



Sindicato de Trabalhadores em Empresas Ferroviárias de Bauru, Mato Grosso do Sul e Mato Grosso- Filiado à CUT - FNITST
Rua Cussy Júnior, 3-40, centro - 17015-020 - Bauru/SP - Fone-fax (14) 3223-6642 - e-mail: sinferrobru@uol.com.br

A velha senhora ainda resiste e atrai pretendentes

Em março se completa uma década do início da privatização/destruição da RFFSA. Em 1996, depois de um longo combate da categoria ferroviária em âmbito nacional, foi realizado o primeiro leilão de privatização na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro, comandada diretamente pelo atual prefeito de São Paulo, José Serra, na época Ministro do governo Fernando Henrique Cardoso.

O balanço destes 10 anos de privatização, será objeto de edição especial do Jornal Pau na Máquina, que estará

circulando na segunda quinzena de março, onde apresentaremos um diagnóstico nacional da tragédia que se constituiu a privatização da RFFSA.

Em 2002, os ferroviários depositaram todas as suas fichas no governo Lula. Tinham a expectativa que Lula pudesse rever o processo de privatizações, decretando a caducidade dos contratos das empresas que não cumpriram o pactuado e fazendo os investimentos necessários para recuperar o setor para transportes de cargas e passageiros. Se frustraram, pois, Lula foi mais longe do que FHC. No final de 2005 enviou ao Congresso Nacional Medida Provisória para liquidar de vez com a RFFSA; não atingindo seu objetivo em virtude da ampla mobilização da categoria, o que levou os deputados a rejeitarem a medida.

O atual modelo do setor ferroviário interessa aos grandes grupos multinacionais que exportam minérios e grãos. Se for retirado o minério a participação da ferrovia na matriz de



transportes, na movimentação de cargas no País, baixa de 20% para 7%. Mesmo com todas as facilidades oferecidas pelo governo federal, o capital privado não apareceu, e o grande financiador das privatizações foram recursos públicos oriundo do BNDES, e de fundos de pensão como a Previ e a Funcef.

Pretendentes ainda não apresentaram propostas

Os três pretendentes a assumir o controle da Ferrovia Novoeste apresentarão suas propostas em 22 de março. É a segunda vez que o processo é prorrogado.

A maioria da categoria está ansiosa, pois, o processo gera muitas incertezas. Mas, temos uma única certeza: A organização e a disposição de lutar para defender e ampliar os direitos da categoria, independentemente de quem venha ser o patrão.

Um dos pretendentes é a ALL - América Latina Logística, que opera as malhas dos Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio

Grande do Sul, e em parte do Estado de São Paulo. Também opera ferrovias na Argentina. A ALL é uma das operadoras privadas no Brasil, que mais desrespeita a legislação, os direitos dos trabalhadores e precariza as condições de trabalho. Uma série de processos correm nas várias esferas da Justiça contra a ALL, por não cumprimento das cláusulas contratuais.

A FECOSA - Ferrovias Orientais Bolivianas, é uma empresa controlada por capital americano, e opera as ferrovias na Bolívia, tanto de

trens de cargas, como os de passageiros. Informações recebidas dos companheiros bolivianos dão conta, que seguindo o modelo das grandes transnacionais, esta empresa investe muito na prática de precarização dos direitos dos trabalhadores. Associado ao grupo, está a empresa Transbordo que opera os terminais de minério em Bauru.

Já o grupo **KOREANO** é quase totalmente desconhecido, e segundo informações do mercado não teria oferecido garantias para operar o negócio.

Para atender os reais interesses da Nação, transportando cargas de grande volume como minérios e grãos, mas também cargas gerais e passageiros, o que revitalizaria centenas de cidades em São Paulo e no Mato Grosso do Sul, gerando emprego, desenvolvimento e renda, a Ferrovia precisa ser reestatizada. Este é o combate que desenvolveremos com todo vigor a partir deste ano.

Congresso Nacional da CUT

O 9º Congresso Nacional da Central Única dos Trabalhadores será realizado de 6 a 9 de julho. Este será um congresso decisivo para o futuro da CUT com central sindical independente dos patrões, governos e do Estado, autônoma diante dos partidos políticos e comprometida com a luta de classe dos trabalhadores, tal como foi fundada e como registram seus estatutos até hoje.

A CUT foi levada a uma perigosa paralisia neste governo. Isso prejudicou sua tarefa principal, que é a de fazer valer em primeiro lugar e antes de tudo, os interesses dos trabalhadores da cidade e do campo, dos setores públicos e privados. Por isso, mais do que nunca é necessário afirmar a independência e autonomia da CUT diante dos governos, inclusive daquele que ajudou a eleger como o atual, para defender os interesses dos trabalhadores e o patrimônio do classe que é a nossa central.

