



METROVIÁRIOS

DO BRASIL

PUBLICAÇÃO DA FEDERAÇÃO NACIONAL DOS METROVIÁRIOS - FENAMETRO - ANO I - Nº 10 - JULHO DE 2005

Metroviários de todo Brasil iniciam 2º Congresso



Mais metrô, nosso direito
Mais direitos, nossa luta!

ARQUIVO



Plenária de abertura do 1º Congresso em 2002

Desde o último dia 8, os metroviários de todo o Brasil iniciaram os debates sobre o 2º Congresso Nacional, que terminará no dia 21 de agosto. Neste período, serão realizadas assembleias gerais ou setoriais para a

eleição dos delegados e delegadas e o texto-base será debatido. Durante o evento este texto será amplamente discutido pelos delegados. O primeiro ponto é a conjuntura internacional, segundo o texto marcada por turbulências de ordem econômica,

social e política – nas quais os trabalhadores estão envolvidos até o pescoço. No segundo ponto, a conjuntura nacional, o que não faltam são problemas. A começar pela turbulência política que assola Brasília.

Diante desse cenário, os metroviários terão de encontrar caminhos para a ação da categoria. A defesa dos direitos, a resistência à ofensiva política do neoliberalismo, a construção de uma ampla unidade contra o ataque à organização dos trabalhadores são, dentre outras, tarefas que os delegados e delegadas terão de enfrentar no campo teórico durante os debates. O texto avança ainda para questões como a política de transporte público, o papel das centrais sindicais e as atividades da Fenametro. O que não falta, portanto, são assuntos. Por isso, cada delegado e delegada – cada metroviário, a bem dizer – deve ler com muita atenção o texto-base para que o debate seja rico e produtivo.

VEJA MAIS DETALHES NA PÁGINA 2.

Atenção para o calendário do Congresso

8 de Julho de 2005

Início do período de realização das assembleias gerais ou setoriais para eleição dos delegados(as)

13 de Julho de 2005

Publicação do caderno com o texto base para debate no Congresso, aprovado por consenso na direção nacional

30 de Julho de 2005

Prazo final para realização das assembleias para eleição dos delegados e delegadas

30 de Julho de 2005

Prazo final para apresentação das emendas ao texto base aprovado pela direção.
Prazo final para inscrição dos delegados eleitos nos Sindicatos

18 a 21 de Agosto de 2005

2º Congresso Nacional dos Metroviários

Confira o texto base do 2º Congresso Nacional
Encarte

Metroviários cearenses exigem pressa na construção do Metrô
Página 2

Audiência Pública questiona Metrô privatizado no RJ
Página 3

Mais metrô é direito da população
Página 4

Fim da RFFSA

Diante da rejeição, na Câmara, de duas medidas provisórias que tratavam da extinção da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), o governo editou decreto regulamentando a liquidação da empresa e determinou também a convocação de assembléia geral de acionistas para deliberar sobre a manutenção do liquidante, dos membros do Conselho Fiscal e fixar o prazo de 180 dias, que pode ser prorrogado pelo Ministério dos Transportes para a finalização do processo de liquidação da empresa. Pode-se dizer que este ato é o fim de um ciclo histórico de um dos setores mais importantes para o desenvolvimento do país.

Desde que a ferrovia brasileira nasceu, o debate sobre a importância de uma malha ferroviária cortando o país está presente nas elaborações dos que pensam no desenvolvimento da sociedade. Com o surgimento de um projeto nacional mais definido – principalmente com o segundo governo de Getúlio Vargas

–, a ferrovia brasileira deu um salto de qualidade. Em 1957, existiam no Brasil 22 ferrovias despadronizadas, com várias bitolas e administradas por diferentes regimes jurídicos – estatais e privados.

O governo, para salvar o sistema ferroviário brasileiro da falência total, encampou todas as ferrovias numa única estatal, a RFFSA. Foi um grande salto de qualidade da infra-estrutura do país. A Rede, como era carinhosamente chamada, fazia parte do projeto nacional que criou ícones da economia brasileira – como a Petrobrás, o BNDES, a Eletrobrás e outras congêneres. Com o desmonte do Estado, que resultou nesse desastre social no qual o país foi mergulhado, sobrou também para a Rede que ainda dava seus primeiros passos.

