



METROVIÁRIOS DO BRASIL

PUBLICAÇÃO DA FEDERAÇÃO NACIONAL DOS METROVIÁRIOS - FENAMETRO - ANO I - Nº 14 - ABRIL DE 2006

Metroviários de SP fortalecidos contra a privatização do metrô

No dia 23/03, o Sindicato dos Metroviários de São Paulo promoveu um ato de lançamento da campanha “Diga não à privatização do Metrô”, para impedir que a Companhia do Metropolitan de São Paulo e o governo do então governador Geraldo Alckmin entreguem a Linha 4 – Amarela à iniciativa privada. No entanto, esta foi apenas uma das medidas tomadas pela entidade para combater este mal.

Ações jurídicas e políticas também fazem parte do plano de lutas do Sindicato, que já conquistou duas importantes vitórias para suspender o processo de licitação da Linha 4 - Amarela: uma no Tribunal de Contas do Estado e outra no Tribunal de Justiça.

Estes fatos fizeram com que o ato de lançamento da campanha acontecesse com mais motivação, já que logo de início foi possível apresentar a suspensão da licitação da Linha 4 – Amarela como resultado desta luta contra a entrega do metrô para o setor privado.

Mas os trabalhadores estão cientes de que a direção da Cia. e o governo estadual não cessarão suas



Metroviários e personalidades, em frente ao Fórum da Fazenda Pública em São Paulo, na entrega da Ação Civil Pública contra a privatização da Linha Amarela do Metrô paulistano

investidas para privatizar o metrô. Com o tucano Alckmin foi assim até as suas primeiras derrotas. Agora, com seu sucessor, o pefelista Cláudio Lembo, não será muito diferente.

Por isso, os metroviários de São Paulo prosseguem com sua organi-

zação que, por sua vez, se fortaleceu ainda mais depois do ato de lançamento da campanha.

A participação de lideranças e militantes de diversos setores da sociedade, como a Fenametro e Sindicatos de diversas categorias, nesta

atividade confirmou que os metroviários terão apoio determinante nesta luta contra a política neoliberal de privatizações, inclusive de sindicatos de outros estados, como do Rio de Janeiro, e até de Buenos Aires. (saiba mais nas páginas 4 e 5).

Parecer favorável à regulamentação da profissão
Página 2

Salário dos metroviários ameaçado no Distrito Federal
Página 3

Recife: Paralisação irresponsável em obras do Metrô
Página 7

Privatização de Metrô em Buenos Aires
Página 8

A VOLTA DOS QUE NÃO FORAM

A luta contra o modelo neoliberal tem encontrado nos metroviários um ponto importante de apoio. Desde o início de sua implementação na década de 90 conseguiram desferir golpes contundentes contra nossa categoria, mas ao mesmo tempo, encontraram muita resistência e sofreram também seus reveses.

O golpe mais sentido pela categoria foi o processo de privatização do metrô carioca.

Mesmo com a brava resistência da categoria, o inimigo foi implacável e conseguiu seu objetivo. Mesmo assim os metroviários cariocas têm conseguido ao

longo do tempo, reverter e reconquistar direitos, e são incansáveis lutadores contra o modelo instalado e não perdem oportunidade para denunciar as mazelas promovidas pelo modelo de gestão privada do transporte metroviário.

Se sofremos este revés, é verdade, também que temos conseguido importantes vitórias contra as tentativas de desmonte dos serviços metroviários. A luta dos metroviários de Belo Horizonte e Recife que junto com os ferroviários da CBTU tem conseguido impedir ou colocar grandes obstáculos ao processo de regionalização da empresa. Mesmo assim conseguiram em junho de 2002 promover a regionalização em Fortaleza. Em 30 de dezembro de 2002, no apagar das luzes do governo neoliberal de FHC, os metroviários mineiros conseguiram uma medida judicial que impediu a regionalização de Recife e Belo Horizonte.

Agora, no governo Lula, mesmo com os avanços representados pela criação do Ministério das Cidades, a pressão fiscalista comandada por Palocci e a falta de um projeto objetivo e transparente para a CBTU e

Trensurb, os metroviários gaúchos, mineiros e pernambucanos, junto com os ferroviários, não baixaram a guarda e lutaram bravamente contra os desmandos, contra as terceirizações, contra a regionalização (mesmo assim sofremos um revés em Salvador), ao mesmo tempo que buscam se somar àqueles que lutam por mais investimentos no sistema metroferroviário.

Em Fortaleza, na luta contra os tucanos privatistas do Metrofor, os metroviários garantiram que as denúncias chegassem as capas dos principais jornais desmoralizando a farsa montada para enganar o povo

cearense e junto com o parlamento, buscam a garantia de um serviço digno de transporte sobre trilho para os trabalhadores.

Em Brasília, enfrentando a truculência do governo Roriz, os metroviários conseguiram reverter a terceirização das áreas operacionais e hoje, com a categoria renovada e fortalecida, buscam garantir a ampliação de seus direitos.

Agora em São Paulo, quando os ventos privatizantes já não sopram com a mesma força da década de 90, o tucanato paulista comandados por Alckmin e Serra, tentam retomar o processo de privatização do metrô, utilizando a famigerada PPP. Mas os metroviários paulistas não baixaram a guarda e conseguiram na luta e na justiça, paralisar temporariamente o processo.

