



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

“ O sucesso não é medido pela posição social que alguém alcança na vida, mas, sim, pelos obstáculos que superou enquanto estava a caminho dele.”

Booher T. Washington – ativista negro americano

Cada um dos ferroviários e suas famílias sabem as dificuldades que enfrentamos para conquistar o que conquistamos, e chegar onde estamos como, por exemplo: o Plano de Saúde, o Tíquete Refeição, o Adiantamento de Quinze Diárias Mensais, as Hospedagens em Hotéis e o fim dos Pernoites Nojentos, Plano de Cargos e Salários, Plano de Benefícios e Vantagens, Anuênios, Jornadas reduzidas para a mecânica e tração, Auxílio Materno Infantil inclusive para quem tem filhos portadores de necessidades especiais, Norma Contra a Discriminação Racial, Adicional de Periculosidade para todos os empregados que laboram em condições de risco, etc.

Em 2003, quando a FERROBAN quis impor na marra a monocondução, organizamos os maquinistas e auxiliares de Botucatu e Sorocaba que entraram em greve, o que ajudou a justiça a conceder liminar barrando a monocondução e dezenas de demissões.

No início de 2005 conseguimos fazer com que a Novoeste contratasse diretamente todos os empregados terceirizados da via permanente acabando com a discriminação odiosa



entre ferroviários diretos e terceiros.

Já em 2006 sob a gestão da ALL fizemos muitas lutas. A mais importante delas foi a Ação Civil Pública do sindicato contra a monocondução, acatada pela justiça que preservou na Novoeste centenas de empregos, além de criar outras vagas principalmente para os que a empresa chama de “operadores de produção”.

Estamos em pleno processo de negociações. No dia 18 realizamos um grande ato na sede da empresa em Curitiba onde a recepção da categoria foi excelente, pois há mais de oito anos não recebem um boletim do sindicato do Paraná.

A demora no processo, é resultado da

tática usada pela Novoeste/ALL. Fizeram de tudo para assinar o acordo na Ferroban e na Ferronorte, para depois tentar encurralar os ferroviários da Novoeste.

As bases sob as quais os Sindicatos que atuam na Ferroban e Ferronorte assinaram o acordo, não nos contemplam. O que foi concedido a eles há muitos anos já é praticado aqui. Por outro lado, se aceitaram banco de horas, alterações de jornadas de seis para oito horas e outras flexibilizações de direitos da categoria, devem ou deveriam saber o que estavam fazendo.

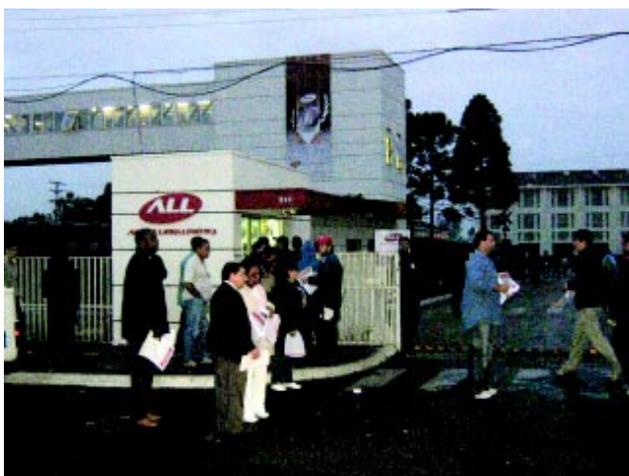
Mais do que ninguém queremos unificar direitos. Só

que queremos unificar por cima e não por baixo, como a empresa vem tentando impor.

Nesta edição especial de nosso jornal, apresentamos todas as situações e o resultado das negociações. Agora muito cuidado; a empresa destacou alguns “boca-mole” para passarem informações erradas. Mais uma vez trata os ferroviários de forma discriminatória, acreditando que somos um “bando” de idiotas e que pode nos manipular da forma mais amadora.

Temos que estar ligados, e prontos para entrar em campo e colocar nosso time para jogar e vencer. Agora é concentração total. Vencer e vencer!

ALL Curitiba conhece a força de mobilização dos Ferroviários da Novoeste no maio vermelho



Foi um dia muito especial para mais de 800 ferroviários que trabalham em Curitiba. Logo pela manhã, às seis horas, eles iam chegando e se deparando com um cenário novo em frente à empresa. Faixas, homens, mulheres e jovens, com frio é certo, mas, com muita disposição e garra os abordavam e lhes entregavam a Carta Aberta aos Ferroviários do Paraná.

