oferta, possibilitava financiamentos de até 72 meses), permitiu que a indústria automobilística nacional atingisse um volume anual de vendas de mais de 3,8 milhões de veículos (Tabela 1).

Tabela 1: Licenciamento (vendas) de autoveículos novos (Brasil)

	Automóveis	Comerciais leves	Caminhões	Ônibus	Total
1960	68.762	20.735	38.053	3.949	131.499
1970	320.690	53.724	38.167	4.123	416.704
1980	797.395	89.401	81.933	11.532	980.261
1990	534.769	126.568	41.313	10.091	712.741
2000	1.205.070	198.574	69.209	16.628	1.489.481
2003	1.215.554	131.201	65.967	15.888	1.428.610
2005	1.439.822	180.018	79.535	15.269	1.714.644
2010	2.856.540	472.489	157.707	28.328	3.515.064
2012	3.115.223	518.960	139.174	28.714	3.802.071
2015	2.122.956	357.573	71.655	16.792	2.568.976

*A partir de 1990 consideram-se também as vendas de autoveículos importados

Fontes: ANFAVEA, DENATRAN. Anos selecionados. Elaboração própria.

Segundo os dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA, 2016), entre 2003 e 2012 (ano recorde no volume de vendas), o faturamento anual do setor automotivo saltou de 15,6 bilhões para 83,7 bilhões de dólares, acumulados somente com a venda de automóveis e pick-ups. Embora nos últimos anos tenha se observado uma tendência de queda nas vendas de automóveis, no ano de 2015, mais de 2,4 milhões de novos veículos ganharam as ruas brasileiras, o que manteve um faturamento anual elevado, próximo aos 63 bilhões de dólares (Tabela 2).



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

Tabela 2: Produção de veículos, emprego e faturamento líquido (já descontados os impostos) da indústria automotiva brasileira

	Produção de veículos leves e pesados*	Emprego	Faturamento (bilhões de US\$)
1960	133.041	38.410	-
1970	416.089	65.902	1,1
1980	1.165.174	133.683	6,1
1990	914.466	117.396	10,7
2000	1.691.240	89.134	18,3
2003	1.827.791	79.047	15,7
2005	2.530.249	94.206	30,7
2010	3.646.548	117.654	83,1
2013	3.738.448	135.343	87,2
2015	2.453.622	114.336	62,8**

*Automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus.

**Valor estimado a partir da queda ocorrida em 2014, quando o faturamento foi de US\$ 75 bilhões. Fonte: ANFAVEA. Anos selecionados. Elaboração própria.

Atualmente, já numa outra conjuntura política e econômica, de endividamento elevado das famílias, de queda nos preços das commodities exportadas pelo Brasil e do esgotamento das políticas federais de incentivo à produção e ao emprego (por meio das isenções fiscais, desoneração da folha de pagamentos e subsídios às fontes de energia), o consumo interno de veículos tem estado bem abaixo da capacidade produtiva instalada pelas empresas. Nesse novo contexto, de retração das vendas e aumento dos estoques nos pátios das montadoras, ao mesmo tempo em que a indústria automotiva procura aumentar as exportações, de modo a assegurar o retorno dos investimentos, os sindicalistas e os trabalhadores do ABC tentam adiar as demissões e o risco do desemprego por meio de medidas emergenciais, como os layoffs, as férias coletivas e os acordos do Programa de Proteção ao Emprego ou Programa Seguro Emprego (conforme renovação e ampliação sofrida em 24/05/17, já no Governo Temer).

Nas páginas seguintes procuro descrever os principais achados da pesquisa de doutorado, que ainda está em andamento. Ao explorar, em primeiro lugar, as conquistas e as lacunas existentes



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

no Inovar Auto, pretende-se esclarecer como os trabalhadores reagiram às mudanças na conjuntura política/econômica e os problemas estruturais que levaram de um período de negociação de investimentos e modernização das fábricas para outro, bem diferente, de negociação do emprego e dos compromissos assumidos.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

II. Marco teórico/marco conceitual

Este artigo insere-se no debate e dialoga com a literatura que explora as novas tendências da ação sindical; a relevância social dos sindicatos no mundo contemporâneo e a sua capacidade de mobilizar os trabalhadores e influenciar as políticas públicas. (MARCELINO; GALVÃO e TRÓPIA, 2015; RODRIGUES, 2002; MUNCK e WATERMAN, 1999)

Num âmbito mais restrito, o artigo também contribui para as análises que identificam as ambiguidades, as contradições das políticas tripartites e a possibilidade de arranjos neocorporativos em países da semi periferia do capitalismo (GUIMARÃES, COMIN e LEITE, 2001; SILVA, 2000; ANDERSON, 1999; ARBIX, 1996; CARDOSO e COMIN, 1995; BOITO, 1994).