A campanha contra a privatização do metrô paulista, desenvolvida pelo Sindicato, pode ganhar a população e ser um importante instrumento de luta contra a volta daqueles que em 2002 pareciam que tinham ido, mas pelo que assistimos nestes últimos meses, não foram e estão assanhadíssimos para voltar.



FIQUE POR DENTRO

RELATOR DÁ PARECER FAVORÁVEL À REGULAMENTAÇÃO DA PROFISSÃO METROFERROVIÁRIA



Deputado federal Francisco Appio, relator do PL 5654/2005

minação adotada para as várias funções e passando pela jornada de trabalho e pelas faixas salariais, mesmo no caso do exercício de atividades idênticas. O projeto de lei em foco tem por alvo corrigir tais distorções e compatibilizar o tratamento conferido aos trabalhadores dessas empresas em todo País, dando-lhes um regulamento mínimo para a profissão, com salário e jornada de trabalho unificados nacionalmente.

Trata-se de iniciativa meritória, sem dúvida, visto que o disciplinamento pretendido vai contribuir para a melhoria da prestação do serviço.”

Leia o Relatório completo, o voto e as emendas apresentadas acessando a página da Fenametro na internet (www.fenametro.org.br).

Agora o projeto deverá ser votado pela Comissão de Viação e Transporte, e sendo aprovado, será apreciado por mais duas comissões (Trabalho e Constituição e Justiça) antes de ir para votação no Plenário da Câmara dos Deputados. Como podemos ver demos apenas o primeiro passo para garantir a aprovação do projeto, mas este primeiro passo foi extremamente positivo com o posicionamento do deputado Francisco Appio. Os metroviários e ferroviários agradecem.

DIA DO METROVIÁRIO

A Comissão de Constituição e Justiça da Câmara dos Deputados aprovou, no dia 07/03, o projeto de lei nº 4505/04, também de autoria do deputado federal Jamil Murad, que institui o dia 26 de outubro como Dia Nacional do Trabalhador Metroviário. Agora este PL segue para redação final e será submetido a votação em segundo turno na CCJ, onde deve ser aprovado em caráter conclusivo. Depois disso, será submetido à apresentação de emendas no prazo de cinco sessões, e em seguida irá a plenário para votação. Mais adiante será encaminhado ao Senado, onde passará pelos mesmos trâmites.

No último dia 30 de março, o deputado federal Francisco Appio (PP/RS), relator do projeto de lei 5654/2005, de autoria do deputado federal Jamil Murad (PCdoB/SP), apresentou seu relatório, parecer e voto à Comissão de Viação e Transporte da Câmara dos Deputados sobre este projeto que regulamenta a profissão do trabalhador metro-ferroviário.

O parecer é muito positivo, pois além de ser favorável ao projeto de lei o deputado ainda apresenta duas emendas que aperfeiçoam o projeto original. Reproduzimos abaixo parte do voto do relator:

“Tem razão o ilustre Autor quando aponta o notável desenvolvimento alcançado pelo transporte sobre trilhos em nossos maiores centros urbanos, nas modalidades metroviária ou ferroviária, operando no subterrâneo ou a céu aberto. Dada à sua boa performance nos quesitos de rapidez, segurança e eficiência no transporte de passageiros, esse modal foi implantado em várias cidades brasileiras, sendo operado tanto por empresas públicas, como por empresas privadas.

Ocorre que essa situação resulta em grandes disparidades com relação à condição funcional dos trabalhadores dessas empresas, a começar pela deno-

Salário ameaçado no Distrito Federal

Os metroviários do Distrito Federal continuam em campanha salarial. Sua data base é 1º de março, mas a luta destes companheiros em defesa de seus direitos continua acirrada. O governo distrital ofereceu 64,45% de reajuste salarial (20% em março e setembro e 24,45% em dezembro), mas condicionou a concessão deste direito à liberação de verbas do governo. Sem pensar duas vezes o Sindicato recusou a proposta e prossegue mobilizado e organizado junto à categoria para conquistar o reajuste sem esta condicionante.

Não há economia de esforços para isso, tanto é que a categoria iniciou suas mobilizações em janeiro. Já em 21/01 aconteceu uma grande assembléia na estação de Taguatinha, para que a categoria aprovasse a pauta de reivindicações que, com a presença maciça dos trabalhadores, foi aprovada e encaminhada à empresa.

Os metroviários do Distrito Federal reivindicavam reajuste linear de 6% a partir de 1º de março, a fim de recompor as perdas salariais ocorridas em 2005; 20% a título de aumen-

to real de salário; abono no valor de R\$ 2.400,00; gratificação por atividade metroviária no valor de 50% do salário-base do empregado; auxílio alimentação de R\$ 550,00 mensais, entre outros direitos.

Passados os meses de janeiro e fevereiro, a empresa transmitiu um comunicado via Intranet, afirmando que em reunião com o Sindicato no dia 03/03 apresentaria uma proposta. No entanto, “na hora H”, adiaram seu compromisso para o dia 09/03, e assim prosseguiram tentando embromar os trabalhadores.

