



SANTA ISABEL

Dias 13, 14 e 15 de abril de 2012

1º Caderno de Teses **do 10º Congresso**



Sindicato dos Metroviários de São Paulo

O 10º CONGRESSO DISCUTIRÁ OS SEGUINTE TEMAS:

- CONJUNTURA
- TRANSPORTE PÚBLICO
- MOVIMENTO SINDICAL
- ESTATUTO DO SINDICATO
- POLÍTICAS PARA MULHERES, NEGROS,
DIVERSIDADE SEXUAL E APOSENTADOS
- CAMPANHA SALARIAL E PLANO DE LUTAS

FIQUE ATENTO À AGENDA DO 10º CONGRESSO:

- ELEIÇÃO DOS DELEGADOS: 19 A 23 DE MARÇO
- APRESENTAÇÃO DE TESES/EMENDAS:
ATÉ 30 DE MARÇO
- 10º CONGRESSO DOS METROVIÁRIOS:
13, 14 E 15 DE ABRIL

REGRAS PARA AS TESES

AS TESES PARA O TEMA CONJUNTURA DEVERÃO TER, NO MÁXIMO, 5.600 TOQUES. AS TESES PARA OS DEMAIS TEMAS DEVERÃO TER, NO MÁXIMO, 2.800 TOQUES.

TESE DA DIRETORIA DO SINDICATO

CONJUNTURA INTERNACIONAL/NACIONAL

Os capitalistas colocaram o mundo em crise

Osso 10º Congresso se realizará em meio a uma nova situação internacional com a crise econômica que se arrasta desde 2008 e as revoluções nos países árabes. Para salvar os interesses capitalistas, os governos europeus desencadearam uma verdadeira “guerra social” contra os trabalhadores e a juventude, promovendo um retrocesso nos direitos e nível de vida da população na Europa, com reflexos em todo o mundo.

Os capitalistas colocaram a economia mundial em crise com o aprofundamento da especulação financeira e a ganância do lucro. Os governantes vêm atuando como agentes dos banqueiros e empresários e enquanto destinam trilhões de euros de recursos públicos para salvá-los (oficialmente são 8,8 trilhões de euros na Europa) jogam sobre as costas dos trabalhadores e da juventude os custos da crise por meio da retirada de direitos trabalhistas e previdenciários, redução de salários e sucateamento dos serviços

como educação e saúde.

Na Europa está sendo implementada uma política para acabar com o “Estado de Bem-Estar Social” conquistado pela classe trabalhadora. Esses ataques são comandados pelo FMI a mando das grandes potências capitalistas como a Alemanha, a França e os EUA.

Os trabalhadores e a juventude não têm se calado perante essa ofensiva como verificamos na crescente resistência aos planos de ajustes desde as greves gerais na Grécia, Portugal e Inglaterra, à marcha dos indignados na Espanha.

Nos EUA, o governo Obama mantém a mesma política imperialista e contra os trabalhadores, se desmascarando diante de parcela da população que acreditava que a eleição de um presidente negro levaria a uma mudança na maior potência do mundo.

A China também demonstra sinais de desaceleração da sua economia em função da diminuição das exportações para os EUA e

União Europeia que tem levado a falências de empresas privadas. Mostrando as consequências de uma economia voltada para exportação de mercadorias baratas fabricadas com mão de obra superexplorada que consomem muito pouco.

Uma saída para a crise que atenda aos interesses da população

A enorme crise da economia que vivemos não é por falta de capacidade produtiva da humanidade. Muito pelo contrário, temos capacidade tecnológica para produzir muito mais. Podemos viver num mundo sem crise se a economia estiver a serviço da população.

A solução passa por estatização do sistema financeiro e das grandes empresas para se ter controle dos recursos monetários e garantir emprego, pela redução da jornada de trabalho para que todos trabalhem, passa por usar as verbas públicas para garantir

serviços para a população e investimento e não para dar aos banqueiros.

Para isso é necessário buscar

construir a unidade dos trabalhadores reunindo setores que no Brasil e em todo o mundo que lutam contra as medidas de

exploração e resistem contra os efeitos da crise e em defesa de uma saída que vise os direitos dos trabalhadores e da juventude.

Todo apoio às revoluções no mundo árabe

2011 foi o ano das revoluções no mundo árabe. Com a participação de milhões, particularmente das mulheres trabalhadoras, e enfrentando velhas ditaduras sanguinárias, estas revoluções lutam por liberdades democráticas e melhores condições de vida. Na prática estas revoluções enfrentam os interesses das multinacionais que exploram o petróleo e outras atividades econômicas. E também reacendem a luta do povo palestino e árabe contra o estado racista de Israel e seu regime de apartheid.

Apesar de que quatro ditadores foram derrubados (Tunísia, Egito, Líbia e Iêmen) estas revoluções estão incompletas, já que:

a) na maioria dos países se-
guem as ditaduras e a exploração
da população;

b) nos quatro países em que

os ditadores foram derrubados, conquistou-se uma série de liberdades democráticas como o direito de expressão, e o direito de formar sindicatos e partidos políticos, mas o poder continua nas mãos de elites capitalistas e militares ligadas às potências ocidentais europeias e americana. Exemplo disso é o governo de transição na Líbia e do Conselho Supremo das Forças Armadas no Egito.

Apesar da retórica falando de democracia, as potências imperialistas apoiam ditaduras como a da Arábia Saudita, apoia os quatro novos governos contra os interesses da revolução, e se recusa a dar armas para que a oposição síria possa se defender do governo assassino de Bashar el Assad. Por isso não apoiamos nenhuma intervenção militar imperialista

na região, seja através das tropas “humanitárias” da ONU, ou da forças da NATO, ou mesmo das forças armadas dos países europeus e dos Estados Unidos.

Defendemos o direito dos revolucionários em todos esses países a se armarem para defender seu direito democrático à vida e de decidir o futuro de seus países. Esse foi o caso da Líbia no qual o povo trabalhador teve que se armar para derrubar o ditador Kadhafi. Agora é o caso da Síria na qual o povo trabalhador também tem que se armar para se defender do ditador assassino Bashar El Assad.

Também é decisivo pressionar o governo brasileiro para que rompa relações diplomáticas com o governo assassino de Bashar El Assad como forma de apoiar a revolução na Síria.

Em defesa do povo palestino – boicote a Israel

Apoiamos a luta do povo palestino contra o apartheid israelense, e pelo seu direito de formar uma Palestina Livre, Laica e Democrática em todo o seu território histórico. Hoje a principal campanha que está sendo feita em defesa do povo palestino é a campanha de BDS - Boicote, Desinvestimento e Sanções contra o estado de Israel. A campanha de boicote

foi decisiva para ajudar a luta na África do Sul a derrotar o apartheid e agora temos que repetir esse exemplo apoiando essa campanha contra Israel.

O Brasil é o segundo maior parceiro comercial da indústria militar israelense. Essa indústria faz seus experimentos no assassinio e na exclusão do povo palestino todos os dias. A principal forma de boicote que podemos

fazer é pressionar o governo brasileiro para que cesse todos os contratos militares com a indústria bélica israelense. O Brasil pode desenvolver sua própria indústria bélica para atender suas necessidades, ou buscar outros países que não Israel. Por isso nos somamos à campanha para que a presidenta Dilma rompa todas as relações militares com a indústria bélica israelense.

Brasil em meio à crise: desaceleração econômica e retomada das lutas

A economia brasileira já sente os efeitos da crise internacional. O ano de 2011 encerrou com um crescimento do PIB bastante aquém do esperado (2,7%). Sendo que a indústria apresentou queda no crescimento pelo terceiro trimestre consecutivo.

A manutenção pelos governos Lula/Dilma deste modelo da economia brasileira, como uma plataforma de produção e exportação de commodities para o mundo e automóveis e eletrodomésticos para a América Latina, mantém e aprofunda a dependência e vulnerabilidade da economia brasileira aos sobressaltos da crise internacional.

Diante disso, o governo e a patronal já preparam várias medidas que representam ataques aos direitos dos trabalhadores e da juventude a fim de se prevenirem de um eventual agravamento da crise internacional no Brasil.

O Governo Dilma, desde o primeiro momento, tratou de dar continuidade à política de colaboração com a patronal. Mesmo com as mobilizações dos trabalhadores nas campanhas salariais de 2011, a massa salarial atual ainda é inferior à de 1995.

Diante da ameaça da crise, Dilma anunciou um corte recente de R\$ 55 bilhões no orçamento federal, o maior de toda a história, para garantir o superávit primário, com grave

redução nas áreas da saúde (R\$ 5,5 bilhões), educação (R\$ 1,9 bilhão) e reforma agrária (R\$ 1,2 bilhão).

E compromete toda a economia brasileira ao destinar para o pagamento da dívida pública 49,15% de todo o orçamento do ano de 2011 e 48% do orçamento de 2012, muito mais do que com investimentos, pagamento do funcionalismo ou previdência social. O governo do PT retomou o programa de privatização com a entrega dos principais aeroportos do País à iniciativa privada, PPPs em diversas áreas, como a de transporte urbano e a abertura do capital das estatais, como a Petrobras e os Correios. Tramitam no Congresso Nacional diversos projetos de lei que atacam a legislação sindical, trabalhista e previdenciária.

