

Greve vitoriosa garante acordo coletivo no DF

Os metroviários brasilienses tiveram de lutar muito para conseguir fechar o acordo coletivo de 2010. Com data-base em 1º de abril, a categoria se viu obrigada a cruzar os braços durante seis dias do mês de março, além de protestar em frente ao Palácio dos Buritis para forçar o Governo do DF a negociar e atender suas reivindicações.

Tanta mobilização por parte dos metroviários brasilienses deu resultado. No dia 26 de março, depois de muita negociação, foi fechado um acordo com o Metrô-DF. A categoria pôde então comemorar conquistas importantes: reajuste salarial total de 19,41%; aumentos do auxílio-alimentação de R\$ 450 para R\$ 591,80 e do auxílio-creche de R\$ 115 para R\$ 150; incremento de 10% do plano de saúde e ampliação da licença-maternidade para 6 meses.

O acordo entre o sindicato e a empresa também prevê a criação de comissões para discutir a redução da jornada de trabalho e para estudar a regulamentação do benefício de gratificação por titulação.

“Outro grande avanço foi o fim do desconto do DSR (descanso semanal remunerado) por atraso. Essa medida traz libertação para os trabalhadores, já que começamos a trabalhar às 5h30 e em Brasília o transporte é muito difícil neste horário, e muitas chefias não justificavam nem atraso de 15 minutos”, explica Carlos Alberto Cassiano, secretário de administração e finanças do Sindimetro-DF e diretor da Fenametro.

O passo a passo da greve

O primeiro dia de greve se deu no dia 15 de março. Sem acordo com o Metrô-DF, que pretendia conceder apenas o reajuste do Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC) e 10% no auxílio-creche e auxílio-alimentação, os metroviários paralisaram suas atividades por completo.

Mario Carom, presidente do Tribunal Regional do Trabalho (TRT), não proibiu a greve, mas exigiu que o sindicato mantivesse 60% dos quadros e da frota funcionando das 6h às 9h, 80% das 16h e 19h e outros 30% nos demais períodos.

No dia 16 de março, o Sindimetro-DF trabalhou com apenas 30% do

total de seu efetivo, mas cumpriu as determinações da Justiça. Em audiência realizada no TRT, no mesmo dia, ficou acordada a suspensão da greve até o dia 22 para a abertura de negociações entre a empresa e o sindicato.

Durante o período determinado pelo Tribunal, a empresa, novamente, não aceitou ceder, e a categoria em assembleia decidiu pelo retorno à greve. Nos dias 22, 23 e 24, a categoria realizou a greve de acordo com a determinação judicial, cumprindo o esquema de emergência.

Frente a intransigência da empresa que simplesmente retirou a proposta e a do Tribunal que não se propunha a mediar o conflito, a categoria decidiu realizar greve total nos dias 25 e 26 de março. O presidente do TRT, Ricardo Alencar Machado, mais uma vez se portou como aliado da empresa, e além de não mediar o conflito em audiência de “conciliação” no dia 26, decidiu pelo aumento da multa de R\$ 100 mil para R\$ 250 mil por dia caso a greve continuasse.

Nesta audiência, no entanto, o Metrô-DF reapresentou as propostas anteriormente retiradas e também aceitou abonar os dias parados. Neste mesmo dia, em assembleia geral, os metroviários decidiram aceitar a proposta final negociada com a empresa e o Governo do DF no TRT e encerraram a maior greve realizada pela categoria.

“A categoria aderiu maciçamente à greve e pressionou o governador Wilson Lima em frente ao Palácio dos Buritis. Essa foi uma postura muito importante e o Sindicato mostrou que estava disposto a se mobilizar e recuperar as perdas históricas da categoria que chegavam a 120% desde 1997”, conclui Cassiano.



Os metroviários ficaram parados por 6 dias

3ª Plenária Nacional dos Metroviários

Entre os dias 9 e 11 deste mês, delegados e delegadas de todo o país estarão presentes na cidade de Guarulhos (SP), para a realização da 3ª edição da plenária da categoria.