O espanto passou logo. Muitos se aproximavam, nos saudavam com muita alegria diziam: para nós é uma boa novidade, pois há muito tempo não temos visto ação nenhuma do sindicato. Há anos não sabemos o que é um boletim do sindicato. Aqui no Paraná fazem o que a empresa manda.

Explicamos pacientemente que éramos ferroviários de Bauru, Mato Grosso do Sul e Mato Grosso, que nosso objetivo era o de mostrar a eles como que a ALL age em nossa ferrovia, e como estamos enfrentando e resistindo a todos os seus ataques.

Para realizar esta atividade em Curitiba, contamos com a participação e a solidariedade dos trabalhadores da CIPLA/ e INTERFIBRA de Joinville, que foram numa delegação de 20 trabalhadores e



trabalhadoras nos ajudarem.

A CIPLA e a Interfibra estavam falidas em 2003. O Patrão ia fechar as fábricas sem pagar os direitos, então os trabalhadores

decidiram ocupar as empresas e não permitir o fechamento, e o fizeram. Enfrentaram toda sorte de repressão, mas as fábricas continuam operando, produzindo, contratando mais gente, garantindo o emprego de mais de 1220 trabalhadores. Quem dirige a fábrica é uma comissão eleita pelos próprios trabalhadores. Desde o primeiro momento desta luta, nosso sindicato apoiou e participou.

O que todos nós vimos, participamos e vivenciamos, foi o que se chama solidariedade de classe. Somos de categorias diferentes, mas de uma só classe, a classe operária.

Depois do ato, as 9:30 horas fomos para reunião com a diretoria da empresa, mas, esta é uma outra história.

ALL cria o DAIA na Novoeste

A All criou um novo departamento na Ferrovia Novoeste, é DAIA (Departamento de Arapongagem Interna Aloprada). Pelos documentos que temos em mãos o chefe do Departamento é Carlos Rafael Martins Jardim, pois, foi para ele que uma das agentes lotadas na UP de Campo Grande, que usa o codinome "J" enviou relatório com informações sobre os diretores do sindicato no Estado de Mato Grosso do Sul. A diretoria do sindicato é o alvo da "polícia política da ALL/Novoeste".

Cuidado, muito cuidado com quem você conversa dentro da empresa. Você pode conversar com um agente disfarçado de analista de gestão, gerente, assistente social, gerente, e até de peão.

O serviço de contra informação do



sindicato, que possui agentes altamente qualificados, formados nos melhores centros de treinamento do mundo estão monitorando e fazendo um levantamento completo destas arapongas de quinta categoria. Quem está coordenando este serviço é o "ZÉ do TRILHO", que voltou para a Novoeste depois de nove anos afastado. Neste tempo o ZÉ DO TRILHO, viajou pelo mundo. Esteve na China, Europa, África, Estados Unidos, América Latina, onde estudou o modus operandi, dos senhores capitalistas que controlam as empresas, e as táticas e estratégias que usam nas ferrovias. Com o ZÉ DO TRILHO na ativa, estamos seguros. No blog do sindicato o Zé vai tratar deste tema.

Negociações tensas

A reunião do dia 18 começou tensa. Os representantes da empresa visivelmente contrariados com o ato realizado em frente à mesma chegaram pegando pesado. Mas, não tiveram moleza. Não caímos em armadilhas, nosso objetivo era e discutir a Pauta de Reivindicações apresentadas e várias pendências que precisam ser resolvidas. Pedro Roberto Oliveira Almeida, presidente da Ferrovia Novoeste assumiu os seguintes compromissos:

1- informar no próximo aviso de crédito, o novo número das contas onde o FGTS está sendo depositado. As contas foram mudadas e os donos que são os empregados não foram informados. Santa incompetência.

2- unificar os salários de todos os “operadores de produção júnior”. Só não pode se esquecer que temos vários manobreadores que também precisam ter os salários unificados.

3- Regularizar a situação funcional dos empregados Waldemar Surubi Correa, José Jesus Oliveira, Alequessandro da Silva, Edivilson dos Santos que foram promovidos para a função de “supervisor júnior”, que não existe no PCS. Como a empresa erradamente se recusa a discutir a reestruturação do Plano de Cargos e Salários, informou na negociação que vai solicitar dos empregados mencionados, que assinem carta individual renunciando ao PCS. A medida da empresa não tem valor legal. O ato de assinar não implica a renúncia a direito.