III. Metodología

Análise de dados secundários oriundos do Ministério do Trabalho do Brasil (sistema RAIS e CAGED), de sindicatos de trabalhadores (DIEESE) e das associações empresariais do setor automotivo (ANFAVEA e SINPEÇAS).

Análise de entrevistas realizadas com os sindicalistas metalúrgicos nos anos de 2016 e 2017.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

IV. Análise e discussão dos dados

A retomada das negociações tripartites e o sindicalismo do ABC durante os governos do PT.

Comprometido em seu início com a manutenção da estabilidade econômica legada pelo Governo FHC (1995-2002) – baseada nas políticas de metas de inflação, câmbio flutuante e superávit primário nas contas públicas – o governo Lula manteve, por quase todo o seu primeiro mandato presidencial (2003-2006), uma baixa capacidade de investimentos estatais na economia, a qual foi compensada, de modo gradual, pela ampliação dos recursos destinados ao combate à miséria (Programa Bolsa Família) e à reativação do mercado interno (expansão do crédito de 25% para 45% do PIB e as sucessivas valorizações do salário mínimo²) (SINGER, 2012).

Nessa conjuntura, portanto, em que o Partido dos Trabalhadores buscava reduzir as desconfianças do mercado e ao mesmo tempo retomar a capacidade de crescimento econômico, segundo uma avaliação de Rafael Marques (ex-presidente do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC)³, era muito difícil se avançar na proposta de uma política industrial direta para o setor automotivo:

Desde que o companheiro Lula foi eleito presidente a gente tinha um plano, que foi entregue diretamente a ele, de sete metas para o desenvolvimento do ABC. Elaborado pelo sindicato esse plano incluía o redimensionamento do carro popular; a expansão do mercado automotivo ao nível das vendas internacionais; a atração de novas empresas para o setor – porque naquela época o mercado brasileiro tinha potencial e poderia crescer muito – o programa de renovação da frota; enfim, tinha uma série de propostas que nós apresentamos ainda na campanha de 2002. Era um plano para o setor automotivo e para a indústria brasileira como um todo e, aos poucos, a gente

² Apesar da valorização do salário mínimo ter sido transformada em Lei no ano de 2011 (Lei 12.382) o acordo em torno da recuperação de seu valor real funcionou desde 2007, quando se definiu o mecanismo pelo qual o salário mínimo deveria ser corrigido pela inflação (INPC) do ano anterior, mais o crescimento do PIB de dois anos atrás. A variação do PIB seria incorporada como aumento real, sendo vetada a sua utilização em caso de variação negativa. Tal proposta começou a ser estudada ainda em 2004, quando as centrais sindicais realizaram importantes marchas à Brasília e pressionaram o governo Lula para cumprir sua promessa de campanha. Luiz Marinho, desde a sua posse como Ministro do Trabalho, demonstrou empenho para resolver essa questão (TM 12/07/2005).

³ Rafael Marques metalúrgico e trabalhador da Ford Taboão de SãoBernardo do Campo exerceu a presidência do sindicato entre 2012-2016).



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

foi sendo atendido. Em 2007, mais ou menos, o mercado brasileiro já passou para um novo patamar, em termos de volume, de empresas instaladas, número de trabalhadores vinculados ao setor e muita coisa aconteceu né, mas tudo isso, ainda era fruto de políticas mais gerais, não havia espaço para uma política mais concreta.” (MARQUES, R. Entrevista realizada no dia 29/09/2016)