No campo, também não foi diferente. O novo Código Florestal representou um enorme retrocesso na luta ambiental e o fortalecimento do agronegócio.

Em São Paulo, Alckmin iniciou o mandato dizendo que iria mudar a relação com os movimentos sociais. Promessa que obviamente não se concretizou, porque para avançar na implantação do modelo neoliberal, iniciado pelos tucanos em 1995, ele atacou os trabalhadores, a juventude e suas organizações. Afinal, foi com Alckmin que tomou força a modalidade das

Parcerias Público-Privadas que hoje se alastra para as mais atividades do Estado com largo financiamento do governo federal por meio do BNDES. Sendo que a Linha 4 Amarela do metrô é a grande vitrine desta nova fase da privatização tucana.

Para desenvolver a luta em defesa da classe trabalhadora, nós, metroviários, nos colocamos em oposição a todos os governos que atacam os direitos dos trabalhadores e implantam a privatização.

Lutar não é crime. Diante da resistência dos trabalhadores e explorados à piora das condições de vida, os governos e boa parte da mídia têm levado uma campanha de criminalização dos movimentos sociais e das greves. Tem sido assim em várias lutas nos últimos anos e em particular na área de transporte, como estamos vendo na campanha de calúnias que a mídia e o governo do PT do Distrito Federal fazem contra os metroviários de Brasília, nas recentes greves da PM, bombeiros no Rio e na Bahia, nos movimentos dos sem teto por moradia como no Pinheirinho, na luta dos estudantes como na USP, na demissão de todos os diretores do Sindicato dos Químicos do Vale do Paraíba que trabalham na Johnson etc. **É necessário que articulemos uma campanha nacional para garantir o direito de greve, de manifestação e de organização.**

Exigência aos candidatos à prefeitura de São Paulo

Neste ano teremos eleições para a prefeitura de São Paulo. Os candidatos que defendem os interesses patronais vestirão a fantasia de defensores dos trabalhadores, do transporte público e da população para ganhar os votos e nos atacar no dia seguinte.

A categoria metroviária tem sido uma referência importante na cidade e é importante que enviemos aos candidatos exigências concretas de medidas que queremos que sejam adotadas pelo futuro prefeito para que eles se posicionem publicamente em torno a elas e divulguemos para os metroviários e a população quais deles assumiram o compromisso.

- *Contra a retirada e/ou flexibilização dos direitos dos trabalhadores.*

- *Em defesa do serviço público estatal e de qualidade (transporte, educação e saúde). Contra as privatizações, seja através da venda de empresas, Parcerias Público-Privadas ou concessões feitas às chamadas "Organizações Sociais" (OSs). Cancelamento das privatizações e concessões já feitas.*

- *O transporte é um direito da população. Contra o aumento das tarifas. Por uma tarifa social subsidiada com recursos municipais e estaduais.*

- *Por mais metrô e ferrovia.*

Investimento de pelo menos 2% do PIB da cidade no metrô e ferrovia estatal, o que daria hoje em torno de R\$ 7,5 bilhões. No caso do Metrô, a prefeitura tem participação na propriedade, mas ela também deve investir na ferrovia pois o sistema metroferroviário é um modal determinante para a solução do congestionamento na cidade.

- *Em defesa do direito de greve nos chamados "serviços essenciais" e contra a criminalização dos movimentos sociais.*

- *Suspensão imediata do pagamento dos bilhões gastos todo ano com a dívida do município para poder investir no serviço público para a população.*

MOVIMENTO SINDICAL

Desfiliação da CTB e realização de plebiscito para decidir a qual central se filiar

Nas últimas eleições para a diretoria do Sindicato, a categoria votou contra a continuidade da CTB na direção do nosso Sindicato. Por isso, o 10º Congresso deve formalizar a desfiliação à essa central.

Mas a desfiliação da CTB não significa que os metroviários

sejam contrários à unificação com outras categorias. Por isso o artigo 141 dos nossos estatutos diz que *"Tendo em vista a comunhão de interesses de classe e o fortalecimento da organização da classe trabalhadora, o sindicato buscará necessariamente vinculação política e orgânica com entidades de*

grau superior".

Para decidirmos sobre a qual central ficaremos filiados, deverá ser realizado um plebiscito precedido de amplo debate com divulgação por meio dos instrumentos do Sindicato da defesa das diversas opções que se apresentam hoje na categoria.

MULHERES

Em 2011, pela primeira vez na história do Brasil, uma mulher assumiu a presidência do País. Junto com ela, o maior número de ministras mulheres que já houve. Isso é significativo em um país onde a cada 2 horas a violência machista mata uma mulher e, a cada minuto, cinco mulheres sofrem algum tipo de agressão.

Infelizmente da posse de Dilma até agora as estatísticas de violência à mulher não mudaram; só no 1º semestre de 2011 foram registrados 30.702 casos na Secretaria de Políticas para as Mulheres. Ao mesmo tempo o Brasil continua sendo um dos países de maior desigualdade salarial entre homens e mulheres, só perde para países Africanos.

Casos de violência se proliferam no transporte público. No ano passado, só no metrô, foram registrados 66 casos de assédio sexual na Delpom. Assédios físicos e morais são banalizados e veiculados como piadas em programas humorísticos de TV, como o “Metrô Zorra Total”. Acreditamos que a sociedade machista em que vivemos, a impunidade aos agressores, a falta de funcionários, a superlotação e a banalização das agressões e o descaso do governo federal e estadual são os fatores que levam ao aumento dos casos de violência sexual no transporte.

Em 2006 foi aprovada a Lei

Maria da Penha que criou mecanismos para coibir a violência doméstica e familiar. Entretanto, no ano seguinte foi reduzido em 42% os recursos previstos para o Programa de Combate a Violência contra a Mulher. É fundamental que Dilma e o governo Alckmin invistam na segurança da mulher.

Em nossa categoria hoje as mulheres são 18% da categoria e isso está em contradição com o mercado de trabalho onde as mulheres já são 48% da classe trabalhadora, estamos em um ambiente extremamente masculino, essa realidade precisa ser alterada. Para as mulheres são reservados os postos de atendimento ao público e na administração preferencialmente e nos cargos de chefia somos pouquíssimas. Mas se levarmos em conta todas as mulheres que trabalham no Metrô veremos que as mulheres estão nas empresas terceirizadas, na limpeza, nas portarias dos prédios ou como jovens cidadãs recebendo a metade, ou menos, do salário base de nossa categoria.

Dados apontam para diversas necessidades da mulher trabalhadora como: ampliar o número de vagas de creche para menores de três anos (oito milhões de vagas pelo Plano Nacional de Educação). Ampliação da Licença-Maternidade para 180 dias. Combate à violência contra as mulheres e a terceirização e precarização

que emprega maior número de mulheres com salários e direitos reduzidos e os cortes feitos nos orçamentos dos governos tem afetado todos os trabalhadores, mas principalmente as mulheres, pois esses cortes são justamente em educação, saúde e previdência

É necessário travar lutas contra opressão e que expresse as demandas das mulheres e demais setores oprimidos, junto com a luta de toda categoria.

- 180 Dias licença gestante sem que a mulher tenha que pedir

- Creche para todos(as)

Auxílio-creche de um salário base para mães e pais metroviários(os)

- Contra a violência às mulheres

- Punição aos agressores machistas

- Fim da terceirização

- Que o metrô faça uma campanha contra a violência às mulheres em seus meios de comunicação.

- Fim da discriminação, opressão e exploração

Deverem os incorporar todas as deliberações do 8º Encontro de Mulheres Metroviárias

TRANSPORTE

Campanha pelo fortalecimento do sistema metroferroviário estatal e de qualidade

A sociedade de consumo impulsionada pela lógica capitalista estimula no mundo inteiro a utilização dos veículos sobre pneus (e o carro em particular) como meio básico de transporte. Quanto mais se consome mais lucro gera. E no Brasil não é diferente.

Desde os anos 50 há toda uma política governamental de secundarizar o transporte sobre trilhos e atualmente a principal matriz de transportes do Brasil é a rodoviária. É por este meio que se movimenta 60% de todas as cargas no país e 90% de todos os passageiros.

Mas nem sempre foi assim. Até 1950, a ferrovia foi o principal meio de transporte no Brasil, tendo um papel fundamental, seja no transporte de cargas ou no transporte coletivo da população.

O crescimento das rodovias ocorre a partir de 1960. Nesse período, a pavimentação saltou de 8.675 km, em 1960, para 56.097km, em 2000. Enquanto isso na ferrovia se perdeu 10 mil km de trilhos entre 1960 e 2006. É uma perda correspondente

à distância entre Natal e Porto Alegre. E atualmente, como as concessionárias privadas das ferrovias só utilizam 10.930 km de trilhos (os que são mais rentáveis) então, na prática, retrocedemos ao ano de 1880, isto é, há 130 anos, quando tínhamos no País 13 mil km de ferrovias.

