



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

Campanha salarial na reta final

Em 1988 os ferroviários realizaram greve nacional de 21 dias para implantação do Plano de Cargos e Salários e também do Plano de Benefícios e Vantagens, que até hoje garante vários direitos à categoria, como plano de saúde, horas extras com adicional de 100% e 150%, complemento do auxílio doença, adiantamento de férias com parcelamento em até seis vezes, anuênios, promoção por tempo de serviço, auxílio materno infantil, entre outros.

Nesta luta do PCS/PBV, o mais difícil foi mudar o nome de duas funções: de trabalhador de via permanente para artífice de via permanente, e de feitor, para assistente de via permanente. Infelizmente, ainda hoje alguns assistentes de via permanente se portam como feitores e tratam os artífices de via como escravos. Em Bauru temos três figuras que podemos enquadrar como feitores, dois trabalham na Novoeste e um na Ferrobau. Este é o último aviso, se não mudarem de comportamento vamos tornar público os nomes e processar por assédio moral.

Já em 1989 foram duas grandes greves, em maio e em novembro. Conquistamos um reajuste de 32% em maio depois de 17 dias de greve, e a contratação de mais de 90% dos ex-alunos dos Centros de Formação Profissional, sendo que vários estão se aposentando agora na especial com 25 anos de serviço. Em novembro em campanha salarial emergencial depois de 21 dias de greve conquistamos 33% de aumento em dezembro, e 53% pagos em janeiro de 1990. Nessa greve também, conquistamos o tíquete-refeição, e a mais importante de todas, a estabilidade no emprego por um ano.

No primeiro ano de governo Collor em 1990, fomos a primeira categoria a enfrentar o governo e a direção da RFFSA que queriam passar o rodo em todas nossas conquistas. Foram 15 dias de greve, mantivemos nossos direitos. E



fomos mais longe; numa situação extremamente desfavorável para a categoria, conseguimos fazer com a RFFSA implantasse o Plansfer-Plano de Saúde dos Ferroviários.

Até hoje, com muita organização e disposição de luta mantivemos todos os nossos direitos e avançamos na conquista de outros. No Paraná, Rio Grande do Sul, assim que ocorreu a privatização, as

direções sindicais entregaram os direitos e benefícios da categoria, o que faz com que hoje sejam os ferroviários mais mal remunerados em termos salariais do País, e com alto índice de precarização das condições de trabalho.

Após a privatização, mesmo em condições difíceis lutamos para defender nossos direitos e alcançar outros, como em 1997 quando mais de 85 estações foram fechadas, e conseguimos no acordo coletivo a cláusula da estabilidade no emprego, o que criou as condições para que centenas de colegas, agentes de estação e manobreadores pudessem adquirir o direito a aposentadoria. Em 2005 depois de seis dias de greve, mantivemos todos os nossos direitos, conquistamos em média 11,03% de reajuste, e também a concessão do tíquete nas férias.

Em todas as rodadas de negociações, a empresa tem repetido o discurso do nivelamento das condições entre todos os trabalhadores das empresas do grupo. Somos radicalmente a favor, desde que o nivelamento seja por cima e não por baixo.

Nenhuma de nossas conquistas, de nossos direitos foi doação de empresa e de patrão. Foram arrancadas com luta, e hoje muitos desfrutam destes benefícios sem saber de onde vieram.

Estamos na reta final do processo de negociação, e da parte da direção do sindicato não tem truques nem armadilhas. Já deixamos bem claro para a empresa as cláusulas que são inegociáveis em processo de acordo, e também aquelas propostas pela empresa que são inaceitáveis.

Eleições da CIPA no Mato Grosso do Sul

O calendário para eleição das CIPAS de Três Lagoas, Campo Grande e Corumbá já foi definido.

Em Três Lagoas as eleições ocorrerão em 02, 03 e 04 de abril.

Em Campo Grande em 09, 10 e 11 de abril.

Em Corumbá, como ocorreram problemas com a divulgação do edital de convocação, em comum acordo a diretoria do sindicato e o Técnico de Segurança Israel da Silva Jr, elaboraram novo edital. As inscrições poderão ser realizadas de 29 de março a 10 de abril, e as eleições serão em 16, 17 e 18 de abril. irão indicar depois.



Os companheiros de MS, principalmente os da região do pantanal que estão enfrentando muitos problemas e uma série de desmandos, devem fazer como fizeram os de Bauru; escolher a dedo em quem irão votar.