Ainda inspirado pelos resultados “positivos” das câmaras setoriais dos anos 1990, o governo bem que tentou viabilizar um projeto de renovação da frota e atrair novos investimentos das montadoras, por meio da atuação de ministros como Luiz Fernando Furlan (Ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior) e Guido Mantega (na época, Ministro do Planejamento), os quais coordenaram os trabalhos do Fórum de Competitividade da Cadeia Automotiva (fórum tripartite com encontros em Brasília, DF, realizados entre agosto de 2003 e março de 2004). Todavia, segundo o relato de José Lopes Feijó (presidente do sindicato dos metalúrgicos do ABC entre 2003 e 2008), as resistências dos representantes das autopeças e também das montadoras em aceitar as contrapartidas sociais reivindicadas pelos trabalhadores inviabilizaram o acordo e o reduziram à continuidade da política de redução do imposto federal, o IPI (-3%), e do imposto estadual, o ICMS (-1%) dos automóveis, já adotada como uma medida emergencial desde o final do governo de Fernando Henrique Cardoso:

Notamos que algumas empresas têm dificuldade em aceitar uma política setorial negociada. Outras empresas queriam limitar um acordo apenas à redução da carga tributária. O representante de uma delas chegou ao ponto de dizer que o acréscimo de 200 mil veículos na produção não cobriria o custo das reivindicações dos trabalhadores (José Lopes Feijó, **Tribuna Metalúrgica**, São Paulo, 04/03/04).

Diante das dificuldades, as principais iniciativas do Governo Lula para reaquecer o setor automotivo, concentraram-se no segmento dos veículos pesados (caminhões, cavalos mecânicos, reboques, semi-reboques, chassis e carrocerias). Após o fracasso da primeira iniciativa (o



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

Modercarga)⁴ o governo conseguiu induzir uma lenta, porém expressiva, renovação da frota a partir do programa “BNDES Caminhões” (lançado em 25/04/05), que se baseava nas seguintes medidas: os veículos teriam até 90% de seu valor financiado, com taxas de juros abaixo das verificadas no mercado⁵, num prazo total de 72 meses para os veículos novos e 48 meses para os seminovos. A partir daí as vendas de caminhões e ônibus saltaram de 94,8 mil, em 2005 (ano de início do programa), para mais de 186 mil, em 2010 (último ano do Governo Lula) (ANFAVEA, 2016).

À medida que a economia se recuperava, investimentos em infraestrutura como os anunciados no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e outras medidas de reação à crise econômica de 2008 também contribuíram para recuperação do mercado de carros de passeio e de veículos pesados. Entretanto, uma política de estímulo e intervenção mais direta no setor automotivo inicia-se somente em 2012, com o anúncio do Inovar Auto, já no governo de Dilma Rousseff (2011-2014; 2015-maio/2016).

Parte de uma política industrial mais ampla, que ficou conhecida como “Plano Brasil Maior”⁶, os sindicalistas e os representantes das associações empresariais do setor – preocupados com a chegada e o crescimento das vendas dos automóveis importados – buscaram impulsionar os investimentos e proteger a produção doméstica a partir das seguintes medidas: aumento de 30% no IPI (Imposto sobre os Produtos Industrializados) de todos os veículos nacionais e importados, com a exceção daqueles que tivessem pelo menos 65% de seu valor, composto por produtos ou serviços

⁴ Apesar de destinar cerca de R\$ 2 bilhões para que os caminhoneiros autônomos ou microempresários pudessem adquirir novos veículos a preços e a financiamentos mais acessíveis (60 meses), a exigência de entrada de 30% e as parcelas com juros de 17% ao ano eram insuficientes para estimular a demanda. Um ano depois de seu lançamento, o programa chegava ao fim em abril de 2005, com apenas sete veículos financiados, todos eles por intermédio da Volvo Serviços Financeiros (PINHEIRO, L. BNDES aprova revisão do Modercarga e Modermaq. **Agência Autodata**. São Paulo, 26/04/05. Financiamento).

⁵ Foram destinados ao programa cerca de R\$ 3,4 bilhões (oriundos principalmente do Fundo de Amparo ao Trabalhador - FAT) e a nova taxa de juros era composta pela seguinte equação: Taxa de Juros de Longo Prazo (TJLP), mais a remuneração do BNDES – fixa de 2,5% a 4% ao ano para micro, pequenas e médias empresas, e de 1% ao ano para as grandes.