Em função desta grave situação, vários sindicatos de metrô e ferrovia estiveram reunidos em Belo Horizonte junto com a Fenametro, no dia 4 de fevereiro último, e aprovaram impulsionar uma campanha nacional de fortalecimento do sistema metroferroviário que tem as seguintes propostas:

- *Pela reconstrução de uma empresa estatal de transporte nacional, estatizando todo o complexo de transporte de passageiros e de carga.*

- *É um setor estratégico do País e não pode estar a serviço do lucro privado ou das decisões estaduais e municipais, de acordo com interesses políticos locais.*

- *Retomar todas as concessões ferroviárias e rodoviárias e desmontar as PPPs (Parcerias*

Público-Privadas) em andamento. Pode se fundir a CBTU, Trensurb, Valec e RFFSA em uma única empresa estatal, responsável por todo o transporte urbano do País e sob controle dos sindicatos, trabalhadores e usuários.

- *Campanha por 2% do PIB para expansão do setor metroferroviário estatal, priorizando o de passageiros.*

- *Nenhum dinheiro público para o sistema privado, fim das PPPs e da terceirização. Abertura de concurso público imediato. Plano de Cargos e Salários nacional que retome a importância do setor metroferroviário no País, valorizando o profissional do setor.*

- *Por um Plebiscito Nacional para decidir qual plano de transportes deve ser implementado no País, já que o tema dos transportes é um dos mais importantes para a população trabalhadora, que sofre com um transporte lotado, caro e de péssima qualidade.*

Os metroviários de São Paulo se somam a essa campanha conjunta da reunião de BH.



TESE DO 8º ENCONTRO DAS MULHERES METROVIÁRIAS

NOS DIAS 3 E 4 DE MARÇO DE 2012, EM JACAREÍ, FOI REALIZADO O 8º ENCONTRO DAS MULHER METROVIÁRIA. O EVENTO APROVOU VÁRIAS RESOLUÇÕES, QUE DEVERÃO SER ANALISADAS E VOTADAS PELO 10º CONGRESSO DOS METROVIÁRIOS DE SÃO PAULO.

RESOLUÇÃO SOBRE CONJUNTURA

Considerando:

Que a eleição da primeira mulher presidente apesar de ter gerado amplas expectativas no movimento feminista do nosso País não mudou a realidade das mulheres trabalhadoras e pobres.

Que os cortes bilionários no orçamento de 2011 e 2012 e o ataque sistemático ao funcionalismo público afetam de forma

particular as mulheres, tanto porque são as que principalmente arcam com os custos da falta de verbas em áreas sociais como saúde e educação, quanto por serem a maioria entre os servidores públicos.

Que no Estado de São Paulo a política de repressão do governo Alckmin se traduz num ataque brutal à população

trabalhadora e pobre e à organização dos movimentos sociais como no caso da ilegal e violenta desocupação do Pinheirinho.

Que o governo do estado de São Paulo, com sua política de privatização, tem como objetivo, entre outras coisas, a entrega do transporte público à iniciativa privada.

O 8º Encontro de Mulheres Metroviárias de São Paulo resolve:

Se posicionar contra os cortes no orçamento efetuados pelo governo federal, exigindo mais investimento nas áreas sociais e contra todas as medidas que atacam direta ou indiretamente

o funcionalismo público.

Denunciar o governo estadual pela ação ilegal na desocupação do Pinheirinho e exigir do governo federal a imediata desapropriação sem indenização da área para a

construção de moradia para todos os ex-moradores.

Se posicionar contra a privatização do sistema de transporte público e exigir mais investimento público no setor.

RESOLUÇÃO SOBRE VIOLÊNCIA CONTRA AS MULHERES

Considerando:

1 – Que vivemos em uma sociedade machista que trata as mulheres como objeto sexual, como responsável pelo trabalho doméstico ou como cuidadoras, e ainda reserva para as mulheres os postos mais precarizados no mercado de trabalho;

2 – Que o Sindicato dos Metroviários tem desenvolvido uma campanha contra o assédio sexual dentro dos transportes

públicos, e em especial do metrô;

3 – Que esta campanha tem mostrado como diariamente as mulheres trabalhadoras sofrem esse tipo de violência e que foram registrados mais de 60 casos de assédio, que vão desde fotos até estupro dentro do metrô no ano passado;

4 – Que a superlotação, a impunidade e a falta de denúncia

são fatores para que este tipo de crime continue acontecendo;

5 – Que os programas humorísticos exibidos nos canais de televisão têm colocado a mulher em situações constrangedoras e vexatórias, passando uma imagem de que as mulheres devem aproveitar os assédios, transformando a violência em piada, banalizando o nosso sofrimento;

O 8º Encontro de Mulheres Metroviárias de São Paulo resolve:

1 – Reafirmar e ampliar a Campanha contra a Violência Sexual dentro do metrô;

2 – Exigir da Companhia do Metrô que faça uma campanha pública em todos os seus meios de comunicação (PA, cartilhas, cartazes, TV Minuto etc), de combate à violência e

de incentivo à denúncia dos agressores. A elaboração da campanha deverá contar com a participação da CIPA e Sindicato;

3 – Exigir da Companhia do Metrô que faça um treinamento especial aos funcionários operativos para lidar com

situações de violência à mulher dentro do metrô, assim como garanta a contratação de um maior número de Agentes de Segurança femininas;

4 – Implantar na Delpom um setor especializado para o atendimento às mulheres vítimas de violência.

RESOLUÇÃO SOBRE AS/OS TRABALHADORES TERCEIRIZADOS E DA L4 - AMARELA

Considerando:

1 – Que a precarização do trabalho e a falta de direitos atinge principalmente os trabalhadores terceirizados e da Linha 4 privatizada, e dentro disso são as mulheres que estão nos piores postos de trabalho, mais cansativos, com salários mais baixos etc.

2 – Que essa precarização atinge níveis desumanos das

condições de trabalho, podendo acarretar em diversas doenças do trabalho e até risco de vida. Estes setores (especialmente as mulheres) são também quem mais estão sujeitos ao assédio moral praticado pelos chefes.

3 – Que estes trabalhadores se somados já atingem quase o mesmo número de metroviários concursados;

4 – Que o governo estadual e a empresa tentam com isso dividir e fragmentar cada vez mais a categoria para dificultar a nossa organização e mobilização com o objetivo de retirar direitos, rebaixar o nosso salário de conjunto, diminuir postos de trabalhos e privatizar o projeto de expansão do metrô;

O 8º Encontro de Mulheres Metroviárias resolve:

1 – Que o 8º Encontro das Mulheres Metroviárias entende que os trabalhadores das empresas terceirizadas e da Linha 4 fazem parte da categoria metroviária e que portanto é necessário incorporar estes setores na luta da categoria, trazendo-os para os fóruns de debate do Sindicato, elaborando pautas específicas, enfim buscando incorporá-los na vida política e sindical da categoria;

2 – Abrir essa discussão com a categoria no período que antecede o Congresso e no próprio

momento do Congresso, para que definamos um programa de defesa destes trabalhadores, por exemplo, defendendo que tenham o mesmo Acordo Coletivo dos trabalhadores efetivos, de discussão sobre política de incorporação dos terceirizados como efetivos, de luta pela estatização da L4, assim como de luta jurídica e política pela incorporação na base de representação do Sindicato, estendendo o nosso acordo coletivo para todos os trabalhadores do

sistema metroviário;

3 – Que o Sindicato deve levar essa discussão em conjunto com estes trabalhadores que são quem “sofrem na pele” com os piores mecanismos de exploração do capitalismo, por isso apoiamos a decisão do Sindicato de convidar estes setores a participarem do congresso da categoria, assim como participaram deste encontro de mulheres, e que isso deve cada vez mais ser uma prática constante por parte do nosso sindicato;

RESOLUÇÃO SOBRE ACORDO COLETIVO

AS TRABALHADORAS DO METRÔ, REUNIDAS NO 8º ENCONTRO DE MULHERES DO METRÔ, DEBATERAM O ACORDO COLETIVO DA CATEGORIA E DECIDIRAM RATIFICAR A PROPOSTA APRESENTADA PELO SINDICATO EM 2011 E PROPOR OS SEGUINTE ADENDOS:

Creche/auxílio creche:

Estender a todos os funcionários (as), mesmo os que não trabalham em revezamento, o direito à creche;

Flexibilizar o horário de entrada para as mães que possuam filhos de até 12 anos;

Dobrar o valor de auxílio-creche (enquanto não for garantido o CCI) e estendê-lo aos funcionários homens;

Que o recebimento de benefício do governo ou qualquer outro não seja impedimento para o pagamento, pelo metrô da extensão do auxílio creche aos filhos deficientes sem limite de idade;

Transporte para as creches;

Que os metroviários tenham direito a optar pelo auxílio-creche ou pela creche oferecida pelo Metrô e que seja ao longo de todas as linhas e pátios.

Licença-maternidade:

O programa para gestantes deve constar no Acordo Coletivo;

Aumento de 6 meses para 12 meses para as mães.

Licença-paternidade:

Aumento de 15 dias para 30 dias para os pais.

Licença-amamentação:

Contar com o envolvimento do Serviço Social da Cia. para intermediar esse processo.

Aumento de 6 meses para 12 meses para as mães.

Contra o Trabalho Doméstico:

Serviço de lavanderia assegurado a todos os funcionários que utilizem uniformes;

Refeitórios nos pátios ou estações que ofereçam refeições ao longo das linhas, sem prejuízo do vale-alimentação e refeição.