Serão três dias de debates sobre diversos temas pertinentes a categoria, como as propostas de privatização e terceirização no sistema metroferroviário, além das novas tecnologias a serem implantadas no setor. A situação política e econômica do Brasil e do mundo também será pautada durante o encontro.

Além da 3ª Plenária Nacional dos Metroviários, acontecerá também o 3º Encontro Nacional das Mulheres nos dias 9 e 10.

Segue neste boletim, encarte anexo com os textos-guia para a plenária: Conjuntura Política e Econômica Internacional; Conjuntura Política e Econômica Nacional; Novas Tecnologias no Setor Metroviário e Balanço da Fenametro.



Conjuntura política e econômica internacional



1 – Crises econômicas, agitações políticas e catástrofes naturais são a marca do atual cenário internacional.

2 – Acostumado a ser liderado por nações européias ocidentais e pelos Estados Unidos da América, o mundo assiste agora ao despontar de nações antes ditas periféricas, como Brasil e Índia. Outras potências que andavam adormecidas, caso de China e Rússia, voltam a assumir o papel de protagonistas no mundo globalizado.

3 – Às voltas com problemas como o aumento do desemprego e a queda abrupta do PIB, advindos com a crise econômica que derrubou os mercados financeiros no final de 2008, os países ricos perdem terreno no comércio internacional. O efeito dominó causado pela pior depressão econômica desde 1929, neste momento atinge mais fortemente a Grécia, mas periga se alastrar mundo afora.

4 – Além dos entraves econômicos, os embates políticos vêm se acentuando. Os Estados Unidos estão enfrentando dificuldades no Iraque e no Afeganistão, onde os ataques terroristas não dão trégua. Localizado na mesma região, o Irã está sofrendo grande pressão internacional depois de decidir enriquecer urânio. Temendo o uso da energia nuclear para a fabricação da bomba atômica, americanos e franceses já estudam aplicar sanções econômicas aos persas.

5 – Enquanto isso, a América Latina e o Caribe criam um novo bloco diplomático sem a participação de estadunidenses e canadenses. A integração regional continua a ser defendida pelos presidentes da esquerda, que condenaram duramente o golpe aplicado em Manuel Zelaya, em Honduras, e a instalação de bases militares americanas na Colômbia no ano passado.

6 – Apesar da ascensão ao poder do ex-guerrilheiro tupamaro, José Mujica, no Uruguai, a onda de eleições de presidentes latino-americanos ligados aos movimentos sociais parece ter se enfraquecido com a posse do chileno Sebastián Piñera e do hondurenho Pepe Lobo, políticos que fazem parte da direita tradicional.

7 – Para além dos campos da política, dois terremotos de grande intensidade atingiram a América Latina no primeiro trimestre deste ano. Haiti e Chile foram devastados por abalos sísmicos que superaram os 7 pontos na escala Richter. Com saldo de mais de 200 mil mortos e destruição total de toda a infra-estrutura básica do país, os haitianos estão recebendo ajuda internacional, que ainda não é suficiente para colocar o país de pé. Os chilenos também sofreram muito com o impacto dos tremores de terra e dos tsunamis subsequentes, que destruíram várias cidades do país e vitimaram centenas de pessoas. O presidente Piñera afirmou que serão necessários pelo menos 7 anos para reconstruir o país.

8 – Dentro desta conjuntura, o Brasil se destaca como potência econômica em ascensão. A exploração da enorme reserva de petróleo na Bacia de Campos alçará o país ao patamar dos grandes produtores mundiais da commodity, fato que traz dinheiro e status para a nação.

9 – Politicamente, o país continua procurando um lugar ao sol. Embora tenha ganhado um destaque maior nos últimos anos, o Brasil ainda não dispõe de grande peso nas decisões políticas no cenário internacional. A busca pelo assento permanente no Conselho de Segurança da ONU expõe a intenção dos brasileiros de ganhar mais espaço entre os principais negociadores mundiais.

