

	Data publicação	Título	Publicação/Canal	Suplemento/Programa	Número Págs.
	2010-01-20	Autoeuropa e Toyota podem (...)	Diário Económico	Principal	3

Resultado da Pesquisa: 1

Diário Económico – Principal Autoeuropa e Toyota podem (...) Autor: Sara Piteira Mota	Id: 1045834 Data Publicação: 20-01-2010 Fonte: Jornal Edição: 4800	Página: 4 Tiragem: 24107 Periodicidade: Diária 2ª a 6ª Idioma: Português	País: Portugal Âmbito: Nacional AlturaxLargura: 5,77cmx5,66cm Media Value: 523 EUR	
---	---	---	---	---

[Voltar ao Índice](#)

■ **Autoeuropa e Toyota podem** vir a ganhar em flexibilidade e competitividade com o fim da vigência do actual contrato colectivo de trabalho para o sector automóvel, que caduca em Fevereiro próximo. ➔ **P38**





Autoeuropa e Toyota ganham com fim do contrato colectivo

Fim do contrato colectivo de trabalho, com 30 anos, vai tornar as empresa mais competitivas e flexíveis.

Sara Piteira Mota
sara.mota@economico.pt

O fim do contrato colectivo de trabalho para o sector automóvel vai criar condições para que a Autoeuropa e a Toyota Caetano se tornem fábricas mais flexíveis e competitivas ao mesmo tempo que impede a sua deslocalização. A caducar em Fevereiro deste ano, o contrato colectivo de trabalho terá que ser revisto pelas associações patrimoniais em conjunto com os sindicatos.

A Associação Automóvel de Portugal (ACAP) defende que para as fabricantes de carros conseguirem competir com as congéneres europeias e manterem o nível de emprego é preciso que haja uma renegociação deste contrato. Tendo sido negociado em 1982, este contrato está totalmente desenhado da realidade portuguesa.

“É óbvio que não se adequa a uma indústria com o grau de exigência e inovação constante como é a indústria automóvel do século XXI. Sobretudo tendo em conta que, passaram 30 anos desde a sua publicação e o País viveu alterações profundas”, diz José Ramos, vice-presidente da Toyota Caetano Portugal.

Actualmente, as fábricas portuguesas começam a estabilizar a produção depois de um ano que



Hélder Pedro, secretário-geral da ACAP, acredita que o contrato colectivo de trabalho pode ser renegociado protegendo os trabalhadores e as empresas.

devastou a indústria. As empresas precisam de instrumentos de flexibilização da mão-de-obra, pois com o actual contrato colectivo o trabalho suplementar é pago a 300% ao fim-de-semana. Caso as empresas não paguem arriscam-se a perder uma encomenda por não a conseguirem acabar dentro do prazo. A continuar esta situação muitas empresas correm o risco de encerrar.

Corte de regalias

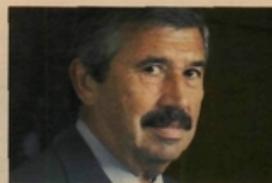
Com o fim deste contrato os trabalhadores vão ver algumas das garantias (como os subsídios de turno) cessarem ou serem alteradas para se adequarem à realidade. António Chora, coordenador da comissão de trabalhadores da Autoeuropa, acredita que “o fim deste contrato não quer dizer que seja prejudicial para os trabalhadores, mas obriga a uma série de alterações e à perda de algumas garantias, por exemplo, do subsídio de turno”.

José Ramos explica que “facilmente se pode assegurar a manutenção de um subsídio de turno e até criar outras convenções -, como um período de descanso suplementar - se os trabalhadores estiverem dispostos a abrir mão de alguns dos tais “direitos adquiridos”, que tão caro têm saído a todos os envolvidos.” Fonte ligada ao sector defende que a “falta de um contrato colectivo irá abrir portas para que despedir seja mais fácil.”