GLBTT:

Garantia de direitos iguais, sem burocracia, para companheiros(as) homossexuais relacionados aos direitos assistenciais. (ex: Metrus; creche; licença maternidade etc.)

Suporte aos funcionários

metroviários homossexuais, Campanha de denúncia à homofobia e esclarecimento sobre os direitos já existentes e organização de uma pauta específica sobre o tema.

Assédio:

Que o Metrô realize palestras sobre assédio moral, sexual e constrangimento ministradas na integração dos novos funcionários, com a participação do Sindicato;

Saúde:

. Considerar a doença mental como doença do trabalho ou acidente de trabalho.

. Reduzir o custo de tratamentos mentais/psicológicos ao mesmo nível dos outros.

. Garantir os mesmos direitos de abono para o acompanhamento de pais dependentes à consultas médicas etc.

Inclusão dos procedimentos de escleroterapia e ATM aos procedimentos assistidos pela Metrus.

Gratuidade nas vacinas e exames prescritos pelo médico

do trabalho;

Todos os empregados afastados por licença médica devem receber PR;

Todos os empregados afastados por acidente do trabalho com limitações devem ter direito ao transporte até o término do tratamento mesmo após a alta;

Programa pré-aposentadoria para mulheres.

Uniformes e EPI's que sejam adequados para funcionárias da manutenção e em mais quantidade nas áreas onde o uso não é obrigatório.

Jaqueta para toda operação.

Negros(as):

. Cota para cargo de chefia e promoções assim como em ingresso via concurso público.

Organização Sindical :

Mulheres devem obrigatoriamente participar das setoriais;

Membro da Secretaria de Mulheres deve ser obrigatoriamente liberada durante o mandato

Que entre todos os liberados, obrigatoriamente, uma tem de ser mulher

A secretaria de Mulheres

deve divulgar suas ações e realizar reuniões permanentes com horários alternados e que sejam abertas;

Que as comissões paritárias de negociação de Ações Afirmativas se reúnam, no mínimo uma vez por mês, com a participação de representantes de base.

Outros:

O Sindicato dos Metroviários deve fiscalizar os concursos públicos do Metrô para evitar desigualdades entre homens e mulheres;

Bolsa Material escolar.

TESE CUT – METROVIÁRIOS

MOVIMENTO SINDICAL

O movimento sindical foi fundamental na luta de resistência da classe trabalhadora durante os anos 80 e 90. Se não houve avanços significativos como aumento real de salário e redução da jornada de trabalho, ao mesmo tempo não houve sérios prejuízos. Podemos dizer que uma das principais vitórias foram a manutenção dos direitos constitucionais como férias, 13ª, licença-maternidade, entre outros e um dos maiores reveses foi o estabelecimento do “interdito proibitório” pelo poder judiciário – mecanismo legal que impõe uma distância à presença do sindicato na porta das empresas durante uma greve. Mais recentemente tivemos uma importante vitória da derrubada da famigerada Emenda 3, que descaracterizava por completo o vínculo empregatício entre o trabalhador e a empresa.

Em todas estas lutas e no processo de reorganização do movimento sindical, o Sindicato dos Metroviários, que apesar de recente, foi oficialmente fundado em 1981, teve um

papel de destaque. Participamos ativamente na tentativa de fundação da CUT em 1981 e sua efetivação em 1983, ano que também participamos da primeira greve geral durante a ditadura – motivo pela qual a direção foi cassada. Na luta pelo veto à Emenda 3 também tivemos atuação marcante com uma paralisação parcial no início da operação comercial e enfrentamos a fúria do governo estadual que demitiu cinco diretores do Sindicato. Revertemos a decisão na luta e na justiça e a emenda foi vetada pelo então presidente Lula.

Apesar de todo histórico de organização e luta do movimento sindical no Brasil, que remonta ao início do século passado com a COB, somente no governo Lula as Centrais Sindicais foram devidamente reconhecidas. Isso deixa claro que para a oligarquia política brasileira o movimento sindical não é bem vindo ao quadro institucional do País. Fato que deve se agravar ainda mais pelos desafios impostos pela conjuntura internacional.

Para avançar nessa luta é fundamental romper as amarras e armadilhas estabelecidas pela CLT com o imposto sindical e organização por categoria profissional – unicidade sindical. Sem liberdade, fragmentado e coordenado por direções fantasmas ou com interesses financeiros ou eleitorais é impossível estabelecer uma organização e um processo de lutas que permitam um avanço efetivo da classe trabalhadora.

Infelizmente, o posicionamento de algumas centrais defendendo o famigerado imposto sindical, a favor da divisão dos trabalhadores na base ou atuando como correia de transmissão de partidos políticos somente atende aos interesses da classe dominante.

Princípios como liberdade e autonomia sindical nortearam a fundação da CUT e seu crescimento. Hoje a CUT tem 3.438 sindicatos filiados com 7.464.846 sócios representando 22.034.145 trabalhadores; é a maior central do Brasil e da América Latina e a quinta maior do mundo.

TRANSPORTES

A pesar de uma significativa mudança na matriz modal no País na última década, ainda vemos uma predominância do setor rodoviário sobre os demais; seja no transporte de carga como no transporte público de passageiros. Fato que tem causado grandes prejuízos na competitividade da produção nacional, além de gastos com combustíveis, acidentes nas estradas e centros urbanos, saúde pública com a poluição ambiental etc.

No transporte de passageiros e no Estado de São Paulo a situação é ainda mais grave. O congestionamento e a superlotação do sistema público de transporte além de fazer parte do cotidiano do paulistano passam a ser retratado de forma cômica pela mídia, inclusive de extremamente preconceituosa por uma das maiores redes de TV do País.

Há mais de duas décadas todos os especialistas colocavam a importância de investimentos no sistema de trilhos, com especial atenção ao sistema me-

troviário. Nesse mesmo tempo o próprio Sindicato apresentou propostas de expansão e críticas à falta de investimentos. No entanto, mesmo contando com simpatia da população e usuários, os governos do PSDB foram os que menos investiram na expansão do sistema.

Nesse contexto, o triste exemplo da Linha 4 é emblemático. Apontado como prioridade há mais de 20 anos por ser uma linha integradora, esta foi relegada por seguidos governos com a intenção de ser entregue à iniciativa privada. O modelo de concessão adotado foi objeto de diversas ações jurídicas pela sociedade civil pelos valores envolvidos, política tarifária e modelo de contrato. Todos se mostraram com total fundamentação depois de diversos acidentes e mortes, política de integração e uma participação do Estado muito maior do que o previsto, inclusive cedendo funcionários para viabilizar sua parcial conclusão. Claro que também com enorme atraso.

Os grandes investimentos anunciados nos últimos anos

não produziram os efeitos desejados. A expansão continua lenta, o sistema continua lotado, as tarifas continuam altas e a iniciativa privada continua recebendo a maior fatia dos recursos. Até mesmo aquelas necessárias como a aquisição de novas composições e reformas das existentes além de atrasos no cronograma apresentam falhas que impedem algumas delas de circular no sistema.

Na CPTM, apesar de uma cara de modernidade, a situação não é diferente e lá como aqui os recentes acidentes mostram muito bem isso.

Não podemos entender essa situação como falta de planejamento ou falta de recursos. É falta de vontade política. É falta de compreensão em entender o sistema de transporte como um fator de distribuição de renda e inclusão social; como instrumento de política pública num processo de reurbanização; como centro de excelência na produção intelectual e profissional. É falta de compromisso com o real interesse público. É falta de vergonha.

CONJUNTURA

Há mais de três anos todos os noticiários apontavam que o mundo vinha atravessando a maior crise da história com a quebra de um dos maiores bancos dos Estados Unidos: o Lehman Brothers. Com o avanço da globalização, esta crise atravessou o Atlântico e atingiu em cheio a Europa. A queda de produção, o desemprego e a redução de benefícios sociais no centro da economia capitalista não é a causa desse desastre, mas sim a consequência de um modelo de produção baseado na redução do papel do Estado e a completa liberdade econômica e política ao capital especulativo promovido pelo neoliberalismo.

O que acontece em países como a Grécia, Portugal, Espanha e Itália, que vem recorrendo a constantes empréstimos externos e submetendo-se inteiramente a organismos controladores, por exemplo, tem fortes possibilidades de se agravar ainda mais e estender a crise à França, Inglaterra e mesmo à Alemanha, pela possibilidade concreta de um calote no pagamento de suas dívidas. A situação tende a se tornar explosiva, pois as exigências da banca internacional são de um ataque brutal aos trabalhadores via redução de salário e aumento da jornada, demissão no setor público, privatizações, aumento da idade para aposentadoria e redução de seus valores, enfim tudo o que assistimos aqui quando o FMI mandava na política local.

A sociedade tem se rebelado contra esse estado de coisa, não através de partidos, mas em ações diretas como os movimentos de

ocupação das ruas. Isso serve de alerta aos partidos populares que devem “ouvir” este clamor, reestabelecer sua ligação com os movimentos sociais e dar um caráter ideológico ao movimento. Essas ações vêm sendo realizadas principalmente pelos jovens que não encontram espaço no mercado de trabalho – mais de 30% estão desempregados e sem nenhuma perspectiva de mudanças significativas nos próximos 10 anos. É uma geração perdida.