O Cipeiro não pode ser um fraco, puxa-saco da chefia. Tem que ser um profissional exemplar, comprometido com a defesa dos direitos da categoria, ser aberto a participar de reuniões e atuar de forma coletiva.

Lembrem-se, vamos eleger representantes dos trabalhadores, os representantes da empresa os patrões

Plansfer Suspenso

O Plansfer suspendeu o atendimento aos ferroviários por falta pagamento por parte da Novoeste/ALL de fatura de R\$ 100.833,78, referente ao mês de fevereiro de 2007, mesmo tendo sido parte destes valores descontados dos salários dos empregados.

Estamos em processo de negociações com a empresa, e a mesma quer efetuar a troca do convênio, passando todos para convênio direto com Unimed. Ressaltamos que as negociações do ACT 2007 não foram concluídas, e o plano de saúde faz parte deste processo.

O não pagamento está causando uma série de transtornos aos ferroviários e seus familiares, nos leva a concluir que foi uma tática da empresa para desmoralizar o Plansfer, e assim levar os ferroviários a migrar para o plano que está oferecendo.

A empresa não tem necessidade de usar de práticas desleais que atingem os ferroviários e seus familiares. A categoria é suficientemente bem informada para avaliar a



situação e tomar a decisão de aderir ou não a proposta que está sendo apresentada, sem que a empresa tivesse necessidade de investir no caos.

Afirmar que todos são obrigados a sair do Plansfer, que o plano vai fechar é puro terrorismo. A empresa sabe que ninguém está obrigado a trocar de

plano de saúde. Este foi um dos temas da última reunião que mantivemos com empresa, e também que a base para o desconto daqueles que livremente optarem para o novo modelo será o salário de nível (código 01).

A Novoeste/ALL deveria fazer aquilo que é sua obrigação: pagar o que deve ao Plansfer, e respeitar a liberdade dos ferroviários e seu direito de escolha, sem serem submetidos a este nível de pressão tão degradante.

Antes de assinar qualquer adesão, os colegas devem ler com atenção o contrato, e fazer a conta dos valores que serão pagos. Agora os valores são por usuário, e em alguns casos os valores aumentarão, e em outros diminuirão.

CAMPANHA SALARIAL TERCEIRIZADAS

Discriminação não; Igualdade de direitos !

O Sindicato protocolizou pauta de reivindicações em todas as empresas terceirizadas, que estão trabalhando na Ferrovia Novoeste nos Estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul. Todos os colegas se lembram que realizamos assembleias conjuntas com os empregados da Novoeste para aprovação da pauta de reivindicações, pois, não fazemos distinção entre os ferroviários diretos e os indiretos.

Receberam a Pauta de reivindicações as empresas, Semafer, Colocar, Canotrate, W.Cobo, Salustiano e Metrovias, e as mesmas terão até 31/03/07 para se manifestarem se vão negociar ou não. Caso algumas dessas empresas se recuse a negociar, será solicitada mediação ao Ministério Público do Trabalho, e se mesmo assim insistirem em continuar trabalhando de forma ilegal, o sindicato ajuizará Dissídio Coletivo.

Todos os colegas receberão cópia da pauta de reivindicações. Nossa preocupação neste momento é o de unificar as condições de

trabalho, como jornadas, salários e benefícios. Estamos reivindicando a aplicação de plano de saúde, tíquete refeição, seguro de vida, convênio odontológico, pagamento de PPR e prêmios, nas mesmas bases e proporções dos valores pagos aos ferroviários da Novoeste.

De todas já sabemos a resposta: "o que recebem da Novoeste/ALL, não dá para assumir estes compromissos". Se não dá, devem solicitar a revisão do contrato, pois, dão preços muito baixos para pegarem o serviço, e depois para manterem seus lucros, são obrigadas a não cumprir a lei, sonegar INSS, FGTS, atrasar salários.

Todos puderam ver o papel que jogam os ferroviários terceirizados em todo o processo de organização e gestão da empresa. Todas as metas, todos os objetivos passam necessariamente pelas mãos dos colegas, que dão confiabilidade para locomotivas, vagões, via permanente, enfim, que pegam no pesado. Então nada mais do que justo que tenham tratamento igual, isso é direito.

Pernoites e alojamentos



Pernoite da Tração - Garcias/MS

Para consolidar os pontos de troca ao longo da linha, a empresa está construindo vários pernoites para as equipes de tração. Estivemos verificando os mesmos, e as instalações estão dentro dos padrões técnicos exigidos. Serão dotados de ar condicionado, geladeira, televisão, roupas de cama, enfim, de condições decentes para que as equipes possam repousar com conforto.