O fim da RFFSA pode ser considerado eco daquelas campanhas de Fernando Collor de Mello para vender as privatizações. A sua mensagem poderia ser sintetizada nas seguintes idéias: o Estado deveria

transferir ao setor privado as atividades produtivas em que indevidamente se metera e deixar a cargo do “mercado” as atividades regulatórias que em vão tentara estabelecer, e assumir a sua verdadeira vocação, o assim chamado “setor social”.

É trágico ver o país reprisando uma época que já passou. Uma época de Estado insensível no que toca aos interesses nacionais, amordaçado pelos ideais que moveram os golpistas de 1964 e os neoliberais da “era FHC”. Não devemos ser cúmplices nem coniventes com a destruição da infra-estrutura do país, como é esse processo de liquidação da RFFSA, para satisfazer interesses financeiros de grupos privados. É necessário que o país seja alertado sobre o desvio dos propósitos públicos que permeiam atitudes como essa. Ela decorre da falsa informação de que o Estado não tem recursos para investir. Não tem por conta do direcionamento do dinheiro público para fins especulativos. E isso, nenhum trabalhador deve aceitar.

Metroviários cearenses exigem pressa na construção do metrô

Se o metrô de Fortaleza (Metrofor) estivesse pronto hoje, a passagem não sairia por menos de R\$ 2,50. A não ser que a União subsidiasse o bilhete. O alerta é do coordenador geral do Sindicato dos Metroviários do Ceará, Anchieta Cunha. Segundo ele, da forma como o projeto de gestão está posto o Metrofor não terá significado enquanto instrumento social, já que o preço do bilhete seria 56,25% maior do que os R\$ 1,60, da passagem do transporte urbano de Fortaleza. “A esse preço a população vai preferir continuar andando de ônibus”, declarou o coordenador, em audiência pública realizada no dia 29 de junho, na Assembléia Legislativa do Ceará.

Na audiência, promovida pela deputada estadual Isis Tavares (PT), os metroviários de Fortaleza debateram a atual situação das obras civis, o contingenciamento de recursos por parte da União e a situação dos 350 empregados da empresa. De acordo com Anchieta, o temor da categoria é que a obra não venha a ser concluída, “porque o projeto original vem sendo alterado constantemente”. O presidente da Federação dos Metroviários do Brasil, Wagner Fajardo, alertou que o volume de aditivos propostos para o projeto já supera em 70% o valor inicial do Metrofor, orçado em 1997, em R\$ 326 milhões.

A deputada Isis Tavares informou que a audiência foi convocada

oficialmente, lamentou a ausência da direção do Metrofor e de representante do governo estadual, pois é preciso que os dados ali apontados sejam respondidos à população que quer o metrô. A deputada disse ainda que irá convocar uma nova audiência no mês de agosto, com o objetivo de ouvir o governo do estado e a direção do Metrofor.



Mesa da audiência pública na Assembléia Legislativa do Ceará

Categoria pode apresentar emendas

Os metroviários associados aos sindicatos filiados à Fenametro poderão apresentar emendas aditivas, supressivas ou substitutivas no texto base, encarte desta edição. Para cada tema poderão ser apresentadas emendas com no máximo 1800 toques. Elas serão submetidas aos delegados e delegadas do Congresso, que debaterão os temas e aprovarão a resolução final. As emendas deverão ser encaminhadas à secretaria da Fenametro até o dia 30 de julho, no endereço eletrônico: 2congresso@fenametro.org.br

Saiba como os delegados serão eleitos

Os delegados serão eleitos nos Estados na proporção de 1 para cada 150 metroviários na base, garantindo-se um número mínimo de 3 delegados por cada unidade federativa. Considerando o número de metroviários na base de cada sindicato o número de delegados eleitos para cada Estado é:

São Paulo – 50 delegados
Rio de Janeiro – 20 delegados
Pernambuco – 8 delegados
Rio Grande do Sul – 8 delegados
Distrito Federal – 5 delegados
Minas Gerais – 4 delegados
Ceará – 3 delegados

Além dos delegados eleitos, de acordo com os estatutos da Fenametro, também são delegados ao Congresso os atuais diretores da Federação.