Conjuntura política e econômica nacional

10 – O Brasil passa hoje por uma maré positiva. Com perspectiva de crescimento de 5,2% do PIB em 2010, segundo dados do Ministério da Fazenda, o país vive um momento de bonança econômica, com estabilidade da moeda e controle dos juros e da inflação.

11 – No âmbito político, os brasileiros estão se preparando para mais uma eleição presidencial, que neste ano, promete novamente estar polarizada entre o PT e PSDB. Embora outros nomes de grande evidência política também estejam envolvidos na disputa, como Marina Silva (PV) e Ciro Gomes (PSB), a atual ministra da Casa Civil, Dilma Rousseff, e o governador de São Paulo, José Serra, devem roubar as atenções dos eleitores e disputar voto a voto a cadeira de presidente da República.

12 – O povo parece estar atento às transformações ocorridas nestes

últimos sete anos de governo Lula, e reconhece que o país avançou na área social e econômica. Mais de 10 milhões de postos de trabalho com carteira assinada foram criados neste período e importantes projetos de transferência de renda foram desenvolvidos, como o Bolsa Família, que hoje atende mais de 12 milhões de famílias.

13 – Os brasileiros puderam assistir também o fortalecimento da economia, com a queda dos juros, o aumento da oferta de crédito e o pagamento da dívida externa. Importante frisar o incremento na venda de casas com o programa Minha Casa Minha Vida e o recorde de vendas de eletrodomésticos da linha branca, de carros e motos com a redução do IPI.

14 – Lula e sua equipe deram passos significativos à frente da Presidência, mas ainda há muito por se fazer. É necessário dizer que o

governo descumpriu uma promessa antiga e não realizou uma reforma agrária efetiva, deixando de assentar milhares de famílias no campo, não removeu muito dos ataques trabalhistas realizados por Fernando Henrique Cardoso e ampliou os limites para o funcionalismo público.

15 – A política ambiental também foi motivo de muita contestação pelos setores que atuam na defesa do meio ambiente. O número de desmatamentos e queimadas não sofreu grandes reduções, a fiscalização das florestas continua insuficiente e a idéia de desenvolvimento sustentável ainda enfrenta grandes entraves dentro do governo. Cabe salientar ainda que neste contexto, em 29 de dezembro de 2009, foi aprovada a Lei nº 12.187, que institui a Política Nacional sobre Mudança do Clima – PNMC.

16 – Outra questão que deve ser acompanhada de perto por toda a sociedade, diz respeito a destinação do fundo social criado a partir dos recursos do petróleo de águas profundas, o chamado Pré-Sal. É necessário que estes recursos tenham mesmo a finalidade de investir em educação, meio ambiente e desenvolvimento científico.

17 – Vale destacar ainda que durante o mandato de Lula, os trabalhadores brasileiros sofreram com o risco de perder direitos consolidados. A tentativa de abortar o Projeto de Lei do Senador Paulo Paim, que acaba com o Fator Previdenciário e elimina este nefasto instrumento de redução do valor das aposentadorias, ainda corre no Congresso Nacional e mantém

em alerta todo o movimento sindical.

18 – Por outro lado, a unidade do movimento sindical tem sido um elemento importante na mobilização e pressão para a efetivação de conquistas para os trabalhadores. A unidade das centrais sindicais na luta pela valorização do salário mínimo e pela redução da jornada de trabalho é um exemplo muito significativo da importância desta unidade. Outro ponto a ser destacado é o consenso construído pelas centrais sindicais para a realização de uma Conferência Nacional das Classes Trabalhadoras no dia 1º de junho próximo. Os metroviários brasileiros devem participar com suas opiniões e como já é tradição da categoria, contribuir com seu espírito de luta, para a unidade dos trabalhadores na busca de seus objetivos imediatos e futuros.

