



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

## Governo Federal não cumpre a lei

Aposentados e Pensionistas da RFFSA prejudicados



é descumprimento da lei. É um péssimo exemplo do governo.

No TST já foram realizadas duas reuniões de conciliação em relação ao Dissídio de 2005. O Tribunal apresentou a proposta de corrigir os salários a partir de maio de 2005 com o índice de 7%. A RFFSA não se posicionou. O liquidante disse que espera autorização do governo federal.

Em relação ao ano de 2006, a cantilharia é a mesma. A RFFSA não negocia, pois depende do governo federal.

Nas audiências que mantivemos com Ministros, lideranças partidárias e com a RFFSA, sempre cobramos o cumprimento das leis e decisões judiciais.

Em reunião realizada em 08/08, com o liquidante da RFFSA Sr. Cacio Antônio Ramos, todos estes assuntos foram apresentados, inclusive o pagamento dos 5% referentes a maio de 2003.

Nesta reunião fomos informados, que toda planilha de cálculos com os valores a serem pagos, já havia sido entregue ao Ministro dos Transportes, Dr. Paulo Sérgio, e que até o dia 21/08 será dada posição oficial aos sindicatos.

Esta enrolação é inaceitável. O governo tem que cumprir a lei. Não é favor pagar o que deve. Para mandar dinheiros aos banqueiros, operadoras privadas quebradas, é uma rapidez incrível. Já para os trabalhadores..... Para se manter informado, procure sempre o sindicato.

Os aposentados e pensionistas da RFFSA que tem paridade estão sofrendo um dos piores arrochos de salário dos últimos anos, em virtude do descaso do governo com os ferroviários.

Como todos sabem, a RFFSA está em processo de liquidação, preparada para ser extinta. O governo tentou no final de 2005 através da MP 246, mas, a grande mobilização da categoria, fez o Congresso rejeitar a MP.

A data base dos ferroviários da RFFSA é 1º de maio. Como está em liquidação, e sob controle direto do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, a diretoria da empresa não negocia, obrigando os sindicatos a ajuizarem dissídio coletivo no Tribunal Superior do Trabalho.

Em 09/03/2006 o TST julgou o Dissídio de 2005, e concedeu 7,5% de reajuste salarial. Este índice foi aplicado para os empregados da ativa, mas, até agora não foi colocado na folha dos aposentados e pensionistas. Os atrasados devem retroagir a maio de 2004. O não pagamento



**AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA**

## A marca do fundamentalismo do capital explorador

A All é a nova acionista majoritária da Brasil Ferrovias. Desde maio quando assumiu o controle da Novoeste, Ferronorte e Ferroban, demitiu 2500 empregados, dos 4500 existentes. Pedro Almeida é o super-presidente das três. Baiano, de diálogo fácil, deixa sempre uma boa impressão, como todo bom mercador, principalmente quando vende ilusões, entre elas, a de que é possível respeitar e cumprir normas legais, mantendo em operação as empresas como determinam os contratos de concessões.

As práticas da ALL nas ferrovias dos estados do Sul são bastante conhecidas, principalmente sua prática de gestão obsessiva para reduzir custos, precarizando direitos.

Na revista Sem Fronteira Malha Norte que recebemos este mês, cuja linha editorial é a venda de otimismo em enxurrada, o que está dentro da lógica da holding é conquistar consciência

para seu projeto de negócio. Mas, como a vida é concreta e, não é feita de impressões, os fatos nestes poucos dias de administração a lá "modus operandi" ALL, vão pouco a pouco desmontando o mito.

Como afirma o baiano Pedro Almeida, a tarefa mais difícil será a de mudar a cultura dos empregados e impor a cultura da ALL, o que vem exigindo postura agressiva da empresa. Pelo pouco que pudemos observar a cultura que lhes interessa é a da submissão, do individualismo e da falta de solidariedade de classe, que será construída sobre o tacão do autoritarismo, como o dito "cartão vermelho", que é o método usado para efetuar demissões por justa causa.

