

RESOLUÇÕES

6º CONGRESSO

DA CNTT - CUT

CONJUNTURA INTERNACIONAL

Os Estados que compõem as relações internacionais no mundo moderno além de terem tempos diferentes na constituição histórica de sua organização social, também possuem finalidades e interesses diferentes sendo que mesmo alguns exclusivamente econômicos ou mesmo bélicos.

O fim da guerra fria não expressou necessariamente o início de uma nova era de diplomacia, muito pelo contrário, a hegemonia do neoliberalismo horizontalizou os conflitos e o desenvolvimento tecnológico multiplicou o poder de destruição das armas.

O processo de globalização, ou de mundialização do capital, hegemônico pelo neoliberalismo tem interferindo não somente na política externa da maioria das nações como por consequência em suas dinâmicas internas, sejam elas no campo da economia, como no direito, e principalmente na política.

Mesmo que a maior parte das transações econômicas sejam realizadas pelos países desenvolvidos os reflexos na produção em escala mundial têm produzido grandes contrastes. Se, por um lado levou desenvolvimento e renda aos países “periféricos”, por outro lado reverteu o fluxo de capitais investidos a seu favor promovendo um grau de concentração de renda e exclusão social sem precedentes.

A constituição e o desenvolvimento dos blocos econômicos vêm ganhando intensidade econômica e política, principalmente quando olhamos para o bloco da Comunidade Européia e sua movimentação na criação de uma moeda comum, o Euro.

A Conjuntura Internacional, se por um lado vem aproximando cada vez mais os Países pela globalização da economia por outro lado – ou como consequência direta – vem acirrando os conflitos sejam eles territoriais, comerciais, étnicos e institucionais. A truculência com que os EUA trataram a questão do Iraque deixa clara sua disposição em defender seus interesses econômicos e políticos em escala mundial. Isso se torna mais evidente com suas intervenções no Oriente Médio, a principal fonte produtora de petróleo.

Essa pré-disposição dessa Dinastia Bush ficou mais ostensiva na fase atual onde rompeu com princípios diplomáticos internacionais, ao agir à revelia da posição do Conselho de Segurança da ONU que era contrária a essa intervenção por ausência de provas, e

sustentando um quadro econômico interno agravante com o crescimento de seus déficits gêmeos: fiscal e comercial.

Ao mesmo tempo, para George Bush, os últimos meses têm sido cruel. As notícias do Iraque continuam preocupantes. O furacão Katrina (e a inépcia inicial do presidente em enfrentá-lo) fez despencar seus índices de aprovação para novos patamares mínimos. Por sorte, o Rita foi menos feroz. Mas, nesse ínterim, a coalizão conservadora liderada por Bush e que domina a política americana foi vítima de um furacão político gerado por ela própria. Enquanto isso, um partido que chegou ao poder com um discurso contra o uso privado de dinheiro público em Washington foi engolfado em seus próprios escândalos de corrupção.

Enquanto isso o grande júri indiciou Lewis Libby, chefe de gabinete do vice-presidente Dick Cheney, sob acusações de obstrução da Justiça, perjúrio e de ter dado falsas declarações durante uma investigação. O crime de tornar público o nome de uma agente do serviço secreto, ainda mais pelo fato de que seu marido fez parte da comissão de investigação na procura de armas de destruição em massa do governo do Iraque, onde elaborou um relatório desmentindo o governo de que o Iraque havia comprado urânio enriquecido – matéria principal da bomba atômica é um sério agravante. É importante lembrar que esse foi o motivo alegado por Bush para invadir o Iraque.

No entanto, esse quadro não apresentou as condições necessárias para reversão do Dólar como padrão monetário. Sabe-se que 80% por cento das transações internacionais, metade das exportações e dois terços das reservas globais de divisas se fazem ou estão em dólares. Neste contexto, as exportações de petróleo têm um peso fundamental.

Ao mesmo tempo as perspectivas para o desempenho da economia mundial parecem positivas, entretanto, há pontos de monitoramento para o próximo ano:

- uma mudança no equilíbrio financeiro e comercial entre os Estados Unidos e a Ásia, onde os superávits comerciais asiáticos com os Estados Unidos são revertidos em demanda por títulos públicos, de forma a financiar os déficits (gêmeos) no setor público e no balanço de pagamentos em conta corrente dos Estados Unidos;
- uma queda abrupta nos preços dos ativos no setor imobiliário, que cresceram muito nos últimos anos, principalmente nos Estados Unidos;
- uma aceleração ainda mais forte dos preços do petróleo.

As previsões para o crescimento da economia mundial apontam que o ano de 2006 deverá repetir um bom resultado que é esperado para 2005. Apesar de apresentar sinais de queda no ritmo de crescimento em relação a 2004, quando a economia mundial cresceu a maior taxa dos últimos trinta anos (5,1%), o crescimento continuará substancial em 2006.

As previsões apresentadas pelo World Economic Outlook do Fundo Monetário Internacional indicam que “uma leve desaceleração do PIB norte-americano tende a ser compensada por uma aceleração dos países da Zona do Euro. As economias do Japão e do Reino Unido devem apresentar certa estabilidade de crescimento na passagem de 2005 para 2006. No caso dos países em desenvolvimento, espera-se uma pequena aceleração de crescimento para o PIB do Brasil e do México, e desacelerações econômicas na Índia e na China. Apesar de movimentos marginais de aceleração ou desaceleração econômica em diversos países, a tônica geral das previsões é de que o ano de 2006 deverá representar uma continuidade em termos do crescimento econômico que vem sendo observado em 2005”.

Uma primeira ameaça a esse cenário relativamente positivo para a economia mundial em 2006, com crescimento econômico e inflação baixa, poderia ser gerado por um rompimento

do equilíbrio comercial-financeiro que foi estabelecido nos últimos anos entre os Estados Unidos e a Ásia. A combinação de déficits fiscais e em transações correntes bastante elevados por parte dos Estados Unidos com uma taxa de juros de longo prazo relativamente estável tem sido sustentada por um excesso de poupança em dólares por parte dos países da Ásia, principalmente Japão e China. Nesse equilíbrio, os países da Ásia têm superávits comerciais elevados com os Estados Unidos e usam esses recursos para sustentar os “déficits gêmeos” norte-americanos. Dessa forma, as taxas de juros de longo prazo nos Estados Unidos continuam relativamente estáveis apesar da elevação das taxas de curto prazo que vem sendo causadas pela elevação na taxa de juros básica.

Uma outra fonte de possível instabilidade do cenário econômico internacional pode ser gerada pelos preços do petróleo. Há uma elevação quase que constante dos preços do petróleo nos últimos sete anos. No início de 1999, o preço do barril de petróleo estava um pouco acima de US\$ 10. Esse preço subiu rapidamente, atingindo um patamar acima de US\$ 30 por barril no primeiro trimestre de 2000. A recessão norte-americana contribuiu para reduzir os preços ao longo de 2001. Contudo, a partir de meados do ano de 2002, o preço do barril de petróleo cresceu de forma sistemática.

Outro destaque que tem sido frequente em diversas análises da conjuntura internacional refere-se aos rumos que a economia chinesa tem apresentado nas últimas duas décadas, com um crescimento econômico a uma média anual de 9%. Essa discussão de política econômica começa a ganhar fôlego, inclusive na América Latina, e já foi batizada de Consenso de Pequim. Essa expressão que apareceu no título de um artigo escrito pelo consultor americano Joshua Cooper Ramo é usada como contraponto ao chamado Consenso de Washington.

"Os dois países que ignoraram mais notavelmente o Consenso de Washington, Índia e China, têm resultados que parecem atrativos. Então, no lado econômico, acho que há uma reação natural de tentar pensar sobre que lições poderiam ser aprendidas das experiências desses dois países muito grandes e muito pobres.

- O primeiro teorema diz que a China - que cresce a uma média de 9% há duas décadas - tem se beneficiado de investimentos em alta tecnologia, inovação e educação. São formas de aumentar a produtividade total dos fatores da economia chinesa. E, observa que as mudanças ocorrem em velocidade tão alta que a inovação constante é a única forma de combater os problemas causados pelas próprias transformações. Mesmo quando fracassam, as tentativas são vistas como positivas.

- O segundo teorema afirma que as taxas elevadas de crescimento não bastam e que é preciso buscar uma expansão sustentada e maior igualdade na distribuição dos ganhos com as reformas do país. Desde o início de seu processo de abertura controlada, marcada por um modelo exportador agressivo, iniciado por Xiaoping, a China deixou de ser uma das nações mais igualitárias do mundo para figurar no time das mais desiguais.

- Seu terceiro sustentáculo é o que Ramo chama de teoria da autodeterminação, descrição fascinante de como a China tenta controlar seu destino, usando o que o autor chama de alavancagem para dar grandes passos. O foco é sobre a política externa. "Em vez de construir um poder no estilo dos EUA, encrespado com armas e intolerante com as visões do mundo dos outros, o poder emergente da China é baseado no exemplo do seu próprio modelo, a força de seu sistema econômico e defesa rígida da soberania nacional".

Poderíamos colocar aqui um quarto sustentáculo para tal desempenho: O crescimento chinês tem sido em parte baseado em salários baixos e na supressão dos direitos dos

trabalhadores. Outro aspecto inerente ao regime chinês é a manutenção do poder político centralizado.

Independente deste quarto ponto, os principais analistas são unânimes em colocar que o modelo adotado por China e Índia representou conseqüências altamente distintas do Consenso de Washington, como na América Latina.

No âmbito da ONU há um consenso sobre a necessidade de reformas, porém as propostas em discussão apresentam divergências nítidas que colocam em risco sua posição de aglutinar as Nações a fim de restabelecer uma nova ordem jurídica internacional.

Apesar de que a maioria das preocupações estarem voltadas para o Conselho de Segurança, é de fundamental importância que as reformas abranjam e democratizem suas demais instâncias, sejam de financiamentos, como o Banco Mundial e congêneres, e regulações, como OIT, OMC e outras.

A agenda 21 continua sendo relegada a um segundo plano ampliando o quadro de degradação ambiental que estamos vivendo, mesmo assim o governo dos EUA insiste em não assinar o protocolo de Kioto.

Nesse contexto é extremamente preocupante o fato de que os EUA, um dos principais financiadores, vêm constantemente criticando suas resoluções e defendendo abertamente sua disposição em reduzir sua participação financeira, colocando em risco sua sobrevivência física e política.

Em uma entrevista para a Folha de São Paulo o crítico literário Harold Bloom define muito bem o atual governo Bush:

Folha - Em seu livro, o senhor afirma que a oligarquia e a plutocracia ocuparam o lugar da democracia nos EUA.

Bloom - Também estamos nos tornando uma teocracia. O que acho muito ruim nos EUA de hoje é o fato de termos um fascismo de direita e um de esquerda. Temos o fascismo da contracultura que se tornou a cultura oficial e que insiste em fazer seus julgamentos com base no que ela chama de pós-colonialismo. Por outro lado, temos um regime belicoso que devasta o Iraque, explora os cidadãos pobres, especialmente os negros. Segundo disse pouco antes de ser assassinado, em 1935, o governador da Louisiana, Huey Long: "Claro que teremos fascismo na América, mas nós o denominaremos com democracia".

CONCLUSÃO

O século XXI se inicia apresentando um quadro de esquizofrenia crônica, os dados econômicos mantêm a trajetória de crescimento com sinais até mais acentuados no período recente e, ao mesmo tempo, os conflitos se ampliam tanto na quantidade como na gravidade dos atos.

A globalização, ou a mundialização do capital, vem impondo uma dinâmica de desagregação na organização do trabalho, com profundos reflexos em toda a superestrutura.

A importância de uma contestação mais sólida em escala global, principalmente no mundo sindical, se faz cada vez mais necessária e urgente. Uma referência mais específica ao movimento sindical se fundamenta no pensador italiano Antonio Gramsci que colocava a economia – infraestrutura - como base de sustentação de uma ordem política - superestrutura.

Gramsci registrou que "toda forma social tem uma atividade econômica própria," acrescentando que "entre a estrutura econômica e o Estado está a sociedade civil, e esta deve ser radical e concretamente transformada, não apenas nos códigos de lei e nos livros

dos cientistas; o Estado é o instrumento para adequar a sociedade civil à estrutura econômica".

Karl Marx, antes mesmo de Gramsci, já enfatizava que é a realidade econômica que faz surgir a realidade política de uma determinada sociedade:

"Na produção social da própria vida, os homens contraem relações determinadas, necessárias e independentes de sua vontade, relações de produção estas que correspondem a uma etapa determinada de desenvolvimento de suas forças produtivas materiais. A totalidade destas relações de produção forma a estrutura econômica da sociedade, a base real sobre a qual se levanta uma superestrutura jurídica e política, e à qual correspondem formas sociais determinadas de consciência. O modo de produção da vida material condiciona o processo em geral da vida social, político e espiritual".

CONJUNTURA NACIONAL

Uma análise da conjuntura nacional passa obrigatoriamente pelo o que representou a eleição do Lula para a classe trabalhadora, não somente no cenário nacional com uma classe dominante sem um projeto político definido e com arranjos partidários sem nenhum vínculo ideológico, mas também para a esquerda internacional.

O desgaste com o programa de FHC, principalmente após o processo de “privataria” das empresas estatais e o sucateamento das políticas públicas, a exclusão social e concentração de renda podem ser considerados como os principais motivos sentidos pela maioria da população que deu um voto de confiança não somente para implementação novas políticas econômicas, políticas e sociais, mas principalmente para um novo projeto de Nação.

Antes de entrarmos mais diretamente nas profundas mudanças que promoveram um virtuoso crescimento econômico, a política externa brasileira também deu um grande salto de qualidade.

A política externa brasileira busca contribuir para um mundo de paz e justiça, em que predominem as regras do direito internacional, se reduzam as disparidades econômicas e sociais entre as nações e dentro de cada país. Busca, também, um mundo sem hegemonias, multipolar, em que as normas e práticas globais favoreçam a superação dos desafios por meio do entendimento e da negociação.

A postulação do Brasil a tornar-se membro permanente do Conselho de Segurança das Nações Unidas enquadra-se nessa visão, que pressupõe um Conselho adaptado à realidade atual, mais legítimo e representativo das aspirações da comunidade internacional.

Interessa ao Brasil a construção de uma comunidade sul-americana. A aliança estratégica com a Argentina, a determinação de fortalecer o Mercosul e de acelerar os acordos comerciais e de infra-estrutura constituem as bases da integração. O Mercosul deve consolidar-se como união aduaneira e transformar-se em espaço capaz de articular políticas agrícolas, industriais, sociais e de ciência e tecnologia.

Nas negociações da Área de Livre Comércio das Américas (Alca), o Brasil tem-se posicionado de modo construtivo, em favor de uma conclusão pragmática, que preserve,

acima de tudo, os instrumentos soberanos de política econômica e de desenvolvimento de cada país. Essas mesmas diretrizes pautam a atuação do Brasil nas negociações com a União Européia e no âmbito da Organização Mundial do Comércio (OMC).

Uma diplomacia para a humanidade

Paralelamente a seus tradicionais vínculos com os Estados Unidos e os países europeus, o Brasil tem procurado aproximar-se das grandes nações em desenvolvimento. Com a Índia e a África do Sul, criamos o Foro de Diálogo Trilateral (Ibas), que se tem voltado para projetos de cooperação e iniciativas globais. No âmbito da ONU, criou-se um Fundo Fiduciário do Ibas para o financiamento de projetos de cunho social em países em desenvolvimento.

Com a China, foi firmada uma série de acordos de grande importância comercial por ocasião da histórica visita do Presidente Lula em 2004. Com os países africanos, temos forjado novos laços de cooperação, inclusive em função de nossa condição de país com grande população de afrodescendentes. Com os países árabes tem havido também crescente aproximação, e, por iniciativa do Brasil, terá lugar, em 2005, uma pioneira Cúpula América do Sul-Países Árabes.

Os indicadores econômicos quando Lula assumiu o poder eram catastróficos, e agora perto do final do ano, já podemos ter uma boa idéia de como terminará a economia brasileira no final de três quartos do mandato do presidente Luiz Inácio Lula da Silva e compará-lo com o que recebeu de FHC, como se vê na tabela Desempenho do Governo Lula.

Ano	2002	2005
1. Crescimento real do PIB	1,9%	3,2%
2. Taxa de inflação	12,5%	4,9%
3. Taxa de desemprego	11,7%	9,4%
4. Taxa de juros média no ano (selic)	19,2%	19,2%
5. Exportações (US\$ bilhões)	60,4	115,3
6. Importações (US\$ bilhões)	47,2	74,5
7. Transações correntes/PIB	-1,7%	1,3%
8. Déficit nominal/PIB	10,3%	2,3%
9. Superávit primário/PIB	3,9%	5,0%
10. Dívida líquida/PIB	55,5%	52,0%
11. Dívida externa/Exportação	3,5	1,7
12. Reservas internacionais liq. (US\$ bilhões)	16,3	53,0
13. Dívida externa/PIB	46,0%	33,0%
14. Crédito setor privado/PIB	23,1%	31,0%

A comparação dos 14 itens mostra que houve um avanço substancial nas condições econômicas do País. A única exceção refere-se ao juro nominal médio (Selic), que foi o mesmo em 2002 e 2004. O juro real (ex ante, isto é, que leva em conta a expectativa de inflação dos próximos 12 meses) não aumentou porque a expectativa de inflação dos próximos 12 meses era de 5,1% em julho de 2002 e de 4,9% em julho de 2005.

Estes números demonstram claramente que apesar da continuidade das políticas macroeconômicas do governo anterior, foi possível não somente a reversão do quadro precário herdado, mas uma importante e significativa mudança de rumos na economia nacional. Sem esquecermos que o risco país, antes da eleição havia alcançado um dos maiores índices de nossa história.

O novo governo manteve a política macroeconômica baseada no tripé composto de austeridade fiscal, câmbio flutuante e regime de metas de inflação, até mesmo com elevação da meta do superávit primário que constava do acordo com o FMI. O resultado nos primeiros trimestres de 2003 foi, como esperado, uma recessão. Mas uma recessão de curta duração, que permitiu que já no início do segundo semestre a economia começasse a se recuperar, com crescimento de 0,54%. A recuperação prolongou-se por 2004, beneficiando-se da existência de capacidade ociosa gerada nos anos anteriores, da forte expansão do crédito e do impulso ainda significativo da demanda externa.

A estimativa é que essa fase de crescimento se mantenha em 2005, embora provavelmente a taxas mais modestas, uma vez que esses fatores dificilmente se repetirão com a mesma intensidade. Em médio prazo, a perspectiva é de continuidade do crescimento à medida que se consolidem e aperfeiçoem as instituições e políticas macroeconômicas em vigor e se avance no processo de reformas.

A prioridade concedida à estabilidade permitiu que a economia brasileira atingisse uma taxa de crescimento do PIB em torno de 5% em 2004, com inflação anual sob controle, da ordem de 7,6% e com tendência de queda. Foi também responsável por outros indicadores positivos: as necessidades de financiamento do setor público reduziram-se para 2,7% do PIB (contra 5,1% em 2003), a dívida líquida do setor público teve queda de 57,2 em 2003 para 51,8% do PIB no final de 2004, e saldo em conta corrente de US\$ 11,7 bilhões (quase 2% do PIB), fruto de exportações que atingiram US\$ 96,5 bilhões e importações de US\$ 62,8 bilhões.

A estabilidade é condição necessária, mas não suficiente para o crescimento. Como as decisões de investimento são de longo prazo, dependem, por sua vez, de políticas claras e da solução de questões que continuam pendentes, principalmente com a reforma fiscal e tributária. É importante não repetir as tentativas frustradas de estabilização ao longo da segunda metade da década de 80 até 1994, como os planos Cruzado, Bresser, Verão, Collor I e Collor II, e nem aquelas mal resolvidas como o Plano Real de FHC, onde, a incapacidade de lidar com os desequilíbrios fundamentais na área fiscal manteve a economia vulnerável a choques externos.

A mudança do cenário internacional na década de 80 também foi crítica para a definição dos limites para a estratégia de crescimento até então perseguida. Em um primeiro momento, as mudanças foram sentidas sob a forma de esgotamento dos mecanismos de financiamento externo herdados da primeira crise do petróleo, desembocando na crise da dívida externa de 1982. Porém, talvez mais importantes tenham sido as mudanças que se processavam desde o final da década de 70 nos padrões de produção e no comércio internacional, as quais resultaram em crescente integração da economia mundial combinada com acelerado processo de inovação tecnológica.

Parece haver consenso que a questão do desenvolvimento no Brasil exige esforço continuado para o equilíbrio fiscal e os ajustes e reformas que resultem no investimento e na geração de emprego. No que se refere ao equacionamento fiscal, duas características se destacam de todas as demais: déficit público ainda elevado e dívida pública. Se os juros são elevados, parte do esforço de obtenção de superávits primários fica comprometida.

O crescimento do Brasil também esbarra nos níveis ainda relativamente baixos de poupança doméstica e uma infra-estrutura ineficiente, mas as PPP's não devem ser vistas como uma solução para todos os problemas nessa área, embora possam ter algum grau de contribuição em projetos específicos. Nesse contexto, ganha importância a necessidade de

reavaliar os gastos públicos, de forma a abrir espaço para que o Estado assumira o papel que lhe cabe na recuperação e modernização da infra-estrutura.

Também relevante para o crescimento são os fluxos de investimento direto do exterior, chamados Fluxos de IDE (*É a sigla para Investimento Direto Estrangeiro no balanço de pagamentos. Trata-se do investimento feito em empresas no país por não-residentes. Difere do investimento em ações e incorpora, por exemplo, a compra de uma empresa nacional por um grupo estrangeiro que não opera no país, ou que opera, mas cuja aquisição é feita pela matriz. Apesar do nome investimento, deve ser visto como uma forma de financiamento do balanço de pagamentos, que se distingue das outras formas de financiamento por não gerar compromissos fixos de pagamentos futuros, como as dívidas, mas sim fluxos que dependem do desempenho das empresas*).

Quanto maior for o risco de não pagamento de uma dívida, maior é o prêmio exigido pelo investidor para continuar financiando o devedor. Esse prêmio, que no mercado financeiro é chamado de *spread*, é definido como a diferença relativa entre o valor de um título com o do título de menor risco no mercado (chamada aplicação sem risco). Quanto maior for a probabilidade de a dívida não ser honrada, maior é o *spread*. Quando o emissor do título é um país, o *spread* é conhecido como risco soberano, ou risco-país.

Ou seja, ela não depende apenas dos fundamentos da economia brasileira, mas também da avaliação das alternativas de ganhos em outros mercados. A produção de um país cresce em função do aumento na quantidade de recursos nela utilizados e também devido a uma melhor eficiência no uso desses recursos. Nesse contexto, há ganhos de eficiência quando os recursos empregados em atividades pouco produtivas são transferidos para outras de maior produtividade, e quando há introdução de melhorias tecnológicas que permitam aumentar o volume produzido em proporção superior ao aumento dos fatores utilizados na produção. Com isso, cresce a produtividade do conjunto da economia. O aumento de produtividade – com destaque para as melhorias na qualidade da mão-de-obra é essencial para o crescimento das economias modernas. Daí a importância da inovação e da mudança tecnológica nas estratégias atuais de crescimento econômico, pois elas garantem melhorias na eficiência com que os fatores são usados.