O ano de 2012 traz mais incertezas do que certezas no cenário político que 2011. Apesar de quedas de alguns governos conservadores da Europa que ocorreram no ano passado, este ano teremos eleições em países-chaves nesse processo de “reorganização” como França e Estados Unidos.

O Brasil também sofreu consequências dessa crise, no entanto, elas foram minimizadas pela ruptura de modelo ocorrida em 2002 com a eleição do Lula, sua reeleição em 2006 e a eleição de sua sucessora, a Dilma em 2010. Investindo num programa forte de distribuição de renda, inclusão social e fortalecimento da produção interna o País superou as dificuldades e se mostrou como um exemplo para diversos países em desenvolvimento e mesmo às grandes potências, aonde chegamos ao final de 2011 como a sexta economia mundial – só para lembrar em 2002 estávamos em 12º lugar.

Infelizmente a pouca ousadia da política econômica – caracterizada principalmente com a manutenção de altas taxas de juros

– e o boicote da oposição em não aceitar participar de programas do governo federal em alguns Estados – como São Paulo – não permitiram que este avanço fosse mais significativo. A postura da antiga elite em não abrir mão de seus privilégios e investir na oposição, principalmente via mídia reflete o grau de acirramento que estamos hoje, mesmo que essa oposição tenha conseguido ganhar as ruas e as urnas. Por outro lado, a postura daqueles que criticam e não apresentam condições objetivas de alternativa de poder reforçam a posição da elite, reduzindo as possibilidades de avanço num Congresso ainda representante de grandes oligarquias.

Importantes reformas não entraram em pauta – como a reforma política, tributária e sindical – e o chamado “ativismo judiciário” imobilizaram diversas ações do governo em avançar na consolidação de um novo cenário político-econômico-social no Brasil. É mais do que necessário aglutinar forças e avançar na construção de uma hegemonia da classe trabalhadora.

Há alguns anos atrás os defensores do neoliberalismo afirmaram que a luta de classe havia terminado. O enfrentamento que os movimentos sociais vêm realizando em diversos países, inclusive via luta armada, mostram que isso não passa de um blefe visando anestesiá-la sociedade. A chamada primavera árabe e as greves na Europa deixam clara a disposição da sociedade em não aceitar pagar por essa crise e avançar na organização e na luta.

PLANO DE LUTAS

É injusto começar qualquer discussão sobre plano de lutas que não tenha como eixo principal a readmissão dos companheiros demitidos na greve pela PR igualitária em 2007. Podemos e devemos discutir a razão da greve naquele momento, mas não podemos colocar em dúvida a certeza de que estávamos e continuamos corretos em defender um valor igual a todos e muito menos o compromisso daqueles que lutaram para defender a posição da assembleia que deflagrou a greve.

Entendemos que um plano de luta não pode ser tratado como uma promessa de um candidato, mas um compromisso a ser assumido por um período, um mandato. Um plano de lutas aprovado num congresso da categoria reflete a posição de todos os representantes eleitos e não apenas daqueles que votaram em determinadas posições em determinados momentos.

Outra postura que queremos colocar é de que além de defender um plano, devemos também contratar a forma com que ele será executado.

É muito fácil colocar num plano as perspectivas de todos os metroviários, passar para um papel objetivo e necessidades individuais e coletivas. A capacidade de se colocar em prática tudo isso passa pelo caráter de uma direção em negociar isso com os delegados, a categoria e o outro lado da negociação.

Um plano de luta é um contrato feito com a categoria sobre formas de organização, objetivos e prioridades. Dentro desse conceito defendemos algumas condições básicas:

a) Estabelecer um sistema democrático de relações de trabalho com liberdade de atuação dos representantes em suas diversas instâncias; sindicato, CIPA e o reestabelecimento do Conselho de Representantes dos Empregados – o CRE.

b) Valorização dos funcionários com um plano de carreira sólido que contemple as expectativas dos funcionários e as reais necessidades da empresa; que valorize o conhecimento acumulado dos trabalhadores e os renumere condignamente.

c) Aprofundar a relação junto à sociedade civil na defesa do Metrô como um sistema público e estatal de qualidade.

d) Incorporar a luta pela defesa pela liberdade e autonomia sindical; contra as demissões imotivadas; contra a lei de greve; contra o poder normativo da justiça do trabalho; pelo fim do imposto sindical; pela redução da jornada de trabalho e pela não tributação da participação dos resultados.

e) Contra todas as formas de discriminação e pelo fim do subsídio às infrações por assédio moral aos cargos executivos.

f) Contra todas as formas de terceirização e filiando estes trabalhadores ao Sindicato dos Metroviários.

g) Metrô - Duas ações são emergentes: a primeira é estabelecer um novo padrão de atendimento aos aposentados com um aumento do subsídio e em segundo lugar uma maior participação da categoria com assembleias de participantes no processo eleitoral.

TESE UNIDADE E LUTA

ORGANIZAÇÃO DA CATEGORIA

Comissão de Saúde do Sindicato

Durante muitos anos o Sindicato manteve os cipistas organizados para garantir a discussão dos temas específicos de segurança e saúde no trabalho. O Fórum de vice-presidentes das Cipas debatia os problemas de cada Cipa e, em reunião com todos os cipistas interessados, traçava a política de atuação unitária dos representantes dos trabalhadores nas Cipas.

Hoje, cada Cipa é obrigada a discutir seus problemas sem uma ação articulada, evidenciando a necessidade de reorganizar nossa atuação por meio da criação de uma Comissão de Saúde do Sindicato, que seja aberta à participação de todos os metroviários e metroviárias interessados, em especial aqueles que atuam diretamente nas Cipa

PAT: Wagner Fajardo, Mineiro, Clóvis; L3: Godoi, Odair Guedes, Elaine Damásio; L1: Valdir Granito, Borjão, Roberto Campos; Tráf. L1: Amir de Castro; Tráf. L3: Cesar Amaral, Seg. L1 e 3: Kobori, Milene, Gabriela Molina; PCR/L5: Capotão; VPN/ Man. L1 e 2: Boquinha, Roque; PIT: Onofre, Cidão, Jesus; VPL/EPB Man. L3: Salaciel, Edmundo; Tráf. L2: Magrão

Em defesa da unidade da categoria – Sindicato deve representar os metroviários da Linha 4 – Amarela

Desde o 1º Congresso realizado pelos metroviários, a categoria decidiu claramente pela defesa intransigente da unicidade sindical, como instrumento para evitar a ação patronal que sempre tenta dividir

a categoria. Mas agora, com o processo de privatização da Linha 4 – Amarela, o Metrô intensifica sua estratégia de divisão da categoria e, infelizmente, mesmo tendo a legislação ao nosso favor, a diretoria do Sindicato não fez ne-

hum movimento para garantir a representação dos metroviários da Linha 4 – Amarela.

Na campanha salarial de 2011 foi aprovada, em assembleia, a pauta de reivindicações para ser encaminhada ao

consórcio ViaQuatro. Porém, sequer, foi realizada uma mesa redonda de conciliação na SRTE. Os metroviários da Linha 4 precisam da representação do nosso Sindicato. O Sindicato deve organizar a luta para garantir que os metroviários da Linha 4 tenham os mesmos direitos dos metroviários da Cia do Metrô, mas é necessário que a atual diretoria tenha atitudes nesse sentido, inclusive judicialmente.

Na campanha salarial de

2012 o Sindicato deve realizar, paralelamente, a campanha dos metroviários da Linha 4, encaminhando a pauta de reivindicações e promovendo mesa redonda na SRTE. Assim estaremos preparando o processo para entrar com dissídio coletivo de natureza jurídica, para garantir que os metroviários da Linha 4 tenham seus direitos assegurados no nosso acordo coletivo, e o direito de ser representado pelo Sindicato dos Metroviários de SP.

PAT: Wagner Fajardo, Mineiro, Clóvis; **L3:** Godoi, Odair Guedes, Elaine Damásio, **L1:** Valdir Granito, Borjão, Roberto Campos; **Tráf. L1:** Amir de Castro; **Tráf. L3:** Cesar Amaral; **Seg. L1 e 3:** Kabori, Milene, Gabriela Molina, **PCR/L5:** Capotão; **VPN/ Man. L1 e 2:** Boquinha, Roque; **PIT:** Onofre, Cidão, Jesus; **VPL/EPB Man. L3:** Salaciel, Edmundo; **Tráf. L2:** Magrão

Plano de Carreira

Muda direção do Metrô, muda direção do Sindicato e até hoje não resolvemos a pendência do Plano de Carreira para garantir o desenvolvimento profissional dos metroviários. No último Congresso da categoria, membros da atual diretoria do Sindicato propuseram que o Sindicato desenvolvesse um Plano de Carreira para ser apresentado à empresa, contemplando todas as reivindicações dos metroviários. Após um ano e quatro meses da posse da atual diretoria do Sindicato, nenhuma ação concreta de mobilização foi realizada para avançar na conquista de um Plano de Carreira com critérios transparentes de ascensão profissional, sem esquivo, com concurso interno, principalmente nas áreas de manutenção e administração.