Em relação aos empregados Alexandre Aparecido Souza e Antônio P. Feitosa, ambos diretores do sindicato, serão classificados como operadores de máquinas especiais, conforme determina o PCS.

4- Regularizar o pagamento de atrasados do adicional de periculosidade aos “operadores de produção júnior” e também o adiantamento de diárias de viagem. Ficou

surpreso e indignado em saber que os colegas estão viajando sem recursos para comer, ou seja, estão passando fome.

5- Manteve a demissão do maquinista



Clevison de Corumbá porém, reconheceu que o ato de se recusar a trabalhar em locomotiva sem banco no Minério em Maria Coelho foi correto. Alegou que a demissão foi motivada pelo excesso de faltas do companheiro. É aqui que está o problema. Mesmo reconhecendo o embuste praticado pelo controlador do CCO de Curitiba e outros chefetes de Corumbá e Campo Grande, não reparou o ato injusto e ilegal, pois não respeitou o Regulamento Disciplinar. Esta posição abre caminho para o colega ajuizar ação cobrando danos morais e materiais.

6- Manifestou desconhecimento quanto ao fato de maquinistas terem seus nomes expostos em quadro de avisos, onde ao lado dos mesmos estão registradas punições de suspensão e advertência. Disse ser contrário

a esta prática, e que o procedimento não se repetirá.

7- Reclamou que o “sindicato” cobra muito e não o deixa trabalhar. Errado! O sindicato apresenta e cobra soluções para problemas e situações que atingem os trabalhadores, e que são criadas por chefes, líderes, gerentes e até diretores, que na ânsia de mostrar serviço praticam uma série de barbaridades.

Fica o recado para a “chefaiada”: **Parem de pisar na bola e deixem o Pedro Almeida trabalhar, o homem tem assuntos mais importantes a resolver**, como por exemplo: buscar recursos para pagar a dívida que a empresa tem com os ferroviários por ter sido condenada a pagar as horas extras com os adicionais de 100% e 150%. O passivo continua aumentando, pois, a empresa não vem cumprindo a decisão judicial.

Em relação á nossa pauta de reivindicações, a empresa nos enviou quarta feira outra minuta com sua posição. Várias cláusulas que haviam sido acordadas nas reuniões anteriores sumiram. O que nos foi enviado, foi o acordo assinado pelos sindicatos da Paulista, Mogiana, Sorocaba e Araraquarense com a Ferroban e a Ferronorte.

A empresa insiste em tentar impor um acordo rebaixado aos ferroviários da Novoeste, usando o argumento falacioso da unificação de direitos e benefícios. Já havíamos posicionado a empresa, sobre o contudo deste acordo, dizendo que o mesmo rebaixa e precariza condições de salário, benefícios e trabalho, e que não é base para discussão.

No encarte especial publicamos o que foi reivindicado, a proposta da empresa, o que foi acordado nas discussões, o que rejeitamos e a justificativa. Vamos ler com atenção, e participar das assembléias que estão sendo convocadas para que a categoria decida livremente o que fazer.

Pau na Máquina: Ano XIV, Número 224. Diretor Responsável: Roque José Ferreira. Jornalista Responsável: Arthur M. Júnior - Mtb 023536 - Editoração 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
treslagoas@sindferroviariosbauru.com.br
campogrande@sindferroviariosbauru.com.br
aquidauana@sindferroviariosbauru.com.br
corumba@sindferroviariosbauru.com.br

Números do racismo e da discriminação na ALL



O Resumo do balanço Social da empresa distribuído este mês, apresenta um dado revelador. Dos 6.580 empregados diretos do grupo ALL, apenas 332 são classificados como negros, sendo que destes somente 2,11%, ou seja, apenas 7(sete) negros ocupam cargos de chefia. Os números revelam que esta condição é resultado do racismo e de seus efeitos colaterais como a discriminação. O maior número de negros do grupo está na Ferrovia Novoeste.

Em 1996 quando se iniciou o processo de privatização das ferrovias os negros representavam 66% da mão de obra das empresas. Em torno de 92% dos negros empregados exerciam funções de artífice de via, agente de estação, manobrador, mecânicos e maquinistas, funções que se situam na base da pirâmide, e onde se

concentraram o grosso das demissões efetuadas pelas operadoras privadas.