Só em 28/03 a categoria reunida em assembléia na estação Central pôde aprovar algumas propostas da empresa, como a de incorporação do abono salarial ao auxílio alimentação. No entanto, foi apenas em 29/03, depois de depositar o primeiro pagamento já reajustado, que

a empresa enviou o acordo coletivo ao Sindicato. Foi então que veio à tona o quanto a empresa ainda queria embromar os trabalhadores, pois ela não incluiu no Acordo as demais parcelas do reajuste, submetendo-as ao fornecimento de verbas do governo Distrital, entre outras coisas.

O Sindicato continua tentando negociar esta situação com o Metrô, para impedir que sejam impostos prejuízos aos trabalhadores metroviários, que por sua vez se mantêm organizados e em unidade, legitimando a ação do Sindicato na defesa de seus direitos e conquistas.



1ª assembléia da campanha salarial 2006 dos Metroviários do Distrito Federal. Mais de 200 trabalhadores estiveram presentes

Mineiros terão acréscimo de 50% no salário

No dia 13/03/06, o Tribunal Superior do Trabalho (TST) julgou procedente a reivindicação dos metroviários de acréscimo de 50% ao salário de parte da categoria (associados ao Sindicato no ano de 2000), inclusive com pagamento retroativo a partir de janeiro de 1997. Mas não foi à toa que o Sindicato dos Metroviários de Belo Horizonte tomou a iniciativa de recorrer à justiça para incorporar mais esta conquista aos direitos da categoria.

Em 1997, a empresa concedeu, na capital mineira, abono de 50% apenas aos seus funcionários de confiança, deixando para os demais 372 metroviários a proposta de aumento salarial de 2% e, em troca de direitos do Plano de Benefícios e Vantagens, um abono de R\$ 600,00. Por não concordar com a proposta, o SindMetro-BH não assinou o acordo coletivo naquele ano, resistindo a esta proposta indecorosa.

Diante da indignação da cate-

goria com esta injustiça e discriminação, em 2000, o Sindicato protocolou uma ação trabalhista representando os seus sindicalizados, para que os mesmos também tivessem direito ao aumento de 50%, inicialmente concedido apenas aos trabalhadores de confiança da empresa. Perdeu na 1ª instância, mas em seguida o TRT reavaliou o processo e deu causa ganha aos metroviários.

Em contrapartida, a empresa recorreu ao Tribunal Superior do

Trabalho (TST), alegando que o Sindicato não tem legitimidade para entrar com ações representando a coletividade dos metroviários, mas não adiantou. O TST reconheceu a legitimidade da entidade e manteve a vitória dos trabalhadores.

A sentença já está dada, faltando a sua execução. A CBTU, empresa que opera o metro mineiro, sabe que deve, mas continua tentando reverter a situação. Vitória da categoria!

Metroviários de SP barram licitação da Linha 4 – Amarela

Depois de cinco meses de muita luta e mobilização, o Sindicato dos Metroviários de São Paulo conseguiu suspender a licitação que seria realizada no dia 24 de março, que sob a máscara da Parceria Público-Privada - PPP, viabilizaria a entrega da futura Linha 4 do metrô paulista à iniciativa privada.

Esta conquista se deu por meio de uma representação protocolada no Tribunal de Contas do Estado (TCE) de SP no dia 16/03, e uma ação no Tribunal de Justiça, no dia

seguinte. A primeira foi encabeçada pelo deputado estadual Nivaldo Santana (PCdoB) e subscrita pelo também deputado estadual Simão Pedro (PT), com o objetivo de anular a licitação de concessão da Linha 4 - Amarela para a iniciativa privada, alegando várias irregularidades e ilegalidades no processo. A festa pelo sucesso desta ação aconteceu no dia 21/03, pois o TCE acatou a representação dos deputados.

Já a segunda se trata de uma ação civil pública, subscrita pelos presi-



O deputado Nivaldo Santana fala no ato, ao seu lado o deputado estadual Simão Pedro (PT) - os dois subscreveram a representação no Tribunal de Contas do Estado