O aumento da competitividade das fabricantes traduzir-se-ia numa maior estabilidade dos postos de trabalho já existentes, na criação de mais postos de trabalho, numa melhoria generalizada das condições de trabalho e na atracção de profissionais de excelência. João Salvador, advogado da Albuquerque e Associados, explica que “para não se perder emprego, é necessário adaptar-se a contratação colectiva à dinâmica da actividade industrial automóvel”. O advogado realça que a flexibilidade é importante para compensar os picos de produção com as quedas. ■



TRÊS PERGUNTAS A...



JOSÉ RAMOS

vice-presidente da Toyota Caetano Portugal

“Os trabalhadores já estão a ser prejudicados”

Existem hoje ferramentas que permitem às empresas evitar os despedimentos colectivos. Por exemplo, um banco de horas, permite aos trabalhadores ficarem a “dever” horas de trabalho à empresa, a serem compensadas futuramente, sem diminuir o seu salário e sem perderem o posto de trabalho.

É urgente rever o contrato colectivo de trabalho?

É óbvio que sim, no sentido de contribuir para aumentar a competitividade do sector, mas também premiar a excelência profissional, dando mais e

CONTRATO DE TRABALHO

1

Colectivo

O contrato colectivo que regulamenta o sector automóvel, datado de 1982, pressupõe o protecção dos trabalhadores, em que se privilegiou a estabilidade: progressão na carreira através da antiguidade em vez do mérito; tempo de trabalho rígido, oito horas por dia, de 2ª a 6ª, quer haja muito ou pouco trabalho; e o fim-de-semana e pago em triplo, entre outras.

2

individual

O contrato individual é negociado directamente entre trabalhador e empregador. Segundo o Código do Trabalho, o que for negociado num contrato individual de trabalho nunca poderá ser mais desfavorável para o trabalhador do que aquilo que ficou estabelecido na contratação colectiva. No entanto, apenas algumas matérias podem ser negociadas na contratação individual, como por exemplo, o período experimental.



[Voltar ao Índice](#)



O presidente francês Nicolas Sarkozy quer garantir que a nova versão do Renault Clio seja produzida em França. O presidente e o ministro da Indústria, Christian Estrosi, estão decididos a impedir a Renault de fabricar este carro na Turquia. A iniciativa do presidente francês corre o risco de ser considerada como protecção pela Comissão Europeia, o que significa que Bruxelas pode vir a chumbar esta interferência nos assuntos da Renault. O Estado francês é accionista de 15% da Renault e pondera nomear mais membros do conselho de administração, para ter um controlo maior sobre o grupo e manter a produção no país. A administração liderada por Ghosn tinha anunciado que o novo Clio seria produzido ou na Turquia ou em França ou em ambos os países. Esta nova versão, a quarta geração do Clio, deve ser lançada dentro de três anos.

melhores oportunidades aos novos talentos. Mas vejo a situação difícil. A resposta da generalidade dos sindicatos (particularmente da Fiequimetal, que reúne vários sindicatos) foi

“A resposta da generalidade dos sindicatos foi sempre de inflexibilidade ao longo dos últimos 30 anos”.

sempre de inflexibilidade ao longo dos últimos 30 anos. **Com o fim deste contrato, os trabalhadores serão prejudicados?** Os trabalhadores já estão a ser prejudicados. Na medida em que cresce a exigência sobre as empresas, não dispondo estas de instrumentos de flexibilização da mão-de-obra. As empresas precisam de instrumentos de flexibilização da mão-de-obra. A alternativa que lhes é dada, com este contrato colectivo, é pagar o trabalho suplementar a 300% ao fim-de-semana (400% se for em dia feriado) ou perder uma

encomenda por não a conseguir acabar dentro do prazo.

O que é preciso fazer para tornar as empresas mais competitivas?

Mas as medidas de aumento de competitividade não se cingem às condições de trabalho (embora sejam aquelas em que estamos mais aquém em relação aos países que são nossos concorrentes). Podemos olhar para mercados como a Espanha ou Alemanha onde o custo da energia é bastante inferior, possibilitando a diminuição dos custos de produção das empresas sediadas nesses países. ■