

Ministério do Trabalho realiza pente fino na Malha/Oeste



O Ministério do Trabalho e Emprego iniciou terça 27/11 processo de fiscalização na Malha Oeste, na Unidade de Produção de Campo Grande/MS.

A fiscalização é resultado de várias denúncias que o Sindicato apresentou diretamente em Brasília no Ministério do Trabalho e Emprego. Um dos objetivos centrais desta fiscalização é na qual os Auditores vão se concentrar é em relação à forma de marcação de ponto e as jornadas de trabalho.

A empresa sistematicamente não cumpre a legislação trabalhista, não cumpre acordos coletivos, explora a categoria, tudo sempre movido pelo cumprimento de metas. Os supervisores, analistas, gerentes, são verdadeiros capatazes no trato com a categoria, que vive sob ameaça constante. Cumprindo as metas estes chefetes recebem no final do ano bônus de 16 salários, enquanto a maioria dos ferroviários recebe no máximo um salário a título de PPR.

Bauru discute a implantação do VLT- Veículos Leves Sobre Trilhos

A falta ou o Planejamento adequado das cidades brasileiras, tem propiciado sérios problemas nos serviços de Transportes Urbanos, que são de baixa qualidade, caros e só dão lucro para os grandes empresários de ônibus.

O Sindicato há muitos anos defende que as ferrovias façam transporte de passageiros de média e longa distância com eficiência e qualidade. Também sempre defendemos que nas cidades de médio e grande porte, sejam viabilizados sistemas de transportes urbanos sobre trilhos.

Com as privatizações das ferrovias, e o transporte só de cargas específicas (grãos, minério e combustíveis) com a utilização comboios ferroviários, com o abandono de instalações e

vias nos centros urbanos, as ferrovias acabam por se constituir em transtornos para a população, alimentando a indústria altamente lucrativa da implantação dos entornos ferroviários, e a retirada dos trilhos das zonas urbanas.

Recentemente a ALL apresentou com o apoio do prefeito de Bauru Rodrigo Agostinho, o projeto de construção do entorno ferroviário, e isso veio combinado com uma campanha pela retirada dos trilhos, que acaba encontrando eco junto à população principalmente quando ocorrem acidentes como o de Rio Preto.

Foi realizada em Bauru em 29/11 palestra na ASSENAG- Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Bauru, proferida

pelo Engenheiro Elias Chediek Neto, abordando o tema: Implantação do VLT, onde também fez uma exposição do que foi realizado em Araraquara.

Este debate é fundamental para a população de Bauru, pois discute quanto a Mobilidade Urbana, pode interferir na qualidade de vida das pessoas e garantir que todos possam ter acesso a cidade, por isso o Sindicato vem participando e apoiando as iniciativas do mandato do vereador e ferroviário Roque Ferreira, para que seja aberto um amplo debate com a sociedade, o que o levou a reivindicar



oficialmente do prefeito a contratação de estudo de viabilidade para o aproveitamento da infraestrutura existente na zona urbana da cidade para a implantação do VLT, que poderia se constituir no eixo estruturante do sistema de transportes urbanos da cidade de Bauru, que deve ser multimodal e integrado.

Polícia Ferroviária Federal

Há muitos anos os companheiros que exerciam as funções de Agentes de Segurança Ferroviária estão lutando para que a Constituição seja cumprida, e eles sejam lotados no Ministério da Justiça, que deve organizar o quadro de carreiras dos Policiais Ferroviários Federais, e que os atos de demissões dos quadros da extinta RFFSA sejam anulados, aplicando-se aos mesmos os benefícios da Lei 10.559/2002, Lei da Anistia. Nos dias 26 e 27 do corrente, os diretores do Sindicato José Carlos da Silva e Roberval Duarte Placce, acompanhados dos por representantes da Associação dos

Policiais Ferroviários Federais de Bauru e Região Luiz Alan Barbosa e Jailson Fernandez, estiveram em Brasília onde oficializaram junto ao Ministério da Justiça petição para a anulação do ato administrativo que permitiu a demissão dos mesmos. A



reivindicação também foi entregue a vários deputados federais que se comprometeram a continuar trabalhando para resolver a situação, e também ao Secretário de Relações do Trabalho da CUT- Pedro Amengol, para que a Central também se engaje nesta luta. O movimento é nacional, mas a iniciativa de realizar uma conferência em Bauru, e tirar como resolução da mesma a cobrança direta em Brasília foi muito positiva, pois coloca diretamente os interessados na luta.

O Sindicato continuará a dar todo apoio a esta causa

IMPRESSO

29 de novembro de 2013
Número 260



Filiado à
CUT
CUT

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

PRV da ALL é instrumento para explorar a categoria

Segundo consta no site da ALL, o "PRV é um pilar da cultura de resultados ALL baseado na meritocracia. Com o programa de remuneração variável, a companhia materializa os valores **GENTE FAZ A DIFERENÇA E VALE PELO QUE FAZ e METODOLOGIA E QUALIDADE PARA MELHORAR SEMPRE** na rotina dos colaboradores. O PRV ALL está entre os maiores programas de remuneração variável do Brasil".