Abertura

O Congresso terá sua abertura realizada na quadra do Sindicato dos Metroviários de São Paulo, no dia 18 de agosto de 2005, quinta-feira, às 19 horas. Nos dias 19, 20 e 21 as atividades serão realizadas no Hotel Estância Linde, na cidade de Atibaia em São Paulo. O temário do Congresso será:

1. Conjuntura Internacional
2. Conjuntura Nacional
3. A crise no setor de transporte
4. Plano de Lutas da CUT
5. Balanço da Fenametro
6. Avaliação e atualização dos Estatutos

Campanha Salarial



ACONTECE NOS ESTADOS

São Paulo

São Paulo já encerrou a campanha salarial, mas agora está discutindo as pendências. Além da Participação nos Resultados (PR), os metroviários paulistas debatem a manutenção e consolidação da escala 4x2x4 dos Operadores de Trem das 4 linhas e a ampliação para a Estação e Segurança. Retoma também o debate sobre o Plano de Carreira e a consolidação do adicional de periculosidade para os setores que se expõem ao risco, mas que não recebem o adicional. Uma outra pendência da campanha é o adicional de risco de vida, que havia sido ampliado pelo TRT para todas as pessoas que entram na bilheteria, pois o Metrô não se comprometeu com este item no acordo coletivo.



Distrito Federal

Os metroviários brasileiros que obtiveram o mais significativo reajuste salarial desde o início da operação comercial, estão agora ampliando suas forças com a contratação dos novos 240 funcionários concursados, resultado da dura luta contra a terceirização desenvolvida nos últimos anos. Pelo acordo assinado na Procuradoria, a empresa terá que contratar até o final do ano mais 260 concursados. Com essas contratações, a categoria, que era composta de 529 metroviários, dobrará de tamanho, passando a mais de 1000.



Recife, Belo Horizonte e Fortaleza

No último dia 30 de junho, a CBTU apresentou sua proposta final para os trabalhadores metroviários e ferroviários. A proposta, que foi aprovada em todas as assembleias, garantiu 8,07% de reajuste salarial, o mesmo reajuste para os tíquetes e o auxílio materno-infantil, aumento de 12% no piso do reembolso no plano de saúde, além de outras conquistas. No entanto, por exigência dos sindicatos o acordo só foi possível mediante o compromisso da empresa de iniciar, no prazo de 30 dias, as negociações para corrigir as distorções do Plano de Cargos e Salários – PCS. Os sindicatos ainda tentaram, na última rodada de negociações, um acordo que reduzisse o percentual para todos e a adoção de um percentual que seria dividido igualmente

entre todos os funcionários. A empresa não aceitou a proposta, alegando que nos dois últimos dissídios coletivos, em função do reajuste ter sido realizado por meio de um valor fixo e igualmente entre todos os trabalhadores, promoveu-se um reajuste de 47,38% do piso salarial da categoria, de R\$342,80 em 2002 para R\$ 505,22 em 2004, diminuindo significativamente o valor entre o maior e menor salário do PCS. Em Fortaleza, embora as cláusulas econômicas, em função do contrato de atualização, sejam os índices aplicados à CBTU, os demais itens sociais e administrativos são negociados com o Metrofor. Até agora no entanto, não se conseguiu fechar o acordo com a empresa e em assembleia no dia 14 de julho os metroviários cearenses irão decidir os rumos da campanha.



Rio Grande do Sul

Depois de uma greve de 3 dias os metroviários gaúchos fecharam o acordo coletivo com a Trensurb. A empresa também é ligada ao Ministério das Cidades e o reajuste dos salários e do tíquete refeição foi de 8,07%, o mesmo da CBTU. A greve foi motivada pela tentativa da empresa de tirar do acordo coletivo a cláusula que garante negociações no caso de mudanças nas escalas de trabalho. A greve só encerrou após a concordância da direção da Trensurb em negociar as novas escalas de trabalho e manter o item no acordo coletivo.



