



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE ECONOMIA**

LUÍS MARCELO DA SILVA DE MORAES

**TENDÊNCIAS RECENTES DO EMPREGO NA INDÚSTRIA
AUTOMOBILÍSTICA PAULISTA**

**DISSERTAÇÃO DE MESTRADO
APRESENTADA AO INSTITUTO DE
ECONOMIA DA UNICAMP PARA OBTENÇÃO
DO TÍTULO DE MESTRE EM
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO ÁREA DE
CONCENTRAÇÃO ECONOMIA SOCIAL E DO
TRABALHO.**

PROF. DR. MARCELO WEISHAAPT PRONI – ORIENTADOR

**ESTE EXEMPLAR CORRESPONDE À VERSÃO FINAL DA
DISSERTAÇÃO DEFENDIDA POR LUÍS MARCELO DA
SILVA MORAES E ORIENTADA PELO PROF. DR.
MARCELO WEISHAAPT PRONI.**

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large loop and several vertical strokes, positioned above a horizontal line.

CAMPINAS, 2012

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA POR
Maria Teodora Buoro Albertini – CRB8/2142 –
CEDOC/INSTITUTO DE ECONOMIA DA UNICAMP

M791t Moraes, Luís Marcelo da Silva de, 1972-
Tendências recentes do emprego na indústria automobilística paulista / Luís Marcelo da Silva de Moraes. – Campinas, SP: [s.n.], 2012.

Orientador: Marcelo Weishaupt Proni.
Dissertação (mestrado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia.

1. Indústria automobilística – São Paulo (Estado). 2. Emprego. 3. Salários. I. Proni, Marcelo Weishaupt, 1964-. II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Economia. III. Título.

12-031-BIE

Informações para Biblioteca Digital

Título em Inglês: Recent employment trends in the Paulista Automotive Industry

Palavras-chave em inglês:

Automobile industry – São Paulo (State)

Employment

Wages

Área de Concentração: Economia Social e do Trabalho

Titulação: Mestre em Desenvolvimento Econômico

Banca examinadora:

Marcelo Weishaupt Proni

Anselmo Luis dos Santos

Giorgio romano Schutte

Data da defesa: 27-02-2012

Programa de Pós-Graduação: Desenvolvimento Econômico

Dissertação de Mestrado

Aluno: LUÍS MARCELO DA SILVA DE MORAES

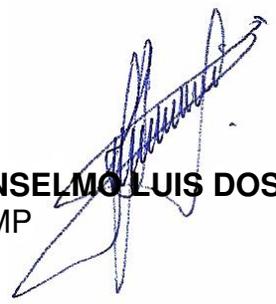
“Tendências Recentes do Emprego na Indústria
Automobilística Paulista”

Defendida em 27 / 02 / 2012

COMISSÃO JULGADORA



Prof. Dr. MARCELO WEISHAUPT PRONI
Orientador – IE / UNICAMP



Prof. Dr. ANSELMO LUIS DOS SANTOS
IE / UNICAMP



Prof. Dr. GIORGIO ROMANO SCHUTTE
UFABC

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, agradeço à Universidade Estadual de Campinas pela acolhida de três anos, um tempo de descobertas, aprendizado e vivência; ao Estado e à sociedade, pela realização destes estudos em uma universidade pública e gratuita e à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pelo financiamento desta pesquisa.

Agradeço aos meus pais, João Carlos e Célia, pelo amor e confiança; aos meus irmãos, Leonardo, Thiago e Fabrício, pelo carinho e força para superar as dificuldades. Agradeço à Cristina, pelo apoio e as discussões de trabalho.

Ao corpo de professores do Instituto de Economia, agradeço pela experiência de vida e pelos ensinamentos que apontaram caminhos na construção deste trabalho. Aos meus colegas de turma do curso, pela relação de carinho e respeito, bem como as sugestões e discussões de trabalho (às vezes acaloradas e provocativas). Ao corpo de funcionários da secretaria (Cida, Fátima, Susete) e o pessoal da biblioteca, sou grato pela amabilidade e dedicação. À Elaine, pelo constante apoio e esforço, em intermediar contatos com diversos atores e em discussões de trabalho.

Agradeço ao Sindicato dos Metalúrgicos de Campinas e Região (Donizetti); ao Sindicato dos Metalúrgicos de Taubaté e ao Sindicato dos Metalúrgicos de São José dos Campos pela atenção dada.

Ao Sindicato dos Metalúrgicos de São Bernardo do Campo, agradeço a figuras como Nelsi (Morcegão), Ana Nice, Adair (Boy), Elena e Warley (DIEESE/SMABC). Um abraço ao pessoal das OLT's, em especial, da Daimler (Aroaldo, Raimundinho e trabalhadores) e da Volkswagen (Sílvio, Ivo, Adilson e trabalhadores) pelo recebimento e carinho.

Ao pessoal da UFABC, agradeço pela oportunidade de assistir a seminários e agregar mais informações.

Agradeço à Professora Sheila (UFRJ), pela revisão de texto.

Agradeço à Banca Examinadora, aos Professores Giorgio Romano Schutte, Anselmo Luis dos Santos, José Dari Krein e Leda Maria Gitahy pelas considerações e sugestões, que puderam ser apreendidas na medida do possível.

Por fim, expresso a minha gratidão ao Prof. Dr. Marcelo Weishaupt Proni. Seu carinho e compreensão, bem como seu auxílio, ao longo de todo o processo de construção, foram importantes para a realização deste sonho.

RESUMO

O presente estudo se propõe a realizar uma análise da evolução do emprego no setor automobilístico no Estado de São Paulo na década de 2000, enfatizando os impactos da recente crise econômica. Em um primeiro momento, realiza um esforço para compreender questões referentes às transformações estruturais do setor, em especial aquelas que interferem na geração de postos de trabalho, no nível dos salários e no perfil dos trabalhadores. Para tal, utiliza como fonte principal de informações o Anuário ANFAVEA e a base de dados da RAIS, ligada ao Ministério do Trabalho e Emprego. Em um segundo momento, busca examinar as semelhanças e diferenças no que tange ao emprego nas montadoras situadas em três espaços: a Região Metropolitana de São Paulo, a Região do Vale do Paraíba e a Região Metropolitana de Campinas. Neste sentido, procura colocar em evidência a importância das políticas públicas e dos arranjos institucionais, assim como o papel dos atores na explicação da dinâmica do emprego no setor automotivo.

Palavras-chave: setor automotivo, emprego, salários, relações institucionais, Estado de São Paulo.

ABSTRACT

The present study aims to conduct an analysis of employment trends in the automotive sector in the State of Sao Paulo in the 2000s, emphasizing the impact of the recent economic crisis. At first, it makes an effort to understand issues related to structural changes in the industry, especially those that interfere with the job creation, the wage level and the workers' profile. For such, uses as the primary source of information the ANFAVEA Yearbook and the RAIS database, connected at the Department of Labour and Employment. In a second step, it explores the similarities and differences with respect to employment in the assembly plants located in three areas: the Metropolitan Region of São Paulo, the Paraíba Valley Region and the Metropolitan Region of Campinas. In this sense, it seeks to highlight the importance of public policies and institutional arrangements as well as the role of actors in explaining the dynamics of employment in the automotive sector.

Keywords: automotive sector, employment, wages, institutional relations, State of São Paulo.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO I – A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO BRASIL	9
1.1. A reestruturação produtiva na indústria automobilística nos anos 1990	11
1.2. Mudanças ocorridas após o regime automotivo.....	15
1.3. A indústria automobilística na década de 2000	22
1.4. A crise econômica recente e a indústria automobilística.....	35
CAPÍTULO II – A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA EM SÃO PAULO (1999-2010)	41
2.1. Configuração atual do ramo automobilístico	42
2.2. Relações institucionais na indústria automobilística	46
2.3. Tensões nas relações entre sindicatos e montadoras nas três regiões paulistas	59
2.4. Desempenho da indústria automobilística paulista no período recente	62
CAPÍTULO III – O EMPREGO NA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA PAULISTA (1999-2010)	67
3.1. Evolução do emprego (1999-2010)	68
3.2. A Evolução do salário médio no período	74
3.3. Perfil dos empregados no ramo automobilístico	82
3.4. Rotatividade e tempo de vínculo no estabelecimento	98
CONSIDERAÇÕES FINAIS	109
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	115
ANEXO	121

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1.1 – Evolução da Produção do Setor Automotivo, 1989-2010 (1990 = base 100)	24
Gráfico 1.2 – Distribuição do Valor de Transformação Industrial por Estados. Brasil, 1999/2009	29
Gráfico 1.3 – Distribuição dos trabalhadores empregados no Setor Automobilístico por Estados selecionados, dez/2008-dez/2010	30
Gráfico 1.4 – Índices de VTI, emprego e produtividade – Indústria Automobilística. Brasil, 1999/2009 (1999 = 100)	30
Gráfico 1.5 – Evolução do nível de emprego e salário médio no Setor Automotivo nacional, 1999-2009 (1999 = 100)	34
Gráfico 1.6 – Empregados admitidos e desligados no Setor Automobilístico, dez/2008-dez/2010	36
Gráfico 2.1 – Índice da Receita Líquida de Vendas do Setor Automotivo. Brasil e Estado de São Paulo, 1999/2009	66
Gráfico 3.1 – Evolução do nível de emprego no setor de fabricação de automóveis no Estado de São Paulo – 1999/2010.....	69
Gráfico 3.2a – Variação do emprego no setor de fabricação de automóveis no Estado de São Paulo – 1999/2010.....	71
Gráfico 3.2b – Variação do emprego no setor de fabricação de automóveis na RM de Campinas – 1999/2010.....	72
Gráfico 3.3 – Evolução do nível de emprego e faturamento do setor de fabricação de automóveis – Estado São Paulo.....	73
Gráfico 3.4 – Evolução do nível dos salários (em R\$) do setor automotivo. Estado de SP – 1999/2010.....	75
Gráfico 3.5 – Variação salarial no setor automotivo. Estado de SP – 1999/2010.....	76

Gráfico 3.6 – Diferenciais de salário inter-regiões do setor automobilístico. Estado de SP – 1999/2010.....	77
Gráfico 3.7 – Nível de salário e faturamento do setor de automóveis no Estado de São Paulo.	77
Gráfico 3.8 – Evolução da massa salarial no setor de fabricação de automóveis no Estado de São Paulo 1999-2010	79
Gráfico 3.9a – Variação do nível de emprego e salários no setor automotivo no Estado de São Paulo – 1999-2010.	80
Gráfico 3.9b – Variação do nível de emprego e salários no setor automotivo na RMSP – 1999-2010.....	80
Gráfico 3.9c – Variação do nível de emprego e salários no setor automotivo na RMC – 1999-2010.....	81
Gráfico 3.9d – Variação do nível de emprego e salários no setor automotivo na RVP – 1999-2010.....	82
Gráfico 3.10 – Distribuição das proporções de empregados segundo grau de instrução, no setor de fabricação de automóveis no Estado de São Paulo – 1999-2010.....	87
Gráfico 3.11 – Jornada de trabalho média no setor automotivo, SP – 1999-2010.....	89
Gráfico 3.12 – Participação na massa salarial do setor de fabricação de automóveis em SP – 2010	95
Gráfico 3.13 – Evolução da taxa de rotatividade no setor de fabricação de automóveis em SP, 1999-2010 (%)	102

LISTA DE TABELAS

Tabela 1.1 – Emprego no setor automobilístico Brasil, 1989-1999	13
Tabela 1.2 – Emprego no setor automobilístico Brasil, 1994-1999	13
Tabela 1.3 – Salário e evolução de rendimentos no setor automotivo, Brasil e São Paulo: 1994-1999	15
Tabela 1.4 – Receita líquida de vendas e investimento do setor automobilístico nacional. Brasil: 2000-2009	23
Tabela 1.5 – Balança comercial do setor automotivo, 1989-2010 (em US\$ mi)	25
Tabela 1.6 – Evolução do Valor de Transformação Industrial, do Emprego e da Produtividade na indústria automobilística. Brasil: 1999-2010 (VTI em mi reais)	28
Tabela 1.7 – Evolução do nível de emprego e salário médio no setor automotivo. Brasil: 1999-2009	33
Tabela 2.1 – Variação da produção física industrial do setor de veículos automotores - Brasil e São Paulo, anos selecionados (em %) (base média 2002 = 100)	64
Tabela 2.2 – Faturamento setor automobilístico Brasil e Estado de São Paulo, 1999-2009 (em 1.000 reais) (em valores correntes deflacionados pelo INPC dezembro/2009)	65
Tabela 3.1 – Nível de emprego no setor de fabricação de automóveis. Estado de São Paulo, 1999-2010	69
Tabela 3.2 – Evolução do nível de salário real médio no setor de fabricação de automóveis. Estado de SP e regiões, 1999-2010 (em R\$)	74
Tabela 3.3 – Distribuição da proporção de vínculos por gênero (1999 e 2010)	83
Tabela 3.4 – Distribuição da proporção de vínculos de empregados por faixa etária (1999 e 2010)	84
Tabela 3.5 – Distribuição da idade média dos empregados por faixa etária (1999 e 2010)	85
Tabela 3.6 – Distribuição da proporção de vínculos por grau de instrução, 1999 e 2010 (em %)	86
Tabela 3.7 – Distribuição da proporção de vínculos faixa de hora contratual, 1999 e 2010 (em %)	89

Tabela 3.8 – Distribuição dos vínculos por faixas de rendimentos (em múltiplos de salários mínimos). Estado de São Paulo: dezembro de 2010	91
Tabela 3.9 – Distribuição dos vínculos de emprego na Indústria de Transformação por faixas de rendimentos (em múltiplos de salários mínimos). Estado de São Paulo: dezembro de 2010	91
Tabela 3.10 – Distribuição da proporção do número de vínculos e rendimento médio (medido em salários mínimos) por grupos ocupacionais em 2010	93
Tabela 3.11 – Distribuição do número de vínculos e rendimento médio medido (em salários mínimos) por grupos ocupacionais na Indústria de Transformação em SP – 2010	97
Tabela 3.12 – Evolução da taxa de rotatividade na indústria automobilística e na indústria de transformação em São Paulo (1999-2010)	101
Tabela 3.13 – Taxa de rotatividade por grau de instrução em 2010	103
Tabela 3.14 – Taxa de rotatividade por faixas de rendimento em 2010	104
Tabela 3.15 – Taxa de rotatividade por grupos ocupacionais em 2010	105
Tabela 3.16 – Distribuição do número de vínculos e tempo médio no estabelecimento medido (em anos) no setor de fabricação de automóveis em SP – 2010.....	106
Tabela 3.17 – Distribuição do número de vínculos de empregados e tempo de trabalho por grau de instrução	106
Tabela 3.18 – Distribuição do número de vínculos de empregados e tempo de trabalho por faixa salarial	107

LISTA DE QUADROS

Quadro 1.1 – Configuração industrial/espacial do setor automobilístico brasileiro pós-NRA	20
Quadro 2.1a – Novas/Entrantes	42
Quadro 2.1b – Consolidadas	43
Quadro 2.1c – Remodelação/expansão	43
Quadro 2.2 – Configuração industrial/espacial do setor automobilístico do Estado de São Paulo	45
Quadro 2.3 – Estrutura Sindical no setor automobilístico	60

INTRODUÇÃO

A indústria automobilística¹ ajudou a impulsionar o processo de industrialização brasileira e a definir um padrão de emprego de referência para os trabalhadores assalariados em grandes empresas privadas no País. O desenvolvimento da indústria no Brasil é tangenciado e, em certa maneira, confunde-se com a trajetória de avanço do setor automotivo, o qual contribuiu para a etapa de amadurecimento do processo de industrialização. Em paralelo, as montadoras de veículos se tornaram atores importantes na construção de um sistema de relações de trabalho mais moderno, além de atuarem como dínamo na geração de empregos de melhor qualidade na economia brasileira.

A indústria automobilística se concentrou no estado de São Paulo, em especial na região do ABC. Em seguida, houve um processo de interiorização das plantas produtivas, com preferência para a região do Vale do Paraíba. E, posteriormente, nos anos 1990, ocorreu um movimento em direção à região de Campinas². Os dois primeiros movimentos se inserem no processo de desenvolvimento nacional puxado pela industrialização. O terceiro ocorreu num contexto distinto, marcado pela ausência de uma política industrial alinhada com o desenvolvimento nacional e por um menor encadeamento com outros ramos produtivos.

Nos anos 1990, em meio à onda neoliberal, o setor automotivo foi exposto à abertura econômica, com impactos diretos sobre a produção e o emprego. A fábrica de automóveis tradicional perdeu

¹ Os termos “indústria automobilística” e “setor automotivo”, utilizados neste estudo, se referem ao conjunto dos estabelecimentos incluídos em Fabricação de Veículos Automotores, Camionetas e Utilitários – Classe 29.107, de acordo com a Classificação Nacional de Atividades Econômicas – CNAE (CNAE, 2007: 51). Portanto, não incluem as empresas que fabricam autopeças, nem outras empresas associadas à produção de veículos.

² A cidade de Campinas possuía, até 1995, uma unidade de produção de ônibus da Mercedes-Benz, cuja planta fora desativada com o anúncio do projeto da empresa em Juiz de Fora (MG). Atualmente, concentra atividades como distribuição e logística de peças, abastecendo as unidades de São Bernardo do Campo e Juiz de Fora, assim como fornecendo assistência técnica.

competitividade, dando lugar a novas configurações produtivas. O processo de reestruturação produtiva, enfatizado pelas montadoras paulistas, agravou ainda mais a questão do emprego, apoiada em um movimento de fragilização do aparato trabalhista. O balanço desta década apontou uma forte retração do emprego formal que, dado o crescente aumento da produtividade, parecia ser irreversível³. Além disso, a estratégia de modernização com redução de custos reforçou a incorporação de novos espaços. Estes fenômenos justificam a preocupação com os rumos da indústria automobilística paulista, considerando o futuro dos metalúrgicos e do movimento sindical.

Ao longo da década passada, o faturamento das montadoras voltou a crescer de forma expressiva, assim como houve um aumento significativo no nível de emprego e uma recuperação do salário médio contratual. Observando o setor no Estado de São Paulo, a receita de vendas imprimiu uma dinâmica de crescimento expressivo na segunda metade da década. O nível de emprego variou com intensidade diferente em cada região do estado, apresentando uma tendência de recuperação. O salário médio obteve importantes reajustes, com ganhos reais durante este período, reflexo do aumento da produtividade e dos acordos entre as montadoras e os sindicatos.

Porém, no último trimestre de 2008 e no início de 2009, a crise econômica que atingiu o País teve efeitos diretos sobre a produção de veículos e colocou em questão a sustentação daquela tendência positiva que vinha se delineando.

Reportagem publicada no início da crise financeira recente ressalta que, após um período de dois anos de crescimento acelerado, em um primeiro momento, o setor sente os reflexos da crise, em especial a falta de financiamento:

Os últimos dois anos foram mágicos para a indústria automotiva brasileira. Enquanto em 2006 a produção de automóveis atingiu 2,61 milhões de unidades, apenas nos primeiros dez meses de 2008 foram fabricados 2,92 milhões. Mesmo assim, o momento é de expectativa e incerteza.

Tudo por causa da crise financeira mundial, cujo resultado foi a drástica redução das linhas de crédito para financiamentos. De setembro para outubro, as vendas de veículos no Brasil caíram 13,8% (de 462.356 para 398.507), a primeira queda em exatos dois anos.

³ Ainda nesta década, entre 1992-93, com a experiência das Câmaras Setoriais, o setor reviveu um curto momento de retomada de crescimento da produção no setor, com recuperação de empregos e salários.

Os reflexos na produção também já são visíveis: diminuição de 1,3% no mesmo período. Os estoques das montadoras atingiram 297,7 mil veículos novos no final de outubro, volume superior à produção do mês (296,3 mil), suficiente para abastecer o mercado durante 38 dias de vendas.

No discurso, a grande maioria das montadoras afirma que a crise não irá afetar os planos estratégicos para o Brasil - antes da onda de pessimismo que assola os mercados, estimavam-se investimentos de 23 bilhões de dólares no setor até 2012. (...)

Falta dinheiro

Para as grandes montadoras, o principal problema da crise é a redução da captação de dinheiro para oferecer financiamento aos seus clientes. Com a diminuição dos prazos e o aumento do preço das parcelas, houve queda nas vendas (70% dos veículos são financiados no país).

Muitas fábricas anunciaram férias coletivas (caso da GM, Fiat e Ford) aos funcionários para não desequilibrar ainda mais seus estoques.⁴

A falta de crédito, junto com a desvalorização cambial (custo de insumos mais elevado) e o abalo no clima de confiança (sem perspectiva de melhora no curto prazo) influenciou na dinâmica do setor e afetou o emprego. De acordo com reportagem do jornal *Folha de São Paulo*, alguns dos setores mais dinâmicos do País foram os que mais eliminaram postos de trabalho desde setembro de 2008:

Antes no rol dos líderes da vigorosa expansão da economia de 6,8% no acumulado até setembro, material de transporte (inclui a indústria automobilística) e metalurgia (siderurgia) estão entre os que mais desempregaram em novembro.

Esses ramos perderam, respectivamente, 11,6 mil e 11 mil empregos formais naquele mês, (...) com base em dados do Caged (Cadastro Geral de Empregados e Desempregados). Os números correspondem ao saldo líquido entre admissões e demissões informadas pelas empresas ao Ministério do Trabalho e Emprego.⁵

A crise de 2008, ao trazer à tona as contradições do setor automotivo, enfatizou a necessidade de políticas públicas, com a recuperação de um esforço por parte do Estado frente às questões que se sobrepunham como a manutenção dos níveis de produção e emprego. Deve-se ressaltar que o Governo federal entendeu a indústria automobilística como prioritária para o enfrentamento da crise e conferiu um status privilegiado aos atores vinculados a este setor. Nesta perspectiva, abrem-se três áreas de relevo: as políticas governamentais propostas pelo Governo Lula; a rodada de reestruturação produtiva (que as montadoras realizavam naquele momento) e a reação do movimento sindical ante tais acontecimentos.

⁴ NISHIHATA, L. "Crise desafia a indústria automotiva", *Portal IG*, 15/11/2008.

⁵ SOARES, P. "Setor que puxa PIB agora lidera cortes", *Folha de São Paulo*, 18/01/2009.

A defesa do emprego aparece como uma prerrogativa do Governo no encaminhamento da questão, mas este não é o ponto de vista das montadoras⁶. Mesmo com a redução do IPI e a retomada do crescimento das vendas (com lista de espera de 30 dias para entrega no caso de alguns modelos), o setor continuou ajustando a mão de obra às suas necessidades, desrespeitando os acordos entre os atores.

Segundo reportagem da *Folha de São Paulo*, em janeiro de 2009:

Alguns setores aproveitam a crise para fazer o ajuste interno para garantir sua base de lucro maior. Com a redução de IPI, está crescendo a venda. Então, se está vendendo mais carro e se o estoque está circulando, para que demitir? (...) Nos primeiros 15 dias de janeiro deste ano, o Brasil vendeu 89 mil automóveis. Nos primeiros 15 dias de janeiro de 2008, quando não havia crise, o país vendeu 91 mil carros. Que crise é essa que pode obrigar a demitir tanta gente do setor automotivo?⁷

Estas perguntas nos levam a questionar as bases institucionais que amarram os acordos, ao mesmo tempo em que catalisam ou amortecem as forças em disputa. Como ilustração, vale citar o estudo de Taniguti (2010), referente às relações de trabalho na Toyota de São Bernardo do Campo e de Indaiatuba, mostrando elementos comuns e diferenças substantivas entre as práticas desta montadora nas duas unidades, assim como os diferenciais salariais e nas características dos trabalhadores. Além disso, esta comparação ajuda a entender a distinção entre a ação sindical dos metalúrgicos nas duas regiões.

Neste sentido, outro eixo de investigação que se abre diz respeito às diferenças no perfil dos trabalhadores e na demanda de mão de obra existente nas montadoras atualmente em atividade no Brasil. Neste caso, é importante verificar se há diferenças substantivas entre regiões com distintos arranjos institucionais. Além disso, como existem empresas instaladas há mais tempo e outras que vieram mais recentemente, parece oportuno examinar as semelhanças e diferenças no que tange ao emprego nas montadoras situadas em municípios paulistas.

⁶ Segundo reportagem do jornal *Valor Econômico*, em janeiro de 2009, o então Ministro do Trabalho Carlos Lupi criticou duramente os setores que, mesmo tendo recebido benefícios fiscais, estavam promovendo ajustes. E considerou a ideia de punição às empresas: “(...) que os bancos oficiais passem a exigir a manutenção de empregos como uma das condições para a liberação de crédito às empresas”. Cf. RODRIGUES, A. “Lupi quer vincular crédito oficial à manutenção de emprego”, *Valor Online*, 13/01/2009.

⁷ SIMIONATO, M. “Lupi vê má-fé das montadoras em demissões”, *Folha de São Paulo*, 24/01/2009.

Estas diferenças entre as tensões nas relações sindicais e no perfil dos ocupados, quando se comparam duas plantas da mesma empresa, mas localizadas em dois espaços distintos – SBC e Indaiatuba – permite-nos formular a seguinte hipótese: diferenças no ritmo de geração de empregos, diferenciais de salário e de rotatividade, assim como diferenças no perfil dos trabalhadores não se explicam por motivos técnicos (padrão tecnológico, complexidade da produção), mas em razão de distintos arranjos institucionais e de distintas condições de ação sindical.

Convém esclarecer que a noção de “arranjo institucional”⁸ remete-nos à ideia de um arcabouço de políticas, com um padrão específico de relação que se desdobra sobre uma base técnica, legislativa, jurídica, administrativa e governamental, articulando um conjunto de atores em um contexto determinado. Podemos entender tal padrão como resultado de práticas ou ações que se reproduzem com regularidade. Além disso, à institucionalidade se vinculam elementos tais como: organização, espaço e identidade, cultura e temporalidade, bem como o desenvolvimento de proteção ou estímulos movidos pelos atores⁹. Nosso interesse é observar a dimensão institucional nesse processo, entendendo-a como um dos vetores centrais no ciclo automobilístico recente.

O presente estudo se propõe a realizar uma análise da evolução do emprego no setor automobilístico no Estado de São Paulo entre 1999 e 2010. Resulta de um esforço para compreender determinadas questões referentes às transformações recentes, seja na esfera institucional ou na esfera no mundo do trabalho. Questões que ganham relevo em face da recuperação deste setor com a retomada do crescimento da economia brasileira na década passada e, principalmente, dos desdobramentos a partir da crise econômica de 2008-09. Partindo destas questões, transitamos inicialmente pelas transformações espaciais, com a inclusão de novas áreas e o encerramento/desativação de unidades (plantas). Avançamos pelo arranjo institucional,

⁸ De acordo com Castells, “as instituições compreendem as organizações investidas de autoridade necessária para desempenhar tarefas específicas em nome da sociedade como um todo” (1999: 173).

⁹ No capítulo 2, veremos como estes elementos contribuem para o entendimento das “relações industriais” proposto por Dunlop (???)

através do jogo que mede a força dos atores e, através dele, pode haver um respaldo para tais alterações. E, sobretudo, impacta o emprego, que é nossa preocupação central.

Mais especificamente, o objetivo é analisar as mudanças que aconteceram no nível e no tipo de empregos existentes na indústria automobilística paulista em função das transformações verificadas na última década (em especial, o impacto da recente crise e da recuperação subsequente). Assim como explorar a hipótese de que os diferentes arranjos institucionais nas três regiões do estado de São Paulo afetam o emprego, o salário e o perfil dos trabalhadores neste ramo de atividade econômica.

O foco da análise é o Estado de São Paulo, porque neste espaço ocorreu a reestruturação produtiva nas montadoras e é onde existe um nível mais avançado e complexo em termos de relações industriais, com maior densidade de conflitos e tradição de negociação coletiva.

Este esforço implica em delimitar nosso objeto de análise, que se refere aos três polos industriais automobilísticos neste Estado: a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), espaço central da indústria automobilística no Brasil, a Região Metropolitana de Campinas (RMC), importante pelo movimento de expansão vigorosa nos anos 2000 e, RVP, a Região do Vale do Paraíba (RVP), com impacto sobre o desenvolvimento local. Como centros produtores/montadores de veículos, destacamos: na RMSP, a Capital, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul; na RMC, Campinas, Indaiatuba e Sumaré; e na RVP, São José dos Campos e Taubaté. Nesta conformação, espaços como São Carlos, Sorocaba e Tatuí, em função do seu peso relativo, não foram contemplados na pesquisa.

No capítulo I, em *A Indústria Automobilística no Brasil*, buscamos observar os movimentos referentes a emprego e salário no início nos anos 90 e 2000. Vemos como o setor vai sendo impactado pelas políticas incorporadas pelo Estado. Analisamos as motivações à desconcentração, as novas conformações estruturais e que políticas são propostas nos anos 1990. Este movimento nos leva a compreender os impactos desde os movimentos do setor, a entrada de novos atores, sua desconcentração no Estado de São Paulo, até o momento da crise em 2008.

No capítulo II, *A Indústria automobilística em São Paulo (1999-2010)*, aprofunda o exame sobre as relações propostas ao Estado de São Paulo. Observamos a reconfiguração do setor, com a entrada de novos atores e espaços; o papel da institucionalidade e as tensões no movimento sindical metalúrgico e, por fim, o desempenho econômico do setor no Estado.

O capítulo III, *O emprego na indústria automobilística paulista (1999-2010)*, propõe-se a verificar o comportamento do nível de emprego nos polos automotivos situados em São Paulo. Mediante o auxílio de dados do CAGED/MTE e RAIS/MTE, além do emprego, investigamos a relação com outras variáveis, como o salário, assim como elaboramos um perfil dos trabalhadores e analisamos a rotatividade no setor automobilístico.

Nas considerações finais, são retomados os argumentos centrais desenvolvidos em cada capítulo e são sugeridas algumas reflexões adicionais.

O Anexo apresenta, em uma perspectiva esquematizada, um painel com os principais conflitos e tensões do movimento sindical na última década, reforçando a questão do arranjo institucional.

CAPÍTULO I

A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO BRASIL

Este capítulo se propõe a apresentar um painel sobre o comportamento da produção, do emprego e do salário no complexo industrial automobilístico no Brasil em um período recente. Devemos entender a indústria automobilística como resultante de um amplo processo de transformações históricas, reflexo de uma etapa do desenvolvimento capitalista contemporâneo e que, diante de tais condicionalidades, teve o papel de recolocar a questão do trabalho no país dentro sob um novo prisma: organizado, moderno e com algum tipo de proteção.

A intenção é tentar compreender as características desse processo verificado na indústria brasileira como um todo a partir dos anos 1990 e, mais especificamente, no setor automobilístico do Estado de São Paulo, pontuando questões-chave que servirão para a reflexão proposta neste estudo. Dada a concentração estrutural da indústria automobilística neste Estado, interessa-nos examinar de modo geral os impactos gerados sobre o setor.

De início, não podemos perder de vista alguns elementos importantes do contexto de época: o país viveu nos anos 1980 uma trajetória de estagnação produtiva, afetado pelos rumos das negociações da dívida externa, pelo ambiente inflacionário. Tal período foi tão emblemático, que lhe foi conferida a alcunha de “década perdida”, em função das ilusões do crescimento econômico.

Uma questão emerge com força: a conjuntura dos anos 80 preparou o terreno para as reformas liberalizantes ou foi uma rota defensiva? Estava em curso um processo de abertura já reivindicado pelo setor empresarial e a elite conservadora, vendido como *one way*. Lançavam um olhar para fora, a reestruturação levada a cabo pelas grandes empresas era sinal da flexibilização imposta pelas transformações dos anos 70, mas (mal) traduzida aqui por modernização das relações industriais. Diante de tais circunstâncias, cabia ao Estado criar os mecanismos para avançar na transição.

Já ao fim do Governo Sarney, pode-se atestar que o Estado abandonou sua agenda pró-desenvolvimento e se alinhou ao Consenso de Washington. Esses elementos combinados favoreceram a emergência do discurso liberal, personificado em Fernando Collor a ideia do “novo”, a necessidade de uma modernização das condições estruturais do país, para recuperar o crescimento dos anos 70.

A transição para o novo padrão foi encaminhada pelo Estado, em meio a medidas de forte viés liberal. O Estado preparou o terreno para a entrada de novas montadoras, algo há muito acalentado, no sentido de modernizar o parque industrial, dar nova configuração ao setor automobilístico e também, contrarrestar forças com as quatro grandes¹⁰. Até 1990, esta indústria apresentava características de mercado bem particulares: produção fordista; baixo dinamismo tecnológico/desemprego; fortemente concentrado em quatro Global Players em um regime de fortíssima proteção. As contradições que marcaram o setor por mais de duas décadas estavam ali desveladas. Na relação conflituosa entre governo e montadoras, a consequência como a queda do investimento e o fechamento da fundição na planta da Ford em Taubaté¹¹ fora justificada pela perda de competitividade e encontra eco entre os atores, para justificar o quadro de arrefecimento e a necessidade de se propor reformas pró-abertura.

¹⁰ Dentre essas medidas, estava um forte ajuste macroeconômico, câmbio valorizado, taxa de juros elevada e avançar na desregulamentação das relações capital-trabalho, implicando no recorte de direitos sociais dos trabalhadores e flexibilizando as regras de política social.

¹¹ Havia um temor generalizado que irrompesse um desmonte do setor, com o fechamento de plantas.

1.1. A reestruturação produtiva na indústria automobilística nos anos 1990

Os primeiros anos da década de 1990 podem ser caracterizados por uma abertura descontínua, tentando ser gradual e se mostrando abrupta. “A implementação das políticas agravou os desequilíbrios internos a cada âmbito de política, assim como o seu entrelaçamento. (...) Entrelaçada com os resultados da política macro, a Pice acabou por constituir um círculo cumulativo de natureza perversa” (ERBER; VERMULM, 1993: 257)¹². De câmaras setoriais, surtos de importações e, entre avanços e recuos, a ênfase implicou na delimitação de um programa automotivo¹³ que veio a conduzir, na segunda metade desse período, um novo ciclo de investimentos.

No entanto, essas condições não eram *per se* suficientes e quanto mais esse processo avançava, mais claro ficava que não poderia ocorrer de modo espontâneo ou fortuito. As montadoras consideravam outros condicionantes¹⁴. No plano interno, segundo Consoni e Quadros (2003), estes investimentos significaram a oportunidade de ampliar o mercado de consumo de veículos, referenciados pela proximidade do Brasil com outros mercados consumidores e a formulação de políticas industriais de grosso calibre¹⁵. No externo, face ao entendimento de Luedemann (2005), a conformação dos blocos econômicos e a aplicação do regime de acumulação flexível traduziram-se como elementos-chave para explicar esse processo e contribuíram para a aproximação e integração das filiais das montadoras na América do Sul¹⁶.

¹² A Pice representou uma ruptura estrutural, ao alterar bruscamente o quadro regulatório da indústria brasileira (ERBER; VERMULM, 1993: 257). Assinala o fim das políticas setoriais e verticais.

¹³ De acordo com Luedemann (2005), o Regime Automotivo sinalizou uma das intenções do Estado ao mercado, ao estabelecer um prazo de entrega de projetos de investimentos em novas plantas no país, até 1997, prorrogado para até 1998. Com o aumento da produção e das vendas internas, pela via da ampliação ao crédito, em 1997, as montadoras interessaram-se em fazer novos investimentos na América do Sul. Além disto, a estagnação do setor no centro do sistema conduziu uma parcela dos investimentos para países em desenvolvimento com mercados não-saturados e possibilidade de crescimento.

¹⁴ A título de sugestão para avançar no tema das estratégias globais das montadoras, indicamos: Amatucci; Bernardes (2008), Carvalho (2005), Cerra; Maia; Alves Filho (2010), Consoni; Quadros (2003), Mariotto (2003) e Salerno et al. (2002).

¹⁵ Embora o tamanho do mercado consumidor brasileiro e a abertura da economia tenham sido fatores decisivos por trás da onda dos novos investimentos, é necessário mencionar o papel das políticas governamentais para este setor, especificamente as resoluções tomadas no âmbito das Câmaras Setoriais e do Regime Automotivo. Tais políticas tiveram papel importante na atração de novas montadoras para o Brasil, ampliando a competitividade local (CONSONI; QUADROS, 2003: 7).

¹⁶ Com a formação do Mercosul, “as multinacionais buscaram novas vantagens comerciais e benefícios fiscais e aduaneiros entre Brasil e Argentina” (LUEDEMANN, 2005: 106). Este movimento de reorganizar a cadeia de fornecimento e racionalizar custos de produção favoreceu a ampliação do mercado da indústria automobilística.

Em linhas gerais, o processo de abertura provocou uma redução das relações intersetoriais da economia brasileira, de acordo com Carneiro (2002), ao expor e fragilizar setores industriais à concorrência externa, com rupturas de elos, quebras de empresas e a precarização das condições de trabalho. No caso do setor automobilístico, as novas formas de relações produtivas, com gerenciamento da cadeia, com redes de sistemistas e contratos com pesadas cláusulas significaram graves dificuldades ao setor de autopeças. Não por acaso, “(...) a indústria automotiva transformou-se em espaço da reestruturação organizacional e produtiva, cujas plantas têm ampliado a produtividade e se transformado em laboratório de métodos japoneses de gestão” (LUEDEMANN, 2005: 104).

As mudanças enfatizadas pelas montadoras, segundo Pochmann (1999: 92), se situaram nos seguintes aspectos:

(...) nas decisões sobre a reorganização da produção (just-in-time, controle estatístico de processo, layout, logística), na gestão dos recursos humanos (terceirização da mão de obra, redução de hierarquias funcionais, treinamento de mão de obra, incentivos monetários) e na conduta empresarial (desverticalização da produção, focalização, lançamento de novos e diversificados produtos).

Em resumo, podemos compreender as profundas mudanças desencadeadas no bojo da indústria automobilística brasileira¹⁷ nos anos 1990, como consequência de um amplo e vigoroso processo de reestruturação produtiva, que propõem a revisão do padrão anterior mediante racionalização e flexibilização das relações de produção. Claramente, significou uma vitória das montadoras sobre os sindicatos, o que teve impacto sobre o padrão de emprego e representou perda de benefícios que haviam sido conquistados pelos trabalhadores.

Se a década de 80 tinha representado para o setor automobilístico um período de oscilações tendendo à estagnação da produção, do emprego e dos salários, no início dos anos 90 houve um agravamento desse quadro. A nova conjuntura implicou em maiores dificuldades para o setor, que se precipitaram com a abertura econômica e se refletiram principalmente no que tange ao salário médio e ao nível de emprego.

¹⁷ A indústria automobilística se configura em um laboratório produzindo várias reações. Cardoso (2006) mapeia as principais transformações ocorridas na indústria automobilística na década de 1990: a reestruturação produtiva, a reestruturação das relações interfirmas, a guerra fiscal e o impacto da nova espacialização do complexo automobilístico e a nova conformação do emprego das relações industriais.

Na Tabela 1.1, com base nos dados da Anfavea, verificamos uma retração de 29,1% na ocupação no período 1989-1999. Essa queda se acentuou em dois momentos: no período 1990-91, resultante da abertura abrupta e da conjuntura recessiva do Plano Collor I (-7,6%) e, em 1997-98, reflexo de intensas mudanças no setor automotivo (20,9%).

Tabela 1.1 – Emprego no setor automobilístico Brasil, 1989-1999.

Ano	Emprego	Varição
1989	118.369	100,0
1990	117.396	99,2
1991	109.428	92,4
1992	105.664	89,3
1993	106.738	90,2
1994	107.134	90,5
1995	104.614	88,4
1996	101.857	86,1
1997	104.941	88,7
1998	83.049	70,2
1999	85.100	71,9

Fonte: Anfavea.

As informações da RAIS (Tabela 1.2) nos mostram o fluxo da ocupação no setor automotivo nacional e paulista, a partir de 1994.

Tabela 1.2 – Emprego no setor automobilístico Brasil, 1994-1999.

Ano	Emprego		Índice	
	Brasil	São Paulo	Brasil	São Paulo
1994	86.427	65.872	100,0	100,0
1995	83.757	65.291	96,9	99,1
1996	86.429	64.659	100,0	98,2
1997	77.206	52.452	89,3	79,6
1998	70.809	53.661	81,9	81,5
1999	65.509	45.613	75,8	69,2

Fonte: MTE – RAIS.

No período 1994-99, o setor automotivo nacional sofreu uma perda de 24% no estoque de empregados, enquanto no Estado de São Paulo notamos uma queda ainda maior, de quase 31% de empregados. A tendência de queda persistente no nível de emprego ao final dos anos 90 tem vinculação com o processo de reestruturação que se dá nas grandes montadoras, às vésperas da

abertura dos novos projetos, que se adéquam às condicionalidades do novo regime automotivo e com o movimento de desestruturação do mercado de trabalho que se aprofunda no final daquela década.

Conforme Cerqueira (2003: 48):

Em linhas gerais, o comportamento do emprego no setor automotivo a partir dos anos 90 apresentou trajetória distinta do desenvolvimento da produção. Enquanto que, nas décadas anteriores, os ritmos de crescimento da produção e do emprego caminhavam conjuntamente, constatou-se, na atualidade, que, se por um lado, a produção consegue elevar-se periodicamente, por outro lado, o estoque de trabalhadores não acompanha esses incrementos – verificando-se, muitas vezes, reduções no volume de emprego.

De fato, nos anos 90 se aprofundou esta tendência, com a retomada do crescimento da produção e a retração do emprego.

Há uma grande dificuldade no registro de dados sobre o rendimento dos trabalhadores no ramo automotivo para o início dos anos 90. Na RAIS, por exemplo, informações com maior nível de precisão só encontraremos a partir de 1994.

Comin (1998: 171) recupera dados referentes ao salário real dos trabalhadores metalúrgicos da região do ABC, no período 1988-1997. Através deste estudo, podemos observar que, durante este período, os salários reais dos trabalhadores assumem uma trajetória de queda, com maior intensidade em dois momentos: em janeiro de 1989, no Plano Verão e no primeiro semestre de 1990, no Plano Collor. Em dezembro de 1991 o salário real conservava cerca de 60% do valor de meados de 1988. Esta tendência declinante é freada entre 1993-94, com uma estabilização nos salários reais, em função dos acordos nas câmaras setoriais. Com o Plano Real, face à desindexação da economia, os salários têm uma nova rodada de queda e aprofundam mais ainda essa depressão. Estimam uma perda em torno de 60% em relação a abril de 1988.

Os dados da RAIS, por sua vez, mostram-nos um crescimento dos salários reais tanto para Brasil quanto para o Estado de São Paulo, com uma dinâmica similar em função da dimensão da indústria automobilística paulista. Os rendimentos no setor automotivo crescem no período 1994-97(61,4% para o Brasil e 77,3% para São Paulo) e a partir dali, ocorre uma perda que praticamente absorve boa parte daquele ganho no período anterior, movimento também similar

aos dois grupos. Esse ganho talvez esteja relacionado à ênfase na reestruturação, que está ocorrendo neste momento e pode buscar uma melhor resposta no comportamento da variável emprego (Tabela 1.3).

Tabela 1.3 – Salário e evolução de rendimentos no setor automotivo. Brasil e São Paulo – 1994-1999.

Ano	Emprego		Índice	
	Brasil	São Paulo	Brasil	São Paulo
1994	1.830,71	2.073,93	100,00	100,0
1995	2.045,77	2.240,04	111,7	108,0
1996	2.581,79	2.987,98	141,0	144,1
1997	2.954,71	3.677,26	161,4	177,3
1998	2.316,80	2.572,06	126,5	124,0
1999	2.040,14	2.212,93	111,4	106,7

Fonte: MTE – RAIS.