Todo este programa é baseado em metas estabelecidas estipuladas de forma autoritária pela empresa, e que são impostas de cima para baixo. Para que possa atingir seus resultados o PRV tem vários programas.

Programa Gerencial - Pool de Bônus

Este é dirigido para as "lideranças" (supervisores, analistas, gerentes, etc) da ALL e está vinculado ao cumprimento das metas individuais anuais. São mais de 1500 lideranças, divididos em grupos, nos quais mais de 70% ganham bônus duplo ou simples. Neste programa, os bônus chegam a 16 salários. Por isso as "lideranças" massacram os trabalhadores para cumprirem metas a qualquer custo.



Como pressionar a categoria para cumprir as metas

Como o diabo mora nos detalhes, a empresa organizou vários procedimentos para obrigar os ferroviários que de fato trabalham a cumprirem as metas estabelecidas, entre eles os diversos campeonatos entre as unidades onde são avaliados com premiações trimestrais e anuais, composto de cinco campeonatos e 15 maratonas: campeonato das unidades de produção, campeonato corporativo, campeonato rodoviário, campeonato do CCO e campeonato de terminais.

Estes campeonatos são uma verdadeira guerra, onde os maiores beneficiários

reserva o tal de PPR, que ela mesma denomina de 14º salário, que geralmente não ultrapassa o valor do salário nominal. A empresa que pratica toda sorte de irregularidades não pagando horas trabalhadas, fraudando ponto, não respeitando repousos, não pagando diárias, não pagando corretamente horas extras, não fornecendo condições adequadas, não contratando o quantitativo de mão de obra necessária, e pagando salários miseráveis.

Foi toda esta situação que enfrentamos no dia a dia, e o descontentamento da categoria com esta situação, que levou a direção do sindicato a adotar a posição de não assinar o acordo para pagamento do PPR tal como ele está programado. Por isso na Pauta de Reivindicações aprovada pela categoria estamos reivindicando que a empresa discuta e acorde com o Sindicato as condições para a aplicação do PPR, que deve incluir a garantia de jornadas de trabalho regular, quantitativo de empregados por função, condições de segurança do trabalho, e estabelecendo um valor fixo para todos os independentemente do cumprimento de metas, fixado no início do ano.

Se as metas forem cumpridas ou superadas, será pago um valor a mais para todos os empregados. Sem estas condições, assinar o acordo do PPR é contribuir para aumentar a exploração da categoria que está no limite.

E para os ferroviários que estão na base e na lida diária...

Para a maioria da categoria que é submetida o ano todo a esta pressão brutal, a empresa



Campanha salarial 2014: o jogo vai ser duro!



Em 19 de novembro foi realizada em Bauru a primeira reunião com a ALL/Malha Oeste referente a Campanha Salarial de 2014. Como se tornou lugar comum, os representantes da empresa não apresentaram nenhuma resposta por escrito para a pauta de reivindicações que protocolizada na empresa. As principais cláusulas da pauta de reivindicações foram recusadas, o que aponta para as imensas dificuldades que teremos para fazer valer nossos direitos.

Pisos Salariais:

A empresa não aceita a aplicar os pisos salariais reivindicados, que são resultados de uma ampla pesquisa que o Sindicato realizou, e que são o mínimo necessário para os ferroviários recuperarem o poder de compra dos salários, que foram duramente achatados na gestão da ALL.



Reivindicamos

Operadores de Produção de todas as especialidades

Junior: R\$ 950,00
Pleno: R\$ 1250,00
Sênior: R\$ 1500,00

Rondante

Junior: R\$ 1050,00
Pleno: R\$ 1350,00
Sênior: R\$ 1550,00

Técnicos de todas as especialidades

Junior: R\$ 1250,00
Pleno: R\$ 1450,00
Sênior: R\$ 1650,00

Supervisores de todas as especialidades

Junior: R\$ 1650,00
Pleno: R\$ 1950,00
Sênior: R\$ 2250,00

Operadores de Máquinas Especiais

Junior: R\$ 1350,00
Pleno: R\$ 1650,00
Sênior: R\$ 1950,00

Maquinistas

Junior: R\$ 1550,00
Pleno: R\$ 1850,00
Sênior: R\$ 2150,00

Analistas de Gestão Empresarial

Junior: R\$ 2250,00
Pleno: R\$ 2650,00
Sênior: R\$ 2950,00

Operadores de Auto de Linha

Junior: R\$ 1350,00
Pleno: R\$ 1650,00
Sênior: R\$ 1850,00

PCCS- A empresa também se recusou a negociar para estabelecer o Plano de Cargos, Carreiras e Salários da categoria. Alega que tem a tal de "trilha" que não foi discutida e sim imposta pela empresa, e que está longe de atender os interesses da categoria. O PCCS é uma ferramenta muito importante, pois organiza a categoria, estabelece critérios transparentes de exercício das atribuições, de remuneração e de promoções. Hoje o que prevalece na empresa é o quem indica, e quem o faz é sempre p "chefe".