⁶ Anunciado em 03/04/2012 o “Plano Brasil Maior” consistiu na organização de 19 conselhos de competitividade (todos eles tripartites) dos mais importantes segmentos da indústria, com o objetivo de definir medidas que estimulassem o aumento da capacidade produtiva da indústria nacional, o fortalecimento das cadeias produtivas, o crescimento das exportações e o apoio às inovações e à qualificação da mão de obra. Entre os representantes dos metalúrgicos do ABC, Sérgio Nobre (presidente do sindicato dos metalúrgicos do ABC entre 2008 e 2012) e Paulo Cayres (atual presidente da confederação nacional dos metalúrgicos da CUT) fizeram parte do conselho do setor automotivo (**Tribuna Metalúrgica**. São Paulo. 21 abr. 2012. Edição 3172). Disponível em: <http://www.smabc.org.br/smabc/tribunas.asp>. Acesso em 27/07/2016.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

nacionais e cujas montadoras investissem pelo menos 0,5% de sua receita bruta em pesquisa e desenvolvimento. De acordo com a medida, das doze etapas de fabricação de um veículo leve, oito deveriam ser executadas no Brasil e, no caso dos veículos pesados, das quatorze, dez seriam desenvolvidas aqui. Também foram estabelecidas normas de segurança (como a obrigatoriedade de freios ABS e airbags em todos os veículos produzidos a partir de 2014) e metas de eficiência energética a serem alcançadas até o ano de 2017⁷.

Na visão de Rafael Marques, que acompanhou de perto as negociações com o governo federal:

O Inovar Auto foi talvez o que mais se avançou no programa Brasil Maior. Nós atuamos a partir das seguintes medidas: primeiro o aumento dos impostos e segundo, a atração de novos entrantes, novas montadoras, para o Brasil. Nós estabelecemos inclusive as condições para os novos investimentos. Ninguém obteria vantagens se fosse simplesmente operar com CKDs no Brasil, ele teria de cumprir várias etapas de produção para aderir a primeira fase do InovarAuto. (MARQUES, R. 29/09/2016).

Entre os principais resultados da política destacam-se a redução da concorrência externa e a chegada de novas montadoras no país. Entre 2011 e 2014 (antes da recente desvalorização do real), a importação de veículos leves no Brasil caiu de 24,9% para 18,4% do total de veículos vendidos. No mesmo período, oito montadoras inauguraram novas fábricas: Toyota, em Sorocaba/SP (2012); Hyundai, Piracicaba/SP (2012); BMW, Araquari/SC (2014); Nissan, Resende/RJ (2014); Chery, Jacareí/SP (2014); FIAT/Chrysler, Goiana/PE (2015); Mercedes-Benz, Iracemápolis/SP (2016) e Honda, Itirapina/SP (2016) (ANFAVEA, 2016).

Entre os analistas de mercado, contudo, principalmente entre os representantes das montadoras chinesas, surgiram questionamentos em relação à elevação dos preços dos veículos e do

⁷ Decidiu-se aumentar em 30 pontos percentuais o IPI de todos os veículos e, em seguida, abater esse valor de acordo com a taxa de conteúdo nacional correspondente ao automóvel, para se evitar questionamentos na OMC. Isso, contudo, não evitou que mais tarde Japão e União Europeia questionassem o governo brasileiro.



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

custo de produção dos novos modelos⁸. Apesar dos incentivos e subsídios concedidos (contando, inclusive, com o apoio dos trabalhadores), entre os empresários permanecia um descontentamento em relação à “excessiva” carga tributária brasileira e ao custo do trabalho na composição do preço dos veículos:

O carro brasileiro, nós temos de ter uma consciência: o custo do Brasil é alto (MUNHOZ, M.; vice-presidente da GM no Brasil. Programa Brasil Metal. **Rede TVT**, 2014. A ind. automobilística, cap. 2, bloco 2, 00:10:16-00:10:22)

Por que nós temos um valor alto do veículo? Como eu disse, nós temos autopeças mais caras do que lá fora. A carga de impostos num carro popular, eu tenho de imposto adicionado 35%, enquanto nos Estados Unidos, na média lá, porque é estadual, o imposto é 8%. O custo total da mão de obra é mais caro do que lá fora, de novo, eu não estou falando do salário que a pessoa leva para casa, eu estou falando do custo total. (YABIKU JR., L. M. Programa Brasil Metal. **Rede TVT**, 2014. A ind. automobilística, cap. 2, bloco 3, 00:02:55-00:03:47)⁹