Importante ressaltar que, nos anos 90, tanto o salário real quanto o emprego acentuam o seu processo de corrosão, ainda que o salário tenha ligeira valorização, em função da própria expulsão de trabalhadores na planta neste período. Parte destas dificuldades se verifica no descolamento do ritmo do emprego em relação à produção, do fim de uma política salarial, o que em primeiro momento causa um impacto negativo para os atores sociais e a reação dos movimentos sociais ante estas mudanças. Mas também não se pode perder de vista a questão do arranjo institucional, que sem dúvida tem papel efetivo na distribuição dos ganhos.

1.2. Dos acordos setoriais ao regime automotivo

Na seção anterior vimos que o quadro de fragilidades vivido nos anos 80 se aprofundou face à estratégia de abertura econômica proposta no governo Collor e acarretou maior instabilidade à atividade produtiva. O contexto dos anos 90 trouxe importantes transformações para a economia brasileira. Dado o processo de abertura econômica neste período, ao ser recolocada a questão automobilística, possibilitou o acirramento de velhas e novas tensões. O caráter e as dimensões da produção nacional tiveram de ser redefinidos ante as novas motivações. Nesse sentido, como veremos, tanto os Acordos Setoriais como o Novo Regime Automotivo (NRA) representaram marcos na questão automobilística, criando as condições para se apontar a reversão de uma tendência disruptiva que desafiava o setor.

De início, devemos considerar três pressupostos que se articulam:

- (i) O ambiente de abertura econômica mapeia as decisões de investimento a partir dos anos 90, ou seja, essa fase de industrialização automobilística se realiza em um quadro de abertura e flexibilidade, o que causará sérios impactos;
- (ii) a indústria automobilística é um setor em sinais de crise, desde o fim dos anos 60, cuja trajetória reflete certa similitude à do capitalismo contemporâneo, e;
- (iii) esse processo se afirma sob novos referenciais, como a ruptura de um padrão e maior racionalização da produção, ou seja, distinguindo-se fortemente do modelo anterior de industrialização dos anos 50-60.

Ainda nos anos 80, já se produzia um forte debate sobre os rumos de nossa indústria, a necessidade de implementar mudanças forçadas, de uma modernização¹⁸; sem contar a pressão de vários segmentos da sociedade civil que cobravam reformas em uma economia que se debatia fragilizada pela inflação crônica. Nesse espaço de debate, havia uma necessidade de enfrentamento das contradições da indústria automobilística¹⁹. Os limites de nossa indústria estavam postos pelo baixo conteúdo tecnológico e alto custo (a ideia corrente que o automóvel nacional era atrasado e caro), reforçada por uma baixa produtividade, altos encargos trabalhistas (o custo Brasil) e os constantes conflitos na esfera do trabalho.

Esses pressupostos estabeleceram as condições para a realização dos projetos de investimento nos anos 90. Temos dois momentos importantes: em 1992, uma experiência inovadora, com a retomada do crescimento da produção automobilística e a partir de 1995, uma nova etapa de pesados investimentos do setor automobilístico no Brasil. Por um lado, isto significou a retomada do crescimento não só para o setor, mas com reflexos também para nossa economia, recuperando

¹⁸ Este debate aparece no Fórum do BNDES em 1988 e é um dos eixos do discurso de Collor, que defende um choque de modernidade, a necessidade de incorporar inovações no tecido industrial.

¹⁹ A indústria automobilística nacional não estava em crise (ainda), mas estrangulada; embora a importação de veículos fosse uma ameaça. Mesmo após a abertura comercial, esse mercado ainda era protegido por tarifas alfandegárias.

seu poder industrializante; por outro, sinalizou sérias mudanças à vista, talvez pesados encargos para a sociedade.

No início dos anos 90, o maior temor era de uma saída generalizada das empresas do setor automobilístico, situadas em maioria na região do ABC. Outros setores industriais neta região, como o químico e têxtil, sofreram com a desativação de plantas e o desemprego. Preocupado com esta possibilidade, o Sindicato dos Metalúrgicos de São Bernardo do Campo se mobilizou no sentido de buscar alternativas para a indústria automobilística e avançou em direção às Câmaras Setoriais.

Reconhecendo sua dimensão e complexidade, não pretendemos aprofundar o exame sobre a experiência das Câmaras Setoriais²⁰ no âmbito da indústria automobilística. Nosso esforço é o de tentar recuperar os seus impactos sobre o setor automobilístico e entender como se relaciona com o passado anterior, instável, e o futuro iminente, da retomada das grandes políticas.

As reuniões se iniciaram a partir de dezembro de 1991 e ocorreram dois acordos, um em 1992 e outro, renovado em 1993, cuja perspectiva se expandiu a outros setores industriais. Comin (1998) destaca quatro características particulares das Câmaras Setoriais. As Câmaras consolidaram uma experiência democrática de formulação e execução de políticas; ampliaram a negociação entre os atores centrais; sinalizaram uma reorientação no papel do governo²¹ e reativaram o debate estabilização x industrialização, em que pese suas limitações, em meio a um contexto de reformas.

As Câmaras Setoriais tiveram o papel de frear a tendência de desmonte no setor automobilístico. Dentre suas metas, alcançou a expansão da produção e estabilização dos salários; porém não logrou efeitos sobre o nível de emprego. Importante frisar, que, de uma estratégia defensiva, para salvar os empregos ainda existentes, as Câmaras responderam como um importante mecanismo

²⁰ Para maior aprofundamento e detalhamento das metas, ver: Bedê, M. A. A política automotiva nos anos 80; Cardoso, A.; Comin, A. Câmaras setoriais, modernização produtiva e democratização nas relações de trabalho no Brasil; Comin, A. De volta para o futuro.

²¹ Não mais como protagonista, mas intermediando esforços entre os atores implicados.

de política salarial para o setor automobilístico. E representaram um novo ciclo de crescimento naquele momento, embora de modo forçoso e com baixo reflexo sobre a demanda por emprego.

No entanto, a maior dificuldade dos Acordos Setoriais é que, apesar de sua realização concorrer para limitar as perdas salariais dos trabalhadores, ela ocorre em um momento nada favorável ao movimento do trabalho. As Câmaras se encontram apoiadas fragilmente em um governo (Collor-Itamar) com forte debilidade política e em meio a uma desestruturação do setor produtivo.

A transição política (Itamar-FHC) e a estabilização econômica (Plano Real) recolocam novas questões para esta agenda. O novo governo, em momento algum, demonstrou disposição para dialogar com os atores sociais e tampouco manifestou interesse em renovar os acordos setoriais. No entanto, o Novo Regime Automotivo (NRA) teve um papel fundamental na dinâmica da indústria automotiva no Brasil nos anos 90. Ao demarcar condições institucionais para a consecução de uma nova etapa de projetos, cristalizou uma onda de investimentos produtivos que repercutiram fortemente em nossa economia²². Esses investimentos apresentam forte relação com questões externas, como a evolução do Mercosul²³ e o esgotamento dos mercados dos países centrais (UE e Japão) e internas, em função da estabilidade da economia brasileira e as potencialidades tanto industriais quanto do mercado consumidor.

O NRA²⁴ deve ser considerado como uma política industrial setorial, no qual se lhe escapam questões como o trabalho, consumo, financiamento e estrutura do setor. De acordo com Cerqueira (2003, 39), “não foram definidas metas para o nível de emprego, reposições salariais e determinação dos preços”. No que tange à experiência movida pelas Câmaras Setoriais, há uma perda substantiva nas relações e nas condições de negociação entre os atores. Agora as políticas são delineadas pelo governo e direcionadas ao setor produtivo, regendo os grandes interesses dos atores empresariais, retirando deste foro os demais segmentos da sociedade.

²² Deve ser ressaltado que a produção de automóveis “tem tradicionalmente um forte efeito no sentido de arrastar o conjunto da produção corrente da indústria de transformação” (BALTAR; PRONI; 1996: 136).

²³ Para aprofundar mais sobre as dificuldades no âmbito do Mercosul, ver Calandro (1996: 2); Calandro (2000: 8) e Vasconcelos (2002).

²⁴ Comin (1998) sintetiza o NRA como um programa de “caráter mais liberal e menos desenvolvimentista”, dado que este não contemplava relações de trabalho e sequer as demandas dos trabalhadores. A perspectiva é tentar buscar elementos para compreensão desta análise, embora os números mostrem que o NRA teve profundo reflexo na dinâmica do setor automotivo.

Os principais objetivos delimitados pelo NRA, segundo Arbix (2000: 5), foram articulados em um conjunto de políticas que incidem sobre a atração de novas empresas e incentivo à construção de novas plantas; à manutenção do parque industrial existente, com funcionamento das grandes montadoras instaladas no país; à reestruturação das empresas brasileiras do setor e, esforços visando à consolidação do Mercosul e a referência da posição do Brasil como ator principal neste processo.

O Quadro 1.1 situa os projetos no setor automobilístico²⁵ – automóveis e comerciais leves, que ocorreram por força do NRA. Segundo Arbix (2000: 5), “dezesseis grandes montadoras, 150 empresas de autopeças e 29 firmas de outros setores produtivos aderiram ao Novo Regime Automotivo”. O NRA se configurou em uma expansão de importantes investimentos para outras regiões do país; estados como Paraná, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Rio Grande do Sul, Bahia e Goiás foram os maiores beneficiários destas políticas.

A análise dos impactos do NRA aponta duas consequências: um conflito pela demanda destes investimentos e uma clivagem na dinâmica no interior do setor automobilístico. Tanto o conflito quanto a clivagem vão se relacionar e oferecer uma contribuição à ideia deste novo ciclo de desenvolvimento. Vejamos a questão do conflito na esfera regional. Vale ressaltar: este ciclo de investimentos no setor automobilístico a partir da metade dos anos 90 só pode ser explicado através do Regime Automotivo. A criação do Regime e, mais precisamente, a implementação do Regime Especial²⁶ acirram um clima de disputa interna regional, envolvendo estados e municípios.

²⁵ Neste quadro contemplamos apenas os investimentos realizados sob o NRA ao final dos anos 90, ocorridos fora do Estado de São Paulo e exclusivo ao setor de automóveis e comerciais leves. Excluímos dele investimentos que vieram a ocorrer posteriormente, como o da Hyundai CAO, em Anápolis-GO (2006) e o da General Motors, com um Centro Logístico no Porto de Suape-PE (2010).

²⁶ Para Regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste.

Quadro 1.1 - Configuração industrial/espacial do setor automobilístico brasileiro pós-NRA.

Empresas	Unidades Industriais	Produtos/Serviços	Data
Chrysler	Campo Largo – PR	Comerciais leves	1999
Fiat	Betim – MG	Automóveis e comerciais leves	2000
Ford	Camaçari – BA Horizonte – CE	Automóveis e comerciais leves Comerciais leves (Troller)	2001 1997
General Motors	Gravataí – RS	Automóveis	2000
Mercedes-Benz	Juiz de Fora – MG	Automóveis	1999
Mitsubishi	Catalão – GO	Comerciais leves	1999
Nissan	São José dos Pinhais – PR	Automóveis e comerciais leves	2001
Peugeot Citröen	Porto Real – RJ	Automóveis, comerciais leves e motores	2000
Renault	São José dos Pinhais – PR	Automóveis, comerciais leves e motores	1999
Toyota	Guaíba – RS	Centro de distribuição de veículos	2000
Volkswagen/Audi	São José dos Pinhais – PR	Automóveis, comerciais leves	1999

Fonte: Anuário Anfavea (2010).

A *guerra fiscal*²⁷ atinge seu auge entre 1997-98, quando as fábricas de automóveis são obrigadas a escolher a região onde desenvolverão seus projetos, muito mais em favor de viabilidade

²⁷ Importante frisar que o Novo Regime Automotivo é uma política de competência exclusiva da União, enquanto a “guerra fiscal” é processo levado a cabo pelos estados e municípios. Embora o primeiro tenha papel fundamental na oferta de incentivos como forma de atrair empresas, a ausência de uma política industrial com diretrizes claras de estímulos ao desenvolvimento regional levou muitos estados e municípios a disputarem o privilégio de receberem tais incentivos.

técnica-econômica que da realidade do espaço em questão. Estes novos investimentos, além dos pacotes de incentivos ofertados pelo Estado, buscaram, sobretudo, romper com o padrão ABC, um perfil caracterizado pela forte mobilização e participação dos atores sociais. Tal movimento suscitava uma ênfase por espaços com baixa densidade sindical, onde a fábrica tivesse o protagonismo em suas ações e pudesse esvaziar a questão política para os trabalhadores.

Segundo Arbix & Zilbovicius (1997: 44),

(...) os novos polos tenderão a modificar a estrutura e a qualidade do relacionamento no âmbito das cadeias produtivas, seja nas novas relações (...) seja nos novos fluxos de fornecimento que o segmento de autopeças implantado no ABC estabelecerá para atender as novas plantas.

Parte dessa questão nos remete ao segundo ponto de análise, à clivagem que se verifica no setor, traduzida por pressões constantes e, mais intensas, de parte das montadoras por uma maior proteção. Historicamente, as montadoras sempre se queixaram das margens operadas pelo setor de autopeças²⁸. Podemos supor que o anticlímax viria com o NRA, no qual acentuou as assimetrias em favor das montadoras, ao estabelecer um tratamento especial para estas em detrimento dos fornecedores de autopeças²⁹.

Essa posição é reforçada em Haguenaer (1996: 35):

O regime automotivo proporcionou uma elevada proteção efetiva para as montadoras, que passaram a incluir, em suas estratégias, a elevação do preço do produto e o crescimento das vendas via expansão do crédito ao consumidor. Ao mesmo tempo, a reestruturação produtiva buscou reduzir custos via transferência de etapas de confecção de peças para as empresas de autopeças e aumentar a produção de veículos populares para obter ganhos de escala. Nesse contexto, é relevante notar que o setor de autopeças obteve os menores índices de proteção efetiva (...).

No entanto, o que significaram estas questões colocadas para o Estado de São Paulo?

Com relação ao setor paulista de autopeças, verificaram-se igualmente investimentos para modernização e para entrada de novas empresas. A transferência de atividades, a fabricação de veículos 'mundiais' e a política de compras de *follow sourcing* das montadoras levaram ainda à instalação de fabricantes estrangeiros de partes e peças no estado, aumentando o parque existente. Muitos dos investimentos realizados se dirigiram

²⁸ Ver Cap. 4.2 Microcomplexo Automotivo, Haguenaer, L. et. al. (1996: 32-5, 4.2).

²⁹ Ver Bedê (1997: 383).

para o interior, reduzindo a participação da Grande São Paulo (ABC incluído) (Santos & Burity, 1996: 9).

A tendência de desconcentração da ABC é reforçada não apenas pela busca e inserção de espaços de baixa densidade industrial, por menores custos de produção e pelo descolamento do setor de fornecimento de insumos, no caso o de autopeças, assim como a busca por espaços de menor densidade sindical.

No item a seguir buscaremos ver com maior nitidez estas mudanças, ou seja, como se expressa o comportamento da indústria automobilística a partir dos anos 2000.

1.3. A indústria automobilística na década de 2000

A dinâmica produtiva da indústria automobilística nos anos 2000 pode ser dividida em quatro períodos: um ciclo depressivo, de 2001-03; um ciclo expansivo, de 2004 até 2008; o período seguido da crise entre o último trimestre de 2009 e meados de 2009; e o período de recuperação, seguido por forte expansão em 2010.

O primeiro ciclo tem sua trajetória desencadeada ainda em 1998, muito em função da crise cambial, de estabilidade forçada, do crédito restringido e alta taxa de juros, que constituíram um quadro pouco favorável à esfera produtiva. A desvalorização do real no início de 1999 afetou o ritmo produtivo, para as empresas entrantes, em fase de implantação e realização de plantas e projetos estruturais, como para as consolidadas, quando parcela considerável da produção, como insumos, era importada, sem desconsiderar o risco de um regresso da inflação, possibilidade real dado os eventos na Argentina.

Desse modo, podemos entender que essa nova fase industrial do setor automobilístico, datada a partir da segunda metade dos anos 90, deu-se em um contexto de fortes restrições, dificuldades de caráter político e relativa incerteza, dado que uma mudança no curto prazo de sua dinâmica passaria por alterações tanto de política industrial, quanto de política econômica. Esta indústria entra nos anos 2000 afetada por estes condicionantes e, em parte, pela maturação dos grandes

projetos, buscando resolver o problema da competitividade (veículos caros e de baixa qualidade) com plantas modernas e maquinário de alta tecnologia.

O faturamento do setor, mais especificamente da produção de veículos, mostra que apesar da sensível queda entre 98-99, ele vai se situar num patamar, em torno de 13% do PIB industrial, período 1999-2003 (Tabela 1.4). Essa etapa não representa uma fase de grandes ganhos, e sim a consolidação do processo de realização da chamada modernização do setor.

Tabela 1.4 – Receita líquida de vendas e investimento do setor automobilístico nacional. Brasil: 2000-2009.

Ano	Valor (em R\$ milhões)		Variação (2000 = 1000)	
	Receita Líquida de Vendas	Investimento	Receita Líquida de Vendas	Investimento
2000	50.537	42.218	100,0	100,0
2001	53.850	46.919	106,6	111,1
2002	54.591	45.125	108,0	106,9
2003	60.819	43.606	120,3	103,3
2004	69.605	40.055	137,7	94,9
2005	73.236	41.673	144,9	98,7
2006	79.483	41.786	157,3	99,0
2007	91.484	45.977	181,0	108,9
2008	101.525	54.426	200,9	128,9
2009	104.068	62.170	205,9	147,3

Fonte: IBGE/PIA. Elaboração própria.

Nota: (1) Dados da PIA referentes ao período 1999-2006 com a notação CNAE 34.

(2) Dados da PIA referentes ao período 2007-2009 com a notação CNAE 29.

Com relação ao investimento, notamos que, após a fase que dá início à execução dos projetos há uma retração no volume de investimentos no setor. Este volume está relacionado à dinâmica produtiva e a conjuntura econômica do país (Tabela 1.4). O setor como um todo sofreu dificuldades de ordem política e econômica, tais como a crise energética em 2001, que repercutiram negativamente sobre a produção e emprego e a perspectiva de mudanças a partir de 2002.

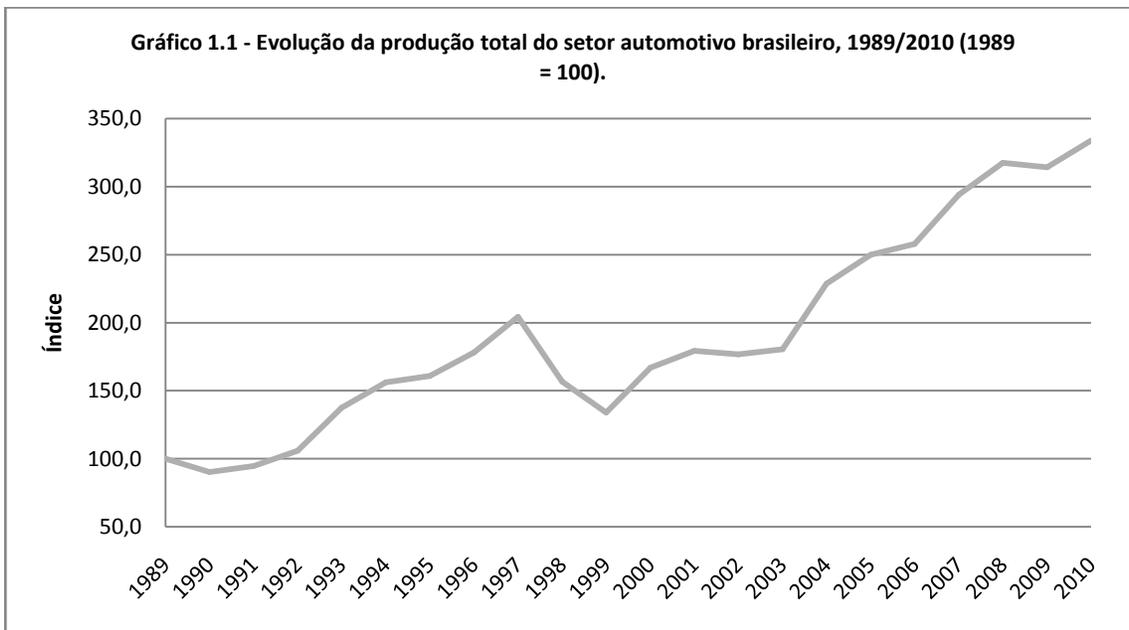
É importante ressaltar que, ao longo da década, percebe-se uma mudança importante no papel do Estado em relação à promoção do desenvolvimento econômico nacional. Retoma-se a

preocupação com estratégias de incentivo à indústria e o setor automobilístico volta a assumir protagonismo.

Na avaliação de Baltar (2010: 6):

A retomada mais firme e continuada do crescimento da indústria, assim como do PIB, requer atualmente a ampliação da taxa de investimento com a construção de infraestrutura e a rearticulação (adensamento) das cadeias de produção de manufaturados. Isto aumentaria a capacidade de geração de valor agregado na indústria e o seu poder de induzir outras atividades (...). O aumento da taxa de investimento, entretanto, requer ir além do montante de investimento que é induzido pelo crescimento das vendas, exigindo uma postura mais ativa do poder público, na sua articulação com a iniciativa privada e na ampliação da infraestrutura econômica e social.

Esse comportamento mais incisivo de parte do Estado se torna evidente no Governo Lula. A partir de 2005, com a implementação de programas de crescimento, o investimento passa a responder com crescentes aportes.



Fonte: Elaboração com dados da Anfavea.

Nota: (1) Produção total inclui automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus.

Da depressão do início dos anos 90, o ano de 1991 aponta o que seria o “fundo do poço”, com a produção total de 861 mil unidades. A partir de 1992, com estímulos sinalizados pelos Acordos Setoriais, a indústria automotiva experimenta uma fase de crescimento que ocorre até 1997. Esta inflexão tem duração de dois anos (98-99), comprometida pela crise cambial na época. Os anos

2000 marcam uma etapa de retomada de crescimento da economia brasileira e o setor automobilístico tem papel importante neste processo. Nesta primeira etapa, o setor está apoiado nos investimentos demarcados pelo NRA e, a partir de 2003-04, com políticas direcionadas ao setor, quando incorpora uma trajetória de crescimento bem definida. Em 2011, registra o valor total de 3.381mil unidades produzidas.

Tabela 1.5 – Balança comercial do setor automotivo, 1989-2010 (em US\$ mi).

Ano	Exportações	Importações	Saldo
1989	2.570	678	1.892
1990	1.897	733	1.164
1991	1.915	849	1.066
1992	3.012	1.079	1.933
1993	2.660	1.809	851
1994	2.685	2.550	135
1995	2.415	4.795	-2.380
1996	3.013	4.882	-1.869
1997	3.929	5.105	-1.176
1998	4.264	4.692	-428
1999	3.078	3.873	-795
2000	3.488	3.764	-276
2001	3.614	3.717	-103
2002	3.379	2.910	469
2003	4.679	3.246	1.433
2004	6.655	3.653	3.002
2005	9.391	5.257	4.134
2006	10.268	6.126	4.142
2007	10.884	8.690	2.194
2008	10.964	13.754	-2.790
2009	7.050	11.270	-4.220
2010	10.530	16.268	-5.738

Fonte: Anfavea. Anuário 2011.

A Tabela 1.5 aponta a movimentação financeira da balança comercial do setor automotivo no período entre 1989-2010. Notamos que, após a valorização cambial propiciada pelo Plano Real, o saldo se torna negativo até 2001. Entre 2002 e 2007, o valor das exportações ampliou-se de forma expressiva e foi sempre superior ao das importações. Mas, em 2008, ocorreu um grande salto no valor das importações de veículos, voltando a produzir um saldo negativo. Em 2009, com a crise internacional, houve uma redução mais intensa nas exportações do que nas importações. E, em

2010, mais uma vez, houve um grande salto no valor das importações de veículos, superior ao aumento nas exportações, o que produziu um saldo negativo de US\$ 5,74 bilhões.

No que se refere ao ritmo de crescimento do nível de produção e do nível de emprego, é importante fazer algumas observações. De modo geral, o emprego formal na economia brasileira apresentou forte expansão, principalmente nas grandes empresas, fenômeno também verificado nas montadoras de automóveis. A grande maioria dos novos projetos de investimento começou a operar ao final dos anos 90, refletindo de forma positiva em termos de recuperação do emprego no setor automobilístico ao longo dos anos 2000 (ainda que o total do emprego no setor não tenha alcançado o nível dos anos 80). Porém, o nível de emprego aumentou num ritmo inferior ao da produção. Isto nos remete ao exame da produtividade do trabalho.

Para o estudo da produtividade, utilizamos como referência o texto *Produtividade na Indústria Brasileira* (SABÓIA; CARVALHO, 1997: 18). A produtividade do trabalho industrial pode ser calculada com base na Pesquisa Industrial Anual do IBGE. Ela é mensurada pela relação entre o Valor da Transformação Industrial (VTI) e o Pessoal Ocupado na Produção (ou VTI/Pessoal Empregado). O numerador é uma *proxy* do valor agregado, enquanto o denominador é uma medida do uso da mão de obra³⁰.

A partir de 1999, a produtividade nas montadoras descreve uma trajetória expansiva, consolidada em meio ao quadro de transformações vigentes naquele momento (Tabela 1.6). Em parte esta tendência revela os novos rumos da organização do trabalho e os reflexos da dinâmica econômica, assim como as inovações tecnológicas. No período 1999-2009, a produtividade do trabalho no setor de fabricação de automóveis cresceu na ordem de 159%.

³⁰ A produtividade pode ser medida tanto pela Produção Física como pelo VTI. “Não há dúvida de que, em princípio, o valor agregado é mais adequado do que a produção física (PF) para o cálculo da produtividade. Inclusive o IBGE pesquisa a PF da indústria porque parte do pressuposto de que esta é uma boa *proxy* para o valor agregado (VA). Como os dados da PIA para o início dos anos 90 estão disponíveis, pode-se calcular a produtividade com base no valor da transformação industrial (VTI), que é uma variável conceitualmente muito próxima do VA” (SABÓIA; CARVALHO, 1997: 15-6). Os autores assinalam que, nos testes realizados com as duas variáveis, o VTI possibilitou um aumento ainda maior da produtividade. Assim, o cálculo da produtividade utilizando a produção física estaria subestimando, e não superestimando o incremento da produtividade.

Na perspectiva do *Estudo da Competitividade das Cadeias Integradas no Brasil*, o crescente volume dos ganhos de produtividade do trabalho encontra explicação em diferentes vetores (SARTI, 2002: 37):

(...) de um lado, pela modernização das plantas e, de outro, pelos novos processos produtivos e organizacionais adotados, que crescentemente transferiram para os fornecedores atividades na linha de montagem, além da terceirização das atividades de apoio.³¹

Entretanto, a produtividade desborda em direção a uma dimensão institucional. A elevação da produtividade foi conseguida, também, por meio de um melhor aproveitamento do tempo de trabalho na produção, o que contribui para reduzir o custo unitário dos produtos. Os trabalhadores tendem a produzir mais em um tempo menor de jornada. Em contrapartida, isto legitima as reivindicações feitas por sindicatos no processo de negociação coletiva.

Observemos as outras duas variáveis. O Valor da Transformação Industrial (VTI) é um conceito definido pelo IBGE resultante da diferença entre o Valor Bruto da Produção Industrial (VBPI) menos o Custo das Operações Industriais (COI).³² A Tabela 1.6 mostra um incremento da ordem de 221% do VTI do setor de fabricação de automóveis no período 1999-2009. Os primeiros anos da década passada foram muito difíceis para as montadoras,³³ o que se reflete na redução do nível

³¹ Tomando como referência a análise do ECCIB sobre a produtividade física do trabalho na indústria automobilística, com base nos dados da ANFAVEA, a produção de automóveis no período 1989-98 passou de 8,6 veículos/trabalhador para 19,1, conformando um aumento de 123% na produtividade do trabalho. Este crescimento foi resultante de um peso maior da expansão da produção (56,6%) do que da queda no nível de emprego (-29,8%). Como pontua a análise do ECCIB (SARTI, 2002: 37), “os ganhos de produtividade foram mais intensos no período de forte expansão da produção” na década de 1990. Das fontes setoriais externas ao IBGE, talvez a mais conhecida e tradicional seja a Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA) para a indústria automobilística (SABÓIA; CARVALHO, 1997: 36). No período seguinte entre 1999-2010, a produtividade cresce em ritmo menor, com um aumento de 77,7%, movendo-se de 15,2 veículos/trabalhador para 28,3, em 2010. Com relação à produção e ao emprego, verificou-se uma elevação de 162,2% e 40,3%, respectivamente (Dados ANFAVEA).

³² Ao nível das unidades locais produtivas industriais, o VBPI corresponde ao conceito de valor das expedições industriais, a saber, o valor das vendas de produtos fabricados e serviços industriais prestados pela unidade local, acrescido do valor das transferências dos produtos fabricados para venda em outras unidades locais. O COI compreende o somatório dos custos diretamente envolvidos na produção industrial, à exceção dos salários e encargos, como: consumo de matérias-primas, materiais auxiliares e componentes; compra de energia elétrica; consumo de combustíveis, consumo de peças e acessórios para manutenção e reparação de máquinas e equipamentos, serviços industriais e de manutenção e reparação de máquinas e equipamentos ligados à produção prestados por terceiros. Cf. <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/industria/pia/atividades/conceitoativ.shtm>.

³³ Reportagem da revista Exame de 29/09/2004, na qual eram saudados os resultados do setor no mês de agosto, superando 198.000 unidades, analistas e empresários ligados à indústria automobilística teceram um breve diagnóstico das dificuldades sentidas pelo setor. A principal razão seria o impulso da produção para as exportações, dado o baixo dinamismo do mercado interno. Esse arrefecimento da demanda interna encontrava explicação na elevada carga tributária, na alta taxa de juros, com financiamentos mais custosos e na variação dos preços de insumos (como aço).

de emprego. Posteriormente, houve um período bastante favorável, que vai até a crise no final de 2008.

Tabela 1.6 – Evolução do Valor de Transformação Industrial, do Emprego e da Produtividade na indústria automobilística.

Brasil: 1999-2009 (VTI em mi reais).

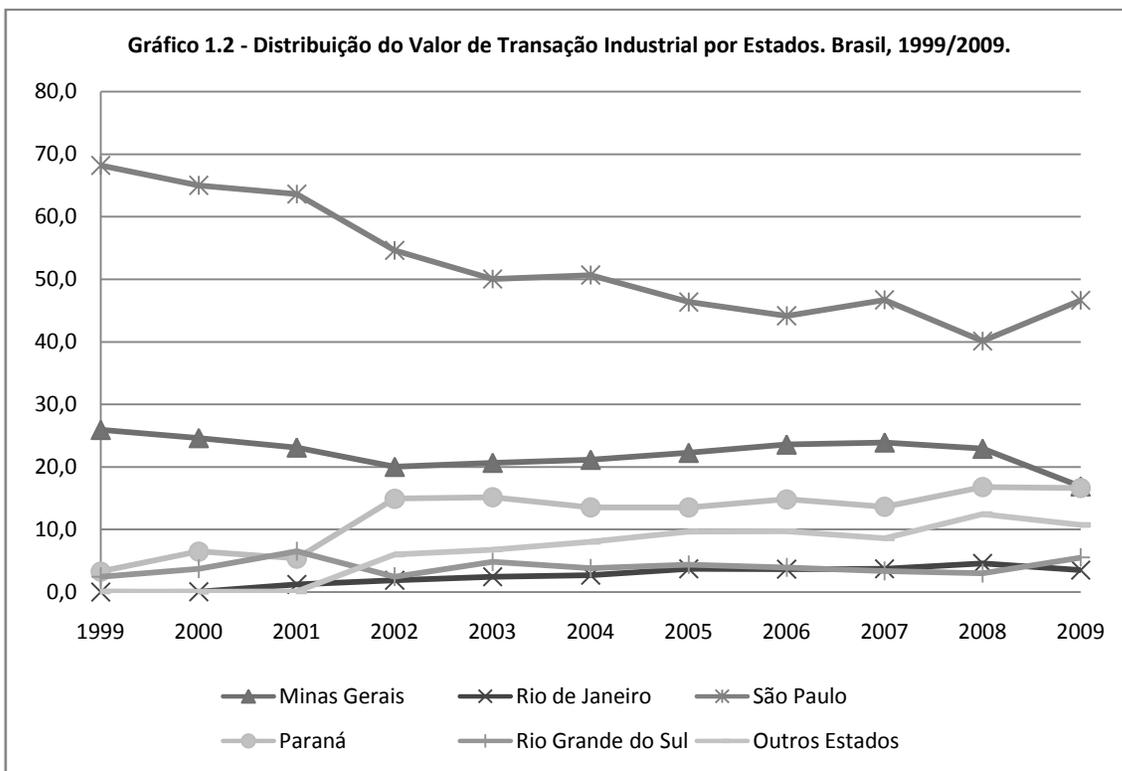
Ano	Valor de Transformação Industrial (A)	Emprego (B)	Produtividade (A/B)
1999	9.385,07	70.745	132,7
2000	13.434,79	71.117	188,9
2001	12.482,49	69.629	179,3
2002	14.706,12	68.628	214,3
2003	14.792,29	68.073	217,3
2004	16.181,91	67.673	239,1
2005	16.974,74	75.127	225,9
2006	19.436,80	69.731	278,7
2007	25.480,96	84.249	302,4
2008	30.269,76	89.121	339,6
2009	30.150,40	87.858	343,2

Fonte: IBGE – PIA (Tabela 1987). Elaboração própria.

Nota: (1) Valores deflacionados pelo INPC com base em dezembro de 2009.
 (2) Dados da PIA referentes ao período 1999-2006 com a notação CNAE 34.
 (3) Dados da PIA referentes ao período 2007-2009 com a notação CNAE 29.

O Gráfico 1.2, enfatizando os investimentos realizados a partir do NRA, aponta a evolução da distribuição (%) do VTI no ramo automotivo por Estados, com a base de dados da PIA. O VTI do setor de fabricação de veículos do Estado de SP significava 68% em relação ao Brasil no ano de 1999. Ao longo da década de 2000, apresentou um movimento de queda até 2006. No ano de 2009, essa porcentagem era de 47% do Valor da Transformação Industrial no setor automobilístico brasileiro.

Também merece destaque a perda de participação do Estado de Minas Gerais e o desempenho do Estado do PR (igualando em termos de participação no total do VTI), assim como o acentuado crescimento de Outros Estados (Bahia) nos últimos anos.



Fonte: IBGE – PIA. Elaboração Própria.

Nota: (1) Valores para Brasil = 100.

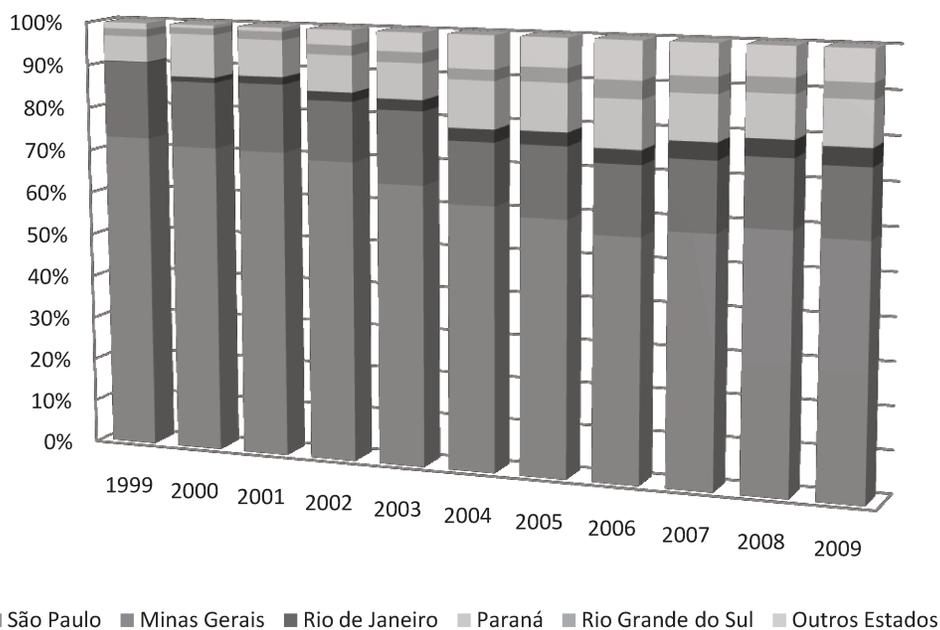
(2) Dados da PIA referentes ao período 1999-2006 com a notação CNAE 34.

(3) Dados da PIA referentes ao período 2007-2009 com a notação CNAE 29.

A população ocupada (PO) no ramo automotivo apresentou um crescimento de 24,2% no período 1999-2009. Até 2004 manifestou tendência de queda (-4,3%), com maior efeito sobre Minas Gerais (-22%) e São Paulo (-19,5%). Um detalhe: nesta etapa ocorre queda nos espaços dominantes e elevado crescimento da mão de obra nos demais. Este quadro sofre reversão a partir de 2005. Na segunda metade da década, o setor automotivo nacional teve recuperação de 17% do nível de emprego, com forte expansão no Rio de Janeiro (41%), Rio Grande do Sul (30%) e São Paulo (17%).

Estes movimentos significaram uma perda da participação da mão de obra no Estado de São Paulo no total. Em 1999, 73% dos trabalhadores empregados no setor de fabricação de automóveis no país pertenciam ao Estado de São Paulo. Durante os anos 2000, houve uma queda significativa: em 2006, em torno de 56% dos trabalhadores. Nos últimos anos, parece ter havido uma recuperação da participação do Estado no total de empregos neste setor (Gráfico 1.3).

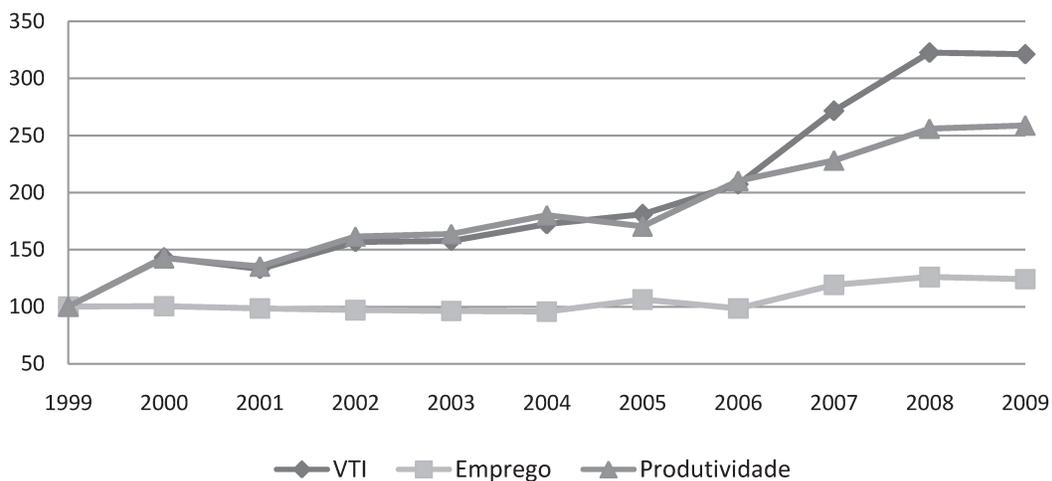
Gráfico 1.3 - Distribuição dos trabalhadores empregados por Estados no setor automobilístico, 1999/2009.



Fonte: IBGE – PIA. Elaboração Própria.

Analisando em conjunto as três variáveis (Gráfico 1.4), notamos um crescimento do VTI muito próximo do crescimento da produtividade até 2006. Posteriormente, o VTI passa a crescer acima do crescimento da produtividade, em simultâneo à expansão do emprego. Mas, em 2009, em razão da crise, não houve aumento relativo das três variáveis.

Gráfico 1.4 - Índices de VTI, Emprego e Produtividade – Indústria Automobilística. Brasil, 1999/2009 (1999 = 100).



Fonte: IBGE – PIA. Elaboração Própria.

Como desdobramento da análise, e em especial do aumento da produtividade, podemos sugerir que tanto as políticas de gestão do trabalho como a inovação tecnológica parecem ter desempenhado um papel relevante ao longo da década de 2000, no âmbito da produção automobilística.

Segundo dados do IBGE-PIA, o nível de emprego vem em trajetória descendente desde os anos 90 até 2003. Esta retração, como pontua Manzano (2004: 14), “só não foi maior devido à instalação de 16 novas unidades produtivas no país nos últimos anos da década. Estas, porém, criaram um número substancialmente pequeno de empregos se comparados àqueles alocados nas plantas antigas”. Um quadro de fatores atuou na reversão desta tendência a partir de 2004. De fato, o crescimento do emprego³⁴ no setor ocorreu a partir de 2005 e foi travado em 2009, com a crise econômica. A crise iniciada no último trimestre de 2008 surge em meio a um ciclo virtuoso da produção automotiva e, por sua vez, traz no seu interior um conjunto de alterações que desafiam a dinâmica produtiva e recolocam a questão do trabalho no centro de um debate sobre as alternativas à sua superação, com a necessidade de políticas de estímulo ao emprego e à renda.

No entanto, estas inflexões do setor automobilístico não são uma particularidade intrínseca à economia brasileira, uma vez que estes movimentos também se verificam nos países industrializados. A indústria automobilística em países como os EUA, a Itália e a Alemanha constitui-se um setor com graves tensões que perpassam a cadeia produtiva e avançam tanto em direção às relações com o Estado, como no que tange ao mundo do trabalho, configurando-se em importante campo de luta para novos conflitos entre os vários atores envolvidos.

No caso do Brasil, o período de 2004-05 marca um novo momento: é possível perceber mudanças profundas de orientação de políticas, do papel da demanda interna e do relacionamento entre estes atores. Deve-se observar que há um encadeamento de medidas, que atuarão positivamente no processo: a criação do Conselho Nacional de Desenvolvimento Industrial³⁵, a demarcação de novas políticas no campo do trabalho e, acima de tudo, a preocupação com mecanismos de

³⁴ De acordo com a RAIS, o emprego ao longo da década de 2000 teve um incremento de 39%, bastante superior ao ritmo observado nos anos 90.

³⁵ O Conselho Nacional de Desenvolvimento Industrial (CNDI), órgão colegiado criado pela Lei N° 11.080, de 30 de dezembro de 2004 e regulamentado pelo Decreto N° 5.353, de 24 de janeiro de 2005, tem como atribuição propor ao Presidente da República políticas nacionais e medidas específicas destinadas a promover o desenvolvimento industrial do País.

estímulos ao investimento, de fomento às exportações e de recuperação da dinâmica do mercado interno. O período compreendido entre 2004-08 sinaliza uma tendência expansionista de modo ininterrupto, consolidado por políticas de gestão macroeconômica focadas na estabilidade monetária e na expansão do crédito, por uma conjuntura externa favorável (em especial, os negócios com a China) e pela realização de investimentos privados.

A recuperação de parte da demanda interna, o crescimento da oferta de empregos e de serviços, a retomada de concursos públicos, a melhoria da infra-estrutura e o estímulo ao consumo das famílias (propiciado pela recuperação dos salários e pelo acesso ao crédito nas mais variadas frações sociais) atuaram favoravelmente sobre os rumos da indústria automobilística. A expansão da venda de automóveis (além de motos e caminhões) no mercado interno é um indicador do bom desempenho da economia brasileira³⁶.