Na página 3 um pouco do modernismo empresarial, pautado pelas ações fora da lei da ALL e seus comparsas, o que desmonta a propaganda enganosa de ser uma empresa socialmente responsável.

Com uma década de privatização das ferrovias no Brasil, é plenamente possível fazer um balanço dos resultados desta operação lesa-pátria, comandada por FHC, o PSDB, PFL e outros aliados do tucanato.  
Leia balanço na integra na página 02



# Privatização das Ferrovias

## Uma década de destruição

No dia primeiro de julho completou uma década do início das privatizações das malha ferroviária e a destruição da Rede Ferroviária Federal, empresa estatal criada em 1957 para exercer o monopólio da União no transporte ferroviário de cargas e passageiros, e que foi incluída no Programa Nacional de Desestatização (PND) através do Decreto 473/93 de 10/03/93, pelo governo de Fernando Henrique Cardoso.

O principal argumento apresentado pelo governo para incluir a RFFSA no PND foi o de desonerar o Estado, fomentar investimentos e propiciar maior eficiência operacional.

Nestes dez anos, as concessionárias privadas abandonaram 10 mil quilômetros de linha, 300 locomotivas e mais de 3.000 vagões causando um prejuízo patrimonial da ordem de U\$ 8 bilhões de dólares com a União. Hoje a malha ferroviária foi reduzida para apenas 19 mil quilômetros, nos fazendo voltar à época do império, e provocando uma concentração excessiva do modal rodoviário na movimentação das cargas, provocando impacto inclusive na matriz energética, agregando custos tanto na cadeia produtiva, quanto na cadeia distributiva.

Nestes dez anos de operação privada a participação do modal ferroviário na matriz de transportes caiu de 20% para 18%. Se retirarmos o transporte de minério, a participação do modal gira em torno de 7%. Isto quer dizer que: na movimentação de cargas gerais no mercado interno representado pelo transporte de produtos e insumos industrializados, a participação das ferrovias é de 7% (ainda assim, para atender corredores de exportação), contra 91% da modalidade rodoviária.

O resultado concreto da privatização foi o aumento dos níveis de sucateamento, a fragmentação do sistema e o completo desordenamento do setor, gerando uma profunda deseconomia que aumenta o custo Brasil e anuncia o apagão logístico, existindo há muito tempo todas as condições técnicas e legais, para que seja decretada a caducidade



dos contratos de concessão, conforme recomendou o Tribunal de Contas da União em 1998, e que o governo Lula se recusou a fazer.

A crise no setor ferroviário foi reconhecida pelos operadores privados, que pressionaram o governo Lula para reestruturar os contratos (deixarem de pagar os valores da concessão e arrendamento para realizarem investimentos) além de obterem regras mais flexíveis para conseguirem financiamentos junto ao BNDES, como ocorreu com a Brasil Ferrovias no final de 2005.

As ferrovias em sua maioria estão operando como um centro de custo das empresas consorciadas, transportando mercadorias vinculadas as suas áreas de negócio, o que segmenta ainda mais o setor, reforçando o modelo de corredores de exportação (Ferrovia do Aço – Vitória Minas-Carajás, Amapá – todas da Vale do Rio Doce) que hoje exerce um papel monopolista no sistema, conglomerado que tem participação em 14 mil quilômetros de uma malha de 16 mil, operando diretamente 9.100 quilômetros, incluindo trechos da Ferrovia Centro Atlântica (FCA), Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN), MRS Logística e Ferrovias Bandeirantes (FERROBAN), cujo objetivo é atender ao modelo exportador predominante de interesse do primeiro mundo.