Esses argumentos, entretanto, estavam longe de representar um consenso entre os estudiosos e analistas do setor. De acordo com um estudo feito por Adam Jonas (2009), analista do banco de investimentos Morgan Stanley (Inglaterra) que comparou o preço do carro produzido no Brasil em diferentes realidades, mesmo com a nossa carga tributária, a margem de lucro das montadoras por aqui chegava a ser quase três vezes maior do que a de outros países produtores, sendo que nos últimos anos as filiais instaladas no país foram responsáveis por boa parte do lucro mundial de suas matrizes, com destaque para o elevado retorno existente nos modelos “off-roads” (Ex.: palio adventure, aircross, crossfox, sandero stepway entre outros) (JONAS, 2009, apud. LEITE J. S. Lucro Brasil faz o consumidor pagar o carro mais caro do mundo. **UOL**. São Paulo. 26 jun. 2011.

⁸ Segundo Sérgio Habib, presidente da JAC Motors no Brasil, ao dificultar as importações o governo brasileiro levou a montadora a adiar (sem previsão de retomada) os planos de construção de sua unidade em Camaçari/BA. Para ele as importações são importantes, pois permite as montadoras experimentarem e conhecerem primeiro o mercado nacional para depois iniciarem a produção local (HABIB apud. COSTA. Governo espantou as montadoras que viriam ao país. **Revista Veja**. São Paulo. 06/07/2014. Economia).

⁹ Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=lf2v_MZd1R4. Acesso em 26/07/2016.



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

UOL Carros.)¹⁰. Segundo o jornalista Joel Silveira Leite, os carros brasileiros eram mais caros, simplesmente porque as pessoas pagavam o preço definido pelas montadoras:

Você tem uma elite que paga por isso, não contesta e eles estão contentes com esse volume de vendas, já que a margem desse produto é muito grande. Eles preferem vender menos e ter uma margem maior (LEITE, J. S; jornalista e diretor da agência de notícias Autoinforme. Programa Brasil Metal. **Rede TVT**, 2014. A ind. automobilística, cap. 2, bloco 3, 00:04:40-00:04:51)¹¹.

Ao lado das polêmicas, as alterações na orientação econômica do governo federal e a queda nas vendas de veículos, ambas intensificadas no final de 2014, prejudicaram significativamente os investimentos e a manutenção dos empregos por parte da direção das montadoras. Diante do quadro de “esgotamento” do crescimento econômico, baseado na exportação de commodities, desoneração da folha de pagamentos e subsídios às fontes de energia (isto é, diante da perspectiva de aumento de impostos e dos insumos empregados na produção) (SINGER, 2015) as principais montadoras do ABC iniciaram o ano de 2015 com o anúncio de demissões. A primeira delas, a Mercedes-Benz, em dezembro de 2014, anunciou a dispensa de 244 trabalhadores, os quais, antes, estavam em layoff; no mesmo mês, a Volkswagen adotou prática semelhante e anunciou a demissão de 800 empregados. A Mercedes-Benz, frustrada em sua primeira tentativa, tentou repetir a ação em abril de 2015, com o anúncio de 500 demissões e; por fim, no mês de setembro, foi a vez da Ford que também anunciou a demissão de 200 trabalhadores (**Tribuna Metalúrgica**. São Paulo. Dez. 2014-Set. 2015. Edições, 3650, 3656, 3727, 3777)¹².

Entre os empresários do setor automotivo voltava com força às críticas em relação aos impostos; a baixa escala de produção (elevada no total, mas diluída em mais de 30 unidades

¹⁰ O estudo superou as questões de sigilo impostas pelas montadoras a partir da comparação dos preços do carro produzido no Brasil, no mercado mexicano. Após descontar o lucro das concessionárias mexicanas e do transporte (caminhão e navio) do veículo produzido em São Paulo até a Cidade do México, o autor chegou ao valor de custo dos veículos brasileiros e comparou os valores cobrados pelo mesmo veículo em diferentes lugares do mundo. Disponível em: http://omundoemmovimento.blog.uol.com.br/arch2011-06-01_2011-06-30.html#2011_06-27_18_42_25-142809534-0. Acesso em 27/03/2017.