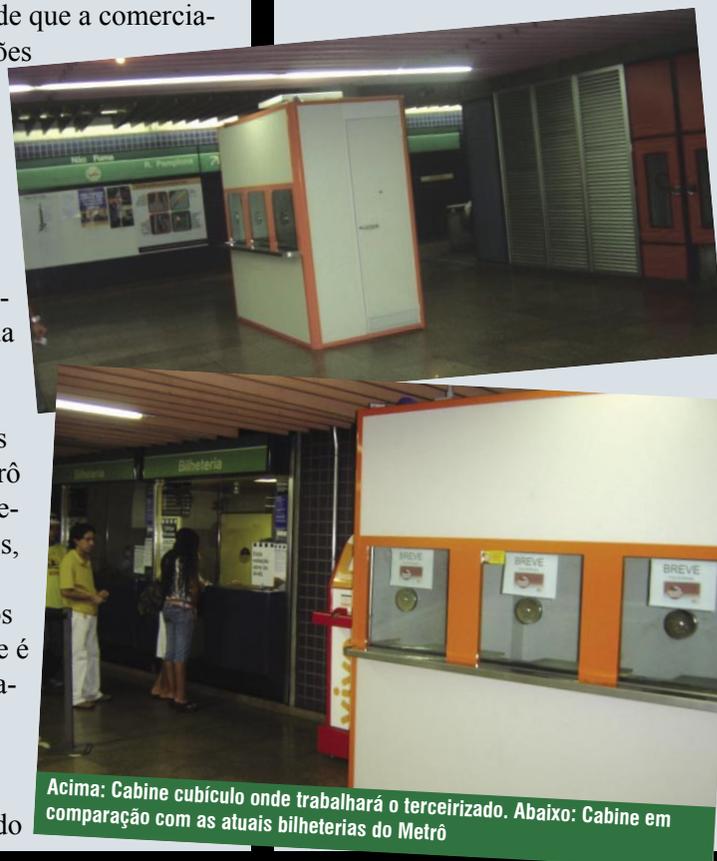
MAURICIO MORAIS

TERCEIRIZAÇÃO DAS BILHETERIAS

De forma paralela a tudo isso, o Sindicato está lutando contra a terceirização da recarga do Bilhete Único que integra os transportes metroviário, ferroviário e de ônibus. Sob a alegação de que a comercialização dos cartões magnéticos já é realizado pela Prefeitura, que terceiriza a atividade, o Metrô alugou espaço para uma empresa terceirizada da Prefeitura, que instalou cabines-cubículo nas estações do metrô para a venda e recarga dos cartões, terceirizando a atividade fim dos metroviários que é a venda de passagens.

O Sindicato acionou a Delegacia Regional do

Trabalho/SP e o Ministério Público do Trabalho e aguarda parecer destas autoridades contra mais esta medida descabida do governo do estado e do Metrô.



Acima: Cabine cubículo onde trabalhará o terceirizado. Abaixo: Cabine em comparação com as atuais bilheterias do Metrô

dentos da Fenametro, dos Sindicato dos Metroviários de SP, Engenheiros de SP, Advogados de SP, Trabalhadores de Água e Esgoto (Sintaema), e pelos presidentes regionais do PT, PCdoB e PSOL. Subscrevem ainda a ação representantes de entidades juvenis, comunitárias e estudantis, que defendem a manutenção do metrô paulista público e estatal.

Neste segundo processo, a ação do advogado do Sindicato, Dr. Paulo Cunha, teve influência de-

terminante para que seu final fosse bem sucedido. Isso porque depois de ter negado seu pedido de liminar na 11ª vara da Fazenda Pública, Dr. Paulo entrou com recurso e obteve a liminar que também determinava a suspensão da licitação.

E isso ocorreu um dia antes da abertura dos envelopes que determinariam a empresa que venceria a licitação, e horas antes do ato de lançamento da campanha “Diga não à privatização do Metrô”.



Edgar Vaz, vice presidente da Fenametro, fala sobre a privatização do Metrô no Rio de Janeiro

Logo, com duas ações ganhas, uma no TCE e outra no Tribunal de Justiça, a abertura dos envelopes foi suspensa.

RETROSPECTIVA

Em outubro de 2005 o governo de Geraldo Alckmin e a direção da Cia. do Metropolitano de São Paulo deram início ao processo de concessão da Linha 4 – Amarela à iniciativa privada com base na legislação estadual e federal que regulamenta a Parceria Público Privada, a famigerada PPP.

De acordo o projeto proposto, a Linha 4 – Amarela deverá ser explorada pelo setor privado durante 30 anos, sendo que este investirá apenas 27% do empreendimento (aproximadamente R\$ 300 milhões), enquanto o governo do estado entrará com 73% dos recursos (perto de R\$ 1 bilhão).

Há ainda o fato de que, se a arrecadação tarifária não atingir a meta estabelecida, o governo terá a obrigação de pagar a diferença. E para piorar, o governo de SP abrirá mão dos rendimentos da utilização comercial do espaço do metrô e seus arredores, por lojas e shoppings, por exemplo.

Ora, se o governo estadual vai investir a maior parte do valor do empreendimento e ainda pagará pelo prejuízo da empresa privada, há mesmo razões para jogar o metrô de São Paulo nas mãos do setor privado? A

impressão que fica é que esta iniciativa é apenas um passo para a privatização de todo o sistema de transporte metroviário da cidade.

AÇÕES

No dia 19/10 governo do estado e Cia. realizaram uma audiência pública, com o objetivo de apresentar seu projeto de privatização do metrô. A Fenametro e o Sindicato dos Metroviários de SP estiveram presentes nesta atividade com faixas de protesto e fizeram suas intervenções contra este processo.

Depois disso, a Fenametro e o Sindicato solicitaram a realização de uma nova audiência à Comissão de Serviços e Obras e à de Transportes da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo, para que os trabalhadores e sociedade pudessem obter respostas aos seus questionamentos, pois na primeira audiência a empresa respondeu apenas as perguntas que lhe convinha, e mesmo assim de forma subjetiva.

O requerimento da Fenametro e Sindicato foi aprovado e a audiência aconteceu na própria Assembléia Legislativa, no dia 06/12, contando com o apoio dos deputados estaduais Zico Prado, Antonio Mentor e Simão Pedro, do PT; e Ana Martins, do PCdoB.

SEMINÁRIO

Com o objetivo de informar e envolver todos os interessados no processo de impedimento da privatização do metrô, o Sindicato dos Metroviários de SP realizou um seminário no Sindicato dos Engenheiros de SP, em 12/12, contando com a participação de estudiosos sobre o assunto, do advogado Dr. Paulo Cunha, e do secretário de Transportes Metropolitanos, Juranir Fernandes.