Estamos na CUT desde sua fundação, e como sindicalistas cutistas combatemos para defender esse patrimônio contra a política de divisão, alimentada por alguns setores do movimento como o PSTU e parte do PSOL, e também contra toda tentativa de quebrar a independência da Central, com seu atrelamento ao Estado.

Nosso sindicato estará desde já participando da preparação do Congresso da CUT, e estamos dispostos a elaborar em comum com todos os sindicatos cutistas, propostas que contribuiriam para reforçar a CUT como Central independente, que rejeita a colaboração de classe com os patrões, pois nossos interesses são contraditórios com eles. No centro, devem estar nossas reivindicações, tais como: a reestatização das ferrovias, o fim das leis que impossibilitam a aposentadoria, a independência da nação, a liberdade e autonomia sindical, a manutenção dos direitos, entre outros.

Mesa Redonda na DRT/MS

Atendendo solicitação do sindicato, será realizado em 07/3, Mesa Redonda na Delegacia Regional do Trabalho em Campo Grande, para que a Ferrovia Novoeste e a Converd -com a mediação do Ministério do Trabalho, cumpram as leis, o acordo e respeitem os direitos dos trabalhadores. Como já afirmamos várias vezes, a terceirização de serviços ferroviários é ilegal, porém, temos buscado garantir aos ferroviários contratados pelas "gatas" da via, os mesmos direitos aplicados aos ferroviários da Novoeste.

Converd pratica atos criminosos

A denúncia apresentada à Delegacia Regional do Trabalho em Campo Grande, descreve as práticas da Converd que consideramos criminosas. Não respeita o Termo de Ajuste de Conduta, assinado no Ministério Público do Trabalho - PRT-15 Bauru, não aponta corretamente as horas extras, não registra os empregados com a denominação correta em carteira, não vem pagando o tíquete-refeição no valor correto, vem demitindo empregados de licença, não fornece os EPIs necessários, não fornece alojamentos decentes, enfim, não suas obrigações legais.

A mesa redonda tem como objetivo convencer a Converd de suas práticas irregulares, e a Novoeste sobre sua responsabilidade solidária. Em não surtindo efeito, o sindicato moverá ação judicial contra as duas, inclusive reivindicando dano moral.

DKF- Em São Paulo também pisa na bola

A DKF, empreiteira que está atuando na Via no Estado de São Paulo, também vem praticando irregularidades.

Os trabalhadores individualmente foram obrigados a assinar Termo de Compensação de Horas Extras (Banco de Horas), o que é ilegal. No acordo assinado com o sindicato não está previsto esta prática, que se constitui em roubo contra os trabalhadores.

A DKF foi notificada das irregularidades, e se não houver a correção imediata, será cobrada na Justiça.



Transferro não cumpre compromisso

A Transferro, empresa que tem sede em Tubarão/SC, e ligações com a Ferrovia Tereza Cristina e América Latina Logística, recebeu em 19/12/2005, através de seu responsável em Bauru, Hélio de Araújo, todas as informações necessárias sobre os procedimentos a serem adotados em relação aos empregados que a mesma contratou para efetuar a manutenção em suas locomotivas.

O Sindicato também registrou que considera ilegal o procedimento e atuação da Transferro na manutenção de locomotivas, pois o serviço é típico de ferroviário, conforme o disposto no artigo 237, letra "b" da CLT.

A Transferro não informou quantos e m p r e g a d o s contratou, qual a função, salários, jornada de trabalho, e não respondeu a solicitação do sindicato para formalização de Acordo Coletivo de Trabalho. Na prática vai demonstrando o por que em Tubarão, o sindicato tem feito denúncias constantes contra a empresa. Se a Transferro não se manifestar, será denunciada na Justiça do Trabalho. Estamos de olho.

Ministério Público do Trabalho entra na justiça contra as terceirizações

O Ministério Público do Trabalho, PRT-15 Bauru, entrou com Ação Civil Pública, para que as terceirizações na via permanente deixem de ser praticadas pela Novoeste.

O Procurador do Trabalho José Fernando Ruiz Maturana, que acompanhou várias audiências solicitadas pelo sindicato, das quais participaram a ferrovia e as empreiteiras, firmou convencimento da ilegalidade e dos prejuízos causados à atividade, a categoria e aos trabalhadores terceirizados, que como os fatos demonstram são agredidos e esbulhados pelas "gatas criminosas", que atuam na ferrovia, e recebem cobertura de diretores e gerentes da empresa.