19 – Percebe-se então que o momento atual do país deve ser bem analisado pelos metroviários e demais trabalhadores, que em outubro próximo irão às urnas escolher um novo presidente para comandar o país. É importante que a categoria se conscientize sobre os avanços e os problemas vividos pelo Brasil e tome um posicionamento político sensato desde já. As lutas pela regulamentação da profissão de metroviário, pela redução da jornada de trabalho sem redução de salários, além das mobilizações contra o fator previdenciário e pela defesa de outros projetos que beneficiem os trabalhadores e os sindicatos têm de continuar firmes neste ano e durante todo o mandato do próximo presidente da República.

A questão do transporte e as novas tecnologias no setor metroviário

20 – Desde a década de 60, vem sendo implementada no Brasil uma lógica de priorização do transporte individual em detrimento do transporte coletivo, tendo como principal instrumento o desenvolvimento da indústria automobilística e a busca permanente de adaptação das cidades para atender melhor a circulação dos automóveis.

21 – Esta política, que teve seu ponto alto durante a década de 1990, promove no início do século XXI um verdadeiro caos urbano, com a paralisação das cidades provocada pelo aumento indiscriminado da quantidade de automóveis nas ruas. Mesmo com essa situação, o governo federal ainda hoje, continua privilegiando este setor industrial com constantes isenções fiscais, o que intensifica ainda mais a crise ambiental e urbana provocada pela priorização do transporte por motocicletas e automóveis.



22 – É fundamental que esta lógica seja modificada. Os metroviários denunciam esta situação há vários anos e devem continuar sua luta, junto com outros setores sociais e o Conselho Nacional das Cidades. É necessário denunciar esta situação e a promover lutas que incentivem o desenvolvimento de políticas de fortalecimento do transporte coletivo, principalmente dos modais estruturantes como o metrô.

23 – Por outro lado, em todas as instâncias de governo, o pouco que se apresenta de investimentos nos transportes metroviários e ferroviários, são propostas que se baseiam no famigerado modelo de Parcerias Público-Privadas (PPP's).

24 – Por meio das PPP's, são financiados a maior parte dos empreendimentos, que contam com recursos públicos, mas são entregues à iniciativa privada que explora e lucra com os serviços durante 2, 3 décadas ou até mais. Este modelo, que praticamente transforma os serviços públicos de transporte em mercadoria para ser explorada pelo capital, já está sendo aplicado na linha 4 do metrô paulistano, assim como em várias obras anunciadas pelo PAC para as Olimpíadas de 2016 e para a Copa do Mundo. É o caso dos sistemas de transporte (metrô, VLT's, monotrilhos, etc) que estão sendo anunciados nas cidades que irão sediar a Copa de 2014.

25 – Os metroviários brasileiros já há algum tempo vêm enfrentando a forma truculenta e anti-social com que são introduzidas as novas tecnologias no setor. Desde a implantação da bilhetagem eletrônica até a tentativa de operar os trens sem a presença do operador, as medidas nunca visaram melhorar as condições de trabalho e de jornada de trabalho da categoria, muito ao contrário, têm sido utilizadas como método de pressão e de assédio para reduzir direitos.

26 – Os trabalhadores não são contra os avanços tecnológicos, o que não se pode aceitar é que estes avanços se orientem em uma só direção. A direção que se aponta, mesmo em governos mais democráticos, é no sentido da redução dos direitos da categoria e da terceirização e da diminuição dos postos de trabalho.

27 – O número de metroviários existentes atualmente no Brasil se equipara ao número de metroviários de 15 anos atrás. No entanto, o número de usuários que utiliza os sistemas implantados hoje, foi ampliado em mais de 100%. O número de estações e a extensão da rede é muito maior nos dias atuais.

28 – Esta redução do número de metroviários foi resultado da implementação de modelos de privatização e terceirização dos sistemas. Foi o que se viu na privatização do metrô carioca, na terceirização das bilheterias e da segurança operacional e parte significativa dos serviços de manutenção em Belo Horizonte e Recife, na terceirização de quase toda a manutenção no Rio Grande do Sul, na terceirização integral da manutenção no Distrito Federal e na

terceirização de vários serviços de manutenção e da maior parte da comercialização de bilhetes em São Paulo.