Foi nesta ocasião que o secretário afirmou que não será possível obrigar a empresa privada a assinar embaixo do acordo coletivo dos metroviários que já estão na ativa.

NA RUA

Já em 2006, Fenametro e Sindicato investiram na entrega de informativos para a população, prosseguiram na busca do apoio de

parlamentares e se prepararam para entrar na justiça contra a privatização do Metrô.

No dia 23/03 promoveram o ato de lançamento da campanha “Diga não à privatização do metrô”, na Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo. O presidente da Fenametro, Wagner Fajardo coordenou a mesa desta atividade.

O vice-presidente da Fenametro, Edgar Coelho Vaz, que também é ex-presidente do Sindicato dos Metroviários do Rio de Janeiro fez uma exposição sobre as mazelas provocadas pela privatização do metrô do Rio de Janeiro, que piorou a qualidade do serviço, aumentou as tarifas e atacou direitos dos trabalhadores.

Para reforçar, Oscar Arturo, sindicalista metroviário de Buenos Aires e coordenador do corpo de delegados sindicais, contou como se deu o processo de entrega do metrô em Buenos Aires, reforçando os mesmos problemas relatados por Edgard, e transmitiu um vídeo com cenas de enfrentamento entre trabalhadores do metrô e a polícia Argentina.

Todas as entidades que assinaram a vitoriosa ação coletiva que suspendeu a licitação de concessão da Linha 4 – Amarela à iniciativa privada também estiveram presentes no ato, assim como lideranças de outras entidades. Seus representantes deixaram clara a disposição de lutar pelo metrô público e estatal, dando mais força e legitimidade para a luta dos metroviários paulistas.

**DENÚNCIAS
CONTRA O
CITIBANK AO
CITIBANK**

A luta contra a privatização no Rio de Janeiro ganha formas distintas.

Cansados de não conseguir respostas para os problemas que ocorrem na Opportrans, a concessionária privada do metrô carioca, o Sindicato dos Metroviários do Rio de Janeiro, apoiado pela Fenametro, fez severas denúncias ao Conselho de Ética do Citigroup, atual controlador da empresa.

Entre elas, a falta de pessoal, as condições em que se opera o metrô e, principalmente a falta de segurança que impera no sistema.

A resposta não tardou a vir. De forma autoritária, a empresa mandou arrancar de seus quadros os informativos do sindicato carioca e impediu que se fizesse uma pesquisa de opinião com os funcionários sobre o Acordo Coletivo que se inicia.

Essa imediata retaliação, que é proibida pelo próprio Conselho de Ética do Citigroup, fez com que fossem enviadas novas denúncias aos conselheiros.

O que se espera é que o controlador tome medidas sérias – se é que eles cumprem o seu Código de Ética – contra mais esse absurdo perpetrado pela operadora privada, sua subsidiária.



MAURÍCIO MORAIS



MAURÍCIO MORAIS

Plenário do lançamento da Campanha Contra a Privatização da Linha 4 do Metrô de São Paulo



CONGRESSO EM RECIFE

O Sindicato dos Metroviários de Pernambuco fará o seu IV Congresso entre os dias 26 e 28 de abril, na cidade de Carpina (PE). Assim como em São Paulo, o Congresso do SindMetro-PE será fundamental para o futuro dos trabalhadores da categoria, também por estarem vivendo um ano eleitoral, e ainda mais pelo fato de a STU de Recife estar ameaçada pela estadualização, o que poderá ocasionar graves prejuízos aos trabalhadores e à sociedade. A atividade terá a participação de 60 metroviários que representarão os 1100 que compõem a categoria. Seu tema será “Metror: 20 anos defendendo o transporte público e de qualidade”.

CONGRESSO EM SÃO PAULO

O 8º Congresso do Sindicato dos Metroviários paulistas acontecerá em Atibaia, de 27 a 30 de abril. Será um momento determinante para o futuro de nosso país e de todos os seus trabalhadores, principalmente em um contexto em que a Linha 4 – Amarela está ameaçada de ser privatizada. Sua realização antecederá a campanha

salarial de maio, o 25º aniversário do Sindicato, em agosto, e as eleições para presidente da República, governadores, senadores e deputados estaduais e federais, em outubro. Cerca de 250 delegados eleitos pelos companheiros de base entre 27/03 e 03/04 participarão da atividade, que terá o tema “Metroviários nos trilhos do futuro”.

FORTALEZA EM CAMPANHA SALARIAL

Com data base em 1º de maio, o Sindicato dos Metroviários em Fortaleza está organizado para lutar em sua primeira campanha salarial depois da regionalização. Antes a entidade negociava com o governo federal, e junto com outras categorias. Agora fará este processo sozinho, e diretamente com o governo estadual. Assembléia da categoria já aprovou a pauta de reivindicações, que também já foi protocolada na empresa. Além da forma de negociação, outra novidade desta campanha é que os metroviários estão reivindicando a Participação nos Resultados da empresa.