As interações propostas pela conjuntura econômica internacional favorável ao setor, o padrão de relações interpostas entre os atores sociais, o alargamento do mercado de consumo, bem como a consolidação das políticas públicas estabeleceram bases sólidas para os movimentos na indústria automobilística. Neste sentido, a indústria automobilística mostra a sua importância, ao aportar empregos de qualidade, bem como um padrão de organização, com relações de trabalho definidas e que, a partir de certo patamar de crescimento econômico, passa a ser perseguido pelos outros setores produtivos com maior ênfase.

Como explica Cacciomali (2011), a trajetória virtuosa nos anos 2000, que se manifesta no crescimento econômico e no aquecimento do mercado de trabalho, foi circunscrita por intervenções federais que, apoiadas por ações subnacionais em parceria com a sociedade civil, promoveram aumento real dos rendimentos do trabalho dos estratos inferiores da distribuição da renda. No caso de São Paulo, o salário mínimo legal tem sido sistematicamente superior ao estabelecido para o conjunto do País.

³⁶ Caminhões se situam em bens de capital, indicando uma expansão na demanda por insumos, função de investimentos e realização de novos projetos. O consumo de motocicletas, por sua vez, sugere a expansão no mercado de trabalho, com efeito sobre o consumo. De modo geral, a expansão do mercado de veículos revela claramente uma tendência ascendente desta economia.

O crescimento econômico nos anos 2000 está calcado em bases que foram sendo colocadas ao longo da primeira década, ajudaram na mediação de políticas no enfrentamento da crise de 2008 e, principalmente, auxiliam no papel de expandir mercado e trabalho em um país que estava há mais de duas décadas sem crescimento. Mais que isto, abre uma agenda de desenvolvimento econômico e social, com a afirmação de políticas de calibre e excelência no atendimento das demandas da sociedade. Estas condições são importantes para se compreender a dinâmica atual do setor automotivo brasileiro³⁷.

Tabela 1.7 – Evolução do nível de emprego e salário médio no setor automotivo. Brasil, 1999-2009.

Ano	Emprego		Salário médio do pessoal	
	total	ligado à produção	total	ligado à produção
1999	73.767	56.706	4.972,32	4.300,96
2000	71.388	53.982	5.043,75	4.627,78
2001	69.564	51.721	4.944,62	4.432,74
2002	68.309	51.242	4.622,32	3.989,90
2003	69.270	50.724	5.063,40	3.952,19
2004	74.711	55.135	4.648,03	3.672,50
2005	76.642	57.617	4.568,72	3.873,85
2006	74.985	57.099	5.147,42	4.487,66
2007	83.155	62.183	4.952,19	4.467,34
2008	91.525	72.737	4.893,42	4.211,87
2009	89.963	69.043	5.272,53	4.876,15

Fonte: IBGE/PIA. Elaboração própria.

Nota: (1) Valores corrigidos pelo INPC (R\$ dez/2009).

(2) Dados da PIA referentes ao período 1999-2006 com a notação CNAE 34.

(3) Dados da PIA referentes ao período 2007-2009 com a notação CNAE 29.

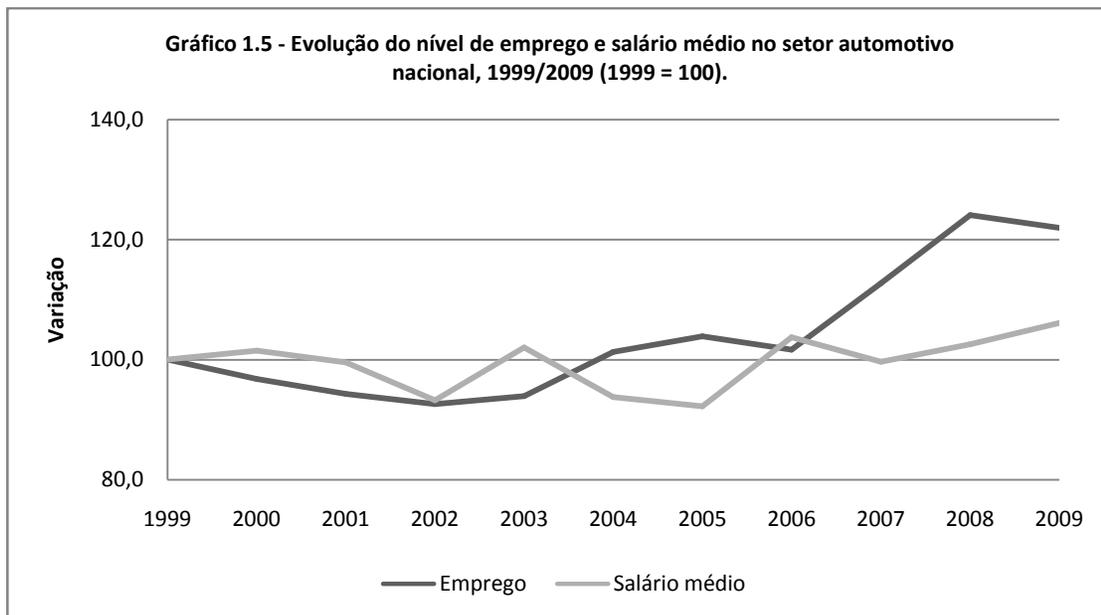
A Tabela 1.7 observa o comportamento dos salários reais em relação ao nível de emprego para o setor automotivo. Apresentamos a evolução do nível de emprego diretamente ligado à produção de veículos com base de dados do IBGE-PIA³⁸. O aquecimento da produção industrial contribuiu para a geração de empregos formais. No setor automobilístico, o emprego aumentou em torno de

³⁷ Segundo Cacciamali (2010: 47), “(...) entre 2002 e 2008, a combinação entre a expansão do emprego no mercado de trabalho formal, o aumento da oferta de trabalhadores com maior número de anos de escolaridade e o aumento do salário mínimo” refletiu no incremento do mercado de consumo.

³⁸ Informações extraídas da Pesquisa Industrial Anual (PIA) da série de Dados Empresa: entre 1996 e 2007 – CNAE 1.0 (Tabela 1965) e a partir de 2007 – CNAE 2.0 (Tabela 1841).

30%, entre dez/2003-dez/2009, enquanto o emprego diretamente relacionado à produção aumentou 41%, no mesmo período, puxados por um aumento de 82% na produção de automóveis no mesmo período (de pouco menos de 1,7 milhões de unidades em 1999 para quase 3,4 milhões em 2010).

O rendimento do pessoal ocupado (inclui administrativo) apresenta em 2009 uma variação de 12% em relação ao rendimento do pessoal ligado à produção. A evolução destes rendimentos, tomando como base o ano de 1999, tem se mostrado com freqüentes oscilações. No período 1999-2009, o pessoal ocupado tem um incremento de 6,1% e o pessoal da produção, de 9,7%.



Fonte: IBGE/PIA. Elaboração própria.

O Gráfico 1.5 demonstra a variação do nível de ocupação comparado ao nível de salários na indústria automotiva nacional. É possível notar que a partir de 2003 há uma tendência de crescimento do volume de empregos, que ocorre em simultâneo a um movimento de elevação dos salários. Este dado parece ter importância em função de que, nos anos 90, os atores sociais assumem posição defensiva, abrindo mão de reposições salariais para salvar empregos; reforçando a desconexão existente entre salários e emprego.

O crescimento do emprego impacta recorrentemente o nível de rendimentos, como vemos sua expansão a partir de 2003. Isto se explica por duas razões: o salário médio cai quando aumenta emprego, uma vez que o salário de entrada é menor; e porque os salários pagos nas novas plantas (localizadas fora do ABC) são menores.

Ao final do período 1999-2009, há um crescimento da ordem de 21,8 % do volume total de empregos e uma valorização de 7,7% dos salários, de acordo com os dados do IBGE-SIDRA. A RAIS, medindo o emprego de 1999-2010, capta uma elevação substancial no último ano, perfazendo no período uma elevação de 38,4% no emprego (65.509-90.653). A Anfavea, por sua vez, sugere uma elevação de 40% (85.100-119.392) para o período 1999-2010. Estas discrepâncias de valores são reflexos da questão metodológica de cada pesquisa.

Por fim, a crise de 2008, já citada em algumas vezes, merece uma reflexão, que apresentaremos a seguir, a fim de se medirem seus impactos no setor automotivo brasileiro.

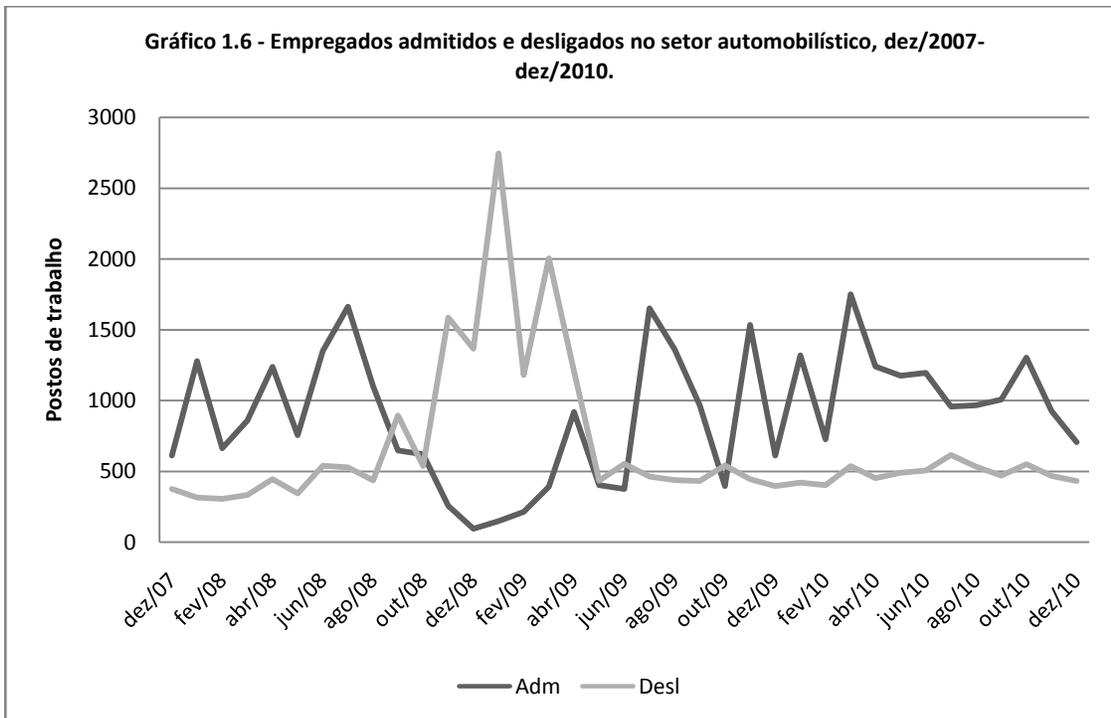
1.4. A crise econômica recente e o emprego na indústria automobilística

Esta seção procura oferecer uma compreensão mais completa dos efeitos da crise econômica de 2008/09 sobre o setor automobilístico brasileiro, em especial sobre o nível de emprego, amparado em depoimentos recentes, publicados em jornais e revistas, tratando as questões pontuais de relevo e evidenciando diferentes perspectivas dos fatos. Nesse sentido, buscamos investigar elementos que, em tese, significam a colocação de um anteparo à crise e aos conflitos recorrentes no campo do trabalho: a adoção de políticas governamentais e a ênfase de parte das montadoras por uma nova etapa de reestruturação.

O Gráfico 1.3 observa a movimentação no mercado de trabalho no setor automotivo brasileiro, para o período compreendido entre 2008 e 2010. De acordo com o CAGED, a partir de setembro de 2008 a indústria automobilística começa a sinalizar os efeitos da crise sobre o mercado de trabalho, quando o número de demitidos (895) supera o número de admitidos (646). Podemos

perceber que o nível de admissão está em queda desde julho/08, aprofundando esta tendência a partir de outubro, com pico em dezembro (94 admissões).

Ao mesmo tempo, o volume de demissões se eleva de modo acelerado, com pico de 2746 no mês de janeiro de 2009. As políticas gestadas no sentido de proteger o setor, em um primeiro momento, produzem a recuperação do ritmo de admissões, com 147 admitidos em jan/09 até 919, em abril/09. As demissões, ainda em um nível mais elevado, caem em fevereiro (-57%), porém em março têm nova elevação. A partir de então, assumem uma trajetória definida de queda a partir de então até julho de 2009, quando o número de admissões (1.651) supera as demissões (464) no setor automobilístico brasileiro.



Fonte: MTE – CAGED.

No período entre setembro de 2008 a junho de 2009 registramos a perda líquida de 7.260 postos de trabalho, com 5.713 contratações e 12.973 demissões, ou seja, a crise significou a queima de 9,6% dos empregos no setor automobilístico naquele período. No entanto, as políticas tiveram força para suprir tais adversidades e o setor pode responder positivamente.

Políticas governamentais para a recuperação do setor

A crise de 2008 causou forte insegurança junto aos mercados globais e, ao mesmo tempo, obrigou o Presidente Lula vir a público garantir que ela não acarretaria danos à economia brasileira. Em verdade, o país desfrutava em 2008 um forte ritmo de crescimento e tanto imprensa quanto o empresariado tinha receio dos riscos de um contágio.

A partir de outubro o mercado interno sente os primeiros efeitos com a retração do crédito e uma queda no consumo final, o suficiente para aumentar o clamor por alguma medida do governo. Ante a possibilidade de se perder uma trajetória virtuosa de expansão, por medida de precaução, o governo mexe nos juros (alterando uma tendência recente de redução), buscando evitar um risco inflacionário. No mês de dezembro, o governo anuncia um programa de medidas de financiamento e concessão de subsídios à produção, para setores específicos, bem como redução de tributos, buscando evitar qualquer retração no nível de produto industrial, sendo a redução de IPI o principal mecanismo de estímulos.

Conforme nota da Folha de São Paulo, o objetivo desta medida³⁹ era o de “reaquecer a demanda por veículos depois da queda nas vendas provocada pela dificuldade dos consumidores em conseguir financiamentos – reflexo da crise financeira” (FSP, 11 de junho de 2009).

A expectativa criada era que as políticas servissem para preservar empregos no setor, embora de todo modo nada pudesse impedir as empresas de demitir. De fato, a redução do IPI evitou que a crise da indústria automobilística irrompesse em um momento de recuperação do setor e, ao mesmo tempo, dada a configuração do setor, possibilitou um efeito multiplicador positivo junto à cadeia que abrigava desde automóveis à fabricação de autopeças e equipamentos de transporte. As intenções⁴⁰ do governo se justificavam na enorme quantidade de empregos contemplados pelo

³⁹ O Governo Federal e o Governo do Estado de São Paulo liberaram cerca de R\$ 4 bilhões para estimular o financiamento de automóveis.

⁴⁰ A medida alcançara seus objetivos: “Milhares de empurrões. A isenção do imposto sobre produtos industrializados para os carros populares e a redução para outros modelos permitiram que a indústria repassasse os descontos às concessionárias. O efeito IPI foi rápido: em apenas três meses, a produção de veículos emergiu do fundo do poço e subiu a patamares respeitáveis” (*O Globo*, 12/03/09).

setor e no forte poder de encadeamento da indústria automobilística; repercutiam positivamente também para o segmento de autopeças.

A decisão da redução das alíquotas do IPI para automóveis e caminhões, como medida de política para o setor industrial, fora muito bem avaliada pelos atores envolvidos: o governo, patronais e sindicais – prevista até março de 2009 e prorrogada até 30 de junho desse mesmo ano. Junto, o governo elaborou um programa vigoroso atendendo à construção civil, com reflexos, sobretudo, no comércio. O elemento condicionante nesse processo era um acordo para a manutenção de empregos entre trabalhadores e empresários. A seguir, veremos como se desdobrou a questão dos empregos no interior da indústria automobilística.

Ajuste produtivo

As crises abrem espaço para respostas por parte das empresas. Dada a sua conformação, o setor automobilístico tende a reagir com a implantação de processos de reestruturação e racionalização interna, cujos impactos se manifestam no chão de fábrica. O período pós-crise sinalizou uma nova rodada de reestruturação da base produtiva, com reflexos sobre o emprego. A crise de 2008 trouxe no seu interior temas como desemprego, férias coletivas e redução de jornada e salários, como forma de contrabalancear as inflexões geradas ao setor.

As bases do acordo para redução do IPI buscaram, sobretudo, salvaguardar os empregos do setor automobilístico que, uma vez perdidos, não mais seriam recuperados e, um agravante, sob o risco de uma propagação para outros segmentos da cadeia. No entanto, a própria FIESP pressionou o governo no sentido de fornecer mais garantias (dinheiro) e, ao mesmo tempo, as sindicais em aceitar as condições oferecidas pelo mercado.

Após reunião do Conselho Superior Estratégico da Fiesp (Federação das Indústrias do Estado de São Paulo), que reúne representantes das maiores empresas do país, o presidente da entidade, Paulo Skaf, disse que as companhias terão que demitir se os sindicatos de trabalhadores não fecharem acordos de flexibilização do emprego. Mas, mesmo com o entendimento, as empresas não se comprometem a manter vagas. (...) Segundo Skaf, os setores afetados pela crise foram unânimes em apontar a flexibilização, especialmente a redução de jornada de trabalho com respectiva diminuição de salário, como alternativa aos cortes (FSP, 15/01/2009).

Em um primeiro momento, ainda na etapa inicial às medidas apresentadas pelo Governo, em dezembro de 2008, observa-se uma exacerbação de reações e, mais precisamente, dos setores patronais e não dos movimentos em favor do trabalho. Reacende o conflito entre os atores, com a mobilização dos setores conservadores em favor de seus interesses, cobrando um papel ativo do Estado em formular políticas, sob a ameaça de demissões. Ainda assim, as empresas estarão dispensando funcionários, solapando etapas que demandariam possibilidades de acordo.

Podemos localizar, nas falas de Skaf, dois discursos bem ensaiados: um contra o governo, na crítica por uma política econômica mais favorável aos interesses dos segmentos industriais,

O mundo inteiro baixou os juros. O mundo inteiro! Só Brasil teima em manter esses juros absurdos, estes juros que prejudicam emprego... Estamos vivendo uma crise internacional, agravada pelos juros altos, que é uma decisão aqui, interna, e de responsabilidade do governo brasileiro (*Globo*, 13/01/2009).

E outro contra o coletivo do trabalho, ao defender a flexibilização das relações laborais,

Precisa ficar bem entendido que nós não estamos falando de garantia de emprego porque isso não está na lei do país e isso não está na competitividade do mundo. A estabilidade engessa, e nós não queremos andar para trás (*FSP*, 15/01/2009).

Em tese, a preocupação dos setores patronais com o trabalho passa pela manutenção de suas posições. A redução do IPI serviu para manter aquecido o comércio de veículos e atendeu aos anseios do empresariado. Grandes empresas do setor automobilístico reduziram sua mão de obra, seja por demissão voluntária, por suspensão/cancelamento de contratos temporários bem como mediante a eliminação de setores industriais. Por sua vez, o instituto de férias coletivas foi saudado como o grande bastião da manutenção de postos de trabalho, o que refletiu nos rumos e estratégias do movimento sindical.

É possível notar que as crises recentes trazem à tona conflitos que ficam adormecidos enquanto uma trajetória virtuosa do aparato econômico e, por uma consequência que merece luz, tendem a acarretar maiores perdas aos trabalhadores. Não apenas àqueles que são demitidos, mas também àqueles que continuam, em um regime de maior precarização. O ambiente de crise fragilizou a negociação, dando maior poder decisório às empresas, tendo, em muitos casos, a demissão aparecendo como um elemento surpresa no encaminhamento de questões de relevo para sindicatos e trabalhadores. Por sua vez, as montadoras justificaram as demissões do 1º trimestre

de 2009 em razão de um cenário de queda nas vendas, mesmo sem a crise ter paralisado a dinâmica de nossa economia. Também deve ser considerado que esse encaminhamento depende de questões institucionais, estratégicas, do grau de imbricação e organização do movimento luta sindical e da disposição à negociação por parte dos atores.

Observamos importantes transformações junto ao setor automotivo no cenário nacional, ao longo da última década, principalmente a retomada do crescimento de variáveis como emprego e salário. A partir do Capítulo II, buscamos olhar a realidade do setor automotivo no Estado de São Paulo.

CAPÍTULO II

A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA EM SÃO PAULO

Observamos ao longo do capítulo anterior transformações intensas que aconteceram no ramo automobilístico brasileiro, e mencionamos que neste processo o Estado desempenhou um papel determinante. A ação do Estado foi importante no momento de instalação das primeiras montadoras no País, produto de uma efetiva política pública visando à organização e estruturação da economia brasileira, priorizando a política industrial e de fomento tecnológico como vetor de desenvolvimento econômico e social. Posteriormente, a ação do Estado foi relevante na distribuição espacial dos novos investimentos realizados, em especial nos anos 1990. Contudo, geralmente, o papel do governo federal é bastante evidente, mas o papel dos governos estaduais e municipais não é examinado de forma detalhada.

Neste capítulo, o foco está direcionado para o Estado de São Paulo. É importante esclarecer como se articula o setor automobilístico e explicitar as relações entre os atores neste estado. Por isso, torna-se relevante examinar as diferenças entre as regiões. Em síntese, o objetivo é delimitar a base institucional de cada região, que possibilitará um maior entendimento acerca do perfil e da estrutura de emprego no Capítulo III.

A primeira seção deste capítulo aborda aspectos referentes à configuração do ramo automobilístico em São Paulo, apreendendo os movimentos ocorridos nos anos 90, desencadeados pelo NRA. Na segunda, destinada às relações institucionais, buscamos compreender o papel de cada ator envolvido neste processo: os interesses que se desbordam, as reações e suas alternativas. Ainda nesta seção avançamos para três casos específicos, que trazem

mais luz à questão. No terceiro item elaboramos um quadro com as principais tensões nesta arena, refletindo o momento recente da experiência sindical nestas regiões. Por último, apresentamos uma breve análise sobre o desempenho do setor no Estado de São Paulo.

2.1. Configuração atual do ramo automobilístico paulista

Que tipo de transformações este ciclo de investimentos produziu na indústria automobilística paulista? Aqui pretendemos explorar sua configuração, que culmina com o quadro atual, enfatizando seus elementos estruturais e sua dinâmica, em particular, a distribuição regional das plantas para o Estado de São Paulo.

O processo de configuração demarcado pela nova etapa de desenvolvimento do setor automobilístico para o Estado de São Paulo, a partir dos anos 90, sinaliza três importantes dinâmicas de investimentos demarcados pelas empresas: as novas entrantes, as consolidadas no setor e as que passaram por processos de remodelação/expansão.

Novas entrantes. São aquelas montadoras que estão se instalando no país pela primeira vez. Estas empresas se notabilizaram por projetos modestos, cujo volume de inversão destas empresas é bastante inferior, comparado aos projetos de montadoras em outros estados.

Quadro 2.1a – Novas entrantes

Empresa	Atividade	Investimento	Localização	Data
Toyota	Automóveis	150	Indaiatuba	1998
Honda	Automóveis	100	Sumaré	1997
Land Rover ⁴¹	Jipes e comerciais	200	São Bernardo do Campo	1998
Emme-Lotus ⁴²	Automóveis	40	Pindamonhangaba	1997

Fonte: Anfavea (2010) e Arbix.

⁴¹ Encerrou atividades em 2004.

⁴² Encerrou atividades em 2000.

Consolidadas. São montadoras já instaladas no país e que estão realizando investimentos em novas plantas de produção, buscando incorporação de novos espaços.

Quadro 2.1b – Consolidadas

Empresa	Atividade	Investimento	Localização	Data
General Motors	Componentes	500	Mogi das Cruzes	1999
Volkswagen	Motores	250	São Carlos	1996

Fonte: Anfavea (2010) e Arbix.

Remodelação/expansão. Indica o investimento de empresas instaladas em plantas antigas. Também podemos situar neste movimento os processos de reestruturação/atualização das unidades e etapas de produção, encaminhados pelas empresas.

Quadro 2.1c – Remodelação/expansão

Empresa	Atividade	Investimento	Localização	Data
Ford	Remodelação	850	São Bernardo do Campo	1997
General Motors ⁴³	Caminhões	70	São José dos Campos	1996

Fonte: Anfavea (2010) e Arbix.

Estes movimentos foram os de maior relevância no processo de retomada do crescimento industrial deste setor. Face às condições estruturais do Estado, conseguiu produzir vários eventos em simultâneo, como a entrada de novas empresas, a instalação novas plantas de empresas já existentes e o reinvestimento em plantas. Também verificamos a realização de outros eventos, de menor impacto, porém com reflexos importantes sobre a atividade produtiva, particulares à dinâmica que está sendo proposta. Nesse quadro podemos apontar a instalação de um escritório da Renault na cidade de São Paulo, um Centro de Design para América Latina; a transferência de plantas de unidades já instaladas para outras em processo de instalação (Volks, GM e Ford), a criação de Centros de Distribuição para atender redes em âmbito de América Latina, investimentos em serviços (logística, marketing, financeiro e social), com um peso maior para

⁴³Encerrou as atividades de produção de caminhões no ano de em 2002.

ênfase institucional e uma tendência para a flexibilização de atividades. Esta fábrica que está sendo proposta nos anos 90 guarda importantes diferenças em relação à velha fábrica dos 60.

Importantes aspectos no interior do recente processo de conformação da indústria automobilística no Brasil merecem destaque, embora não seja objeto de análise no presente estudo. A maior parte destes investimentos se realiza com um braço financeiro. Cada montadora está associada a um banco especializado, que fornece crédito aos consumidores para a aquisição de veículos. Outro aspecto diz respeito à face produtiva, onde a fábrica assume um viés de prestação de serviços, com fortes laços de terceirização e relativa precarização de atividades. Estas discrepâncias destoam com maior nitidez quando ingressamos no campo das relações de trabalho no interior das fábricas, reforçadas pelas reformas recentes como o banco de horas e a PLR.

Percebemos que a maioria destes investimentos realizados fora do Estado de São Paulo parece estabelecer algum tipo de complementaridade com a indústria automobilística deste estado. De fato, a disputa que se acompanhou nos anos 90 restringiu-se ao âmbito da guerra fiscal. Estes investimentos têm características bastante comuns, como a localização às margens de grandes vias de acesso, próximas a zonas de distribuição (aeroportos e portos), de áreas tecnológicas e não necessariamente apresentam um poder multiplicador sobre a região, como o verificado no complexo industrial do ABC paulista. Talvez, uma das características mais acentuadas deste processo recente tenha sido a busca por uma experiência laboral e sindical distinta a do ABC.

No Quadro 2.2 observamos a configuração atual do setor automobilístico no Estado de São Paulo. É importante ressaltar a dimensão estrutural deste setor, que reúne seis montadoras, situadas em 13 cidades, com uma alta diversidade de plantas e encadeando uma grande rede de fornecedores de insumos e serviços. Isto sugere a emergência de novos perfis, novos atores e dinâmicas, estabelecendo novas relações.

Quadro 2.2 - Configuração industrial/espacial do setor automobilístico do Estado de São Paulo.

Empresas	Unidades Industriais	Produtos/Serviços	Atividades	Data
Ford	São Bernardo do Campo Taubaté Tatuí	Automóveis, comerciais leves, caminhões Componentes, motores, transmissões Campo de provas	Fundição, usinagem e montagem. Transmissão de motores e componentes de chassis. Laboratório de emissões.	1967 1967 1978
General Motors	São Caetano do Sul São José dos Campos Mogi das Cruzes Indaiatuba Sorocaba	Automóveis, comerciais leves Automóveis, comerciais leves Complexo Industrial e Comercial Campo de prova (Cruz Alta) Centro de distribuição de peças	Fundição, preparação CKD para exportação, motores e transmissões Fundição, montagem Manufatura (estamparia), peças linha descontinuada Pista de testes Suprimento, apoio logístico.	1930 1956 1999 1974 1996
Honda	Sumaré	Automóveis	Fundição, usinagem, estamparia, montagem de motores, injeção de plásticos, divisão peças, solda, inspeção final	1997
Mercedes-Benz	São Bernardo do Campo Campinas	Caminhões, ônibus Centro de Treinamento Remanufatura de peças, pós-vendas	Motores, eixos, câmbios Atividades de assistência técnica, pós-venda, comercialização de peças, treinamento e desenvolvimento da rede de concessionários.	1955 2000
Renault	São Paulo	Renault Design América Latina	Laboratório de criação e desenvolvimento de pesquisa e produtos.	2008
Toyota	São Bernardo do Campo Indaiatuba	Autopeças Automóveis	Desenvolvimento projetos, fabricação, forjaria Montagem	1962 1998
Volkswagen	São Bernardo do Campo Taubaté São Carlos	Automóveis, comerciais leves Automóveis Motores	Estamparia, armação, pintura, montagem final PD Montagem Fundição	1959 1976 1996

Fonte: Anuário Anfavea (2010) e Arbix (128-130).

Devemos ressaltar uma vez mais que, estes novos espaços se colocam com fortes vinculações à fábrica paulista, se assim podemos nos referir às montadoras situadas no Estado de São Paulo.

Na seção seguinte, buscando maior luz destes movimentos, examinaremos a questão institucional no setor automotivo do Estado de São Paulo: as características, as relações e os atores.

2.2. Relações Institucionais na Indústria Automobilística

Ao partirmos de uma abordagem teórica, com o auxílio de conceitos e mediações, buscamos inserir os atores, para avançar no estudo de três experiências particulares, porém necessárias para a compreensão da importância do tema automobilístico no seu contexto recente: as experiências inovadoras na Região do Grande ABC; as relações entre Prefeituras e Montadoras na Região Metropolitana de Campinas e os impactos do setor automobilístico na Região do Vale do Paraíba.

A análise de relações institucionais no âmbito da indústria automobilística tem por objetivo ressaltar o peso da natureza política sobre as decisões de caráter tecnoproductivo. A ênfase é justamente situar essas relações, assim como o comportamento dos atores, que são emblemáticas para a consolidação do setor. São elementos que, uma vez em reação, impactarão o processo productivo: para serem estruturados, necessitam de um conjunto de mecanismos que envolvam estes interesses, ora protegendo-os, ora sobrepondo-os, articulando com maior dinamismo estas relações.

O referencial de Dunlop (1978) oferece uma rica contribuição sobre a questão institucional, ao investigar os reflexos da indústria sobre as relações de trabalho. Em seu livro *Industrial Relations Systems*,⁴⁴ o autor considera que um sistema de relações de trabalho é constituído por determinados atores, de certos contextos, de uma ideologia que mantém unido o sistema e um corpo de regras criado para disciplinar os atores nos seus vários campos de ação. Os atores

⁴⁴ “*Industrial Relations Systems* foi publicado [em 195?] no ápice do período considerado como a era dourada das relações industriais nos Estados Unidos [...]. Entre outros traços salientes, essa época se caracterizou por uma vasta produção científica sobre assuntos atinentes às relações de trabalho envolvendo pesquisadores de diferentes disciplinas e matizes teóricos.” (HORN; COTANDA; PICHLER, 2008: 4).

compreendem uma hierarquia de empresários, uma hierarquia de trabalhadores (organizações sindicais) e, o governo e agências governamentais especializadas. Estes três atores estão presentes em todo sistema de relações de trabalho. Importante ressaltar que a gama de combinações é maior se o governo tem diferentes quantidades de ações de uma empresa e se eles adotaram programas especiais de desenvolvimento⁴⁵.

O processo de constituição das forças produtivas no setor automobilístico abarcou a organização de elementos responsáveis pela sustentação desta indústria (como atividades relacionadas à produção e circulação), regulando as relações neste espaço. Estas regras delimitam as ações dos atores em cena ou entrincheirados no campo de luta e justificam o peso de tal disciplina. De acordo com o autor, as regras vão da disciplina no chão da fábrica às normas gerais, que garantem o padrão do sistema.⁴⁶ O sistema, aqui circunscrito, compreende desde o marco regulatório até a hierarquia da empresa e tem papel fundamental sobre a estrutura.

A estrutura é o conjunto de elementos que mantêm uma relação perene entre si e só existe essa relação. É o contexto, o pano de fundo da cena social, o lócus onde se determinam essas relações. Sob essa perspectiva, desvela-se nesta arena uma gama de interesses que tendem, direta ou indiretamente, a reproduzir as mais variadas relações: dependência, cooperação, competição, predatismo, harmonia, enfrentamento e esvaziamento, entre tantas. Como ressalta Dunlop (1978: 26), cada elemento específico “*constituye un sistema diferente de relaciones entre partes*”.

No entanto, este processo é amplo e não se resume aos atores; o conflito, uma agenda, bem como um rol de procedimentos dentro de uma temporalidade, são elementos que engendram um conjunto de políticas. Estas políticas se afirmam como objeto de demanda por parte dos atores,

⁴⁵ Este papel das agências governamentais como atores pode variar de grau de influência. Quando as agências governamentais especializadas atuam como atores podem desempenhar funções muito amplas e decisivas em alguns sistemas de relações, às vezes a ponto de anular as hierarquias de empregadores e de trabalhadores em quase todos os assuntos. Em outros sistemas de relações industriais o papel das agências governamentais especializadas, pelo menos a partir de vários pontos de vista, pode ser fraco e restrito, às vezes ao ponto de permitir a manutenção de relações diretas entre as duas hierarquias, sem qualquer referência às agências governamentais, enquanto que existem outros sistemas em que a hierarquia dos trabalhadores ou a hierarquia corporativa pode desempenhar um papel relativamente limitado.

⁴⁶ Dunlop estabelece clara distinção entre regras substantivas e normas de procedimento. As substantivas incluem as regras que regulam as remunerações em todas as suas formas, os deveres e as performances esperadas dos trabalhadores e as regras que definem os direitos dos trabalhadores. As de procedimentos contemplam o estabelecimento de normas e os procedimentos para decidir sua aplicação.

dentro de uma racionalidade que se propõe a legitimar estas questões. A vinculação, que nos remete ao conceito de ideologia proposto por Dunlop (1978), permite o relacionamento dos atores em cena, calcados em interesses que estão cristalizados.⁴⁷ A ideologia do sistema de relações industriais é um corpo de ideias comuns que definem as ideias de cada ator no que diz respeito à posição e ao papel (dele e) dos outros atores no sistema. A forma como estes atores se relacionam conforma a distribuição de poder na sociedade, reflexo do equilíbrio de forças no enfrentamento dentro da arena política.

Em resumo, o papel dos atores é condicionado pelo contexto. Lembra Dunlop (1978) que o contexto é crucial na formulação das regras estabelecidas pelos atores em um sistema de relações industriais.⁴⁸ Quando se pensa em contexto, consideramos a tecnologia, o mercado e a distribuição de poder no conjunto da sociedade. Estes elementos determinam a hierarquia existente entre empresários e operários, influenciando as demandas propostas no cotidiano (*e são decisivos na formulação das regras constituídas em um sistema de relações de trabalho*).

A tecnologia tem impacto sobre as características do lugar de trabalho, delimitando a configuração das organizações de empresários e empregados, assim como o perfil da força de trabalho demandada e padrão de regulação institucional. Os imperativos de mercado e orçamentários referem-se a um mercado para a produção, à restrição no orçamento das empresas e ao mercado de trabalho (HORN; COTANDA; PICHLER, 2008: 9).⁴⁹

A distribuição de poder na sociedade tende a fluir para um ou outro ator, reforçando a posição, o status, afetando o equilíbrio das forças na cena política⁵⁰. Segundo Dunlop (1978: 33):

⁴⁷ Ideologia está delimitada como um conjunto de ideias e crenças compartilhadas pelos atores que contribui para unir ou integrar o sistema na forma de entidade.

⁴⁸ Estas características do ambiente de um sistema de relações industriais são determinadas por toda a sociedade e os outros subsistemas e não são explicadas dentro de um sistema de relações industriais. Os atores que formulam a teia de regras interagem no contexto de um sistema de relações industriais tomado como um todo, mas algumas regras estarão mais estreitamente relacionadas com os requisitos técnicos e de mercado ou orçamentários, enquanto outros se relacionarão mais diretamente com a distribuição de poder na sociedade.

⁴⁹ O mercado e a restrições orçamentárias também influenciam indiretamente a tecnologia e outras características do local de trabalho: a escala e a dimensão das operações e as flutuações sazonais e conjunturais de demanda e emprego.

⁵⁰ A distribuição de poder no conjunto da sociedade não determina diretamente a interação dos atores no sistema de relações industriais. É o contexto que ajuda a estruturar o próprio sistema de relações industriais. O papel de um dos atores no sistema de

La distribución relativa de poder entre los actores del conjunto de la sociedad tiende hasta cierto punto a reflejarse en el seno del sistema de relaciones industriales; su prestigio, posición y acceso a los más altos escalafones de la autoridad dentro del conjunto de la sociedad, modela y condiciona a un sistema de relaciones industriales.

Quem são estes atores no cenário automobilístico? Como se afirmam? Que pleiteiam? A correlação de forças que se estabelecem permite antever a figura do Estado, como orientador e encadeador de políticas. Como um mecanismo de transmissão, ele liga essas várias políticas aos vários interesses que são postos, buscando um relativo “consenso”. Temos atores nas várias pontas: de um lado, o Estado; de outro, os fabricantes e, por fim, os trabalhadores. Em cada ponta gravita um conjunto particular de representantes, interesses e políticas.

Nesse sentido, vale ressaltar em Dunlop (1978: 108-9),

(...) el desarrollo económico cambia los contextos técnico y de mercado, pero provoca cambios de idéntica magnitud en el status de los actores. (...) El status de cualquiera de los actores en un sistema de relaciones industriales señala las funciones prescritas a dicho actor y las relaciones con los demás actores de dicho sistema.

De parte do Estado, temos vários órgãos e institutos com competências para formulação e orientação de políticas, inclinadas ao setor automobilístico, como o Ministério da Fazenda, o Ministério do Planejamento, o Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, o Ministério de Ciência e Tecnologia, o Ministério da Justiça e o Ministério do Trabalho; secretarias estaduais de desenvolvimento industrial; o BNDES (como financiador de longo prazo); Finep e agentes creditícios e instrumentos de caráter normativo.

No que tange ao setor automobilístico, observa-se um conjunto de atores cujos interesses revelam-se os mais variados⁵¹ como grandes fabricantes, montadoras, fornecedores, ANFAVEA, FENABRAVE, ABEIVA e ANDIP; os sindicatos patronais, como SINFAVEA (automóveis), SIFESP (fundição), SINIEM (estamparia), SINDIMAQ (máquinas), SINDIPEÇAS (autopeças),

relações de trabalho, no caso, as agências governamentais especializadas, é susceptível a ser particularmente influenciada pela distribuição de poder na sociedade.

⁵¹ Interesses que transitam desde o setor exportador até o importador; setor de autopeças nacional vis-à-vis ao setor estrangeiro. Uma das ênfases das políticas não se resume ao estímulo da produção; porém “casar” estes vários interesses em torno do que eles podem significar uma adequação ao que está sendo proposto.

FIESP, entre outros; bem como redes de pesquisa e universidades (associados à investigação científica).

E por último, na esfera do trabalho, temos trabalhadores regulares e autônomos, organizações nos locais de trabalho (OLT's), comissões de fábricas, sindicatos dos metalúrgicos, centrais sindicais, centros de formação, pastorais, DIEESE, SINE e CIPAs.

Estes interesses não são definitivos; os atores possuem poder assimétrico e mutável ao longo do tempo e, bem como as regras possuem certa flexibilidade. De fato, as políticas públicas são interesses planejados do poder público com a finalidade de resolver intervenções sociais problemáticas.

Mesmo o setor automobilístico, onde se distingue notória concentração e uma dominância das grandes players, observa-se que uma decisão deve respeitar o conjunto de interesses destes atores sob o risco de produzir um desequilíbrio; elas são resultado de relações muito fortes entre Estado e indústria. Não há indústria automobilística sem a ação (ou ao menos, a orientação) do Estado. Um exemplo é a necessidade de estabelecer novos pactos da relação capital/trabalho, face o surgimento e crise do Welfare State. Outro exemplo, a recente crise de 2008. O que a crise provocou? Produziu, em um contexto de pesadas tensões, uma forte mobilização dos atores e a necessidade de propor políticas de proteção sem, contudo, aprofundar um questionamento em razão da natureza desta crise.

Estes elementos reforçam a importância de um padrão. O padrão dá a ideia de uniformidade, porém, afirma-se de modo mais amplo; ele expressa a imbricação à vida econômica real das empresas. Isto condicionado à indústria automobilística é justamente o que possibilita diferenciá-la do conjunto das outras indústrias, ao conseguir um sistema de negociação e operação altamente avançado e eficiente com o Estado. Dessa forma, a indústria sistematizou uma forma de negociar com o Estado, que lhe permitiu a redução de custos fixos e o uso de estruturas de financiamento com Estado.

Após esta breve introdução ao tema da questão institucional, buscamos avançar examinando três casos concretos, com a intenção de completar nossa análise. No primeiro caso, exploramos as experiências institucionais na região do ABC, lócus de importantes iniciativas inovadoras. No segundo, nosso foco recai sobre as estratégias que permitiram uma articulação favorável à instalação de duas montadoras na Região Metropolitana de Campinas. Por fim, no terceiro contemplamos alguns impactos evidentes dos investimentos na indústria automobilística na Região do Vale do Paraíba, a partir dos anos noventa.

2.2.1. Experiências inovadoras na Região do ABC

Os anos 90 produzem uma clivagem na dinâmica das relações da Região do Grande ABC⁵². De alguma forma vários elementos contribuíram para tais experiências. As modificações estruturais suscitadas pró-abertura, os movimentos descentralizadores provocados pela Constituição Federal de 1988⁵³ e os questionamentos acerca do futuro da região evocaram uma reflexão profunda e a necessidade de se realizar articulações entre vários atores.

Em um contexto no qual os governos ofereciam concessões com o fito de atrair montadoras, amparados por um regime legal do Estado, colocou à Região do ABC, sob o risco de um desmantelamento do seu parque industrial, como observa Arbix em *Crítica Contemporânea* (2002: 202), “a necessidade do poder local de desenvolver redes interinstitucionais de cooperação entre os sindicatos, os governos locais, as associações empresariais e outras organizações não-governamentais”.

Há uma evolução desses arranjos ao longo desta década⁵⁴. Ao final de 1990 é criado o Consórcio Intermunicipal do Grande ABC; em 1994, o Fórum da Cidadania; em 1995, a Câmara Regional

⁵² A região do Grande ABC é composta por sete municípios: Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul, Diadema, Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra.

⁵³ Segundo Moro Jr., (2007:78), a Constituição de 1988 gerou um município com novas competências, mas sem poder de intervenção nas questões regionais.

⁵⁴ Vários autores exploram o tema dos arranjos no ABC (Arbix, G. & Zilbovicius, M.; Miranda, I.; Klink, J.; Camarotti, I. & Spink, P.; Marinho, L.; entre outros). Algumas questões merecem luz, mesmo não sendo o objeto de nossa análise. O Consórcio, ação pioneira, alinhava apenas os sete prefeitos da região. O Fórum, uma reação ao esvaziamento do Consórcio, em função da transição política de 1993, é uma possibilidade de mobilizar forças e qualificar os atores e debate político para a região. A Câmara é um avanço continuado destas formas, aprofundando o debate em temas de desenvolvimento econômico e urbano, com a presença de um número maior de atores (empresários, sindicatos, governo do Estado e municípios, trabalhadores e a sociedade

de Desenvolvimento e em 1999, a Agência de Desenvolvimento. Este quadro evolutivo é, sobretudo, um processo de amadurecimento das estruturas institucionais na Região do ABC face às questões cruciais como o desemprego, a desindustrialização e o próprio desenvolvimento econômico. Demandas que não mais estão contempladas na agenda do governo federal e abrem espaço para se produzirem novas formas de interação entre os mais variados atores sociais.