¹¹ Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=lf2v_MZd1R4. Acesso em 26/07/2016.

¹² Disponível em: <http://www.smabc.org.br/smabc/tribunas.asp>. Acesso em 22/07/2016.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

industriais) e a suposta “terceira folha” (gastos com os funcionários assumidos pelas empresas, como condução e assistência médica, que deveriam ser papel do Estado). Pressionados e mobilizados, a direção do sindicato e os trabalhadores, pelo menos temporariamente, conseguiram reverter grande parte das demissões, com destaque para atuação em três frentes de negociação: na defesa dos compromissos de estabilidade dos empregos (ainda em vigência na Ford e na Scania), antecipação dos investimentos do Inovar Auto e, por último, na regulamentação e no estabelecimento de acordos coletivos nos moldes do Programa de Proteção ao Emprego (o PPE).

Estes últimos, os PPEs, basicamente consistem em acordos nos quais os trabalhadores, sindicato e empresas negociam a redução da jornada em até 30%, com o custeio pelo governo federal (por meio dos recursos do Fundo de Amparo ao Trabalhador¹³) da metade do percentual reduzido, até o limite de 65% da maior parcela do seguro desemprego, que hoje equivale a R\$ 1.643,72 (julho/2017). Discutido há pelo menos cinco anos pelos metalúrgicos, o intercâmbio entre os sindicalistas brasileiros e alemães foi importante para a formulação do programa, entretanto, o consenso entre as centrais sindicais (CUT, Força Sindical, UGT, CTB e Nova Central Sindical) e o governo só ocorreu no dia 19/11/2015 (Lei 13.189), em meio à crise política e econômica que se agravava no país.

Nunca foi ideia do sindicato negociar um programa como esse em meio há uma crise, tanto é que nós fomos conhecê-lo na Alemanha num dos melhores anos da indústria brasileira para o nosso setor que foi em 2011. Na Alemanha esse programa chamado *kurzarbeit*, foi criado nos anos 1980 e nunca tinha sido acionado. Ele foi acionado pela primeira vez na crise de 2008. A gente não queria negociar na crise, a gente queria criar um ambiente para que esse negócio fosse formatado e virasse uma política pública já naquela época de crescimento [2011], mas infelizmente as coisas não avançaram como a gente esperava. Não foi fácil o debate com as centrais

¹³ O FAT constitui-se num fundo composto pelas contribuições trabalhistas de empregados e empregadores que no ano de 2016 arrecadou cerca de 70 bilhões de reais (CODEFAT, 2016). Ele é responsável pelo custeio e a gestão de programas de enorme alcance como o Seguro Desemprego, o Abono Salarial e as políticas de estímulo ao desenvolvimento econômico. Segundo Guimarães, Comin e Leite (2001), no final dos anos 1990, o FAT e os programas por ele geridos eram uma importante novidade do ponto de vista institucional: “[tratava-se] de um fundo dirigido de forma tripartite (organismos empresariais, centrais sindicais e representantes de variadas esferas de governo), arranjo de escassa e recente tradição no Brasil” (GUIMARÃES, COMIN e LEITE, 2001, p.438).



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

sindicais, havia muita incompreensão entre as lideranças e entre o empresariado também (MARQUES, R. 29/09/2016).

Atualmente, existem na base do sindicato dos metalúrgicos do ABC onze PPEs ativos, que abrangem mais de 25 mil trabalhadores (com destaque para Volkswagen, Ford e Mercedes-Benz que começaram a utilizar o PPE em setembro de 2015)¹⁴. Com a maior parte dos acordos próximos do vencimento, o sindicato tem enfrentado dificuldades para a sua renovação. O caso da Mercedes-Benz seja, talvez, o mais ilustrativo das dificuldades enfrentadas pelo sindicato. Após manter durante nove meses, 9.800 empregados em regime de PPE, no dia 15 de julho de 2016, dias antes do vencimento do acordo, a empresa anunciou a demissão de quase 2 mil trabalhadores, forçando o sindicato a negociar um programa de demissão voluntária¹⁵.

Além do desgaste provocado pelas demissões, o programa tem sido duramente criticado pelos segmentos mais “combativos” do movimento sindical, inclusive no interior da própria CUT, que acusam o PPE de utilizar o FAT (ou seja, recurso dos trabalhadores) para introduzir, indiretamente, a prevalência do negociado sobre o legislado nos contratos de trabalho.