A recente incorporação da Brasil Ferrovias (Novoeste, Ferroban e Ferronorte) pela ALL, que se tornou acionista majoritária das três

empresas, consolida o modelo, colocando em risco os interesses da nação

A vitória de Lula em 2002 alimentou as esperanças de que a pilhagem da nação brasileira tivesse o seu ciclo encerrado. Para isso o povo impôs uma derrota ao governo FHC, que aplicou todos os planos do FMI. Os ferroviários que combateram para eleger Lula e recuperar a ferrovia, logo puderam perceber a capitulação do governo frente aos interesses das grandes corporações interessadas no setor, quando o governo anunciou o plano de recuperação das ferrovias, que se constituiu no

aprofundamento do modelo herdado de FHC.

Neste dez anos, os ferroviários mesmo nas piores condições e sob um ataque brutal, tanto dos operadores privados quanto do governo, resistiram e lutaram para defender seus direitos, a ferrovia e a nação impondo ao governo no final de 2005 uma derrota no congresso, quando este derrubou a mediada provisória 246 que acabava com a RFFSA e, liquidava direitos de ativos e aposentados.

Agora, Lula quer um segundo mandato. Isso só se justifica se for para fazer já o que tem que ser feito: decretar a Caducidade dos Contratos de Concessão das Ferrovias, colocando-as sob administração especial do Estado, que deverá assumir suas responsabilidades de controle, planejamento, financiamento, gestão e operação, além de proceder a uma rigorosa auditoria no sistema para que a União seja ressarcida dos prejuízos provocados pelos operadores privados. Esta situação crítica dos ferroviários e das ferrovias é resultado direto das privatizações que foram realizadas em 1996, comandadas diretamente pelos tucanos do PSDB em parceria com o PFL. Candidatos destes partidos e outros que ajudaram o governo a atacar a categoria, não devem receber nenhum voto dos ferroviários.

# ALL e empreiteiras estão agindo fora da Lei!

As empreiteiras que estão operando na Ferrovia Novoeste, e que foram trazidas pela nova controladora a ALL, estão operando de forma ilegal, e praticando uma série de irregularidades. Quem está patrocinando a ilegalidade é a ALL.

Fazemos esta afirmação, tomando por base o conteúdo do Acórdão proferido na Ação Civil Pública impetrada pelo sindicato em 2002, pela juíza relatora do Tribunal Regional do Trabalho em Campinas, Dra. Regina Dirce Gago de Faria Monegatto.

*“A reclamada na ânsia de reduzir o seu quadro de empregados busca repartir as suas atividades em compartimentos estanques, alegando que cada um deles isoladamente consiste em atividades complementares à seu objeto social, não podendo ser enquadrada como serviço ferroviário. No entanto, tal entendimento encontra obstáculo legal para a sua adoção, por força do que dispõe o art. 236, da CLT que disciplina quais atividades são reputadas como de serviço ferroviário. Assim, verifica-se que a conservação e a remoção férreas são consideradas como serviço ferroviário, sendo o seu pessoal classificado na categoria B, do art. 237, da CLT. Mas apesar de ser o principal fundamento a refutar a tese patronal, não é o único.*

*Vê-se, assim, que ao servir-se de empresa interposta para a contratação de trabalhadores destinados à conservação e à manutenção de suas ferrovias, a reclamada agiu em ofensa à legislação pátria, devendo tal prática ser reprimida.*



*pena de multa diária no importe de R\$ 500,00 por trabalhador contratado por empresa prestadora de serviço, nos termos do art. 11, da Lei 7.347/85, revertida em benefício ao Fundo de Amparo ao Trabalhador”.*

Como pode ser constatado pela decisão judicial, todas as empreiteiras contratadas pela Ferrovia Novoeste, por determinação do controladora ALL, estão atuando de

forma irregular.

Como a ALL não cumpre a lei, as empreiteiras também se acham no direito de fazer a mesma coisa, ignorando os aspectos legais e se recusando a cumprir o acordo coletivo da categoria.