Serão construídos pernoites em Botucatu, Araçatuba, Garcias, Ribas do Rio Pardo, Bodoquena e Albuquerque.

Bauru, Três Lagoas, Água Clara, Campo Grande, Aquidauana, Miranda e Corumbá, serão sedes. Em Cafelândia as equipes ficarão hospedadas em hotel.

Para a via permanente, também estão sendo construídos alojamentos. Três já estão em uso no Estado de São Paulo (Glicério, Valparaíso e Andradina) e três no Mato Grosso do Sul em Pena Junior, Bodoquena e Maria Coelho. O alojamento de Maria Coelho será ampliado, conforme informou Marco Aurélio, superintendente de via permanente, em reunião realizada em Bauru em 25/03, quando apresentavam o programa de metas para 2007.

Em Arapua, Arlindo Luz, Ligação, Cachoeirão e Porto Esperança, serão construídos novos alojamentos e o prazo é abril.

Para o pessoal das turmas mecanizadas, serão entregues carros totalmente reformados, com cozinha, sala de estar, lavanderia, dormitórios, ar condicionado, geladeira, fogão, máquina de lavar e antena parabólica. Os dois primeiros serão entregues para as equipes que estão em Avaí/SP e Corumbá/MS, onde os ferroviários terão todo o conforto.

São conquistas importantes, que reafirmam a cidadania no mundo do trabalho. Agora é cuidar e preservar

Operador de Produção; isso é truta

Noventa e cinco novos colegas foram contratados pela Novoeste, para trabalharem em Bauru, Três Lagoas, Campo Grande e Corumbá, para exercerem uma função denominada de "Operador de Produção Júnior". Mas, quais são as atribuições e tarefas que estão realizando? Estão realizando as atribuições de manobrador, inclusive



viajando junto com o maquinista. É bom lembrar, que a figura do maquinista auxiliar foi extinta em 1990, sendo que todos foram elevados à condição de maquinistas.

Na Ferrovia Novoeste, temos em plena vigência o Plano de Cargos e Salários, que organiza as funções, as atribuições, os salários de todos os empregados, e não consta esta função.

Deveriam estar sendo contratados como manobreadores, agentes de estação ou maquinistas, e recebendo os salários iniciais e benefícios das respectivas carreiras, o que não está ocorrendo. Os que estão trabalhando nos pátios deveriam estar recebendo o adicional de 30% a título de periculosidade, pois, executam as tarefas de manobreadores, e várias decisões que já transitaram em julgado determinaram o pagamento. O mesmo ocorrendo com os que estão viajando.

A empresa já foi oficializada para corrigir

as distorções, e respeitar o PCS e o PBV. Ao agir desta forma, procura a empresa dar uma demonstração de força, que pode tudo e que sairá impune. Gostando ou não do PCS/PBV a empresa tem que respeitar e aplicar, se não corre o risco de abraçar outro passivo trabalhista como ocorreu com a questão das horas extras de 100% e 150%.

A direção do sindicato está disposta a discutir um novo plano de cargos, carreiras e salários, já manifestamos esta posição a empresa. Enquanto isso não ocorrer tem que cumprir o que está na lei.

Quem não é maquinista não pode conduzir trem

Na Novoeste/ALL pode. Isso é um absurdo. Temos vários manobreadores que fizeram curso, estão conduzindo trens e até agora a empresa não regularizou a situação funcional. Não alterou a função no contracheque, não efetuou a alteração na carteira, e o mais grave; não corrigiu os salários. Todos deveriam ser reenquadrados no nível 219, que corresponde ao salário de R\$ 645,78, conforme tabela em vigor. A empresa já foi informada da situação pelo sindicato que solicitou a correção, mas, até agora não se manifestou.

Monocondução- vitória da categoria



O Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região – Campinas/SP manteve a decisão do Juiz da 1ª Vara do Trabalho em Bauru, Dr. Júlio César Marin do Carmo, que concedeu liminar em Ação Civil Pública proposta pelo Sindicato, proibindo a monocondução nas Ferrovias Novoeste e ALL. A empresa entrou com Mandato de Segurança para cassar a liminar, mas não obteve êxito, segundo o que consta no despacho da Juíza Relatora Dra. Gisela R. M. de Araújo e Moraes.

A primeira liminar obtida na justiça proibindo a monocondução foi resultado da greve dos maquinistas de Botucatu (Ferrobán) organizada pelo sindicato, e que resultou na Ação Civil Pública ajuizada pelo Ministério Público do Trabalho de Bauru em 2003.