A rotatividade da mão-de-obra no Brasil é extraordinariamente alta, e aumentou 60% de 1992 a 2001, chegando a ponto de um em cada três trabalhadores mudar de emprego todos os anos. A rotatividade é essencial para o mercado de trabalho ter condições de atender à demanda, mas acarreta custos para empregadores e empregados, como o aumento da insegurança de renda e a perda de aptidões específicas para o trabalho. Ambas tendem a reduzir a produtividade e os salários. E não é só isso. Dada à expectativa de rotatividade, as empresas têm menor incentivo para investir no treinamento individual dos trabalhadores. Portanto, cabe também indagar se as instituições do mercado de trabalho aumentam a rotatividade da mão-de-obra no Brasil.

Conclui-se assim que os principais problemas do mercado de trabalho brasileiro estão relacionados com os altos níveis de desemprego; com elevada taxa de rotatividade de emprego; com o tamanho do setor informal; com o papel dos sindicatos; e com o grande número de causas trabalhistas. Esses temas estão sendo contemplados no debate sobre a reforma trabalhista, que deveria pelo menos se concentrar na eliminação de incentivos à rotatividade da mão-de-obra, no deslocamento das negociações trabalhistas para as empresas, na redução de encargos não salariais e na eliminação de sobreposições de programas de segurança de renda.

Não bastassem as dificuldades orçamentárias do setor público, as deficiências de infraestrutura do Brasil devem-se também à precariedade dos marcos regulatórios. *(Conjunto de leis e normas que determinam os incentivos e as restrições com que os agentes operam em determinados setores da economia. São criadas quando a concorrência no mercado se mostra ineficaz. Em particular para setores da atividade econômica em que o produto oferecido é público ou semipúblico (de utilidade pública) – como a energia elétrica, o fornecimento de água e saneamento, estradas, telefonia etc. –, a participação da iniciativa privada depende de leis, normas e regulamentos capazes de gerar incentivos ao investimento e, ao mesmo tempo, garantir o bem-estar do consumidor. Tornam-se especialmente relevantes se a atividade econômica tem prazo de maturação longo, produção incerta, ou rentabilidade muito baixa).*

A reforma do Estado brasileiro, empreendida na década de 90, promoveu o fim da intervenção direta do Estado em alguns setores da economia e a abertura para a participação de agentes privados sem que fosse eliminada a atuação direta estatal em outros. Essa mudança veio acompanhada do desenvolvimento da função reguladora do Estado. Nesse contexto houve extensa privatização de empresas públicas, criação de agências reguladoras e edição dos respectivos marcos regulatórios legais. Mas, a despeito das virtudes do modelo original, existem problemas relacionados aos elevados valores das tarifas de interconexão – atualmente definidas pelo mercado, sem a intervenção da agência regulatória, que, na inexistência de acordo, atua apenas como árbitro – e, mais recentemente, com os efeitos inflacionários das regras de reajustes definidas nos contratos de concessão.

Além do reforço institucional, é importante aumentar a transparência e o acesso às informações sobre as contas públicas. É necessária a implementação de uma nova política de Controle Social para que a sociedade tenha meios eficientes de fiscalização e definição de políticas públicas, principalmente quanto às empresas e sistemas privatizados pelo governo anterior. A publicação anual de um Relatório Fiscal, com ampla difusão, permitiria que o governo fizesse seu planejamento de médio prazo e que os agentes econômicos conhecessem as motivações de sua estratégia. Esse instrumento permitiria à sociedade visualizar com precisão o empenho das verbas e reagir a possíveis reduções de receitas e/ou contingenciamentos.

Em síntese, os avanços obtido nesses 3 anos de gestão, mesmo considerando o quadro favorável da economia internacional, deixam nítidas as diferenças entre o governo FHC e o governo Lula. E, pode-se afirmar com firmeza que o discurso de continuidade do governo anterior não passa de mais uma tentativa de estelionato político, seja das elites dominantes ou de seus aliados de esquerda.

No cenário político o quadro é totalmente adverso, como não poderia deixar de ser com os resultados significativos da economia e um crescente processo de inclusão social e distribuição de renda. Além, é claro, dos erros cometidos pelo PT que estão sendo investigados no Congresso Nacional.

Em recente exposição apresentada na plenária da Coordenação dos Movimentos Sociais e no II Congresso Nacional dos Metroviários, essa apresentação também fez parte das resoluções da direção nacional da CUT em xx/xx Altamiro Borges, membro do Comitê Central do PCdoB traça uma análise importante sobre a sanha das elites em retomar o poder.

“A crise política brasileira está se agravando rapidamente e seus efeitos são imprevisíveis. O depoimento “espontâneo” do publicitário Duda Mendonça que confessou

ter recebido R\$ 11,4 milhões do empresário Marcos Valério, dos quais cerca de R\$ 10 milhões na conta Dusseldorf, no BankBoston do paraíso fiscal das ilhas Bahamas; a declaração requestrada do ex-deputado Waldemar Costa Neto à revista *Época* de que “Lula sabia do acordo de R\$ 10 milhões com o PL”; e outros episódios lamentáveis atiçaram o apetite dos que pregam o impedimento do presidente. Se antes a oposição liberal-conservadora optara por “sangrar” Lula até a sucessão de 2006, agora ela até parece disposta a acelerar a morte prematura do atual governo...Não dá para se apegar apenas aos aspectos jurídicos deste processo, resvalando num outro tipo de ilusão de classes. Ocorre que o problema não é jurídico, mas sim político! Se o bloco PSDB-PFL conseguir reunir as peças necessárias, ele não vacilará em acionar o impeachment. Até agora, ele já ativou quase toda a mídia venal ao coro golpista e reforçou sua musculatura institucional, agregando à oposição conservadora o PDT, PPS e PV... Na guerra, é preciso tomar partido! Apesar das graves limitações do atual governo é preciso evitar, a todo custo, o retorno do bloco liberal-conservador...Já no PSOL, que tem na sua executiva uma maioria egressa do PSTU, há quem sonhe com a ultrapassagem pela esquerda do governo Lula. “Essa crise é uma oportunidade para a ruptura revolucionária”, teorizam Roberto Robaina e Pedro Fuentes, destacados dirigentes deste partido.

Neste rumo, a plataforma costurada pela Coordenação dos Movimentos Sociais, que reúne o grosso das entidades mais representativas do campo popular, continua bastante atual. Ao mesmo tempo em que denuncia a ofensiva do bloco liberal-conservador, ela não dá um cheque em branco para o governo Lula e exige mudanças dos rumos. Ela posiciona bem os movimentos sociais diante da crise, centrando em quatro eixos de atuação:

- 1- Contra a postura hipócrita e desestabilizadora da direita.
- 2- Apuração rigorosa das denúncias de corrupção e punição exemplar dos culpados.
- 3- Reforma política democrática que amplie o protagonismo popular.
- 4- Por mudanças na política econômica do governo.

Estas quatro bandeiras possibilitam que os movimentos sociais não caiam na passividade, na omissão ou nos subterfúgios do *movimentismo* e da negação da política. Permitem que as esquerdas políticas e sociais continuem a lutar, a acumular forças, a disputar a hegemonia, a construir seu projeto alternativo e, mesmo no caso de um revés temporário, que recuem de forma organizada. Elas também dão os elementos para enfrentamento do debate na sociedade e nas suas organizações, sem cair na apatia, na desistência ou no oportunismo dos que tentam apenas salvar sua pele. Servem, na fase atual, para intensificar a mobilização social, participando na temporada da “guerra das ruas” que se abre e disputando com os que pregam o fim do governo – pela direita ou pela esquerda. Por fim, são um alerta ao governo, um grito de “acorda, Lula!”.

Outro fato que merece destaque foi a não renovação de acordos com o FMI. Vale aqui resgatar um texto publicado este ano por José Genoíno ex-presidente do PT.

“A não-renovação do acordo com o Fundo Monetário Internacional (FMI), anunciada pelo governo na semana passada, pode ser considerada como uma vitória política importante do Brasil. Nos últimos anos, o Brasil recorreu ao Fundo em dois momentos de crise aguda: o primeiro foi em 1998, quando a economia quebrou por conta da política cambial desastrosa que vinha sendo adotada pelo governo do ex-presidente Fernando Henrique Cardoso. O segundo foi em 2002, quando a economia também estava em crise, no período pós-apagão.

No final de 2003, o presidente Lula resolveu renovar o acordo para que o país pudesse navegar com maior segurança no processo de recuperação da economia e do crescimento,

que o novo governo havia iniciado. Os indicadores macroeconômicos, em que pese apresentarem sinais de melhora no final daquele ano, não haviam ainda sofrido uma mudança significativa, que só veio a se confirmar ao longo de 2004.

No ano passado, de fato, todos os indicadores sofreram melhoras substanciais. O Brasil bateu recordes nas exportações, proporcionando superávits na balança comercial e na conta corrente; a dívida pública caiu de 57% para 51% em relação ao PIB; a dívida atrelada ao câmbio sofreu uma redução drástica; a inflação foi mantida no âmbito da meta definida pelo Conselho Monetário Nacional e o país conseguiu, com enorme esforço e sacrifício, realizar o superávit fiscal de 4,25%, definido pelo governo.

A melhora geral destes indicadores proporcionou uma redução significativa do risco-país, fato que vem possibilitando a contratação de empréstimos em melhores condições. Nos últimos meses, o Banco Central conseguiu também elevar de forma significativa as reservas cambiais. Estes resultados gerais deram segurança para que o governo decidisse não renovar o acordo com o FMI.

Qual é o significado da não-renovação do acordo? Em primeiro lugar, o Brasil está mostrando aos organismos internacionais que pode andar com as próprias pernas, sem o monitoramento dos mesmos. Trata-se da recuperação da credibilidade internacional, fator que poderá proporcionar mais investimento estrangeiro direto e, conseqüentemente, mais empregos e a contratação de empréstimos em melhores condições.

Sem a tutela do FMI, o Brasil pode decidir também com mais liberdade a alocação de recursos orçamentários para investimentos. Isto significa que o país recupera aspectos importantes de seu poder de decisão soberana. Desmente-se com isto a tese difundida por setores da oposição, de que a não renovação do acordo em nada altera a situação econômica e política do Brasil.

Mas o Brasil pode tirar uma vantagem ainda maior com a não-renovação do acordo. Ocorre que o fim do monitoramento do FMI não pode significar um comportamento irresponsável do governo em relação à política fiscal e às contas públicas. Se o governo Lula continuar trilhando o caminho da responsabilidade fiscal sem a tutela externa, o risco-Brasil poderá cair a ainda mais e a uma velocidade maior.

Os benefícios desta possibilidade serão imediatos: o processo de redução da dívida pública será acelerado; as novas contratações de empréstimos ocorrerão com prazos maiores e juros menores; potencializam-se os investimentos; e os juros internos tenderão a cair com maior intensidade. A sociedade será a principal beneficiária de toda esta conjuntura. Com a melhora geral das condições da dívida pública abrir-se-á uma porta importante para que a própria carga tributária seja reduzida de forma responsável e progressiva, aliviando os trabalhadores e o setor produtivo de parte do peso dos impostos. A elevada carga tributária que é praticada hoje no Brasil é uma decorrência direta do endividamento irresponsável que foi praticado por governos anteriores, especialmente pelo último governo.

Como se vê, o governo Lula vai colocando, aos poucos, o Brasil nos trilhos do saneamento das contas públicas e da recuperação do crescimento, dos empregos e da renda. É preciso notar que isto demanda tempo e não será feito sem sacrifícios, pois o desordenamento em que se encontrava o Brasil no momento da posse de Lula superava em muito o que se imaginava. Com o governo Lula não há dúvida de que o Brasil está mudando, de forma processual, mas segura. E está mudando para melhor”.

CONJUNTURA: TRABALHADORES PRECISAM REAGIR DIANTE DAS ARTICULAÇÕES DA DIREITA

A vitória de Lula nas eleições presidenciais de 2002 representou um fato marcante na história do Brasil. Após três tentativas frustradas, superando um arco de forças conservadoras, os brasileiros elegerem um presidente comprometido com a justiça social e a distribuição de renda. A vitória representou a possibilidade de abertura de um novo ciclo histórico e político no País e de uma proposta econômica oposta ao ideário neoliberal. Foi a primeira vez que novas forças sociais, compostas por trabalhadores, camadas populares e médias, ocuparam a Presidência da República, através do próprio presidente e das principais forças políticas de esquerda que o apóiam.

Nos primeiros meses de governo Lula, as forças de oposição derrotadas se mantiveram deliberadamente inativas, diante do apoio popular do presidente e da inutilidade de ataques naquele momento. Passado esse período, começaram a fustigar um grande número de alvos, em pontos fortes e em pontos fracos. Não parecia haver nelas uma estratégia bem elaborada. Ou, se havia, estava encoberta por ações que objetivariam dispersar a atenção do adversário e lhe perturbar a análise.

Conscientemente ou não, uma estratégia foi construída pela oposição: atacar os pontos mais vulneráveis do governo (as alianças que lhe poderiam garantir maioria no Congresso, os altos juros, os casos de corrupção), e não atacar os pontos mais fortes, enquanto assim permanecerem (a figura do presidente, a política econômica em seu todo).

O resultado almejado pela oposição era e é minar o apoio popular e parlamentar ao governo, e assim enfraquecê-lo progressivamente. A oposição quer retirar poder do governo, desorganizar suas estruturas, afastar aliados, sugar-lhe energias positivas, colocá-lo em constante defensiva, e, no campo psicológico, propagar em seus efetivos o desânimo, para, mais adiante, chegar à desmoralização. O objetivo que se identifica é chegar ao alvo principal no momento em que o ataque indireto o tiver fragilizado. Este alvo é o próprio presidente e a continuidade de seu governo (seja derrotando-o em 2006, ou, se as circunstâncias o permitirem, afastando-o antes do fim do mandato).

A derrota do governo Lula na eleição de Severino Cavalcanti para a presidência da Câmara dos Deputados foi um ataque indireto importante e bem-sucedido, porque desarticulou a base de apoio parlamentar ao governo, como demonstraram fatos posteriores, quando de sucessivas derrotas e crises no Parlamento ou dele derivadas. A divisão no campo dos deputados petistas, na discussão sobre reeleição e na disputa entre parlamentares na eleição foi marcante para a vitória de Severino Cavalcante. Quando da posição consensada e unificada na eleição de Aldo Rebelo este fato foi transformado numa grande e importante vitória.

Os adversários não mais contestam a política econômica (até esqueceram dos juros e da carga fiscal), não mostram mais interesse em atacar a política social (esqueceram de falar de ganância em programas sociais ou de criticar o Bolsa-Família), porque conseguiram

abrir uma imensa brecha na, até então, muralha ética. É por aí que o governo Lula está perdendo a guerra.

O nefasto papel que a grande maioria da mídia vem exercendo na cobertura das CPIs fica evidenciado na parcialidade ao lado da elite econômica. Denúncias infundadas, deturpação dos fatos e declarações dos políticos da base aliada, além de colocarem em evidência pessoas processadas e presas em investigações tornam patente suas intenções. O conjunto da imprensa entrou numa disputa de manchetes, na qual basta uma acusação ser verossímil para virar notícia e ser replicada nos meios de comunicação.

Apesar de uma retomada de iniciativa da base governista com a eleição de Aldo Rebelo para a Presidência da Câmara, a mídia faz uma verdadeira campanha contra o governo e a esquerda na opinião pública. O conjunto da imprensa entrou numa disputa de manchetes, na qual basta uma acusação ser verossímil para virar notícia e ser replicada nos meios de comunicação. O PT e seus militantes são culpados de antemão. Os outros partidos são poupados, ou aparecem marginalmente nas acusações. As CPIs viraram um espetáculo de mídia, onde PSDB, PFL e seus aliados em parte do PMDB e do PSOL são os inquisidores e juízes de um PT sentado no banco dos réus.

Agora, a guerra constante da oposição se foca no presidente Lula.

O governo Lula, com a perda de maioria parlamentar na Câmara, com as denúncias que enfraqueceram intensamente o PT e atingiram o governo, está passando a depender, cada vez mais, da boa vontade dos adversários. Poderíamos descrever assim a situação atual: os nossos adversários reunidos entre si, numa sala reservada, discutindo e decidindo sobre nosso destino, enquanto nós, do lado de fora, aguardamos perplexos pelo seu veredicto.

Quanto aos nossos companheiros que são acusados, não vamos condená-los só porque são acusados, nem vamos municiar os adversários para condená-los, mas temos que pedir a eles um grande espírito de sacrifício pelo partido que ajudaram a criar. Na medida em que aparecem fortes indícios de erros graves que cometeram, temos que pedir-lhes que se afastem de qualquer cargo dirigente, apesar de sua brilhante história, de sua importante liderança, de sua contribuição na construção do partido. E que, em casos extremos, se afastem do próprio partido. É uma questão de sobrevivência do PT e de seu papel no País.

O desafio é como fazer nosso contra-ataque de um modo eficaz, amplo, sistemático, na hora em que a mídia descarrega sobre nós. O caminho é resgatar o que aprendemos em nossa experiência de comunicação, mesmo sem o apoio da mídia.

Agora e rapidamente é essencial contra-atacar. Precisamos deixar claro à sociedade que, a partir de erros de um grupo, formou-se uma campanha para destruir o governo Lula e suas conquistas, e destruir seu partido que é sua principal base de sustentação. Precisamos mostrar que, enquanto nossos adversários nos põem ao avesso, eles mantêm uma blindagem, no Congresso e na mídia, sobre as suas práticas nos processos eleitorais, nos governos, nas alianças. Vamos relevantar e lembrar todos os principais casos de corrupção de nossos adversários (em especial do governo Fernando Henrique, dos governos e políticos do PSDB, do PFL e de seus aliados). Vamos mostrar que eles querem voltar ao poder, se aproveitar dele como já o fizeram, e lá defender os interesses das elites. A participação da CNTT e seus Sindicatos filiados, da defesa do governo.

Afinal, estamos a cerca de 10 meses das eleições presidenciais, marcadas para outubro de 2006, e os trabalhadores precisam reagir diante das articulações da direita. Não é a corrupção que incomoda os varões do PFL e os intelectuais do PSDB. Eles sabem que se o assunto for levado a fundo, estarão falando de corda em casa de enforcados. Sugerimos que

a CUT passe para todos os Congressos a serem realizados para que defendam o Governo Lula.

Frente a todos esses ataques, o governo assim como a sua base de sustentação foi ineficaz na estratégia de sua defesa, tanto para sua militância quanto para a sociedade. Os acontecimentos e seus reflexos na economia se mostraram com gravidade e mereciam uma resposta à altura, principalmente pela fragilidade ideológica na composição do Congresso Nacional.

Diante dessa disputa, os delegados dos Trabalhadores em Transportes da CUT, presentes neste 6º Congresso Nacional, em Belo Horizonte, declaram seu apoio à reeleição do presidente Luiz Inácio Lula da Silva e a disposição de trabalhar nesse sentido.

ALGUMAS DAS REALIZAÇÕES DO GOVERNO LULA

- Criação de 3,5 milhões de empregos formais.
- Apoio às micro e pequenas empresas, com linhas de crédito a juros baixos, formação de arranjos produtivos locais e parcelamento de débitos.
- Os brasileiros agora têm micro crédito popular, regulamentação do crédito com desconto em folha para aposentados e a abertura de contas simplificadas.
- Programa Luz para Todos
- Programa do Biodiesel
- Inclusão social através da criação de centros vocacionais tecnológicos e implantação dos Institutos do Semi-árido e de Neurociências no Nordeste.
- Aprovação de cota de negros e índios para ingresso na universidade.
- Aumento nos investimentos em todos os níveis de ensino, desde a educação infantil até a pós-graduação.
- Mais recursos para a saúde pública, agilidade no setor nacional de transplantes e implantação do serviço de atendimento móvel de urgência em 606 cidades.
- O Universidade para Todos criou 122 mil vagas para estudantes de baixa renda.
- A agricultura familiar foi considerada estratégica e 700 mil produtores foram incluídos no Programa Nacional de Agricultura Familiar.
- Programa dos Quilombolas.
- Até dezembro, 2,7 milhões de idosos e pessoas com deficiência serão atendidas pelo Programa de Prestação Continuada.
- O Bolsa Família é o maior programa de transferência de renda do mundo. Em 2003 transferiu R\$ 2,2 bilhões às populações carentes, no ano passado foram R\$ 3,4 bilhões e neste ano serão R\$ 6,5 bilhões.
- Este ano serão distribuídas 850 mil cestas de alimentação. Foram implantadas 119 cozinhas comunitárias e 19 bancos de alimentos.
- Pela primeira vez, 1,3 milhão de alunos do ensino médio receberam 2,7 milhões de livros didáticos. Todos os alunos com deficiência visual receberam livros em braille.
- O governo trabalha para fazer valer a importância no Brasil no contexto mundial, com fortalecimento do Mercosul e consolidação do G-20 em defesa dos interesses agrícolas dos países em desenvolvimento.
- 256 mil famílias estão sendo atendidas pelo Programa de Atendimento Integral à Família.

REFORMA SINDICAL PARA AVANÇAR RUMO À LIBERDADE E AUTONOMIA

Ao longo de sua história, a CUT tem reafirmado a necessidade da realização de uma reforma sindical democrática no Brasil. Apoiando-se nos conceitos de defesa da liberdade e autonomia sindical diante do Estado e dos patrões, a Central, por meio das entidades filiadas, inovou a ação sindical dos trabalhadores e trabalhadoras brasileiros, organizando desde o local de trabalho até o nível nacional – por ramo de atividade – buscando romper, na ação sindical cotidiana, com os limites impostos pela atual legislação.

Nesse sentido, algumas mudanças foram conquistadas ao longo dos anos, alterando o sistema herdado da década de 1940, bastante inadequado à atualidade. Porém, apesar da Constituição Federal de 1988 ter gerado alguns avanços, tais como a redução da intervenção do Estado na organização sindical, restabelecido o direito de greve e consagrado o princípio de livre associação sindical e profissional, contraditoriamente manteve a unicidade, o sistema confederativo, a contribuição sindical obrigatória (imposto sindical) e o poder normativo da Justiça do Trabalho. Em relação aos servidores públicos, ainda não há garantia do direito à negociação coletiva assim como a regulamentação do direito de greve, ambos pendentes.

A manutenção de alguns pilares corporativistas na legislação vigente resultou em grande pulverização da organização sindical brasileira, com a multiplicação de entidades cada vez menores e pouco representativas, portanto, sem efetivo poder de negociação. Buscando alterar essa realidade e avançar rumo a um Sistema Democrático de Relações do Trabalho, a CUT tem atuado em diversas frentes de luta.

Em 2004, o 8º Congresso Nacional da CUT/CONCUT aprovou a participação da CUT no Fórum Nacional do Trabalho/FNT para – junto com as demais Centrais – disputar as suas posições políticas. O FNT é um espaço de diálogo e negociação tripartite, criado pelo governo federal. Nele, a CUT defendeu a unicidade da bancada sindical em torno de questões fundamentais: o reconhecimento das Centrais, a pluralidade sindical, o fim do imposto sindical, a organização sindical por local de trabalho e ramo de atividade, a não intervenção do Estado, a negociação coletiva nacionalmente articulada (inclusive para o setor público), a punição por atos anti-sindicais, o direito de o sindicato atuar como substituto processual, a ultratividade dos contratos, o fim do poder normativo da Justiça e da intervenção do Estado na organização sindical. Parte desses pontos, após exaustivos debates, avançaram para a construção de um Projeto de Emenda Constitucional (PEC 369) e para um anteprojeto de Relações Sindicais.

Estas são políticas compensatórias, num primeiro estágio do governo Lula, que começaram a dar condições objetivas para aplicação da política econômica e reformas sociais no País.