Na operação em 2010 foi um avanço a conquista da unificação da carreira da Estação e

Movimento, mas até hoje, em que pese as promessas da atual diretoria na campanha eleitoral, os funcionários da Segurança continuam excluídos da carreira geral da Operação. Além disso, a equiparação salarial esbravejada no passado, hoje não tem nenhuma mobilização para conquistá-la, pois sabemos que abaixo-assinado e uso de adesivo são insuficientes para fazer esse enfrentamento. No campo jurídico não há segurança, pois mesmo ganhando a ação judicial, o novo modelo de carreira que o Metrô implantou dificulta a comprovação da igualdade de função e diferenciação de salários.

A diretoria do Sindicato precisa organizar a luta pelo Plano de Carreira, desenvolvendo uma campanha estruturada, com mobilização nas áreas, materiais específicos, e ações concretas de pressão para que o Metrô altere as atuais carrei-

ras, garantindo uma carreira unificada na Operação, sem exclusões, e corrigindo distorções salariais, principalmente na Manutenção e Administração.

PAT: Wagner Fajardo, Mineiro, Clóvis; **L3:** Godoi, Odair Guedes, Elaine Damásio; **L1:** Valdir Granito, Borjão, Roberto Campos; **Tráf. L1:** Amir de Castro; **Tráf. L3:** Cesar Amaral, **Seg. L1 e 3:** Kabori, Milene, Gabriela Molina; **PCR/L5:** Capotão; **VPN/ Man. L1 e 2:** Boquinha, Roque, **PIT:** Onofre, Cidão, Jesus, **VPL/EPB Man. L3:** Salaciel, Edmundo; **Tráf. L2:** Magrão; **Edif. Gde SP:** Silvia Eneida, Rosa Anacleto; **Cidade II:** Marcos Pires; **CCO:** Aurelina; **Metrô I:** Xavier

Campanha pelo Adicional de Periculosidade sobre todos os vencimentos

Logo após a campanha salarial de 2011, segundo divulgou a direção do Sindicato, o Metrô assumiu que, juridicamente, o Adicional de Periculosidade deve ser pago sobre o total da remuneração, e não apenas sobre o salário base como vem sendo pago. Até agora fizemos abaixo-assinado, discutimos o assunto em setoriais, e a categoria está sendo orientada a entrar com processo individual para garantir seu direito.

O Sindicato deve junto ao Departamento Jurídico ver a possibilidade de ingressar com

uma ação jurídica coletiva e não individual para não expor o trabalhador, inclusive postulando a retroatividade, garantindo o pagamento do adicional, desde já, como o Metrô assumiu que deve ser feito. É necessário que o Sindicato faça uma campanha com mobilização real, inclusive com possibilidade de paralisação de atividades em áreas de risco para pressionar a empresa a cumprir um direito que admite negligenciar.

PAT: Wagner Fajardo, Mineiro, Clóvis; **L3:** Godoi, Odair Guedes, Elaine

Damásio; L1: Valdir Granito, Borjão, Roberto Campos, Carmem; **Tráf. L1:** Amir de Castro; **Tráf. L3:** Cesar Amaral, **Seg. L1 e 3:** Kabori, Milene, Gabriela Molina; **PCR/L5:** Capotão, Davi; **VPN/ Man. L1 e 2:** Boquinha, Roque, Aquibaldo; **PIT:** Aguinaldo, Onofre, Cidão, Jesus; **VPL/EPB Man. L3:** Salaciel, Edmundo; **Tráf. L2:** Magrão; **Edif. Gde SP:** Silvia Eneida, Rosa Anacleto; **Cidade II:** Marcos Pires; **CCO:** Aurelina; **Metrô I:** Xavier

Contra as PPPs, Concessões e Privatizações

Somos contrários à privatização dos aeroportos, pois temos a convicção de que a Infraero tem todas as condições e qualificações técnicas para administrar os aeroportos brasileiros. O Brasil precisa de um Estado forte capaz de controlar seus setores estratégicos de forma a garantir à população seus serviços essenciais. O modelo de desenvolvimento que o Brasil precisa está na contramão de qualquer privatização.

O Sindicato deve desenvolver uma campanha, junto

com outros sindicatos, centrais sindicais, movimento popular e setores da sociedade civil, para combater o processo de privatização no setor metroferroviário de São Paulo, através das PPPs.

L3: Godoi, Odair Guedes, Elaine Damásio; **PAT:** Wagner Fajardo, Mineiro, Clóvis; **L1:** Valdir Granito, Borjão, Roberto Campos, Carmem; **Tráf. L1:** Amir de Castro, **Tráf. L3:** Cesar Amaral, Seg.

L1 e 3: Kabori, Milene, Gabriela Molina; **PCR/L5:** Capotão, Davi; **VPN/ Man. L1 e 2:** Boquinha, Roque, Aquibaldo; **PIT:** Aguinaldo, Onofre, Cidão, Jesus; **VPL/ EPB Man. L3:** Salaciel, Edmundo; **Tráf. L2:** Magrão; **Edif. Gde SP:** Silvia Eneida, Rosa Anacleto; **Cidade II:** Marcos Pires; **CCO:** Aurelina; **Metrô I:** Xavier

Pela contratação de mais funcionários

Há muito tempo os metroviários sacrificam seu convívio familiar e momentos de lazer para fazer o Metrô funcionar, pois a empresa só funciona com horas-extras! É hora-extra na operação, manutenção e na administração. Tem metroviário que trabalha 10, 12 horas seguidas. Estamos no ápice da exploração dos metroviários que se submetem a fazer hora extra, e da prática de assédio contra aqueles que resistem.

O aumento da ocorrência de doenças causadas pelo excesso de trabalho está diretamente relacionado à diminuição do número de trabalhadores empregados. A jornada máxima da categoria deveria ser de 8 horas diárias, mas o limite é ultrapassado constantemente. É importante ressaltar que o nú-

mero de usuários quase triplicou nos últimos anos e a quantidade de metroviários permanece praticamente a mesma. Na década de 90, chegamos a mais de 10 mil metroviários e transportávamos em média 1,6 milhão de usuários. Hoje a realidade é outra. Transportamos 4 milhões de usuários e temos aproximadamente 8,9 mil funcionários, incluindo os metroviários que estão de licença ou afastados.

O Sindicato precisa desenvolver uma campanha constante de denúncia junto à população, do quadro de funcionários insuficiente, contratação de mão de obra (jovens cidadãos) que recebem menos de um salário mínimo para executar serviços de metroviários, a terceirização das bilheterias, como também

atividades da manutenção e administração, que comprometem a qualidade do serviço prestado à população.

L3: Godoi, Odair Guedes, Elaine Damásio; L1: Valdir Granito, Borjão, Roberto Campos, Carmem; Tráf. L1: Amir de Castro; Tráf. L3: Cesar Amaral; Seg. L1 e 3: Kobori, Milene, Gabriela Molina; PCR/L5: Capotão, Davi; PAT: Airto, André Piovesan, Federal; VPN/ Man. L1 e 2: Boquinha, Roque, Aquibaldo; PIT: Aguinaldo, Onofre, Cidão, Jesus; VPL/EPB Man. L3: Salaciel, Edmundo; Tráf. L2: Magrão; Edif. Gde SP: Silvia Eneida, Rosa Anacleto; Cidade II: Marcos Pires; CCO: Aurelina; Metrô I: Xavier

Pela não cobrança de taxas nas campanhas salariais e campanhas da PR e utilização do imposto sindical para estes fins

A decisão da diretoria de devolver o imposto sindical e de cobrar taxas dos associados do Sindicato para pagar despesas das campanhas e pagamento de diretores liberados se mostrou extremamente injusta, princi-

palmente para os metroviários sindicalizados que contribuem regularmente com a entidade.

Ao devolver o imposto sindical para todos os metroviários, o Sindicato devolve também para quem não é conscientizado da im-

portância de se associar, mas que se beneficiam da luta da categoria sem contribuir mensalmente. E, ainda, quando o Sindicato cobra um percentual (na campanha salarial de 2011 foi de 1%), ou uma taxa (na campanha da PR foi de R\$ 33,00), somente o associado

participa da contribuição, pois a empresa se recusa a cobrar taxas de quem não é sócio.

Veja o exemplo de quem ganha R\$ 2.000,00 (dois mil reais): Teve um desconto em março de 1 dia de trabalho: R\$ 66,66. O Sindicato devolveu 60% do valor: R\$ 40,00. Cobrou 1% do salário para as despesas da campanha salarial: R\$ 20,00. Cobrou mais R\$ 33,00 para as despesas da campanha da PR de diretores liberados, funcionários e demitidos, totalizando R\$ 53,00. E quem não é sócio recebeu a devolução do imposto sindical e não contribuiu com nada. No caso de salários maiores de R\$ 3.000,00, a situação inverte, e

o valor devolvido é maior que a contribuição. Por exemplo: quem ganha R\$ 5.000,00 teve a devolução de R\$100,00 e contribuiu com R\$ 83,00.

Os metroviários associados ao Sindicato que ganham menos contribuem mais, e os não sócios não contribuem com nada. Defendemos que o Sindicato utilize o imposto sindical para fazer as lutas da categoria, pois é mais justo com quem contribui financeiramente com a entidade, e garante que todos que são beneficiados pelas lutas e conquistas da categoria, de forma direta (sócios) ou indireta (não associados), contribuam para o fortalecimento da entidade.