TST BARRA TERCEIRIZAÇÃO NO DISTRITO FEDERAL

A Seção de Dissídios Coletivos (SDC) do Tribunal Superior do Trabalho manteve a maior parte das cláusulas estabelecidas no dissídio coletivo entre a Companhia do

Metropolitano do Distrito Federal e o Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários do DF (Sindmetrô – DF). Entre os pontos mantidos pelo TST, está a cláusula 8ª do dissídio, que prevê a implementação de medidas pela empresa a fim de evitar a contratação de mão-de-obra intermediada ou temporária para atividades características da empresa. O Metrô tentou reverter a decisão, mas o TST manteve sua determinação. “É absolutamente razoável a determinação contida na cláusula, no sentido de desestimular, especificamente quanto às atividades pertinentes aos empregados do Metrô, a utilização de mão-de-obra de trabalhadores terceirizados ou temporários contratados com salários superiores aos pagos pelo próprio Metrô”, afirmou o ministro Moura França, relator da decisão tomada no julgamento.

FISCALIZAÇÃO NA OPPORTRANS/RJ

A Fenametro e o Sindicato dos Metroviários do RJ participaram de uma vitória nas dependências da Opportrans, em 14/03, após terem registrado denúncias de irregularidades cometidas pela empresa na Delegacia Regional do Trabalho do Rio de Janeiro, e a convite deste órgão fiscalizador.

Os especialistas em Segurança e Saúde do Trabalhador da DRT comprovaram irregularidades cometidas pela empresa, como o excesso de

horas extras, dependências físicas sem nenhuma condição de trabalho, entre outras.

Agora aguardamos o laudo da vitória para conhecermos as possíveis sanções e autuações que a empresa vai sofrer. No entanto, independente desta vitória, as denúncias têm que continuar e as averiguações, por parte das autoridades competentes, têm que ser cobradas.

METROVIÁRIOS DE BH CONTRA O BID E FMI

Fora o BID e o FMI, Chega de miséria e exploração, Não à regionalização do Metrô. Com essas palavras de ordem o SINDIMETRO-BH e a Fenametro participaram das manifestações contra a Reunião Anual do BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento), junto com o MST, sindicatos e a CUT-MG.

Os metroviários têm motivos de sobra para protestar contra a presença do BID: são os empréstimos do BID cedidos ao governo federal que, em suas cláusulas, exigem a extinção da CBTU e a regionalização dos Metrôs, num frontal ataque aos direitos dos trabalhadores e ao patrimônio público.

Para impedir a manifestação contra esses verdadeiros “sanguesugas” das riquezas nacionais, o governador Aécio Neves colocou toda a repressão policial nas ruas de Belo Horizonte, jogando por terra a máscara de “estadista democrata”!

Metrofor mais uma vez não comparece ao debate

Mais uma vez a direção do METROFOR não foi à Assembléia Legislativa do Ceará para debater os 08 anos do projeto METROFOR e a situação dos funcionários transferidos da CBTU por sucessão trabalhista. A audiência, proposta pela deputada estadual Iris Tavares (PT), aconteceu no dia 13 de março.

Essa foi a terceira audiência que a empresa deixa de comparecer, desrespeitando assim, os parlamentares e os funcionários que estavam presentes. Mesmo com a ausência do METROFOR, o debate foi realizado contando com a presença de

vários deputados, o SINDMETRO e a FENAMETRO. Todos foram unânimes ao lamentar a atitude da empresa, porém ficou aprovado que a Comissão de Viação e Transporte irá CONVOCAR o METROFOR para uma reunião onde será novamente aberto o debate sobre nossa situação. Na oportunidade, o SINDMETRO colocou sua preocupação com a falta de manutenção do sistema atual. Hoje já são 25% dos trens parados na linha sul, isto é, das quatro composições que circulavam diariamente, hoje só temos 3 composições. Os carros a cada dia

que passa ficam mais degradados, e, o que é mais grave, o convênio assinado entre o Governo Federal e o Governo Estadual garante apenas dinheiro para construir parte do metrô e nada fala sobre a manutenção do atual sistema. Se continuar assim, o que vai acontecer é que não vamos ter trem elétrico e os atuais vão parar por falta de manutenção.

Outro assunto debatido foi o projeto de lei que cria o Plano de Cargos dos funcionários do METROFOR. O sindicato colocou sua preocupação com o projeto que está na casa. Como já dissemos em ou-

tras oportunidades ele é muito ruim, discriminatório com os funcionários que vieram da CBTU, além de não conceituar e classificar o que é CARGO DE CONFIANÇA, CARGO COMISSIONADO E FUNÇÃO GRATIFICADA. Após a palavra do sindicato, os parlamentares presentes colocaram-se à disposição da categoria para modificar o texto da mensagem do governador. Para tanto, já foram apresentadas várias emendas ao projeto. Os metroviários cearenses estão convencidos de que só com muita luta e organização poderão vencer mais essa batalha.

Metrô gaúcho demite aposentados

A direção do metrô de Porto Alegre pretende demitir os 117 metroviários aposentados da empresa a partir de 17/04, sob a justificativa de que uma resolução interna da estatal determina que a concessão da aposentadoria extingue o contrato de trabalho de seus funcionários. O mais intrigante é que haverá exceções neste processo, pois será o presidente da empresa que resolverá quem deve ser demitido, ferindo os princípios de isonomia e igualdade.

No entanto, antes mesmo desta medida entrar em vigor, a empresa já começou a enxugar seus quadros e demitiu 10 metroviários aposentados, utilizando-se de argumentos insuficientes em todos os casos.