É com o objetivo de consolidar as propostas – que do ponto de vista da CUT representam um avanço – e de alterar os pontos que não tiveram avanço, que a Central vem a público apresentar as deliberações de sua 11ª Plenária Nacional, realizada em maio deste ano. Lutamos para que essas propostas sejam consolidadas, por meio das PECs e PLs atualmente em tramitação, ou pela construção de novos projetos que avancem no sentido de contemplar nossa plataforma de reforma.

A plataforma com certeza contribuirá para um maior equilíbrio nas relações de trabalho, alçando-as para um patamar mais democrático, equilibrado e justo.

11ª PLENÁRIA NACIONAL DA CUT

“A CUT reafirma a necessidade de democratizar a estrutura sindical, de forma a contar com entidades sindicais realmente representativas.

Considerando a importância estratégica para a luta dos trabalhadores de democratizar as relações capital/trabalho, garantindo o direito de organização dos trabalhadores e trabalhadoras nos locais de trabalho e entendendo que tal perspectiva somente será conquistada se criarmos na sociedade um ambiente político em que os direitos sindicais sejam entendidos como conquistas democráticas dela.

Compreendendo, ainda, que as forças conservadoras da sociedade buscam fazer do Congresso Nacional uma “caixa de ressonância” de seus ataques aos direitos da classe trabalhadora e que a aprovação de leis de interesse da classe trabalhadora só ocorrerá se fizermos uma ampla pressão política e popular.

Identificando, por outro lado, que o tema da reforma sindical tem provocado polêmicas no movimento sindical, o 6º Congresso Nacional dos Trabalhadores em Transporte da CUT referenda a plataforma aprovada na 11ª Plenária da CUT:

1. É fundamental criar as melhores condições políticas para que os objetivos acima citados possam ser conquistados, condições essas que ainda não estão dadas, mas que podem ser criadas pela nossa ação política e que as medidas aqui listadas visam criar.

2. Definir a seguinte Plataforma Democrática Básica que servirá para nortear a intervenção da CUT sobre os rumos da tramitação da reforma sindical no Congresso Nacional.

3. Realizar gestões junto aos partidos progressistas com representação parlamentar para que assumam essa Plataforma com o movimento sindical. Isso significa que assumirão o compromisso de trabalhar para que os pontos dessa Plataforma sejam aprovados no Congresso ou, no caso de ficar identificado que os pontos da Plataforma estão prejudicados, obstruir sua tramitação.

4. Abrir na sociedade o debate sobre a necessidade da reforma e da justiça dessa Plataforma, como forma de pressão política de contraposição às forças conservadoras na sociedade que também atuam sobre o Congresso.

5. Desde já, através de debates em plenárias abertas, buscar ampliar a compreensão e apoio no movimento sindical cutista e não cutista à Plataforma, sobretudo com as trabalhadoras e os trabalhadores na base.

6. Igualmente buscar o diálogo com outros movimentos sociais e organizações populares para explicar o conteúdo do que a CUT defende na reforma sindical e obter seu apoio a nossa estratégia.

Plataforma Democrática Básica:

Reconhecimento das Centrais Sindicais com liberdade na estrutura vertical;

Manutenção da estrutura atual nos sindicatos de base, condicionado a critérios de representatividade e democratização dos estatutos;

Organização Sindical por Setores e Ramos de Atividade;

Fim do Imposto Sindical (contribuição compulsória) e das taxas confederativa e assistencial e instituição da Contribuição Negocial;

Direito de Organização por local de trabalho – OLT;

Contrato Coletivo Nacional por Ramo;

Direito de Negociação e Greve no Setor Público nas três esferas;

Ultratividade dos Contratos;

Substituição Processual;

Práticas anti-sindicais;
Ratificação da Convenção 158 da OIT.
Não intervenção do Estado”

Enfrentar precarização do trabalho: por uma legislação de combate à terceirização

Longe de reforçar as estratégias empresariais de redução de custos e de fuga das responsabilidades pelas condições de trabalho, a proposta de implantar uma legislação específica de combate sobre os processos de terceirização se insere em um conjunto mais amplo de ações que vem sendo desenvolvidas pela CUT para frear a crescente desregulamentação do trabalho verificada nas últimas décadas e suas conseqüências nos níveis de emprego, remuneração e qualidade do trabalho.

A organização de trabalhadores terceirizados e a negociação coletiva para a fixação de cláusulas reguladoras das condições de trabalho - aliadas às denúncias contra os efeitos nefastos da terceirização - são frentes de luta da CUT na campanha de combate às terceirizações.

A inexistência de um marco regulatório contribuiu, em grande medida, para que as terceirizações se expandissem de forma incontrolável nos setores público e privado nos mais diferentes campos (indústria, agricultura, comércio, serviços) com resultados bastante perversos para os trabalhadores. A idéia central de implantar uma legislação específica é de assegurar o mesmo patamar de direitos sociais e econômicos ao conjunto dos trabalhadores e de garantir a intervenção dos sindicatos na organização dos processos produtivos e de trabalho, cujos arranjos, historicamente, são feitos a revelia dos interesses dos trabalhadores. Um dos pontos previstos na proposta elaborada pela CUT é a obrigatoriedade de negociação coletiva com os sindicatos.

A aprovação de uma lei que estimule e até mesmo obrigue a negociação da terceirização no Brasil significa, na prática, combater a precarização do trabalho, isto é, o desemprego, o rebaixamento salarial e a piora nas condições de trabalho. A inexistência, nestes últimos quinze anos, de uma legislação específica sobre as relações de trabalho em processos de terceirização, e de uma prática efetiva de negociação sobre o tema, contribuiu para que o fenômeno não apenas se difundisse de forma incontrolável nos setores público e privado, e nos mais diferentes campos de atividade (indústria, agricultura, comércio, serviços), mas também que tivesse resultados bastante perversos para os trabalhadores.

Abaixo, os pontos que deverão compor uma legislação:

1) direito do sindicato à informação previa de projetos de terceirização (com no mínimo seis meses de antecedência);

2) abertura de negociação coletiva entre o sindicato da categoria profissional e a empresa tomadora de serviços, com vistas a preservar o nível de emprego e garantir boas condições de trabalho aos empregados diretos e terceiros;

3) definição, em negociação coletiva, das atividades que não podem ser terceirizadas em hipótese alguma;

4) exigência pela empresa tomadora dos serviços de documentação que comprove a capacidade das prestadoras de serviços de honrar as obrigações trabalhistas;

5) garantia de todos os direitos dos trabalhadores da empresa tomadora.

6) proibição da contratação de empresas (inclusive cooperativas) constituídas com a finalidade exclusiva de fornecer mão-de-obra;

7) estabelecimento de responsabilidade solidária da tomadora, em relação às obrigações trabalhistas;

8) instituição de vínculo trabalhista, sempre que estiverem presentes os elementos que caracterizam uma relação de emprego (subordinação, pessoalidade, jornada etc);

9) fixação de que o sindicato da categoria profissional da tomadora poderá representar os terceiros, se esses assim determinarem em assembléia;

10) celebração de acordo de abrangência nacional que orientem as negociações específicas em cada local de trabalho;

11) determinação de que os sindicatos poderão representar os empregados administrativa e judicialmente, na qualidade de substituto processual.

Em seminário nacional sobre o tema da terceirização, promovido pela Secretaria Nacional de Organização Sindical, nos dias 18 e 19 de agosto deste ano, dirigentes sindicais de diversos ramos de atividade da CUT debateram uma estratégia de enfrentamento da terceirização. Esta estratégia estrutura-se em torno de três eixos: 1) organizar os ramos, o que implica em discutir itens como representação de trabalhadores terceirizados e enquadramento sindical; 2) quando houver a intenção da empresa em terceirizar, estabelecer a obrigatoriedade de negociar, em nível de empresa ou ramo, cláusulas que garantam o direito à informação prévia, a preservação do nível de emprego, a realocação de pessoal, a proteção à saúde dos trabalhadores, entre outros; 3) construir proposta de projeto de lei que venha a regulamentar a terceirização, sobretudo por meio da promoção da negociação coletiva.

A Súmula 331 do Tribunal Superior do Trabalho é hoje a principal salvaguarda legal sobre a terceirização. Ela estabelece que a contratação de mão-de-obra por empresa interposta é ilegal, à exceção do trabalho temporário. Os serviços de vigilância, conservação e limpeza e os serviços especializados ligados à atividade-meio da empresa tomadora podem ser terceirizados, desde que não se configure a pessoalidade e a subordinação. Mas a Súmula é insuficiente como mecanismo regulador do processo de terceirização.

Mesmo com a súmula, e em que pese a importante resistência posta pelo movimento sindical em cada categoria, a terceirização tem se espalhado nas mais diferentes áreas das empresas: limpeza, vigilância, manutenção, transporte, portaria, contabilidade, imprensa, vendas, alimentação, serviços médicos etc. Áreas até então consideradas essenciais de cada empresa ou ramo estão também sendo terceirizadas.

Os resultados da terceirização, em um ambiente de ausência de legislação e de efetiva negociação, são bastante conhecidos para os trabalhadores: diminuição de empregos; redução de salários e benefícios; aumento de jornadas de trabalho; informalização da mão-de-obra; pulverização da organização sindical; aumento das doenças ocupacionais; e acidentes de trabalho, insegurança do trabalhador; baixa perspectiva de ascensão profissional; quebra da identidade coletiva e da solidariedade entre os trabalhadores; ausência de responsabilidade subsidiária e solidária; contratações fraudulentas; piora na qualidade dos produtos e serviços. Recente estudo do DIEESE mostra que, em São Paulo, o número de trabalhadores com contratos de trabalho “flexibilizados” (sem carteira; autônomos que trabalham apenas para uma mesma empresa; assalariados contratados em serviços terceirizados) subiu de 21% para 36%, entre 1989 e 2002.

Alguns poucos sindicatos e organizações no local de trabalho conseguiram estabelecer acordos coletivos regulamentando minimamente o processo de terceirização. Mas, mesmo nestes casos, o processo de negociação foi prejudicado pela inexistência de um marco regulatório prévio, com validade nacional, que pudesse servir de parâmetro básico a partir do qual as negociações por categoria pudessem avançar.

A construção de uma legislação que incentive e obrigue a negociação coletiva, como parte de uma campanha desenvolvida pela nossa Central, deverá fazer com que os efeitos mais danosos da terceirização sejam efetivamente combatidos no Brasil, com resultados positivos para os trabalhadores e para a sociedade como um todo.

Redução da jornada de trabalho

A luta pela redução da jornada de trabalho é bandeira histórica da classe trabalhadora em todo o mundo. No Brasil, a primeira grande greve pela redução da jornada ocorreu em 1907, atingindo trabalhadores de São Paulo, Campinas, Santos, Ribeirão Preto e Rio de Janeiro, e conseguindo que jornadas de 12 a 15 horas diárias fossem reduzidas para 10 e até mesmo 8 horas.

A Constituição de 1934 determinava jornada legal de 48 horas semanais, mas com a possibilidade de serem feitas duas horas extras diárias. Meio século depois, na Constituição de 1988, a jornada legal foi reduzida para 44 horas semanais. As horas extras continuam permitidas e conseguiram evitar a geração de muitos postos de trabalho. Nos últimos anos, o trabalho exercido em horário que ultrapassa o legal passou a integrar o Banco de Horas, mecanismo de flexibilização da jornada que assegura que horas cumpridas além da jornada regular de 44 horas serão deduzidas em momento futuro, normalmente de baixa produção, embora muitas empresas não cumpram a legislação.

De acordo com estudos, com a redução da jornada de trabalho de 44 para 40 horas semanais, 1.817.749 postos de trabalho seriam gerados. Conforme a RAIS – Relação Anual de Informações Sociais – em 2003, 18.314.855 trabalhadores com carteira assinada no Brasil, tinham jornadas entre 41 e 44 horas. Caso se limitasse a jornada em 40 horas semanais, 3,97 horas de cada um deles estariam disponíveis para serem realizadas por outro trabalhador. Assim, para manter o mesmo nível de produção sem alterar qualquer outra variável, seria necessário empregar mais 1.817.749 trabalhadores que executariam, assim, as 72.709.974 horas que deixariam de ser cumpridas por aqueles que tiveram sua jornada reduzida.

A proposta CUT e das centrais que aderiram – CAT/Central Autônoma dos Trabalhadores; CGT/ Confederação Geral dos Trabalhadores; CGTB/ Central Geral dos Trabalhadores do Brasil; FS/Força Sindical e SDS/Social Democracia Sindical -, porém, é mais ampla e envolve o corte de 4 horas na jornada legal atual, ou seja, uma redução de 9,09%. No conjunto de regiões onde a PED é realizada, cerca de 4,5 milhões de trabalhadores têm, atualmente, jornadas acima de 40 horas semanais. Levando em conta o total de empregados que superam, em cada região, uma jornada de 40 horas e dividindo este total pelo número de postos potencialmente gerados regionalmente pelo fim das horas extras é possível se obter um percentual de postos de trabalho a ser gerado em cada região. Na média aritmética do conjunto delas, este percentual corresponde a 5,62%.

Nacionalmente, segundo a RAIS, 18.314.855 trabalhadores cumprem jornada superior a 40 horas. Considerando para o conjunto de assalariados do País o mesmo percentual – de 5,62% – registrado para as regiões metropolitanas, verifica-se que poderiam ser gerados 1.029.294 postos. Somando-se este total com os empregos gerados apenas com a

eliminação da hora extra e de mecanismos como o Banco de Horas, conclui-se que a redução da jornada poderia gerar 2.847.043 novos empregos.

Desde 2001, está tramitando no Congresso Nacional a PEC 393, proposta pelos então deputados federais Paulo Paim e Inácio Arruda, que reduz a jornada de trabalho de 44 para 40 horas semanais e, em um espaço de dois anos, de 40 para 36 horas. Além de trabalhar pela aprovação da PEC 393, a CUT também apóia um Projeto de Lei que impeça as horas extras.

Portaria impede Aposentadoria Especial

A idéia que fundamenta a aposentadoria especial é que existem condições de trabalho que fazem mal à saúde e que o trabalhador deve desligar-se dela antes do tempo normal para aposentar-se, reduzindo o tempo de exposição aos agentes nocivos. Desta forma, a Portaria 5.404* do Ministério da Previdência prejudica consideravelmente todos os trabalhadores nos seguintes aspectos:

a) Na prática, os trabalhadores continuam trabalhando em ambientes insalubres, pois o EPI por si só, denunciador da existência de tais ambientes, no neutraliza o risco de adoecimento, além de muitos apresentarem aspectos nocivos ao bem estar dos trabalhadores;

b) Com a descaracterização dos ambientes como insalubres, perde o trabalhador porque lhe é negado um direito. É favorecida a empresa omissa que se isenta de pagamentos como adicional de insalubridade e o acréscimo ao SAT dependendo do exercício em condições especiais. Perde a Previdência Social, pois quanto maior o risco ao trabalhador maior será a porcentagem a ser recolhida.

c) O trabalhador deixa de ter direito à aposentadoria especial, mesmo que na prática o ambiente continue prejudicando sua saúde, permanecendo mais tempo sujeito aos riscos, além de ter que contribuir por 35 anos.

Desta forma, reivindicamos o cancelamento da Portaria 5.404 de 2 de julho de 1999 do Ministério da Previdência e Assistência Social, bem como o restabelecimento do direito do trabalhador à aposentadoria especial assegurando o direito à igualdade e à justiça social. Mas isso só será possível se a CUT investir nessa luta, através de mobilizações. Inclusive buscando a regulamentação dos adicionais por profissão.

Em relação à melhoria dos ambientes de trabalho, principalmente a saúde do trabalhador, esta tem sido uma luta incansável do movimento sindical e apoiamos o investimento e as leis que vierem de fato exigir proteção coletiva de ambientes insalubres e a modernização das máquinas, o que irá com certeza melhorar a vida dos trabalhadores. Moção de repúdio ao INSS. Mudança da Lei e Portaria. Retorno da Aposentadoria Especial para trabalhadores em transporte.

*A Portaria 5.404 de 2 de julho de 1999 da Previdência Social, em seu artigo 3º Inciso II estabelece que: “Quando a utilização dos equipamentos de proteção coletiva ou individual possibilitar a neutralização ou redução do agente nocivo aos limites de tolerância, a referida exposição não será considerada para fins de concessão de aposentadoria especial”.

O SISTEMA DE TRANSPORTE

A CNTT tem defendido, ao longo dos anos, ações que visem superar a histórica dependência do transporte de cargas e passageiros da matriz rodoviária; a importância estratégica do desenvolvimento intermodal; e, também, políticas de transporte e circulação urbana associadas ao desenvolvimento mais harmonioso das cidades e metrópoles. Uma Política Nacional de Transportes que estabeleça um novo círculo virtuoso de desenvolvimento econômico, com redução das desigualdades regionais e de inclusão social com geração de emprego e distribuição de renda. E reforçamos nossa defesa sobre a importância do papel do Estado como planejador e indutor do desenvolvimento econômico.

Entendemos que o sistema de transportes deva ter um caráter único e indivisível, com perfeita adequação dos modais, visando reduzir os custos do sistema e, principalmente, que seja um instrumento de reconstrução da qualidade de vida nas cidades. Que seja harmônico com um planejamento centralizado, respeitando as diversidades regionais. Que priorize uma visão humana dos deslocamentos em igual condição com as necessidades econômicas. E que, institucionalmente, seja compreendido e modelado como parte de um projeto nacional, superando interesses conflitantes sejam eles corporativos ou regionais.

Esses princípios fizeram com que a CNTT participasse das instâncias de organização da sociedade civil que atuam no setor de transporte, com a finalidade de socializar o conhecimento acumulado e se engajar na defesa de propostas que sejam condizentes com nossos objetivos. Inclusive participando ativamente da construção de um programa de transporte para o governo Lula, conforme resolução aprovada por ampla maioria no 5º Congresso Nacional.

São inegáveis os pequenos avanços que tivemos nos últimos anos na construção desse programa e dos resultados alcançados, principalmente com a criação do Ministério das Cidades. Entendemos que há deficiências com a infra-estrutura que exigem esforços por parte do governo na condução de políticas específicas visando dar conta das necessidades de maior fluxo comercial, interno e externo, assim como na restrição de investimentos para que não se comprometesse o regime de metas, peça fundamental no processo de estabilidade econômica. Infelizmente, a Secretaria de Mobilidade do Ministério das Cidades não tem correspondido às expectativas da CNTT. Isso se deu tanto na aplicação das políticas quanto de sua construção junto ao movimento sindical. Nesses termos, é fundamental que sua relação seja revista no próximo governo.

No entanto, muitos conflitos que foram estabelecidos com governos anteriores, até o presente, não foram equacionados. Esse fato, além de gerar intenso desgaste por parte dos sindicatos nas tentativas de negociação, tem dado continuidade às críticas por parte de toda a sociedade.

É importante ressaltar que boa parte desses conflitos não é de responsabilidade direta do governo federal. Porém, seus atos ou a ausência dos mesmos traz profundas repercussões. Isso não se restringe somente à organização do sistema, mas principalmente à própria organização do trabalho.

A matriz de transporte no Brasil ainda apresenta um quadro crítico de deficiências, seja na distribuição modal como também em sua institucionalidade. Os números, no final de 2004, claramente apontam uma tendência de reversão da primazia do transporte por rodovias – conforme quadros abaixo –, no entanto esse modelo ainda apresenta altos custos sociais e econômicos; sejam eles no transporte de cargas quanto no de passageiros.

O BNDES continua sendo o principal agente responsável pelos investimentos em infra-estrutura, segundo levantamento recente publicado no jornal “Valor Econômico”. Na infra-

estrutura rodoviária o banco colocou (1996 a 2004) o equivalente a R\$ 3 bilhões, do total de R\$ 8,6 bilhões de todo o setor. Para as ferrovias, de um total investido de R\$ 3,3 bilhões, o BNDES participou com 70% ou R\$ 2,3 bilhões. No setor portuário (1995 a 2005) de R\$ 681 milhões investidos coube ao banco o equivalente a R\$ 402 milhões.

A Contribuição de Intervenção do Domínio Econômico (Cide) representa importante fonte de recursos para o setor. Porém, além de problemas de contingenciamento há também questionamentos sobre as prioridades adotadas. Que seja cumprido o Plano de Governo Lula proposto na campanha de 2002.

A PIOR CRISE DO TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

O setor de transporte público coletivo urbano no Brasil vive uma das piores crises da sua história, que já perdura por mais de 10 anos, provocada por uma política centrada no modelo individual de transporte. Na média nacional, os sistemas de transporte público transportam hoje 40% menos passageiros do que transportavam em 1995.

Ao lado de uma matriz economicamente ineficiente e, conseqüentemente, com forte grau de exclusão social, o Estado mostrou-se passivo frente ao crescimento do transporte ilegal, dos congestionamentos urbanos e da falta de investimentos em infra-estrutura, que provocaram a queda da demanda e da qualidade do serviço e, principalmente, na retirada de subsídios. Isso resultou no alto preço das passagens que é incompatível com a capacidade de pagamento dos usuários.

Dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada/IPEA confirmam que mais de 37 milhões de brasileiros não podem utilizar o transporte público de forma regular, por absoluta impossibilidade de pagar a tarifa.

Essa realidade já vem provocando graves revoltas populares como visto em episódios recentes nas cidades de Recife, Salvador, Cuiabá, Florianópolis, Vitória, Teresina e Região Metropolitana de Porto Alegre, onde a população promoveu quebra-quebra em protesto contra novos reajustes tarifários.

Na realidade, os custos dos serviços de transporte são muito onerados pela falta de infra-estrutura viária adequada, pela concorrência predatória do transporte ilegal, pela alta carga de tributos e encargos e pelo descontrole na concessão das gratuidades e benefícios tarifários. Isso, em menor ou maior escala, acontece em todo o mundo. Por isso é cada vez mais necessária uma política de subsídios ao sistema, que dê qualidade e sustentabilidade ao sistema e desonere seus usuários.

O transporte público urbano é responsável pelo deslocamento de 59 milhões de passageiros diariamente, respondendo por mais de 60% dos deslocamentos mecanizados nas cidades brasileiras. Somente o segmento de ônibus atende 90% da demanda de transporte público coletivo, gerando aproximadamente 500 mil empregos diretos, com uma frota de 95 mil veículos. A Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) estima que esse segmento responda por mais de 1,0% do PIB brasileiro, movimentando cerca de R\$ 17 bilhões por ano (considerando os sistemas de ônibus urbanos e metro-ferroviários), influenciando diretamente no desempenho de outros setores econômicos.

Os dados da exclusão social e os números econômicos demonstram claramente a importância do sistema público de transportes na qualidade de vida dos cidadãos e na

cadeia produtiva, promovendo um ciclo de desenvolvimento sustentado com geração de emprego e renda e inclusão social.

Perfil dos usuários - Os usuários dos serviços de transporte público urbano são constituídos em sua maioria por pessoas de baixa renda, que realizam seus deslocamentos majoritariamente para o trabalho ou escola. Cerca de 50% dos passageiros transportados pagam a tarifa utilizando o vale-transporte, indicando que os trabalhadores de baixa renda se constituem no maior grupo de beneficiários do transporte público. Segundo a Secretaria Especial de Desenvolvimento Urbano da Presidência da República (SEDU/PR-em 2002), qualquer programa de melhoria de desempenho do transporte urbano atingiria um universo de 39 milhões de usuários diretos e uma população de 86 milhões de habitantes, considerando os 224 centros urbanos que apresentam problemas de mobilidade urbana. Estima-se que mais de 25 milhões de pessoas que utilizam os sistemas de transporte público diariamente.