Que perspectivas se fundem? A questão passa pelo desenvolvimento econômico regional do ABC. Estes arranjos trazem para a arena um conjunto de novos atores, formas de relação e mecanismos de proteção ante o risco de uma inflexão. Ao aprofundar a experiência das Câmaras Setoriais, o ABC enfatiza a necessidade de mobilizar e integrar os diferentes setores e a capacidade de articular políticas, delimitada pelo diálogo entre os vários atores sociais.

Que tipo de impacto se percebe sobre o setor automotivo? A Região do Grande ABC ainda é o polo industrial automobilístico nacional. Assim tornou-se não apenas pelas motivações desenvolvimentistas de governos do passado, pelas características espaciais da região, pela proximidade com mercados ou pelas formas de regulação (mercado fechado, poucos produtores).

Devemos observar uma característica bem particular desta região. O ABC desenvolveu um padrão de produção, calcado em relações estáveis, reforçando sua vocação industrial e assim, possibilitando o seu desenvolvimento. De algum modo, o questionamento da crise nos anos 90 é uma ênfase à possibilidade de produção com custos menores, o que implicaria em romper aquele padrão vigente, promovendo relações mais flexíveis e sem a qualidade em processos/produtos que se encontram naquela região.

Nesse sentido, os avanços dos arranjos institucionais do ABC são concretos. Segundo Jacobi (2002: 313):

(...) o setor automobilístico mereceu um engajamento efetivo da câmara. No caso da indústria automobilística, o esforço concentrou-se na assinatura de um conjunto acordos, mas os sobressaltos da economia brasileira em 1998 e 1999 dificultaram a definição de

civil). E a Agência de Desenvolvimento é a sistematização destas formas, a ação em seu sentido prático, voltada para o planejamento estratégico regional.

ações concretas. No entanto, a capacidade da região de encontrar alternativas, propondo a definição de novos produtos como forma de manter o investimento na região, abriu um interessante espaço de interlocução com algumas montadoras, que estão revendo suas estratégias de investimento.

Isto é corroborado por Neves; Carvalho Neto (2002: 200):

(...) o amadurecimento das relações de trabalho no ABC paulista levou a negociações entre o Sindicato dos Metalúrgicos local e as montadoras, resultando em raros acordos no plano internacional, dizendo respeito até mesmo a vultosos investimentos de bilhões de dólares na modernização e ampliação das plantas existentes na região (...). São fortes os indicativos de como as grandes montadoras, ainda que fazendo experiências com novas plantas em outros Estados, têm apostado também no ABC, através de negociações com o Sindicato dos Metalúrgicos (...).

A Agência de Desenvolvimento Econômico, com a implementação do Polo Tecnológico do Grande ABC, foi responsável por uma série de investimentos que reforçaram a competitividade do setor automotivo e petroquímico (JACOBI, 2002: 306), e que tiveram impacto de mobilizar várias cadeias produtivas.

Em resumo, a experiência dos arranjos institucionais no Grande ABC é uma forma inovadora de responder a um contexto de questionamentos e da carência de instrumentos para auxiliar e, ao mesmo tempo, possibilitará conservar uma parte considerável daquela estrutura, preservar parte desta cultura e ao mesmo tempo atacar as demandas, mediante as formas de participação dos vários atores envolvidos.

2.2.2. Relações entre prefeitura e montadora na RM de Campinas

A intenção é lançar um olhar sobre a articulação entre os atores institucionais no processo de industrialização recente. Essa percepção, principalmente no seu engendramento, possibilita-nos compreender em que base estão colocadas suas relações e, assim, poder estabelecer alguma comparação com as formas de relacionamento na região do ABC.

No Estado de São Paulo, duas cidades situadas na Região Metropolitana de Campinas receberam investimentos para construção de plantas industriais: Indaiatuba, com a Toyota e Sumaré, com a Honda.

Rogério Acca busca situar tais decisões de investimento fora do contexto de “guerra fiscal” e ressaltar outros aspectos com peso decisivo para as escolhas da região. De fato, comparadas com os projetos de outras montadoras, as inversões na Região de Campinas são modestas, e *per se* não teriam força nem o charme para seduzir outros estados, em termos de geração de empregos ou produção.

O que poderia explicar o fluxo de investimentos direcionados por duas multinacionais japonesas para o interior de São Paulo? Que elementos teriam força em atrair estas empresas para o entorno da região de Campinas? Sem dúvida os fatores locais aparecem com bastante evidência: a proximidade de um mercado consumidor (São Paulo e interior), uma rede especializada de fornecedores (o polo de autopeças na região de Campinas), uma mão de obra qualificada e infraestrutura de transporte (vias de acesso e aeroporto de Viracopos).

Segundo Acca (2001: 61),

(...) o poder de atração de investimentos na região de Campinas está intrinsecamente relacionado com a estrutura viária e aeroviária regional, com a existência de um mercado profissional qualificado e com o poder de atração das muitas instituições de ciência e tecnologia existentes na cidade de Campinas (...).

Indaiatuba e Sumaré são duas cidades de características industriais, com uma concentração de indústrias em suas áreas, razoável dinamismo e relativa densidade institucional-sindical.

Neste ponto começa a se desvelar uma série de questões⁵⁵. O processo que encaminhou as negociações das montadoras japonesas com a administração pública foi anterior ao período mais intenso de guerra fiscal, ou seja, antecedeu ao clímax, onde a disputa foi pesada e os municípios foram sendo descartados. A guerra fiscal, em si, tem pouco efeito sobre as decisões das montadoras japonesas, dado que as mesmas já tinham terrenos no local.

⁵⁵ A crise econômica dos anos 90 significou a perda de importante investimento para a cidade de Campinas, quando em 1995 a Mercedes desativou a planta de montagem de ônibus.

A própria postura evocada pelo poder público reforça esta análise (Acca, 2001: 105):

(...) os acordos clarificam o despreparo do poder público ao lidar com as empresas. O descumprimento sistemático de cláusulas fundamentais dos protocolos firmados entre o poder público e as empresas revela a incapacidade dos municípios estudados em promover uma relação equilibrada entre as concessões às empresas e os benefícios para a sociedade gerados com o retorno do investimento público.

O contexto descrito revela uma baixa densidade institucional, o que ajuda a qualificar as relações que ali irão se afirmar. Este jogo de forças estabelece um equilíbrio desigual entre os atores institucionais. As decisões de investimento, de produção e emprego têm limitada participação do Estado⁵⁶ (seja do governo municipal, que atua como incentivador, oferecendo garantias e vantagens, seja do governo estadual, que atua como uma espécie de fiador, em caso da impossibilidade do município) e ausência quase completa de atores sociais (como movimento sindical e entidades da sociedade civil) que deveriam estar interagindo desde o processo de formulação de políticas.

As fragilidades do poder público local sintetizam os constrangimentos de natureza econômica (e, às vezes, político-partidária), que comprometem o desenvolvimento local. Talvez aí esteja o maior problema: os reflexos deste quadro sobre o mundo do trabalho.

Os limites das experiências de Indaiatuba e Sumaré estão situados no próprio projeto, na sua forma em que são articulados e em suas ênfases, os interesses que eles encerram. Eles condicionam o desenvolvimento daquele espaço, que se apropria das condições presentes/loais, mas não têm força para reverter essas ênfases.

Enquanto na Região do ABC os atores são sujeitos (assumem um protagonismo no processo de construção de agendas e na tomada de decisões, possibilitando avançar as questões dentro de um equilíbrio), as relações que se dão na RM Campinas mostram estes atores distantes e desprovidos

⁵⁶ Não é algo surpreendente que os municípios postulem a receber investimentos de monta, assumindo condições que, sozinhos não teriam como suportar. Acca (2001: 76-9 e 81-2) aponta as dificuldades que se deram as negociações das prefeituras (principalmente em Sumaré) com as montadoras. “A análise do caso de Sumaré parece evidenciar que o município ofereceu mais do que poderia cumprir confiando no respaldo do governo estadual, que deixou a Prefeitura local à mercê da multinacional japonesa, a qual exigia o cumprimento do acordo, pressionando o poder público local” (Acca, 2001: 82), este posto em dificuldades com a negativa do governo do estado em lhe enviar verbas.

de seus referenciais, com dificuldades no diálogo institucional, reflexos no trabalho e um peso maior em favor das forças de mercado.

2.2.3. Impactos do setor automobilístico na Região do Vale do Paraíba⁵⁷

A abordagem do processo de desenvolvimento econômico da Região do Vale do Paraíba, observando os impactos dos novos investimentos da indústria automobilística nesta região, busca reforçar a ideia da importância de uma estrutura institucional como instrumento que desencadeia e baliza estes esforços. A compreensão desta dimensão econômica nos exige uma abertura para duas janelas: uma perspectiva histórica e outra política.

Esse movimento de expansão recente é distinto do ciclo anterior que remonta aos anos 50⁵⁸. A instalação da General Motors em São José dos Campos e da Willys Overland em Taubaté, ao final desta década, é parte de todo um processo de desenvolvimento econômico colocado para aquela região. Esse processo não se esgota ali; ele ativa um ciclo de investimentos no setor automobilístico, com a chegada da Ford (compra da Willys) e a entrada da Volks, ambas em Taubaté, no final dos anos 1960 e início dos anos 1970.

Nesse processo, a ação conjunta de políticas públicas é fundamental para a entrada de grandes indústrias. Como parte desta agenda de compromissos institucionais, programa do município assume o desafio de pensar alternativas frente aos seus limites e ao planejamento do espaço. Os esforços da arena pública local se encadearam às decisões da esfera federal⁵⁹ e estadual, no movimento de descentralizar parte da RMSP, porém recolocando em outra parte do Estado. A região do Vale do Paraíba se organizou e cristalizou estes interesses, atraindo parte das indústrias que saíam da RMSP no fim dos anos 60 e nos anos 70.

⁵⁷ A Região do Vale do Paraíba é o terceiro polo industrial do Estado de São Paulo, com destaque para indústria aeronáutica, automobilística e química. Composta por 37 municípios, destacando-se São José dos Campos e Taubaté. Ambas estão localizadas estrategicamente, entre duas metrópoles, servidas de boa rede de transportes como terrestre (Via Dutra), aérea (São José dos Campos) e marítima (porto de São Sebastião), de maneira que não apresentam dificuldades no escoamento de produtos.

⁵⁸ Autores como Cano (1988; 2007), Lavor (2007: 48), entre outros, destacam a construção da Rodovia Presidente Dutra, entre 1947/1950, como o elemento dinamizador para a região. Nesse processo, a ação conjunta de políticas públicas é fundamental para a entrada de grandes indústrias.

⁵⁹ A agenda federal contempla política de incentivos à exportação (desenvolvimento agroindustrial); instalação da Refinaria Henrique Lage em São José dos Campos; desenvolvimento de programas de produção bélica e aeronáutica e a criação de importante polo em microeletrônica (em parceria com a Unicamp) e investimentos federais em Ciência & Tecnologia (Lavor, 2007).

As mudanças propostas nos anos 90 impactam fortemente o setor na região, levando-o a reestruturar-se. Também importa ressaltar neste processo o papel de formulador de políticas que o Estado que, naquele momento, assume e encaminha a questão a seu termo. Os impactos decorrentes destas transformações se revelam de natureza tecnológica, econômica, política e social.

O novo ciclo de investimentos para o setor automobilístico, a partir do NRA, se por um lado sinalizou a incorporação de novas áreas e atores, por outro se traduziu na revitalização de velhos espaços. As plantas das montadoras na região foram reestruturadas com os investimentos aportados. Segundo dados da Fundação Seade, no período 1995-99, São José dos Campos recebeu US\$ 2,58 bilhões, referenciando-se como primeiro polo no Estado em atração de recursos. O maior investimento na cidade foi da GM, de US\$ 1,29 bilhão com a implantação e modernização da unidade da montadora⁶⁰.

O investimento deste período revigorou a produção industrial na região, dado o seu efeito de encadeamento dos vários setores industriais. O investimento no setor automobilístico age como uma correia de transmissão, sinalizando para outros setores estas possibilidades, ou seja, ele puxa investimentos para outros setores industriais. Isto também exige esforços dos atores em viabilizar os projetos e conter as tensões existentes⁶¹.

Neste sentido, o setor automobilístico está incrustado junto à economia do Vale do Paraíba, com forte entrelaçamento institucional. Conforme a RAIS, no ano de 1999, o ramo automotivo era responsável por 22% da ocupação e 27,5% da massa de rendimentos no setor industrial na região. Em 2010, a ocupação no ramo automobilístico respondia por 11,4% e a massa salarial por 18%, em relação ao total da indústria. Não nos parece correto entender que tenha ocorrido uma perda de importância do setor automobilístico nessa região. Ao contrário, ele está consolidado mediante a ação de seus atores, como pode ser observada no anexo. Mais que isso, este setor operou com

⁶⁰ Cf. “Investimento chega a US\$ 2,58 bi em 5 anos na cidade” (FSP, 27/07/2000).

⁶¹ A verdade é que a indústria automobilística no Vale do Paraíba, junto com outros fatores, atuou como um dínamo para estimular o desenvolvimento industrial. A importância de um setor estruturado – com políticas definidas e um quadro de pessoal que situava 22% da ocupação industrial da região – atua como um fator de atração para outras empresas.

uma série de tensões situadas no seu interior, ao longo da década de 2000 e articulou importante papel em dinamizar o setor industrial da região, catalisando os esforços para os demais ramos da economia local (que vinha de uma etapa de desindustrialização nos anos 90).

Não podemos perder de vista a importância da questão tecnológica da região. O desenvolvimento tecnológico do Vale do Paraíba tem relação direta com a articulação dos atores institucionais e com a estrutura industrial da região, que é puxada pela indústria automobilística.

A questão econômica contempla o movimento da economia local. O impacto da PLR do setor automotivo, na região, como exemplo, é um fenômeno recente e particular. As negociações entre trabalhadores e a direção são acompanhadas pela mídia e despertam o interesse do comércio local, de outros ramos industriais e das próprias montadoras concorrentes, reforçando o esquema de Dunlop (1978), a respeito das relações entre os vários atores⁶². Um exemplo, a PLR de 2009⁶³ aos trabalhadores da Volks Taubaté significou a entrada de R\$ 18 milhões para a economia local. Em 2008, a PLR, complementada com valores adicionais de 2007, representou um aporte de R\$ 20 milhões de reais⁶⁴. Um movimento de recursos desta magnitude impacta positivamente não apenas o comércio, como ativa a geração de empregos em outros setores.

A questão política situa neste o impacto da arrecadação tributária, reforçando a dimensão do ramo automotivo na região. Segundo reportagem da Folha de São Paulo em outubro de 1999,⁶⁵ as montadoras (Volks e Ford) respondiam por 70% do ICMS arrecadado em Taubaté. Também considera a imbricação com o poder público local e as montadoras, o diálogo entre os atores e a construção de uma rede de atividades institucionais, que possibilitam uma maior integração. Um exemplo, em 2009, quando a GM anunciou um plano de demissões voluntárias (ver anexo), a prefeitura intermediou com atores sindicais a revisão deste processo.

⁶² O anúncio da PLR, em meio à tensão e angústia, produz um movimento de excitação no comércio local.

⁶³ Cf. “Vitória cutista” (<http://www.cut.org.br/destaques/19223/vitoria-cutista>).

⁶⁴ Cf. “Acordo garante injeção de cerca de R\$ 20 milhões na economia de Taubaté/SP”.

⁶⁵ “Montadora arrecada 70%”, *Folha de São Paulo*, 11.out.1999.

A questão social observa o impacto das políticas (reajustes, geração de empregos e planos de demissão). São empregos com um conjunto de benefícios, dentro de um padrão determinado. Esta questão se reforça com o diálogo dos atores sociais e as conquistas no chão da fábrica, passa pelas possibilidades de crescimento e expansão deste setor, em conjunto com a economia e pelo entendimento do poder público em suas várias instâncias.

2.3. Sindicalismo: movimentos e tensões

O sindicato é outro ator com papel expressivo na cena institucional. Ao longo do tempo, a ação sindical pode transitar de uma posição de protagonismo para outra de menor destaque. Evidentemente, esta ênfase decorreu de uma série de fatores, os quais descritos na classificação de Dunlop (1978), como o contexto, a estrutura que abriga estes atores e os interesses ali movidos.

Nosso objetivo não é o de aprofundar o debate atual do movimento sindical, em que pese os interesses dos atores sindicais (CUT, FS, e outros), suas relações e clivagens. Nosso olhar se volta para a elaboração de um painel (Anexo 1) recuperando os sinais de tensões e dificuldades que foram colocados à classe trabalhadora, a partir de 1999. Este painel tenta mostrar que o movimento sindical ligado ao setor automobilístico modifica sua postura, passando a uma atitude de maior enfrentamento.

Analisando o setor automotivo no Estado de São Paulo, devemos reconhecer a importância de sua estrutura e organização sindical. As três regiões delimitadas têm (ou já tiveram) relações com a Central Única dos Trabalhadores (CUT)⁶⁶, um acúmulo de forças, em termos de experiência de luta e política do ABC (Quadro 2.3). O ABC, aqui é entendido como espaço de tradição histórica de luta e mobilização dos atores sociais, no intuito de provocar o poder público. Como ressalta Rodrigues (1999: 86), “o sindicalismo do ABC funciona como uma espécie de laboratório para as relações de trabalho no País”.

⁶⁶ Herdeira do movimento conhecido como Novo Sindicalismo, que protagonizou as lutas sindicais no final dos anos 70.

Quadro 2.3 – Estrutura Sindical no setor automobilístico.

Região	Cidade	Sindicato	Central
RMSB	São Bernardo do Campo	SMABC	CUT
	São Caetano do Sul	Metal SCS	FS
RVP	São José dos Campos	Sind Metal SJC	Conlutas
	Taubaté	Sindimetau	CUT
RMC	Campinas	SMCR	Intersindical

Fonte: Elaboração própria.

Um exemplo destas relações é a questão salarial. A evolução dos salários reais nas três regiões reflete os resultados das negociações sindicais. Em 2006, o Sindicato dos Metalúrgicos de Campinas e Região (SMCR) deflagrou o processo de sua desfiliação da CUT para, junto com o Sindicato de São José dos Campos, negociar direto com o sindicato patronal (Sinfavea). Nos últimos anos, este sindicato vem obtendo expressivos aumentos reais de salários para os trabalhadores da região de Campinas. Os metalúrgicos de Taubaté (Sindimetau) pertencem à base da CUT, e geralmente, negociam em conjunto com o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC. Deve ser ressaltada a forte identidade entre o coletivo de Taubaté, até pelas montadoras ali situadas (também estão presentes no ABC), com os trabalhadores de São Bernardo do Campo. Estes sindicatos têm uma característica de olhar além da questão salarial e grande parte dos acordos realizados nos últimos anos avançou em direção às cláusulas sociais, buscando a ampliação de direitos dos trabalhadores além da CLT.

A compreensão destes elementos propostos nos exige um esforço para recuperar duas questões fundamentais: o fortalecimento da CUT nos anos 1980, com a construção de uma agenda em favor do trabalho; e, em 1991, a criação da Força Sindical, com o caráter de explicitar os interesses do capital. Neste período, a CUT abandona o tom mais radical, que de certa maneira sintetizava a indignação com a estrutura de poder no país, para assumir uma postura propositiva. De fato, ela participou ativamente na realização das Câmaras Setoriais, já incorporando ali a defesa do emprego, que talvez seja o principal ganho para os trabalhadores (CARDOSO, 2006: 101).

A conjuntura da época conformou um quadro de dificuldades para o coletivo dos trabalhadores no setor automotivo, resultante do desemprego acentuado ao longo da década e de um refluxo na

capacidade de ação sindical (diminuem as greves⁶⁷), implicando em uma constante erosão da situação social. Além disso, a estabilização da moeda significou a perda de referenciais para efeitos de reajustes salariais. Foi um momento de profundas reformas, e ao mesmo tempo, o sindicato, levado por pressões, viu-se obrigado a ceder direitos em troca de garantias de estabilização de emprego (como a adoção da jornada flexível, em 1996)⁶⁸. O quadro no Anexo mostra que, nas empresas do ABC, estes acordos são rompidos pelas próprias montadoras, ou seja, elas produziram a própria instabilidade, decorrente da reversão de expectativas de parte das matrizes, que cobravam estes resultados.

O final dos anos 90 assinala um momento de crise do Plano Real, ao mesmo tempo em que a maior parte dos investimentos resultantes do NRA está em andamento. Temos um novo quadro (novas empresas, novo cenário econômico e fragilidade institucional) que possibilita a recuperação dos velhos atores sindicais. A partir de 1999 temos uma etapa de conflitos e tensões no seio da indústria automobilística (principalmente nas fábricas já existentes e de larga tradição sindical) que resgata em parte a inconformidade do movimento sindical e uma nova onda de lutas. O sindicato⁶⁹ conseguiu reagir às pressões das montadoras, embora o ambiente macroeconômico não favorecesse aos atores neste período. A maior parte destes conflitos ocorreu nas antigas fábricas, o que implicou no constante questionamento da organização e das relações de trabalho nestes locais, obrigando uma vigilância permanente dos atores sindicais nestes espaços⁷⁰.

Na verdade, há um entendimento de que os anos 90 só terminaram em 2002. Esta observação consegue sintetizar uma série de questões, além das dificuldades impostas ao movimento sindical, como um divisor de águas. Relaciona o momento de transformações na organização do

⁶⁷ Temos como paralisações mais expressivas restritas aos petroleiros (1995), professores e bancários. No entanto, cada movimento vai assumindo uma demanda particular. A defesa ao emprego parece ser a única questão que une os movimentos em concreto. A experiência neoliberal vivida no País, se por um lado justificou o fim da inflação, como apregoam seus defensores, por outro, significou elevar o grau de adversidade às classes que vivem do trabalho a uma condição jamais experimentada, desde a criação da CLT.

⁶⁸ Rodrigues chama este processo de “realismo defensivo” (1999: 90).

⁶⁹ O Governo FHC esvaziou esta arena de negociação, dado que as mobilizações naquele instante, não ocorriam com o propósito de articulação, mas sim para reforçar o descontentamento com a política

⁷⁰ Sobre as tensões neste campo, ver: TANIGUTI, G. T. Sindicalismo e relações de trabalho na Toyota do Brasil: São Bernardo do Campo e Indaiatuba em uma perspectiva comparada; e MANZANO, S. Diagnóstico das condições de trabalho nas montadoras de veículos o ABC e no Paraná: um estudo sobre a modulação da jornada de trabalho e a PLR.

trabalho industrial com o projeto econômico do Governo. Reconhece as feridas deixadas pelas políticas recessivas de governos anteriores. E indica uma mudança substantiva nas relações situadas a partir da eleição de Lula.

A recuperação da economia foi condição essencial para estes atores avançarem suas demandas. O ciclo de crescimento econômico, dado seu impacto sobre a produção da indústria automobilística, representou o fortalecimento destes atores, que também contribuiu para a consolidação desta etapa. Recrudesce o nível de conflitos no setor, os atores manifestam uma tendência ao entendimento e ampliam o rol de questões no debate. O nível de organização do SMABC, em parte reflexo do seu passado de lutas, ajuda a explicar por que a região se manteve com salários reais mais elevados que o restante da região e caminhou em busca de outras questões que superam a dimensão salarial.

Baltar (2011: 73-4) faz um balanço do papel do sindicalismo nesta década:

Bien qu'il compte sept centres syndicaux reconnus et plus de 1600 syndicats, le mouvement syndical brésilien a fait preuve d'une plus grande unité d'action ces dernières années. Même durant la crise de 2008-2009, un grand nombre de catégories professionnelles ont réussi à négocier une hausse du pouvoir d'achat de leurs salaires. Le contexte des négociations a nettement changé depuis 2003. On ne fait plus de concessions sur les droits en échange du maintien de l'emploi. La relance de l'agenda national pour le développement a incité les syndicats à se préoccuper de plus en plus de récupérer les droits perdus et de formuler des demandes générales – notamment concernant la semaine de quarante heures. Les relations des syndicats avec le gouvernement se sont aussi améliorées, facilitées par les origines sociales du Président Lula et par les dispositions constitutionnelles prévoyant une plus grande participation des acteurs sociaux à l'élaboration des politiques publiques.⁷¹

2.4. Desempenho econômico da indústria automobilística no período recente

Em primeiro lugar, é oportuno explicar que a crise de 2008-09 constitui um marco de inflexão, após um ritmo de crescimento constante, a partir de 2003, mas nem de longe reproduz a débâcle do setor, como nos Estados Unidos. O Brasil foi um dos últimos países a sentir os seus efeitos e um dos primeiros a dar resposta positiva. A crise exigiu medidas preventivas no último trimestre

⁷¹ “Embora existam sete centrais sindicais reconhecidas e mais de 1.600 sindicatos, o movimento sindical brasileiro tem mostrado uma maior unidade de ação nos últimos anos. Mesmo durante a crise de 2008-2009, muitas categorias profissionais conseguiram negociar um aumento do poder aquisitivo de seus salários. O contexto das negociações mudou drasticamente desde 2003. Já não se renunciam direitos para a manutenção do emprego. A reativação da agenda nacional para o desenvolvimento encorajou os sindicatos a se preocupar cada vez mais em recuperar os direitos perdidos e formular reivindicações mais amplas - especialmente a semana de quarenta horas. As relações dos sindicatos do governo também melhoraram facilitadas pela origem social do presidente Lula e pelas disposições constitucionais que preveem uma maior participação dos atores sociais no desenvolvimento de políticas públicas.” (tradução livre)

de 2008 e políticas ativas de recuperação econômica no primeiro semestre de 2009. Dentre estas medidas, destacamos o crescimento do emprego, com 4,8% nas grandes empresas; a oferta de crédito pelos bancos público; uma série de reduções e isenções fiscais, como o IPI e representaram mais de um terço do pacto de estímulos. O estímulo ao setor automotivo favoreceu, direta e indiretamente, a demanda em outras áreas, provocando reflexos sobre a produção de bens de capital e intermediários no segundo semestre de 2009 (OIT, 2011: 63-64).

De acordo com um estudo da OIT (2011: 47-8):

O principal componente do pacote de corte de impostos foi a redução do IPI. Em dezembro de 2008, este imposto foi reduzido para motocicletas, caminhões e automóveis (de 7 a 0% para automóveis de até 1.000 cc e de 13 para 6,5% para aqueles de até 2.000 cc). A redução de impostos para automóveis, planejada originalmente para acabar em dezembro de 2009, foi prorrogada até março de 2010, com a condição de que os automóveis devam ter motor flex para serem qualificados para a redução, em um esforço para promover o consumo ecologicamente correto. No primeiro semestre de 2009, a redução do IPI se estendeu a eletrodomésticos, materiais de construção e bens de capital.

Um exame mais aprofundado sobre o impacto da crise de 2008/09 no setor automotivo permite sugerir que, apesar de não ter impactado fortemente, apresentou reflexos sobre o setor produtivo, ainda que a demanda tenha sido “aquecida”, com mecanismos de ajustes do Governo.

Com base em dados da Pesquisa Industrial Mensal – Produção Física do IBGE, observa-se a dinâmica do setor automotivo (Tabela 2.1).

Tabela 2.1 - Variação da produção física industrial do setor de veículos automotores - Brasil e São Paulo, anos selecionados (em %).

Ano	Brasil	São Paulo
1999	-9,3	-13,7
2000	18,5	14,1
2001	0,0	-5,3
2002	-2,1	-4,7
2003	4,3	1,4
2004	29,9	29,3
2005	6,8	2,6
2006	1,3	3,5
2007	15,0	6,6
2008	8,1	9,3
2009	-12,4	-11,0
2010	24,2	24,6

Fonte: IBGE – PIM – PF. Elaboração própria.

Podemos notar a influência da produção do setor automobilístico no Estado de São Paulo sobre o total nacional. Ambos desenvolveram trajetórias similares com crescimento em 2000 e retração no ano seguinte, sendo mais acentuada a queda no Estado de São Paulo, com -5,3%. A partir de 2003 houve um crescimento com ritmos bastante parecidos. No ano de 2007, há uma produção nacional (15%) que se apresenta com maior dinamismo que a produção do setor paulista. A crise afetou a dinâmica produtiva com desaceleração em 2008 e crescimento negativo em 2009. Em 2010 o setor retoma com força o crescimento da produção.

Tabela 2.2. Faturamento setor automobilístico Brasil e Estado de São Paulo, 1999-2009 (em mi reais)

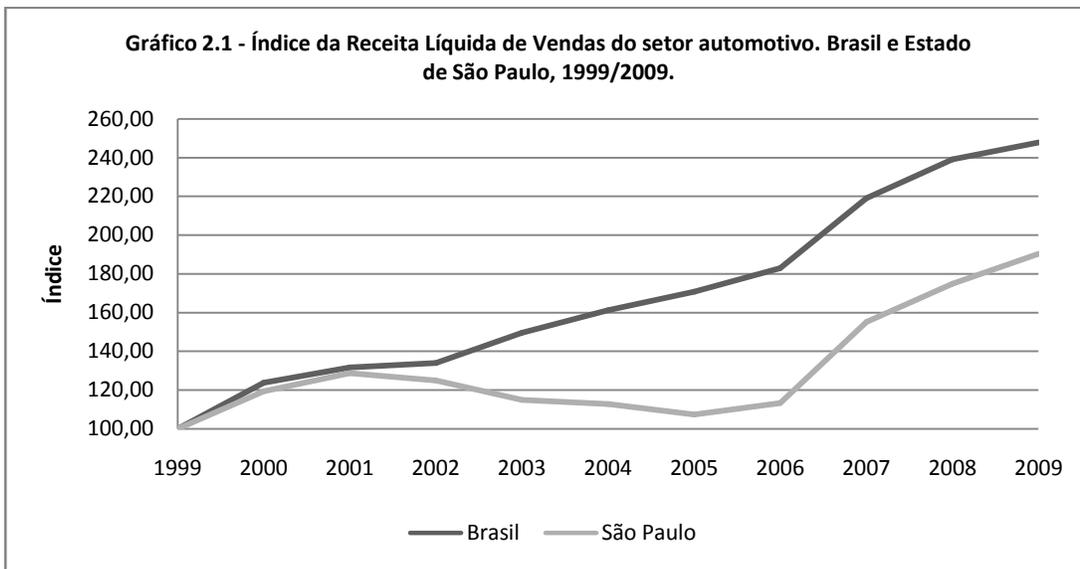
Ano	Brasil	São Paulo
1999	35.659,06	21.824,65
2000	44.169,09	26.056,51
2001	46.949,24	28.096,18
2002	47.756,07	27.267,12
2003	53.346,59	25.084,14
2004	57.527,12	24.638,55
2005	60.878,32	23.432,77
2006	65.254,70	24.738,69
2007	78.135,04	33.861,11
2008	85.271,91	38.154,77
2009	88.347,82	41.530,35

Fonte: IBGE – PIA.

Nota: (1) Valores correntes deflacionados pelo INPC/dez 2009.

Na análise comparativa dos resultados anuais de faturamento, no período 1999-2010, observamos que ao longo dos anos 2000, o setor automobilístico nacional apresentou um incremento de 150%, enquanto o setor no Estado de São Paulo respondeu com um aumento de 90% ao longo do período (Tabela 2.2).

Apesar destes resultados, só recentemente o setor paulista apresentou um crescimento mais robusto, acumulando 77% no período 2005-10, após um início de década com um ritmo preocupante de suas receitas. De acordo com o Gráfico 2.1, o setor automobilístico nacional apresenta uma pequena elevação e em 2006 uma aceleração deste movimento. No período 1999-2010, totalizou um aumento de 148% no nível de faturamento. Como vimos no capítulo anterior, a dinâmica do setor nacional está associada a um nível de dependência do setor automobilístico no Estado de São Paulo, embora com tendência de queda no período estudado; à maturação dos projetos industriais dos outros estados e por último, à fase de recuperação da economia brasileira.



Fonte: IBGE –PIA.

Vimos também que o nível de faturamento foi muito pouco afetado pela crise econômica de 2008-09. Já em meados de 2009 (a partir do terceiro trimestre) começam a aparecer sinais de uma recuperação do setor. Estes resultados são consequências de uma conjunção de elementos altamente favoráveis que influenciam no quadro, como a isenção do IPI, que consegue manter aquecido o mercado, o movimento de recuperação do salário mínimo e seus impactos sobre o consumo, o crédito acessível, junto com a capacidade de endividamento das famílias e, principalmente, uma consolidação dos instrumentos político-econômicos da estrutura brasileira, traduzidos pela dinâmica de crescimento consistente e um amadurecimento das estruturas institucionais do País.

Contudo, se por um lado, este processo reveste-se de importância na dinâmica produtiva de nossa economia; por outro, revela parte de suas limitações sob a perspectiva do emprego. No capítulo a seguir veremos como se comportou o emprego no ramo automotivo, assim como questões subjacentes aos salários, ao perfil dos trabalhadores e à dinâmica laboral deste setor no Estado de São Paulo.

CAPÍTULO III

EMPREGO NA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA PAULISTA (1999-2010)

O Capítulo III propõe um estudo sobre a evolução do emprego no âmbito da indústria automobilística no Estado de São Paulo. Com o auxílio da base de dados da RAIS e do CAGED, analisa estas informações organizando um conjunto de tabelas e gráficos a fim de examinar o desempenho recente deste setor neste quesito. O levantamento destes dados, *tomando o emprego industrial como fio condutor*, implica em:

- (i) analisar as flutuações ocorridas no nível de emprego ao longo do período, procurando destacar os momentos de inflexão;
- (ii) observar o comportamento do nível de emprego em diferentes regiões do Estado e verificar o seu impacto sobre o salário médio.

Tais desafios implicam em delimitar as características centrais sobre o emprego no setor de fabricação de automóveis, buscando conhecer suas características e tendências recentes. Estes movimentos consistem em um panorama sobre o comportamento do nível de emprego, a evolução do nível dos salários, o perfil de mão de obra e a rotatividade dos trabalhadores.

Na primeira seção, dedicamos atenção à dinâmica do emprego, mediante a elaboração de uma série histórica com dados da RAIS-MTE referente ao período em questão. Em seguida, recuperamos os dados acerca do faturamento do setor (utilizados na seção 2.4) para serem confrontados com o ritmo do emprego, buscando observar se há convergência ou divergência no comportamento dos dois indicadores.

Na sequência, lançamos um olhar para a trajetória dos salários no período 1999-2010. Mais uma vez, com os dados da RAIS, é possível montar uma série histórica, que nos possibilita descrever o movimento dos salários em termos reais no período, sua relação com a dinâmica do emprego e a flutuação das vendas.

Na terceira, ainda com auxílio de informações da RAIS-MTE, elaboramos uma análise comparativa entre 1999 e 2010, contemplando algumas características individuais dos trabalhadores e buscando captar possíveis alterações no perfil dos empregados neste período.

Por último, a quarta seção explora duas importantes questões: a rotatividade no setor automobilístico e o tempo de vínculo dos trabalhadores. Com base nos dados do CAGED e da RAIS, no período 1999-2010, buscamos mostrar que neste ramo de atividade a rotatividade é menor do que no conjunto da indústria de transformação, e enfatizamos a proporção da força de trabalho que estava contratada havia menos de um ano ou a porcentagem com mais de três anos no mesmo estabelecimento.

3.1. Evolução do emprego (1999-2010)

O emprego no setor automobilístico no Estado de São Paulo encerrou o ano de 2010 com a marca de 50.107 trabalhadores, conformando um ciclo de recuperação após a crise de 2008-2009. Ao longo da década, houve um crescimento significativo do nível da ocupação, em especial quando se compara com dezembro de 2003. Além disso, é importante apontar que neste período houve algumas discontinuidades, mostrando que o nível de emprego costuma flutuar conforme o ritmo de expansão da economia.

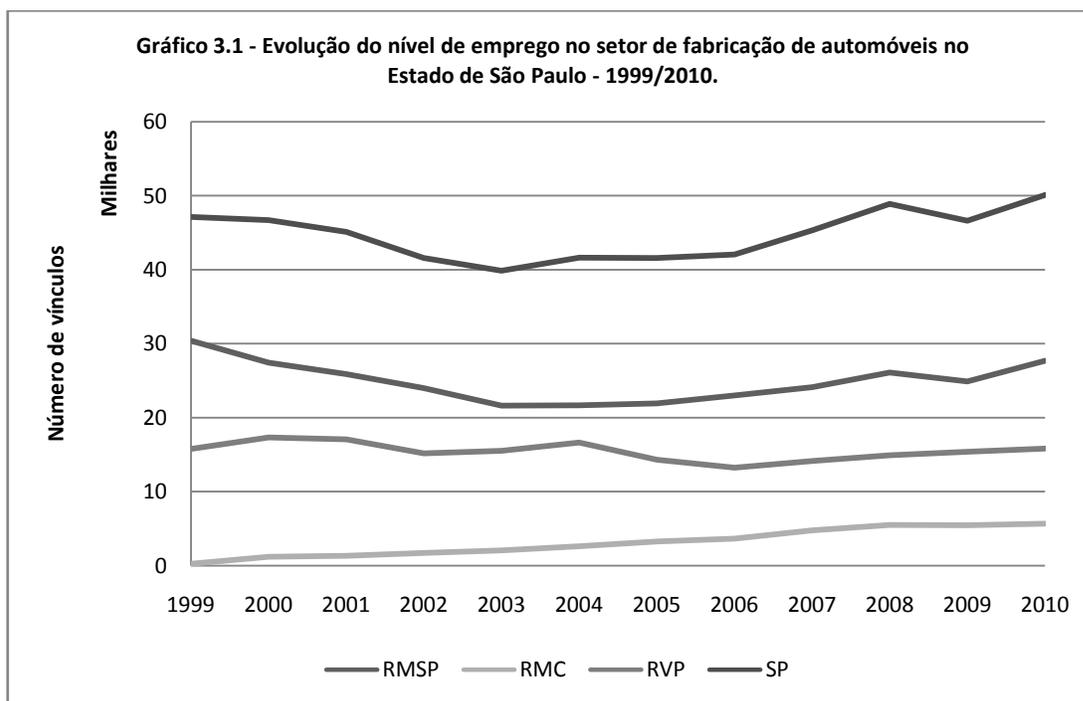
Inicialmente, observamos na Tabela 3.1 a evolução do emprego no setor de fabricação de automóveis no período proposto. Note-se que houve um crescimento de 6,3% no emprego do setor automotivo no Estado de São Paulo. Este crescimento reflete a articulação de políticas, o comportamento dos atores e a reação do mercado. Para uma maior compreensão desta trajetória, dividimos este período em dois grandes espaços de tempo: 1999-2003 e 2003-2010.

Tabela 3.1 – Nível de emprego no setor de fabricação de automóveis.
Estado de São Paulo, 1999-2010.

Ano	Estado SP	RMSP	RMC	RVP
1999	47.139	30.394	268	15.775
2000	46.720	27.448	1.233	17.322
2001	45.126	25.903	1.359	17.044
2002	41.597	24.023	1.740	15.167
2003	39.872	21.646	2.056	15.538
2004	41.627	21.676	2.619	16.655
2005	41.581	21.963	3.270	14.311
2006	42.065	23.034	3.688	13.247
2007	45.317	24.148	4.783	14.166
2008	48.921	26.106	5.504	14.899
2009	46.615	24.907	5.471	15.402
2010	50.107	27.686	5.694	15.836

Fonte: MTE - RAIS.

O Gráfico 3.1 oferece uma melhor visualização destes movimentos.



Fonte: MTE-RAIS.

Entre 1999-2003 observamos uma perda de 15,42% da parcela empregada, pressionado pela conjuntura econômica e incertezas políticas daquele momento. Esta perda resultou dos processos de organização do trabalho propostos ainda nos anos 1990 e que em algumas empresas aconteceu

mais tardiamente, enquanto em outras se fez de modo recorrente. Não podemos esquecer que a conjuntura econômica e o contexto político daquele momento também contribuíram para o baixo dinamismo da ocupação. Nem mesmo a redução do IPI, em meados de 2002, ainda que ativasse o consumo, conseguiu estimular a retomada do emprego.

O período seguinte, 2004-2010 aponta uma etapa de crescimento de mais de 25% do emprego para o Estado de São Paulo. Até 2008, a ocupação no setor automotivo cresceu 22,7%, superando o nível de 1999 (nosso ponto de partida), conforme dados da Tabela 3.2. De fato, foram necessários 10 anos para recuperar o nível de emprego em 1999. A crise econômica de 2008-09, ao significar uma queda de 4,7% da ocupação, teve reflexos sobre a dinâmica de emprego do setor automobilístico, ao frear o crescimento iniciado a partir de 2004. Porém, os efeitos da crise foram neutralizados pelo conjunto de políticas gestadas pelo governo federal: o setor responde positivamente, com nova etapa de crescimento (7,5%) em 2010.

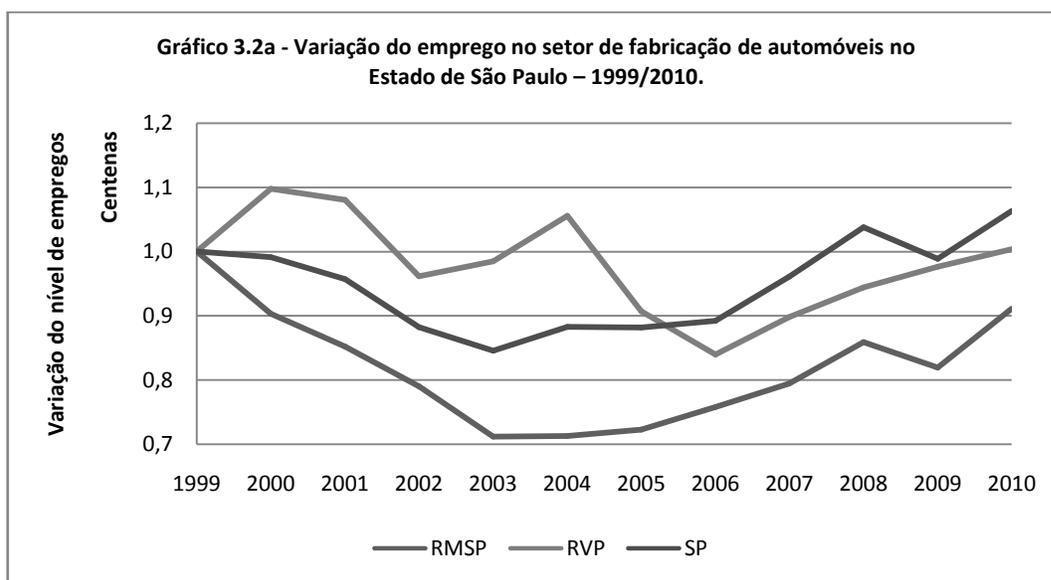
A RMSP apresentou um comportamento similar ao do Estado de SP. No início dos anos 2000 houve uma queda de 28,8% da ocupação no setor automotivo. A RMSP teve recuperação destes empregos a partir de 2004, com o crescimento de mais de 30%. A crise se traduziu numa perda de 4,6% entre 2008-09, porém, foi contrarrestada pelo aumento de 11,2% em 2010, ou seja, um aumento de 2.221 empregados em um único ano.

Embora a RMSP tenha reproduzido com certo rigor o comportamento da ocupação no Estado de SP, podemos captar duas mudanças sensíveis através das informações da RMSP, dentro do período estudado:

- (i) a perda de participação da RMSP na composição do conjunto de trabalhadores empregados no setor automotivo do Estado (que cai de 64,5% para 55,3% no período);
- (ii) a trajetória de recuperação do nível de emprego na RMSP não consegue atingir o patamar de 1999 (queda de 8,9%).