A privatização das empresa estatais como as ferrovias, eliminaram milhares de postos de trabalho, o que atingiu de maneira mortal a população negra. Os serviços públicos e as empresas estatais eram grandes empregadores de mão de obra negra, pois havia o concurso, mesmo que depois a progressão, as promoções fossem barradas.

Os números apresentados pela ALL em seu balanço social são incontestáveis, e demonstram que a empresa não aplica as determinações da Convenção 111 da Organização Internacional do Trabalho. Os negros e negras são praticamente invisíveis na estrutura da ALL, principalmente quando olhamos para as funções de analistas, gerentes, estagiários e diretores.

Os números podem explicar o porquê vários ferroviários negros, mesmo tendo realizado todos os cursos e treinamentos até agora não foram promovidos a maquinistas.

Esta doença que atinge várias empresas pode ser facilmente diagnosticada pelas atitudes de seu corpo diretivo que se materializam nas características dos chefes que podemos classificar em quatro: o chefe matador, o chefe estuprador, o chefe torturador e o chefe seqüestrador. Tratam o conjunto dos trabalhadores de forma agressiva, desrespeitosa, autoritária, movidos por um ranço elitista e preconceituoso, imagine então quando o empregado é negro.

A empresa terá rever conceitos, métodos, e até remover pessoas para que nas relações corporativas seja aplicado o conceito de direitos iguais para todos.

Trem do Pantanal

O Comitê de Revitalização do Trem do Pantanal, promoveu em 25/05 Reunião Pública no Plenário da Câmara Municipal de Corumbá para abordar a temática com relação ao Programa de Revitalização das Ferrovias Brasileiras e a

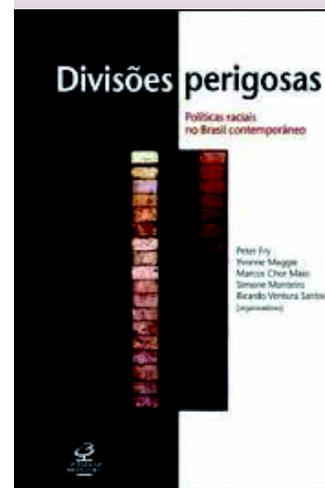


reativação do Trem do Pantanal, em parceria com o mandato do vereador Evander Vendramini

O Deputado Estadual Paulo Duarte e o Prefeito Felipe Orro de Aquidauana, assumiram o compromisso de participar do Movimento de Revitalização da Ferrovia e Reativação do Trem do Pantanal e na construção de Audiência

Pública na Assembléia Legislativa do Estado de Mato Grosso do Sul.

Divisões Perigosas



Nas bancas o Livro Divisões Perigosas com vários artigos que r e f l e t e m criticamente, a partir de diversas perspectivas, questões sobre raça, racismo e os rumos das legislações e políticas públicas

raciais no Brasil contemporâneo. Os textos foram publicados, em sua maioria, em jornais e revistas dirigidos ao grande público, mas há também textos inéditos, preparados especialmente para o livro. .

Entre os 34 autores do livro estão o geneticista Sérgio Pena, o economista Carlos Lessa, o Sindicalista e Militante do Movimento Negro Socialista Roque José Ferreira, a antropóloga Eunice Durham, o poeta Ferreira Gullar, o historiador José Murilo de Carvalho, o sociólogo Simon Schwartzman e o jornalista Luiz Nassif, o Coordenador Nacional do Movimento Negro Socialista José Carlos Miranda.

O livro é leitura obrigatória para todos que desejam compreender a realidade do País sem maniqueísmos.

Destacamos a importância de ter entre os autores o Coordenador do Sindicato, companheiro Roque Ferreira que tem uma longa trajetória de luta contra o racismo, e que como militante das lutas da classe operária sempre pautou esta discussão com muita coragem e generosidade.

Ao integrar este time de peso e tão diverso de autores do livro, o companheiro Roque nos faz sentir também muito orgulhoso pelo reconhecimento, e também partícipes desta obra, porque enquanto instituição que representa uma das categorias (cujo seu maior extrato foi composto de negros) que fez e faz história na construção desta nação, tem na sua carta de princípios como valor estratégico o combate ao racismo no mundo do trabalho e a todas as formas de discriminação.

O livro pode ser encontrado nas principais livrarias do País.

Encarte Especial Campanha Salarial 2007

Neste encarte apresentamos as cláusulas que estão gerando polêmicas, em razão da posição da empresa de querer impor novas condições extremamente prejudiciais a categoria.