Preços dos principais insumos - Os dois principais insumos do setor tiveram significativos aumentos de preços nos últimos três anos: diesel, que subiu mais de 100%, e os ônibus urbanos, em torno de 60%. Tudo isso quando a inflação não passou dos 25% no período. Com relação ao aumento do preço do diesel, observou-se uma forte pressão sobre o custo do serviço. Historicamente, o custo das empresas com combustível sempre se situou na casa de 10% do custo total, e com a sucessão de aumentos desse insumo, o custo de combustível pulou para mais de 25% do preço total.

Gratuidades - Segundo levantamento da NTU, cerca de 23% dos passageiros dos sistemas regulares de transporte não pagam passagem. O problema é que o usuário pagante é o responsável pelo custeio desses benefícios, já que todos os custos de transporte são rateados pelos passageiros pagantes do sistema. Quanto maior a fatia de passageiros com direito à gratuidade, menor a fatia de pagantes do sistema, o que acarreta em maior ônus sobre a tarifa. Segundo esse mesmo estudo, se houvesse uma fonte extratarifária para cobrir esse custo adicional sobre os pagantes, a tarifa poderia ser reduzida em cerca de 19%.

Carga Tributária - Ao contrário dos países desenvolvidos, no Brasil o setor de transporte coletivo urbano é que transfere custos para a sociedade, sob forma de tributos incidentes sobre a camada da população mais carente, que são os passageiros pagantes. Cerca de 30% do custo das tarifas urbanas atualmente são referentes a tributos federais, estaduais e municipais, além dos encargos sociais.

TRANSPORTE SOBRE PNEUS

A década de 1990 apresentou uma significativa redução da participação do Governo Federal na área de Transporte Público onde, por mais de 20 anos, órgãos como o GEIPOT e a EBTU produziram e acumularam estudos e projetos específicos para o setor. Isso ficou restrito, a partir de 1993, com a criação do Conselho Nacional de Transporte Urbano/CNTU (até 1996) e, em 2002, com forte pressão da Frente Nacional de Prefeitos foi criada a Secretaria Especial de Desenvolvimento Urbano/SEDU, ligada diretamente à Presidência da República.

A importância do transporte coletivo por ônibus pode ser observada na divisão modal, onde segundo dados da ANTP sobre o ano de 2003 para municípios acima de 60 mil habitantes, onde são geradas 144.000.000 de viagens/dia, se dava de acordo com o quadro abaixo.

Esses números expressam não somente o resultado desta não priorização do transporte público, como também deixa claro o quadro de exclusão social com 35% de viagens a pé.

Há outros elementos que também compõem esse quadro de precariedade do sistema, segundo estudo elaborado por Eduardo Vasconcelos para o último Congresso da ANTP, como por exemplo, o fato de que 13% dos municípios acima de 60 mil habitantes até hoje não promoveram uma regulamentação do sistema, que dentre os que possuem regulamentação, apenas 38% tem concessões puras. “Além disso, existe uma grande quantidade de documentos contratuais precários, que não tem base jurídica sólida e são aditados com frequência, sem processo de licitação”.

A qualidade do serviço também ficou comprometida com o aumento da idade média da frota e a utilização de veículos não adequados para o transporte coletivo. Usuários e principalmente os trabalhadores sofrem na “pele” as conseqüências diretas dessa inadequação.

Outros problemas tem sido alvo de enfrentamento direto pelos trabalhadores do setor, como o transporte coletivo, que em algumas cidades, como Brasília e Rio de Janeiro, possuem uma frota regular menor do que os clandestinos; e, também, o processo de automação na bilhetagem que além de retirar postos de trabalho, ainda que somente em 16% dos casos, tem sobrecarregado o trabalho do motorista.

Outra questão que tem gerado apreensão e conflitos por parte dos trabalhadores é o processo de automação na bilhetagem. Segundo dados apresentados pela NTU num caderno técnico da ANTP em 2004, 16% dos municípios que adotaram este modelo demitiram os cobradores. Num quadro de desemprego e exclusão social que ainda atravessamos, o resultado dessa política tem agravado os custos sociais. Isso foi ampliado com a regulamentação de transporte alternativo com micros e mini ônibus que contam somente com o motorista; significando assim um aumento maior na não geração de postos de trabalho. Um agravante dessa situação é o aumento da carga de trabalho dos motoristas que não contam com nenhum apoio interno para o exercício de suas atividades.

A extinção da função do cobrador, infelizmente, é realidade em muitas cidades do País, desde que o advento de novas tecnologias para os sistemas de transportes coletivos levou ao aparelhamento dos veículos com catracas eletrônicas, contrariando inclusive a Portaria 340 do Ministério do Trabalho que determinava a proibição das demissões desses trabalhadores.

Em contrapartida, o motorista, em muitos casos, passou a realizar tarefas antes realizadas pelos cobradores ou outros motoristas, que transportavam as cargas que foram transferidos para os ônibus de viagens intermunicipais e interestaduais que passaram a ser mistos; passageiros e cargas vivenciando uma situação de acúmulo de responsabilidades que tem levado muitos à potencialização do estresse diário e dos danos à saúde e o conseqüente aumento do risco de acidentes no trânsito que coloca em perigo, além da própria vida, usuários e pedestres. Devemos lutar para criar uma lei que proíba e obrigue as cargas a serem transportadas por veículos adequados para tal finalidade.

Sobre esse aspecto, cabe ressaltar aqui, a título de exemplificação, pesquisa realizada pela Fundação Seade com motoristas do transporte coletivo urbano de Belo Horizonte em 2002.

São dados preocupantes que atestam claramente o grau de problemas inerentes à profissão do motorista; realidade de trabalhadores não só de Belo Horizonte, mas que podem ser estendidos para o conjunto das cidades do País, independente da presença ou não do cobrador no veículo.

Sancionado em setembro de 1997, através da lei 9.503/97, o Código de Trânsito Brasileiro dedica atenção especial para coibir os acidentes de trânsito e na disciplina para os motoristas imprudentes, impondo severas penalidades para os infratores. Posteriormente, através de normas regulamentadoras, o Ministério do Trabalho definiu linhas de proteção para a função profissional do motorista.

Os motoristas do transporte urbano têm redobrado a responsabilidade profissional dada a natureza da sua prestação de serviço público. Deve, neste caso, seguir à risca o estabelecido no Capítulo 3, Artigo 28, do Código de Trânsito Brasileiro, que trata das normas gerais de circulação e conduta, que afirma que “o condutor deverá, a todo momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito”. Portanto, sob essa ótica, o motoristas têm seu foco principal em um trabalho que garanta irretocável dirigibilidade dos carros, independente das condições de tráfego, sinalização e estado do sistema viário, face à responsabilidade de preservação de vidas humanas.

Ainda sobre a questão, destacamos a citação de um estudioso das funções da profissão (Milosevic, 1997) que afirma: “(...) o motorista deve manter a atenção constante, precisão na realização das ações, auto controle, direção defensiva, análise e interpretação das informações fornecidas pelos equipamentos do veículo. O sistema auditivo, visual, a percepção, a coordenação de movimentos e o raciocínio rápido para manipular os mecanismos e equipamentos do veículo, estacionar, avançar, desviar, são solicitações que devem ser percebidas, analisadas e respondidas em fração de segundos. Talvez isto caracterize as exigências mentais, aliadas às exigências dos órgãos dos sentidos, fundamentais na profissão de motorista. Dessa forma, a profissão de motorista torna-se desgastante também devido à atenção e ao estado de alerta que o profissional deve manter constantemente.”

Atribuir outras funções ao motorista é ferir os pressupostos da citada lei e, ao mesmo tempo, contribuir para a precarização dos sistemas de transporte coletivo do País, sendo considerado crime, ao nosso entendimento.

A presença do agente de bordo, homologada em acordos trabalhistas ou legislação municipal apropriada, já acontece em importantes cidades brasileiras, como Goiânia e Belo Horizonte. É um sinal positivo, contrariando a tendência equivocada da extinção pura e simples dos cobradores; o investimento necessário para criar novos postos de trabalho exigidos para implantação de um sistema mais moderno seria mais elevado que o custo de manter os cobradores, segundo justificativas de empresários do setor de transportes.

Assim, cobradores têm sido treinados para serem agentes de bordo para, além de cobrar e fazer o troco, orientar, prestar informações e auxiliar usuários, ajudar no embarque e desembarque, reduzindo acidentes, apoiar o motorista e garantir a segurança interna no veículo. É, portanto, um segundo trabalhador no veículo com papel importantíssimo no sistema de transporte para aqueles executores de projetos, técnicos e empresários que valorizam a responsabilidade social enquanto fundamento primordial da economia moderna.

A função do agente de bordo ganha importância ainda maior quando consideradas a gama de problemas que afetam, direta e indiretamente, o cotidiano dos motoristas de transporte coletivo que precisam garantir o cumprimento dos trajetos estabelecidos conforme tempo médio determinado, sem prejuízos de ordem financeira para empresas de transportes, gerenciadoras do sistema e usuários, além daqueles no âmbito da saúde pessoal acima expostos. A presença do agente de bordo, no mínimo, é um fator atenuante desses problemas que afetam os motoristas.

Queremos, enquanto representantes classistas, estabelecer como meta prioritária não só a manutenção dos empregos de muitos trabalhadores que operam nos sistemas, ainda como cobradores, mas definir um campo de ação política, em nível nacional, onde a figura do agente de bordo seja colocada como fundamental para disseminação de ações que contemplem a plena cidadania no cotidiano dos usuários, em todas as capitais e em todas as cidades onde o serviço público prestado pela nossa categoria é imprescindível. Ação política que integre todas as nossas entidades representativas trabalhando pela transformação do cobrador em agente de bordo, e/ou da criação deste posto de trabalho e de despachante em todos os sistemas de transportes coletivos do País, barrando ações que transgridam o Código de Trânsito Brasileiro e dos princípios que norteiam a função do motorista profissional.

Transporte Pirata - Estamos assistindo uma forte deterioração do sistema, onde a não priorização do transporte público levou o sistema a competir também com um sistema informal e não regulamentado na maior parte das cidades. Esse quadro levou o sistema formal a constantes perdas de usuários e, conseqüentemente de postos de trabalho, além de promover uma verdadeira guerra pela busca de espaço por parte do clandestino, como acontece em Brasília e Rio de Janeiro, onde esse tipo de transporte é maior que a frota regular.

Pesquisa realizada pela NTU, em 2002, com os representantes de órgãos gestores das capitais, apontou as medidas mais necessárias para conter o transporte ilegal. Todos os responsáveis afirmaram que a criação de sistemas integrados é fator importante no combate a esse tipo de transporte ilegal. Foram citadas, também, como medidas bastante relevantes a fiscalização permanente, segmentação da oferta regular, criação de corredores exclusivos, reestruturação da oferta e redução de custos.

Os gestores públicos disseram ser contra a regulamentação indiscriminada dos ilegais e a implantação de sistemas concorrenciais aos ônibus. Cerca de 60% deles são contra qualquer tipo de regulamentação, enquanto 40% são favoráveis à regulamentação controlada de parte dos ilegais. Falta de recursos financeiros é a dificuldade mais apontada para implementação das medidas. Quanto à questão de regulamentação, na opinião dos representantes públicos, a resistência dos operadores privados é o principal empecilho. Apesar dessa resistência, podemos destacar, em alguns municípios, experiências bem sucedidas que fizeram a regulamentação, com uma fiscalização adequada.

A CNTT-CUT tem realizado diversas manifestações sobre a degradação causada pelo transporte clandestino e criticando a omissão das autoridades competentes para proibir definitivamente sua presença no transporte público. Muitos municípios promoveram sua regularização ao longo destes anos, porém, apesar dos danos causados aos cofres públicos, algumas localidades não regularizaram o sistema permitindo sua existência e até mesmo sua ampliação. Em junho deste ano, realizamos uma intensa jornada de luta em Brasília onde produzimos um dossiê para entregar à população e, principalmente, em audiências com autoridades do Governo Federal, especialmente aos Ministérios das Cidades, Trabalho e Casa Civil. A gravidade desse quadro para o mundo do trabalho pode ser expressa resumidamente na eliminação e não geração de 100 mil postos de trabalho ao longo da última década.

Proibição de transporte de carga em ônibus de passageiros.

O Manifesto de Roma – Transporte Público é Mobilidade para Todos - A UITP - União Internacional de Transportes Públicos convida os líderes políticos mundiais a

demonstrar seu compromisso com o fortalecimento dos sistemas de transporte público de nossas cidades e áreas metropolitanas

Como parte essencial da estrutura onde vivemos, o transporte público fomenta o acesso ao trabalho, aos serviços públicos, a educação, e ao entretenimento. É também uma sólida ferramenta para alcançar objetivos tanto sociais, como ambientais e econômicos a longo prazo.

No entanto, com frequência os sistemas de transportes atuais não satisfazem as necessidades dos cidadãos, ao mesmo tempo em que as áreas urbanas sofrem os múltiplos problemas provocados pelo congestionamento e poluição.

Por isto, a UITP conclama os líderes locais, regionais e nacionais a implementar políticas em benefício dos transportes públicos, reconhecendo que as melhorias em si mesmo atuam como catalisadores em prol do crescimento, fortalecendo o desenvolvimento econômico e social, e reduzindo os prejuízos ambientais

Para isso, devemos:

1- Dividir o espaço urbano em função do número de viajantes que o utilizam e não do número de veículos. Os veículos particulares são igualmente importantes para os indivíduos e empresas. Mas deve existir um equilíbrio mais adequado na divisão de recursos entre o transporte público e os veículos particulares. O transporte público deve poder usufruir do espaço viário a fim de permitir tempos de viagem mais curtos e confiáveis, que são a chave para que o transporte público seja atraente e eficaz.

2- Atribuir um preço justo às diferentes opções e transporte. Cada usuário do transporte público privado deveria pagar pelos custos ambientais e econômicos atuais que ele cria, sobretudo o congestionamento e a poluição. É um requisito indispensável para que o transporte seja sustentável ao longo prazo. Isto melhorará o fluxo de tráfego imediatamente, reduzirá a poluição e implementará os benefícios comerciais derivados do transporte público. Paralelamente, permitirá um enfoque mais equânime para financiar o transporte.

3- Coordenar o planejamento do uso do solo e do transporte. É imperativo que o transporte público seja focado desde uma perspectiva mais ampla a nível local, regional e internacional. As políticas de planejamento que integram o uso do solo e as necessidades e transporte ajudarão a criar comunidades mais habitáveis.

4- Zelar para que os direitos essenciais sejam respeitados. Os sistemas de transporte devem se organizar de modo a maximizar a inclusão social e abastecer a maioria dos viajantes com opções de transportes sustentáveis. Isto se traduz em sistemas seguros, confiáveis, confortáveis e rentáveis, acompanhados pela informação necessária à uma utilização efetiva.

5- Reforçar os investimentos em transporte público. É necessário um investimento considerável e constante para alcançar toda o potencial que os sistemas de transporte modernos e plenamente coordenados geram. Os benefícios econômicos reais são imediatos através de uma gestão energética mais eficaz, de um uso do espaço reservado ao transporte mais eficiente e de um incremento nas oportunidades de trabalho para todos.

O setor de transporte público atuará continuamente para alcançar serviços de ônibus e serviços ferroviários de alta qualidade, assim como, propõe uma colaboração ativa com os líderes políticos a fim de implementar as atividades propostas.

TRANSPORTE SOBRE TRILHOS

O sistema de transporte público sobre trilhos continua enfrentando desafios estruturais para sua sustentação e crescimento. Sua participação dentro na distribuição de usuários ainda é muito pequena – 22% do transporte urbano de passageiros - se confrontarmos com a importância desse sistema, principalmente nas maiores capitais. Os altos custos de implantação e a falta de articulação entre as esferas de governo podem ser considerados como os maiores entraves para sua expansão.

Segundo levantamento do Ministério das Cidades e ANTP, no ano de 2003 foram realizadas 43 bilhões de viagens em todo o País, 32% através de transporte coletivo, sendo que destas, 1,3 bilhão ou cerca de 3% realizadas pelo sistema metro-ferroviário. Abaixo apresentamos dados sobre o perfil desse segmento, recentemente publicado no segundo número do caderno técnico da ANTP, quanto suas características e quadro de pessoal:

O setor também apresenta desafios quanto a formas de gestão, principalmente quanto a suas políticas institucionais - privatização e concessão- e gestão – com aumento na terceirização de suas atividades e também na automação da bilhetagem. Em seu 2º Congresso, a Fenametro apresentou um resumo destes problemas:

“(...)Uma luta incessante que se desenvolve nacionalmente é contra a terceirização. Frente à proposta da CBTU e da Trensurb de oficializar a terceirização da venda de bilhetes e da segurança operacional, a Fenametro ofereceu denúncia no Tribunal de Contas da União/TCU e o Sindimetrô/RS com denúncia junto ao Ministério Público, quanto ao descumprimento da Lei Federal 6.149/73, por considerar uma flagrante ilegalidade na proposta e o Sindimetro/PE, com denúncias na DRT/PE contra a terceirização na empresa e a precarização do sistema.

“O metrô do Rio de Janeiro, por ser o único sistema de transporte metroviário concedido no País, sofre as conseqüências experimentais do sistema neoliberal, diante da concessão da operação a cargo de uma empresa privada, cujos acionistas majoritários são banqueiros. A concessão do serviço público de transporte metroviário do Estado do Rio de Janeiro foi feita sem a venda do patrimônio à iniciativa privada. Ou seja: a operadora estatal, atualmente denominada Riotrilhos, sucessora da Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro, permanece responsável pelos projetos de expansão e complementação do sistema metroviário, sendo ainda a proprietária dos bens para uso exclusivo na execução dos serviços de operação do sistema.

“Por meio de um contrato de concessão, a operadora se beneficia das mazelas das suas cláusulas contratuais, explorando o governo do Estado, ou seja, o patrimônio do cidadão no que tange a investimentos firmados e extensão do sistema, sugando os poucos recursos disponibilizados para esse fim. Comprometendo, portanto, cada vez mais o déficit público estadual, pois o empenho de investimentos e expansão depende do acordo externo financeiro, promovendo para o futuro bem próximo o colapso das contas públicas.

“O órgão regulador - Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transporte Aquaviários, Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro/Agetransp -, recém-reformulado pelo governo do Estado após extinção da ASEP-RJ, exerce as suas atribuições, previstas em lei, de forma supostamente pactuada com os empresários, visto que inúmeras ocorrências de grande relevância se passaram nesses 7 anos sobre gestão privada, com colisões, trens em chamas, usuários quebrando vidros e pulando na via energizada e óbito de trabalhador em serviço ao longo da linha, sem sequer ocorrer a conclusão e penalidades. Diante do descaso da autoridade fiscalizadora, atrelada à

omissão do Estado, solidifica-se a meta de reestatização do metrô, pois a população carioca está fadada à depreciação do sistema, que suga por meio de tarifas elevadas receitas alternativas e áreas remanescentes sublocadas, utilizadas indevidamente para estabelecimentos comerciais e outros, com omissão e conivência dos órgãos responsáveis.

“O serviço objeto da concessão deverá ser prestado pela Operadora de forma a assegurar a sua boa qualidade e segurança, satisfazendo durante toda sua vigência as condições de regularidade, continuidade, eficiência, conforto, segurança, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.”

Neste final de ano, o setor vem aumentando os desafios para o movimento sindical. Sejam eles com a transferência para Estados ou Municípios de sistemas existentes da CBTU ou mesmo em construção como no caso de Salvador, ou mesmo na continuação de políticas privatizadoras como no caso da PPP de uma nova linha no Metrô de São Paulo. Nesse aspecto, em janeiro de 2005 os sindicatos produziram um manifesto contra essas políticas:

“Em São Paulo, depois de promover a entrega e a privatização de quase todos os serviços públicos, o governador Geraldo Alckmin dá continuidade a um processo complexo de entrega do patrimônio, que se realiza através de várias iniciativas, tais como: terceirização generalizada organizando um verdadeiro laboratório de precarização do trabalho na Linha 5 (Lilás), concessão/privatização para construção e operação da Linha 4 (Amarela) e uma nova modalidade de entrega do patrimônio público, abrindo licitação para a concessão/privatização do sistema de Arrecadação de Tarifas (Metropass) da Cia. do Metrô, da Cia. Paulista de Trens Metropolitanos e da Empresa Metropolitana de Transporte Urbano.

“Infelizmente, mesmo com as mudanças significativas promovidas em nível federal com a eleição do presidente Lula, isso ainda não se refletiu no sistema metro-ferroviário. Os investimentos no setor continuam muito aquém do necessário, impossibilitando visualizar retomadas significativas das obras paralisadas e o início de novos projetos a curto prazo.

“Do ponto de vista dos trabalhadores e trabalhadoras do setor, em nível nacional, continuam as dificuldades de uma lógica que impede a recomposição das perdas salariais acumuladas e a ampliação de direitos. Mas o mais grave é que mesmo apregoando a manutenção da gestão pública e estatal dos sistemas em operação, anuncia-se na CBTU – que opera os sistemas metroviários e ferroviários de Recife, Belo Horizonte, Natal, João Pessoa, Salvador e Maceió – e na Trensurb – que opera o metrô gaúcho – a intenção de promover a terceirização de atividades fins das empresas.

“Com esse quadro pela frente, os metroviários(as) brasileiros(as) têm se mobilizado em seus estados, organizado a resistência e obtido importantes vitórias no campo jurídico, como em Brasília, que através do Ministério Público do Trabalho e da Justiça do Trabalho, conseguiram obrigar a substituição de terceirizados por trabalhadores concursados.

“Mas estas ações localizadas dos sindicatos, que são importantes para denunciar e tentar impedir a concretização dos projetos privatizantes, são insuficientes para combater essa lógica, que vem embalada pela aprovação em nível Federal e também nos Estados dos projetos de Parcerias Público Privada (PPP), que representam a entrega de serviços fundamentais à iniciativa privada. Nas PPP's o capital não encontra risco, tendo seu lucro garantido pelo Estado, significando desta forma, um mecanismo “moderno” de transferência de renda da esfera pública para a privada, fornecendo o arcabouço jurídico institucional para o ataque a estas empresas públicas”.

1. Com a inversão do modelo do transporte de cargas por ferrovia para rodovia, visando fomentar o crescimento da indústria automobilística na década de 1960, foi iniciada a diminuição dos investimentos na malha ferroviária brasileira.

2. O transporte de cargas via modo ferroviário, é cerca de três vezes mais baixo que o rodoviário, ficando em termos de custos abaixo apenas no modo aquaviário. Mesmo tendo um custo elevado na implantação, um sistema ferroviário eficiente no país faria com que os gastos com manutenção na malha rodoviária tivesse um decréscimo na ordem de 70%.
3. Como o transporte ferroviário é feito através de uma linha tronco, o transporte rodoviário não seria prejudicado pois o volume transportado nas ramificações seria o mesmo que hoje é transportado.
4. Mesmo com o sucateamento da Rede Ferroviária Federal e as privatizações somente da parte lucrativa nos últimos dez anos o volume de cargas via ferrovia vem crescendo ano a ano como se vê no quadro abaixo:

ano	volume (milhões de toneladas)
2001	305
2002	321
2003	395
2004	378

5. Com a implantação do Programa de Revitalização das Ferrovias feita pelo governo Lula em 2003, houve alguns avanços nos quais podemos destacar os seguintes: continuidade da construção da ferrovia norte-sul e construção (projeto da transnordestina)
6. Existe uma grande dificuldade dos trabalhadores ferroviários estarem representados nos programas de inclusão social do governo Lula, haja visto que em 1996 com a privatização da RFFSA aconteceu o desmantelamento do SESEF (Serviço Social das Ferrovias), que atendia as demandas sociais dos ferroviários.
7. Mesmo com o programa de revitalização das ferrovias e com a tentativa de reerguer o SESEF, ainda é muito tímido o investimento do governo federal nas ferrovias. Exigimos que o governo tenha um plano consistente de revitalização e que o SESEF volte a investir em programas sociais para os ferroviários.
8. Os ferroviários possuem um capítulo em separado na CLT, que é arcaico e permite a exploração dos ferroviários em geral. Basta lembrar que o intervalo interjornadas para os maquinistas é de dez horas. Pedimos que seja refeita, através de PEC, uma legislação atualizada para os trabalhadores em ferrovias.
9. Abaixo, quadro com volume transportado pelas principais empresas ferroviárias de carga no Brasil.