29 – Outro modelo que também foi resultado da implantação destas políticas foi a privatização da linha 4 do metrô paulista e a renovação com privilégios da concessão do metrô carioca. Em ambos os casos, o que menos interessou ao poder público foi a qualidade do serviço prestado e as condições de trabalho dos trabalhadores.

30 – No Rio de Janeiro a implementação de uma variante que liga as linhas 1 e 2 teve como resultado a perda da qualidade do serviço prestado e muito desconforto para a população. Além disso, a concessionária continua uma pressão sem precedentes junto à categoria, demitindo diretores do sindicato e descumprindo todas as determinações de prestação de serviço seguro e de qualidade à população.

31 – Em São Paulo o consórcio que vai operar a linha 4 sequer responde à tentativa do Sindicato dos Metroviários de abrir diálogo para estabelecer algum tipo de relação que garanta a representação da categoria que lá vai trabalhar. Ao contrário disto, o que se verifica é que além de não receber o sindicato, busca se reduzir a quase zero o número de trabalhadores para operar o sistema, com a operação do trem pelo sistema driveless, (sem operador), terceirização de todo o sistema de bilhetagem e segurança, numa clara tentativa de burlar a legislação, precarizar o trabalho metroviário e garantir a maximização dos lucros.

32 – No Ceará, a empresa simplesmente se aliou aos pelegos históricos para cassar os direitos sindicais do Sindicato dos Metroviários, e conseguiu em parte o seu intento. No entanto, os trabalhadores têm resistido junto com o Sindicato, para que a empresa abra as negociações e reconheça o Sindicato como representante legítimo da categoria.

33 – É fundamental que se busque uma ação integrada da categoria em todo o país, para denunciar estas tentativas de se descaracterizar a categoria e reduzir seus direitos.

34 – A Fenametro, em conjunto com os sindicatos, deve programar uma ação mais efetiva no sentido de tornar mais massiva uma campanha contra estas medidas dos governos que expõem a população usuária a sérios riscos. Além disso, é necessário a utilização de medidas jurídicas junto ao Ministério do Trabalho e Emprego, Ministério Público do Trabalho e Justiça do Trabalho, para denunciar estas agressões à categoria, ao mesmo tempo em que buscamos agilizar a aprovação do projeto de lei que regulamenta o trabalho na categoria, fato que obrigará, mesmo com privatização e terceirização, as empresas a respeitarem parte dos direitos dos metroviários, terceirizados ou não.

Balanço da Fenametro

35 – Desde o seu 3º Congresso, a Fenametro passou por um processo de dificuldades de funcionamento regular. Pela primeira vez houve disputa na composição da direção e nos primeiros meses foi necessária uma adaptação a esta nova realidade. No entanto, ao cabo de dois meses conseguimos compor toda a executiva e iniciamos o funcionamento regular da direção executiva. Mesmo com as dificuldades, o Congresso terminou com a aprovação de um importante plano de lutas e avanços em sua organização como a criação da Secretaria de Meio Ambiente.

36 – Outro aspecto que provocou debilidades na execução das tarefas e propostas aprovadas no congresso foi o fato de uma parte significativa da executiva não estar liberada para a atividade sindical, além do esvaziamento das teleconferências num primeiro momento.

37 – Em março de 2009, decidimos realizar o primeiro seminário desta direção. Este seminário foi muito produtivo e participativo, com a prevalência de propostas unitárias de luta que foram encaminhadas nas campanhas salariais e nas lutas gerais.

38 – O primeiro grande desafio era o de enfrentar o ataque aos direitos sindicais da categoria. Denunciamos as demissões e perseguições sofridas pelos sindicalistas e ativistas da categoria e, neste sentido, continuamos em busca de um parecer da OIT à nossa denúncia formulada em 2008. Além disso, elaboramos uma carta que foi encaminhada a todas as centrais sindicais denunciando as perseguições e propondo uma ação conjunta para garantir os direitos sindicais dos trabalhadores, através de um projeto de lei unitário de todas as centrais.