Também explicamos porque não devemos aceitá-las, justificando os aspectos legais em relação ao sobreaviso, diárias, repouso, tempo a disposição da empresa, anuênios e triênios.

Os ferroviários mais novos devem ler com muito cuidado e atenção, já os ferroviários mais antigos, devem explicar com muita paciência aos mais jovens como e em quais condições conquistamos vários direitos. A discussão, a informação serão elementos fundamentais para que a categoria possa tomar posição nas assembleias que serão realizadas de 05 a 15 de junho em toda nossa base territorial, da qual devem participar todos os ferroviários, inclusive os terceirizados.



Correção salarial: A proposta é de aplicar o índice de 2,50% nos salários a partir de 01/01/2007. Porém, como diz estar “concedendo” plano de saúde, seguro de vida, tíquete refeição, plano odontológico, PPR que até agora não recebemos a proposta oficial e por ter uma política de remuneração variável que ninguém conhece, seria concedido ZERO POR CENTO de reajuste.

Posição do Sindicato: Inaceitável. Todos os aludidos benefícios já vinham sendo praticados há muito tempo. Portanto não existe nenhuma inovação. O plano odontológico é pago pelos empregados, e o plano de saúde sofreu alterações que fará com vários companheiros que não aceitem a migração imposta fiquem sem atendimento, o que contraria o contrato de concessão.

Proposta apresentada para acordo: Como a empresa concedeu para alguns empregados reajustes de salário de 63%, o que contraria disposições legais e se constitui em tratamento diferenciado, sugerimos que fosse aplicado o índice de 4% a todos os empregados sem compensação, e 30 dias após assinatura do acordo fosse instalada uma comissão paritária com representantes da empresa e do sindicato, para discutir todos os ajustes necessários no

PCS, PBV, RD e Normas Anteriores.

Pedro Almeida, presidente da Novoeste em todas as reuniões diz que não reconhece os instrumentos legais citados. A Novoeste aplicou e aplica os mesmos para todos os empregados. Qualquer alteração tem que ser feita por acordo, conforme já se pronunciou o TST sobre o assunto.

Extinção de Direitos: A empresa quer extinguir o Plano de Cargos e Salários, Plano de Benefícios e Vantagens e o Regulamento Disciplinar e fica garantido aos empregados que recebem adicional por tempo de serviço, a incorporação do benefício praticado em 01 de



janeiro de 2007, cessando a partir desta data a contagem do tempo de serviço para fins de percepção de adicional a este título.

Posição do Sindicato: Inaceitável : apresentamos proposta para discutir o tema. Já em relação a incorporação dos valores recebidos a título de anuênio e triênio, é uma manobra da empresa. Além de propor o fim de um direito, os valores sendo incorporados nos salários base, elevaria todos os descontos dos tais “benefícios” que ela diz estar concedendo.

A maior elevação seria na participação do Plano de saúde e no Tíquete Refeição que a empresa quer alterar de um valor facial para 3% três por cento, o que também recusamos.

Jornada de trabalho: A empresa quer fixar as jornadas de trabalho em 44 horas semanais, podendo a semana ser de cinco dias ou de seis dias. Além disso, está propondo que os empregados que laboram em atividades ininterruptas de revezamento cumpram jornada diária de 08 (oito) horas recebendo adicional de revezamento, no importe de 28% (vinte e oito por cento) do seu salário base.

Posição do Sindicato : Aumento de jornada é inaceitável. A jornada de todos os que trabalham na mecânica é de 42:30 semanais. A empresa já alterou a jornada de 6 para 8 horas, dos empregados que trabalham nas estações e pátios por livre e espontânea vontade, mesmo sabendo que por lei é necessário a assinatura de acordo com o sindicato, o que não foi feito. A empresa pagou durante alguns meses dois adicionais; 25% de adicional de revezamento e 20% de adicional de jornada, o que representava um ganho substancial. Consultamos os interessados, e os mesmos por 3 votos de diferença aceitaram manter a jornada em 8 horas. Porém, o mês passado além de cortar o adicional de jornada, o adicional de revezamento foi reduzido. A explicação da empresa é que os pagamentos foram efetuados errados, e sequer informaram os trabalhadores. Esta discussão permanece em aberto. O mesmo procedimento a empresa quer adotar para maquinistas e manobreadores que trabalham nas estações e pátios de manobras. Vários colegas manifestaram o interesse em não mais viajar e estariam dispostos a cumprirem jornada de 8 horas. A discussão pode ser feita desde que se acorde que em todos os locais em que as manobras serão de seis horas, os valores do adicional e a indenização das horas extras que deixarão de serem feitas.