Empresa	Volume transportado (milhões de toneladas)
CURD-EFVM	126,00 – 97,6 *
CURD-EFC	79,2 – 67,1 *
MRS	97,9
FCA	25,3
FERROESTE	20,5

ALL	20,08
FERRONORTE	5,58
NOVOOESTE	2,70
TEREZA CRISTINA	2,47
CFN	1,26

* TRANSPORTE DE MINÉRIO DE FERRO PERTENCENTE À PRÓPRIA CURD

O governo federal, através do Ministério da Fazenda, está transferindo os sistemas de trens urbanos ligados a CBTU para os governos estaduais e municipais de seis estados da Federação.

Isso ocorreu nos estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Fortaleza. No Rio de Janeiro, todo o sistema foi privatizado pelo estado, causando sérios prejuízos aos usuários. Em São Paulo, a CPTM que herdou trens da CBTU e da Fepasa também não oferece serviço de qualidade. Os investimentos são feitos nas linhas de maior rentabilidade, enquanto nas linhas que atendem a maioria esmagadora da população trabalhadora continua a circular trens em péssimas condições, estações deterioradas e com atrasos constantes.

Como os governos estaduais ou municipais não têm condições financeiras para assumirem os custos operacionais e de manutenção dos sistemas, repassam para a iniciativa privada que, almejando lucros, aumentam as passagens, demitem empregados e o que é mais grave: diminuem os custos com a manutenção, deixando o sistema menos seguro e confiável. Foi o que ocorreu no Rio de Janeiro e hoje tem a passagem mais cara de todos os metrô do Brasil.

O governo federal para estadualizar promete verbas para obras e ampliações; mas o que verdadeiramente acontece é que as verbas acabam não sendo liberadas e o que era um sonho vira um pesadelo para quem assumiu a administração e operacionalização dos metrô. Foi assim em Fortaleza – capital do Ceará – e hoje, depois de vários gastos, não tem nenhum metro de trilho construído.

Extinção do Programa de Estadualização e Privatização da CBTU - O problema do transporte deve ser entendido à luz do que ele significa para a economia, a sociedade e para a própria soberania do País. No governo FHC, intensificou-se o crescimento desordenado das cidades, aprofundando a exclusão social pela segregação geográfica e investimentos insuficientes em infra-estrutura dos transportes de massa. Este crescimento desordenado incentivou a produção e a aquisição de automóveis, aumentando a frota em circulação, consolidando uma crise de mobilidade sem precedentes e fortalecendo a política de mobilidade urbana centrada no automóvel. Este déficit de investimentos em infra-estrutura e a insuficiência de gestão trouxeram pesados prejuízos para a população, que em sua maioria utiliza sistemas de transportes caros, insuficientes, inseguros e em muitos casos clandestinos. Com rodovias sobrecarregadas, precárias e ineficientes, o transporte de cargas também sofre conseqüências. Estima-se um desperdício de aproximadamente 150 milhões de dólares anuais neste tipo de transporte, onerando significativamente os custos dos produtos brasileiros, reduzindo a competitividade do País.

Isso por que no Brasil a matriz de transporte contraria todas as tendências, pela predominância absoluta do transporte rodoviário sobre os demais, atingindo 96% dos meios de transporte. As conseqüências desta hegemonia são congestionamentos, acidentes e

poluição. A crise do setor de transportes urbanos se aprofundou durante o governo FHC que, atendendo às exigências do FMI, impulsionou o processo de estadualização e privatização da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU). A CBTU é uma empresa estatal, hoje vinculada ao Ministério das Cidades, e que planeja, gere e opera os transportes urbanos sobre trilhos em oito capitais: Recife, Fortaleza, João Pessoa, Teresina, Salvador, Natal, Belo Horizonte e Maceió.

A experiência da estadualização foi nefasta. As ferrovias privatizadas não cumpriram as metas de concessão, não realizaram investimentos, não aumentaram a capacidade de transporte, liquidaram o transporte de passageiros. Em sete anos foram desativados mais de 4 mil quilômetros de ferrovias em todo o País (sendo a situação de maior gravidade a do estado de Pernambuco, onde a Companhia Ferroviária do Nordeste praticamente desativou mais de 85% do transporte ferroviário, fechando mais de 95% das estações ferroviárias, relegando ao completo abandono as ferrovias, atacando os trabalhadores com demissões em massa, precarizando as condições de trabalho e recusando-se a atender vários clientes e usuários.

A estadualização e a privatização são exigências do Bird para a liberação de recursos para os investimentos em expansão e modernização, porém a Constituição Federal garante aos cidadãos o direito a transporte, Trata-se de um dever do Estado, por isso a CUT reivindica ao governo Lula:

1. Extinção do Programa de Estadualização e Privatização da CBTU;
2. Decreto de caducidade da concessão das operadoras privadas inadimplentes, garantindo-lhes administração especial vinculada diretamente ao Ministério dos Transportes;
3. Revogação do Decreto-Lei 3.277/99, sobre a dissolução da RFFSA;
4. Realização de auditoria no sistema de transportes para que a União seja ressarcida dos prejuízos causados pelos operadores privados e que os agentes públicos e privados que causaram danos e prejuízos ao erário público sejam penalizados;
5. Consolidação do Fundo Nacional de Transportes com recursos oriundos da Contribuição de Intervenção do Domínio Econômico, priorizando intervenções que visem melhorar o sistema de transportes rodoviário, ferroviário, marítimo, hidroviário, entre outros.

Estas são condições imperativas para a construção de uma nova política nacional de transportes que contemple a multimodalidade, recuperando para o controle público as responsabilidades de gestão, operação, financiamento e planejamento estratégico do setor.

TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

O Transporte rodoviário de cargas ainda exerce uma forte hegemonia na matriz modal, apesar de apresentar uma significativa redução a cada ano. Este setor também foi beneficiado com a retomada do crescimento econômico, em especial com o incremento da balança comercial - exportação e importação - que tem batido seguidos recordes, o processo de reestruturação produtiva e novas bases de produção e em operações intermodais.

Ao mesmo tempo continua apresentando um quadro de graves deficiências que passam pelo planejamento e execução das obras, orçamento, integração política e orçamentária, na gestão e controle social, onde além de aumentar o chamado custo Brasil por problemas de

logística e infraestrutura, tem contribuído significativamente com a perda de qualidade de vida da sociedade, em especial aos trabalhadores que as utilizam cotidianamente.

O estado das principais rodovias brasileiras é crítico e aponta necessidades urgentes de intervenção por parte do poder público, tanto no que se refere ao espaço físico como na sua regulamentação. As estradas que apresentam as piores condições, em sua maioria estão sob controle direto do Estado (80,3%) e no extremo oposto, as que apresentam melhores condições (84,2%) estão sob regime de concessão e pedagiadas.

A condição da frota não é muito diferente, perto de 70% tem mais de 11 anos de uso, sendo a média de idade dos veículos de 15 anos. E ainda mais grave é a falta de perspectivas de renovação por parte dos autônomos; quanto maior a idade do caminhão, maior a falta de perspectiva, segundo pesquisa realizada pela CNT em 2002, referente a 79,9% da frota registrada.

Essa frota traz sérios prejuízos para a economia em geral e aumenta os custos por parte dos trabalhadores com gastos de manutenção e combustível. Esse custo é coberto quase que integralmente pelos trabalhadores, que passam a assumir isso nas contratações e nos fretes. Mas, o principal custo é sua própria vida.

Mais de 55% dos trabalhadores rodam de 5.001 a 15.000 km por mês, sendo 44% em nível interestadual de abrangência. Na sua jornada os números são ainda mais sérios, 51,5% trabalham de 13 a 19 horas por dia, e 56,8% em média 6 dias por semana, onde 66,2% não possuem nenhum plano de saúde.

A discussão sobre a renovação da frota também foi debatida entre as Confederações Nacionais dos Metalúrgicos da CUT (CNM), dos Trabalhadores Metalúrgicos da Força Sindical (CNTM), dos Trabalhadores em Transporte da CUT (CNTT/CUT) e a Transnacionais Information Exchange (TIE) realizado nos dias 1º, 2 e 3 de abril de 2005 no Encontro Nacional Auto e Política de Transportes. Nesse evento foi aprovada a proposta de formação de uma Câmara Setorial para cargas e passageiros com a finalidade de integrar as ações do movimento sindical.

Nestes três dias foram discutidas políticas que permitam o crescimento sustentável do país; garantam o desenvolvimento de novos modais de transporte de passageiros e de cargas e sua respectiva integração no sistema produtivo através da adoção de uma nova matriz nacional de transportes; estabeleçam regras para o transporte rodoviário, visando sua sustentabilidade econômica, social e ecológica, ao mesmo tempo em que faça possível a redução de gastos com a manutenção da malha rodoviária, bem como a redução dos prejuízos causados ao sistema de saúde pública e à produtividade do país devido ao exagerado número de acidentes que ocorrem no Brasil; estimulem o transporte ferroviário, modelos bi-modais e/ou tri-modais e a adoção de uma nova matriz energética independente, renovável e não-poluidora; estabeleçam regras para os devidos períodos de transição e incentivos para as empresas que criarem empregos e adaptem sua produção ao novo modelo de transportes a ser adotado.

Hoje, o transporte terrestre sofre inúmeros problemas, muitos deles não perceptíveis por muitos de nós, como por exemplo: transferência de passageiros do transporte terrestre para o setor aéreo. Tudo isso em função da dupla insegurança nas estradas. Tanto do ponto de vista das más condições da conservação das estradas, como da insegurança dos passageiros rodoviários, já que a falta de políticas de segurança no país é um caos em se tratando de estradas interestaduais e intermunicipais.

CABINES ERGONÔMICAS

A indústria de caminhões tem, ao longo dos anos, apresentado notável evolução na fabricação dos modelos de veículos colocados no mercado, atendendo amplas parcelas do público consumidor. No aspecto ergonômico, pode-se salientar que a construção das cabines considera uma série de variáveis que propiciam conforto e segurança para os trabalhadores do transporte de cargas, independente das distâncias percorridas.

Projetos aerodinâmicos modernos, volante de direção e suspensão pneumática com regulagem de altura e de inclinação, comandos do quadro de instrumentos dispostos de forma prática e eficiente, entre outros, são exemplos que ressaltam esses avanços disponibilizados em benefício dos usuários, motoristas que passam grande parte do dia na cabine do veículo.

Todo esse aparato modernizador oferecido pelas montadoras de veículos ganha importância ainda maior quando se considera a rotina dos trabalhadores do transporte, cuja jornada estressante é fomentada por cronogramas apertados para entrega da carga, estradas precariamente conservadas, restrições de horários de condução e trânsito pesado ou mal sinalizado; fatores que acabam constantemente resultando em atrasos que levam muitos motoristas, de forma inesperada, a passar a noite na cabine do veículo, que precisa necessariamente oferecer-lhes condições satisfatórias nestas ocasiões.

E, sabidamente, muitos trabalhadores que cruzam as estradas brasileiras, em jornadas de longo percurso, acabam se utilizando de caminhões inadequados, dotados da chamada “cabine seca”, onde os bancos são adaptados para uso como leito, sem condições para acomodação decente, e que, com certeza, colocam sua saúde em risco.

Assim, consideradas as observações citadas, defendemos que esse congresso referende a necessidade urgente de uma tomada de posição contra as empresas transportadoras que fazem uso de carros inadequados para seus profissionais, desencadeando um processo de gestão junto à ANTT, entidades patronais e demais órgãos competentes, para garantir uma normatização no País que contemple a preservação da saúde e o conforto dos trabalhadores.

Em todos os tipos de transporte há problemas ergonômicos porque os profissionais (motoristas) nunca foram consultados para saber se os veículos ofereciam segurança, estabilidade e conforto para dirigir. As montadoras terão que fazer pesquisa e consultas com esses profissionais quando lançarem modelos de carros e carrocerias diferentes.

RASTREAMENTO PARA PRESERVAR VIDAS

É fato notório o acelerado crescimento dos roubos de cargas nas estradas do País, trazendo prejuízos enormes para empresas transportadoras, seguradoras e, principalmente, para os trabalhadores, em muitos casos, vítimas fatais nessas ações.

Em que pese a defasagem das informações estatísticas captadas junto aos setores patronais, sejam nos sindicatos ou colhidas junto aos institutos ligados ao setor de transportes, o tema é abordado com extrema preocupação, mas sempre colocando em primeiro plano a ótica dos enormes prejuízos e da ineficácia das ações do estado no combate ao crime, em detrimento do fator humano, onde nossos companheiros perdem diariamente suas vidas.

Tampouco são consideradas as condições de trabalho precárias da maioria desses trabalhadores, forçados a realizar jornadas excessivas e extenuantes, sem a devida remuneração, cruzando péssimas estradas da malha rodoviária nacional.

Essa modalidade de crime tem uma característica diferenciada, em que prevalece a ação de quadrilhas especializadas; o receptador aparece como figura decisiva na concretização das ações, canalizando o produto para o mercado. A atratividade desse crime é considerável, pois o produto do roubo sempre vai chegar ao mercado, seja ele formal ou não, gerando, de alguma forma, retorno para os envolvidos.

E é, pois, sobre a figura do receptador que têm sido direcionadas as estratégias da Polícia Federal no combate ao roubo de cargas, entendendo-se que trata-se de ação com técnica e planejamento, para produtos de alto valor agregado que têm previamente destino certo nesse mercado.

No Brasil, onde sonegação fiscal é prática atrativa e costumeira, empresários colocam o produto ilegal no mercado sabendo que a pena é branda, em caso de autuação, e a punição praticamente inexistente.

Dados do SETECESP, sindicato patronal estadual, apontam que 80% dos roubos de cargas acontecem na região sudeste, principalmente em São Paulo e Rio de Janeiro. A mesma entidade, ressalvando a dificuldade de dados mais atualizados, aponta um expressivo número de 11.500 roubos em 2003, que causaram um prejuízo de R\$ 630 milhões.

Além de produtos para informática, remédios e cigarros, os produtos metalúrgicos estão entre os mais visados pelas quadrilhas; o setor metalúrgico apresentou registro de 249 roubos em 2004, que implicaram prejuízos de R\$ 198 milhões. As companhias seguradoras não mais aceitam produtos como pneus, remédios e cigarros em razão do elevado grau de risco.

Cabe registrar, no entanto, que algumas unidades da federação têm buscado soluções para o combate ao roubo, envolvendo a criação de Delegacias Especiais e Grupos de Combate ao Roubo de Carga. O Rio Grande do Sul, por exemplo, vem colhendo seus primeiros resultados que já apontam para quedas nas estatísticas desse crime, na ordem de 28% já em 2005, segundo o sindicato patronal daquele estado.

O setor de transporte rodoviário é responsável por 63,11% da movimentação de cargas no Brasil, contra 21,72% do setor ferroviário e 11,72% do hidroviário, com base no dados do ano 2000, segundo o Ministério dos Transportes.

Ainda com base naquele ano, o setor teve uma participação no PIB brasileiro da ordem de 3%, com faturamento anual de US\$ 28 bilhões.

Estima-se a presença de aproximadamente 350 mil transportadores autônomos operando no setor; as empresas, em 1999, segundo pesquisa PAS/IBGE, totalizavam 34.586, com um dado relativamente significativo em relação à concentração de trabalhadores: 69,1% delas empregavam no máximo até 5 trabalhadores, ou seja, quase 24 mil empresas nesta condição.

As empresas, na tentativa de minimizar seus prejuízos com o roubo de cargas, estão buscando duas frentes complementares de iniciativas a saber: a) instalação de sistemas rastreamento de veículos por satélite; b) contratação de empresas de segurança para escolta de suas frotas.

Há entre os empresários do setor que já adotam essas iniciativas um posicionamento de “enfrentar a guerra contra a pirataria de qualquer forma”, sabedores das dificuldades de contar com ajuda efetiva e satisfatória das autoridades policiais. Para tanto, assimilam que os custos de implantação dessas medidas, rastreamento e escolta, implicam em elevação de custos da ordem de 8 a 10% do faturamento.

Prevalece entre dirigentes do setor a idéia de que é preciso repassar esses custos para o valor do frete, o que tende a gerar impasses momentâneos em razão de do seu efeito inflacionário, batendo de frente com política econômica em vigor na gestão Lula. A NTC, por sua vez, defende a cobrança de uma “taxa de gerenciamento de risco/segurança (GRIS)”, destacada do valor do frete, da ordem de 0,3%, mas que guarde relação direta com o valor da mercadoria transportada.

Os sistemas de rastreamento via satélite constituem uma inovação tecnológica de extrema utilidade para o setor de transporte de cargas, já que sua utilização inibe a ação dos ladrões de carga. A base de funcionamento dos sistemas existentes é caracterizada pelo levantamento de coordenadas da localização exata do veículo e, via satélite, pela troca de informações de uma base e o motorista; desta forma, é possível traçar e controlar planos logísticos para operações seguras e ágeis de transporte da carga.

A legislação existente é praticamente nula sobre roubo de carga. A lei 10.446, de 8 de maio de 2002, surgiu após a CPI no Congresso, determinando que a Polícia Federal passasse a atuar nas questões que envolvam o roubo de carga. Atualmente, transita pelo Congresso o Projeto de Lei 187/97, de autoria do deputado Mário Negromonte, visando a criação do Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e Cargas.

O projeto, que ainda não foi votado - estabelece procedimentos legais para atuação policial, autorizando a tomada de bens envolvidos em roubo de carga -, obteve pareceres favoráveis nas comissões competentes, mas não tem previsão para votação.

Nós, delegados e diretoria do SINTTRANS Sorocaba, partindo do pressuposto de que defender a vida humana é tarefa primordial de toda entidade classista e compromissada com seus representados, propomos intervenção que venha colocar o trabalhador como foco principal na questão abordada.

Se tomarmos como base o artigo 144 da Constituição Federal, que estabelece que a segurança pública é dever do Estado, teremos, em princípio, inviabilizado qualquer tentativa de imputar ao setor privado, via legislação, a regulamentação de medidas na área da segurança pública.

É preciso dignificar o trabalho dos companheiros do setor de cargas, buscando meios para garantir sua segurança, mesmo que isso venha implicar obrigatoriedade para investimentos por parte do empresariado, que não aceita “tirar dinheiro do bolso”, prevalecendo a responsabilidade social, tão cobrada das elites atualmente.

A utilização dos sistemas de rastreamento, em larga escala, tende ao barateamento dos investimentos nesta tecnologia, permitindo que empresas de pequeno e médio porte, assim como transportadores autônomos, tenham também acesso a esse sistema, contribuindo decisivamente para melhoria das condições de segurança dos trabalhadores. Este fato já é uma realidade.

Não é cabível a aceitação da postura empresarial de que isso represente tão somente custo e perspectiva inflacionária, colocando em plano secundário as precárias condições de trabalho e do risco que correm os trabalhadores.

Os sistemas, quando bem implantados, permitirão inclusive controle apurado das jornadas de trabalho de seus funcionários, possibilitando racionalidade e justiça na aferição e pagamento do trabalho realizado por esses companheiros; o que consiste em outra importante luta histórica dos sindicatos de transportes em benefício dos trabalhadores. Por outro lado, o rastreamento permitirá, em casos de acidentes diversos, traçar relatórios que possibilitarão mapear as condições em que o motorista operava, constituindo-se provas documentais perante as diversas instâncias da justiça.

Assim sendo, o SINTRTRANS SOROCABA defende postura coordenada e incisiva das nossas entidades visando garantir uma legislação específica que torne obrigatória a implantação de sistemas de rastreamento via satélite, gradativa, para todas as empresas, independente de porte econômico ou da quantidade de mão-de-obra contratada. Tal procedimento necessariamente faria parte de um conjunto de medidas complementares para o trabalho da Polícia Federal, dentro de projeto nacional para a segurança das empresas e dos trabalhadores, sem ferir preceitos constitucionais.

A Caixa Econômica Federal seria instada a disponibilizar linhas de crédito especiais para a execução do projeto, beneficiando principalmente os microempresários do setor e trabalhadores autônomos.

Precisamos tomar a iniciativa junto aos parlamentares do Congresso Nacional, capitaneando uma luta que coloque a segurança dos trabalhadores em primeiro plano. Assim, nós, delegados e diretores do SINTRTRANS SOROCABA, conscientes da união neste firme e legítimo propósito classista, contamos com o apoio desse congresso.

CONTRA SERVIÇOS DE MOTO-TÁXI

A prestação dos serviços de moto-táxis tem se constituído em opção de transporte urbano para muitas cidades do País, à pretexto de geração de emprego e renda; em muitos casos, operando na clandestinidade, esses trabalhadores buscam a organização em associações e vão buscar legitimidade) pressionando o poder público local.

Em muitas cidades conseguiram regulamentação dos serviços, mas na grande maioria prevaleceu a proibição de forma sensata; posição para a qual nós, do movimento sindical, devemos estar atentos e unidos num propósito contra os riscos oferecidos por essa forma de transporte.

A fragilidade e a vulnerabilidade do veículo, nesta modalidade, é evidente, contrariando um preceito constitucional elementar que é o direito à segurança na prestação do serviços públicos, seja individual ou coletivo. Também o Código de Trânsito Brasileiro ignora a figura do motociclista como prestador de serviço de transporte, também coletiva ou individualmente.

Ninguém tem dúvidas que a motocicleta é a mais frágil dos veículos, expondo seu condutor e o acompanhante a graves riscos de vida, além de não resguardar o passageiro de intempéries como a chuva, por exemplo. Acidentes com motos trazem sempre vítimas fatais ou com lesões mutiladoras. Dados da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo, em pesquisas realizadas na capital, concluíram que acidentes com motos matam 9 vezes mais que outros veículos, ainda que as motos representem apenas 3% dos veículos do sistema viário.

Pode-se afirmar, categoricamente, que há uma questão de saúde pública que precisa ser observada, quando da utilização dos serviços de moto-táxis. Trata-se do capacete que, necessariamente, é um objeto de uso pessoal. Sua utilização por muitos usuários, ao longo do dia, é fator de risco de contágio de inúmeras doenças face ao contato direto com cabelos, boca, saliva, ouvidos e nariz.

Feitas essas considerações, ainda há porque considerar a natureza da exploração de muitos motociclistas por agenciadores que, beneficiados com alguma forma de permissão pública, contratam esses trabalhadores que, além de entrarem com a moto, arcam com despesas de manutenção e o serviço, pagando “diárias” para a agência.

É, na verdade, uma forma de subemprego, com disfarce de contrato de trabalho em que, no caso de acidentes, o motociclista é sempre o responsável, arcando com os danos. Em caso de morte do usuário passageiro, cabe observar que o pagamento de um seguro é algo impossível para a maioria desses trabalhadores.

A impossibilidade de fiscalização dessa natureza de prestação de serviços é evidente em cidades onde foi implantada, pois motociclistas não respeitam pontos de ônibus e muitos não portam coletes de identificação, favorecendo a proliferação da informalidade. Cadastra-se uma moto, mas pode-se trabalhar com qualquer outra em piores condições de uso.