39 – Nosso seminário aprovou também a continuidade da mobilização aprovada no 3º Congresso pelo fim do Fator Previdenciário com a luta pela aprovação do PL do Senador Paulo Paim. Decidiu-se ainda pela luta pela aprovação do PL que garantiria o mesmo reajuste do salário mínimo para todas as aposentadorias. Nesse sentido, foi confeccionado o cartaz distribuído em todos os estados e elaborado um adesivo para ser utilizado pelos metroviários. Também encaminhamos uma carta para todas as lideranças partidárias com o posicionamento dos metroviários sobre o tema.

40 – A luta contra as privatizações também necessitava de um incentivo e participação efetiva da federação. Intensificar esta denúncia era participar ativamente da mobilização pela reestatização da Embraer. Já no âmbito da categoria a luta mais emergente era contra o processo de privatização das bilheterias em São Paulo e contra as terceirizações, principalmente em Recife, Belo Horizonte

e Rio Grande do Sul. No entanto, a ameaça de terceirização e privatização estava presente também no DF. Já no Rio de Janeiro, a luta deveria estar concentrada no processo de ampliação do prazo de concessão do Metrô Rio, através de um processo muito questionável de implantação de uma variante na linha 1 e na clara intenção do governo estadual de liquidar de vez o funcionamento da Rio Trilhos, com ameaças claras de demissão.

41 – Como resolução do seminário de março ainda, a Fenametro editou um cartaz unificado da campanha salarial com a palavra de ordem “Nenhum Direito a Menos – Avançar nas Conquistas”, num claro objetivo de chamar a categoria à luta, pois os governos estavam se utilizando da crise econômica mundial para tentar justificar a redução de direitos e a não concessão de reajustes salariais.

42 – Quanto ao projeto de lei 115/2007, que regulamenta a jornada de trabalho da categoria, depois do revés que tivemos na comissão de defesa do consumidor, foi finalmente apreciado pela Comissão de Trabalho, que graças a presença do presidente da Fenametro e dos companheiros de Brasília, conseguiu entabular negociações com o governo e o projeto foi aprovado por unanimidade nesta Comissão nos últimos dias de funcionamento do Congresso em 2009. Agora o projeto está tramitando na Comissão de Constituição e Justiça, e tem o deputado Nelson Trad (PMDB-MT) como relator.

43 – Com relação a isso, a direção da Fenametro apontou no seminário realizado em novembro a necessidade de desenvolvimento de uma campanha pela aprovação do projeto, em conjunto com a denúncia de ataque aos direitos da categoria e a eliminação de postos de trabalho, como no caso da implementação do driveless na linha 4 do metrô paulista.

44 – Também foi decidido aprofundar o debate com a sociedade e promover denúncias sobre os modelos de projetos que estão se desenvolvendo nos estados, onde o interesse público é suplantado por interesses eleitorais e políticos, com a implantação de sistemas muito questionáveis, como é o caso da variante no Rio de Janeiro e da adoção dos monotrilhos em São Paulo. Para isso, foram realizados dois seminários em São Paulo e no Rio de Janeiro, onde a Fenametro e os sindicatos locais participaram. Nestes encontros, estes processos foram denunciados e foi aprofundada a discussão sobre os modelos mais adequados e necessários à população.

11 – No entanto, algumas das medidas aprovadas no seminário não foram efetivadas, mas é necessário que a Plenária debata e elabore um plano de lutas que coloque estes problemas na ordem do dia.

A hora e a vez do transporte público, estatal e de qualidade

Os governantes brasileiros estão acostumados a privilegiar o transporte individual, em detrimento ao transporte público. Há, pelo menos três décadas, as políticas públicas de incentivo a motos e automóveis persistem no país. Construções de rodovias e largas avenidas, acompanhadas de isenções fiscais para incrementar a venda de veículos são medidas tomadas ano a ano pelo poder público. Em contrapartida, os investimentos no transporte público ficaram sempre em segundo plano.