Rio de Janeiro

A negociação com a empresa privada, Opportrans ainda não chegou no final. A penúltima proposta da empresa que previa um reajuste de 6% em maio e 2% em novembro foi rejeitada por unanimidade na assembleia dos trabalhadores e mantido o estado de greve. e Numa nova rodada de negociações no dia 11/7 foi uma nova proposta de 9% retroativo a maio e sem nenhum outro avanço nas cláusulas sociais foi apresentada e será avaliada em assembleia no dia 14/7. Já na empresa estatal Riotrilhos, a direção sem autonomia para decidir nada, encaminhou a pauta para o governo que não respondeu até agora. Um projeto de lei que tramita na assembleia legislativa, que garante reajuste e correção de faixas salariais é que pode garantir a injustiça contra os trabalhadores que já estão a mais de 8 anos sem nenhum reajuste salarial. Para agravar a situação são constantes os atrasos nos benefícios, como tíquete refeição, vale transporte, entre

Audiência pública questiona Metrô privatizado no RJ

O Deputado Edmilson Valentim promoveu uma Audiência Pública, na Assembleia Legislativa, no dia 06 de julho, para discutir a realidade do transporte metroviário na região metropolitana do Rio de Janeiro. A medida, que foi sugerida pelo sindicato, teve como objetivo principal estabelecer prioridades nos investimentos no sistema e melhoria das condições hoje oferecidas à população. O interesse do parlamentar foi o de ouvir os anseios e propostas dos trabalhadores, usuários e dos técnicos.

O presidente do Sindicato, Edgard Coelho Vaz, abordou a prioridade maior, que é a conclusão da Linha 2 - Estácio x Carioca. Esse pleito é antigo e fundamental para a melhoria da qualidade do sistema, principalmente para os usuários. É certo que esse investimento é de alta monta, mas é o que trará a melhor relação custo x benefício, tornando o sistema muito mais confiável sob o ponto de vista operacional e diminuindo o desconforto imposto a quem utiliza o transporte metroviário. Edigar salientou ainda que a fiscalização da agência reguladora simplesmente não ocorre e o governo do Estado não respeita e desvaloriza os metroviários da Riotrilhos que são os técnicos responsáveis pelo planejamento e expansão do sistema.

Já o presidente da Fenametro, Wagner Fajardo, lembrou que os metroviários sempre lutaram contra

a privatização do sistema. “Defendemos a reestatização do metrô carioca, pois a concessão não trouxe nenhum benefício adicional à população, piorou a qualidade dos serviços e gerou redução nos salários e direitos dos trabalhadores metroviários”, disse ele. Charles Marot, representante do BNDES, deu vários informes sobre empréstimos, concessão e operação. Segundo ele, o BNDES foi contrário à concessão do metrô sem contrapartida financeira do concessionário, sendo obrigado a participar pelo poder estabelecido. A Riotrilhos e a Opportrans participaram da audiência, mas não responderam satisfatoriamente a nada do que foi questionado.

A nova agência reguladora parece não ter real conhecimento do que acontece no metrô. Quando questionada só teceu elogios à Opportrans, além de enfatizar, de forma equivocada, que não existe e nunca existiu nenhum descumprimento de contrato nem de legislação. Também se manifestaram duas associações de bairros que fizeram duras críticas à concessionária e ao governo do Estado, principalmente devido ao não investimento para melhoria do sistema e um atendimento mais eficiente à população. A audiência foi encerrada com o compromisso do deputado Edmilson de promover novos eventos como esse com a finalidade de se buscar respostas e compromissos para os problemas apontados nesta oportunidade.



Metroviários e usuários durante a audiência pública na Alerj

ARQUIVO

Mais Metrô é direito da população

Ao adotar o slogan “Mais metrô, nosso direito – mais direitos nossa luta” para o 2o Congresso Nacional, a direção da Fenametro aponta a necessidade de ampliar nossos aliados na luta pela liberação de recursos para conclusão das obras metroviárias em Salvador e Fortaleza, pela conclusão das obras da linha 1 de Belo Horizonte e pela conclusão da linha sul do metrô do Recife. Em Porto Alegre, é preciso buscar a viabilização de financiamento para a linha 2 e em Brasília é necessário concluir as estações que estão desativadas. Também é preciso pressionar para a priorização dos entendimentos entre os governos federal e estaduais para liberar recursos do BNDES destinados à extensão da linha 2 do metrô carioca e da linha 2 do metrô paulista.