A implantação dos moto-táxis concorre diretamente com os coletivos urbanos e o serviços de táxis devidamente legalizados. O impacto é significativo sobre a arrecadação do transporte coletivo urbano, já que o número de passageiros por linha diminui, provocando efeitos imediatos sobre os benefícios conquistados e gerando desemprego imediato para motoristas e cobradores.

Da mesma forma acontece com taxistas, obrigados a permanecerem nos pontos fixos, e que cumprem horários noturnos por obrigação de regulamento; a concorrência é ainda mais desleal, já que motociclistas não respeitam pontos.

O Ministério da Justiça, através do Conselho Nacional de Trânsito, em manifestação escrita de voto emitida em 25/10/1996, do conselheiro Klinger Sobreira Almeida, afirma que motociclistas não prestam ao serviço de transporte público:

“Buscando o rol de dispositivos do CNT, principalente os artigos 42/43 e seus parágrafos, e do RCNT, artigo 37, inciso III, e artigo 86, um canal interpretativo lógico e cristalino e incontratável se nos depara: o transporte público individual de passageiros é um serviço de automóvel de aluguel denominado táxi. Esta foi a intenção do legislador. Este entendimento é coerente com o espírito da Lei. Assim, estamos diante de uma verdade irrefutável, o serviço de moto-táxi implantado em alguns municípios, se erigiu a arripio da Lei. Instituí-lo no âmbito municipal, constitui extrapolação de competência”

Assim, conclamamos todos os participantes desse congresso a deliberar por campanha sistemática e pontual para combater essa forma de transporte que, em tudo, contraria o estabelecimento de boas regras de funcionamento na relação prestador de serviço público e o usuário.

Trabalharemos para tornar clara a ilegalidade desses serviços, com gestões na esferas federais, estaduais e municipais, pois a aceitação passiva dos serviços de moto-táxis é a aceitação da precarização dos serviços de transporte devidamente legalizados e das condições de trabalho das categorias que ora representamos.

AVIAÇÃO CIVIL BRASILEIRA E A CRISE

O Brasil, por suas dimensões continentais, necessita contar, permanentemente, com uma política bem definida para o setor transporte, afim de assegurar o processo de integração e de desenvolvimento nacional. Para tanto, a aviação civil assume grande importância como modalidade de transporte capaz de vencer grandes distâncias com maior rapidez. Em função de tais características, o transporte aéreo deve ser visto como atividade estratégica e como um serviço de interesse público de toda a nação, requerendo do Estado as funções de planejar e coordenar as ações dos agentes com atuação no setor modo a garantir a articulação e a complementaridade entre os mesmo.

No decorrer da década de 1990, em continuidade às orientações de políticas econômica implementadas pelo governo Fernando Collor, a aviação civil brasileira enfrentou um

processo progressivo de desregulamentação. Na esteira da abertura internacional da economia brasileira e do processo de privatização, a adoção de medidas de flexibilização das normas de ordenamento da aviação civil em vigor, até então, o setor passou a enfrentar da, paralelamente, sucessivas situações de crise.

A privatização da VASP, em 1991, e a posterior liberação para a VASP e Transbrasil atuarem nas linhas internacionais eram apresentadas como os primeiros passos para estimular a concorrência no setor. Outras medidas adotadas no decorrer do governo Fernando Henrique Cardoso viriam a intensificar um modelo de concorrência entre as empresas aéreas que veio se tornar problemático para as empresas aéreas tradicionais. A partir de 1995, foram sendo tomadas medidas no sentido assegurar o fim de barreiras a entrada de novas empresas, a liberdade tarifária e de oferta, juntamente à liberação para exploração de linhas, frequências e horários.

A desregulamentação do setor, levada a efeito pelo governo de FHC, trouxe como consequência um modelo de concorrência predatória, estimulando o apelo à guerra tarifária como instrumento de disputa de mercado. A reestruturação do setor passou a se impor, cada vez com mais força, levando a uma mudança significativa nas relações de trabalho das companhias aéreas. Como efeito desta reestruturação verificou-se uma drástica redução do número de trabalhadores, atingindo a mais 18 mil empregados de 1991 a 2003, a adoção de um intenso processo de terceirização e a introdução do endurecimento das empresas no trato com os trabalhadores e suas organizações. As empresas do setor aéreo, em paralelo com as transformações do setor, adotavam medidas para enfrentar o crescimento da mobilização e das lutas travadas pelos aeronautas e aeroviários, em crescente expansão a partir de 1985.

Além da alteração da composição no quadro de empresas em operação no setor, com a saída de operação da Transbrasil e da VASP, a crise da VARIG e a entrada de novas empresas, os efeitos das transformações impostas ao setor podem ser expressos através de indicadores (*veja quadro, abaixo*).

	<u>1991</u>	<u>2004</u>	<u>Varição</u>
Passageiros.Km Transportados Pagos/Funcionário	609 mil	1.665 mil	173,4%
Receita por Funcionário	R\$ 135,08 mil	R\$ 532,7 mil	294,4%
Despesas com Pessoal/Custo Total do Setor	34,9%	12,8%	-63%

Por diversas ocasiões, os trabalhadores do setor aéreo, por meio de suas entidades representativas, tiveram atuação destacada na busca de encontrar saída para a crise da Aviação Civil. Em 1992, participando na Primeira Câmara Setorial; em 1994, na Segunda Câmara Setorial; de 1999 a 2002, no Fórum da Competitividade; em 2001, nas discussões para a constituição da Agência Nacional de Aviação Civil.

Convém lembrar que, no ano 2000, as organizações sindicais dos trabalhadores do setor aéreo desenvolveram intensa campanha para a instalação do Fórum Nacional da Aviação Civil, no âmbito do Congresso Nacional, com o propósito de “elaborar um profundo diagnóstico das condições de operação do setor, visando garantir-lhe igualdade de

concorrência com as congêneres estrangeiras, bem como transformá-lo em instrumento efetivo para a integração e desenvolvimento nacional, assegurando eficiência, segurança e custos reduzidos em sua operação e, ao mesmo tempo, empregos de qualidade”. As entidades sindicais dos trabalhadores do setor encaminharam, ainda, diversas propostas de solução para a Aviação Civil quando da formulação do Programa do Governo Lula para o setor.

O Programa do Governo Lula para a Aviação assume o compromisso de, entre outros pontos, garantir o controle estratégico do setor, assegurar igualdade de condições de competição com as principais concorrente e estender tais condições para o mercado doméstico nacional, rediscutir o Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional, rever os Acordos Bilaterais, criar a Agência Nacional da Aviação Civil, integrar o setor aéreo às demais modalidades de transporte, garantir prazos de concessão condizentes ao retorno do capital investido e conforme as práticas internacionais, garantir ao Poder Concedente mecanismos capazes de inibir a “Guerra Tarifária” e o excesso de oferta e a criação de estímulos à venda de aeronaves produzidas no país para as empresas aéreas brasileiras.

Dentre as principais medidas adotadas pelo atual governo que apontam para a montagem do novo marco regulatório para a Aviação Civil podemos apontar a constituição, em 01/04/2003, do Conselho de Aviação Civil, composto por seis ministros, que, por sua vez, instituiu, em 02/04/2003, através da Resolução nº 001, o Comitê Técnico de Políticas Públicas, com a participação dos sindicatos de trabalhadores e das empresas aéreas, para formulação do Marco Regulatório. Como resultado dos trabalhos realizados pelo Comitê Técnico de Políticas Públicas foram editadas 17 Resoluções para compor o marco Regulatório da Aviação Civil, em 30/10/2003.

Com a retomada do crescimento da economia brasileira, em 2004, da ordem de 4,9%, o setor aéreo experimentou um aumento de 9,74% no transporte de passageiros, naquele mesmo ano. Neste ano de 2005, apesar do desempenho da economia mostrar-se menos significativo, o setor aéreo vem obtendo resultados ainda mais promissores que os alcançados no ano passado. Diante de um crescimento de 2,6% da economia como um todo, observado de janeiro a setembro deste ano, as empresas aéreas ampliaram o número de passageiros transportados em nada menos que 14%, o que anuncia os benefícios que o ambiente criado pelo novo Marco Regulatório vem trazendo para o setor. Neste quadro, as empresas aéreas vem obtendo melhoria em seus resultados operacionais, a despeito da persistência do problema do endividamento de algumas delas. Por sua vez, o controle sobre a oferta de assentos vem propiciando uma acentuada elevação do aproveitamento dos assentos, que saltou de 62%, em 2002, para 73%, em 2005, para o total das linhas domésticas e internacionais.

Com o crescente apelo à retomada do crescimento da economia brasileira e a entrada em ação da Agência Nacional da Aviação, é possível acreditar que o setor aéreo brasileiro estará em condições de ampliar estes resultados. No entanto cabe alertar para a tarefa que se impõe aos trabalhadores do setor, suas organizações e aos demais trabalhadores, no sentido de que os benefícios gerados para a aviação civil sejam transferidos a toda a sociedade brasileira, em termos da ampliação do acesso a tão importante modalidade de transporte, em um país das dimensões do Brasil e na ampliação do número de postos de trabalho de qualidade. Na busca de levar a frente um processo real de distribuição de renda e riqueza no País, uma marca significativa a alcançar será a democratização do uso do transporte aéreo nacional.

Que a Infraero seja mantida como empresa pública, contra a privatização, que a Infraero não entre na composição do superávit primário. Que a Infraero efetue concurso público para substituir a sua terceirização em sua atividade fim. Que o governo Lula cumpra o seu programa para o setor de aviação civil do Caderno de Transporte.

O SETOR PORTUÁRIO

A Federação Nacional dos Portuários vem ao 6º Congresso da CNTT-CUT submeter à consideração desta plenária a presente com o objetivo de fortalecer o bloco dos trabalhadores no legislativo Federal, Estadual e Municipal, nos processos eleitorais.

Foi, pelo reduzido número de parlamentares de esquerda comprometidos com a causa dos trabalhadores é que o governo LULA para manter a governabilidade obrigou-se a fazer alianças e oferecer concessões aos partidos políticos que historicamente defenderam as elites deste país.

No Rio Grande do Sul, o Governo Olívio Dutra foi fortemente combatido e diversas vezes prejudicado pela atuação da direita, que amplamente dominava a Assembléia Legislativa por possuir esmagadora maioria.

Portanto, aprovar que as Federações e Sindicatos filiados, indiquem trabalhadores sindicalizados comprometidos com a luta dos trabalhadores, dos excluídos, dos desempregados, dos discriminados e desamparados, dispostos a desenvolver políticas que venha a corrigir as distorções existentes necessárias para construir uma sociedade mais justa e solidária, é missão de todos nós.

Em setembro de 1996 o Governo Federal através da Receita Federal adotou a seleção parametrizada para vistoria de containeres nos portos brasileiros, que consiste em canal **verde, amarelo e vermelho** na importação e **verde e laranja e vermelho** na exportação.

Na importação, no canal verde não há vistoria física, nem documental, no canal amarelo a vistoria é, somente documental e no canal vermelho a vistoria é física e documental. Hoje, podemos afirmar que 78% dos containeres que entram no país não são vistoriados fisicamente.

”Na exportação o índice atinge 95% dos containeres sem vistoria física, contribuindo para ampliar a sonegação fiscal por parte dos maus empresários, pela facilidade proporcionada, oportunizando o contrabando de armas e o tráfico de drogas.

Se levarmos em conta os altos investimentos que hoje são gastos com segurança para impedir o avanço do narcotráfico e contrabando de armas que chegam aos morros e favelas, pela falta de fiscalização de nossos portos, chegamos a conclusão que esse prejuízo é maior do que o valor sonegado pelos maus empresários. A reversão deste processo proporcionará direcionar maiores recursos a educação, saúde, saneamento básico, habitação, contribuindo assim para diminuir as diferenças sociais. Não podemos admitir que num país que tem que gerar mais de 10 milhões de empregos perca dois postos de trabalho direto por container que deixa de ser fisicamente vistoriado.

A maior resistência ao retorno da vistoria física parte da própria Receita Federal e dos grandes empresários do setor portuário.

Hoje, cerca de 10 milhões de brasileiros recebem entre um e oito salários mínimos, embora o limite seja dez. É inaceitável que esta defasagem seja perpetuada. Continuar com essa política significa que em poucos anos todos os aposentados e pensionistas estarão recebendo somente o seguro social correspondente ao valor de um salário mínimo, embora o salário contribuição seja maior. Essa discussão não pode ficar somente no meio político, a sociedade civil organizada tem o dever de reverter essa situação, pois serão os aposentados de amanhã. Mesmo sabendo que vivemos numa economia desindexada, é cultural o aumento de bens e serviços no mesmo percentual do salário mínimo, embora isso seja negado veementemente pelos governantes.

Essa discriminação tem sua origem no governo Collor, por força da Lei 8.213 que desvinculou a aplicação do percentual de aumento entre o salário mínimo e os proventos dos aposentados e pensionistas, a fim de proporcionar abertura de mercado aos Fundos Privados de Previdência Complementar.

Nos governos Collor e FHC a defasagem foi de 47%. No governo LULA, o índice já chega a 13%, atingindo 60% desde a vigência desta Lei.

Neste ano, ao salário mínimo foram aplicados 6,355% de reajuste e 8,49 de aumento real; enquanto que aos proventos dos aposentados e pensionistas foi concedido somente o índice do reajuste (6,355%).

Assim, um aposentado que no mês de julho de 1989 recebia de proventos 5,78 salários mínimos, hoje está recebendo 3,62 salários mínimo, registrando uma defasagem de 2,16 salários mínimo.

A situação torna-se, extremamente, calamitosa, à medida que os registros apontam que a maioria absoluta dos aposentados e pensionistas deste país possui idade avançada e dependem de medicamentos de uso contínuo para sobreviver. No entanto, com a condenação imposta que, vergonhosamente reduz os proventos, muitos estão impedidos de adquirir sua medicação, e passam a depender de seus familiares, ou mesmo a mendigar.

Há quase dez anos instalados, além de ir na contra-mão aos interesses do ramo portuário e rodoviário, pelos altos preços cobrados pelas praças de pedágio representa redução no setor do comércio, aumentando a miséria pelos reflexos diretos que traz a mesa dos trabalhadores pelo aumento do valor do arroz, leite, pão, medicamentos, aluguel e tarifas públicas. Em fim só beneficia os grandes empresários do setor.

A medida em que as administrações portuárias inventem em segurança, agilização das operações portuárias, logística e redução de tarifas para atrair clientes a escoar suas cargas pelos portos, o atual modelo das praças de pedágio afasta clientes dos portos.

A sociedade e os usuários das praças pedagiadas desconhecem os o teor dos contratos de concessão ou permissão e sua vigência para explorar as praças pedagiadas, as planilhas que registram o fluxo diário de veículos, os valores arrecadados e os investimentos efetuados.

No entanto, em nossas estradas existe sinalização deficiente, falta de duplicação, recapagem superficial, excesso de praças em pequenos trechos, cobrança de retorno, ausência de estrada alternativa e ausência de acostamento adequado aos veículos dos usuários que diariamente pagam e transitam em nossas rodovias.

Portanto, lutar por outro modelo de pedágio com tarifas populares e que venha a amenizar nossa tão sofrida sociedade, extremamente castigada pelo excesso de taxas e impostos que paga, é, no mínimo justo e solidário.

No Rio Grande do Sul, os precatórios encontram-se em atraso desde 1998 acumulando mais de R\$ 2,7 bilhões de reais, sendo R\$ 1,6 bilhões, de caráter alimentar. Com os

portuários os créditos são superiores a R\$ 47 milhões. Em São Paulo o valor supera a cifra dos R\$ 8 bilhões.

No sentido de viabilizar o pagamento de tais créditos realizamos passeatas e Audiências Públicas: 01(uma) na Assembléia Legislativa; 02(duas) na Câmara de Vereadores do Rio Grande; 01(uma) na Câmara de Vereadores de Pelotas, e 01(uma) na Câmara de Vereadores de Porto Alegre e denúncia do não pagamento dos precatórios através da Tribuna Popular da Assembléia Legislativa e na Organização Internacional do Trabalho–OIT.

Na edição do Fórum Social Mundial, realizada em Porto Alegre em janeiro de 2005 efetuamos a distribuição de 15.000(quinze mil) panfletos denunciando o Governo do Estado à sociedade, pelo não pagamento dos precatórios;

No Ministério Público Federal denunciemos a utilização dos depósitos judiciais e extrajudiciais pelo Governo do Estado, contrariando a Lei 10.482/2002, que determina que 50% destes depósitos deverão ser utilizados, exclusivamente, para pagar os precatórios.

Ainda, foi efetuada atividade de interrupção alternada da pista de rolagem da BR-392, nas proximidades do cruzamento ferroviário (Quinta) e almoço comunitário em Praça pública e distribuição de panfletos nas sinaleiras de diversas ruas que resultou no apoio da Câmara de Vereadores de Rio Grande e audiência com o Governador, viabilizando a criação de uma Subcomissão para discutir uma forma de pagamento dos precatórios, que vem desenvolvendo uma série para reuniões para discutir o assunto e apontar uma forma de pagar os precatórios.

Assim sendo, foi efetuado uma notícia-crime contra o governador do Estado, Sr. Germano Rigotto e o Secretário de Estado da Fazenda, Paulo Michelutti.

Quando um trabalhador deixa de pagar sua conta de água e energia elétrica em seguida o fornecimento e suspenso. Até que ponto os governantes tem o direito de descumprir determinações judiciais em detrimento dos sagrados direitos dos trabalhadores.

A Federação Nacional dos Portuários vem ao VI Congresso da CNTT-CUT submeter à consideração desta plenária a presente, com o intuito de fortalecer a luta pela regulamentação da Guarda Portuária desregulamentada no Governo Collor pelo Decreto S/Nº de 5 de setembro de 1991, que revogou o Decreto nº 87.230/82.

A falta de tal instrumento, vem provocando uma despadronização generalizada nos procedimentos operacionais da instituição, vulnerabilizando sensivelmente a implantação do Plano Nacional de Segurança Pública Portuária nos portos brasileiros.

A Guarda Portuária é uma das atividades-fim da Administração do Porto que, historicamente, pela peculiaridade de sua competência é reconhecida, tacitamente, como Agente da Autoridade Portuária na área do porto organizado.

Com a vigência do Código Internacional de Proteção a Navios e Instalações Portuárias (ISPS CODE) as atribuições da Guarda Portuária foram ampliadas, sendo que de sua competência é, também, prover a **Segurança Pública na área do Porto Organizado**, promovendo a segurança e integridade de pessoas, cargas, trânsito de veículos e o pleno desenvolvimento das operações portuárias, prestando ainda, auxílio às autoridades policiais e públicas no **combate** ao furto, roubo, contrabando e descaminho de mercadorias, armas, pirataria, narcotráfico, prostituição, trabalho infantil e ilegal, zelando também, pela proteção do meio ambiente, com o objetivo de manter a ordem e disciplina na área do porto organizado, através de ações preventivas, ostensivas e integradas quando necessário.

Diante ao exposto, como forma de manter a Soberania Nacional e a eficiente aplicação do ISPS CODE nas áreas de portos brasileiros e não expor o país às sanções internacionais, propomos:

a) apoio a proposta de Regulamentação da Guarda Portuária, que tramita no Ministério dos Transportes, a fim de uniformizar e padronizar os procedimentos operacionais das Guardas Portuárias que atuam nas áreas dos portos organizados brasileiros.

b) luta por uma política de valoração voltada diretamente a categoria profissional dos Guardas Portuários, em nível nacional; e,

c) reivindicar junto às Cias. Docas, Governos Estaduais e Municipais para que se proceda a contratação de Guardas Portuários ao teor do inciso II do artigo 37 da CF/88, para guarnecer os portos e áreas portuárias públicas.

Plano de Lutas do Setor Portuário

É através dos portos que a balança comercial brasileira tem alcançado volumes expressivos de dinheiro, seja na exportação ou na importação, já que são pelos nossos portos que são movimentados mais de 90% do comércio exterior. No entanto, o nosso trabalho ainda é desconhecido pela grande massa de trabalhadores e, também, ainda não temos dentro da nossa Central a atenção que entendemos ser merecedores, talvez por não ocuparmos os espaços que temos direitos de fato.

- Regulamentação para o retorno da Aposentadoria Especial;
- Revogação das Resoluções 09 e 10 do extinto CCE do Ministério do Planejamento
- Exclusão das Cias de Docas do PND (Programa Nacional de Desestatização);
- Fim da terceirização das atividades da Guarda Portuária (atividade-fim), com a revogação da Portaria 180/2001 do Ministério dos Transportes;
- Exigência de cumprimento e respeito da Convenção 137 da OIT nas atividades portuárias;
- Nova regulamentação na abertura de volumes e containeres para fiscalização nos portos brasileiros;
- Criação de mesa nacional pelo governo para as discussões relacionadas com os nossos acordos coletivos;
- Cobrar do governo uma política nacional para nossos portos.

Com o objetivo de manter e ampliar postos de trabalho fechar portas ao contrabando de armas e drogas impedindo, desta forma que os portos brasileiros continuem sendo verdadeiras portas franquiadas, principalmente, depois das privatizações dos portos é que a Federação Nacional dos Portuários solicita aos Delegados do VI congresso da CNTT-CUT que aprove essa proposta para que a Receita Federal volte a fazer vistoria dos containeres da mesma forma que era feita antes da adoção da seleção parametrizada.”

Solicitamos a plenária que aprove proposta no sentido de reverter a discriminada e humilhante situação imposta aos nossos aposentados e pensionistas que sacrificaram os melhores anos de suas vidas por melhores condições de trabalho, construção e consolidação do movimento sindical e na incessante busca de uma sociedade mais justa, democrática e socialista.

Solicitamos a essa plenária que aprove a presente para impedir que os governos desviem os recursos orçados e cumpram fielmente o pagamento dos precatórios de caráter alimentar, que é uma decisão da Justiça.

BALANÇO GESTÃO 2002/05 DA CNTT/CUT

O 5º Congresso Nacional dos Trabalhadores em Transportes da CUT foi marcado por críticas generalizadas às gestões anteriores por manterem a CNTT/CUT isolada. No entendimento de uma grande parcela de delegados a Confederação precisava se aproximar mais das suas Federações, Sindicatos, dos demais Ramos e da própria CUT.

Passados três anos, a CNTT/CUT continua isolada. E manteve, também, a postura de questionar a CUT e não participar. Essa postura ampliou ainda mais a falta de visibilidade da Confederação no interior da Central e nas bases.

O projeto de sair da sede da CUT para ampliar a estrutura mostrou-se equivocado, por que a CNTT/CUT ampliou, na verdade, seu isolamento e a falta de visibilidade. Durante os últimos três anos não produziu nenhum tipo de material para ser distribuído nas bases dos trabalhadores em transportes.

Um dos motivos desse isolamento e falta de visibilidade foi a troca de vários dirigentes, inclusive seu presidente, durante a gestão. E apesar de dirigentes da CNTT/CUT terem assento no Movimento pela Democratização do Transporte Público/MDT, Associação Nacional de Transportes Públicos/ANTP, Conselho das Cidades e DIEESE, as Federações e os Sindicatos filiados não receberam nenhuma informação sobre os assuntos tratados por essas instituições.

Chama atenção a ausência da CNTT/CUT no Movimento pela Democratização do Transporte Público/MDT, uma vez que a Confederação tinha o espaço necessário para ocupar e liderar. Infelizmente não conseguiu. Também não conseguiu realizar nenhuma campanha unificada. Nem mesmo no setor de transporte urbano que gestões anteriores vinham realizando há muitos anos.