Ao tomar conhecimento destas práticas, o Sindicato dos Metroviários do Rio Grande do Sul começou a tomar as providências cabíveis para garantir os direitos destes trabalhadores.



Durante FSM em 2004 os metroviários gaúchos já denunciavam as arbitrariedades da Trensurb

Segundo o diretor da entidade e secretário de assuntos de aposentadoria da Fenametro, Eliezar Bazarelli Pereira, além de fazer as devidas ressalvas no momento das homologações, o Sindicato entrará com uma ação individual para

reverter as demissões já consumadas, e permanece em estudo jurídico para embasar a ilegalidade da resolução da empresa. Para tanto, também terá como suporte uma Ação Direta de Inconstitucionalidade que está tramitando no Supremo Tribunal Federal, e deverá deixar claro que a concessão da aposentadoria não extingue contrato de trabalho.

Enquanto isso, os metroviários permanecem mobilizados e certos de que terão mais uma vitória contra a intransigência da empresa, conforme ocorreu na luta contra a tentativa de terceirização das bilheterias do metrô, em julho de 2005, quando a categoria paralisou suas atividades por 5 dias.

A Fenametro e o Sindmetro-RS repudiam esta atitude da empresa e não vão transigir na resistência e na denúncia destes que traem a categoria e aplicam na Trensurb, que é uma empresa ligada ao governo Lula, os mesmos métodos utilizados pelos tucanos contra os metroviários paulistas.

PARALISAÇÃO IRRESPONSÁVEL DA OBRA DA LINHA SUL

Desde o dia 1º de fevereiro a CBTU paralisou as obras da linha sul do metrô de Recife por absoluta falta de recursos. Isto porque os Ministérios da Fazenda e Planejamento simplesmente cortaram todas as possibilidades de alocação de recursos no projeto de orçamento encaminhado e já apreciado pelo relator do orçamento, deputado

O mais escandaloso é que a justificativa para promover esta discriminação contra o povo pernambucano é que o governo de Pernambuco não aceita a estadualização draconiana que o Ministério da Fazenda quer impor.

Pela proposta da turma do Palocci, para se alocar qualquer recurso para o metrô o governo do estado tem que assumir a gestão completa do sistema e a União se desobriga completamente, num prazo de dois anos, da responsabilidade sobre os subsídios e recursos para sua operação.

A paralisação da obra é de uma completa irresponsabilidade. Ela foi paralisada sem nenhum planejamento, e ignorando a determinação do presidente Lula para a liberação de recursos que evitassem este descalabro.

Para se ter uma idéia, não há recursos previstos nem para a segurança e guarda dos equipamentos já instalados nas estações e vias, que se forem danificados ou roubados não terão garantia de imediata reposição, caso a obra seja retomada.

Realmente esta medida é insana. Esperamos que com a saída de parte significativa dos que ocupavam o Ministério da Fazenda, possamos garantir a retomada das obras e o início urgente da operação deste importante serviço para a população pernambucana.

Seminário metroferroviário

A Fenametro esteve presente no IV Seminário Metroferroviário, realizado nos dias 07 e 08 de março, no Rio de Janeiro, para travar debates a respeito dos seguintes pontos: desenvolvimento de sistemas sobre trilhos; integração intermodal e material rodante e sistemas.

É certo que as opiniões dos presentes – patronato em sua grande maioria – são contrárias em muitos pontos das dos trabalhadores do setor, mas não se pode perder de vista que os investimentos no setor metroferroviário sempre serão importantes para toda a sociedade.

Ainda que a presença do patronato tenha sido majoritária, é importante registrar que o estado de São Paulo se fez presente de forma maciça nesta atividade, assim como representantes de praticamente todos os estados onde existe metrô, com o objetivo de tentar fazer avançar os debates em torno de investimentos para o setor, já que esta é uma das formas determinantes para mantermos a valorização do transporte metroferroviário.

Seguindo esta lógica, por mais que haja resistência dos empresários para investir no setor, temos

que ter claro que apesar da grande capacidade para buscarmos investimentos, vivemos um ano eleitoral, e os estados estão com sua capacidade de endividamento completamente esgotada, além da Lei de Responsabilidade Fiscal que inviabiliza quaisquer investimentos.

O seminário deixou claro que os trabalhadores também têm que pressionar os governos estaduais e federal para garantirmos a expansão dos sistemas metroferroviários, ao contrário do que vem ocorrendo em Recife, Belo Horizonte, Rio de Janeiro e Fortaleza.

INTERNACIONAL

Privatização do metrô de Buenos Aires

MAURÍCIO MORAIS



Há muito a entrega do patrimônio público à iniciativa privada ameaça diversos estados do Brasil com a queda da qualidade dos serviços prestados e a retirada de direitos. Por isso, torna-se necessário conhecermos a trajetória dos metroviários de Buenos Aires, que muito sofreram com a privatização do sistema, e até hoje sofrem com algumas seqüelas desta nefasta ação do governo neoliberal da Argentina. É preciso ter conhecimento destas informações para estabelecermos um paralelo com a nossa história e prosseguirmos mobilizados e organizados contra este mal.