A conversa dos gatos é a mesma de sempre: recebem muito pouco da ALL, e portanto, não conseguem pagar os mesmos benefícios. Conversa fiada... Querem é pagar o mínimo, não conceder nenhum benefício para terem seus lucros aumentados, esfolando os trabalhadores.

Todas serão comunicadas que devem aplicar aos seus empregados os benefícios incluídos no acordo, porque todos são ferroviários. Se não o fizerem serão denunciadas na justiça do trabalho.

*Nos termos da fundamentação supra, decido: conhecer o recurso, afastar a extinção do processo sem julgamento de mérito em relação ao pedido de que a Ferrovia Novoeste S/A se abstenha de celebrar qualquer tipo de contrato de prestação de mão de obra para desempenho de sua atividade-fim”. Todas as atividades constantes no artigo 237 da CLT, ou seja: nenhuma atividade de ferroviário pode ser terceirizada.*

*“Determino ainda à reclamada Ferrovia Novoeste S/A que se abstenha de celebrar qualquer tipo de contrato de prestação de mão de obra para desempenho da manutenção e da conservação de suas vias férreas, sob*

## Desconto ilegal nos salários dos empregados da Salustiano



Informamos a todos os empregados que prestam serviço para a Salustiano, que o desconto efetuado no pagamento de R\$ 31,00 a título de contribuição negocial é ilegal. Para todos os efeitos legais os colegas são considerados ferroviários, não pode haver desconto obrigatório em favor de outro sindicato que não tem base na categoria.

Isso é mais uma picaretagem utilizada por sindicatos pelegos e de carimbo, que por não lutarem pela categoria, acabam fazendo esses acordos com os patrões para surrupiar parte dos baixos salários que recebem.

Não existe sindicalização obrigatória.

O trabalhador fica sócio de um sindicato se for de sua livre e espontânea vontade. Como a maioria dos sindicatos no Brasil tem diretorias pelegas, eles não discutem com os trabalhadores para que estes fiquem sócios da entidade. Não querem trabalhar, só querem arrecadar. Como o desconto foi realizado de forma irregular, a empresa será notificada a fazer a devolução. Como a empreiteira é contratada pela Novoeste/ALL, esta também será informada do procedimento, e poderá vir a ser responsabilizada pela ilegalidade. Fiquem de olho, e não aceitem serem roubados.

# O bicho vai pegar!

A empresa entregou ao sindicato propostas sobre o Plano de Cargos e Salários, Normas de Diárias e de Plano de Participação nos Resultados, para serem analisadas e posteriormente discutidas. Apresentamos à categoria uma primeira opinião sobre o que nos foi apresentado, para que todos possam ter uma idéia do que iremos encontrar pela frente.

## Plano de Cargos e Salários

A estrutura da proposta é o que é aplicado na malha da ALL. Várias funções são fundidas, é instituída a multifuncionalidade, ou seja, o empregado mil e uma utilidades. Agrega obrigações em todas funções, e várias carreiras são extintas. Um ponto já está definido: Nenhuma mudança que retire direitos da categoria e que contribua para ampliar a precarização das condições de trabalho será aceita. A empresa não se posicionou sobre o Plano de Benefício e Vantagens, que dentre outras coisas determina o pagamento das horas extras com 100% e 150%.

## Diárias de Viagem

Vários empregados que são obrigados a viajar constantemente, não receberam suas diárias adiantadas conforme procedimento praticado e, que estava dentro das normas. O não pagamento provocou transtornos a muitos empregados. No Acordo Coletivo de Trabalho deste ano consta cláusula desobrigando os empregados de viajar, caso não recebam as diárias adiantado.

A proposta de diária que foi apresentada ao sindicato, é um retrocesso. Hoje temos uma norma que estipula dois tipos de diárias: Uma que é paga por etapas, baseada no salário. Quem recebe este tipo de diária são os empregados, que pela função são obrigados a viajar constantemente. Exemplo: pessoal de via permanente, mecanização, operadores de máquinas, manobreadores, maquinistas, entre outros.