É bom que se saiba que as coisas não são tão simples quanto parece, pois em cada um destes sistemas temos problemas passados, presentes e futuros para resolver. Em Salvador

e Fortaleza, as mudanças no projeto promovidas governo após governo resultaram em um encarecimento da obra, que no início estava prevista para US\$ 370 milhões e hoje está calculada em US\$ 440 milhões. O mesmo ocorre em Fortaleza, que tinha seu projeto inicial previsto em US\$ 326 milhões. Com as modificações no projeto original, este custo sobe para US\$ 442 milhões.

O mais grave disso tudo é que não se sabe ainda de onde sairá o dinheiro para estes acréscimos. Em Belo Horizonte, tudo indica que o problema está equacionado (veja texto nesta página), mas nos outros Estados ainda precisamos pressionar para que os recursos sejam garantidos e realmente possamos conquistar as ampliações e implantações destes sistemas. Para isso, temos que organizar, junto às organizações populares, sindicais e estudantis, uma grande mobilização em defesa do transporte metroviário como

solução estruturante para o caos no trânsito e transporte urbano nas capitais brasileiras.

Não podemos descuidar, no entanto, das propostas de privatização (concessão) destes sistemas, como assistimos hoje no Rio de Janeiro, onde a empresa privada só fica com os lucros e não faz nenhum investi-

mento. Reafirmarmos a bandeira do “Metrô público, estatal, de qualidade e acessível aos trabalhadores!”. É indispensável o combate às propostas neoliberais de entrega do patrimônio público ao setor privado, como já se anunciou na Linha 4 em São Paulo. Não à privatização, não à concessão!

Até que enfim mais recursos para os metrôs

A secretária-executiva do Ministério das Cidades, Ermínia Maricato, em conversa com o *Metroviários do Brasil* confirmou que o presidente Lula fez uma reunião com vários agentes envolvidos no processo de liberação de verbas para os metrôs de Belo Horizonte, Recife, Salvador e Fortaleza. Essa decisão já havia sido tomada e possivelmente estava encontrando dificuldades para ser posta em prática no poder ilimitado da área econômica do governo. Os guardiões do mal-afamado “ajuste fiscal” certamente eram os responsáveis por essas barreiras. A alegação deles, quando se trata de liberar recursos para investimentos, é de que isso compromete a meta de superávit primário.

Segundo Ermínia Maricato, Lula foi taxativo: as verbas devem ser liberadas imediatamente. Até o final do ano, disse ela, cada metrô terá de

contar com verbas suficientes para dar andamento nas obras. A secretária-executiva informou que o metrô de Belo Horizonte será incluído no PPI (Projeto Piloto de Investimento), instrumento negociado pela equipe econômica com o Fundo Monetário Internacional (FMI) e que fica fora da contabilidade do superávit primário. O metrô de Belo Horizonte receberá R\$ 83 milhões.

Segundo ela, cada metrô receberá R\$ 36 mil ainda este ano. A garantia de que a promessa será cumprida, segundo Ermínia Maricato, foi dada pela ministra da Casa Civil, Dilma Rousseff – encarregada de executar a determinação do presidente Lula. “Os canais foram desbloqueados”, disse ela. Dilma, ressaltou a secretária-executiva, tem demonstrado que a determinação do presidente cumpre um imperativo de valorização do papel social do Estado.

EXPEDIENTE

Jornal **METROVIÁRIOS DO BRASIL** é uma publicação da Fenametro - Federação Nacional dos Metroviários. Rua Serra do Japi, 31 - São Paulo - SP - CEP 03309-000 - Fone: (11) 6195-3605
Diretoria Executiva: **Presidente:** Wagner Fajardo - SP; **Vice-presidente:** Evandro - RJ; **Tesoureira:** Ivânia - SP; **Imprensa:** Ronaldo - RJ; **Saúde:** Cirano - PE; **Pol. Sind.:** Innocência - PE; **Formação:** Cátia - DF; **Tecnologia:** Dagnaldo - SP; **Mulher:** Berenice - RS; **Ass. Discr. Racial:** Rosa - SP; **Rel. Intersind.:** Onofre - SP; **Ass. Aposentadoria:** Bartolomeu - BH. **Jornalista Responsável:** Osvaldo Bertolino. **Criação e Diagramação:** Andocides Bezerra. **Página na Internet:** www.fenametro.org.br. **E-mail:** fenametro@fenametro.org.br



Estação Vilarinho do metrô de Belo Horizonte

ARQUIVO