O Sindicato estará acompanhando a ação como Assistente.

Negociações Salariais estão em compasso de espera na Novoeste, Ferronorte e Ferroban

As negociações salariais na Novoeste, Ferronorte e Ferroban estão em ritmo de espera. As entidades sindicais, corretamente estão exigindo das empresas que cumpram as cláusulas dos acordos em vigor, e sanem uma série de irregularidades, antes de avançarem no processo de negociação.

A situação mais complicada é na Ferronorte, onde os trabalhadores em sua grande maioria não reconhecem a diretoria do sindicato da Araraquarense como legítima para negociar. A confusão é generalizada, o que obrigou alguns sindicatos ajuizarem Dissídio Coletivo por problemas de base.

Em respeito à vontade dos ferroviários de parte de São Paulo, Mato Grosso e do Mato Grosso do Sul, que trabalham na Ferronorte, nosso sindicato que realizou assembleias, aprovou pauta, discutiu



abertamente com a categoria e recebeu autorização para negociar, vinha acompanhando o desenrolar das negociações, na medida em que a direção da empresa se recusou a aceitar nosso sindicato, como parte legítima no processo.

Agora estamos dispostos a fazer valer os interesses da categoria, e vamos exigir nossa participação na mesa de negociações com a Ferronorte. Qual o medo da empresa em

negociar com o sindicato? Quais as facilidades que tem quando quer obrigar a todos os colegas da Ferronorte a serem representados por um único sindicato? A livre escolha a qual sindicato o trabalhador quer se filiar é um direito constitucional. E é o Sindicato a qual é filiado que deve representa-lo.

Novoeste

Continuamos a esperar um posicionamento da empresa, para a retomada do processo de negociações, e a apresentação das ações que foram adotadas para o pagamento das horas extras do pessoal da via, correção dos desvios de função, indenização de médias de horas de agentes de trens e outros empregados que tiveram as horas suprimidas, além do processo que determina o pagamento do adicional de periculosidade a todo pessoal das oficinas diesel de Bauru

A importância da CIPA

A constituição de CIPAS é determinação legal, prevista no artigo 163 da CLT. A composição da CIPA é paritária; Eleição direta dos representantes dos trabalhadores e indicação pelos patrões dos representantes da empresa, sendo que o presidente é indicado pelos patrões.

Na Novoeste, a constituição de CIPAS (Bauru -Três Lagoas - Campo Grande e Corumbá), tem se dado única e exclusivamente para cumprimento do dispositivo legal, e mesmo assim de maneira precária. Até a presente data, não foi empossada a CIPA de Campo Grande.

Cipeiros eleitos pelos trabalhadores

Muitos empregados se candidataram a cipeiros com o único objetivo de conquistar o mandato e assim garantir estabilidade no emprego.

Na Cipa de Bauru os titulares são: José Augusto Stevanatto e Claudio Melo Silva. Em Três Lagoas: Edgar de Aliviara e José Ferreira Filho. Em Campo Grande, ainda não empossados: Vilmar Falco dos Santos e João Ronaldo C. Miranda, Em Corumbá: Oriel Carvalho Filho e Carlos Ribeiro da Silva.

Todos foram eleitos pelo voto dos trabalhadores, e devem ser cobrados. As situações relatadas em vários jornais do Sindicato, em particular da Via Permanente, é de conhecimento de todo cipeiro, inclusive dos presidentes indicados pela empresa. Bauru: João Carlos Pereira. Três Lagoas: Aparecido da Silva. Campo Grande: Paulo Rahal Sacoman, e Corumbá: Cesar Jonas Torres.

Os cipeiros da Novoeste precisam justificar o mandato que receberam e atuar. Os problemas são muitos. Os cipeiros podem inclusive interditar locais de trabalho, interditar ônibus e outros meios de transportes ir-

regulares, atuar excessos de jornadas, etc.

A omissão, como vem ocorrendo por parte da maioria dos cipeiros, inclusive de seus presidentes, pode levá-los a serem responsabilizados judicialmente. Agora que você sabe quem são os cipeiros, e seus presidentes, cobre a atuação. O Sindicato estará notificando todos os presidentes e os representantes dos trabalhadores das irregularidades que estão ocorrendo, para que os mesmos adotem as ações necessárias.



Pau na Máquina: Ano XIV, número 216. Diretor Responsável: Roque José Ferreira. Jornalista Responsável: Arthur M. Júnior - Mtb 023536 - Editoração eletrônica: Tatiana Calmon. Sede: Rua Cussy Júnior, 3-40 - Bauru/SP, CEP: 17015-020 - Fone (14) 3223-6642 - Fax (14) 3223-6532. E-mail: sinferrobru@uol.com.br. As matérias publicadas são de responsabilidade da Diretoria Colegiada do STEFBUMSMT.