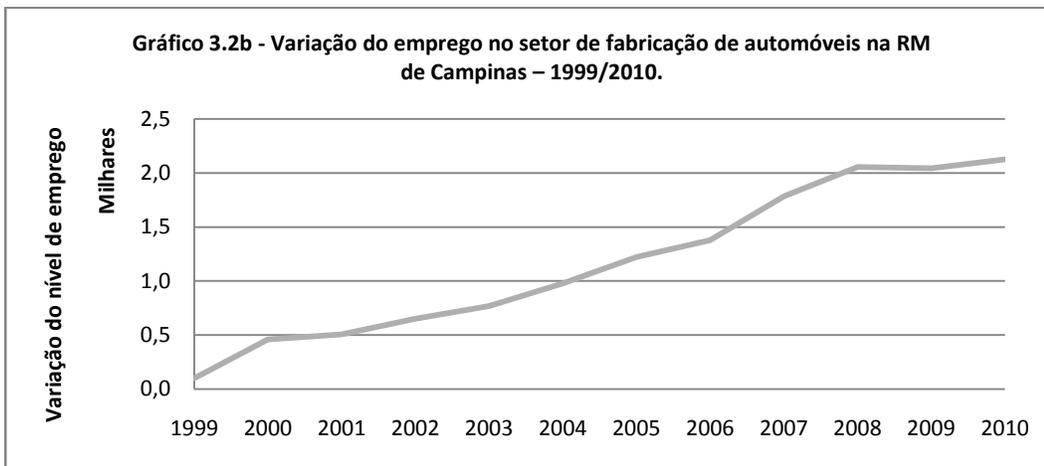
Estas duas mudanças estão relacionadas com a revitalização dos “velhos” espaços produtivos (caso da RVP) e a expansão dos novos espaços produtivos (caso da RMC). Possivelmente, seja mais acentuado na RMC, com o forte crescimento do emprego nesta região. Mas, no Vale do Paraíba, observamos descontinuidades na dinâmica e uma intensa vinculação em termos de políticas e experiências com a região do ABC.

A RVP apresenta, ao longo do período, uma trajetória marcada por muitas alternâncias, com o nível de ocupação apontando elevação em um ano e queda em outro. O emprego cresce nesta região em 2000 (9,8%), começa a se recuperar em 2004 (7,2%) e novamente a partir de 2007 até 2010 (12,8%). Mesmo no período da crise recente, o setor responde com elevação de 3,4% em 2009. Por outro lado, a queda na ocupação ocorre em 2001-02 (-11,0%) e em 2005-06 (-20,5%).



Fonte: MTE - RAIS.

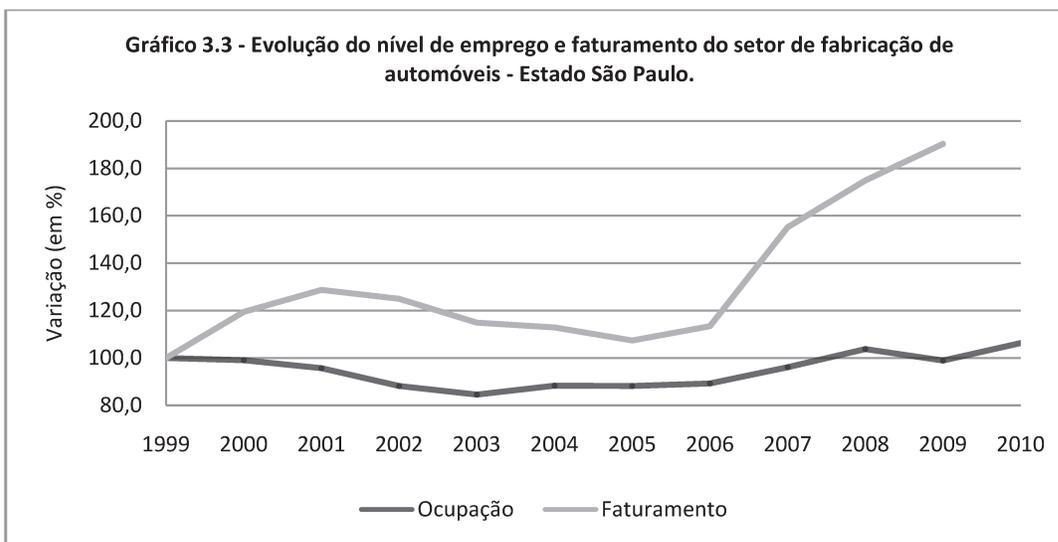
Por sua vez, a RMC apresenta um ritmo de crescimento contínuo da ocupação no setor automotivo. No período analisado ocorre a realização dos investimentos em duas plantas da região, Indaiatuba e Sumaré, refletindo em um movimento de expansão do emprego ano após ano. Com base no Gráfico 3.2b, podemos notar fases com um ritmo bastante acelerado (2000, 2004-05 e 2007-08) e fases com ritmos bem mais moderados, com leve desaceleração (2001, 2006 e 2009-10).



Fonte: MTE – RAIS.

O impacto da crise de 2007-08 não se restringiu apenas à produção, como vimos no Capítulo II, e tampouco ao nível de ocupação. Em adição, analisando o setor automobilístico do Estado de São Paulo, mais uma vez deve ser ressaltada a influência da institucionalidade entre as três regiões estudadas, que age como um amortecedor de impactos ao nível de ocupação, e funciona, ao mesmo tempo, como mecanismo de estímulos ao emprego. Veremos nas seções seguintes como a crise afetou de forma diferenciada o comportamento dos salários e a taxa de rotatividade dos trabalhadores no setor automotivo. Antes, porém, pretendemos observar a evolução da ocupação do setor no Estado frente ao faturamento deste ramo industrial no período 1999-2010.

A análise da relação entre emprego x vendas para o Estado de São Paulo nesse período, de acordo com o Gráfico 3.3, pode ser demarcada em três momentos: 1999-2001; 2002-05 e 2006-10. Este recorte permite situar com maior nitidez as trajetórias verificadas e a correspondência entre as duas variáveis.



Fonte: MTE-RAIS, IBGE.

Na primeira etapa, 1999-2001, o setor tem um incremento de 24,4% nas vendas e uma retração de 11,8% dos empregos. Na segunda, 2002-05, houve uma ruptura no ritmo do faturamento, com tendência de queda, refletindo sobre a trajetória declinante do emprego; entretanto, a partir de 2004 há uma recuperação do emprego. E por fim, a partir de 2007, verifica-se um ciclo virtuoso, no qual ocorre a recuperação do emprego e expansão forte das vendas. A crise do final de 2008 e começo de 2009 produziu efeitos distintos, com maior prejuízo sobre o emprego e uma leve desaceleração sobre o ritmo das vendas. Podemos notar que o nível de faturamento em 2010 se moveu em um ritmo mais intenso do que o do emprego.

Em síntese, o ambiente de crescimento econômico, a partir de meados dos anos 2000, estabeleceu bases para uma resposta positiva do emprego formal no setor automotivo, ao longo do período, bem como para um diálogo mais fluído entre os atores.

O nível de relacionamento entre os atores ficou evidenciado no auge da crise de 2008, quando as montadoras chamaram os sindicatos para dialogar sobre o quadro real e as formas de enfrentamento. A partir da mobilização destes atores, das relações estabelecidas com o Governo Federal e o entendimento que este teve do quadro, foi possível formular um programa e produzir um alcance maior das medidas. A questão emprego reflete o caráter institucional, quando na crise citada, o setor automobilístico será um dos grandes privilegiados neste processo.

3.2. Evolução do salário médio (1999-2010)

Nesta seção buscamos observar o comportamento dos salários no período de 1999-2010, relacionando-o à dinâmica desenvolvida por cada região. O estudo sobre a remuneração no setor automobilístico compreende a evolução da remuneração média, a relação com a receita de vendas do setor e a dinâmica da massa salarial no período proposto.

A variável remuneração, notoriamente, traduziu-se em uma das bandeiras de luta mais importantes do movimento sindical no Brasil.

A remuneração média⁷² do setor automotivo no Estado de São Paulo teve um aumento de 24,1% do setor automotivo no período 1999-2010 (Tabela 3.3). As três regiões possuem uma maior valorização salarial, tendo a RMSP obtido um incremento de 30%, a RMC, de 68,5% e, a RVP, de 26%. Podemos perceber que as três regiões apontam ritmos bem particulares.

Tabela 3.2 - Evolução do nível de salário real médio no setor de fabricação e automóveis. Estado de SP e regiões, 1999-2010.

(em R\$)

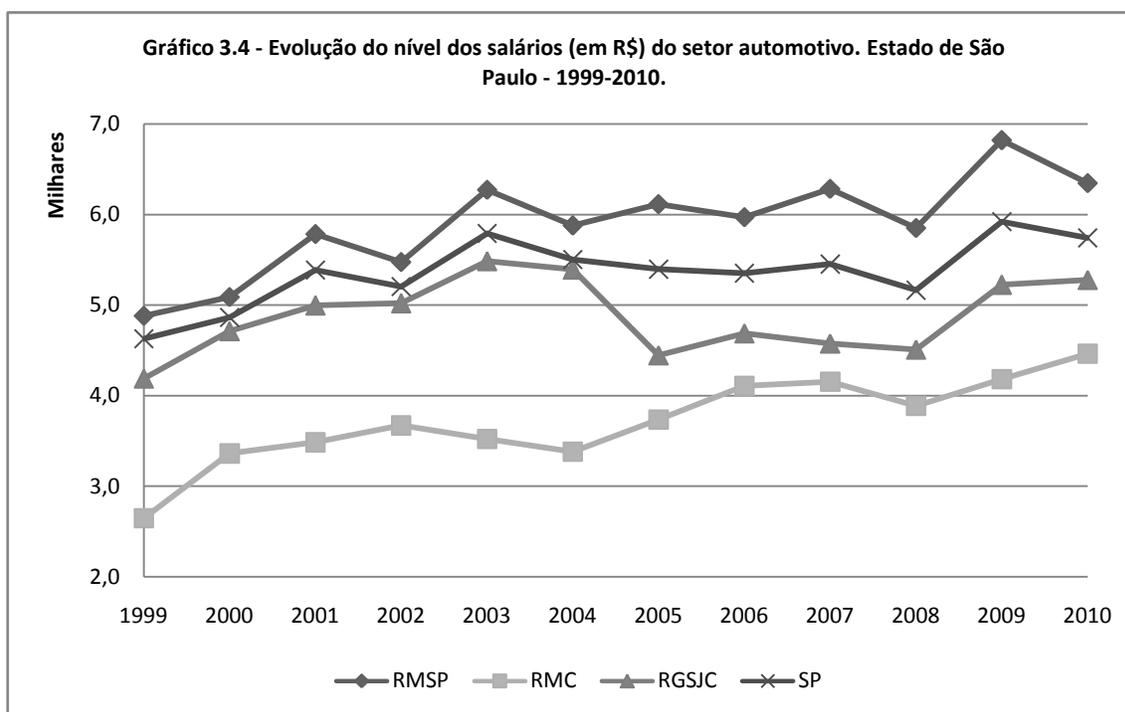
Ano	SP	RMSP	RMC	RVP
1999	4.628,0	4.881,2	2.648,1	4.190,3
2000	4.865,1	5.089,6	3.362,8	4.712,4
2001	5.386,5	5.783,6	3.485,9	4.995,7
2002	5.205,3	5.474,5	3.671,9	5.019,8
2003	5.791,6	6.273,4	3.521,8	5.486,1
2004	5.503,7	5.877,8	3.381,0	5.392,8
2005	5.396,1	6.114,1	3.736,3	4.445,9
2006	5.352,5	5.970,4	4.107,0	4.688,2
2007	5.452,5	6.283,5	4.154,8	4.574,9
2008	5.164,2	5.850,8	3.886,4	4.508,2
2009	5.922,4	6.819,0	4.183,5	5.223,5
2010	5.743,0	6.346,3	4.462,6	5.279,6

Fonte: MTE - RAIS.

Nota: (1) Valores deflacionados pelo INPC com base em dezembro de 2010.

⁷² Aqui calculada como Rendimento médio do mês de dezembro.

A remuneração média dos trabalhadores de montadoras de veículos é claramente maior na RMSP e menor na RMC. No entanto, esta diferença era maior no início dos anos 2000, tendendo a diminuir com o crescimento do emprego na RMC. Por outro lado, a diferença entre o salário médio pago na RMSP e na RVP aumentou na comparação 1999-2010 (Gráfico 3.4).



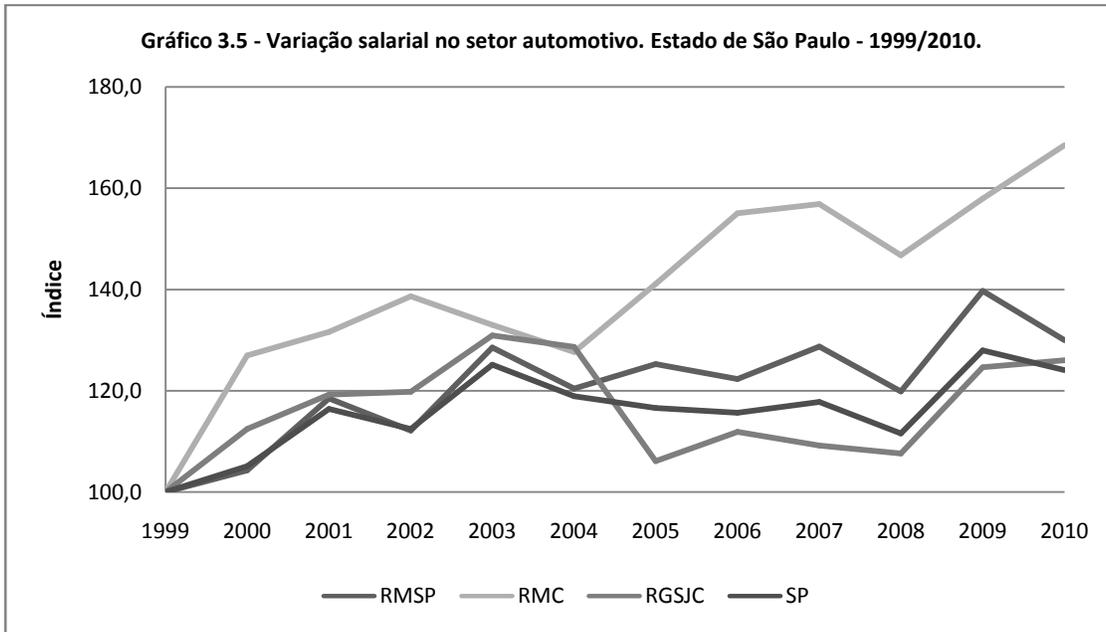
Fonte: MTE – RAIS.

A RVP apresentou, no período analisado, um aumento de 26% da remuneração média per capita de 1999 a 2010. Essa trajetória decorre de três etapas de elevação, que correspondem a 1999-03 (30,9%), 2005-06 (5,4%) e 2009-2010 (1,1%) e duas de queda, situados em dois biênios: 2003-05 (-17,6%) e 2006-08 (-3,8%).

A RMC desenvolve uma trajetória virtuosa a partir de 1999, com um piso bem inferior se comparado às demais regiões, tendo ao longo deste período, três etapas de crescimento em 1999-02 (38,7 %); em 2005-07 (11,2%) e 2009-10 (6,7%); em contraste com duas de rebaixamento, em 2003-04 (-4,0%) e 2008-09 (-6,5%).

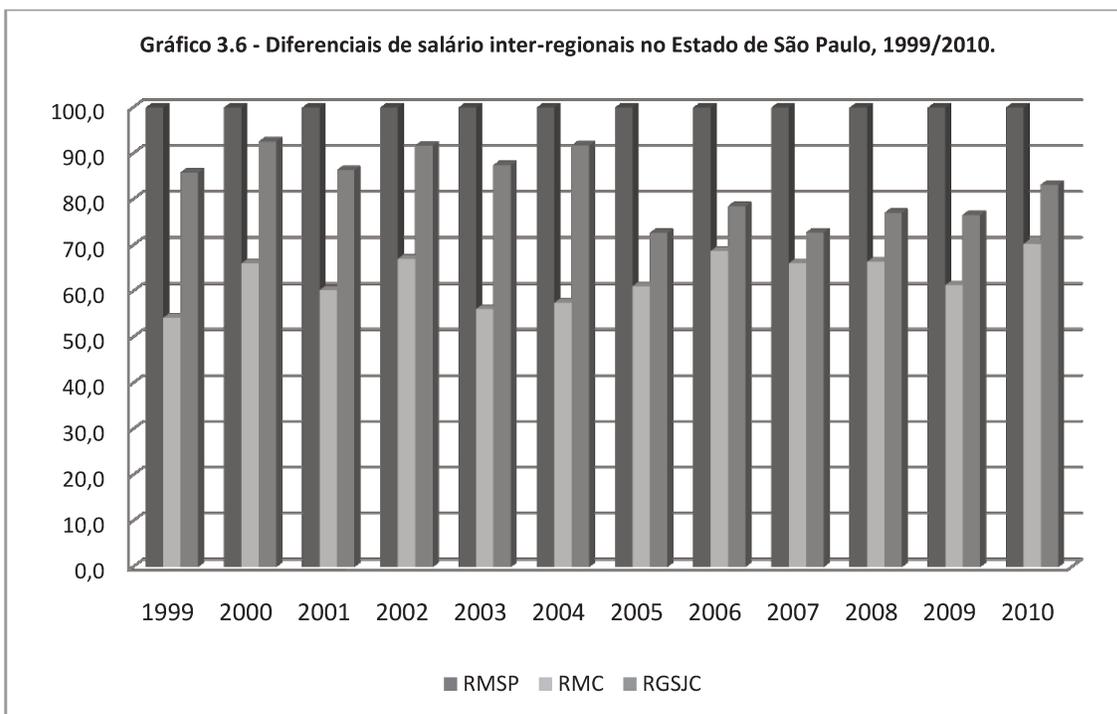
O Gráfico 3.5 delimita a variação relativa da remuneração média no setor automotivo, tomando o ano de 1999 como referência. A partir de 2004, a RMC inicia uma trajetória de intenso

crescimento, consolidado nos anos seguintes. O comportamento dos salários nas montadoras da Região de Campinas conseguiu responder de forma mais rápida aos sinais da crise. No entanto, em relação aos salários na RMSP e RVP, podemos ver que a crise de 2008 causou impacto, freando seu crescimento.



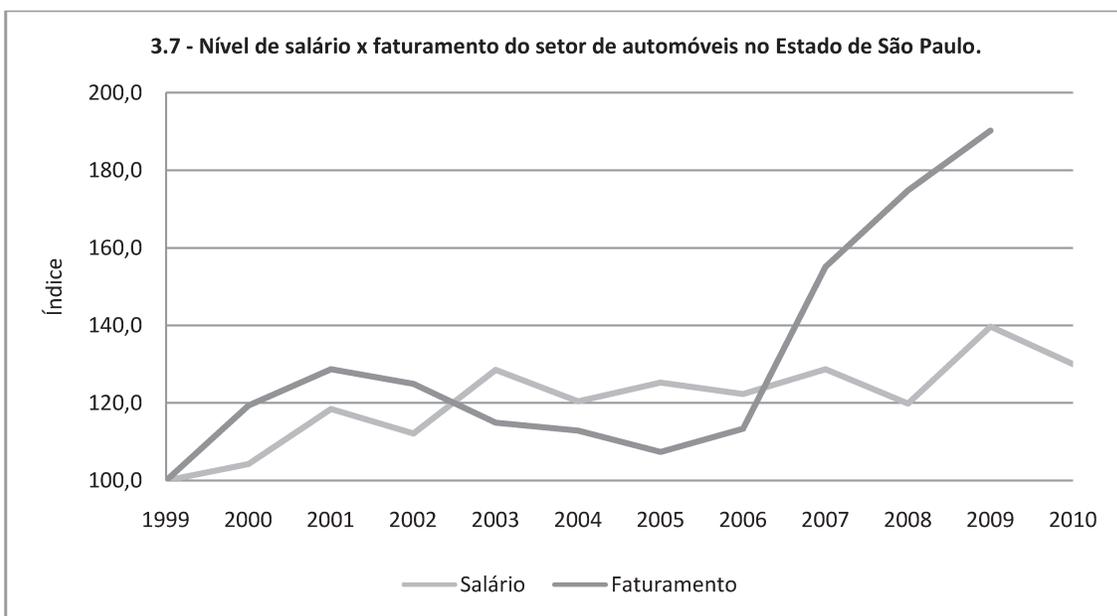
Fonte: MTE – RAIS.

O Gráfico 3.6 observa as diferenças de remuneração média entre as regiões estudadas. Por ser a região de rendimento mais elevado, utilizamos os dados da RMSP como referência (equivalendo sempre a 100%). Desta forma, podemos visualizar o movimento de cada espaço em relação ao salário da RMSP. Com relação à RMC, destacamos a crescente valorização da remuneração média em relação à da RMSP, passando de 55% em 1999 para 71% em 2010.



Fonte: MTE – RAIS.

A RVP parecia encaminhar uma tendência de equiparação, com a queda da diferença da remuneração média com a RMSP, quando em 2004 chegou a 8%. No entanto, a partir de então, esta trajetória foi significativamente alterada (2005-07) e aos poucos sugere novo momento de aproximação (16% em 2010).

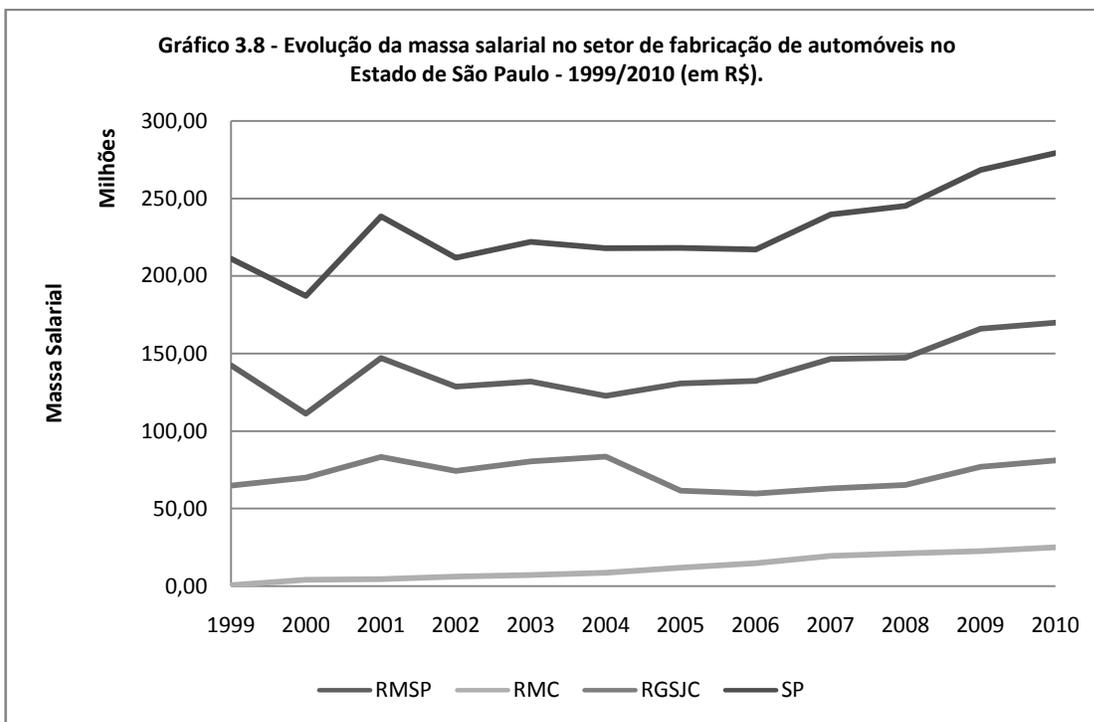


Fonte: MTE – RAIS e IBGE.

Os dados do Gráfico 3.7 nos permitem observar que tipo de correlação é possível estabelecer ao confrontar nível de salários (tomando salários do Estado de São Paulo) com a dinâmica de vendas no setor automobilístico. Novamente, fazemos um recorte ao delimitar três períodos para nos ajudar a compreender o comportamento destas variáveis.

Até o ano de 2002, verificamos movimentos simétricos. No segundo, de 2003-05, temos uma divergência, no qual o ritmo do faturamento permanece da variação do salário. Em 2006 há equiparação na variação das duas variáveis. A partir de 2007, divergência com crescimento do faturamento bem acima da variação dos salários. Em 2010, temos clara divergência.

Como podemos perceber, o estudo do comportamento dos salários reais demonstra uma forte associação com a demanda de emprego e o ritmo da economia, as informações que ela sinaliza para o mercado. A relação salário x emprego coloca mais luz aos movimentos de cada região, que tende a produzir uma dinâmica própria, dentro de um arcabouço institucional particular. Este caminho nos leva ao exame da massa salarial. A massa salarial nos ajuda, de modo complementar, a visualizar a dinâmica do setor, como ele se comporta em relação a emprego e salários; ou seja, de que forma o setor automotivo está reagindo diante das oscilações do mercado, ou frente a uma política pública.



Fonte: MTE – RAIS.

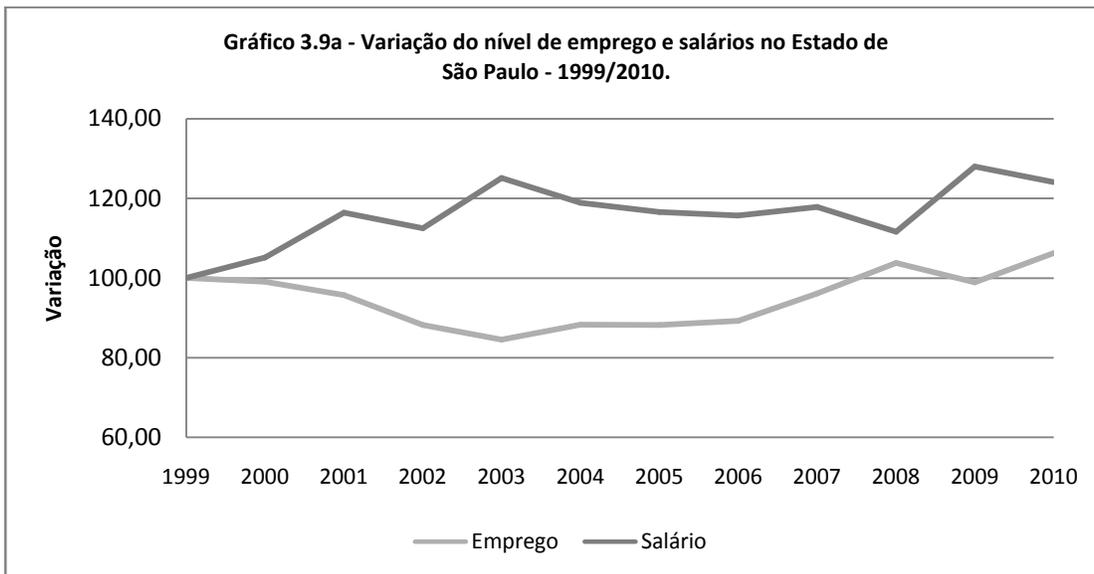
O Gráfico 3.8 apresenta claramente o movimento de expansão da massa salarial a partir de 2007, resultado do aumento do nível de emprego e da valorização da remuneração média. É importante destacar que não houve retração da massa salarial em razão da crise de 2008-09 em nenhuma das regiões estudadas.

No início da década passada, houve queda significativa da massa salarial no Estado de São Paulo, refletindo em especial o que aconteceu na RMSP. Na região do Vale do Paraíba houve uma queda acentuada em 2005. No caso da RMC, não houve queda, apenas uma tendência de aumento gradual ao longo da década.

Em síntese, verificamos nas três regiões um aumento da massa de rendimentos e dos salários nos últimos anos. Este quadro foi afetado pela crise, mas com uma leve inflexão, que não foi capaz de alterar esta dinâmica. Para entender melhor esses fenômenos, convém observar a variação do salário médio em comparação com a variação do emprego em cada região.

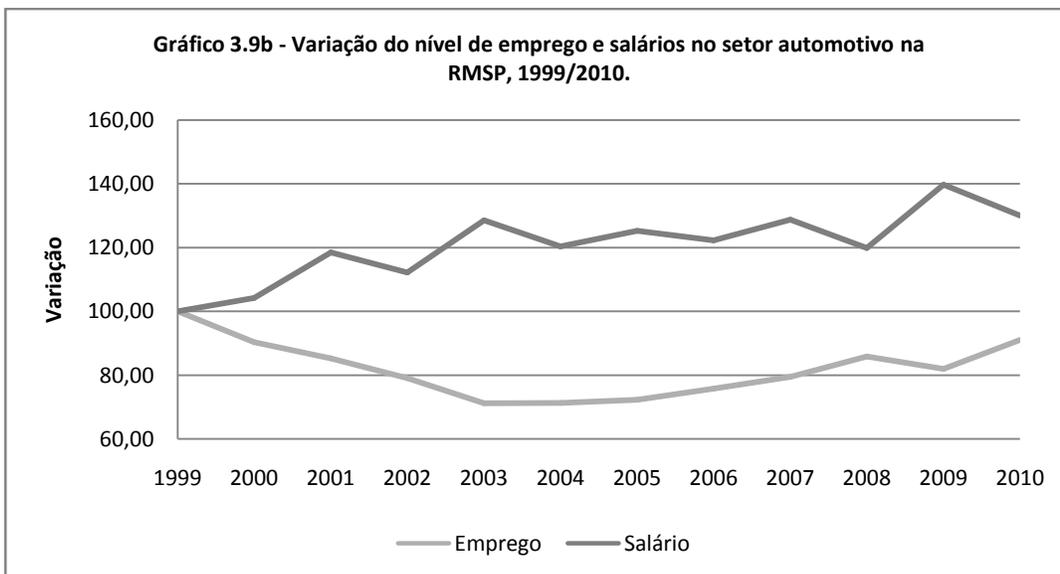
Analisando o conjunto de dados referentes ao Estado de São Paulo vemos que, no período 2000-03, há um movimento de queda no nível de emprego e elevação no nível de salários, em uma

magnitude similar (Gráfico 3.9a). O ritmo dos salários apresenta uma série de oscilações ao longo da década. A partir de 2004 o emprego reverte a trajetória de queda e cresce até 2008. O período 2009-10 reproduz os movimentos do início da década, com divergência entre as trajetórias.



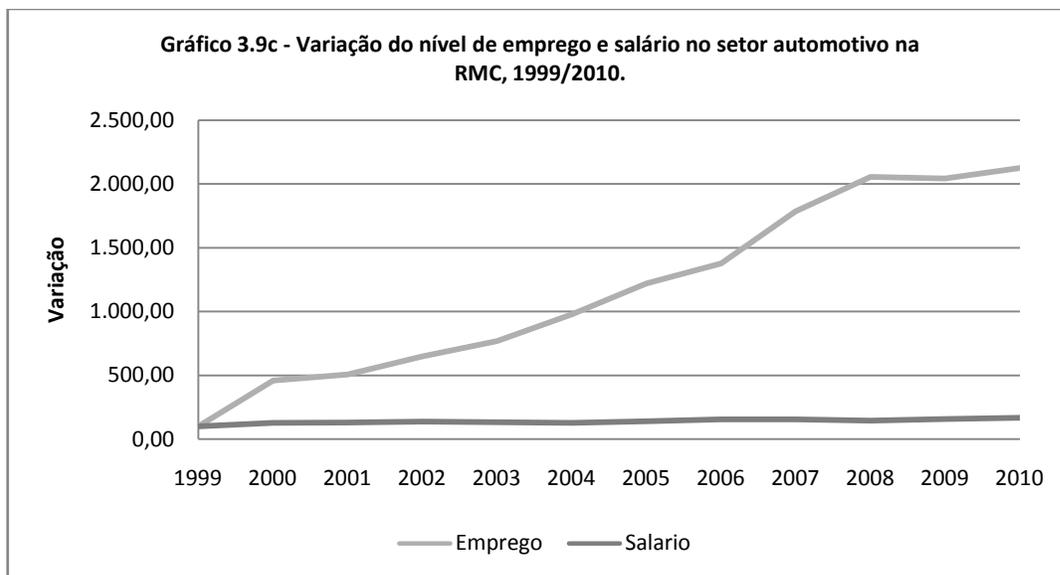
Fonte: MTE – RAIS.

A variação do nível de emprego e salários no setor automotivo na RMSP reproduz os movimentos observados ao longo do período em relação ao Estado de São Paulo. A diferença que se percebe é que o salário apresenta um maior número de oscilações e o emprego inicia sua recuperação a partir de 2004-05 (Gráfico 3.9b).



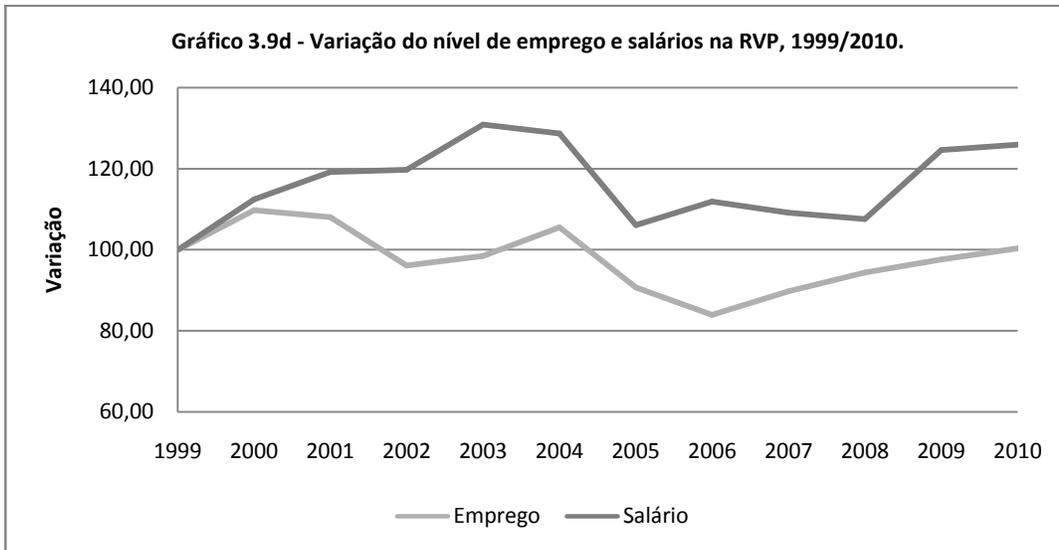
Fonte: MTE – RAIS.

Conforme o Gráfico 3.9c, a RMC aponta duas trajetórias de crescimento. O nível de emprego cresce exponencialmente: após o rápido crescimento em 1999, temos um ritmo menos intenso até 2001. A partir dali desenvolve uma trajetória de expansão, com aceleração da variação em 2007 e em 2009, uma pequena reversão, com a diminuição deste movimento. O ano de 2010 marca a retomada daquele ritmo de crescimento da variação. Os salários apresentam um dinamismo menos acentuado, com leve retração em 2004, sem alterar o ritmo anterior.



Fonte: MTE – RAIS.

O Gráfico 3.9d mostra na RVP uma série de oscilações ao longo do período. Ambos iniciam com crescimento e em 2001 a variação do nível de salário continua crescendo, mas a do emprego inicia uma etapa de queda. O ritmo dos salários apresenta duas quedas: uma mais intensa, em 2004 e outra, em 2007; ainda assim, retoma o crescimento a partir de 2008, com pequena retração nesse ritmo em 2010, com recuperação em 2003 e nova queda em 2005. Somente em 2010, o emprego consegue recuperar o nível de 1999. Os salários tiveram uma maior valorização na última década, superior ao movimento do emprego.



Fonte: MTE – RAIS.

Os aumentos reais de salários verificados ao longo dos anos 2000 são reflexos do nível de relacionamento destes atores, envolvendo o avanço da negociação coletiva, que em um cenário expansivo, viabiliza com maior ênfase a distribuição destes ganhos.

Após a análise destes movimentos no que se refere a emprego e salários, avançamos na perspectiva de investigar o perfil do trabalho no setor automotivo neste período. O objetivo é caracterizar as principais mudanças ocorridas na estrutura do setor automotivo. Estas mudanças auxiliarão na compreensão das informações observadas nas duas seções anteriores.

3.3. Perfil dos empregados no ramo automobilístico

Nos dois itens anteriores investigamos o comportamento do nível de emprego e salários no setor automotivo de São Paulo, buscando filtrar neste processo as principais alterações ao longo da década passada. A seguir, avançamos em direção ao estudo do perfil dos empregados, privilegiando todos os trabalhadores das montadoras nas três regiões dispostas (RMSP, RMC e RVP) e mais os dados agregados do Estado de São Paulo.

Interessa-nos obter uma perspectiva geral a fim de tentar captar as transformações impostas ao setor neste período. Isto nos obriga a um recorte temporal – 1999 e 2010 – no qual informações destes dois períodos isolados são colocadas em destaque para situar as mudanças recentes.

(i) Gênero

Em termos gerais, com base na tabela 3.4, a distribuição por gênero no ramo automotivo em São Paulo, apesar de historicamente ser conhecido pelo predomínio maciço da mão de obra masculina, apresenta sinais de mudança gradual neste quadro. A mão de obra feminina cresce em todas as regiões, movendo-se de 4,7%, em 1999 para 7,4%, em 2010, no Estado de São Paulo.

Tabela 3.3 - Distribuição da proporção de vínculos por gênero (1999 e 2010).

Gênero	1999				2010			
	SP	RMSP	RMC	RVP	SP	RMSP	RMC	RVP
Masculino	95,3	94,6	97,4	96,7	92,6	91,3	92,5	95
Feminino	4,7	5,4	2,6	3,3	7,4	8,7	7,5	5
Total	100	100	100	100	100	100	100	100

Fonte: MTE - RAIS.

Olhando especificamente para cada região, podemos perceber dinâmicas bastante particulares. A maior presença da mulher se faz na RMSP, tanto em valores absolutos como relativos. As mulheres representavam 5,4% em 1999 e passam a responder por 8,7%, em 2010 (2.411 ocupadas); com uma queda de 13% do emprego masculino nesse hiato de tempo. Na RMC, notamos um crescimento mais acelerado da participação feminina, saltando de 2,6% para em torno de 9% do seu total. A participação da mulher na RVP tem um ritmo mais lento, comparado às outras duas regiões, passando de 3,3% para 5,0% em 2010.

Em síntese, uma primeira conclusão indica que o emprego na fabricação de automóveis no Estado de São Paulo é preponderantemente masculino. No entanto, o período recente aponta uma perspectiva de crescimento da presença feminina neste segmento industrial, respaldada na construção de políticas de maior proteção ao espaço da mulher. Sindicatos como o SMABC desenvolvem trabalhos na ampliação desses direitos, como a ampliação da licença-maternidade de 120 para 180 dias, a elevação do valor do auxílio-creche e em formas de proteção do emprego feminino em um espaço historicamente masculino.⁷³

⁷³ Atividade realizada por Ana Nice Martins de Carvalho, coordenadora da Comissão de Mulheres Metalúrgicas do ABC.

(ii) Idade

Os dados referentes à faixa etária dos ocupados no setor automotivo são apresentados pela distribuição de frequências (tabela 3.4) e pela idade média (tabela 3.5). Um exame preliminar da tabela 3.4 sugere uma retração significativa do grupo de 25 a 39 anos e um aumento mais intenso na faixa de 50 a 64 anos. A exceção é a RMC, onde metade dos empregados em dezembro de 1999 tinha até 24 anos, passando para 12% em 2010, ao passo que o grupo de 25 a 39 anos aumentou de forma muito expressiva (de 44% para 81%).

O grupo de trabalhadores da faixa de 25 a 39 anos continua predominando: em 1999, respondia por 54% na RMSP e 55% na RVP (com o Estado de São Paulo perfazendo 54,3%). Em 2010, na RMSP esta parcela cai para 45% e na RVP, 41% do seu contingente ocupado. No Estado de São Paulo, o grupo corresponde a 48% dos empregados.

Tabela 3.4 – Distribuição da proporção de vínculos de empregados por faixa etária (1999 e 2010).

Faixa Etária	1999				2010			
	SP	RMSP	RMC	RVP	SP	RMSP	RMC	RVP
Até 24	8,6	8,2	50,7	8,4	7,9	8,0	11,9	6,5
25 a 39	54,3	53,6	43,7	55,3	48,1	44,8	80,9	41,1
40 a 49	30,7	31,1	4,9	31,1	31,7	33,6	5,8	37,8
50 a 64	6,3	7,0	0,7	5,2	12,4	13,7	1,4	14,6
65 ou +	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: MTE - RAIS.

O grupo de empregados de 40 a 49 anos cresce de modo significativo na RVP (de 31% para 38%), o que é coerente com a perda verificada na faixa de 25 a 39 anos. No Estado de São Paulo, a participação desse grupo também é importante, alcançando quase um terço (32%) dos empregados em 2010.

A faixa de 50 a 64 anos também apresenta um crescimento significativo, embora com baixo peso na participação (no caso da RMC esse grupo ainda é muito pequeno).

Tabela 3.5 – Distribuição da idade média dos empregados por faixa etária (1999 e 2010).

Faixa Etária	1999				2010			
	SP	RMSP	RMC	RVP	SP	RMSP	RMC	RVP
Até 24	21,2	21,1	21,6	21,2	21,7	21,7	22,0	21,5
25 a 39	32,6	32,6	28,8	32,9	32,2	32,5	30,8	32,7
40 a 49	43,8	43,9	41,7	43,6	44,4	44,4	42,9	44,6
50 a 64	53,0	53,1	54,0	52,9	53,1	53,3	53,4	52,7
65 ou +	65,0	65,0	0,0	0,0	66,5	66,6	0,0	66,0
Total	36,4	36,6	26,0	36,3	37,9	38,5	30,7	39,4

Fonte: MTE - RAIS.

Diante destas informações, podemos compreender que este setor caracteriza-se pelo emprego concentrado na faixa de 25 a 49 anos, em torno de 80% no Estado de SP. Além disso, convém mencionar a elevação da idade média de 36,4 anos para 37,9 anos (tabela 3.6). No entanto, chama atenção a menor idade média na RMC (30,7 anos) em comparação com a RMSP (38,5 anos) e a RVP (39,4 anos).

A questão institucional resulta na formulação de políticas de proteção que contemplam trabalhadores mais idosos. No Estado de São Paulo se verifica o crescimento da proporção de trabalhadores nas faixas de idade mais elevadas (uma espécie de “envelhecimento” do quadro de funcionários).

De modo geral,

“Esses dados demonstram que o conhecimento acumulado pelos trabalhadores ao longo dos anos, a organização no local de trabalho e a mudança na legislação previdenciária que torna a aposentadoria mais tardia têm permitido sua manutenção nas referidas ocupações por um período mais longo” (SMABC, 2011: 25).

(iii) Grau de instrução

A análise da variável Grau de instrução demandou a construção de cinco níveis de formação escolar (*Fundamental Incompleto, Fundamental Completo + Médio Incompleto, Médio Completo + Superior Incompleto, Superior Completo e Pós-Graduação*) que expressam o conjunto de informações subjacentes à questão da educação na planta automobilística de São Paulo (Tabela 3.6).

Tabela 3.6 – Distribuição da proporção de vínculos por grau de instrução, 1999 e 2010 (em %).