O critério aplicado neste caso, obedece o seguinte procedimento: de quatro a oito horas fora da sede 1/3, de oito a dezesseis horas fora

da sede 2/3, acima de dezesseis horas, diária cheia. O valor mínimo da diária é de R\$ 16,00.

Os outros empregados que viajam eventualmente, recebem diárias seguindo a tabela salarial, e são divididos em três faixas.

Hoje o valor mínimo de uma diária cheia é de R\$ 16,00. Na proposta apresentada pela ALL o valor é reduzido para R\$ 10,00, desde que a viagem ultrapasse 10 horas.

Hoje é efetuado o adiantamento de no mínimo 15 diárias cheias, para os empregados que viajam constantemente. Na proposta apresentada este tema não é tratado.

## Acomodações

No documento em que trata das diárias, a empresa também aborda a questão das acomodações dos empregados quando fora da sede. Na proposta ficam extintos os direitos do uso do frigobar, hoje limitado a R\$ 5,00 por dia, e o direito do uso de lavanderia após o terceiro dia fora de casa, limitado a R\$ 10,00 por dia. Estes procedimentos quando os empregados ficam hospedados em hotéis. Nem todos os empregados da Novoeste podem exercer este direito. Os colegas de via permanente e tração são discriminados neste item.

Na proposta da empresa, está previsto o uso de pernoites para acomodação do pessoal de tração. Isso é um retrocesso. Avançamos para hospedagem em hotéis, que ficam nos centros urbanos, criam melhores condições de sociabilidade, preservam a individualidade. Em nossa malha, os locais que podem vir a ter pernoite, são isolados dos centros urbanos, o que fará voltar a prática do confinamento, e suas conseqüências tão nefastas para a categoria.



Fique ligado!

## Acordo Coletivo

O acordo 2006 finalmente foi fechado. Mantivemos todas nossas conquistas, mesmo sob duro ataque dos patrões. Logo, teremos que iniciar as discussões do ACT 2007. Ainda em fase de

transição a nova controladora da Novoeste, a ALL, tem se utilizado de discurso agressivo para vender seu modelo de gestão, baseado na meritocracia e no cumprimento de metas. Ao mesmo tempo procura desqualificar conquistas históricas da categoria, como se estas fossem os principais empecilhos para a empresa atingir seus objetivos. Isso tem nome: precarização e desregulamentação do trabalho.

Como a ALL se auto proclama ultra organizada, diretores, gerentes e chefes de unidades não poderão alegar ignorância para não cumprirem o que determina o Acordo Coletivo.

## Comunicado Oficial de Licenciamento do diretor Roque Ferreira

Informamos a categoria, que o Coordenador Geral do Sindicato Ferreira, estará licenciado de seu mandato até 5 de outubro, em virtude ser candidato a deputado estadual pelo PT do Estado de São Paulo. Enquanto perdura o afastamento, quem legalmente responde pela coordenação geral é o Diretor José Carlos da Silva.

## Ampliação de jornada de trabalho

Conforme informamos no Boletim Pau na Máquina de 10/08/2006, a empresa efetuou alterações nas jornadas de trabalho, ampliando de seis para oito horas. O que foi praticado pela empresa, desrespeita a cláusula 14ª do ACT em vigor: **“ Ficam proibidas as alterações de jornada que impliquem no aumento da jornada diária, sem que sejam homologadas pelo Sindicato de Base, exceto nos casos de compensação ou feriados (dias-ponte).”** Estamos aguardando resposta do senhor Pedro Roberto Oliveira Almeida, diretor-presidente da Ferrovia Novoeste à notificação que enviamos em 08/08/2006, denunciando o descumprimento da cláusula. Se não responder em 15 dias, nos veremos obrigados a ajuizar ação por descumprimento de acordo.