PAT: Wagner Fajardo, Mineiro, Clóvis; L3: Godoi, Odair Guedes, Elaine Damásio, L1: Valdir Granito, Borjão, Roberto Campos, Carmem; Tráf. L1: Amir de Castro, Tráf. L3: Cesar Amaral, Seg. L1 e 3: Kobori, Milene, Gabriela Molina; PCR/L5: Capotão, Davi; VPN/Man. L1 e 2: Boquinha, Roque, Aquibaldo; PIT: Aguinaldo, Onofre, Cidão, Jesus, VPL/EPB Man. L3: Salaciel, Edmundo; Tráf. L2: Magrão; Edif. Gde SP: Silvia Eneida, Rosa Anacleto; Cidade II: Marcos Pires; CCO: Aurelina; Metrô I: Xavier

Unir o passado, o presente e o futuro

A unidade é o nosso instrumento de poder nas mobilizações organizadas pelo Sindicato. É a unidade, principal característica da categoria metroviária, responsável pelas nossas conquistas ao longo do tempo, como bilhete de serviço, adicional de periculosidade, anuênio e tantas outras. Foram três décadas de luta para conquistar os benefícios que temos hoje.

O nosso patrão é o Metrô, que orientado pelo PSDB desde 1995, não é diferente das empresas capitalistas quando explora os trabalhadores. O que nos diferencia da maioria dos trabalhadores é a nossa unidade em torno de um Sindicato que

sempre observou a correlação de forças, evitando conduzir a categoria em aventuras, vez ou outra pretendida por alguns.

Com unidade e luta fomos amplamente vitoriosos em nossas campanhas salariais, com ou sem greve, com ou sem demissões, pois nunca deixamos de lutar pelos nossos direitos. Realizamos passeatas, paralisações, greves e outras manifestações, muitas vezes reprimidas pela polícia, resultando até em detenções e demissões de ativistas e dirigentes sindicais, mas nada disso foi motivo de desmobilização e divisão da categoria.

Desde 1981, quando nosso

Sindicato foi fundado, mostramos a população que somos uma entidade atuante, combativa e comprometida com as lutas do povo brasileiro, em defesa do crescimento, do desenvolvimento, da soberania nacional e da valorização do trabalho com distribuição de renda.

O Sindicato deve disponibilizar a história das lutas travadas ao longo dos anos para conhecimento dos novos metroviários, com o objetivo de que valorizem as conquistas e lutem em defesa dos direitos da categoria, fazendo o enfrentamento aos ataques do Metrô e do governo estadual, sem deixar de participar das mobilizações sociais.

A unidade na luta dos metroviários mais antigos com os mais novos e os que virão é o que nos garantirá um futuro melhor.

Tráf. L1: Amir de Castro; L3: Godoi, Odair Guedes, Elaine Damásio, L1: Valdir Granito, Borjão, Roberto

Campos, Carmem; Tráf. L3: Cesar Amaral, Seg. L1 e 3: Kobori, Milene, Gabriela Molina; PCR/L5: Capotão, Davi; PAT: Airto, André Piovesan, Federal, L3: Gisela, Raquel, Marinho; L1: Haroldo, Carmem, Rosa Braz, Seg. L1 e 3: Eber, Sviateck,

Flávia Souza, Fernandez Junior, PCR/L5: Davi, VPN/ Man. L1 e 2: Moreirinha, Praxedes e Aquibaldo PIT: Porosa, Aguinaldo, Armandinho, Luizão, VPL/EPB Man. L3: Pacífico, Antonio Evangelista (Garrafa) Tráf. L2: Magrão; CCO: Aurelina

Somos todos trabalhadores e não colaboradores

É comum ver o patrão ser chamado de empregador e o trabalhador de parceiro ou colaborador (termo já usado para os metroviários da Linha 4) mas, esse discurso patronal não é por acaso, pois tem a intenção de camuflar a luta de classe nas empresas e cooptar o trabalhador.

A relação entre capital e trabalho nunca repousa em condições justas, pois o patrão tem o capital e os meios de produção, enquanto o trabalhador só dispõe da sua força de trabalho. Para atenuar essa realidade, as empresas

procuram novas expressões que estimulem o trabalhador a “vestir a camisa da empresa”, carregando a empresa na alma, praticando jornada extenuante, com dupla ou tripla tarefa.

O Sindicato deve fazer esse enfrentamento ideológico, denunciando aos trabalhadores o que realmente a empresa pretende quando usa o termo “colaborador”.

L3: Elaine Damásio, Godoi, Odair Guedes, PAT: Wagner Fajardo, Mineiro, Clóvis, L1: Valdir Granito, Borjão,

Roberto Campos, Carmem; Tráf. L3: Cesar Amaral, Seg. L1 e 3: Kobori, Milene, Gabriela Molina; PCR/L5: Capotão, Davi; L3: Gisela, Raquel, Marinho; L1: Haroldo, Carmem, Rosa Braz, Seg. L1 e 3: Eber, Sviateck, Flávia Souza, Fernandez Junior, PCR/L5: Davi, VPN/ Man. L1 e 2: Moreirinha, Praxedes e Aquibaldo PIT: Porosa, Aguinaldo, Armandinho, Luizão, VPL/EPB Man. L3: Pacífico, Antonio Evangelista (Garrafa) Tráf. L2: Magrão; CCO: Aurelina

Democratização do Metrô

Recentemente o Metrô comemorou sua maior idade, apregoando a solidez da entidade, o sucesso da gestão e os desafios a serem vencidos.

É tema também destas co-

memorações do Instituto, a paridade de representatividade nos Conselhos Deliberativo e Fiscal, como uma ação de democratização do Instituto. Não é verdade!

A paridade enaltecida pela direção do instituto é fruto de imposição das leis federais 108 e 109 de 2001, que acabou com a intransigência do Metrô, que até a entrada em vigor das referidas leis não reconhecia

a legitimidade da participação paritária dos principais interessados na correta e adequada gestão do instituto, os metroviários.

Esta postura intransigente do Metrô, mantida e defendida pela direção do Metrus, está cada vez mais presente, visto que até hoje, apesar da maior idade do Instituto, os metroviários ainda não conquistaram a representatividade na direção executiva do Metrus que aplica as decisões do Conselho Deliberativo e nem acento no Comitê de Investimento, onde efetivamente são discutidas as aplicações dos recursos que garantirão a suplementação dos trabalhadores

metroviários no momento de sua aposentadoria.

Desta forma, para garantir aos metroviários a legítima representatividade nas instâncias executivas do Instituto, o Sindicato dos Metroviários de São Paulo deverá abrir uma frente de luta no sentido de proporcionar um amplo debate sobre o reconhecimento legítimo dos metroviários elegerem seus representantes na direção executiva do Instituto bem como a garantia de escolha de membros para o Comitê de Investimentos, tornando-se assim, o Metrus, uma instituição legitimamente democrática.

Metrô I: Xavier; **Edif.**

Gde SP: Silvia Eneida, Rosa Anacleto; **Cidade II:** Marcos Pires; **CCO:** Aurelina; **PAT:** Wagner Fajardo, Mineiro, Clóvis; **L3:** Godoi, Odair Guedes, Elaine Damásio, **L1:** Valdir Granito, Borjão, Roberto Campos, Carmem; **Tráf. L1:** Amir de Castro, **Tráf. L3:** Cesar Amaral, **Seg. L1 e 3:** Kobori, Milene, Gabriela Molina; **PCR/L5:** Capotão, Davi; **VPN/Man. L1 e 2:** Boquinha, Roque, Aquibaldo; **PIT:** Aguinaldo, Onofre, Cidão, Jesus, **VPL/EPB Man.L3:** Salaciel, Edmundo; **Tráf. L2:** Magrão; **Aposentado:** José Leite

Pela aprovação do PR da Igualdade (PL 4.857)

Estudos têm comprovado que, apesar de a mulher ter conquistado mais espaço, a igualdade entre cargos e salários ainda está muito distante. Por conta desta disparidade, uma comissão tripartite (governo, empregadores e empregados) redigiu um projeto, tendo como base a Constituição Federal, e em consonância com a Convenção Interamericana para Prevenir, Punir e Erradi-

car a Violência contra a Mulher (OEA) ratificada no Brasil. O resultado foi o PL 4.857 do deputado federal Valdenir Pereira (PSB- MT) de 2009, acrescido do texto (6.653) da Deputada Alice Portugal (PCdoB-BA) e de proposta apresentada no senado pelo senador Inácio Arruda (PCdoB-CE). Os três textos dão condições de igualdade à trabalhadora, pois cria mecanismos para coibir e prevenir a discrí-

minação contra a mulher, garantindo oportunidades iguais as dos homens no mercado de trabalho, com pena de detenção e multa para os infratores.