Jornada de seis horas- A empresa também se recusou a aplicar o turno de seis horas para os empregados que trabalham em atividades que não podem parar. Exemplo: mecânicos, TO e outros, que estão ficando 24

horas à disposição da empresa, e cumprindo jornadas irregulares. Para o pessoal de tração o sindicato tem ação transitado na justiça.

Adicional de periculosidade- Recusada cláusula que obriga a empresa pagar adicional de periculosidade para os empregados que atendam acidentes, como, por exemplo, o pessoal de via permanente, e quando este atendimento é feito em área de risco. Também denunciemos que a empresa vem efetuando o pagamento de adicional de periculosidade para empregados que

entram de licença de forma proporcional, o que é irregular.



Registro de ponto- Mais uma vez se recusa a cumprir o que determina o Artigo 239, parágrafo 4º da CLT, que obriga a empresa a fornecer cadernetas para registro do ponto. Insiste na forma

irregular que vem praticando, e que tem trazido muitos prejuízos à categoria.

Adicional de Risco- Como temos ferroviários que realizam rondas a pé e sozinhos, os mesmo ficam expostos a uma série de risco. Por isso reivindicamos que as rondas sejam efetuadas em dupla e que os mesmo recebam 30% do salário nominal a título de adicional de risco. A empresa também recusou.

Plano de Saúde- Reivindicamos que o Plano de Saúde seja suportado integralmente pela empresa, e que efetuada a adesão pelo empregado o mesmo já tenha direito de imediato, o que não vem ocorrendo.

Direito de recusa- Reivindicamos que o empregado tenha o direito de recusar trabalho e mesmo o de interrompê-lo, quando forem detectadas situações de risco de acidente, quando a atividade for danosa a sua integridade, comunicando imediatamente sua chefia para que adote as medidas cabíveis. Exemplos: conduzir trens com excesso de jornadas, trabalharem sem o devido repouso, utilizar máquinas e equipamentos danificados. A empresa recusou



Horas extras-

A empresa vem se utilizando do excesso de horas extras para aumentar a exploração da categoria. Muitos se submetem a realizar horas extras além do permitido legalmente (duas horas diárias para além da jornada normal), porque os salários são miseráveis, e estes valores ajudam a



melhorar a renda, mas também afetam em muito a saúde dos trabalhadores.

Frente a esta situação reivindicamos que a empresa se abstenha de exigir a realização de horas extras. Se isso ocorrer, como forma de penalização ela deve pagar todas as horas extras realizadas em dias normais com adicional de 100%, as realizadas em sábados, domingos e feriados com adicional de 150%. Se as horas extras ultrapassarem o limitador diário de 2 horas, chegando a jornada ao máximo de 12 horas, além do pagamento a

empresa deverá efetuar os pagamentos e também conceder um dia de folga. Em qualquer situação que empregado seja obrigado a realizar horas extras a empresa está obrigada a fornecer a refeição extra, e comunicar o Sindicato em 48 horas, informando as razões do trabalho suplementar e informando os empregados que o realizaram.

O grande número de horas extras, revela a falta de empregados. Os que estão são submetidos a esta forma de exploração. A empresa recusou.



Caras de pau...



Além de recusar as principais reivindicações os representantes, da empresa especialistas em usar óleo de peroba, voltaram a insistir para que o sindicato convença a categoria a aceitar o famigerado banco de horas, a jornada 10 X 04 para o pessoal de via permanente e mecanização, o turno de revezamento para o pessoal de tração estabelecendo a jornada normal como de 8 horas. De imediato o Sindicato recusou as propostas da empresa.

A arte de enrolar

Foi marcada uma nova reunião a ser realizada dia 18 de dezembro em Curitiba, mas pelo andar da carruagem a empresa manterá sua postura de não atender as nossas reivindicações. Neste caso, a categoria terá que endurecer o jogo, e se for caso, discutir a realização de greve.

Sabemos que a maioria dos "chefetes" que recebem bônus

excelentes ameaçarão, plantarão boatos, atacam a diretoria e diretores do sindicato, mas, se estivermos unidos na defesa de nossos direitos podemos avançar. As jornadas de junho e julho deste ano, mostraram claramente que quanto os trabalhadores e o povo se mobilizam são capazes de mudar a história.



Acidentes não acontecem, são provocados

O sucateamento, o descaso, o descumprimento dos contratos de concessão, a monocondução, o excesso de jornada, a falta de manutenção da via e do material rodante, anunciavam que a morte está caminhando nos trilhos.

Dia 24 de novembro, em São José do Rio Preto, oito pessoas perderam a vida, vítimas da criminosa privatização das ferrovias no Brasil. Lutemos todos para não mais nos enlutarmos.