Monocondução é uma operação de alto risco, principalmente numa via que precisa de grandes investimentos para chegar a um padrão de qualidade aceitável.

E tem o mais importante; barrar a monocondução na Novoeste impediu dezenas de demissões, e obrigou a empresa a efetuar mais contratações. Este é mais um exemplo de que vale a pena lutar, principalmente quando sabemos por que lutamos.

Ponto eletrônico é fria

O ponto do pessoal da tração está sendo enviado efetuado por meio eletrônico. Os dados que são remetidos são processados num sistema para específico para atender as necessidades dos empregados da ALL - Malha Sul, que são muito diferentes das práticas dos empregados da Ferrovia Novoeste/ALL. Isso tem gerado uma série de reclamações todos os meses, pois os salários não batem com os apontamentos, e todos os meses é aquela fila de reclamações que raramente são resolvidas.

A Portaria nº 556 de 16/04/2003, do Ministério do Trabalho permite o registro de todos os eventos referentes a jornada dos empregados da categoria "c", mediante ponto eletrônico, desde que este procedimento conste em Acordo Coletivo de Trabalho, o que não é o caso na Ferrovia Novoeste. Também obriga a empresa a fornecer a caderneta (talão de x) a todos os integrantes da tração.

A implantação do ponto eletrônico, mais uma vez foi feita contrariando a lei, o que pode sujeitar a empresa a fiscalização do Ministério do Trabalho e a multas.



Jornada de 8 horas

A jornada de oito horas que está sendo praticada em Bauru, Três Lagoas, Campo Grande e Corumbá é ilegal. Mesmo a empresa pagando o adicional de revezamento e o adicional de jornada, ela não poderia alterar de forma unilateral como fez. A CF pacificou a questão da jornada de seis horas. Qualquer alteração para oito horas, só mediante Acordo Coletivo, o que não ocorreu.

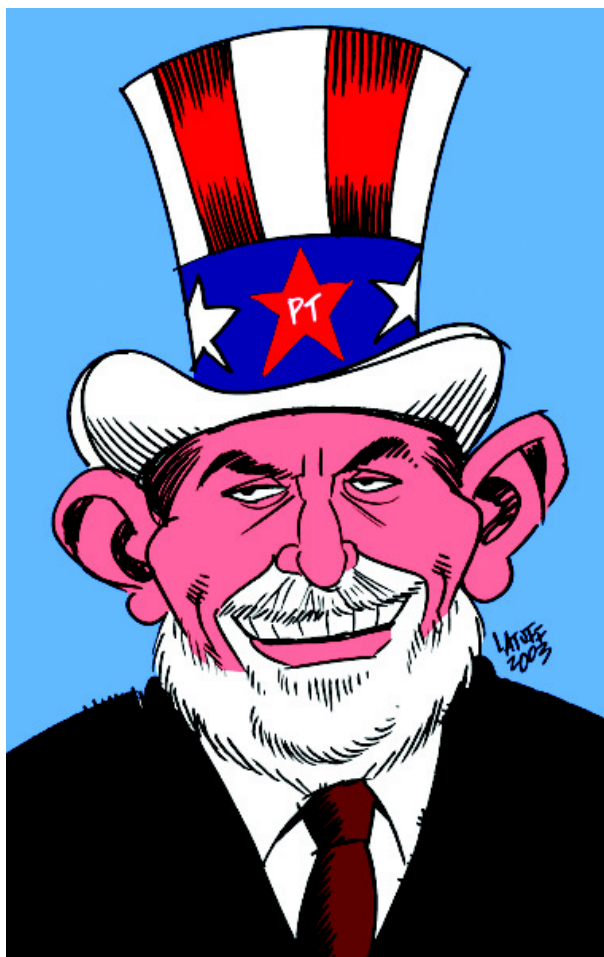
Esta cláusula consta da proposta da empresa apresentada ao sindicato. Como existe uma situação consolidada, estamos informando a todos os agentes de estação, assistentes de estação, manobreadores, "operadores de produção junior", que faremos reunião nos locais de trabalho para que todos possam apresentar sua opinião sobre o assunto, para que possamos limpar o terreno nesta fase decisiva das negociações.

Extinção da RFFSA é traição de classe de Lula

O Plenário da Câmara dos deputados aprovou nesta segunda-feira, 26/03, a Medida Provisória (MP) 346/07, que abre crédito extraordinário de R\$ 452,18 milhões para a conclusão dos processos de extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) e de liquidação da Companhia de Navegação do São Francisco (Franave). A medida faz parte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do governo Lula e deve agora ser votada no Senado. A aprovação desta medida, é meio caminho andado para a extinção definitiva da RFFSA, prevista na MP 353.