Banco de horas: A empresa que constituir



comissão com representantes do Sindicato, para discutir a implantação do banco de horas, no prazo de 60 dias.

Posição do Sindicato: Inaceitável; banco de Horas se constitui em precarização brutal, aumento de jornadas e de horas extras sem o pagamento. Se outros sindicatos assinaram que prestem contas aos trabalhadores.

Horas Extras: A empresa se propõe a pagar os adicionais de horas extras como vem fazendo atualmente, inclusive querendo que as horas extraordinárias realizadas em dias de repouso semanal remunerado e feriados sejam pagas com adicional de 100% (cem por cento) sobre o valor da hora normal.

Posição do Sindicato: Inaceitável. A empresa foi condenada a pagar as horas extras da seguinte forma: 100% nos dias normais, 150% nos sábados, domingos e feriados. Quando por necessidade imperiosa o empregado trabalhar no dia destinado ao repouso que é para descansar e preservar a saúde dos trabalhadores, todas as horas devem ser pagas com adicional de 150% e ser concedido na semana seguinte outro dia de repouso.

INTERVALO INTERJORNADA – CATEGORIA “C”: A empresa respeitará nas escalas dos empregados da Categoria “C”, quando a jornada findar fora da sede do empregado, um intervalo máximo de 12 (doze) horas contínuas.

Parágrafo único: Quando a jornada findar na sede do empregado, será respeitado um intervalo mínimo de 12 (doze) horas contínuas entre o início de uma jornada e o começo da seguinte.

Repouso da categoria “C”: A empresa propôs conceder ao empregados quando a jornada findar fora da sede um repouso no máximo de 12 (doze) horas contínuas.

Posição do Sindicato: Se a empresa se comprometer a respeitar o “um repouso”, pode ser discutido o tempo. Após o repouso, abre CT para voltar para sede. Caso não volte trabalhando, o faz de viagem de passe, para

gozar repouso na sede que será no mínimo de 12 horas.

Jornada 10 x 4: A empresa poderá adotar a jornada 10x4 (dez por quatro) para os empregados das equipes de mecanizada, ou seja, o pessoal que trabalha nas máquinas de correção geométrica. Para tanto deve assinar acordo em separado fora do ACT como sempre foi o procedimento. Já a jornada de trabalho dos artífices de via permanente e assistentes mesmo acampados, deve ser de segunda a sexta feira, só podendo realizar jornada de 10X4 em condições especiais desde que seja acordado com o Sindicato.

Adicional de Periculosidade: A empresa está se propondo a pagar adicional de



periculosidade para todos os integrantes da categoria “C”, propondo no prazo de 90 (noventa) dias, elaborar de laudo técnico pericial para as outras atividades e funções, e solicitando do sindicato a indicação de assistente técnico.

Posição do Sindicato: Primeiro esclarecemos que adicionais não são benefícios. São uma multa que as empresas pagam por manterem condições de risco e insalubres. Em algumas atividades o risco é inerente. Para o pessoal de tração o pagamento de adicional de periculosidade é resultado de acordo em Ação Judicial. Todos os maquinistas e manobreadores recebem. Outros ferroviários de outras categorias e funções também recebem adicionais como resultado de ações judiciais. Neste caso, para iniciar qualquer discussão a empresa deve pagar o que deve principalmente aos “operadores de produção”, inclusive os atrasados.

Programa de Participação nos Resultados – PPR: A empresa efetuou uma apresentação em março de 2007 da proposta, mas até o fechamento desta edição

não havia enviado oficialmente a proposta.

Posição do Sindicato: Discutir a proposta, e nela incluir a questão dos Ferroviários Terceirizados. Nas discussões que temos travado com as empreiteiras temos discutido o assunto, e não estamos encontrando tantos obstáculos. Os ferroviários terceirizados não podem e não serão discriminados, pois ao fim e ao cabo, sem eles não tem metas, objetivos e consequentemente prêmios.

Salário Retorno das Férias: A empresa propondo ao empregado no mês de retorno das férias, remuneração mínima equivalente a R\$ 400,00 (quatrocentos reais). O valor correspondente à diferença entre a remuneração normal percebida pelo empregado no mês de retorno das férias e a quantia adiantada pela empresa para atingir o limite mencionado no caput e seria descontado do empregado da em até duas parcelas.