Foi difícil para os governantes enxergarem, por trás dos recordes de vendas de carros, o verdadeiro caos que estava sendo criado nas grandes cidades. Congestionamentos gigantescos, trens e ônibus superlotados e poluição assustadora passaram a fazer parte do cotidiano das metrópoles brasileiras. A queda na qualidade de vida dos habitantes destas cidades foi caindo na mesma medida em que a fila de carros foi aumentando.

A escolha do Brasil como sede da Copa do Mundo de 2014 e das Olimpíadas de 2016, fez com que todas as esferas de governo (federal, estadual e municipal) abrissem os olhos para a importância do transporte público.

O que poderia vir a ser uma oportunidade de resolver de vez os gargalos deste setor nas grandes cidades está se tornando mais uma improvisação por parte dos governantes. Em primeiro lugar, porque ao invés de investir em um transporte de massa que consiga realmente atender com qualidade

à população, caso do sistema metro-ferroviário, o poder público apresenta medidas improvisadas para atender interesses inconfessáveis, como o caso do monotrilho na capital paulista e as várias modalidades de VLT's, com traçados questionáveis do ponto de vista do interesse social, para várias cidades-sede da Copa.

No bojo deste problema, outro contrabando é a utilização das Parcerias Público-Privadas, as chamadas PPP's. Na maioria dos casos o Poder Público arca com a maior parte dos investimentos e entrega o transporte público para ser explorado e gerar lucros por décadas para o "parceiro privado". É o caso da linha 4 do metrô paulistano, da expansão das linhas do metrô carioca e várias obras do PAC anunciadas para a Copa e os Jogos Olímpicos.

Permitir a exploração da iniciativa privada, nada mais é, do que transformar os serviços de transporte público em mercadoria. Os metroviários precisam denunciar esta situação e promover lutas que incentivem o desenvolvimento de políticas de fortalecimento do transporte coletivo.

Os próximos anos prometem ser decisivos para o encaminhamento dos investimentos no setor de transportes. Com as eleições presidenciais de outubro, a atenção da categoria tem de ser dobrada desde já. Agora é a hora e a vez de lutar contra as políticas que prejudicam os direitos dos trabalhadores e também de escolher candidatos que tenham compromisso com o transporte público, estatal e de qualidade.

FIQUE POR DENTRO

Metrô Rio tem até 15 de abril para adequar serviços

Após denúncia do promotor Carlos Andresano Moreira, acerca dos péssimos serviços prestados à população pela Metrô Rio, a Justiça deu 30 dias para a empresa corrigir todos os problemas apontados. A juíza Maria da Penha Victorino, determinou, ainda, o pagamento de multa de R\$ 100 mil por dia, caso as medidas não sejam cumpridas até o dia 15 de abril.

A empresa também terá que informar atrasos das composições aos usuários e interromper a venda de bilhetes quando houver superlotação no sistema. Além disso, todas as composições terão que voltar a trafegar com 6 carros, já que, com a implantação da interligação, a Linha 1 passou a trafegar com cinco.

O caos no metrô do Rio se intensificou com a abertura da ligação entre as linhas 1 e 2 em dezembro, a chamada Linha 1A, que fez parte de um acordo entre o governador Sérgio Cabral e a empresa, e estendeu o contrato de concessão por mais 20 anos.

Para Andresano, autor dos pedidos e titular da 3ª Promotoria de Defesa do Consumidor, a decisão da Justiça e o prazo de 30 dias para a concessionária resolver os problemas do metrô foram bem razoáveis.

"O que o Ministério Público quer é que o serviço volte a ser bem prestado. A empresa tem que manter a qualidade de atendimento que o Metrô tinha quando ele foi privatizado", afirmou o promotor.