O Estatuto e as resoluções do 5º Congresso, que dariam linha à atuação da direção, não foram finalizados. As resoluções, não se sabe que fim levou, nunca foi apresentado o texto finalizado para impressão do caderno que deveria ter sido enviado para todos os sindicatos. E o que é pior, nunca houve cobranças, nem por parte dos sindicatos e nem dos dirigentes da CNTT, que seguiram seus mandatos sem se preocuparem com as responsabilidades a eles delegadas no órgão máximo de deliberação da Confederação, O CONGRESSO.

A crise que os trabalhadores da aviação civil estão enfrentando não foi colocada como prioridade e a CNTT/CUT perdeu a oportunidade de ser protagonista ao escolher ser apenas mais um expectador.

É preciso reconhecer, também, que o crescimento do número de delegados e de entidades inscritas neste 6º Congresso dos Trabalhadores em Transportes da CUT não reflete um crescimento da CNTT/CUT. O que se viu às vésperas deste 6º Congresso foi um grande número de Sindicatos acertarem dívidas com os cofres da CUT acumuladas nos últimos três anos apenas para participar do Congresso.

Muitos dirigentes ainda são incapazes de ver na CNTT um elo entre a categoria e a CUT e geradora de políticas voltadas para os trabalhadores em transportes. Essa visão equivocada em nada contribui para tirar a Confederação do isolamento. Ao contrário, acaba sendo um forte ingrediente.

No plano nacional, a categoria não acompanhou o debate político, ficando fora de assuntos fundamentais, como as Reformas Sindical e da Previdência e a política do governo Lula para setores importantes, como o rodoviário e o ferroviário, entre outros.

Criação da Secretaria da Mulher

Criação da Secretaria da Mulher e incentivo à participação das mulheres nas atividades sindicais. Viabilização de creche nas atividades sindicais.

Uma das características fundamentais do capitalismo e da sociedade de classes é a injustiça social, ou seja, a exploração aviltante da classe trabalhadora e os privilégios da classe dominante.

Um dos pilares deste sistema é a separação entre o mundo público – trabalho remunerado, participação política, poder e decisão (que constituem o espaço masculino) – e o mundo privado – trabalho doméstico, cotidiano repetitivo, criação de filhos (que constituem o espaço feminino).

Sendo o mundo público considerado superior ao privado, estabelece-se a subordinação feminina ao espaço masculino. Ao ingressar no mercado de trabalho, a mulher é conduzida, em sua grande maioria, às tarefas que são extensão de suas atividades domésticas, como enfermeiras, professoras, ou as que exigem habilidade manual, como na indústria eletro-eletrônica, resultando em menores salários para as mulheres.

Assim, se os homens e mulheres são explorados como classe, a relação dominação/submissão entre homens e mulheres, habilmente incorporada pelo capitalismo, submete as mulheres a uma dupla opressão: a do sexo.

Repetindo aqui a relação dominação/subordinação, os sindicatos submeteram as mulheres às questões gerais e não adotaram como suas as reivindicações femininas: creche, fim dos abusos sexuais, das discriminações nos processos de seleção e promoção e, especialmente, da dupla jornada de trabalho. Sem respostas a seus apelos, sem condições de participar, as mulheres foram sendo afastadas dos sindicatos. O resultado disto é uma pequena participação de mulheres nas direções sindicais e atividades de base.

Proposta: Secretaria da Mulher

A secretaria da Mulher tem como objetivo resgatar essa dívida, ou seja, ser o espaço político dentro da CNTT onde serão discutidas prioritariamente as questões das mulheres trabalhadoras no transporte e formuladas propostas para resolvê-las. Assim, suas tarefas básicas:

- Incentivar a participação das mulheres nas atividades sindicais;
- Investigar os problemas específicos e apresentar propostas;
- Elaborar documentos sobre temas específicos das mulheres;
- Atuar, junto com outras secretarias sindicais, na solução dos problemas detectados;
- Participar da elaboração e realização dos cursos sindicais.

Mulheres trabalhadoras no transporte – uma questão também dos homens trabalhadores no transporte

Os trabalhadores têm a tendência, amplamente estimulada pelos patrões, de achar que o problema do negro quem deve discutir é o negro, que a questão das mulheres quem tem que

discutir são as mulheres, enfim, todos os problemas devem ser encaminhados e enfrentados somente por aqueles que os estão sentindo na pele.

Com a questão da mulher, a coisa ainda é mais séria. Como os homens são a maioria na categoria e na maioria das vezes compactuam com a ideologia dominante, que considera a mulher como ser de segunda categoria, isto é, inferior ao homem, também não tratam e, muitas vezes, até desprezam as reivindicações justas e necessárias para garantir às companheiras as mesmas oportunidades e condições de trabalho.

A opressão e o desrespeito para com a mulher na nossa sociedade é tão evidente que a Constituição de 1988 garantiu-lhe uma série de direitos, mas na prática destes direitos os sindicatos, as associações, os partidos políticos, etc, muito pouco fazem ou lutam para efetivá-los.

As mulheres trabalhadoras em transporte têm se destacado por sua ousadia, garra e espírito de luta. Temos muito a percorrer ainda, mas cremos que se elevarmos a luta pela igualdade de condição e o combate incessante à discriminação (tanto nossa, quanto das empresas), conseguiremos, com certeza, avançar para superar e concretizar muitas outras vitórias, com a presença indispensável das combativas mulheres trabalhadoras no transporte.

Para tanto, no nosso 6º Congresso devemos adotar como das bandeiras prioritárias a criação da Secretaria da Mulher, seguindo orientações da CUT Nacional.

Mocções

Apoio à reeleição de Luiz Inácio Lula da Silva à Presidência da República - Os trabalhadores e trabalhadoras reunidos no 6º Congresso Nacional dos Trabalhadores em Transporte da CUT, entendendo o quadro de disputa no cenário político nacional e a importância histórica que representou a eleição de Lula em 2002, apóiam incondicionalmente sua reeleição, em 2006, visando manter e aprofundar a política deste governo na defesa da soberania nacional com desenvolvimento sustentável e justiça social.

Contra o Processo de Regionalização dos Trens Urbanos - Os delegados e as delegadas do 6º Congresso Nacional dos Trabalhadores em Transportes da CUT repudiamos a retomada pelo Ministério das Cidades, do modelo de regionalização das superintendências de trens urbanos da CBTU, que está se realizando com os mesmos princípios e métodos utilizados no governo de Fernando Henrique Cardoso.

Propomos ainda:

1. Que o governo federal realize uma ampla discussão, com forte participação da sociedade organizada, em especial, com os usuários e entidades representativas dos trabalhadores do sistema de transporte metro-ferroviários envolvidos, de forma a definir propostas e condições que garantam a sustentabilidade e o aprimoramento destes sistemas, mantendo-os com a participação da União, estados e municípios;

2. Que o Ministério das Cidades realize um balanço dos sistemas de trens metropolitanos transferidos no Rio de Janeiro, São Paulo e Fortaleza e o cancelamento da recente

transferência do trem metropolitano ao município de Salvador – BA, ocorrido em 30 de novembro de 2005.

3. Que o Ministério da Fazenda mantenha os investimentos programados e prometidos aos estados e municípios com vistas a melhoria, implantação e expansão dos sistemas operados pela CBTU.

Tal solução afastará problemas futuros para os estados, municípios, usuários e trabalhadores do sistema, que irão sofrer com a falta de recursos e futuras privatizações, que nunca fez parte de nenhum programa de governo do presidente Lula, mas que a Fazenda vem promovendo de forma dissimulada.

Agradecimento aos companheiros Celso, Lúcio, Onofre - da Comissão Organizadora - , Tânia, Marcinho, Silvinho e aos companheiros do Sindicato dos Metroviários de Belo Horizonte - Sumara, Leôncio, Alves e Alda – que não pouparam esforços para o sucesso do 6º Congresso Nacional dos Trabalhadores em Transportes da CUT.

Repúdio – Diante do 6º Congresso da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes da CUT, em que foi criada a Secretaria da Mulher, vimos apresentar nosso repúdio ao comportamento do companheiro Gustavo, do Sindicato dos Rodoviários de Brasília, pela forma de tratamento que utilizou ao se referir a uma de nossas companheiras (Marta) neste Congresso, no contexto de uma calorosa discussão, chamando-a de “MOLECA”, o que do nosso ponto de vista enquanto comportamento saudável e respeitoso não ajuda e, ao contrário, só prejudica o bom relacionamento e o bom andamento das discussões.

As mulheres neste Congresso se sentiram particularmente agredidas e, por isso, solicitam que o plenário deste Congresso referende esta moção.

ESTATUTO SOCIAL DA CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES DA CENTRAL ÚNICA DOS TRABALHADORES – CNTT-CUT

CAPÍTULO I DA CONFEDERAÇÃO

Artigo 1º - A Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes da CUT, que usa a sigla CNTT-CUT, entidade sindical de terceiro grau, de âmbito nacional, com sede e foro no município de São Paulo, Estado de São Paulo, à Rua Caetano Pinto nº 264, cujos atos constitutivos encontram-se registrados no 1º Cartório de Registro de Pessoas Jurídicas de São Paulo sob o número 244992, inscrita no CNPJ sob o nº 02.802.938/0001-50, é

constituída para fins de estudo, coordenação e representação legal dos integrantes da categoria profissional dos trabalhadores em empresas de transportes Rodoviário, Marítimo, Portuário, Fluvial, Ferroviário, Metroviário, Aéreo e Sistema Viário, pautando-se pelos princípios da liberdade e autonomia sindical.

Parágrafo único - O prazo de duração da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes da CUT é indeterminado.

Artigo 2º - A base territorial da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes da CUT é delimitada pelos municípios abrangidos pelas Federações filiadas, assim como pelos municípios abrangidos pelos sindicatos diretamente filiados.

Parágrafo único - A base territorial dos Sindicatos representados pelas Federações que vierem a se filiar, bem como dos sindicatos que vierem a fazê-lo diretamente, integrará automaticamente a base territorial da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte da CUT, devendo ainda operar-se automaticamente a exclusão da base territorial em caso de desfiliação ou exclusão nos casos previstos neste Estatuto.

Artigo 3º - Constituem finalidades precípuas da Confederação a melhoria das condições de vida e de trabalho de seus representados; a defesa da independência e autonomia da representação sindical; e a atuação na defesa das instituições democráticas brasileiras.

Artigo 4º - A representação da categoria profissional abrange todos os empregados no setor de público ou privado, bem como os trabalhadores contratados por intermédio de empresas de prestação de serviços, cuja atividade se relacione, de forma direta ou indireta.

CAPÍTULO II

DAS PRERROGATIVAS E DEVERES DA CONFEDERAÇÃO

Artigo 5º - Constituem prerrogativas e deveres da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes da CUT:

- a)** Representar perante as autoridades administrativas e judiciárias os interesses coletivos ou individuais da categoria profissional representada; mediante outorga de poderes dos sindicatos representados pela Confederação;
- b)** Celebrar Convenções, Acordos Coletivos e Contratos Coletivos de Trabalho como representante de entidades de primeiro e segundo grau, mediante outorga de poderes dos sindicatos representados pela Confederação;
- c)** Colaborar, como órgão técnico consultivo, no estudo e solução dos problemas que se relacionarem com a categoria;
- d)** Colaborar e defender a solidariedade entre os povos para concretização da paz e do desenvolvimento em todo o mundo, lutando pela emancipação de todos os trabalhadores, tendo como perspectiva a construção de uma sociedade socialista;
- e)** Estabelecer negociações com a representação da categoria econômica, visando à obtenção de melhorias para a categoria profissional;
- f)** Constituir serviços para a promoção de atividades culturais, profissionais e de comunicação;
- g)** Representar a categoria profissional, mediante outorga de poderes dos Sindicatos e Federações filiadas, bem como representar os trabalhadores inorganizados, nos dissídios coletivos de competência originária do Tribunal Superior do Trabalho;
- h)** Fundar e/ou manter órgão de publicidade, de estudos e estatísticas sócio-econômicas para melhor orientação das entidades filiadas;
- i)** Filial-se a Federação sindical de âmbito internacional de interesse dos trabalhadores mediante a aprovação em Congresso da CNTT/CUT;

j) Prestar assistência jurídica, política, material e financeira às oposições sindicais reconhecidas fora de sua abrangência.

CAPÍTULO III

DOS DIREITOS E DEVERES DAS ENTIDADES FILIADAS

Artigo 6º - São direitos das Federações e Sindicatos filiados:

- a) participar de todas as atividades e de todas as instâncias de decisões da Confederação, de acordo com o presente Estatuto;
- b) ser informado regularmente das decisões adotadas pela Confederação, assim como das atividades desenvolvidas e programadas em todas as instâncias;
- c) recorrer às instâncias superiores das decisões tomadas nas instâncias inferiores, na forma deste estatuto;
- d) manifestar opiniões divergentes da direção ou maioria através dos órgãos de comunicação da Confederação.

Parágrafo único. As entidades filiadas não respondem, nem subsidiariamente, pelas obrigações sociais.

Artigo 7º - É condição para filiação na Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes da CUT que a Federação pretendente não tenha filiação a nenhuma outra Confederação Nacional do mesmo ramo. Os Sindicatos, para se filiarem diretamente a CNTT-CUT, devem ter o processo de criação da respectiva federação submetido à deliberação em Congressos estaduais ou regionais e somente poderão se filiar a Federação do ramo também for filiada a CNTT-CUT.

Artigo 8º - As Federações e Sindicatos que requererem filiação a CNTT-CUT deverão:

- a) garantir o respeito aos princípios democráticos no processo de decisão de filiação à Confederação, respeitando o direito de expressão e decisão da maioria;
- b) encaminhar à Confederação, juntamente com o pedido de filiação, cópia dos seus atos constitutivos;
- c) comunicar a realização do Congresso de filiação, no caso das Federações, ou da respectiva assembléia, no caso dos sindicatos, que se filiarem diretamente, com uma antecedência mínima de 30 (trinta) dias.

Artigo 9º - As Federações e Sindicatos que requererem a sua desfiliação da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte, deverão observar as seguintes condições:

I. Comunicar a realização de congresso, sendo Federação, ou de assembléia, no caso dos sindicatos, convocados especialmente para este fim, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias e com presença obrigatória de um representante da Confederação para seu acompanhamento, garantida a observância dos valores democráticos, da liberdade de expressão e do respeito à minoria;

II. O edital deverá especificar a finalidade da convocação e a ata conterà o parecer do diretor da Confederação designado para acompanhar o Congresso ou assembléia, que deverá rubricá-la e fará parte integrante do processo de desfiliação.

III. O edital de convocação, a ata do congresso ou assembléia, lista de presença ou de credenciamento de delegados, devem ser encaminhados juntamente com o pedido de desfiliação para a Confederação.

Artigo 10º - São deveres das Federações e sindicatos filiados:

I. Defender os princípios e objetivos da Confederação;

II. Cumprir e fazer cumprir o Estatuto em vigor;

- III. Cumprir e encaminhar as deliberações adotadas nas diversas instâncias;
- IV. Manter informada a Confederação sobre suas atividades, alterações estatutárias, realização e posterior resultado de eleições, congressos e principais deliberações das suas instâncias, bem como enviar relatórios mensais informando a conjuntura atual e os problemas de ordem política;
- V. Manter rigorosamente em dia as obrigações financeiras definidas neste Estatuto;
- VI. Zelar pelo patrimônio e serviços da Confederação, cuidando que tenha correta aplicação.

Artigo 11º – Os associados estão sujeitos às penalidades de advertência, suspensão e exclusão do quadro social quando desrespeitarem o Estatuto ou as decisões de instâncias deliberativas da CNTT-CUT.

Parágrafo primeiro. Após a formulação de denúncia contra o associado, será designada pela Diretoria Executiva uma Comissão com três ou cinco membros que apurará os fatos imputados e, se julgar configurada falta passível de punição, proporá ao Conselho Diretivo a penalidade que julgar cabível.

Parágrafo segundo. Em todo o procedimento de apuração da falta assegurar-se-á ao associado amplo direito de defesa.

Parágrafo terceiro. Da decisão tomada pelo Conselho Diretivo o associado poderá recorrer, no prazo de trinta dias, à Plenária Nacional.

CAPÍTULO IV

DOS ÓRGÃOS DE DIREÇÃO DA CONFEDERAÇÃO

Artigo 12º - Constituem instâncias de deliberação e órgãos de direção da CNTT-CUT:

- a) o Congresso Nacional;
- b) a Plenária Nacional;
- c) o Conselho Diretivo;
- d) o Conselho Fiscal.

Título I

Do Congresso Nacional

Artigo 13º - O Congresso da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes da CUT, formado pelos delegados das entidades filiadas em dia com todas as suas obrigações estatutárias, é o seu órgão máximo de deliberação da CNTT/CUT.

Parágrafo primeiro. Convocam o Congresso Nacional:

- a) o próprio Congresso Nacional; ou
- b) a Plenária Nacional; ou
- c) o Conselho Diretivo.

Parágrafo segundo. O Congresso Nacional será realizado a cada 3 (três) anos, podendo ser convocado extraordinariamente.

Parágrafo terceiro. O número de delegados que cada entidade terá direito será calculado proporcionalmente ao número de trabalhadores sindicalizados e em dia com as obrigações estatutárias de sua entidade sindical;

Parágrafo quarto. O número de delegados participantes do Congresso Nacional, será definido pela proporcionalidade estatutária da CUT Nacional, ou pela Plenária Nacional, Conselho Diretivo ou Direção Executiva da CNTT/CUT.

Parágrafo quinto. A todos os sindicatos filiados a CNTT/CUT e em dia com as obrigações previstas neste Estatuto é garantido o direito a 1 (um) delegado.

Parágrafo sexto. A todas as Federações filiadas a CNTT/CUT e em dia com suas obrigações previstas neste Estatuto é garantido o direito a 2 (dois) delegados.

Parágrafo sétimo. Todas as oposições sindicais, reconhecidas pela CUT estadual e acompanhadas pela respectiva Federação e pela Confederação, têm direito de participar do Congresso Nacional. Seus delegados serão eleitos em Assembléias amplas e democraticamente convocadas, com a presença de um representante da Federação estadual ou interestadual. O número de delegados será de acordo com os seguintes critérios:

a) para as oposições que concorreram à última eleição do sindicato, o número de delegados será proporcional ao número de votos obtidos no último escrutínio;

b) para as oposições que concorreram à última eleição do sindicato, o número de delegados nunca poderá ser superior à delegação do menor sindicato da Confederação ou Federação Nacional.

c) as oposições sindicais que participaram de eleição cujo processo eleitoral seja julgado não-democrático pela Confederação e/ou Federação escolherão seus delegados de acordo com critérios definidos pela proporcionalidade estatutária da CUT Nacional, ou pela Plenária Nacional, Conselho Diretivo, ou, Direção Executiva da CNTT/CUT.

Parágrafo oitavo. Servirá como base de cálculo para apuração do número de trabalhadores associados a relação nominal do último recolhimento de mensalidades ou contribuições associativa imediatamente anterior a data de realização do Congresso.

Parágrafo nono. As entidades filiadas, obrigatoriamente, enviarão para a Confederação uma relação que comprove o número de trabalhadores associados em sua base de representação até 20 (vinte) dias após o recolhimento das importâncias referidas no parágrafo anterior.

Parágrafo dez. *São delegados natos ao Congresso Nacional da CNTT-CUT:*

a) os membros efetivos e suplentes da Executiva da Direção Nacional da CUT do ramo de transportes;

b) os membros da Diretoria Executiva da CNTT-CUT.

Artigo 14º - A cada delegado caberá um voto, sendo vedado o voto por procuração ou correspondência.

Artigo 15º - As despesas com a realização do Congresso Nacional serão rateadas proporcionalmente entre as entidades filiadas.

Artigo 16º - A Confederação divulgará a relação das entidades filiadas, indicando o número de delegados que cada entidade terá direito de enviar, com antecedência mínima de 60 (sessenta) dias em relação à data de realização do Congresso.

Artigo 17º - Para inscrição de sua delegação, a entidade sindical obrigatoriamente deverá apresentar um exemplar do edital ou boletim de convocação e a ata da Assembléia Geral em que foram eleitos os Delegados, até 30 (trinta) dias antes da data de realização do Congresso Nacional, sob pena de não participar do Congresso, perdendo o direito de votar e de se candidatar.

Artigo 18º - O Congresso Nacional só poderá ser realizado se contar com a presença de 2/3 (dois terços) de seus membros em primeira convocação e com a maioria absoluta em segunda convocação.

Parágrafo único - O intervalo entre a primeira e a segunda convocação será de uma hora.

Artigo 19º - O Congresso Nacional é soberano nas suas resoluções e suas deliberações serão tomadas por maioria absoluta de votos em relação aos delegados presentes.

Artigo 20º - Ao Congresso Nacional compete:

- a) eleger os membros do Conselho Diretivo e do Conselho Fiscal da Confederação em conformidade com o presente estatuto.
 - b) analisar a situação real dos trabalhadores das entidades filiadas, as condições de funcionamento e desenvolvimento da sociedade brasileira e propor medidas que visem a instituição de uma Nação justa e equânime;
 - c) decidir sobre a filiação ou desfiliação de organizações sindicais nacionais ou internacionais;
 - d) eleger o Presidente, Secretários e Relatores dos trabalhos, escolhidos entre os participantes do Congresso;
 - e) reunir-se ordinariamente uma vez cada três anos, para examinar a pauta elaborada pelo Conselho Diretivo;
 - f) modificar, no todo ou em parte, o presente estatuto.
 - g) julgar recursos contra decisões da Plenária Nacional.
- Artigo 21°** - Realizar-se-ão Congressos Nacionais Extraordinários:
- a) Por deliberação do Conselho Diretivo da Confederação;
 - b) Para eleição do Conselho Diretivo.

Título II

Da Plenária Nacional

Artigo 22° - A Plenária Nacional será formada pelos delegados das entidades filiadas eleitos em Assembléia, constituída cada delegação por número de integrantes fixados antecipadamente pelo Conselho Diretivo, observando-se a proporcionalidade decorrente dos critérios adotados no Congresso Nacional da CNTT/CUT.

Artigo 23° - A Plenária Nacional é soberana nas resoluções não contrárias a este Estatuto e às deliberações do Congresso Nacional.

Artigo 24° - A Plenária Nacional só poderá ser realizada se contar com a presença de 2/3 (dois terços) de seus membros em primeira convocação e com maioria absoluta em segunda convocação.

Parágrafo único. O intervalo entre a primeira e a segunda convocação será de uma hora.

Artigo 25° - As despesas com a realização das Plenárias Nacionais serão rateadas proporcionalmente entre as entidades filiadas.

Artigo 26° - As decisões da Plenária Nacional serão tomadas por maioria simples de votos em relação ao número de membros presentes.

Artigo 27° - A data de realização das reuniões da Plenária Nacional será fixada pelo Conselho Diretivo, cabendo ao Presidente convocá-la com antecedência mínima de 10 (dez) dias.

Artigo 28° - A convocação das reuniões Plenária Nacional será feita por ofício e enviado via postal a cada entidade filiada, concomitantemente com outras formas de divulgação que assegure a sua publicidade.

Artigo 29° - Serão realizadas reuniões extraordinárias da Plenária Nacional por decisão da Diretoria Executiva, ou quando a maioria dos membros do Conselho Diretivo julgar conveniente.