Posição do Sindicato: Inaceitável. Altera procedimento do PBV que é mais benéfico aos trabalhadores. Hoje o desconto do adiantamento de férias que o empregado solicita é efetuado em seis parcelas. Par os ferroviários da Ferrobán e Ferronorte que não tinham o benefício, a proposta da empresa ajuda. Para nós da Novoeste é prejudicial.

Transferência de empregados: A empresa propôs garantir aos empregados transferidos por decisão estratégica da



empresa um pacote de benefícios.

Posição do Sindicato: Inaceitável - As transferências de empregados podem ser de caráter definitivo ou provisório. Definitivo só depois de 10 anos conforme várias

decisões judiciais. Quando transfere durante 10 anos a empresa no mínimo deve pagar ao transferido um adicional de 25% sobre o salário. A empresa não apresentou pacote nenhum de benefícios.



Dirigentes Sindicais: A empresa quer alterar o processo de liberação de dirigentes sindicais. Hoje temos dois e ela quer passar para um, além de acabar com os trinta/dias/homens/mês. Também, quer que o sindicato informe quais os diretores que seriam portadores da estabilidade provisória.

Posição do Sindicato: Inaceitável - A própria direção em 1996 entendeu por reduzir o número de diretores liberados. Partimos do conceito político que dirigentes liberados devem ser o mínimo possível. Diretores tem que trabalhar, estar no dia a dia. Acordamos na época com a empresa termos 30 dias a serem usados pelo sindicato para liberar qualquer trabalhador para participar de reuniões, cumprir alguma tarefa de interesse da categoria e voltar ao seu posto de trabalho.

Já em relação à garantia contra a despedida imotivada de diretores, quando houve a alteração dos estatutos, mantivemos o princípio da razoabilidade, com 31 diretores, incluindo o conselho fiscal. Este assunto foi inclusive objeto de discussão com a RFFSA que acordou que estávamos corretos, e todos, portanto detinham a estabilidade provisória. O mesmo procedimento vem sendo praticado pela Novoeste a mais de 10 anos. A posição da ALL é o de tentar fragilizar a ação sindical. A liberação remunerada foi uma conquista e não uma doação dos patrões. A posição da empresa também fere Convenção da OIT.

Sobreaviso: A empresa alterou a forma de pagamento de sobreaviso. Agora só paga as horas de sobreaviso, se o empregado for chamado para realizar

alguma tarefa, ou seja, o empregado fica 10 horas de sobreaviso, a disposição da empresa, o mesmo é fechado e não recebe nada.

Esta é uma forma que a empresa encontrou de organizar a bagunça, pois, como não consegue organizar escalas coerentes usa este artifício. Durante mais de 3 anos a empresa pagou as horas de sobreaviso sendo o empregado chamado ou não, o que é o procedimento correto. Juridicamente, a empresa não poderia ter feito esta alteração, pois ela é prejudicial aos trabalhadores, além de ter se tornado acordo tácito, o que é uma figura jurídica perfeita.

Existem várias decisões onde o poder judiciário tem condenado as empresas ao pagamento, sob a base de que o tempo do empregado não pode ser alienado sem pagamento. Caso a empresa insista na irregularidade, o sindicato reclamará judicialmente o pagamento via ação por substituição processual.



Diárias de Viagem: A empresa de forma arbitrária reduziu os valores e a maneira de efetuar o pagamento das diárias de viagem. Para os empregados que tem como síntese de suas atribuições as viagens constantes durante mais de 10 anos a empresa adiantou 15 diárias cheias, tendo como referência o salário base.

Em dezembro estipulou o valor teto em R\$ 30,00, porém, não elevou o piso. Existem colegas cujo terço da diária não chega a R\$ 5,00, o que não dá para comprar uma refeição decente.

Para ferroviários como assistentes de manutenção, artífices de todas as áreas, técnicos, a empresa introduziu o SAV. Neste sistema o empregado é obrigado a solicitar a diária adiantada para viajar. Ocorre, que para atender emergências muitas vezes o empregado não dispõe de recursos próprios

para bancar viagens, alimentação e hospedagens, para receber 30 dias depois. Neste caso, também estamos reivindicando que os mesmos também recebam suas diárias adiantadas.

Outro procedimento incorreto, é da empresa efetuar o desconto de um terço da diária sob a alegação de que fornece o tíquete refeição. Este procedimento nunca foi praticado, altera para pior as condições existentes.