A maior parte dos recursos R\$ 300 milhões ficará alocada na rubrica Encargos Financeiros da União, subordinada ao Ministério da Fazenda. Esse dinheiro garantirá o pagamento de condenações judiciais que não tenham o necessário depósito para garantir penhoras; servirá ao pagamento de ações judiciais trabalhistas após a extinção definitiva da rede ferroviária; e cobrirá os gastos operacionais de regularização e venda dos imóveis não-operacionais da RFFSA.

O Ministério dos Transportes contará com R\$ 116,78 milhões, dos quais R\$ 59,62 milhões para as atividades necessárias ao funcionamento do processo de inventariança da Rede. Para a transferência da mão-de-obra à Valec - Engenharia, Construções e Ferrovias S/A, a MP destina R\$ 43,8 milhões. A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) será responsável pela fiscalização dos bens operacionais e gestão dos contratos de arrendamento das malhas



ferroviárias firmados pela extinta RFFSA. Para isso receberá R\$ 3 milhões.

Outros R\$ 10,3 milhões completam o valor global destinado à pasta dos Transportes e serão alocados no Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT), que será responsável pela auditoria, supervisão e controle da estrutura ferroviária.

A Advocacia-Geral da União (AGU) ficará com os recursos (R\$ 20 milhões) direcionados à Presidência da República

para conduzir o contencioso judicial e extrajudicial da RFFSA. Segundo o governo, a medida permitirá reduzir o valor das condenações judiciais impostas e das despesas com os escritórios de advocacia contratados até o momento de edição da medida.

Os ministérios da Cultura e do Planejamento, Orçamento e Gestão receberão, respectivamente, R\$ 6 milhões e R\$ 9,4 milhões. Os valores servirão para cuidar da gestão e manutenção dos bens móveis e imóveis de valor histórico, artístico e cultural e para fazer a gestão da complementação de aposentadorias e pensões da RFFSA.

Desde que o Governo Lula anunciou o PAC e a extinção da RFFSA, todas as organizações da categoria ferroviária estão em Brasília, desenvolvendo uma série de ações para barrar este crime.

O cenário é difícil, pois como todos sabemos a Câmara dos Deputados e Senado funcionam na base do troca – troca, e o governo Lula, para aprovar o PAC e todas as MPs que atacam os trabalhadores, fez acordo com Deus e o Diabo, distribuindo ministérios e cargos. Vamos combater até o último momento contra a extinção da RFFSA.

Para agradar os grandes grupos financeiros, a grandes corporações que controlam as ferrovias privadas como a Vale do Rio Doce (grande financiadora de sua campanha) o governo Lula, que recebeu votos da maioria esmagadora da categoria ferroviária, não hesita em cometer uma traição de classe.

Reuniões Aposentados e Pensionistas

O Sindicato tem por hábito a realização de reuniões mensais para manter bem informados os aposentados e pensionistas. Veja o calendário e participe. As reuniões tem locais e horários fixos, sendo que em Araçatuba, na sede do sindicato, às 9:00 horas; em Bauru na sede do sindicato às 14:00 horas, em Campo Grande na sede do sindicato as 14:00 horas, e em Corumbá, na sede do sindicato às 8:00 horas.



SEDE	66666S E6					
6	6	6	6	6	6	6
6	6	6	6	6	6	6
6E	6	6	6	6	6	6
6	6	6	6	6	6	6

Pau na Máquina: Ano XIV, número 221.
 Diretor Responsável: Roque José Ferreira.
 Jornalista Responsável: Arthur M. Júnior - Mtb 023536 - Edição eletrônica: Tatiana Calmon. Sede: Rua Cussy Júnior, 3-40 - Bauru/SP, CEP: 17015-020 - Fone (14) 3223-6642 - Fax (14) 3223-6532. E-mail: sinferrobru@uol.com.br. As matérias publicadas são de responsabilidade da Diretoria Colegiada do STEFBUMSMT.
<http://www.sindferroviariosbauru.com.br>
<http://sinferrobru.blog.uol.com.br>

Contatos com as sedes regionais
contato@sindferroviariosbauru.com.br
aracatuba@sindferroviariosbauru.com.br
treslagos@sindferroviariosbauru.com.br
campogrande@sindferroviariosbauru.com.br
aquidauana@sindferroviariosbauru.com.br
corumba@sindferroviariosbauru.com.br