Grau de Instrução	1999				2010			
	SP	RMSP	RMC	RVP	SP	RMSP	RMC	RVP
Fundamental Incompleto	20,9	20,3	2,6	23,4	6,8	6,1	0,2	10,9
Fundamental Completo + Médio Incompleto	36,1	37,5	6,0	35,2	18	16,2	7,3	26,1
Médio Completo + Superior Incompleto	33,2	29,9	80,9	37,4	43,6	38,1	78	38,6
Superior Completo	9,7	12,3	10,5	4,1	31,3	39,4	14,4	24,3
Pós-Graduação	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,3	0,1	0,1
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: MTE - RAIS.

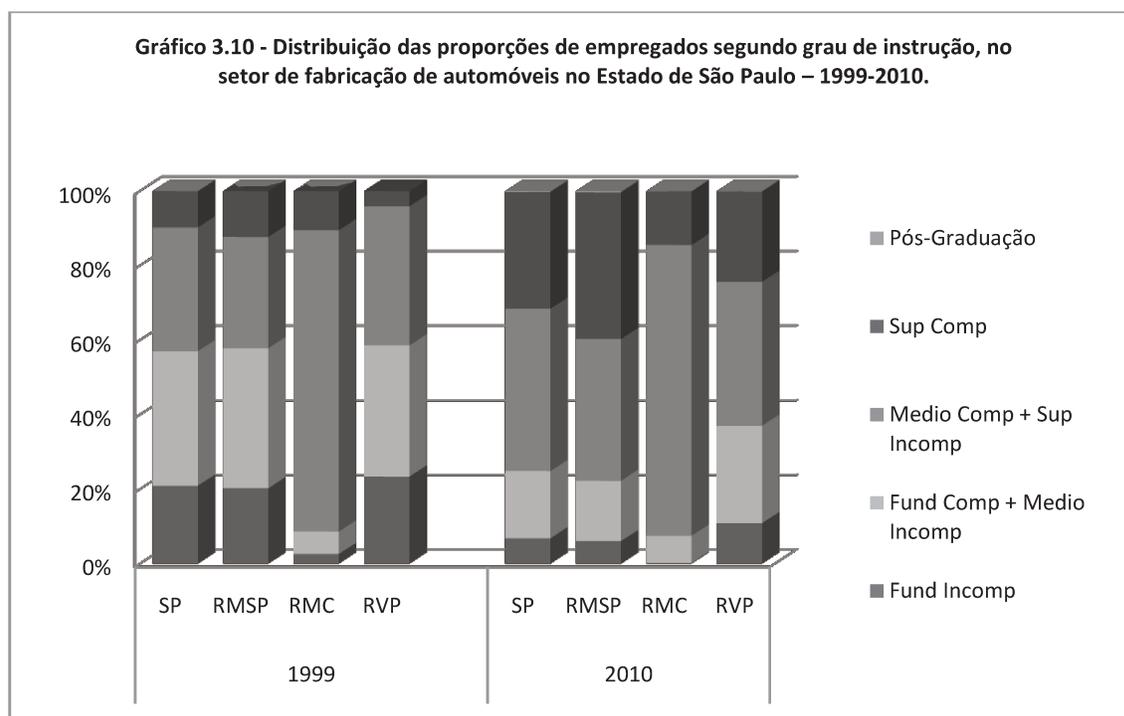
Considerando as mudanças ocorridas ao longo da última década, a escolarização foi uma das características que mais avançou (dando prosseguimento a uma tendência que já vinha dos anos 1990).

Há uma tendência generalizada de queda no emprego com nível Fundamental Incompleto. A parcela empregada em 1999, no Estado de São Paulo, com este grau de instrução representava 20,9% e cai para 6,8% em 2010. Esta tendência resulta mais acentuada na RMSP, que de 36,1% passa a responder por 5% do total da região; na RMC, de 2,6% para 0,2% e na RVP, de 20% para 10% do total em 2010.

No nível *Fundamental Completo + Médio Incompleto*, à exceção da RMC que passa de 6% para 7%, em 2010, todas as regiões apresentam perdas bastante significativas. Na RMSP, cai de 37,5% para 16% e na RVP, de 35% para 26%. No Estado de SP, reflexo dos movimentos na RMSP e na RVP, a participação desse grupo caiu pela metade (de 36% em 1999 para 18% em 2010).

O nível *Médio Completo + Superior Incompleto* revela um aumento significativo na RMSP (de 30% para 38%). No caso da RMC, a porcentagem diminuiu de 81% para 78% do pessoal ocupado. Na RVP a porcentagem aumentou pouco, de 37% para 39%. No Estado de SP, salta de 33% em 1999 para 44% do total em 2010.

Outra mudança qualitativa se verifica no nível *Superior Completo*, cujo crescimento é sentido no Estado de São Paulo, de 10% (1999) para 31% (2010). Ou seja, é importante destacar que mais de 30% dos trabalhadores ocupados no setor automotivo tinham completado um curso superior no final da década passada. Esse movimento também se verifica nas três regiões, de modo mais intenso na RMSP (de 12% para 39%) e na RVP (de 4% para 24%); na RMC, o aumento foi de 10,5% para 14,4%.



Fonte: MTE – RAIS.

Houve durante os anos 90 uma melhora nos indicadores referentes à educação, com a diminuição dos empregados com baixo grau de instrução e o aumento do peso dos empregados com pelo menos o nível médio completo. Essa tendência foi colocada como uma exigência do processo de reestruturação produtiva, que requer trabalhadores mais bem qualificados e com aptidão para aprender novos métodos de trabalho. Contudo, também foi resultado de uma oferta maior de trabalhadores jovens com maior escolaridade do que as gerações anteriores.

Esse deslocamento para o nível *Médio Completo + Sup. Incompleto* e para o nível *Superior Completo* traz no seu bojo questões como as exigências colocadas pelo avanço tecnológico, as

estratégias e as políticas de gestão da mão de obra das montadoras, assim como questões relacionadas com os esforços de atores no plano institucional e as políticas públicas para melhorar a qualificação dos empregados. Ao mesmo tempo, não se pode perder de vista o movimento de saída de mão de obra ao longo dos anos 90 e sua reposição a partir de nova etapa de crescimento, desde 2004, com preferência por uma mão de obra mais qualificada.

A melhoria dos indicadores referentes à educação reflete os impactos decorrentes do processo de reestruturação e reorganização do trabalho e se expressa por um aumento do grau de exigência do setor industrial, em especial, o automotivo. Sindicatos como os da Região do ABC e do Vale do Paraíba, por exemplo, desenvolvem cursos e ampliam o relacionamento em direção a universidades e institutos de pesquisa, como nos projetos de extensão realizados pelo CESIT – Unicamp.

Em síntese, o emprego no setor de fabricação de automóveis no Estado de São Paulo está concentrado entre aqueles que possuem pelo menos o *Ensino Médio Completo*, em torno de 71% em 2010, o que atende às demandas desse ramo industrial. Provavelmente, deve ter havido um aumento no número médio de anos de estudo desses trabalhadores. As montadoras, de um modo geral, preferem contratar funcionários com um nível mínimo de escolaridade. De qualquer modo, isto também ocorre em função da elevação do nível de instrução das gerações mais novas que residem neste Estado.

(iv) Jornada de trabalho

Em relação à Jornada de trabalho, medida pela Faixa de Hora Contratual, conforme dados da Tabela 3.7, ao examinar os períodos 1999 e 2010, podemos notar, de um lado, o aumento expressivo da faixa situada entre 31 e 40 horas, cuja contrapartida foi a redução na faixa de 41 a 44 horas nas três regiões examinadas.

Este movimento reflete parte dos anseios da classe trabalhadora. A redução da jornada de trabalho, nos anos 2000, foi uma das demandas empreendidas pelo movimento sindical no ABC e no Vale do Paraíba, revertida em conquista para os trabalhadores.

Tabela 3.7 – Distribuição da proporção de vínculos faixa de hora contratual, 1999 e 2010 (em %).

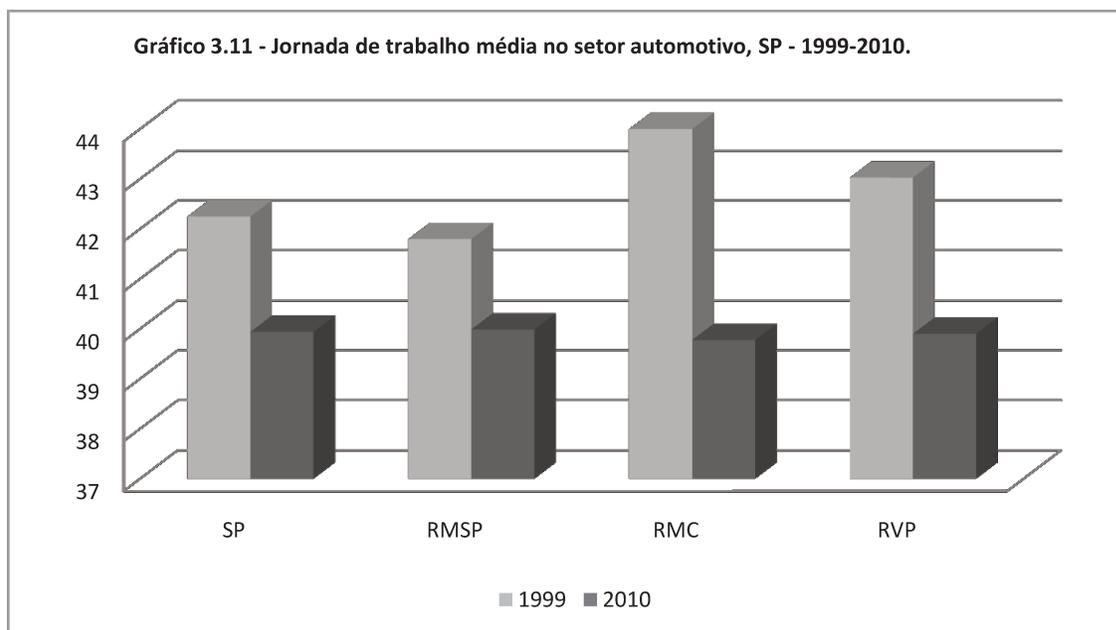
FAIXA HORA CONTRATUAL	1999				2010			
	ESP	RMSP	RMC	RVP	ESP	RMSP	RMC	RVP
Até 20 h	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,1	0,9	0,5
21 a 30 h	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,4	0,0
31 a 40 h	20,8	29,8	0,0	4,3	98,2	97,9	98,6	98,7
41 a 44 h	79,2	70,2	100	95,7	1,4	2,0	0,1	0,8
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: MTE - RAIS.

Em 1999, a jornada de trabalho respeitava a Constituição Federal de 1988, que estabelecia o limite de 44 horas semanais. Isso significava que 79% dos trabalhadores nas montadoras, no Estado de São Paulo, tinham jornada contratual de 44 horas (variando conforme a região: 70% para a RMSP, 96% na RVP e 100% na RMC).

Em 2010, temos um quadro no qual 98% dos trabalhadores no Estado de São Paulo tinham jornada de trabalho estipulada em 40 horas semanais por negociação coletiva. Essa porcentagem é praticamente a mesma nas três regiões.

Também é oportuno mencionar que a porcentagem de trabalhadores que realizam meio-expediente ou o chamado *part-time* é insignificante.



Fonte: MTE – RAIS.

O Gráfico 3.11 ajuda a visualizar a queda na jornada de trabalho média em todas as regiões. No estado de São Paulo, a jornada semanal contratual passou de 42,2 horas em 1999 para 39,9 horas em 2010; na RMSP, de 41,8 horas para 40 horas; na RMC, de 44 horas para 39,8 horas; e na RVP, de 43 horas para 39,9 horas.

Devemos destacar a dimensão histórica da questão da redução da jornada de trabalho.⁷⁴ Ao longo dos últimos anos, os trabalhadores têm empreendido uma luta especial pela redução da jornada de trabalho para aumentar os níveis de emprego. Luta esta que incorporou até mesmo determinados setores patronais, que entendem ali uma possibilidade de diminuir salários.

Em síntese, quanto à jornada de trabalho contratual, não há diferença relevante entre os empregados em montadoras de veículos (o tempo médio é de 40 horas por semana). Infelizmente, não estão disponíveis informações sobre a jornada efetiva, uma vez que parcela dos empregados pode trabalhar horas extras. Estas ponderações deixam espaço aberto principalmente para a questão salarial, que será vista a seguir.

(v) Faixas salariais

Na seção 3.2 estudamos o comportamento do salário médio (em termos reais), contemplando suas diferenças entre as regiões analisadas. Nesta seção, fazemos um recorte do período 2010 e avançamos em duas direções: na primeira, uma análise da distribuição dos empregados por faixas de rendimento mensal no setor automotivo; e na segunda, uma comparação da distribuição salarial deste setor com a da indústria de transformação como um todo, no Estado de São de Paulo.

No Estado de São Paulo, 29,3% dos trabalhadores do setor automotivo encontram-se na faixa de rendimento de 7 a 10 salários mínimos (s.m.). A tabela 3.8 mostra um predomínio desta faixa nas três regiões analisadas, com 24,4% na RMSP, 36% na RVP e 37,3% na RMC.

⁷⁴ “A luta pela redução da jornada de trabalho está presente desde o início do processo de industrialização, ocasião em que se praticavam jornadas de 10 a 12 horas diárias, muitas vezes acrescidas de horas extraordinárias” (SMABC, 2011: 15).

Tabela 3.8 – Distribuição dos vínculos por faixas de rendimentos (em múltiplos de salários mínimos). Estado de São Paulo: dezembro de 2010.

Faixa de Rendimentos	Distribuição (%)				Valor Médio (s.m.)			
	SP	RMSP	RMC	RVP	SP	RMSP	RMC	RVP
Até 2,0 s.m.	0,9	0,7	1,5	1,1	1,1	1,3	0,8	1,0
2,01 a 5,0 s.m.	11,7	12,7	5,9	10,2	3,9	3,8	4,4	3,9
5,01 a 7,0 s.m.	11,8	8,0	34,9	9,6	6,0	5,8	6,0	6,1
7,01 a 10,0 s.m.	29,3	24,4	37,3	36,0	8,5	8,6	8,1	8,4
10,01 a 15,0 s.m.	22,2	22,9	11,8	25,2	12,0	12,0	12,0	11,9
15,01 a 20,0 s.m.	11,1	14,0	3,1	9,2	17,4	17,4	17,2	17,3
Mais de 20,0 s.m.	10,1	14,0	4,4	5,6	26,8	27,0	29,8	25,2
Ignorado	2,9	3,3	1,0	3,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	11,3	12,4	8,8	10,4

Fonte: MTE - RAIS.

As três regiões também apresentam um número insignificante em relação aos trabalhadores que recebem até 2 s.m. (entre 0,7% a 1,5% da população), sem grande relevância para a análise.

A RMSP e RVP têm características comuns, que refletem nas informações agregadas do Estado. No ano de 2010, 73% dos trabalhadores do setor automotivo no Estado de São Paulo receberam mais de 7 s.m. Este número superou os 75% do contingente de empregados tanto na RMSP (75%) como na RVP (76%). A RMC apresenta um perfil no qual 72% dos trabalhadores percebem entre 5 a 10 salários mínimos.

Tabela 3.9 – Distribuição dos vínculos de emprego na Indústria de Transformação por faixas de rendimentos (em múltiplos de salários mínimos). Estado de São Paulo: dezembro de 2010.

Faixa de Rendimentos	Distribuição (%)				Valor Médio (s.m.)			
	SP	RMSP	RMC	RVP	SP	RMSP	RMC	RVP
Até 2,0 s.m.	32,3	29,9	25,2	15,2	1,6	1,6	1,6	1,6
2,01 a 5,0 s.m.	44,6	43,3	46,6	36,9	3,1	3,1	3,2	3,2
5,01 a 7,0 s.m.	8,4	8,6	11,1	11,9	5,9	5,9	5,9	6,0
7,01 a 10,0 s.m.	6,2	6,9	7,8	14,7	8,3	8,4	8,3	8,4
10,01 a 15,0 s.m.	4,3	5,4	5,0	11,3	12,1	12,2	12,1	12,1
15,01 a 20,0 s.m.	1,9	2,7	2,0	5,0	17,2	17,2	17,2	17,2
Mais de 20,0 s.m.	2,2	3,3	2,2	5,0	32,3	32,8	31,8	28,8
Ignorado	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	4,5	5,1	4,8	7,1

Fonte: MTE-RAIS.

A tabela 3.9 apresenta os dados referentes aos rendimentos na indústria de transformação no Estado de São Paulo⁷⁵, para o ano de 2010. Um exame preliminar aponta as dificuldades decorrentes de baixa remuneração e de uma péssima distribuição. Na indústria de transformação no Estado de São Paulo, 76% dos trabalhadores percebem até 5 salários. À exceção da RVP, com 52% nesta faixa, tanto a RMSP (73%) como a RMC (72%) reforçam a tendência apontada no Estado.

Em relação às faixas de rendimento mais elevadas, vemos que se constituem de pequenos grupos percebem uma alta parcela da renda produzida por todo o conjunto industrial, sendo bastante acentuado nas três regiões. Isto tem um impacto brutal sobre a distribuição salarial entre cada grupo na massa de rendimentos.

Por fim, devemos mais uma vez ressaltar que a remuneração, no ramo automotivo no ano de 2010, tem como característica central a concentração de maior contingente de assalariados (29% dos trabalhadores) na faixa de 7,01 a 10,00 s.m., percebendo 23% da remuneração total, com um rendimento médio de 8,5 s.m.. Ao mesmo tempo verificamos uma retração do vínculo nas faixas salariais mais elevadas, a partir de 10,00 s.m. e um aumento bastante acentuado nos platôs mais inferiores, a partir de 2,01 s.m.

A comparação da distribuição dos rendimentos do setor automobilístico com o conjunto de informações da indústria de transformação traz à luz as diferenças que podemos encontrar respostas na questão institucional. Os avanços observados na valorização dos rendimentos médios reais no setor automotivo são resultantes de acordos coletivos, da mobilização dos atores sociais, de formas de proteção aos ganhos e do movimento de expansão do setor industrial.

(vi) Grupo Ocupacional

⁷⁵ Na indústria de transformação no Estado de São Paulo, há um número expressivo de trabalhadores que estão localizados fora das três regiões que estamos estudando (RMSP, RMC e RVP).

Nesta seção, com o auxílio das informações a respeito dos grandes grupos ocupacionais da CBO⁷⁶, apresentaremos uma visão geral da estrutura ocupacional do setor automotivo, em dois momentos. No primeiro, uma perspectiva da estrutura ocupacional do setor automotivo paulista e o perfil da participação dos grupos ocupacionais na massa de rendimentos no ano de 2010. No segundo, um painel referente à indústria de transformação, em contraste com o ramo automotivo.

Um exame preliminar da configuração da estrutura ocupacional no ramo automotivo (Tabela 3.10) sugere que as três regiões apresentam características particulares, com pequenas diferenças e descontinuidades.

Tabela 3.10 – Distribuição da proporção do número de vínculos e rendimento médio (medido em salários mínimos) por grupos ocupacionais em 2010.

Grupos Ocupacionais	Distribuição de Vínculos (%)				Rendimento Médio (s.m.)			
	SP	RMSP	RMC	RVP	SP	RMSP	RMC	RVP
Dirigentes	2,5	3,5	1,4	1,1	32,8	34,3	36,9	24,3
Profissionais de nível superior	11,5	17,2	8,5	2,7	17,1	17,4	14,9	17,7
Profissionais de nível médio	9,4	10,7	9,5	7,2	13,1	14	10,4	12,2
Pessoal administrativo	5,5	4,4	8,5	6,3	11,4	15,1	9,2	8,0
Pessoal de vendas e serviços	1,3	1,8	0,1	0,9	10,7	10,7	9,4	11,1
Operários de processos industriais discretos	60,6	55,2	66,2	67,8	8,7	8,9	7,2	9,2
Operários de processos industriais contínuos	0,8	0,3	1,5	1,4	10,2	12,3	6,5	10,9
Pessoal de manutenção	8,4	6,9	4,2	12,5	13,4	14	7,3	13,8
Total	100	100	100	100	11,3	12,4	8,8	10,4

Fonte: MTE - RAIS.

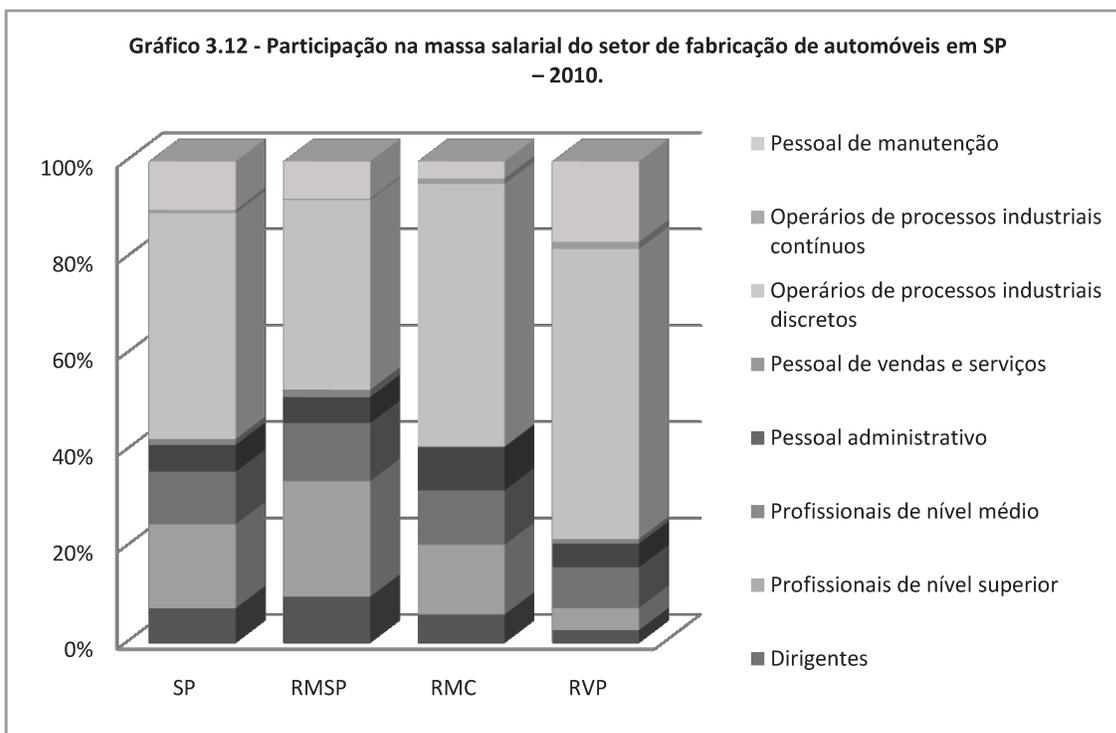
⁷⁶ A análise da questão ocupacional é proposta pela Classificação Brasileira de Ocupações (CBO), que mede todos os níveis de ocupação existentes em nossa economia. A alteração metodológica da CBO em 2002 invalida a comparação entre períodos, realizada até então. Assim posicionamos o exame deste item centrado sobre a estrutura do setor ocupacional no ano de 2010.

Na RMSP, deve ser destacado o expressivo número de vínculos de profissionais de nível superior na RMSP (17%), com uma remuneração média de 17 s.m., o baixo número de pessoal administrativo (4,4%) e o número insignificante de operários de processos industriais contínuos (0,3%).

Na RMC, chama a atenção o rendimento médio mais elevado (37 s.m.) no grupo dos dirigentes (1,4%). O grupo de pessoal de vendas e serviços tem uma participação ínfima (0,1%). Há uma concentração maior dos trabalhadores no grupo dos operários de processos industriais discretos (66%), que perceberam um rendimento médio de 7 s.m. em 2010. A média salarial, em torno de 9 s.m., mesmo com os aumentos reais de salários relativamente maiores, na última década, permanece num patamar inferior em relação à RMSP (12 s.m.) e à RVP (10 s.m.).

Na RVP, a camada dirigente tem menor peso entre todas as regiões, com 1,1% dos vínculos (24 s.m.). O grupo dos profissionais de nível superior, com 3% dos trabalhadores da região, apresenta forte contraste com as outras duas regiões. A característica mais marcante na RVP é o forte peso dos três grupos de operários (“chão da fábrica”) com mais de 90% empregados.

Os dados analisados para o conjunto no Estado de São Paulo indicam uma elevada concentração para profissionais de atividades de nível superior-médio e administrativo, com 25% dos trabalhadores empregados e cerca de 70% de trabalhadores ligados diretamente a processos industriais ou manutenção.



Fonte: MTE – RAIS.

Com relação à distribuição da massa de rendimentos na estrutura ocupacional nas três regiões em análise, verificamos uma tendência de maior participação do grupo dos operários de processos industriais discretos (Gráfico 3.15). O grupo dos profissionais de nível superior (em funções específicas à formação) é o segundo em incidência na RMSP e na RMC. Na RVP, esta posição é ocupada pelo pessoal de manutenção (12,5% dos vínculos e 17% da massa salarial, em 2010).

Na RMSP, os operários de processos industriais discretos (com 55% de vínculos) e os profissionais de nível superior (com 17%) tiveram a maior participação na massa de rendimentos (39% e 24%, respectivamente). Na RMC, os operários de processos discretos, com uma população de 66%, perceberam 54% da renda em 2010, enquanto os profissionais de nível superior, embora seja o terceiro grupo dominante (empatado com o pessoal administrativo) teve uma participação de 15% na massa de rendimentos. E no Estado, verificou-se que os operários tiveram um ganho de 47% e os de nível superior, 17% da massa salarial de 2010.

Na RMC, as desigualdades aparecem de forma mais acentuada, onde o grupo dos operários de processos industriais discretos possui 66% dos empregados e uma participação de 54% na renda total e o grupo de pessoal de vendas e serviços, com 0,1% de vínculos e 0,1% na renda total (9,4

s.m.). Também observamos na RMC rendimento médio mais elevado (no Grupo 1, com 36,9 s.m.) e o mais baixo (no Grupo 8, com 6,5 s.m.); uma maior diferença intergrupos e maior discrepância entre valores médios.

A RVP apresenta valores médios mais concentrados e um peso maior do grupo dos operários de processos industriais discretos, em vínculos e massa salarial, com 68% de empregados e 60% da renda total.

Algumas questões merecem destaque: a valorização particular dos dirigentes, sendo mais acentuada na RMC e menos intensa na RVP; a elevada amplitude e discrepância salarial na RMC (36,9 s.m. contra 6,5 s.m.); o enorme peso do grupo dos profissionais de nível superior na RMS, sinalizando perspectivas favoráveis para essa região; assim como a baixa densidade deste grupo na RVP. Vale ressaltar também a dinâmica particular de cada região; bem como a forte valorização de cada grupo ocupacional, comparada a outros ramos e setores industriais, como veremos em seguida com o conjunto da indústria em São Paulo.

Um breve olhar sobre a estrutura de rendimentos e ocupações da indústria de transformação no Estado de SP, conforme a Tabela 3.11, revela-nos um quadro de desigualdades bastante acentuadas e baixos salários; a renda média perfaz 4,6 s.m., corroborando em parte estes desequilíbrios. Uma parcela equivalente a 76,1% dos trabalhadores com vínculos possui renda de até 5,0 s.m., com rendimento médio de 3,1 s.m. A análise referente à estrutura ocupacional indica a mesma direção, com predomínio do grupo dos operários de processos industriais discretos (representando 48,2% dos vínculos e uma participação de 3,2% s.m na massa). Os grupos de trabalhadores ligados a tarefas de extrativismo e dirigentes apresentam as menores densidades. No entanto, deve ser ressaltado que o grupo dos dirigentes possui peso importante sobre participação nos rendimentos (12,1%) e maior rendimento médio (18,2 s.m.), o que reforça ainda mais a natureza destas desigualdades.

Tabela 3.11 – Distribuição do número de vínculos e rendimento médio medido (em salários mínimos) por grupos ocupacionais na Indústria de Transformação em SP – 2010.

Grupos Ocupacionais	Distribuição de Vínculos (%)				Rendimento Médio (s.m.)			
	SP	RMSP	RMC	RVP	SP	RMSP	RMC	RVP
Dirigentes	3,0	4,0	3,1	2,8	18,2	19,5	18,5	21,4
Profissionais de nível superior	4,4	5,4	4,2	8,6	11,4	11,7	11,6	15,8
Profissionais de nível médio	9,6	10,6	10,0	12,6	6,7	7,4	6,9	8,4
Pessoal administrativo	10,7	12,3	10,0	9,7	3,9	4,1	4,3	5,5
Pessoal de vendas e serviços	5,8	10,2	7,9	5,0	3,4	3,1	3,4	2,5
Pessoal em atividades de extrativismo	2,6	0,2	0,4	0,1	2,7	2,9	2,9	2,3
Operários de processos industriais discretos	48,2	44,2	48,0	44,2	3,2	3,4	3,5	5,2
Operários de processos industriais contínuos	11,9	10,0	12,5	11,2	3,6	3,8	4,1	5,4
Pessoal de manutenção	3,8	3,1	3,8	5,8	5,6	6,0	5,7	8,8
Ignorado	0,0	0,0	0,0	0,0	8,7	8,9	26,3	6,5
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	4,6	5,1	4,9	7,1

Fonte: MTE - RAIS.

Em síntese, as mudanças situadas na fábrica de automóveis ao longo dos últimos anos são resultantes, em alguma medida, do tipo de intervenção dos atores. A reestruturação produtiva, a negociação coletiva e a organização no local de trabalho são elementos cruciais no entendimento das transformações na esfera do trabalho. Por exemplo, nas montadoras localizadas no Estado de São Paulo, verifica-se uma proporção maior de operários em relação às demais ocupações, o que supõe formas de proteção ou construção de direitos voltados para estes trabalhadores. Novamente, revela-se a importância desses elementos na construção de mecanismos que referenciem o padrão de emprego neste setor do padrão encontrado em outros ramos da Indústria de Transformação no Estado de São Paulo.

3.4. Rotatividade e tempo de trabalho no setor automobilístico

O último item deste capítulo explora dois aspectos que apresentam uma importância grande nos dias atuais: rotatividade e tempo de trabalho. Se considerarmos as transformações recentes do setor automotivo, a caracterização de um arranjo institucional e as dimensões do mundo do trabalho (conjuntura política, incertezas da economia e perspectivas do trabalhador), estas duas variáveis merecem um exame detalhado.

Nosso objetivo é buscar uma visão ampla da “rotatividade dos empregados” na indústria automobilística em São Paulo, com base nos registros de contratação e desligamento. A variável “tempo de vínculo no estabelecimento” também merece luz, por refletir importantes relações, algumas decisivas para a construção desse arranjo, além de complementar e reforçar parte de questões suscitadas na análise da rotatividade.

3.4.1 Rotatividade

Do ponto de vista conceitual, a rotatividade se refere à substituição de trabalhadores no mesmo posto de trabalho ao longo de um período de tempo. A taxa de rotatividade usualmente calculada corresponde a uma *proxy* das substituições ocorridas no ano, uma aproximação ao fenômeno empírico. Segundo o DIEESE (2011: 13), este indicador revela o uso da força de trabalho expressa em relação ao estoque, através do intenso processo de contratação e desligamento de trabalhadores no mercado formal de trabalho⁷⁷.

A rotatividade pode ser estimada através de dados levantados pela RAIS e CAGED. Embora não seja possível saber com precisão o grau de substituição de mão de obra nos postos de trabalho, os dados disponíveis permitem obter uma ideia da frequência média de substituição de empregados registrados nos estabelecimentos⁷⁸.

⁷⁷ No Brasil, esse indicador é obtido “com base no valor mínimo observado entre o total de admissões e o de desligamentos anuais, comparado ao estoque médio de cada ano, a partir das informações da RAIS, segundo a posição em 31 de dezembro” (DIEESE, 2011: 2). Desta forma, mede o percentual de trabalhadores que são substituídos num ramo de atividade em relação ao estoque médio do período anterior.

⁷⁸ A taxa da rotatividade se diferencia do indicador da flutuação do nível de emprego, que permite captar a movimentação do mercado de trabalho observando a diferença entre admitidos e desligados (quando o saldo é positivo, há expansão do emprego; e quando o saldo é negativo, há retração dos postos de trabalho).

Como está indicando a rotação de trabalhadores tendo como referência o vínculo de emprego num determinado estabelecimento, o indicador de rotatividade pode identificar os grupos ocupacionais com diferentes situações: uns se apresentam com maior estabilidade e outros se mostram mais sensíveis às mudanças no ambiente corporativo.

Historicamente, a rotatividade é um traço marcante do mercado de trabalho formal brasileiro. É resultante de uma série de desigualdades enraizadas na estrutura da sociedade brasileira e que, mesmo com a industrialização e o amparo legal, não foi superada a contento.

No debate teórico sobre as causas da rotatividade, há um entendimento de que fatores como o ciclo econômico, o perfil do trabalhador e as características da empresa têm um papel ativo no movimento do mercado de trabalho. De acordo com o Macedo e Chahad (1985: 136 *apud* DIEESE, 2011: 24), a rotatividade da mão de obra está intimamente ligada “à ocorrência dos ciclos econômicos, ficando bem identificado o comportamento ascendente na fase de expansão, bem como seu declínio na fase de recessão”.

Portanto, nos estudos sobre a rotatividade, em geral, parte-se da hipótese de que a rotatividade aumenta com o crescimento da economia e declina em períodos de crise. No período de expansão econômica, a rotatividade cresce à medida que as empresas tendem a aumentar a contratação e demanda um constante processo de troca até preencher a vaga; os trabalhadores, por sua vez, aumentam a sua procura por postos de trabalho. Em relação à fase de retração do ciclo econômico, a queda da rotatividade ocorre com a redução das admissões e a oferta de postos de trabalho com menores salários. Porém, isso não é uma regra válida para todos os ramos de atividade e todas as conjunturas econômicas.

O perfil do trabalhador também parece influenciar a taxa de rotatividade. Em tese, a rotatividade tende a ser menor com os grupos com maior nível de qualificação, maior grau de instrução e maior remuneração.

Há uma incidência maior da rotatividade relacionada com menor qualificação da ocupação e maior oferta de trabalhadores dispostos a desempenhá-la. Em acréscimo, “quanto menor a rotatividade, maior a proporção de ocupações qualificadas ou centrais” (CARDOSO, 2000: 138). Este argumento ajuda a compreender o comportamento no mercado de trabalho no setor automobilístico. As montadoras se mostram pouco estimuladas a realizar trocas em áreas que exigem uma alta especialização ou refletem baixa oferta de trabalhadores. Mais adiante veremos os impactos da rotatividade sobre o perfil dos trabalhadores no setor automotivo

A estrutura da empresa também é outro fator que deve atuar sobre a rotatividade. Elementos como o nível ocupacional, o tipo de atividade/rotina, o tamanho da empresa e as características da estrutura daquele ramo de atividade implicam no nível de contratação/demissão de trabalhadores. O tamanho da empresa, segundo o DIEESE (2011: 25), “tenderia a estar associado negativamente à rotatividade, devido à maior complexidade e à tecnologia mais avançada, que geralmente implicam maior divisão do trabalho, estruturas mais hierarquizadas, mais exigências de pessoal qualificado, entre outros aspectos”.

A rotatividade pode também refletir o desejo do trabalhador trocar de emprego, ou seja, buscar uma nova colocação no mercado de trabalho. Esta forma pode estar vinculada desde algum tipo de precarização ou dificuldade no seu posto de trabalho atual à ambição de melhor remuneração. Em tese, o trabalhador não deixaria um posto de trabalho melhor para outro inferior.

A rotatividade no mercado de trabalho brasileiro se manifesta com a crescente “flexibilidade para ajustar o nível de empregados ao ritmo da produção” (BALTAR; PRONI, 1995: 149). Em momentos de inflexão esse ajuste aparece com certa intensidade: colocada como um elemento que não necessariamente garantiria maior produtividade, a estabilidade do vínculo deveria ser um fator a ser considerado por empresas que precisassem modernizar a organização da produção. Durante os anos 90 e início de 2000, isto ocorreu como uma resposta do setor automobilístico ao baixo dinamismo da atividade produtiva, à função dos novos investimentos para o setor e às tensões produzidas pelos atores na esfera política. Novamente, a questão político-institucional é crucial para o trânsito destas questões, dado que um frágil arranjo é condição importante tanto para a rotatividade quanto para o tempo de vínculo de trabalho.

As especificidades do setor automotivo no Estado de São Paulo auxiliam no entendimento desta questão. O forte peso da institucionalidade na regulação do setor, a prevalência de mecanismos formais de contratação, a ação de atores sociais (principalmente no ABC e no Vale do Paraíba) se configuram determinantes neste processo. Suas características estruturais exercem forte impacto no que tange à dinâmica do setor automotivo.

Tabela 3.12 – Evolução da taxa de rotatividade na indústria automobilística e na indústria de transformação em São Paulo (1999-2010).

Ano	SP	RMSP	RMC	RVP	Indústria de Transformação
1999	7,5	6,3	11,2	3,6	29,0
2000	7,5	5,8	14,1	4,1	29,8
2001	8,6	6,4	9,3	4,0	31,5
2002	4,8	4,2	16,6	3,0	27,7
2003	2,6	1,1	8,0	2,6	26,6
2004	2,3	2,4	6,7	1,4	26,4
2005	8,3	2,8	4,9	13,3	29,9
2006	3,1	2,8	5,8	0,3	30,5
2007	6,0	8,0	6,2	2,8	33,2
2008	4,9	4,6	6,0	4,7	39,7
2009	5,6	6,3	5,0	4,9	34,2
2010	3,2	3,9	6,7	0,7	38,9

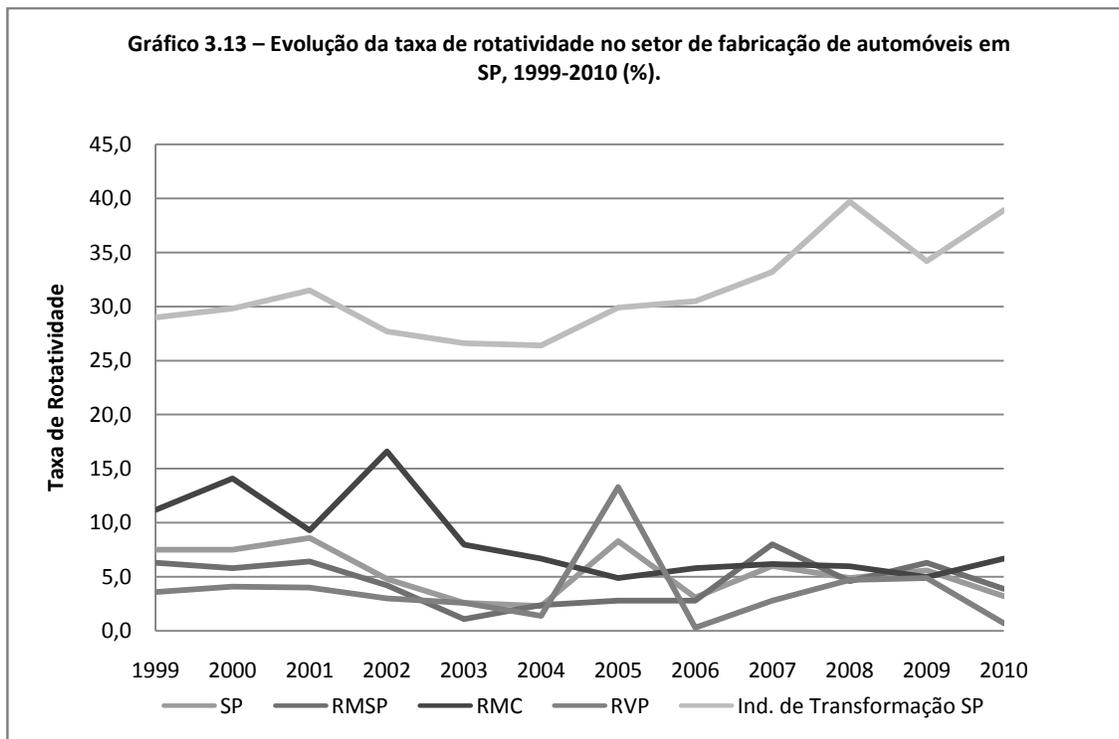
Fonte: MTE – CAGED.

A tabela 3.12 situa com certa nitidez estes movimentos ao longo da década passada: historicamente a RMC se fundou em elevadas taxas de rotatividade (comparadas às outras duas regiões), com um crescimento elevado da ocupação. A partir de uma desaceleração deste ritmo inicial, a rotatividade também diminuiu. A RMSP, por sua vez, tem um crescimento paulatino da taxa de substituição, reflexo da retomada de crescimento no setor, das constantes tensões e mudanças sentidas no chão da fábrica.

Assim mesmo, deve ser destacada que a rotatividade no setor automobilístico no Estado de São Paulo apresenta-se em valor inferior, se comparada com outras regiões do país e mesmo com a taxa média de rotatividade na indústria de transformação. Há várias hipóteses que ajudam a explicar essa relativamente baixa rotatividade, incluindo os custos de substituição num contexto de alta especialização, a demanda por trabalhadores com maior qualificação, as relações de

trabalho melhor estruturadas em grandes empresas, bem como a força dos sindicatos e, em última instância, o arranjo institucional

Estas políticas caminharam junto com a retomada do crescimento da produção, com as constantes tensões e as mudanças sentidas no chão da fábrica, assim como a importância da negociação entre os atores. Um exemplo destas mudanças pode ser explicitado no uso dos métodos gerenciais, baseados em formas de adesão e consentimento, que demandam tempo e custo por parte dos atores envolvidos. Estas formas resultam em um limitador na substituição de trabalhadores neste setor, dado que não faz sentido a contratação para a dispensa em seguida, quando se exigirá bastante do funcionário.



Fonte: MTE – CAGED.

De modo geral, como atesta Cerqueira (2002:77), as taxas de rotatividade não incidem sobre os trabalhadores de forma aleatória. Elas tendem a concentrar-se em grupos com determinadas características. Neste sentido, escolhemos três variáveis que nos possibilitarão captar e compreender algumas destas particularidades. Analisaremos a rotatividade no setor de fabricação de automóveis segundo: grau de instrução, faixa de rendimento mensal e grupo ocupacional.

(i) Grau de Instrução

A escolaridade se configura em um importante fator para o mercado formal de trabalho. Devemos ressaltar que, nos últimos anos, a escolarização dos trabalhadores vinculados ao setor de fabricação de automóveis avançou substantivamente, com maior peso no estoque. Em tese, o nível de escolaridade, segundo o DIEESE (2011: 69), “pode ser visto como um indicador ao qual se associa a condição relativa de permanência dos trabalhadores mais escolarizados e de exclusão dos menos escolarizados”. No entanto, os trabalhadores mais escolarizados podem sentir interesse ou necessidade em buscar empregos melhores.

A Tabela 3.13 nos mostra a rotatividade por grau de instrução no setor de fabricação de automóveis no ano de 2010. O movimento nos postos de trabalho por grau de instrução revela-se mais acentuado na RMC e menos na RVP, ficando a RMSP em uma posição intermediária. A substituição é maior entre trabalhadores com até o ensino médio incompleto na RMC e RVP. Para a RMSP, a rotatividade é maior entre trabalhadores com nível superior completo.

Tabela 3.13 – Taxa de rotatividade por grau de instrução em 2010.

Grau de Instrução	SP	RSMP	RMC	RVP
Fundamental Incompleto	0,3	0,5	0,0	0,3
Fundamental Comp + Médio Incomp	2,7	2,7	14,4	1,0
Médio Compl + Sup Incomp	2,9	3,0	5,8	0,6
Superior Completo	3,4	3,9	8,0	0,8
Pós-Graduação	0,0	0,0	0,0	0,0
Total	3,2	3,9	6,8	0,7

Fonte: MTE – CAGED.

Podemos notar que a escolaridade não significa necessariamente condição de permanência para trabalhadores com maior escolarização no setor automotivo.