Edif. Gde SP: Rosa Anacleto, Silvia Eneida; **CCO:** Aurelina; **L3:** Elaine Damásio, Gisela, Raquel; **L1:** Carmem, Rosa Braz; **Seg. L1 e 3:** Milene, Gabriela Molina, Flávia Souza

Contra a flexibilização da legislação trabalhista

Acatando uma antiga reivindicação do patronato, o governo federal quer flexibilizar a legislação trabalhista para permitir novas formas de contratação, incluindo o chamado trabalho parcial e por empreitada. O pretexto é de que os trabalhadores nessas condições, hoje na informalidade, poderão ter a carteira assinada depois da mudança na CLT. Mas o que se pretende, na realidade, é a formalização do trabalho precário. A Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil (CTB)

rechaça a proposta de do governo. Alterações na Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT) só são aceitáveis se tiverem o sentido de ampliar os direitos da classe trabalhadora. O caminho da redução e flexibilização de direitos conduz ao retrocesso social e não condiz com um projeto nacional de desenvolvimento fundado na valorização do trabalho, distribuição mais justa da renda, defesa da soberania e da democracia.

L3: Godoi, Raquel, Odair Guedes, Elaine Damásio,

L1: Valdir Granito, Borjão, Roberto Campos, Carmem;

Tráf. L1: Amir de Castro, Tráf. L3: Cesar Amaral,

Seg. L1 e 3: Kobori, Milene, Gabriela Molina; PCR/L5: Capotão, Davi; VPN/ Man.

L1 e 2: Boquinha, Roque, Aquibaldo; PIT: Aguinaldo, Onofre, Cidão, Jesus, VPL/EPB

Man. L3: Salaciel, Edmundo;

Tráf. L2: Magrão; Aposentado:

José Leite; Metrô I: Xavier;

Edif. Gde SP: Silvia Eneida,

Rosa Anacleto; Cidade II:

Marcos Pires; CCO: Aurelina;

Terceirização

Aterceirização existe há muito tempo, mas sua utilização maciça pelas empresas brasileiras e seus efeitos danosos às relações de trabalho no País fizeram-se sentir a partir da década de 1990, com a onda neoliberal. Desde então, temos visto que as empresas recorrem à terceirização não apenas em busca do aumento da produtividade. Lamentavelmente, essa forma de administração é utilizada como uma poderosa ferramenta de redução de custos e de acumulação indiscriminada de lucros.

Há muito tempo se debate a matéria no Congresso

Nacional, que culminou com a criação de uma Comissão Especial. Mas a terceirização é discutida, também, em outros fóruns da sociedade, inclusive pelas centrais sindicais, representantes daqueles que mais sofrem com suas consequências, os trabalhadores.

As centrais sindicais reconhecem a importância de regulamentar a matéria. Os representantes dos trabalhadores consideram, contudo, que qualquer proposta de regulamentação deve observar premissas que permitam construir um marco legal que incorpore as mudanças já consolidadas no mercado de trabalho e revertam

a precarização resultante do processo de terceirização. Caso contrário, corremos o risco de a legislação se transformar num mecanismo para aumentar o lucro e precarizar o trabalho.

Outra divergência fundamental diz respeito à própria abrangência da terceirização. As Centrais consideram que nenhuma regulamentação da terceirização pode permitir que ela avance para a atividade-fim da empresa, conforme restrição hoje já inserida na Súmula nº 331 do Tribunal Superior do Trabalho (TST).

A proposta elaborada pelas centrais também prevê que,

para a celebração de contratos de terceirização, a empresa tomadora de serviços deverá, com antecedência mínima de cento e vinte dias, comunicar à entidade sindical representativa da sua categoria profissional preponderante os motivos da terceirização, os serviços e atividades que pretende terceirizar, a quantidade de trabalhadores diretos e indiretos envolvidos na terceirização, a redução de custos ou as metas pretendidas e os locais da prestação dos serviços.

De acordo com a proposta apresentada pelas Centrais, a empresa tomadora de serviço é solidariamente responsável,

independentemente da culpa, pelas obrigações trabalhistas, previdenciárias e quaisquer outras decorrentes do contrato, inclusive no caso de falência da empresa prestadora de serviços, referente ao período do contrato.

Assegura também ao empregado da empresa prestadora de serviços a percepção dos direitos que integram convenção ou acordo coletivo de trabalho vigentes celebrados pelo sindicato da categoria profissional preponderante da empresa tomadora de serviços, desde que mais benéficos que o instrumento coletivo de sua categoria.

PAT: Airto, André Piovesan, Federal, **L3:** Gisela, Raquel, Marinho; **L1:** Haroldo, Carmem, Rosa Braz, Seg. **L1 e 3:** Eber, Sviateck, Flávia Souza, Fernandez Junior, PCR/L5: Davi, **VPN/ Man.** **L1 e 2:** Moreirinha, Praxedes e Aquibaldo **PIT:** Porosa, Aguinaldo, Armandinho, Luizão, **VPL/EPB Man.L3:** Boquinha, Pacifico, Antonio Evangelista (Garrafa) **Tráf.** **L2:** Magrão ; **CCO:** Aurelina; **PCR/L5:** Capotão, Davi; **PIT:** Aguinaldo, Onofre, Cidão, Jesus, **VPL/EPB Man.L3:** Salaciel, Edmundo; **Tráf. L2:** Magrão; **Aposentado:** José Leite

Pela isenção do imposto de renda sobre a PR

Propomos que nosso Sindicato se una à luta pela alteração da Lei nº 10.101, de 19 de dezembro de 2000, a fim de isentar os trabalhadores do pagamento de Imposto de Renda (IR) no recebimento da Participação nos Lucros e Resultados (PLR). Temos convicção

de que a medida é justa e, além de beneficiar os trabalhadores interessados diretamente, irá movimentar a economia.

Tráf. L3: Cesar Amaral; **Tráf. L1:** Amir de Castro, **Seg. L1 e 3:** Kobori, Milene, Gabriela Molina; **PCR/L5:** Capotão, Davi; **VPN/ Man.**

L1 e 2: Boquinha, Roque, Aquibaldo; **PIT:** Aguinaldo, Onofre, Cidão, Jesus, **VPL/EPB Man.L3:** Salaciel, Edmundo; **Tráf. L2:** Magrão; **Aposentado:** José Leite; **Metrô I:** Xavier; **Edif.Gde SP:** Silvia Eneida, Rosa Anacleto; **Cidade II:** Marcos Pires; **CCO:** Aurelina;

TESE APRESENTADA POR EDUARDO SIMÃO DIAS

O Movimento Sindical e os Direitos Humanos

Passados mais de 63 anos da Declaração Universal dos Direitos Humanos, muitos companheiros ainda acreditam que se trata apenas de uma lista de boas intenções, uma espécie de documento informativo dos direitos que deveriam ser respeitados, mas que ainda estão no plano de meros objetivos a serem alcançados num distante e ainda longínquo século.

Outros, pior ainda, influenciados pelos setores conservadores da sociedade, controladores da mídia, criminalizam os direitos humanos como sendo os “direitos dos bandidos”.

Há, ainda, aqueles que vêem os direitos humanos de forma fragmentada, só com olhar feminista, ou racial, ou só os direitos econômicos, ou os direitos sociais ou deficientes, etc.

Esses, resumidamente, talvez sejam os três grandes desafios a serem superados para que os Direitos Humanos sejam uma trincheira de luta da classe trabalhadora e o movimento sindical empunhe essa bandeira de modo consistente.

É nesse sentido que Emir Sader, ao discorrer sobre educação em Direitos Humanos assevera:

“A outra grande dificuldade consiste na consideração dos direitos humanos de forma restrita, separado dos outros direitos - sobretudo econômicos e sociais. A origem do conceito contemporâneo permitiu essa fragmentação, porque ele nasceu na resistência à ditadura militar, com essa conotação, além do marco internacional, de hegemonia das concepções liberais, quer apontam nessa direção. Além disso, ao existirem organizações distintas - sindicatos, por um lado, comissões de direitos humanos de outro - com membros de origens e práticas distintas, isso ajudou a cristalizar essa diferenciação. Essa abordagem fragmentada, típica de novos paradigmas, que seccionam temáticas - feminismo, demografia, questões étnicas, direitos humanos, direitos econômicos e sociais - contribui para esvaziar o conteúdo mais global e, de certa forma inseparável, dos direitos humanos. Somente uma abordagem mais abrangente, conjuntamente com uma arti-

culação de ações e constituição de entidades que correspondam a essa abordagem, pode permitir a superação dessa debilidade.”

É com essa visão que consideramos necessário que o movimento sindical e, portanto, nosso Sindicato assumam os Direitos Humanos como uma bandeira de luta permanente, que perpassasse todas as nossas discussões. Com ações voltadas não só para a categoria, mas também para os usuários. Aliás, mais que isso, voltadas para toda a sociedade.

Nesse sentido propomos que o Sindicato organize um Comitê de Direitos Humanos no âmbito dos metroviários e reivindique junto à Cia. do Metrô a institucionalização de um Comitê Paritário para acompanhamento das questões internas relativas ao tema, como também para acompanhar a aplicação por parte da empresa, das políticas governamentais voltadas para o tema.

Eduardo Simão Dias
Operador de Trem da Linha
3-Vermelha



Sindicato dos Metroviários de São Paulo

www.metroviarios.org.br

Twitter: [http: twitter.com/Metroviarios_SP](http://twitter.com/Metroviarios_SP)

Facebook: Metroviários de São Paulo