Sindimetro-PE realiza eleições para nova diretoria

Os metroviários terão a oportunidade de escolher quem ficará à frente das 10 secretarias do Sindimetro-PE no final deste mês. A eleição para a nova diretoria do sindicato teve início no dia 16 de março. Durante três dias, os metroviários puderam optar entre três chapas: a chapa 1, da situação, chamada "Novos Trilhos da Luta – Retroceder Nunca, Desistir Jamais", a chapa 2, "Sindicato é Pra Lutar", e a chapa 3 que leva o nome de "Renovação em Suas Mãos".

A categoria participou maciçamente do pleito: da base total de 1400 trabalhadores, 1184 foram às urnas. As chapas "Renovação em Suas Mãos" e "Novos Trilhos da Luta" foram as que receberam mais votos, 500 e 371 respectivamente, e seguirão para o segundo turno.

Nos dias 26, 27 e 28 de abril, os metroviários votarão novamente para decidir a diretoria que comandará o Sindimetro-PE pelos próximos três anos.

Informes dos Estados



>> Ceará

O Sindimetro-CE realizou na última semana de março uma caravana

na Assembleia Legislativa do estado. O objetivo foi reforçar para os deputados a importância do Projeto de Lei 6876/2010 para a categoria. O PL, de autoria da deputada Gorete Pereira (PR-CE), visa o repasse integral dos recursos públicos com folha de pagamento e encargos sociais da União para o estado. O Sindimetro-CE está agendando uma visita com o vice-governador do estado para tratar do assunto.



>> Rio de Janeiro

No dia 18 de março foi

realizada a assembleia de abertura da Campanha Salarial 2010, com aprovação da pauta de reivindicação das duas empresas – Riotrilhos e Metrô Rio. As pautas já foram encaminhadas às empresas, com a solicitação de início das reuniões de negociação, que deverão ocorrer em breve.



>> São Paulo

A Câmara Municipal de São Paulo realizou no dia 22 de março,

um seminário sobre o monotrilho na região da Vila Prudente e da Cidade Tiradentes, na zona leste da capital.

O presidente da Fenametro, Wagner Fajardo, esteve presente ao debate e mais uma vez afirmou que o monotrilho não dará conta da demanda daquela

região, que precisa de transporte público de alta capacidade, com segurança e rapidez.

Com relação à Campanha Salarial, o Sindicato dos Metroviários de São Paulo realizou assembleia no dia 30 de março e aprovou a pauta de reivindicações.



>> Piauí

O Sindmetrô-PI deve realizar até o dia 20 de abril uma assembleia para fechar a pauta da Campanha Salarial 2010/2011.



>> Belo Horizonte

A sindimetrô-MG entregou a pauta de reivindicações para o acordo coletivo no dia 26 de fevereiro e aguarda um

posicionamento da empresa para o início das negociações.



>> Rio Grande do Sul

A pauta de reivindicações para a Campanha

Salarial 2010 foi entregue para a empresa no dia 15 de março. Os metroviários pedem um reajuste de 5% para cobrir as perdas salariais de maio de 2009 a abril de 2010. Como o dissídio de 2009 ainda não foi inteiramente cumprido, o Sindimetro-RS não acredita que o acordo coletivo seja aprovado com facilidade. Existe a perspectiva de lutas, devido à intolerância da empresa. Os metroviários estão aguardando um pronunciamento da empresa para iniciar as negociações.

Nova estação de metrô é inaugurada em Teresina

O metrô do Piauí foi ampliado no dia 18 de março, com a inauguração da estação Engenheiro Alberto Silva, na Avenida Maranhão de Teresina. Agora, a capital conta com 9 estações, que ligam a zona sudeste à Praça da Bandeira, no centro. Com a ampliação, o metrô passou a transportar quatro vezes mais pessoas. Hoje são 22 mil, contra 5 mil anteriormente.

“Precisamos urgentemente de novos funcionários para atender adequadamente a população. O governador Wellington Dias prometeu a abertura de um concurso público com 50 vagas. Estamos aguardando”, declarou Daniel Vieira do Nascimento, presidente do Sindimetro-PI.



A estação Engenheiro Alberto Silva é a nona da capital piauiense