Recentemente (no dia 24/05/17) o governo Temer estendeu, via medida provisória a legislação do PPE até dezembro de 2018, com a manutenção das mesmas regras do programa anterior, alterando apenas a sua nomenclatura, que agora será PSE (Programa Seguro Emprego). Com a mudança da conjuntura política, ocorrida após a queda da presidente Dilma Rousseff (maio/2016), o programa corre o risco de distorções (entre elas, a perda de seu caráter temporário). Além disso, a continuidade de outras iniciativas, como o Inovar Auto (o Inovar Auto2) está

¹⁴ Nas montadoras as reduções nas jornadas e nos salários foram de 20%, com 10% dos salários sendo repostos pelo governo. As diferenças referiram-se apenas a cobertura dos acordos (9.800 trabalhadores na Mercedes; 8.400, na VW; e 3.447 na Ford) e a duração de cada um: nove meses na Mercedes e seis meses na VW e na Ford. (**Tribuna Metalúrgica**. São Paulo. Set. 2015. Edições, 3771, 3781 e 3782).

¹⁵ Em função dos protestos organizados pelo sindicato, paralisações diárias da produção (**TM**, 05/08/16), passeatas na via Anchieta (**TM**, 18/8/16) e encontro com o então Ministro interino do Trabalho, Ronaldo Nogueira (**TM**, 23/08/16); um mês depois do anúncio, a montadora reviu a sua estratégia e foi forçada a inaugurar um programa de demissão voluntária, que além das verbas rescisórias, previa o pagamento de um incentivo de R\$ 100 mil para todos os que aderissem. Com uma adesão de 1.005 empregados, um pouco abaixo das expectativas da montadora (de 1.400), no mês de setembro/2016, 370 trabalhadores foram demitidos sem receberem qualquer incentivo adicional.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

prejudicada em função do revés que o programa sofreu na OMC¹⁶ (novembro de 2016) e pela postura da atual equipe econômica do governo federal que manteve até março deste ano (até o dia 29/03/17) as desonerações que beneficiam o setor automotivo sem a exigência de contrapartidas. Essa mudança de orientação já é sentida entre os sindicalistas:

Nós temos muita conquista em risco hoje. Eu acho que nós construímos essa política, de rastreabilidade digital dos componentes, muito recentemente, eu nem diria que ela está em execução plena, pelo contrário, ela está embrionária. Eu acho que o risco de perdê-la é a principal ameaça na nova fase do Inovar Auto (...) Muita coisa que veio com ele, veio para ficar, como a eficiência energética, pois a indústria precisa desse rótulo, desse selo de indústria eficiente, menos poluidora, isso, por exemplo, é uma coisa que veio para ficar. A questão de engenharia e pesquisa também, eu acho que veio para ficar por uma questão de sobrevivência da empresa. Agora as questões sobre o conteúdo nacional e a forma de averiguar esse conteúdo, isso tudo, eu temo que acabe, porque esse governo tem um discurso muito mais neoliberal e as montadoras e as grandes autopeças aproveitam esse momento para ter mais flexibilidade, para tentar tirar essas recomendações ou essas exigências do Inovar Auto. (MARQUES, R. 29/09/2016).

V. Conclusões

As experiências do PPE, do Inovar Auto e, anteriormente, das câmaras setoriais demonstram, portanto, que, num setor totalmente internacionalizado como o automotivo, a atuação sindical, por mais que seja articulada com os governos, encontra-se diante de dois caminhos: 1) exige-se do poder público uma enorme concessão fiscal e medidas tributárias para proteger as empresas que

¹⁶ Em função da pressão exercida pelo Japão e pela União Europeia, a OMC solicitou que o Brasil suspendesse ou revisse imediatamente o InovarAuto e outras políticas setoriais adotadas no governo Dilma. Segundo o entendimento predominante na OMC as políticas brasileiras violaram três regras importantes dos acordos internacionais: não atrelar subsídio a investimentos no país, não exigir conteúdo local e não tributar de forma diferenciada os produtos importados e nacionais. Apesar da condenação preliminar, tanto a diplomacia brasileira quanto o Ministro da Fazenda, Henrique Meirelles, descartaram o risco de retaliações, pois os programas se encerrarão já nesse ano de 2017, ou seja, antes que as cortes superiores da entidade possam julgar os recursos (LANDIN e CUNHA. OMC condena política industrial do Brasil e pede revisão de incentivos. **Folha de São Paulo**. São Paulo. 11 nov. 2016. Mercado).