(ii) Faixas de Rendimentos

Através da Tabela 3.14 podemos observar a rotação de postos por faixas de rendimentos, o que aponta algumas evidências: entre as mais elevadas faixas de rendimentos ocorre uma similaridade entre as regiões, com reduzida taxa de rotatividade; no entanto, entre as faixas de menor rendimento, há uma discrepância acentuada, principalmente na RMC.

A rotatividade apresenta-se com maior intensidade sobre os postos com rendimentos menores. Parece haver indícios de que isso ocorre onde se configura um mecanismo de reprodução de postos de trabalho com baixos salários (empresa demite e contrata mais frequentemente trabalhadores com menores salários).

Tabela 3.14 – Taxa de rotatividade por faixas de rendimento em 2010.

Faixas de Rendimentos	SP	RSMP	RMC	RVP
Até 2,0	22,4	10,8	--	18,2
2,01 a 5,0	10,6	8,9	--	2,1
5,01 a 7,0	3,4	7,8	0,7	0,7
7,01 a 10,0	1,6	2,9	2,7	0,2
10,01 a 15,0	1,6	2,3	1,9	0,3
15,01 a 20,0	1,6	2,2	0,7	0,1
Mais de 20,0	0,6	0,4	4,4	0
Total	3,2	3,9	6,8	0,7

Fonte: MTE – CAGED.

Obs: (--) dado inconsistente.

Analisando a rotatividade em relação ao nível dos salários reais, autores têm destacado o sentido geral de substituição de empregados de maior remuneração por outros de menor custo do trabalho (POCHMANN, 2009: 2). No caso da indústria automobilística, isto também parece ocorrer. No contexto da crise recente, o processo de ajuste no quadro de funcionários acarretou demissões acompanhadas da contratação com condições de salário inferiores às anteriores.

(iii) Grupos Ocupacionais

A rotatividade por grupos ocupacionais no período de 2010 demonstra uma baixa movimentação no nível operacional, os postos de “*chão de fábrica*”, comparado a setores de níveis administrativo e chefias; o que reflete a força dos sindicatos no setor metalúrgico. Também evidencia o baixo movimento de postos de trabalho na região do Vale do Paraíba (Tabela 3.15).

Tabela 3.15 – Taxa de rotatividade por grupos ocupacionais em 2010.

Grupos Ocupacionais	SP	RSMP	RMC	RVP
Dirigentes	3,5	2,5	6,9	1,0
Profissionais de nível superior	4,9	5,2	9,0	0,7
Profissionais de nível médio	3,5	4,1	2,0	1,1
Pessoal administrativo	4,0	5,7	4,5	0,6
Pessoal de vendas e serviços	3,0	4,7	--	0,0
Operários de processos industriais discretos	2,7	3,2	6,7	0,8
Operários de processos industriais contínuos	0,5	1,9	0,0	0,0
Pessoal de manutenção	1,9	1,9	16,6	0,6
Total	3,2	3,9	6,8	0,7

Fonte: MTE – CAGED.

Obs: (--) dado inconsistente.

Por outro lado, a substituição se mostra mais intensa no grupo de pessoal administrativo que responde pela maior taxa de rotatividade, seguido dos profissionais de nível superior na RSMP.

Em suma, considerando o recente período caracterizado pela forte expansão do emprego neste ramo industrial, em reação à crise de 2008, notamos uma baixa taxa de rotatividade por grupos ocupacionais, com pequenas variações conforme a característica do grupo nas três regiões estudadas.

3.4.2 Tempo do vínculo no estabelecimento

A análise da variável tempo de trabalho é importante para situar o tipo de relação existente no interior da planta industrial. Iniciamos apresentando o quadro por faixas de tempo, sinalizando o número de trabalhadores ali empregados, o tempo médio e o percentil referente à participação no conjunto.

Com base nos dados da Tabela 3.16, o tempo médio dos trabalhadores no Estado de SP é de 12,5 anos (148,8 meses). Em torno de 55% da parcela empregada está presente no grupo dos 120 meses ou mais, ou seja, com mais de 10 anos de contrato, estimando um tempo médio de 235,3 meses ou 19,6 anos.

Tabela 3.16 – Distribuição do número de vínculos e tempo médio no estabelecimento medido (em anos) no setor de fabricação de automóveis em SP – 2010.

Anos	Distribuição de Vínculos (%)				Tempo Médio			
	SP	RMSP	RMC	RVP	SP	RMSP	RMC	RVP
Menos de 1	9,8	12,5	10,2	4,8	0,4	0,4	0,5	0,5
1 a menos de 2	5,1	5,7	4,1	4,7	1,3	1,4	1,3	1,2
2 a menos de 5	16,2	14,4	40,0	9,4	3,2	3,2	3,4	3,1
5 a menos de 10	14,2	10,1	30,6	15,5	7,3	7,2	6,9	7,7
10 ou mais	54,7	57,3	15,0	65,6	19,6	20,3	12,4	19,4
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	12,4	12,9	5,4	14,3

Fonte: MTE - RAIS.

A RMSP tem um tempo médio de 12,9 anos (155,1 meses), sendo que 57,3% dos empregados compõem o grupo de mais de 10 anos, cujo tempo médio corresponde a 20,3 anos (243,2 meses).

A RMC, em razão do curto tempo do seu projeto, apresenta uma média mais baixa: 5,4 anos (65,4 meses). O grupo hegemônico não é o de maior tempo médio; cerca de 40% dos empregados possuem em torno de 3,9 meses. Um contingente de 15% dos empregados faz parte do grupo com maior tempo em atividade neste polo.

A RVP oferece um tempo médio de 14,3 anos (171,5 meses). O grupo hegemônico (65,7% do pessoal) está na faixa de 120 ou mais, com tempo médio de 19,4 anos (232,4 meses). O período inferior a 3 meses responde pela menor demanda em todas as regiões, sendo mais elevado na RMSP, com 5,7% dos empregados e o menor, 0,9% na RVP.

Tabela 3.17 – Distribuição do número de vínculos de empregados e tempo de trabalho por grau de instrução.

Grau de Instrução	Distribuição de Vínculos (%)				Tempo Médio			
	SP	RMSP	RMC	RVP	SP	RMSP	RMC	RVP
Fundamental Incompleto	6,9	6,2	0,2	10,9	21,0	22,0	6,7	20,1
Fundamental Completo + Médio Incompleto	18,2	16,3	7,4	26,2	15,3	16,8	5,1	14,8
Médio Completo + Superior Incompleto	43,4	37,8	78,0	38,6	10,7	11,9	5,3	12,9
Superior Completo	31,3	39,4	14,4	24,2	11,6	11,3	7,1	13,4
Pós-Graduação	0,2	0,3	0,1	0,1	8,3	8,2	5,6	10,8
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	12,5	13,1	5,5	14,3

Fonte: MTE - RAIS.

No Estado de SP, o maior tempo de emprego (21,0 anos) pertence aos trabalhadores com nível até Fundamental Completo, representando 6,9% da força de trabalho empregada. O grupo mais expressivo da amostra, de nível Superior Incompleto (43,4%) tem em média 10,7 anos de trabalho, um valor inferior à média, 12,5 anos (Tabela 3.17).

A RMSP aporta uma série de dados que corroboram as informações encontradas no Estado de SP. Os trabalhadores com nível até Fundamental Incompleto (6,2%) têm em média 22,0 anos de tempo de emprego. A diferença em relação ao Estado se dá no grupo mais dominante – Superior Completo –, com 39,4% e possui 11,3 anos de atividade formal. A RMC apresenta grupo Superior Completo (14,4%) com maior tempo de emprego (7,1 anos), embora o maior grupo seja o Superior Incompleto, com 78,0% e 5,3 anos de emprego. A RVP acompanha as tendências da RMSP. O maior tempo de emprego se verifica no nível Até Fundamental Incompleto (10,9%) com 20,1 anos de emprego. Há certo equilíbrio entre os demais grupos, pendendo mais acentuadamente para o nível Superior Incompleto, com 38,6% dos vínculos na região e um tempo médio de 12,9 anos.

Tabela 3.18 – Distribuição do número de vínculos de empregados e tempo de trabalho por faixa salarial.

Faixa de Rendimentos	Distribuição de Vínculos (%)				Tempo Médio			
	SP	RMSP	RMC	RVP	SP	RMSP	RMC	RVP
Até 2,00 s.m.	0,9	0,7	1,6	1,1	4,9	5,2	1,8	6,4
2,01 a 5,00 s.m.	11,3	12,1	5,0	10,2	2,3	1,9	1,1	2,6
5,01 a 7,00 s.m.	11,8	8,0	35,3	9,6	4,7	3,6	3,7	7,2
7,01 a 10,00 s.m.	29,4	24,6	37,6	36,0	14,1	15,8	6,2	15,1
10,01 a 15,00 s.m.	22,3	23,0	11,9	25,1	15,4	15,0	7,9	17,3
15,01 a 20,00 s.m.	11,1	14,2	3,2	9,2	16,5	15,8	10,3	19,3
Mais de 20,00 s.m.	10,1	14,1	4,4	5,6	18,6	18,5	10,5	21,6
Ignorado	3,0	3,3	1,1	3,2	12,0	10,6	5,4	15,4
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	12,5	13,1	5,5	14,3

Fonte: MTE - RAIS.

Em acréscimo, podemos analisar a relação entre o tempo de vínculo e o salário dos trabalhadores. Os dados da Tabela 3.18 nos fornecem estas informações. O contingente de trabalhadores com maior tempo no Estado de SP, com 10,1% dos vínculos, tem em média 18,6 anos de atividade. Na RMSP, esta parcela responde por 14,1% e 18,5 anos; na RMC, com 10,5 anos, representa 4,4% e na RVP, 5,6% da parcela ocupada com 21,6 anos de trabalho. Os quatro grupos estão

situados na faixa de 20 s.m., o que corrobora uma relação mais estreita entre tempo de trabalho e salário, que é desfigurada com o movimento de rotação no mercado de trabalho.

No entanto, os grupos de maior peso no conjunto amostral também permanecem constantes nos três polos – de 7,01 a 10 s.m. – variando em sua intensidade e tempo em cada espaço. A RMSP responde por 24,6% dos trabalhadores empregados e um tempo médio de 15,8 anos; a RMC aparece com 37,6% e 6,2 anos e a RVP, com 36,0% e 15,1 anos de atividade. O Estado de SP detém 29,4% de mão de obra e tempo médio de 14,1 anos.

Por fim, as faixas de menor tempo médio de trabalho (o grupo de 2,01 a 5,00 s.m.) correspondem: no Estado de SP, a 11,3% do pessoal empregado e 2,3 anos de trabalho; na RMSP, a 12,1% da mão de obra e 1,9 anos; na RMC, 5,03% e 1,1 anos e na RVP, 10,2% dos trabalhadores e 2,6 anos de trabalho.

Quando observamos a configuração do setor automobilístico no Estado de São Paulo – em que 55% dos trabalhadores possuem 10 ou mais anos de vínculo – e, tomando como referência o Anexo (vide conflitos), podemos perceber o papel vital do tipo de relacionamento dos atores (como indicado por Dunlop). O peso da institucionalidade se faz evidente pelas transformações ocorridas no chão da fábrica, no diálogo sindical, nas políticas de investimento e gestão do trabalho e na negociação coletiva, de modo que podemos compreender uma maior proteção nos espaços produtivos mais antigos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo buscou analisar a evolução do nível de emprego no setor automotivo na década passada. Ao longo do trabalho buscamos ressaltar as questões referentes à dinâmica na geração de empregos, ao nível dos salários e ao perfil dos trabalhadores, procurando enfatizar as diferenças entre as três principais regiões produtoras no Estado de São Paulo.

No Capítulo I, elaboramos um painel sobre o setor automobilístico nacional para entender os principais fatores que influenciam a evolução de três variáveis: volume de produção, nível de emprego e salário médio. Procuramos ressaltar as mudanças ocorridas a partir dos anos 1990, tais como a abertura econômica, o processo de reestruturação produtiva, os novos arranjos institucionais (acordos setoriais e o regime automotivo) e o surgimento de novas áreas produtoras. Estes movimentos situam o encaminhamento das estratégias das montadoras e o contexto no qual se movem as políticas públicas neste campo e ajudam a compreender as dificuldades para a geração de empregos no setor automobilístico ao longo daquela década. Também enfatizamos novas tendências a partir de 2004, como a retomada de crescimento da produção, a consolidação dos novos atores e dos novos espaços.

É importante aqui destacar o bom desempenho do setor automotivo nacional ao longo do período 2004-2008, evidenciado pelos movimentos da produção e do emprego, assim como pelo crescimento da produtividade e pela recuperação dos salários. É frisar que os impactos da crise financeira recente sobre o setor automobilístico, no último trimestre de 2008 e no início de 2009, refletiram-se sobre o nível de emprego e exigiram uma atenção especial do governo (este setor foi priorizado por sua importância na recuperação da indústria nacional).

No capítulo II, focalizamos a análise na indústria automobilística localizada no Estado de São Paulo. Ressaltamos o desempenho recente do setor automotivo (especialmente em termos de faturamento) e o crescimento da produção em municípios do Interior, revelando a crescente imbricação com os novos espaços e a desigualdade no peso político dos atores. O faturamento das montadoras cresceu, em parte, impulsionado pelo auxílio de políticas federais. A institucionalidade e o contexto regional são aspectos que devem ser destacados, com base em fundamentação teórica, para explicar a elaboração de políticas para o setor e as diferenças nas relações entre os atores nos três polos industriais analisados.

A relação entre sindicatos e empresas é outro importante referencial da configuração do setor. A partir dela podemos entender, por exemplo, por que certos acordos oferecem maiores reajustes salariais (cláusulas econômicas) na RMC – onde os salários são relativamente menores –, enquanto na RMSP se verificam maiores avanços na proteção dos trabalhadores, ou pelo menos, maiores benefícios (cláusulas sociais).

No capítulo III, analisamos a evolução do volume de emprego e do nível médio de salários reais neste setor. A partir de 2004, a retomada do crescimento na economia brasileira foi vital para a resposta do setor, tanto em termos de faturamento como de ritmo de geração de empregos e recuperação dos salários. Comparando as três regiões paulistas, nota-se um maior dinamismo na RMC, ainda que a RMSP continue concentrando o maior peso em termos de número de trabalhadores e apresentando salários superiores.

A crise do final de 2008, início de 2009, interrompeu uma trajetória expansiva do emprego, mas em 2010 aquela tendência voltou a se manifestar. Embora neste estudo não tenhamos examinado o que ocorreu em 2011, há indícios de que a produção e o emprego no setor se mantiveram em crescimento.

Quanto ao perfil dos trabalhadores nas montadoras de veículos, devemos destacar que aconteceram mudanças substantivas ao longo da década passada, ainda que tenha se mantido a predominância da mão de obra masculina, assim como da faixa etária de 25 a 49 anos, dos trabalhadores com jornada contratual de 40 horas semanais e do grupo dos operários de processos

industriais contínuos. Em especial, é importante mencionar que continuam existindo diferenças entre as regiões. Em primeiro lugar, a idade média entre os trabalhadores é maior na RVP (39,4 anos) e menor na RMC (30,7 anos). Outro aspecto relevante diz respeito ao grau de instrução: em torno de 92,4% dos trabalhadores em montadoras de veículos na RMC possuem pelo menos o ensino médio completo, contra 77,5% na RMSP e 63% na RVP. Por sua vez, em 2010, o salário médio era maior na RMSP (12,4 salários mínimos) e menor na RMC (8,8 s.m.). Também é importante destacar que 73% dos trabalhadores no setor perceberam mais de sete salários mínimos mensais, em 2010, o que contrasta fortemente com o quadro da indústria de transformação no Estado (76% dos empregados recebiam até cinco salários mínimos).

A rotatividade da mão de obra é relativamente baixa neste ramo de atividade. Em torno de 3,2% dos trabalhadores empregados foram substituídos ao longo de 2010. Em contraste, a taxa de substituição para o conjunto da Indústria de Transformação no Estado de São Paulo revela uma troca de 39% dos empregados. Devemos acrescentar, a rotatividade é mais acentuada para os trabalhadores com até dois salários (22% de substituição); entretanto vale ressaltar o baixo peso deste grupo no quadro geral das montadoras. Por sua vez, os empregados que recebem acima de 7 até 20 salários mínimos aparentam ter bastante estabilidade no vínculo de emprego: uma taxa de substituição de apenas 1,6%. E, em relação ao tempo de vínculo contratual, no ano de 2010, a média foi de 12,5 anos no Estado de São Paulo. Na RMSP, o tempo médio era de 13 anos; na RVP, de 14 anos; e na RMC, onde as montadoras vieram mais recentemente, de apenas cinco anos.

Podemos afirmar que há bons indícios de que a hipótese levantada na Introdução seja válida. Este estudo ressaltou a importância da institucionalidade como uma das características mais marcantes para entender a dinâmica da indústria automobilística. A relação com o Estado e a prioridade do setor na formulação de políticas, por um lado; e a necessidade de articular um número elevado de atores presentes no cotidiano da fábrica de automóveis, de outro.

Ao longo do estudo vimos o quão particular se mostrou o setor automotivo no Estado de São Paulo. As fábricas da Região do ABC realizaram seus processos de reestruturação e se aproximaram tecnologicamente das novas montadoras, entretanto, mantiveram parte de suas

características como a fabricação de peças. Evidentemente, houve um momento em que a fábrica abriu mão de muitas de suas atividades, porém áreas específicas conseguiram resistir ao tempo. Determinadas fábricas tentaram este movimento recorrentemente, visando romper com o padrão anterior. No entanto, a tradição de fabricar é uma característica central na indústria automobilística situada na RMSP.

As regiões mostram características próprias, conformadas pelo perfil da mão de obra, sua localização geográfica e o relacionamento com outras regiões. Podemos ver que a RMSP apresenta uma mudança significativa em termos de perfil, parecendo haver uma disposição para mudar, adaptar e aprender. Os dados revelam um movimento mais conservador na RVP, embora a região tenha um perfil de forte mobilização e lutas.

As tendências apontadas pelo emprego revelam uma determinação das políticas públicas. De modo geral, o padrão dos empregos no setor automotivo paulista assume uma condição diferencial face aos novos espaços. Podemos ver que o nível médio dos rendimentos é bastante superior ao do conjunto da indústria de transformação; o mesmo sendo válido para indicadores como nível de emprego e a rotatividade, por exemplo. Neste processo, percebemos um movimento de aproximação da Região de Campinas, com melhorias de salários e conquistas de importantes benefícios. Não podemos esquecer que a referida região tem uma cultura operária no seu código genético, o que ajuda a explicar a paralisação na fábrica da Toyota em seu primeiro ano de funcionamento.

Não podemos esquecer uma relação intensa (e tantas vezes, tensa) que a indústria automobilística assume com a dinâmica econômica. Os movimentos da economia nos anos 1980 e 1990 resultaram em severos constrangimentos para as montadoras e para seus trabalhadores, que foram relegados a um segundo plano. O ciclo de crescimento econômico recente propiciou abrir uma nova etapa de investimentos para o setor, configurando novas possibilidades de expansão do emprego e de recuperação salarial. O Capítulo II atesta isto: os investimentos foram realizados, as plantas antigas foram atualizadas e as fábricas novas estavam na ordem do dia. Entretanto, somente a partir de 2004-05, com a agenda de crescimento e a programação de políticas específicas, o setor reagiu com expansão efetiva da produção e do emprego.

Por fim, algumas sugestões para desdobramento deste estudo merecem ser mencionadas. Seria interessante um olhar mais detalhado sobre as tendências em curso para os grupos ocupacionais, em especial operários, nas três regiões. A ênfase nas políticas desenvolvidas pelo setor, a questão cambial e um aprofundamento do painel sobre conflitos também poderiam ser mais bem explorados. Também poderia ser realizada uma investigação com nível maior de aprofundamento para espaços específicos, como São Caetano do Sul e São Bernardo do Campo; São José dos Campos e Taubaté, assim como na incorporação de espaços não contemplados na análise, como São Carlos e Sorocaba. E, a título de sugestão, valeria o desenvolvimento de pesquisa para a questão institucional no Vale do Paraíba, que carece de referências.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ACCA, R. S. A trajetória da Honda e da Toyota no interior de São Paulo. In: *Anos 90: um olhar sobre as políticas de industrialização no Estado de São Paulo*/ Santos, A. V. et. al. (orgs.) – São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP, 2001. (Primeiros Estudos, 1).
- ACORDO garante injeção de cerca de R\$ 20 milhões na economia de Taubaté/SP. Maio/2008. FETEC Bancários CUT/SP Disponível em: <http://www.fetecsp.org.br/index.php?option=com_content&task=view&id=35482&Itemid=181>. Acesso em: jan/2012.
- AMATO, F. Apesar da ajuda, montadoras cortam 5.500 vagas. *Folha de São Paulo*, 11/06/2009. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/dinheiro/fi1106200915.htm>>. Acessado em novembro de 2010.
- AMATUCCI, M., BERNARDES, R. *O novo papel das subsidiárias de países emergentes na inovação em empresas multinacionais – o caso da General Motors do Brasil*. Revista de Administração e Inovação, São Paulo, 4, abr. 2008.
- ANFAVEA – Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – Brasil. Anuário Estatístico da Indústria Automobilística Brasileira. São Paulo: Anfavea, 2011.
- ARBIX, G. *Guerra fiscal e competição intermunicipal por novos investimentos no setor automotivo brasileiro*. Dados, vol. 43, n. 1, Rio de Janeiro, 2000.
- ARBIX, G. , ZILBOVICIUS, M. , *Ajuste Local à Globalização: um estudo comparativo do investimento estrangeiro direto no ABC e na Grande Porto Alegre*. SEED Documento de Trabalho, Genebra - Suíça, v. 22, p. 1 - 74, 2002.
- BALTAR, P. E. A. De meilleurs salaires et plus d'emplois: comment le Brésil a obtenu les deux. In: Nicolas Pons-Vignon (dir.). *Une autre voie est possible: Politiques économiques et stratégies syndicales au-delà de la pensée unique*. Genève, Bureau international du Travail, 2011.
- BALTAR, P. E. A. ET AL. *Trabalho no Governo Lula: uma reflexão sobre a experiência brasileira*. Global Labour University Working Papers, Paper n. 9, Berlin, 2010.
- BALTAR, P. E. ; PRONI, M. W. Sobre o Regime de Trabalho no Brasil. In: Oliveira, C. A. B. & Mattoso, J. E. L. (ed.) *Crise e Trabalho no Brasil: modernidade ou volta ao passado?* São Paulo: Scritta, 1996.
- BRASIL: Uma estratégia inovadora de crescimento com equidade/Escritório da Organização Internacional do Trabalho, Instituto Internacional de Estudos do Trabalho. – Genebra: OIT, 2011
- BEDÊ, M. A Política Automotiva nos Anos 90. In: Arbix, G. e Zilbovicius, M. (orgs.) *De JK a FHC: A Reinvenção dos Carros*, Edições Sociais, São Paulo, 1997.

CACCIAMALI, M. C. Crescimento econômico, expansão do mercado de trabalho formal e distribuição e renda do trabalho: a primeira década do século XXI. In: *Trabalho em questão*. Braga, T., Vidal, F. & Neves, L. (orgs.). Salvador: SEI, 2010.

CAGED – Cadastro Geral de Empregados e Desempregados – In: MTE – Ministério do Trabalho e Emprego. Disponível em: <http://sgt.caged.gov.br/XOLAPW.dll/pamLoginMTE?lang=0>. Acessado em: jul/2011.

CALANDRO, M. L. A indústria automobilística brasileira: Integração produtiva no Mercosul, regimes automotivos e perspectivas. In: *Indicadores Econômicos FEE*, Vol. 28, No 1 (2000). Porto Alegre, FEE, 2000.

CANO, W. (Coord.) - *A Interiorização do Desenvolvimento Econômico no Estado de São Paulo (1920-1980)* - SP - F. SEADE/FECAMP – 1988.

CANO, W., BRANDÃO, C.A., MACIEL, C.S. E MACEDO, F.C. (COORD.) – *Economia Paulista: dinâmica socioeconômica entre 1980 e 2007*. Campinas, Ed. Alínea, 2007.

CARDOSO, A. M. A nova face da indústria automobilística brasileira ou a tese da convergência revisitada. In: CARDOSO, A. M.; COVARRUBIAS, A. (Orgs.). *A Indústria Automobilística nas Américas – a reconfiguração estratégica e social dos atores produtivos*. 1ª ed. Belo Horizonte: UFMG, 2006. v. 1.

CARDOSO, A. M. *Trabalhar, Verbo Transitivo: Destinos Profissionais dos Deserdados da Indústria Automobilística*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2000.

CARDOSO, A. M. e COMIN, A. A. Câmaras setoriais, modernização produtiva e democratização nas relações entre capital e trabalho no Brasil. In: CASTRO, N. A. (Org.). *A máquina e o equilibrista*. São Paulo, Paz e Terra, 1995, p.387-427.

CARNEIRO, R. *Desenvolvimento em crise: a economia brasileira no último quarto do século XX*. São Paulo: Editora UNESP, IE – UNICAMP, 2002.

CARVALHO, E. G. Globalização e estratégias competitivas na indústria automobilística: uma abordagem a partir das principais montadoras instaladas no Brasil. *Revista Gestão e Produção*, São Carlos, v.12, n.1, p.121-133, jan.-abr. 2005.

CASTELLS, M. *A sociedade em rede*. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CERQUEIRA, A. C. *O novo perfil dos ocupados na indústria automotiva paulista na década de 90*. Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2003.

CERRA, A. L.; MAIA, J. L.; ALVES FILHO, A. G. Estratégias tecnológicas de montadoras dos setores automobilístico e de linha branca – uma análise comparativa por meio de estudos de caso. *Revista de Administração – RAUSP*, São Paulo, v.45, n.3, p.271-284, jul./ago/set. 2010.

CNAE – Classificação Nacional de Atividades Econômicas – versão 2.0. Comissão Nacional de Classificação – Concla. *Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística*. Rio de Janeiro: IBGE, 2007.

COMIN, A. *De volta para o futuro: política e reestruturação do complexo automobilístico nos anos 90*. SP: Annablume/FAPESP, 1998.

CONSONI, F. L.; QUADROS, C. R. *As estratégias de produto das subsidiárias das montadoras no Brasil: adaptação ou desenvolvimento local?* In: Congresso SAE Brasil. A competitividade

do Brasil no cenário internacional – TI: meio ambiente e mercado. Anais do Congresso SAE BRASIL. São Paulo, 2003.

CORREA, C. As dificuldades de quem produz carros. *Revista Exame*, São Paulo, v. 38, n. 19, p. 92-97, 29 de setembro de 2004.

CUT. Vitória cutista! Mobilização garante que Volks pague R\$ 60 milhões de PLR a trabalhadores de São Bernardo e Taubaté, 12.mai.2009. Disponível em: <<http://www.cut.org.br/destaques/19223/vitoria-cutista>>. Acesso em: jan/2012.

DEMISSÕES em massa no setor automotivo preocupam governo. *O Globo*, 13/01/2009. Disponível em: <<http://g1.globo.com/jornaldaglobo/0,,MUL954618-16021,00-DEMISSOES+EM+MASSA+NO+SETOR+AUTOMOTIVO+PREOCUPAM+GOVERNO.htm>>. Acessado em nov/2010.

DIEESE. Rotatividade e flexibilidade no mercado de trabalho – São Paulo: DIEESE, 2011.

DUNLOP, J. T. *Sistemas de Relaciones Industriales*. Barcelona: Ediciones Peninsula, 1978.
ERBER, F. S. & VERMULM, R. Ajuste estrutural e estratégias empresariais. RJ: IPEA, 1993.

FORNETTI V. “Fiesp pressiona por corte de jornada e salário”, *Folha de São Paulo*, Caderno dinheiro, p. B1, 15/01/2009. Disponível em: <<http://acervo.folha.com.br/fsp/2009/01/15/73>>. Acessado em novembro de 2010.

HAGUENAUER, L. ET. AL. *Evolução das cadeias produtivas brasileiras na década de 90*. Texto para discussão n. 786. Ipea: Brasília, 2001.

HORN, C. H.; COTANDA, F. C.; PICHLER, W. A. John T. *Dunlop e os 50 anos do Industrial Relations Systems*. Dados - Revista de Ciências Sociais, Rio de Janeiro, vol. 52, n. 4, 2009.

INVESTIMENTO chega a US\$ 2,58 bi em 5 anos na cidade. *Folha de São Paulo*, 27.jul.2000. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/vale/vl2707200055.htm>. Acesso em: jan/2012.

JACOBI, P. R. A experiência da Câmara Regional do Grande ABC. In: *Redução da pobreza e dinâmicas locais*. CAMAROTTI, I. & SPINK, P. (orgs.) – 2ª ed. RJ: Editora FGV, 2002 (Coleção FGV Prática).

LAVOR, E. M. São José dos Campos: *O desenvolvimento industrial, seus efeitos sobre os setores econômicos urbanos e a concentração regional*. Dissertação (Mestrado) – Universidade de Taubaté. Taubaté, 2007.

LUEDEMANN, M. S. Transformações na indústria automobilística no Brasil e no mundo. *Ciência Geográfica* – Bauru – XI – Vol. XI – (2): maio/agosto 2005

MANZANO, S. *Diagnóstico das condições de trabalho nas montadoras de veículos o ABC e no Paraná: Um estudo sobre a modulação da jornada de trabalho e a PLR*. Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2004.

MARIOTTO, F. L. Estratégias globais e locais na indústria automobilística brasileira. *Relatório de Pesquisa*. São Paulo: EAESP/FGV, n. 4, 2003.

MIRANDA, I. M. Inovações Institucionais e Desenvolvimento no ABC. In: *Anos 90: um olhar sobre as políticas de industrialização no Estado de São Paulo*. SANTOS, A. V. ET AL. (Orgs.) – São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP, 2001.

MONTADORA arrecada 70%, *Folha de São Paulo*, 11.out.1999. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/vale/vl1110199903.htm>> Acesso em: jan/2012.

MORO JR., E. *A redenção inexistente entre os planos urbanísticos municipais: o caso do projeto Eixo Tamanduatehy* – SP: Annablume, 2007.

NEGOCIAÇÕES Da 1ª parcela da PLR injetam cerca de R\$ 20 milhões na Região. SINDMETAU – Sindicato dos Metalúrgicos de Taubaté e Região. 14.05.2008. Disponível em: <<http://www.sindmetau.org.br/site/index.php/component/content/1239.html?task=view>>. Acesso em: jan/2012.

NEVES, M. A.; CARVALHO NETO, A. Novos Espaços de Produção, “Governança” e Relações de Trabalho. In: *Crítica Contemporânea: Cultura, Política, Racismo e Trabalho*. In: SILVA, J. P., SANTOS, M. S. & RODRIGUES, I. J. (Orgs.). São Paulo: Annablume: Fapesp, 2002.

NISHIHATA, L. “Crise desafia a indústria automotiva”, *Portal IG*, 15/11/2008. Disponível em: <http://estilo.ig.com.br/salao_do_automovel_2008/noticias/2008/11/15/crise_desafia_a_industria_automotiva_2103200.html>. Acesso em: novembro de 2010.

PIA – Pesquisa Industrial Anual. IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/industria/pia/empresas/2009/defaultempresa.shtm>>. Acesso em jan/2012.

PIM-PF – Pesquisa Industrial Mensal – Produção Física. IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br/bda/indust/default.asp>>. Acesso em jan/2012.

POCHMANN, M. *Evolução recente da rotatividade no emprego formal no Brasil*. Nota técnica – Rio de Janeiro: IPEA, setembro de 2009. Disponível em: <<http://www.ipea.gov.br/sites/000/2/publicacoes/notastecnicas/notastecnicas28.pdf>>. Acesso em ago/2011.

POCHMANN, M. *O Trabalho Sob Fogo Cruzado: exclusão, desemprego e precarização no final do século*. SP: Contexto, 1999.

RAIS – Relação Anual de Informações Sociais. In: MTE – Ministério do Trabalho e Emprego. Disponível em: <<http://sgt.caged.gov.br/XOLAPW.dll/pamLoginMTE?lang=0>>. Acesso em: jun/2011.

REDUÇÃO do IPI ajuda indústria automobilística. *O Globo*, 12/03/2009. Disponível em: <<http://g1.globo.com/jornaldaglobo/0,,MUL1041034-16021,00-REDUCAO+DO+IPI+AJUDA+INDUSTRIA+AUTOMOBILISTICA.html>>. Acesso em novembro de 2010.

RODRIGUES, A. “Lupi quer vincular crédito oficial à manutenção de emprego”, *Valor Online*, 13.jan.2009. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/arquivo/606829/lupi-quer-vincular-credito-oficial-manutencao-de-emprego>>. Acesso em: 24/01/2010.

RODRIGUES, I. J. A trajetória do novo sindicalismo. In: *O Novo Sindicalismo: vinte anos depois*. RODRIGUES, I. J. (Org.). Petrópolis, Vozes, 1999.

SABÓIA, J.; CARVALHO, P. G. M. *Produtividade na indústria brasileira: questões metodológicas e análise empírica*. Texto para discussão n.504. Rio de Janeiro: IPEA. 1997.

SALERNO, M. S.; MARX, R.; ZILBOVICIUS, M., et al. *A nova configuração da cadeia automotiva brasileira*. São Paulo: TTO/Poli/Usp: BNDES, 2002.

SANTOS, A. M. M. M.; BURITY, P. BNDES: 50 anos – Histórias Setoriais: O Complexo Automotivo. Dez/2002. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/livro_setorial/setorial06.pdf>. Acesso: 14/02/2002 (13:29).

SARTI, F. Cadeia automobilística. In: COUTINHO, L. G. Et. Al. (Org.) *ECCIB – Estudo da competitividade de cadeias integradas no Brasil: impactos das zonas de livre comércio*. Núcleo de Economia Industrial e da Tecnologia (UNICAMP-IE-NEIT) Campinas: Unicamp, 2002.

SIMIONATO, M. “Lupi vê má-fé das montadoras em demissões”, *Folha de São Paulo*, 24.jan.2009. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/dinheiro/ult91u494046.shtml>> Acesso em: 24/01/2010 (11:15).

SMABC. *O Perfil do trabalhador metalúrgico no ABC*. Subseção DIEESE. Sindicato dos Metalúrgicos do ABC. São Bernardo do Campo, julho de 2011.

SOARES, P. “Setor que puxa PIB agora lidera cortes”, *Folha de São Paulo*, 18.jan.2009. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/dinheiro/fi1801200906.htm>>. Acesso em: jan/2010.

TANIGUTI, G. T. *Sindicalismo e relações de trabalho na Toyota do Brasil: São Bernardo do Campo e Indaiatuba em uma perspectiva comparada*. Dissertação (Mestrado) – Universidade de São Paulo. São Paulo, 2010.

VASCONCELOS, N. A política pública e o seu processo de formulação. O caso da indústria automobilística brasileira na década de 90. *Revista Bahia Análise e Dados*. V. 12, n. 2, p. 125-137, setembro, 2002.

ANEXO

Quadro A. Linha do tempo da ação sindical e de conflitos no setor automobilístico. Região do ABC: 1999-2010.

Ano	Região do ABC
1999	<p>2.800 trabalhadores demitidos na Ford São Bernardo (14/01/1999).</p> <p>Marinho fecha acordo com Volks, prevendo corte de 15% do salário.</p> <p>Acordos no ABC reduzem direitos e desemprego aumenta (16/04/1999).</p> <p>Marcha dos 100 mil (desempregados, sem-terra, metalúrgicos, donas-de-casa, servidores públicos) (26/08/1999).</p> <p>Greve nacional nas montadoras e autopeças (RJ, SP, PR, SC e RS).</p> <p>Greve dos metalúrgicos contra o fechamento Ford Ipiranga/SP.</p> <p>Festival de Greves.</p>
2000	<p>Trabalhadores da Volks e Scania lutaram no início de 2000 para acabar com acordo do banco de horas.</p> <p>Greve interrompe produção Scania durante 10 dias, em razão da antecipação da PLR e reestruturação salarial.</p> <p>Encerramento das atividades da Ford Ipiranga.</p> <p>VII Concut.</p> <p>CUT e FS paralisam as montadoras paulistas por reajuste de 20% (07/11/2000).</p>
2001	<p>GM anuncia PDV aberto a todas as suas unidades de São Caetano do Sul, Taubaté, campos de prova e escritórios regionais, incluindo Sorocaba (SP) e Gravataí (RS). O pacote é dirigido aos trabalhadores mensalistas, com o objetivo de obter 208 adesões, cerca de 8% do universo de 2,7 mil empregados da companhia (03/03/2001).</p> <p>Ford anuncia cortes e pode fechar fábrica. SMABC vai aos EUA tentar evitar demissão na Ford (24/03/2001). A Ford pretende organizar um Programa de Demissão Voluntária (PDV) para 300 funcionários de sua fábrica de São Bernardo do Campo, que hoje emprega 4,5 mil pessoas.</p> <p>Volks cortará 2.500 funcionários da unidade do ABC até 2005 (31/03/2001).</p> <p>Volkswagen anuncia férias coletivas para cinco mil empregados em SP. Período de férias coletivas nas unidades de São Bernardo, Taubaté e São Carlos. A parada mais longa será em São Bernardo: 20 dias, a partir de 15 de outubro.</p> <p>A General Motors decidiu dar férias coletivas aos empregados das fábricas de São José dos Campos e São Caetano do Sul (27/09/2001).</p> <p>A Volkswagen ameaça demitir entre 3.500 e 4.000 funcionários das fábricas de São Bernardo do Campo e Taubaté (SP) se os trabalhadores não aceitarem fazer um acordo de flexibilidade, que inclui basicamente jornada de quatro dias.</p> <p>Ford mantém Courier no ABC e garante operações da fábrica: Segundo presidente da montadora, cortes podem ser evitados com um acordo de jornada flexível</p> <p>Volks propõe salário menor para evitar 4.000 demissões. Após anunciar férias coletivas e abrir um programa de demissões voluntárias, a Volkswagen agora quer um acordo para cortar um dia da jornada de trabalho por semana e a consequente redução de 15% no valor dos salários nas unidades de São Bernardo do Campo (ABC) e de Taubaté (SP).</p> <p>Passeata reúne 14 mil no ABC, segundo CUT (11/10/2001).</p>

	<p>Greve pára produção da Volks em São Bernardo (19/10/2001).</p> <p>Empresa ameaça dispensar 3.000 funcionários se trabalhadores não negociarem reestruturação em São Bernardo. Volks quer redução de 20% nos salários e na jornada (23/10/2001).</p> <p>Volks dá licença remunerada para 23 mil: medida é anunciada após trabalhadores rejeitarem redução salarial (08/11/2001).</p> <p>Sindicato do ABC negocia com direção mundial da Volks, na Alemanha.</p> <p>Volks suspende 3.000 demissões no ABC: CUT afirma que 1.500 voltam já ao trabalho, empresa dá licença para outros 1.500 e empresa abre PDV (17/11/2001).</p> <p>Ford dá férias coletivas; GM suspende as folgas de Natal.</p>
2002	<p>A Ford abriu um processo de transferência voluntária de funcionários de São Bernardo, no ABC paulista, para a fábrica de Taubaté, no interior de São Paulo. (19/02/2002)</p> <p>CUT promove manifestação contra flexibilização da CLT (22/03/2002).</p> <p>GM corta 700 em São Caetano e em São José. A General Motors encerrou ontem programas de demissões voluntárias (PDVs) nas fábricas de São Caetano e de São José dos Campos. Segundo os sindicatos da categoria, os cortes atingiram mais de 700 trabalhadores (29/06/2002).</p> <p>Ford também anuncia férias coletivas no ABC. A Ford vai dar férias coletivas de 15 dias aos cerca de 1,7 mil funcionários da linha de montagem de automóveis da fábrica de São Bernardo do Campo, no ABC paulista (29/06/2002).</p> <p>GM propõe acordo para evitar demissões. O Sindicato dos Metalúrgicos de São Caetano realiza assembléia nesta quinta, às 15h, em frente à unidade da General Motors, para apresentar aos funcionários da montadora a proposta de acordo fechada nesta quarta com a empresa. O principal objetivo era suspender as 808 demissões previstas pela companhia com a eliminação de um turno de trabalho, provocada pela queda nas vendas (25/07/2002).</p> <p>Volks dá férias para 2.500 no ABC para driblar queda nas vendas (03/08/2002)</p> <p>Volks e Scania reduzem jornada para não demitir. Semana de quatro dias muda rotina no trabalho</p> <p>Volkswagen anuncia férias coletivas para 4.500 funcionários</p> <p>Pressionada pela retração nas vendas de veículos para o mercado interno, a Volkswagen coloca 4.500 funcionários em férias coletivas. São os empregados das unidades de São Bernardo do Campo, no ABC paulista, e de Taubaté, no interior de São Paulo (20/08/2002).</p> <p>Mercedes dará férias coletivas de cinco dias e promove corte de 700 trabalhadores, parte de um programa de competitividade. A Mercedes recua nas demissões. Assembléia dos trabalhadores rejeita a proposta de PDV. A empresa rompe negociações e demite 206 trabalhadores. Setores como ferramentaria, projetos e ferramentas e engenharia paralisam suas atividades como forma de resistência.</p> <p>Eleição de Lula.</p>
2003	<p>IV Congresso dos Metalúrgicos do ABC.</p> <p>VIII Concut.</p> <p>Fórum Nacional do Trabalho.</p> <p>Trabalhador da GM no ABC e São José acerta compensação. A fábrica da General Motors em São Caetano deverá ficar sem produção entre 27 de fevereiro e 5 de março. Os trabalhadores, que ficariam em casa nos próximos dias 21 e 24, devem trabalhar nesses dias e emendar a quinta e sexta-feira anteriores ao carnaval (27 e 28 deste mês). O retorno ao serviço está previsto para 6 de março, uma quinta-feira. Em São José dos Campos, os metalúrgicos aceitaram proposta da montadora para compensação dos chamados dias pontes durante o ano (14/02/2003).</p> <p>Volks abre plano de demissão voluntária em São Bernardo e Taubaté (19/02/2003).</p>