OSCAR ARTURO, sindicalista metroviário de Buenos Aires e coordenador do Corpo de Delegados Sindicais, esteve em São Paulo para participar do ato de lançamento da campanha “Diga não à privatização do metrô” que aconteceu em 23/03, na Assembléia Legislativa do Estado de SP, e expôs ao “Metroviários do Brasil” mais detalhes sobre o processo de privatização desencadeado em Buenos Aires, demonstrando que vivemos o mesmo risco de perda de postos de trabalho, direitos e conquistas, mas que nossas condições são bem diferentes. Na Argentina não havia resistência que

pudesse barrar o processo. Já no Brasil os trabalhadores estão organizados, já venceram duas ações na justiça e contam com apoio de diversos setores da sociedade. O negócio então é lutar e resistir pela garantia do metrô público, estatal e de qualidade.

COMO ERA A CORRELAÇÃO DE FORÇAS POLÍTICAS QUANDO O METRÔ DE BUENOS AIRES FOI PRIVATIZADO?

OA - No início da década de 90 o governo de Carlos Menen estava em um de seus melhores momentos. Ele assumiu a presidência da Argentina com amplo apoio popular, mas logo que assumiu o cargo fechou aliança com a ultra-direita, e então começou a implantar sua política de privatização. Como o metrô é uma estatal federal, logo entrou na lista de prioridades.

COMO OS TRABALHADORES ESTAVAM ORGANIZADOS?

OA - A principal central sindical do país, a CGT, estava atrelada ao governo, e por isso havia grande dificuldade para os trabalhadores se mobilizarem contra esse processo. Eles fizeram uma grande campanha a favor da privatização. Diziam que também seria bom para os trabalhadores, e a central que teoricamente nos representava não cumpriu o seu papel no sentido de informar e esclarecer o que realmente significa a privatização do metrô. O governo chegava a propor que os Sindicatos apoiassem o processo em troca de ações da empresa. Em meio a tudo isso, os companheiros do setor de telefonia foram os mais organizados, porém, diante da correlação de forças, suas ações não foram suficientes para barrar o processo.

Não basta que apenas o Sindicato se organize. Os trabalhadores têm que se envolver. É inadmissível que a categoria permaneça de fora desta campanha em defesa do seu emprego, direitos e conquistas.

Praticamente todos os serviços públicos essenciais acabaram privatizados.

QUAIS FORAM AS CONSEQÜÊNCIAS DESTA PRIVATIZAÇÃO?

OA - A empresa que assumiu o metrô logo propôs um Plano de Demissões Voluntária, conseguindo a adesão de muitos trabalhadores. Dos 4.400 funcionários, cerca de 3.500 foram demitidos, enquanto os que eram contratados tinham jornadas de trabalho mais extensas e salários reduzidos pela metade. A iniciativa privada manteve o funcionamento do metrô com o quadro de pessoal enxuto, para atender as funções imprescindíveis para a empresa e, pra piorar, impediu contato com o sindicato, o que facilitou a instalação do terror no ambiente de trabalho. Só depois dos oito primeiros meses de

privatização é que a empresa chamou o sindicato para participar do processo. Mas daí o terror já estava instalado.

QUAIS SÃO AS EXPECTATIVAS DOS TRABALHADORES E SOCIEDADE?

OA - Já em 1997 conseguimos nos organizar e fazer oposição aos peronistas. Fizemos uma greve de um dia para defender postos de trabalho, pois a empresa estava tentando demitir e acumular funções. Também conquistamos reajustes salariais e a redução da jornada de trabalho para 6 horas. Mas isso aconteceu porque aproveitamos a fragilidade da crise política causada pela queda de Dela Rua. Mais recentemente, chegamos a entrar em um confronto armado com a polícia para conseguirmos incluir companheiros terceirizados no acordo coletivo dos metroviários. E assim temos feito nossa luta contra a desvalorização dos trabalhadores.

O QUE PENSA SOBRE O PROCESSO QUE ESTÁ EM CURSO EM SÃO PAULO COM RELAÇÃO À LINHA 4 – AMARELA?

OA - Vejo esta tentativa de privatização com muita preocupação, mas ao mesmo tempo acho que os metroviários de São Paulo têm todas as condições para conseguir garantir seus direitos e conquistas. A situação é bem diferente da que vivemos em Buenos Aires. É muito possível que a experiência de lá não se repita aqui, onde o Sindicato está empenhado em barrar este processo, promovendo uma ampla campanha e fornecendo bastante informação aos trabalhadores e cidadãos. Aqui não é possível alegar desconhecimento. Porém, não basta que apenas o Sindicato se organize. Os trabalhadores têm que se envolver. É inadmissível que a categoria permaneça de fora desta campanha em defesa do seu emprego, direitos e conquistas.

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: Edgard - RJ; Secretário Geral: Schuster - RS; Tesoureiro: Raimundo - SP;
1º Tesoureiro: Onofre - SP; Imprensa: Ronaldo - RJ; Saúde: Cirano - PE; Pol. Sind.: Innocência - PE; Formação: Cassiano - DF; Tecnologia: Anchieta - CE; Mulher: Ivânia - SP; Ass. Discr. Racial: Rosa - SP; Rel. Intersind.: Alda - MG; Ass. Aposentadoria: Eliezar - RS. Jornalista Responsável: Marcela F. Oliveira, MTB: 45247. Criação e Diagramação: Andocides Bezerra.
Página na Internet: www.fenametro.org.br. E-mail: fenametro@fenametro.org.br