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

produzem localmente, mas investem o mínimo no país em ciência e pesquisa¹⁷; ou 2) flexibiliza-se as regras de entrada para as novas empresas, as quais optam por apenas importar ou montar os veículos no país. Isso pode até reduzir o preço dos automóveis, mas gera ainda menos empregos e conhecimento local.

Apesar dos investimentos que se possa atrair com medidas protecionistas e, até mesmo o crescimento temporário do emprego, os quais são sempre comemorados pelos sindicatos, sem uma política robusta de distribuição de renda e uma reforma tributária mais ampla – capaz de tributar os setores favorecidos da sociedade para compensar o Estado das desonerações da produção – esse tipo de estímulo ao desenvolvimento se torna insustentável e gera desequilíbrios de mercado. Atualmente há uma forte pressão das empresas sobre os trabalhadores do setor automotivo, pois a capacidade ociosa é elevada e, após a realização dos investimentos, temos uma indústria capaz de abastecer o mercado nacional com 5 milhões de veículos por ano, quando no seus melhores momentos o mercado consumiu 3,8 milhões de unidades.

¹⁷ A redução da carga tributária dos automóveis, como ocorreu no primeiro acordo da câmara setorial, nem sempre significa perda de arrecadação estatal e federal. Aquilo que o poder público perde em unidade, ele ganha em escala. Isso, contudo, depende da continuidade do consumo no mercado doméstico, o que é difícil de ocorrer num cenário de crise caracterizado pelo elevado endividamento das famílias e rebaixamento de salários.



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

VI. Bibliografía

ANDERSON, P. Câmaras Setoriais: histórico e acordos firmados – 1991/95. In: *Textos para Discussão, IPEA*, No. 667, Rio de Janeiro, 1999.

ARBIX, G. *Uma Aposta no Futuro. Os primeiros anos da câmara setorial da indústria automobilística*. São Paulo: Ed. Scritta, 1996.

BOITO JR, A. De volta para o novo corporativismo – A trajetória política do sindicalismo brasileiro. *São Paulo em Perspectiva*. Revista da Fundação SEADE, São Paulo, n.3, jul/set 1994.

CARDOSO, A; COMIN, A. Câmaras Setoriais, modernização produtiva e democratização nas relações de trabalho no Brasil: a experiência do setor automobilístico. CASTRO, N (Org.) *A Máquina e o Equilibrista. Inovações na indústria automobilística brasileira*. São Paulo: Paz e Terra, 1995.

GALVÃO, A; MARCELINO, P; TRÓPIA, P. *As Bases Sociais das Novas Centrais Sindicais Brasileiras*. Curitiba: Appris, 2015.

GUIMARÃES, N; COMIN, A; LEITE, M. Por um jogo de soma positiva: conciliando competitividade e proteção ao emprego em experiências inovadoras de negociação no Brasil. GUIMARÃES, N; MARTIN, S. (Orgs.) *Competitividade e Desenvolvimento. Atores e instituições locais*. São Paulo: 2001.

SILVA, L. *A Generalização difícil. A vida breve da câmara setorial do complexo químico seguida do estudo de seus impactos em duas grandes empresas do ramo*. São Paulo: Annablume: FAPESP, 2000.

MUNCK, R; WATERMAN, P. *Labour Worldwide in the Era of Globalisation: alternative union models in the new world order*. London: Macmillan Press, 1999.

RODRIGUES, L.M. *O Destino do Sindicalismo*. 2ª Ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, FAPESP, 2002.

SINGER, A. Cutucando onças com varas curtas. O ensaio desenvolvimentista no primeiro mandato de Dilma Rousseff (2011-2014). *Novos Estudos/CEBRAP*. São Paulo, n. 102, 2015, p. 39-67.

_____. *Os Sentidos do Lulismo. Reforma Gradual e Pacto Conservador*. São Paulo: Companhia das Letras. 2012.