Apresentamos proposta de unificar os valores de diária para todos os empregados que trabalham direto na produção e também para os que são ligados ao corporativo e que são obrigados a praticar viagens constantes. No limite a empresa poderia efetuar desconto de um terço quando fornecer condições para repouso em pernoites ou hotéis.

A forma de calcular reivindicamos o que era praticado por mais de 10 anos: de 4 a 8 horas fora da sede 1/3, de 8 a 16 horas fora da



Leia com bastante atenção este encarte e fique por dentro de seus direitos. Participe de todas as atividades convocadas pelo sindicato!

Assembléias na base de 05 a 15 de junho

Agora é hora de todos participarem das reuniões que serão realizadas em toda base de atuação do sindicato.

Todos os ferroviários, tanto os com contrato com a Novoeste/ALL, bem como os ferroviários terceirizados, estão convocados a participarem, discutirem e em conjunto com a direção do sindicato, encontrar as melhores ações que deveremos desenvolver, para manter nossos direitos e acabar com tratamentos discriminatórios.

A empresa está fazendo sua parte. Tem colocado vários empregados para vender mentiras sobre as negociações. Para estes concedeu promoções e aumentos de salários baseado em critérios sem nenhuma transparência. Ou melhor, o critério foi o de "comprar consciência".

Queremos e lutamos para ter um plano de cargos e salários, onde haja igualdade de direitos, onde os critérios para promoção sejam claros, onde a política de reajuste de salários seja definida, para que não ocorram protecionismos e se institua o puxa-saquismo.

Outra forma de pressão é dizer que outros sindicatos assinaram acordo, e que o sindicato de Bauru, MS e MT é radical e fica fazendo política. Sim, fazemos a política justa, não vender os interesses da categoria, não ficar de joelhos perante a empresa, exigir respeito e dignidade para com os trabalhadores ferroviários é política sim, como também é uma decisão política da empresa tentar reduzir direitos e flexibilizar as condições de trabalho.

Também é uma posição política da empresa cooptar trabalhadores, dirigentes sindicais, distribuindo pequenas e grandes prendas. Quem se sujeita faz o jogo. Nós não!

O único compromisso que defendemos com a radicalidade, é o de fazer valer os direitos da categoria



conquistados com muita luta.

Nas reuniões que estarão sendo realizadas, a posição do Sindicato a ser apresentada e discutida com a categoria será clara: Não aceitar nenhuma flexibilização de direitos, exigir a manutenção dos pagamentos de benefícios como vinham sendo realizados, Regularização da situação funcional de todos os empregados, Fim das discriminações contra os ferroviários terceirizados, Fim da interferência das empresas terceirizadas na atividade sindical, Extensão do índice de 63% concedido para alguns empregados para todos, ou discussão imediata para elaboração de ajustes no PCS e nas faixas de salários.

Enquanto as reuniões na base estiverem sendo realizadas, estaremos dialogando com a empresa, no sentido de demonstrar a diretoria,

que nossa situação funcional é totalmente diferente dos ferroviários da Ferroban e da Ferronorte.

O Acordo que os sindicatos que representam estes ferroviários assinaram, e que pode significar algumas conquistas e benefícios que os mesmos não tinham, para nós da Novoeste é péssimo e rebaixado. Mas, como respeitamos a democracia operária, se os ferroviários da Ferroban e Ferronorte votaram a favor do conteúdo do acordo e autorizaram as direções dos seus sindicatos a assinar, mesmo considerando as bases do acordo ruim temos que respeitar.

A direção do sindicato e a categoria já deram todas as demonstrações que querem resolver a situação no campo da negociação. Entretanto, se a empresa mantiver a posição sectária e inflexível não restará alternativa: depois de 15 de junho, mesmo com todas as ameaças que virão por parte da Novoeste/ALL, teremos que usar o legítimo direito de greve.

Cada um dos companheiros e companheiras, tanto os diretos como os terceirizados, serão convocados a participar desta luta. Não existe divisão entre nós. Todos somos ferroviários, e nossos direitos legais devem ser respeitados.

Será o momento de se fazer escolhas. Quem estará ao lado dos patrões ficando em suas trincheiras, e quem estará junto com os trabalhadores nas suas trincheiras, erguendo barricadas para travar a batalha que neste momento é defensiva.

Temos plena confiança que a categoria, forjada com os melhores aços e temperada em várias lutas nestes anos, saberá decidir com postura de classe o que fazer para exercer o legítimo direito de defesa frente aos ataques dos patrões.