	<p>Metalúrgicos fazem protesto na GM (22/03/2003).</p> <p>Metalúrgicos da CUT e da Força tentam acordo com montadoras. Empresas deverão apresentar proposta de abono, que enfrenta resistências. Sindicalistas continuam negociando com outros setores (17/04/2003).</p> <p>Acordo trabalhista da Volks impede transferência de mão de obra, segundo SMABC (21/07/2003)</p> <p>Os metalúrgicos da Volkswagen em São Bernardo em assembléia se posicionaram pela greve, caso ocorram transferências forçadas para a Autovisão, empresa criada pela Volks para absorver o excedente de 3.933 trabalhadores, sendo 55% no ABC e 45% na fábrica de Taubaté (23/07/2003).</p> <p>Volks cede e Governo quer discutir a crise. Fórum de Competitividade da indústria automobilística vai estudar saídas para a crise. Montadoras negociam as demissões.</p> <p>Volks anuncia afastamento de 3.933 trabalhadores. Montadora distribui hoje carta deslocando estes trabalhadores para empresa de recolocação. Sindicato afirma que é quebra de acordo (31/07/2003).</p> <p>Volks suspende transferência dos 3.933 funcionários. A medida vale, segundo a empresa, enquanto as negociações com os sindicatos dos trabalhadores estiverem em andamento. Em contrapartida, os sindicatos suspenderam também as paralisações e manifestações que estavam sendo realizadas diariamente nas duas unidades da empresa há 15 dias (19/08/2003).</p> <p>CUT e Força dão início à discussão sobre contrato coletivo único para o setor (29/08/2003).</p> <p>Metalúrgicos de São Paulo e ABC fazem greve parcial 27/10/2003</p> <p>Greve pára montadoras do ABC: Pelo menos 24 mil metalúrgicos participam de protesto e linhas de montagem não operam (Volkswagen, Ford e Scania e parcialmente na Mercedes-Benz e Toyota) (30/10/2003).</p> <p>Racha entre montadoras garante primeiro acordo com ganho real. Greve acabou na Scania, que dará reajuste de 18,01%. A Ford também negociará à parte. Volkswagen, GM e Mercedes decidiram recorrer à Justiça (31/10/2003).</p> <p>Ford, Toyota e Honda fazem acordos com aumento real. Propostas são semelhantes à da Scania e podem ser acompanhadas pela Mercedes e pela GM. Principal resistência está na Volkswagen (01/11/2003).</p> <p>Acordo nas montadoras beneficia 35 mil metalúrgicos. Trabalhadores da Mercedes, Ford e General Motors terão reajuste de 18,01% e abono. TRT julga hoje a greve na Volks (04/11/2003).</p> <p>Volks já eliminou mais de 60% dos excedentes (16/12/2003). Pelo menos 2.417 trabalhadores deixarão a montadora neste ano. Em São Bernardo foram liberados 1.392 funcionários: 72,4% dos excedentes.</p>
<p>2004</p>	<p>Montadoras retomam produção e abrem 2004 com contratações: a retomada da produção da indústria automobilística em 2004 começou de forma animadora para os metalúrgicos. Em três fábricas na região do ABC — a Scania abriu janeiro efetivando 91 estagiários e abrindo vagas para 80, enquanto a Mercedes está contratando 200 e a GM mais 150 (13/01/2004).</p> <p>Montadoras trabalham até aos sábados para repor estoques (17/01/2004).</p> <p>Produção faz crescer a PLR nas montadoras (15/05/2004).</p> <p>Funcionários da Ford aprovam proposta de PLR de R\$ 3.450 (18/06/2004).</p> <p>Montadoras dão reajuste de 10% no ABC e Taubaté (05/09/2004).</p> <p>Montadoras cancelam férias coletivas devido à demanda: mais de 50 mil funcionários do setor automotivo, tiveram suas férias coletivas canceladas este ano para cumprir contratos de exportação e também produzir veículos para o mercado interno (22/12/2004).</p>
<p>2005</p>	<p>Mais de 300 metalúrgicos fazem ato para lançamento da campanha salarial em frente à sede</p>

	<p>da Fiesp (02/07/2005).</p> <p>Sindicalistas criam comitê nacional dos trabalhadores da Volkswagen. Configura-se em um fórum para negociar de forma unificada as questões que envolvem a montadora, composto por sindicalistas e membros das comissões de representação das cinco fábricas da empresa no país (19/07/2005).</p> <p>Metalúrgicos param a Volkswagen em protesto contra o impasse sobre o valor da PLR (Participação nos Lucros e Resultados) deste ano (24/09/2005).</p> <p>Trabalhadores querem PLR maior e dizem que a meta de produção programada pela montadora é "impossível" (30/09/2005).</p> <p>Volkswagen tem greve por tempo indeterminado (04/10/2005).</p> <p>Volks de Taubaté volta a funcionar, mas greve continua em São Bernardo (11/10/2005).</p> <p>VW: Metalúrgicos encerram greve de 25 dias (25/10/2005).</p>
2006	<p>Metalúrgicos da Volks se reúnem para discutir um plano comum em resposta às 5.773 demissões (05/05/2006).</p> <p>VW: sindicato realiza assembléia com trabalhadores (09/05/2006).</p> <p>GM: Sindicatos de São Caetano e São José dos Campos estudam ação conjunta (18/05/2006).</p> <p>Greve pára três fábricas da Volks em resposta ao anúncio de demissões feito pela montadora. (01/06/2006).</p> <p>Volks abre PDV na unidade de São Bernardo (20/06/2006).</p> <p>VW oficializa cortes no ABC: 1,8 mil (22/06/2006).</p> <p>Para sindicato do ABC, decisão da fábrica de Taubaté de negociar demissões é sinal de quebra de unidade (21/07/2006).</p> <p>ABC rejeita acordo com cortes na Volks (21/07/2006).</p> <p>Volks ameaça fechar fábrica de São Bernardo do Campo se os trabalhadores não aceitarem as medidas de reestruturação (22/08/2006).</p> <p>Fábrica da Volks no ABC suspende demissões. Trabalhadores da Volkswagen de São Bernardo do Campo, no ABC, voltaram ao trabalho ontem à tarde, depois que a montadora suspendeu as 1.800 cartas de demissão enviadas na terça-feira da semana passada, atitude que motivou o início da greve (05/09/2006).</p> <p>VW abre PDV e diz que fica na região (12/09/2006).</p> <p>Movimento de resistência dos trabalhadores na Volks contra programa de reestruturação (envolvendo 5.773 demissões). Entrega de 1.800 cartas de demissões aos trabalhadores de SBC. Paralisação nas unidades de São Bernardo do Campo, Taubaté e Curitiba.</p> <p>Reeleição de Lula.</p>
2007	<p>PDV da Volkswagen do Brasil, iniciado em 2006, não atingiu a meta que previa o desligamento de 1.300 funcionários. Até quarta-feira, quando terminou a última fase do PDV, 1.055 trabalhadores haviam decidido aderir ao programa. A partir de agora, segundo o acordo, a empresa pode indicar mais 245 funcionários para aderirem ao PDV - o que significa demissão (03/02/2007).</p> <p>Com aumento da demanda, Mercedes contrata 450 trabalhadores (13/06/2006).</p> <p>Scania contrata dez e concede férias coletivas. Entre 2002 e 2006 foram 700 admissões (07/07/2007).</p> <p>Metalúrgicos do ABC fazem paralisação de duas horas. Chamado Dia Nacional de Lutas, o movimento tem como objetivo pressionar as empresas para a obtenção de um contrato nacional coletivo de trabalho na categoria, o CCNT (19/9/2007).</p> <p>A Mercedes vai contratar mais 200 funcionários para a fábrica de São Bernardo do Campo, no ABC (20/9/2007).</p>

	<p>Trabalhadores da Volks defendem direitos. Os trabalhadores da Volkswagen em todo o mundo estão preocupados com o fim da Lei Volkswagen, que protege a empresa de interesses de acionistas externos e ainda concede aos empregados poder de decisão dentro da multinacional (13/12/2007).</p> <p>ABC resgata o crescimento econômico e a força industrial. O Grande ABC vive um processo de recuperação da atividade industrial, depois de chegar ao fundo do poço no final da década passada. A forte expansão do PIB (Produto Interno Bruto, que é a soma das riquezas produzidas) dos sete municípios e o crescimento no emprego industrial desde 2002 ilustram essa reação (21/12/2007).</p>
2008	<p>GM transfere investimento, e cidade critica sindicato. Entidade não atendeu condição de montadora para ampliar produção em São José. Empresa criaria 600 empregos no Vale, mas mudou projeto para o ABC; prefeitura e vereadores querem reduzir influência de sindicato. O embate começou há dois meses. A GM anunciou o plano de criar 600 empregos em São José para elevar a produção. Mas impôs como condição a substituição do regime de pagamento de horas extras por banco de horas, além de reduzir, para os novos funcionários, o piso (de R\$ 1.300 para R\$ 1.200) e o teto salarial (de R\$ 2.500 para R\$ 1.800) (24/04/2008).</p> <p>Metalúrgicos chegam a 100 mil no ABC (23/07/2008).</p> <p>Sem chegar a um acordo salarial com as montadoras, os metalúrgicos de Volkswagen, Ford, Scania e Mercedes-Benz decidiram suspender a realização de horas extras e a produção no final de semana para pressionar os fabricantes de veículos a negociarem um aumento real "razoável". Se não houver acordo até amanhã, a categoria pode fazer greve geral a partir de segunda-feira.</p> <p>Metalúrgicos do ABC aceitam reajuste. Aumento real de salário nas montadoras será de 3,6% (07/07/2008).</p> <p>A General Motors anunciou a suspensão parcial da produção em suas fábricas de São José dos Campos, São Caetano do Sul e Mogi das Cruzes (SP). De acordo com sindicalistas, a medida é reflexo da crise financeira nos EUA e está relacionada à expectativa de queda na venda de veículos. (04/10/2008).</p> <p>Em mais uma medida de ajuste de produção em um cenário de desaquecimento nas vendas de veículos, a Volkswagen decidiu ampliar o período de férias coletivas para os funcionários das fábricas de São Bernardo do Campo (25/11/2008).</p> <p>Crise internacional. Setor se reúne com Governo em busca de medidas. Demissões.</p>
2009	<p>Volkswagen anuncia PDV: contempla até 250 trabalhadores, número máximo que pode aderir ao plano (14/01/2009).</p> <p>Protesto contra cortes reúne 5.000 no ABC. Metalúrgicos ligados à CUT defendem manutenção de emprego sem redução de salário. Centrais convocam manifestações em protesto contra a atual taxa de juros e para unificar pauta de reivindicações (21/01/2009).</p> <p>Mercedes para produção de ônibus e caminhões no ABC. Montadora dá férias a todos os 7.000 funcionários da unidade de São Bernardo (06/02/2009).</p> <p>A Volkswagen de São Bernardo renovou o contrato de trabalho de 106 funcionários admitidos por prazo determinado, informou o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC. Os contratos temporários, que venceram ontem, podem ser prorrogados, segundo prevê a legislação trabalhista, mas não podem ultrapassar o prazo máximo de dois anos. (19/02/2009).</p> <p>Mercedes, fabricante de caminhões e ônibus de São Bernardo do Campo, deu licença remunerada para cerca de mil trabalhadores da produção desde ontem até o dia 1º de julho. Segundo o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC (ligado à CUT), a licença foi adotada por causa da redução nas exportações. A unidade emprega 12 mil pessoas entre horistas e mensalistas (29/05/2009).</p> <p>A Volkswagen vai contratar 200 funcionários para trabalhar por um prazo determinado na fábrica de São Bernardo do Campo (SP). As contratações ocorrem para atender a demanda, que voltou a crescer com a redução de IPI para o setor, e por causa de novos lançamentos.</p> <p>A Mercedes-Benz encerrou na semana passada o terceiro programa de demissão voluntária do ano e mantém 1.200 pessoas em licença remunerada até o dia 30 deste mês. Na Scania,</p>

	<p>400 também estão em licença até amanhã (24/06/2009).</p> <p>As paralisações por aumento real nos salários se ampliaram ontem e atingiram ao menos 14 mil trabalhadores de três montadoras -Ford, Mercedes-Benz e Scania- e do setor de autopeças da região do ABC (11/09/2009).</p> <p>O Sindicato dos Metalúrgicos do ABC aprovaram, ontem, em assembleia com cerca de 10 mil trabalhadores, proposta negociada com o sindicato das montadoras de reajuste salarial de 6,53% a partir deste mês, data-base da categoria (13/09/2009).</p> <p>No ABC paulista, 5.000 trabalhadores de 12 empresas de autopeças da região protestaram para pedir aumento real de salário. Segundo o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, 4.000 não entraram nas fábricas e outros mil pararam a produção durante três horas. Os trabalhadores pedem aumento acima da inflação (15/09/2009).</p> <p>Cerca de 40 mil metalúrgicos do ABC entraram em greve ontem por tempo indeterminado após recusarem proposta de reajuste salarial de 5,2%, considerada inferior ao esperado. A categoria quer 2% de aumento real de salário mais 4,4% de inflação e abono equivalente a 40% do salário médio (18/09/2009).</p> <p>Greve chega à General Motors, e trabalhadores param 2 fábricas. Sindicatos descentralizam paralisações para pressionar por reajustes maiores. Na tentativa de obter reajuste salarial maior, cerca de 16 mil metalúrgicos da GM (General Motors) de São Caetano do Sul e de São José dos Campos entraram em greve ontem por tempo indeterminado. Os 8.300 trabalhadores do interior de São Paulo já haviam feito paralisações temporárias nos últimos oito dias. Os trabalhadores rejeitaram a proposta da GM de 6,53% de reajuste (4,44% para repor a inflação e 2% de aumento real) e abono de R\$ 1.750. Em São Caetano, o pedido é de 10%. Em São José, de 14,65% (19/09/2009).</p> <p>As contratações feitas pela indústria automotiva até outubro representam menos de 20% do total de trabalhadores demitidos após o agravamento da crise financeira internacional, há pouco mais de um ano (21/11/2009).</p> <p>A Mercedes-Benz contrata mais 300 funcionários para a fábrica de São Bernardo do Campo, no ABC paulista, para começarem a trabalhar em janeiro. Em setembro, a Mercedes anunciou a contratação de outros 1.315 trabalhadores para a linha de caminhões e ônibus (18/11/2009).</p>
2010	<p>Metalúrgicos cobram contrapartidas para integrarem produção no ABC a Juiz de Fora (29/03/2010).</p> <p>No ABC, trabalhadores aprovam renovação de PLR na Scania e confirmaram a efetivação de 70 metalúrgicos que estavam contratados por prazo determinado (13/04/2010).</p> <p>Representação sindical negocia e Ford anuncia contratação de 200 trabalhadores, além de efetivar 70 garotos do Senai e promover de função vários companheiros (07/05/2010).</p> <p>Sindicato dos Metalúrgicos do ABC fecha acordo inédito com a Mercedes. O Sindicato dos Metalúrgicos do ABC e a Mercedes-Benz assinaram acordo para fixar horário de refeição em 45 minutos em reunião na sede da entidade (11/06/2010).</p> <p>O Sindicato dos Metalúrgicos do ABC e a Mercedes-Benz, planta de São Bernardo do Campo, assinaram acordo de adesão ao Programa Trabalho e Cidadania, criado pelo Sindicato. A montadora é a primeira empresa da base a aderir a essa iniciativa sindical pioneira no Brasil. O acordo garante a liberação dos trabalhadores uma vez por ano, durante um dia inteiro, para estudar e debater temas sobre formação e relações de trabalho, em curso organizado e ministrado pelo Sindicato. O dia é pago pela empresa. O “dia de formação no Sindicato”, como ficou conhecido o programa, possibilitará ao trabalhador conhecer e entender melhor questões como convenção coletiva, política sindical, trabalho seguro, cálculos de índice de inflação e reajustes salariais, entre outros temas importantes à categoria (29/06/2010).</p> <p>Sindicato e Ford assinam acordo em participação no Programa Trabalho e Cidadania. O acordo libera os trabalhadores a participarem de um dia anual de formação sobre o mundo do trabalho e as relações trabalhistas (14/07/2010).</p> <p>Volkswagen contrata 312 trabalhadores para fábrica de São Bernardo, no ABC. A montadora contratou 3.609 trabalhadores, somente para a planta Anchieta, desde 2007 até hoje. Desses, 3.101 foram efetivados, efetivações que são resultado da ação do Sindicato dos Metalúrgicos</p>

do ABC (19/08/2010).

Metalúrgicos do ABC paralisam a produção na VW e na Mercedes por aumento salarial em protesto contra a falta de proposta de reajuste salarial por parte do Sinfavea (sindicato das montadoras). O ato seguido de passeata reuniu 2 mil trabalhadores mensalistas (pessoal do administrativo, engenheiros etc.) na Volkswagen 08/09/2010.

Metalúrgicos do ABC param a produção na Ford, nesta sexta-feira Metalúrgicos na Ford de São Bernardo do Campo param a produção no turno da manhã desta sexta-feira (10), a partir das 6h, em protesto por proposta de reajuste salarial. Na Mercedes-Benz, Volkswagen e Scania, os trabalhadores seguem mobilizados.

Após mobilizações, montadoras reabrem negociações. Sinfavea chama sindicatos para reunião para discutir índice de reajuste salarial dos metalúrgicos.

Cerca de 13 mil trabalhadores em montadoras (Volkswagen, Ford e Mercedes-Benz) de São Bernardo do Campo participaram de assembléias e protestos, que incluíram paralisações. Os atos, seguidos de protestos e passeatas internas, paralisaram a produção das 5h15 às 10h, período que variou em cada fábrica.

Reajuste recorde dos metalúrgicos injeta R\$ 837,5 mi no país. Montadoras e metalúrgicos de São Paulo chegaram a um acordo que garantiu o maior reajuste salarial da história da categoria. Pelo acordo, 45 mil trabalhadores receberão aumento de 10,81% retroativo a 1º de setembro, além de abono de R\$ 2.200 em 20 de outubro. O ganho é 6,26% acima da inflação. Com isso, serão injetados R\$ 837,5 milhões na economia, segundo o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC (21/09/2010).

Montadora ainda não repôs todas as vagas. Embora a produção da indústria automotiva já tenha praticamente retomado o ritmo de 2008, o nível de emprego nas montadoras ainda não alcançou o período anterior à crise global (déficit de 6,8 mil vagas em relação a setembro, quando a crise global começou a se fazer sentir no país), segundo dados da Anfavea (16/10/2010).

Sindicatos ameaçam greve por reajuste real. Os metalúrgicos do ABC (CUT) querem reajuste de 9% (4,52% real e reposição de 4,29% do INPC). Trabalhadores aprovam acordo de PLR na Volks. Na próxima semana, Sindicato, Comissão de Fábrica e empresa voltam a se reunir. A pauta desta vez é o trabalho nos dias pontes (aqueles entre feriados e finais de semana) e a folga de final de ano para 2011 (29/11/2010).

Fonte: Dados retirados dos seguintes veículos de comunicação: Correio Braziliense; Diário do Grande ABC; Diário Popular; Diário de São Paulo; Folha de São Paulo; Gazeta Mercantil; O Estado de São Paulo; O Globo; Jornal da Tarde; Jornal do Brasil; Valor Econômico.

Quadro B. Linha do tempo da ação sindical e de conflitos no setor automobilístico. Região de Campinas: 1999-2010.

Ano	Região de Campinas
1999	1ª paralisação dos funcionários da Toyota (24 horas em out/1999). Greve da Toyota (03/11/1999). Paralisação da linha de montagem por tempo indeterminado. Greve dura dois dias. Cooptação das lideranças e repressão ao chão da fábrica.
2000	Greve na logística da Honda. Conquista: reajuste de 33% + redução da jornada sem redução de salário (18/02/2000) Campanha Salarial 2000: Toyota e Honda fecharam acordo de 10% e garantiram todos os direitos (cláusulas sociais da Convenção Coletiva) (out/2000).
2001	Greve na Mercedes. Reivindicação por equiparação de direitos (PLR de Mercedes/São Bernardo = R\$ 2.060, 00; contra os R\$ 1.600,00 na unidade de Campinas) (10/05/2001).
2002	Mercedes anuncia cortes (630 em São Bernardo do Campo e 70 em Campinas). Trabalhadores param fornecedora da Toyota e Honda (Hisan). Saem vitoriosos (PLR e melhora do convênio médico) (jul/2002). Campanha Salarial 2002: 10,26% de reposição.
2003	Paralisação na Honda (aumento de PLR de R\$ 1.300,00 para R\$ 1.600,00) (08/08/2003). Acordo das montadoras: objetivo de manter o nível de emprego na cadeia produtiva das montadoras e autopeças até 20/11/2003.
2004	8º Congresso SMCR (21 – 23/05) Questões: redução da jornada sem redução salarial; reforma agrária e aumento real de salário. Acordo assinado com as montadoras (Honda, Toyota e Daimler-Chrysler) (16/09/04) Reajuste de 10% sobre os salários vigentes em 31/08/2004 (4% aumento real).
2005	Acordo aprovado pelas montadoras (13/10/05) Reajuste: 9,0% (3,7% aumento real) Conquistas metalúrgicas: Renovação das cláusulas sociais, inclusive a Cláusula 68 por 2 anos Ampliação do Auxílio-Creche: montadoras passam para 12 meses Aumento real de mais de 3% Protesto sindical em SP, Praça da Sé (29/11/2005) Necessidade de independência dos sindicatos
2006	Assembléia reprovava propostas patronais e aprova paralisações de protesto. Houve uma única rodada de negociação e o Sindicato Patronal disse que não vai assinar nada diferente daquilo que já assinou com a bancada da FEM. O Sindicato rompeu negociação com o Sinfavea e vai negociar diretamente com as empresas Honda, Toyota e Daimler (04/09/06). Apoio à greve da Volks. Trabalhadores da Honda e Toyota realizam protestos às 1.800 demissões anunciadas na Volks (04/09/06). Honda/Toyota: Reajuste 7% (4,04% aumento real) e Daimler: Reajuste 4,19% (1,3% aumento real) (26/10/06).
2007	Encontro Nacional (SMCR e Intersindical). 25/03/2007, SP: 6.000 trabalhadores Dia Nacional de Mobilização. Protesto contra todas as reformas que retirem direitos de classe.

	<p>Trabalhadores das montadoras Honda e Toyota realizaram atos políticos na entrada do 1º turno e greve de 24 horas foi decretada nas duas fábricas (23/05/2007).</p> <p>9º Congresso dos Metalúrgicos de Campinas e Região (15-17/06/2007), Louveira.</p> <p>Decide pela desfiliação da CUT, apoiado na construção da Intersindical.</p> <p>Mesmo com recorde em produção, venda e exportação, Sinfavea propõe bloco de modificações na convenção que várias propostas de alteração e exclusão de cláusulas sociais, que afetam os interesses dos trabalhadores (13/08/07).</p> <p>A ação política do Sindicato fez com que o Sinfavea voltasse atrás sobre o pacote de reivindicações proposto anteriormente e que retirava direitos dos trabalhadores (10/09/07).</p> <p>Trabalhadores aprovam acordos (Honda e Toyota) (24/09/07).</p> <p>Reajuste de 8,5% (3,5% de aumento real) + ampliação cláusulas sociais para mulher</p> <p>Marcha Nacional em Defesa dos Direitos (24/10/2007).</p> <p>Protesto em Brasília reúne mais de 15 mil manifestantes (12/07/07).</p>
2008	<p>Convenção dos metalúrgicos: 18 e 25 de maio e 1º e 8 de junho (12/05/08).</p> <p>Trabalhadores vão às ruas por melhores salários e em defesa dos direitos (16/08/08).</p> <p>Greve na Honda. LSL Logística: reajuste 15% (02/09/08).</p> <p>Acordo não discute gatilho e cláusulas sociais (09/09/08).</p> <p>Honda e Toyota conquistaram 14,57% de reajuste salarial: o maior acordo do setor das montadoras. Trabalhadores da Honda conquistam o maior acordo do Brasil.: 14,57% de reajuste salarial (7,15% INPC + 6,92% aumento real). As três montadoras de Campinas e região foram as únicas no Estado de São Paulo que recusaram a proposta do Sinfavea e que se dispuseram a lutar por um reajuste maior (16/09/08).</p> <p>Acordo na Honda tem 6,92% de aumento real (24/09/08).</p> <p>Paralisação de 24 horas na Honda, Toyota e Mercedes-Benz.</p>
2009	<p>Trabalhadores da Toyota mobilizados contra a crise e desemprego (01/04). Jornada de Luta Internacional (27/03 a 03/04/09)</p> <p>Aumenta a mobilização dos trabalhadores terceirizados. Sindicatos estão se organizando e reivindicando direitos iguais aos dos trabalhadores efetivos das fábricas onde trabalham (10/06/09).</p> <p>Trabalhadores da TKL – logística que atua na Toyota. Foram duas paralisações, em abril e em maio e a empresa chegou a demitir onze trabalhadores por justa causa, mas o SMCR interveio e conseguiu reverter as demissões e os trabalhadores obtiveram importantes conquistas.</p> <p>Greve na Mercedes: durou seis dias. Na Mercedes Benz em Campinas, a greve durou seis dias, quebrando importantes paradigmas da empresa. Três fatos ocorreram pela primeira vez na história da Mercedes Benz: a direção da empresa negociou com a fábrica parada; a empresa aceitou pagar os dias parados e o setor administrativo aderiu em 100% à greve (05/08/09).</p> <p>Trabalhadores da Honda e Toyota atrasam a produção, parte de protestos dentro da Jornada Nacional de Lutas (18/08/09).</p> <p>Trabalhadores da Honda e Toyota conquistaram reajuste de 10% (5,32% aumento real) e fecham os melhores acordos das montadoras, após greve (16/09/09).</p>
2010	<p>Greve na CCI/Honda, em Sumaré (quatro dias). Terceirizada da Honda, responsável pela montagem dos pneus (31/05/2010).</p> <p>10º Congresso dos Metalúrgicos (27-29/08).</p> <p>Trabalhadores mantêm greve na Toyota e Mercedes em SP (21/09/2010).</p> <p>Trabalhadores aprovam acordos (5,95% de aumento real) (27/09/2010).</p>

Honda (10,5%) e Toyota (10,5% + 2.200) + Cláusulas sociais: licença maternidade (de 120 dias para 180 dias); auxílio creche e delegado sindical na fábrica.

Greve continua na Mercedes.

Acordo na Mercedes.

Fonte: Dados retirados do jornal Folha de Metal.

Quadro C. Linha do tempo da ação sindical e de conflitos no setor automobilístico. Região do Vale do Paraíba: 1999-2010.

Ano	Região do Vale do Paraíba
1999	<p>Os 7.003 funcionários dos três turnos da Volks retornam hoje das férias coletivas concedidas entre os meses de novembro e dezembro do ano passado. A partir desta semana, os empregados passam a trabalhar quatro dias semanais. A jornada normal é de cinco dias por semana. A medida faz parte do acordo entre empresa e sindicato para evitar demissões (04/01/1999).</p> <p>O Sindicato dos Metalúrgicos de Taubaté pretende impedir hoje a entrada dos funcionários da Ford até que a empresa faça um acordo sobre a criação de um "bolsão" para 500 funcionários da unidade. Com a implantação da medida, os trabalhadores terão redução gradual de salários nos próximos seis meses. O sindicato é contra a proposta da direção da empresa. A Ford tem um total de 1.350 empregados em Taubaté, sendo que 1.034 trabalham na produção (04/01/1999).</p> <p>Ford afasta 54% da linha de produção. A unidade da Ford de Taubaté vai afastar na próxima segunda-feira mais 50 empregados. Com isso, em menos de uma semana serão 551 dispensas, o que representa 54,2% dos 1.017 funcionários da produção. No total, a unidade emprega 1.350. Em Taubaté, a Ford vem passando pela pior crise desde quando foi criada, em 68. A empresa estuda a demissão de 500 empregados devido à crise no setor automobilístico (16/01/1999).</p> <p>Volkswagen renova plano de demissões. O programa está aberto desde o ano passado e já teve a adesão de 686 trabalhadores na unidade de Taubaté, que hoje tem um total de 7.000 empregados. O programa foi incluído na negociação fechada em dezembro do ano passado com o Sindicato dos Metalúrgicos de Taubaté, que reduziu o salário bruto do trabalhador em até 15% e evitou a demissão de 1.700 empregados. A queda salarial foi comprometida com a divisão do pagamento em 12 meses da PLR no valor de R\$ 2.100 e o abono de 2,98%. A Volks trabalha no esquema de quatro dias por semana (30/01/1999).</p> <p>Fim de acordo ameaça 2.800 vagas na Volks. Empresa diz que não-renovação criaria excedente (17/04/1999).</p> <p>Protesto pára produção na Ford e Volks. A paralisação dos funcionários da Ford e da Volkswagen ontem, em protesto ao aumento de até 9,98% nos preços dos carros, atingiu 100% dos trabalhadores da linha de produção nas duas unidades de Taubaté (07/05/1999).</p> <p>Metalúrgico promove ato em montadoras. Ideia é atrasar entrada em 1 h devido à realização de assembleias com o objetivo de discutir a campanha salarial da categoria (24/08/1999).</p> <p>Operários da VW rejeitam proposta para ampliar a jornada de trabalho até dezembro. A empresa propôs a retomada da produção em mais seis sextas-feiras. A regra atual é uma sexta por mês (15/09/1999).</p> <p>A greve dos metalúrgicos no Vale do Paraíba paralisou totalmente a produção da Volkswagen e da Ford, em Taubaté, e parcialmente as atividades da GM, em São José. Em São José, o sindicato estimou que pelo menos 500 operários "furaram" a greve e entraram na fábrica. Policiais militares e sindicalistas se desentenderam em alguns momentos durante o ato na GM, em São José. (08/10/1999).</p> <p>Ford afirmou que iria descontar horas paradas. Metalúrgicos de Taubaté tentam negociar punição (09/10/1999).</p> <p>Reajuste salarial será de 10,5% e carga horária cai para 40 horas semanais Volks faz acordo com funcionários e manterá as cláusulas sociais até 31 de dezembro de 2001 (22/10/1999).</p> <p>Eletricistas da GM realizam manifestação hoje no Vale. Trabalhadores querem adicional de periculosidade (29/11/1999).</p> <p>Emprego atinge o menor nível O nível de emprego no setor metalúrgico de São José dos Campos atingiu seu menor índice nos últimos 13 anos de acordo com levantamento mensal feito pelo Dieese (10/12/1999).</p>

2000	<p>Os funcionários da unidade da GM (General Motors) de São José dos Campos podem voltar a realizar paralisações nas próximas semanas contra a fusão da empresa com a Fiat. A GM pretende transferir 3.200 dos 8.600 funcionários da unidade de São José dos Campos. Eles seriam alocados para uma nova empresa, formada em parceria pelas duas montadoras (27/07/2000).</p> <p>GM reduz jornada e mantém salário (10/08/2000).</p> <p>Sindicato dos Metalúrgicos vem realizando campanhas para tentar reduzir a jornada de trabalho nas empresas, com a intenção de reduzir o desemprego. A mobilização do sindicato conseguiu, neste mês, com que a General Motors reduzisse a jornada semanal de 44 para 40 horas (20/08/2000).</p> <p>Greve já paralisa um terço dos metalúrgicos: GM e Ford em São Caetano e SP se unem a fábricas de Taubaté e entram em movimento; CUT pode ampliar paralisação (11/11/2000).</p> <p>Com a adesão dos 8.800 funcionários da GM de São José dos Campos à greve geral dos metalúrgicos, está parada a produção das três montadoras do Vale do Paraíba. Em Taubaté, a Ford e a Volkswagen estão em greve desde quinta-feira passada, quando começaram as paralisações de advertência no Vale do Paraíba (14/11/2000).</p> <p>Os 16,5 mil metalúrgicos das três montadoras do Vale – GM, Ford e Volkswagen – ficarão em férias coletivas deste mês até janeiro (14/12/2000).</p>
2001	<p>Para o Sindicato de Taubaté, o acordo com a Volks, para evitar demissões, foi vitória. Em razão dele, os trabalhadores não deverão mais fazer greve, nem mesmo em apoio aos metalúrgicos do ABC paulista.</p> <p>Trabalhadores de Taubaté aceitam proposta da Volks. Mais de 4 mil trabalhadores da unidade da Volkswagen de Taubaté aprovaram, em audiência nesta tarde, a proposta de redução de jornada e salários em 15%. Os salários brutos serão mantidos, com a divisão em parcelas da PLR (Participação nos Lucros e Resultados). O sindicato dos metalúrgicos da região aceitou a redução de salários e a empresa se comprometeu a garantir os empregos por mais dois anos e a investir em novos produtos na empresa. Os funcionários de Taubaté vão trabalhar uma semana completa e outras três de segunda a quinta-feira. O banco de horas acumulado poderá ser compensado em 2002 e a empresa prometeu investir na produção da nova família do veículo Gol.</p>
2002	<p>A fábrica da Volkswagen em Taubaté, no interior de São Paulo, vai dar 20 dias de férias coletivas para 2.000 dos 6.500 funcionários da unidade. As férias vão de 19 de agosto a 8 de setembro (06/08/2002).</p> <p>Volks abre PDV e implanta semana reduzida em Taubaté. A direção da Volkswagen anunciou a abertura de um PDV (Plano de Demissões Voluntárias) e a implantação da semana reduzida, pelo quarto mês consecutivo, para os trabalhadores das unidades de Taubaté, no Vale do Paraíba, e São Bernardo do Campo, na região do ABCD (06/09/2002).</p> <p>Ford decide reativar terceiro turno em Taubaté em fevereiro de 2003</p> <p>A reativação do turno está prevista para fevereiro de 2003 e deve provocar a transferência de 189 metalúrgicos, que hoje trabalham na fábrica de São Bernardo do Campo, na região do ABC, para a planta do Vale do Paraíba (21/09/2002).</p> <p>General Motors vai contratar 150 em São José dos Campos (02/10/2002).</p> <p>Sindicato diz que GM vai efetivar 380 temporários em São José (16/10/2002).</p> <p>Ford vai dar 17 dias de férias coletivas para os 1.018 funcionários da fábrica de Taubaté, no interior de São Paulo (18/11/2002).</p> <p>Volks retoma jornada reduzida em Taubaté (28/11/2002).</p>
2003	<p>Volks suspende jornada nos finais de semana em Taubaté (22/01/2003).</p> <p>Sindicato de Taubaté quer romper acordo de flexibilização da jornada assinado em 2001 com a Volkswagen. A entidade acusa a montadora de utilizar irregularmente o acordo. Segundo o presidente do sindicato, Antônio Eduardo de Oliveira, o Toninho, ao mesmo tempo em que reduz a jornada semanal, a Volks convoca horas extras em quase todos os fins de semana</p>

	<p>(12/02/2003).</p> <p>Metalúrgicos encerram greve na GM (29/04/2003).</p> <p>Os 1.080 metalúrgicos da unidade da Ford em Taubaté rejeitaram, em assembléia, a proposta da empresa de pagamento de PLR (Participação nos Lucros Resultados) de 2003. Segundo representantes da comissão de fábrica da empresa, o valor oferecido aos trabalhadores é inferior ao volume de produção previsto para este ano (29/04/2003).</p> <p>Volks dá 20 dias de férias coletivas a mil em Taubaté (09/07/2003).</p> <p>A General Motors demitiu ontem 450 dos 8.500 funcionários da fábrica de São José dos Campos e pode demitir mais 150 hoje, caso não haja acordo com o Sindicato dos Metalúrgicos (23/07/2003).</p> <p>Acordo leva 450 ex-demitidos da GM a retornar hoje ao trabalho: Os 450 trabalhadores que haviam sido demitidos pela General Motors em São José dos Campos retornam hoje ao serviço. Os três dias em que eles permaneceram em casa serão pagos pela empresa. Acordo firmado na semana passada entre a GM e o Sindicato dos Metalúrgicos evitou os cortes. Em vez de demitir, a montadora vai afastar a partir do dia 4, por cinco meses, 600 funcionários. Eles receberão parte dos salários, pagos pela GM e com recursos do Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT) (28/07/2003).</p> <p>Funcionários ameaçam parar Volks de Taubaté a partir de 2ª feira (01/08/2003).</p> <p>Volks e metalúrgicos de Taubaté não se entendem sobre Autovisão (23/10/2003).</p> <p>Funcionários rejeitam nova proposta da Volks Taubaté. Os 2.010 funcionários excedentes da Volkswagen de Taubaté, interior de São Paulo, discutem nesta terça-feira a nova proposta da montadora sobre demissões. Os 1,7 mil que participaram da primeira de três assembleias – ocorrerá uma em cada turno – rejeitaram, mais uma vez, a proposta da Volkswagen de adotar um período de transição de um ano. (29/10/2003).</p> <p>Funcionários da Ford Taubaté aceitam reajuste de 15,7% (30/10/2003).</p> <p>Metalúrgicos da GM aprovam em assembléia aumento de 18,01% (04/11/2003).</p> <p>Volks de Taubaté tem 1.025 voluntários: adesão a PDV corresponde a quase 16% do efetivo da fábrica (10/12/2003).</p>
2004	<p>Metalúrgicos e Volks voltam a discutir o Autovisão: aderiram ao programa 1.074 (16,5%) dos 6.500 empregados da Volks na fábrica do Vale do Paraíba (12/01/2004).</p> <p>Volks corta benefício pago para filhos de funcionários (17/01/2004).</p> <p>“Em Defesa do Emprego na Volks”: 1.500 pessoas em protesto pelas demissões em Taubaté (07/02/2004).</p> <p>A transferência de 57 funcionários da Ford de São Bernardo para Taubaté foi barrada por decisão dos metalúrgicos do Vale do Paraíba, em assembléia. (26/02/2004)</p> <p>Impasse continua na Volkswagen: a situação de 936 trabalhadores na fábrica da Volkswagen em Taubaté continua indefinida. Eles são considerados excedentes pela Volks, que conseguiu 1.074 adesões a PDV em 2003.</p>
2005	<p>Volks também pára em Taubaté: o motivo é que greve dos trabalhadores da unidade de São Bernardo interrompeu o envio de peças, como os módulos de câmbio, afetando a produção na Volks de Taubaté. O movimento ocorre em razão do impasse nas negociações da PLR (Participação nos Lucros ou Resultados) (01/10/2005).</p> <p>Volks altera início das férias para mais de 1,8 mil funcionários em Taubaté (28/10/2005).</p>
2006	<p>GM anuncia corte de 960 funcionários em São José dos Campos: Cerca de dois mil metalúrgicos da fábrica da General Motors (GM) de São José dos Campos (SP) cruzaram os braços e fizeram passeata ontem, também para protestar contra a intenção da montadora de demitir quase mil trabalhadores. Em assembléia, eles decidiram não aceitar o programa de demissões voluntárias aberto pela GM (16/05/2006).</p> <p>Metalúrgicos pedem apoio contra demissões (02/06/2006).</p>

	<p>Demissões da Volks vão começar pela unidade de Taubaté (08/07/2006).</p> <p>Sindicato de Taubaté recua e negocia cortes (13/07/2006).</p> <p>Volks obtém 1ª vitória em Taubaté: mais de 4,5 mil trabalhadores de Taubaté aprovaram, com 95% de concordância, acordo firmado entre montadora e Sindicato dos Metalúrgicos de Taubaté (filiado à CUT) (19/07/2006).</p> <p>Volks abre hoje plano de demissão em Taubaté para cortar 160 empregos (21/07/2006).</p>
2007	<p>Volkswagen desrespeita normas de segurança e comete práticas anti-sindicais</p> <p>A Volkswagen de Taubaté desrespeitou as normas de segurança no trabalho ao não disponibilizar condições apropriadas de descanso para os trabalhadores da célula chicote nos seus devidos períodos de pausa durante o processo produtivo como descreve a NR 17 no que diz respeito à ergonomia dos trabalhadores no local de trabalho (28/02/2007).</p> <p>Trabalhadores de Taubaté terão férias coletivas. O objetivo é adaptar a linha de montagem para dois novos produtos que serão fabricados na unidade. Com isso, cerca de 4.000 trabalhadores ficarão em casa por 20 dias, incluindo os 700 trabalhadores que foram contratados há poucos meses para reativar o terceiro turno na planta (27/7/2007).</p> <p>Sessão Solene comemora os 25 anos da Comissão de Fábrica na Volks Taubaté (31/10/2007).</p> <p>Volkswagen contrata mais temporários em Taubaté</p> <p>Para atender à demanda que deve continuar crescente em 2008 a Volkswagen iniciou processo de contratação de 172 funcionários para a fábrica de Taubaté, SP, nas áreas de montagem, solda, funilaria e pintura. Eles trabalharão por doze meses, segundo a montadora, para responder ao crescimento esperado de 17% das vendas no ano que vem. É a segunda expansão no quadro de funcionários de Taubaté este ano. Em maio foram contratados 711 pessoas. Nessa nova etapa a empresa selecionará profissionais indicados pelos próprios funcionários (11/12/2007).</p>
2008	<p>Metalúrgicos de Taubaté: Sindicato anuncia 181 novas contratações na Volkswagen (20/05/2008).</p> <p>Metalúrgicos de Taubaté: trabalhadores da Ford aprovam o valor da PLR 2008 (10/06/2008).</p> <p>Metalúrgicos de Taubaté aprovam a pauta da Campanha Salarial 2008 (24/06/2008).</p> <p>Sindicato anuncia mais 130 contratações na Volkswagen de Taubaté (02/07/2008).</p> <p>Trabalhadores na Volkswagen e Ford fizeram paralisação e aprovaram estado de greve, em protesto contra o posicionamento da bancada patronal nas negociações da Campanha Salarial 2008 (01/09/2008).</p> <p>Metalúrgicos de Taubaté: assembleia geral no domingo</p> <p>Após 10 horas de negociação, o impasse continua com as Montadoras. Após 10 horas de negociação, continua o impasse na Campanha Salarial com as Montadoras. As negociações não avançaram, e a bancada patronal das Montadoras manteve a proposta de 1,25% de aumento real, proposta que os Metalúrgicos da CUT já haviam rejeitado na mesa (05/09/2008).</p> <p>Trabalhadores na Volks de Taubaté aprovam a PLR 2008</p> <p>Os trabalhadores na Volkswagen de Taubaté aprovaram em assembleia na manhã desta quinta-feira, dia 2, a proposta da PLR 2008, que garantiu um aumento de 29% no valor do benefício em relação ao valor pago em 2007 (02/10/2008).</p> <p>Ainda no conjunto das assembleias, os trabalhadores dos três turnos rejeitaram a proposta de compensação para o final de ano de 2008 e 2009 assim como os feriados pontes de 2009. Metalúrgicos de Taubaté e do ABC apontam cenário positivo no setor automobilístico (09/12/2008).</p>
2009	<p>Funcionários da fábrica da GM de São José dos Campos fizeram ontem duas paralisações, de uma hora cada, em protesto contra a demissão de 744 trabalhadores da unidade no dia anterior (14/01/2009).</p> <p>Sindicato garante 650 efetivações e redução de jornada sem a redução de salários na</p>

	<p>Volkswagen de Taubaté (15/01/2009).</p> <p>Trabalhadores na Volks Taubaté aprovam sábados adicionais de produção em abril (26/03/2009).</p> <p>Trabalhadores na Volks do Brasil se reúnem em Comitê Nacional dos Trabalhadores da Volks Guaraqueçaba-PR (27/04/2009).</p> <p>Trabalhadores na Ford discutem a formação de Comitê Mundial durante encontro nos EUA (28/04/2009).</p> <p>Mobilização garante que Volks pague R\$ 60 milhões de PLR a trabalhadores de São Bernardo e Taubaté (12/05/2009).</p> <p>Trabalhadores na Ford de Taubaté aprovam a PLR 2009 (04/06/2009).</p> <p>Sindicato conquista 50 novas contratações na Volkswagen (26/06/2009).</p> <p>Trabalhadores da Volks e Ford param por aumento real (08/09/2009).</p> <p>Sindicato garante efetivação de 173 metalúrgicos na Volks de Taubaté (06/10/2009).</p> <p>Sindicato anuncia 278 contratações na Ford de Taubaté (16/10/2009).</p> <p>Trabalhadores na Ford em Taubaté (SP) debatem o desempenho do setor automotivo (19/11/2009).</p>
2010	<p>Trabalhadores conquistam 120 contratações na Volkswagen de Taubaté (24/03/2010).</p> <p>Taubaté: PLR das empresas na Volks injetam R\$ 13,4 mi na economia da região (16/07/2010).</p> <p>Trabalhadores das regiões de São José dos Campos e Campinas paralisaram ontem as atividades por pelo menos uma hora em cinco fábricas das montadoras GM, Honda, Toyota e Mercedes-Benz (03/09/2010).</p> <p>Acordo Salarial dos Metalúrgicos injeta 101,1 milhões na economia de Taubaté (28/09/2010).</p>

Fonte: Dados retirados dos seguintes veículos de comunicação: Diário do Grande ABC; Diário Popular; Diário de São Paulo; Folha de São Paulo; Gazeta Mercantil; O Estado de São Paulo; O Globo; Jornal da Tarde; Jornal do Brasil; O Povo; Tribuna da Imprensa; Valor Econômico.