Governo volta à carga contra a RFFSA

Em reunião realizada em Brasília em 09/02, no Ministério dos Transportes, da qual participaram o Secretário Executivo, Paulo Sérgio Oliveira Passos, representantes do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, Casa Civil, os deputados Carlos Santana, Jaime Martins, Dra. Clayr e Telma de Souza, Federações e Sindicatos, o governo apresentou sua proposta de reestruturação do setor ferroviário, voltando a propor a extinção da RFFSA e do GEIPOT, e a integração dos empregados ao DENIT (Departamento Nacional de Infra-estrutura do Transporte), onde seriam criadas duas diretorias, uma de transportes ferroviários e outra de transportes rodoviários.

O projeto do governo recuperou o conteúdo da Medida Provisória 246, editada e derrotada no final de 2005, pela forte mobilização da categoria. Nesta estrutura, o DENIT passaria a contar com 2400 cargos, e para a diretoria de transportes ferroviários



Em pé a partir da esquerda. Luiz Cláudio- Pernambuco, Rafael Maritinelli -São Paulo, Roque Ferreira - Bauru, MS e MT, Índio- Central do Brasil RJ e Cunha -Bahia e Sergipe. Dirigentes da FNITST- CUT.

seriam reservados em torno de 25 cargos DAS (confiança e sem concurso), com salários que variam de 4 a 7 mil reais.

Já os empregados da RFFSA e do GEIPOT, que prestaram concurso para integrarem o quadro funcional da Autarquia, precisariam ter aprovado pelo Congresso Nacional uma "autorização" legislativa de cessão dos mesmos para os quadros do DENIT, o que não é garantia nenhuma.

Além disso, todos os passivos, principalmente os trabalhistas,

passariam para a responsabilidade da União. Ou seja, os processos que demoraram 10, 15 ou mais anos, e que agora poderiam ser quitados, serão transformados em precatórios, e aí será "séculos para receber". É um calote ilegal e oficial.

Projeto é amplamente rejeitado

A maioria esmagadora das Federações, Sindicatos e Associações manifestaram o

desacordo com a proposta do governo, e ao final apresentaram projeto onde defendem a criação de uma empresa estatal, que incorpore a RFFSA, CBTU, GEIPOT, VALEC e TRENURB, que tenha como objetivo central o controle, a operação, planejamento, fiscalização e financiamento do setor, além de garantir a manutenção e ampliação de todos os direitos e conquistas históricas dos ferroviários. A mesma posição tiveram os deputados e deputadas presentes à audiência, onde também foi aprovada uma Comissão para continuar a discussão do assunto.

Na mesma audiência, as entidades protocolizaram proposta de acordo, para que o governo quite os passivos referentes aos Dissídios Coletivos de 2004, apresente proposta referente a data base de 2005, negocie com respeito em maio de 2006, e pague também os 5% atrasados.

Campanha Salarial 2006 - RFFSA

Maior é a data base dos empregados da RFFSA, o que também é de interesse dos aposentados e pensionistas beneficiários das leis da paridade. Mesmo com o governo criando enormes obstáculos para atender nossas reivindicações, temos que em março apresentar a empresa nossa pauta da reivindicações.

Os sindicatos que integram a Federação Nacional Independente dos Trabalhadores Sobre Trilhos, os sindicatos que integram a Federação Nacional

Metroferroviária e a Federação Nacional dos Aposentados e Pensionistas estarão reunidas de 7 a 9 de março em Maceió, onde serão elaboradas as pautas que serão apresentadas na RFFSA e na CBTU.

As pautas elaboradas serão submetidas à discussão e aprovação em assembleias nacionais, que serão realizadas de 19 a 22/3. Em nossa base territorial estaremos realizando as assembleias em Bauru, Araçatuba, Três Lagoas, Campo Grande, Aquidauana e

Corumbá, das quais devem participar os empregados ativos e os aposentados e pensionistas da RFFSA.



Imóveis da RFFSA

A RFFSA está convocando todos os moradores de imóveis alugados que estão em atraso a acertarem suas dívidas. Para facilitar os acertos, a RFFSA está concedendo até 75% de desconto no valor da dívida vencida. Esta proposta é resultado do esforço das entidades sindicais, do deputado Carlos Santana, para que os problemas dos ferroviários que moram em imóveis alugados possam ser resolvidos, evitando-se assim as famigeradas ações de despejo. Quem estiver nesta situação deve procurar o mais breve possível o escritório da RFFSA em Campo Grande e em Bauru.