Artigo 30° - À Plenária Nacional compete reunir-se ordinariamente para:

- a) examinar o balanço geral e a proposta de orçamento apresentados pela Diretoria Executiva;
- b) para autorizar o início de negociação coletiva, bem como decidir a celebração de contratos, convenções ou acordos coletivos; deliberar a deflagração ou não de greve e

decidir toda e qualquer questão relacionada ao desfecho de campanhas salariais, desde que a condução de tais assuntos, mediante autorização expressa dos interessados, esteja sob sua responsabilidade;

c) eleger as comissões de negociação coletiva de trabalho;

d) criar comissões especiais, eleitoral, de estudos, de organização do Congresso, para formular parecer sobre qualquer assunto, bem como quaisquer outras comissões a seu critério;

e) eleger supletivamente integrantes do Conselho Diretivo nos casos de vacância naquele órgão, unicamente para complementação do número estatutário de membros do órgão;

f) julgar recursos contra decisões do Conselho Diretivo.

Título III

Do Conselho Diretivo

Artigo 31º - A Confederação terá um Conselho Diretivo composto por 13 (treze) membros da Diretoria Executiva e 20 (vinte) conselheiros suplentes, todos eleitos simultaneamente no Congresso Nacional, observada a proporcionalidade deste, conforme o disposto no Capítulo VI (“Das Eleições”) deste Estatuto.

Artigo 32º - Também farão parte do Conselho Diretivo, em sua composição plena, os membros da Executiva Nacional da CUT pertencentes ao ramo de representação da CNTT/CUT.

III.1 - Competência

Artigo 33º – Compete ao Conselho Diretivo:

a) Assegurar e controlar a aplicação das resoluções do Congresso Nacional;

b) Elaborar e propor políticas específicas para o período compreendido entres os Congressos Nacionais;

c) Aprovar e apresentar ao Congresso Nacional o balanço de atividades e o balanço financeiro de sua gestão;

d) Aplicar a pena de exclusão de associado nos termos do presente estatuto.

Artigo 34º - Compete à Direção Executiva Nacional a atribuição de convocar reuniões do Conselho Diretivo, definir sua pauta e programação.

Artigo 35º - As reuniões do Conselho Diretivo serão convocadas ordinariamente a cada 6 (seis) meses, com uma antecedência mínima de 30 (trinta) dias podendo ser convocadas extraordinariamente com qualquer prazo

Parágrafo único. As reuniões extraordinárias do Conselho Diretivo podem ser convocadas pela Direção Executiva ou por 1/3 (um terço) de seus membros.

Artigo 36º - São convocados às reuniões do Conselho Diretivo, com direito a voz e voto, todos os seus membros efetivos.

Parágrafo único. Os membros efetivos do Conselho Diretivo devem confirmar sua participação na reunião ordinária à Secretária Geral da CNTT-CUT no prazo máximo de até 05 (cinco) dias antes da sua realização.

III. 2 - Do funcionamento

Artigo 37º - As reuniões do Conselho Diretivo serão organizadas e instaladas pela Direção Executiva que também será responsável pela condução dos trabalhos.

Artigo 38º - A direção dos trabalhos das reuniões será feita por uma mesa composta pelo Presidente e pelo Secretário Geral da CNTT e por um relator designado pela Direção Executiva.

Artigo 39º - As reuniões do Conselho Diretivo têm competência para discutir, aprovar ou rejeitar, em parte ou na sua totalidade, propostas e resoluções sobre itens de pauta e de acordo com a ordem do dia.

Artigo 40º - O *quorum* mínimo para as reuniões deliberativas do Conselho Diretivo será de metade mais um de seus membros.

Artigo 41º - As resoluções sobre todos os itens da pauta serão aprovadas por consenso ou em caso de votação, por maioria simples dos presentes.

Título IV

Da Direção Executiva Nacional

IV.1 - Constituição e Competência

Artigo 42º - A Diretoria Executiva será assim constituída:

- I. Presidente;
- II. Vice-Presidente;
- III. Secretário(a) Geral;
- IV. Secretário(a) de Relações Institucionais;
- V. Secretário(a) de Finanças;
- VI. Primeiro(a) Secretário(a) de Finanças;
- VII. Secretário(a) de Política Sindical;
- VIII. Secretário(a) de Formação;
- IX. Secretário(a) de Comunicação e Imprensa;
- X. Secretário(a) de Organização;
- XI. Secretário(a) de Relações Internacionais;
- XII. Secretário(a) de Políticas Sociais e Acessibilidade;
- XIII. Secretário(a) de Saúde, Condições de Trabalho e Meio Ambiente.

Artigo 43º - À Diretoria Executiva compete:

- a)** Dirigir a Confederação de acordo com o presente estatuto, bem como administrar o seu patrimônio social;
- b)** Elaborar os regimentos dos serviços necessários subordinados a este Estatuto;
- c)** Apresentar ao Conselho Diretivo o Balanço Geral e a proposta orçamentária;
- d)** Cumprir e fazer cumprir o Estatuto, Regimentos e resoluções emanadas da Plenária ou Congresso Nacional;
- e)** Representar a Confederação e defender os interesses da mesma perante poderes públicos, inclusive em juízo, podendo delegar poderes por procuração;
- f)** Fixar conjuntamente com o restante da direção da Confederação (Conselho Diretivo) os princípios gerais da política sindical a ser desenvolvida no âmbito pertinente;
- g)** Gerir o patrimônio da entidade no sentido de atender as finalidades e objetivos deste Estatuto e deliberações das entidades filiadas;
- h)** Representar a Confederação em negociações, bem como na celebração de contratos coletivos, com a faculdade de delegação de poderes por procuração;

- i) Garantir a igualdade de tratamento e não discriminação em relação à filiação de qualquer entidade sindical filiada à CUT;
- j) Garantir que sejam cumpridas em seu âmbito de abrangência as decisões gerais adotadas em Congressos Nacionais da CUT;
- k) Delegar poderes aos demais membros do Conselho Diretivo para falar e representar a Confederação Nacional em qualquer evento;
- l) Indicar os representantes da CNTT-CUT para fazer parte de órgãos governamentais e não governamentais.

Parágrafo único. As decisões da Diretoria Executiva deverão ser tomadas por maioria de votos, com a presença de mais da metade de seus membros.

Artigo 44º - No período compreendido entre o dia da eleição e a posse da nova administração, a Diretoria em exercício não poderá praticar quaisquer atos que impliquem em despesas extraordinárias; contratos diversos; demissão, ampliação, diminuição ou extinção de vantagens concedidas aos empregados ou extensivas a seus Diretores.

IV.2 - Atribuições dos Membros da Diretoria Executiva:

Artigo 45º - Ao presidente compete:

- 1) Representar a Confederação em qualquer circunstância, ativa e passivamente, judicial e extrajudicialmente, podendo delegar poderes de representação;
- 2) Convocar as reuniões da Diretoria Executiva Nacional, do Conselho Diretivo Nacional, da Plenária e do Congresso Nacional;
- 3) Assinar atas, documentos e papéis que despendam de sua assinatura e rubricar os livros contábeis e burocráticos;
- 4) Ordenar as despesas autorizadas e movimentar as contas bancárias em conjunto com o Secretário de Finanças;
- 5) Garantir o cumprimento dos objetivos e das decisões aprovadas pelas instâncias deliberativas da CUT;
- 6) Coordenar e incentivar o relacionamento intersindical entre a Confederação e Entidades sindicais congêneres, nacionais e internacionais;
- 7) Delegar poderes aos demais membros da executiva da Confederação para representar a manifestar a posição da respectiva Confederação.

Artigo 46º - Ao Vice-Presidente compete substituir o Presidente na sua ausência ou impedimento e ocupar o cargo em caso de vacância, observado o presente estatuto.

Artigo 47º - Compete ao Secretário Geral:

- 1) Organizar as reuniões de Executiva, do Conselho Diretivo, do Congresso e da Plenária Nacional;
- 2) Encaminhar resoluções das instâncias nacionais, acompanhar sua aplicação e organizar as atividades deliberadas, em seu âmbito;
- 3) Elaborar planos gerais integrados e coordenar as atividades do conjunto das secretarias da Confederação;
- 4) Organizar e administrar o arquivo, as atas, os documentos legais da Confederação;
- 5) Acompanhar e integrar as entidades filiadas, as Federações estaduais e interestaduais do ramo de atividade.

Artigo 48º – Compete ao Secretário de Relações Institucionais:

1. Coordenar as relações da CNTT-CUT com instituições governamentais e não governamentais;

2. Propor à Diretoria a listagem para escolha dos representantes da CNTT-CUT nos organismos governamentais e não-governamentais.

Artigo 49º - Compete ao Secretário de Finanças:

1. Garantir em seu âmbito, a aplicação da política de finanças e sustentação material de acordo com as normas deste estatuto e com as resoluções das instancias deliberativas da CUT;

2. Organizar e administrar as finanças e o plano orçamentário da Confederação;

3. Administrar o patrimônio, a sede e a política de pessoal da Confederação;

4. Movimentar as contas bancárias em conjunto com o Presidente;

5. Elaborar balancetes mensais e um balanço anual com parecer do Conselho Fiscal para prestar contas ao Conselho Diretivo, ou a qualquer momento em que for por este solicitado;

6. Coordenar e administrar financeiramente os convênios e projetos de cooperação estabelecidos através da Secretaria de Relações Internacionais em seu âmbito com entidades sindicais congêneres de outros países.

Artigo 50º - Compete ao Primeiro Secretário de Finanças substituir o Secretário de Finanças na sua ausência ou impedimento e ocupar seu cargo em caso de vacância, observado o presente estatuto.

Artigo 51º - Compete à Secretaria de Política Sindical:

1. Elaborar e contribuir com estudos e projetos em relação às questões de política sindical em seu âmbito;

2. Promover relações e intercâmbio de experiências e estabelecer convênios de cooperação com entidades sindicais do mesmo ramo de atividade de outros países, através da Secretaria de Relações Internacionais;

Artigo 52º - Compete ao Secretário de Formação:

1. Elaborar e desenvolver a política de formação, de acordo com a linha definida pela Secretaria Nacional de Formação do nível horizontal e os objetivos expressos neste Estatuto;

2. Coordenar e sistematizar as experiências e atividades de formação das entidades filiadas em seu ramo de atividade, garantindo a linha de formação definida pela Secretaria Nacional de Formação a nível horizontal;

3. Estabelecer convênios com órgãos governamentais, entidades sindicais, instituições acadêmicas e centros especializados para desenvolver a política de formação sindical e profissional, no âmbito nacional e internacional;

Artigo 53º - -Compete ao Secretário de Comunicação e Imprensa:

1. Elaborar a linha de comunicação da Confederação, de acordo com a Secretaria Nacional de Comunicação do nível horizontal e os objetivos expressos neste Estatuto, e coordenar sua implementação;

2. Organizar os veículos de comunicação e imprensa da Confederação.

Artigo 54º - -Compete ao Secretário de Organização:

1. Coordenar a aplicação da política de organização sindical em sua competência, dentro dos princípios e propostas da CUT, de acordo com a Secretária Nacional de Organização do nível horizontal e seus objetivos expressos neste Estatuto;

2. Acompanhar e assessorar a atividade e a organização dos sindicatos, oposições sindicais e outras organizações sindicais de base em seu respectivo ramo de atividade;
3. Promover relações e intercâmbio de experiências e estabelecer convênios de cooperação, com entidades sindicais do mesmo ramo de atividade de outros países, através da Secretaria de Relações Internacionais.

Artigo 55° - -Compete ao Secretário de Relações Internacionais:

1. Aplicar a política de relações internacionais da Confederação, de acordo com a Secretaria de Relações Internacionais do nível horizontal e seus objetivos expressos neste Estatuto;
2. Desenvolver atividades de integração com as entidades internacionais de defesa dos trabalhadores com as quais a Confederação mantenha relações;
3. Garantir a troca de informações e divulgação dos fatos relativos à condição e à luta dos trabalhadores entre o movimento sindical internacional e brasileiro, reciprocamente;
4. Representar a Confederação nas Federações ou organizações internacionais às quais venha se filiar.

Artigo 56° - -Compete ao Secretário de Políticas Sociais e Acessibilidade:

1. Coordenar a execução das políticas sociais da CUT em sua competência;
2. Contribuir para elaboração de políticas sociais que abarquem especificamente o seu respectivo ramo de atividade sob coordenação da Secretária Nacional de Políticas Sociais do nível horizontal;
3. Desenvolver estudos e políticas para acessibilidades às pessoas portadores de necessidades especiais.
4. Construção de políticas comuns junto ao Sindical Nacional de Aposentados da CUT.

Artigo 57° - -Compete ao Secretário de Saúde, Condições de Trabalho e Meio Ambiente:

1. Coordenar a execução das políticas de saúde do trabalhador e condições de trabalho da CUT em sua competência;
2. Contribuir para elaboração de políticas de saúde do trabalhador que abarquem especificamente o ramo de transportes sob a coordenação da Secretaria Nacional de Políticas Sociais do nível horizontal.

Artigo 58° - -Aos demais membros do Conselho Diretivo compete:

1. Contribuir e acompanhar as políticas gerais desenvolvidas pelas demais secretarias da CNTT/CUT;
2. Coordenar e desenvolver políticas para o respectivo ramo de atuação;
3. Desincumbir-se das atribuições que lhes forem designadas pelos órgãos diretivos;
4. Substituir membro da Diretoria Executiva nos termos deste estatuto.

IV.3 - Da Convocação

Artigo 59° - As reuniões ordinárias da Diretoria Executiva serão convocadas pelo Presidente, cabendo ao Secretário Geral organizar a sua pauta e programação.

Artigo 60° - As reuniões da Diretoria Executiva serão convocadas em caráter ordinário, mensalmente, com uma antecedência mínima de 10 (dez) dias, podendo ser convocadas extraordinariamente em qualquer prazo.

Parágrafo único. As reuniões extraordinárias da Diretoria Executiva podem ser convocadas pelo Presidente Geral ou por 1/3 (um terço) de seus membros efetivos.

IV.4 - Do funcionamento

Artigo 61º - As reuniões da Diretoria Executiva serão organizadas e instaladas pelo Secretário Geral que também será responsável pela condução dos trabalhos.

Artigo 62º - A direção dos trabalhos da reunião será feita por uma mesa composta pelo Presidente, pelo Secretário Geral e por um relator designado pelos mesmos.

Artigo 63º - O quorum mínimo para deliberações nas reuniões da Executiva Nacional é de metade mais um de seus membros.

Artigo 64º - As resoluções sobre todos os itens da pauta serão aprovadas por consenso ou, em caso de votação, por maioria simples.

Artigo 65º - A Executiva Nacional poderá, em caráter consultivo, convocar representantes das entidades filiadas para suas reuniões.

Parágrafo único. No caso previsto no artigo anterior só poderão aprovar resoluções, por consenso ou votação, os membros efetivos e suplentes da Executiva Nacional.

Artigo 66º - A Executiva Nacional está obrigada a comunicar a todas as entidades filiadas todas decisões e resoluções, assim como divulgar previamente as convocatórias, pautas e documentos das reuniões que esteja convocando.

Artigo 67º - A execução e o controle das deliberações da Executiva Nacional serão feitas, entre uma reunião e outra, por uma Comissão constituída pela Presidência, Secretaria Geral, Secretaria de Finanças e Secretaria de Organização.

Parágrafo único. Essa Comissão deverá reunir-se semanalmente para organizar e controlar o trabalho e as rotinas da CNTT/CUT.

Artigo 68º - A Executiva Nacional elaborará um Plano Geral de Trabalho e Organização Geral e o Plano Orçamentário anuais e os submeterá ao Conselho Diretivo.

Parágrafo único. As secretarias nacionais deverão apresentar relatórios semestralmente à Executiva Nacional.

Artigo 69º - A Executiva Nacional e as secretarias nacionais poderão constituir comissões de trabalho e de assessoria técnica de acordo com as necessidades estabelecidas no Plano Geral Integrado.

Artigo 70º - A Executiva Nacional poderá estabelecer convênios e acordos de intercâmbio e cooperação com instituições nacionais e entidades sindicais de outros países, em conformidade com os princípios e objetivos expressos nos Estatutos da CNTT/CUT.

Artigo 71º - O estabelecimento de relações internacionais será atribuição exclusiva da Executiva Nacional, através de sua Secretaria de Relações Internacionais e, ou seu Presidente.

Parágrafo único. As funções de representação da CNTT/CUT, em âmbito internacional, deverão ser atribuídas pela Executiva Nacional.

CAPÍTULO V

DO CONSELHO FISCAL

Artigo 72º - A Confederação terá um Conselho Fiscal constituído por 03 (três) membros efetivos e 03 (três) membros suplentes, eleitos na forma deste estatuto, com mandato de 03 (três) anos, limitando-se a sua competência a fiscalização da gestão financeira

Parágrafo único. O cargo de conselheiro fiscal é incompatível com o de dirigente de qualquer das instâncias organizativas.

Artigo 73º - Ao Conselho Fiscal compete:

a) reunir-se ordinariamente a cada 6 (seis) meses, mesma data em que se reunir o Conselho Diretivo;

- b) reunir-se extraordinariamente, sempre que convocados pelo presidente da Confederação, ou por deliberação da maioria dos seus membros;
- c) dar parecer sobre o balanço financeiro, nele lançando seu visto;
- d) fiscalizar a gestão financeira e patrimonial da Confederação;
- e) exigir, sempre que considerar oportuno, informações sobre a administração financeira e examinar toda contabilidade de Confederação e seus organismos.

Parágrafo Primeiro. As deliberações do Conselho Fiscal serão tomadas por maioria de seus membros;

Parágrafo Segundo. As deliberações tomadas na forma do § 1º serão apresentadas por escrito à Executiva Nacional, juntamente com as propostas e sugestões pertinentes.

Parágrafo Terceiro. O parecer a que se refere o item “c” deste artigo, deverá constar na ordem do dia do edital que convocar a Plenária Nacional em que serão apresentadas as contas e o orçamento da Diretoria Executiva.

CAPÍTULO VI DAS ELEIÇÕES

Artigo 74º - As eleições dos dirigentes da Confederação cumprirão, rigorosamente, os seguintes critérios:

I - cada chapa apresentará à mesa, por escrito, os nomes dos componentes da respectiva chapa, contendo o número total de membros exigidos para compor a direção das diversas instâncias;

II - só serão aceitos os nomes de delegados inscritos para o respectivo Congresso;

III - não poderá ocorrer repetição de nomes nas diversas chapas apresentadas;

IV - quando houver repetição de nome, cabe ao indicado, e só a ele, optar pela inscrição em uma única chapa;

V - quando houver duas chapas concorrentes e o número de votos de cada uma for rigorosamente igual ao da outra, configurando um empate, proceder-se-á, imediatamente, a nova votação e, caso persista o empate, a decisão será feita por sorteio. Havendo mais de duas chapas em disputa e ocorrendo o empate, proceder-se-á, imediatamente, a decisão por sorteio;

VI - todas as chapas inscritas para a eleição da direção, devem ter no mínimo 30% (trinta por cento) de um dos gêneros. As chapas que não preencherem este requisito não poderão ser inscritas e concorrer à eleição.

VII - No cálculo do número mínimo de gênero, todo arredondamento percentual deverá ser para cima, sempre que o decimal após a virgula for cinco ou maior que cinco;

VIII - O cálculo da quota de gênero deve compreender todas as instâncias de decisão da direção a saber: executiva, direção e conselho fiscal, respectivamente efetivos e suplentes;

Artigo 75º - A direção, sua executiva e o conselho fiscal da confederação, serão constituídos proporcionalmente ao número de votos obtidos pela chapa no respectivo congresso, seguindo rigorosamente os seguintes critérios:

I - quando houver duas chapas, só participará dessa proporcionalidade a chapa que obtiver pelo menos 20% dos votos no Congresso;

II - quando houver mais de duas chapas, só participarão dessa proporcionalidade as chapas que obtiverem pelo menos 10% dos votos no Congresso;

III - ainda, quando houver mais de duas chapas, a soma dos votos das chapas minoritárias deverá atingir no mínimo 20% do total de votos computados no referido congresso, para

que essas chapas possam participar da composição da executiva da direção, direção, assim como conselho fiscal;

IV - para efeito de proporcionalidade, serão computados somente os votos obtidos por todas as chapas que obtiverem as cotas mínimas estabelecidas neste Estatuto, com aproximação de três decimais e não se computando os votos nulos e brancos;

V - os cargos serão distribuídos proporcionalmente ao número de votos obtidos, sendo que:

a) a parte inteira estará garantida às chapas mais votadas;

b) os cargos restantes serão distribuídos pelo critério do decimal maior, na ordem decrescente e enquanto houver cargos para serem preenchidos;

c) uma chapa que obtiver um número igual ou superior a 50% dos votos não poderá ficar com menos da metade dos cargos;

d) quando a diferença entre o número de cargos relativos a duas chapas mais próximas do empate for apenas uma unidade inteira do número, e a chapa mais votada entre elas estiver ameaçada de perder sua maioria (empate no número de cargos) pelo critério do decimal maior, esta deverá ficar com o cargo em disputa desde que a diferença entre as porcentagens das duas seja igual ou superior a 30%;

e) esse critério será aplicado também para a distribuição dos cargos suplentes.

VI - a chapa mais votada poderá escolher e preencher, de uma só vez, todos os cargos a que tem direito na executiva da direção, na ordem da suplência, assim como no conselho fiscal, a segunda mais votada poderá, igualmente, escolher e preencher os cargos disponíveis e assim sucessivamente;

VII - as chapas poderão preencher os cargos, conforme inciso anterior deste artigo, com os nomes indicados pela chapa, independente de ordem de inscrição.

CAPÍTULO VII

DA ESTABILIDADE NO EMPREGO DOS DIRIGENTES E CONSELHEIROS

Artigo 76º - Nos termos do disposto no artigo 8º, inciso VIII da Constituição, é vedada a dispensa do empregado sindicalizado a partir do registro da candidatura a cargo de direção ou de representação sindical e, se eleito, ainda que suplente, até um ano após o final do mandato, salvo se cometer falta grave no termos da lei.

Parágrafo único - As ausências no trabalho, motivadas pelo exercício da atividade sindical, serão consideradas justificadas e computadas como efetivamente trabalhadas para todos os fins e efeitos legais.

CAPÍTULO VIII

DA PERDA DE MANDATO

Artigo 77º - Os membros do Conselho Diretivo perderão seus mandatos nos seguintes casos:

a) renúncia;

b) exclusão da entidade filiada, nos termos do artigo 11 do presente estatuto, ou desfiliação voluntária da mesma;

c) malversação ou dilapidação do patrimônio da Entidade;

d) grave violação deste Estatuto;

e) solicitação ou aceitação tácita de demissão do emprego que importe no afastamento da categoria profissional;

f) ausência não justificada a três reuniões ordinárias consecutivas.

Parágrafo Primeiro. A perda do mandato será declarada pelo Conselho Diretivo.

Parágrafo Segundo. Salvo no caso de renúncia, a destituição de cargo ou a declaração de perda do mandato deverá ser precedida de notificação que assegure ao interessado o pleno

direito de defesa cabendo recurso, em ambos os casos, na forma deste Estatuto, no prazo de 10 (dez) dias.

Parágrafo Terceiro. O recurso será julgado pela Plenária Nacional.

CAPÍTULO IX

DA VACÂNCIA, DA SUPLENÇA E DOS REMANEJAMENTOS DE CARGOS

Artigo 78º - Na ausência temporária de membros efetivos do Conselho Diretivo, Executiva Nacional ou Conselho Fiscal, serão convocados os suplentes, mantendo sempre que aritmeticamente possível, a quota de gênero.

Parágrafo único. A composição proporcional emanada dos respectivos congressos deve ser respeitada desde que atendido o requisito gênero.

Artigo 79º - Na ausência definitiva de um ou mais membros do Conselho Diretivo, do Executiva Nacional e do Conselho Fiscal, caracterizando-se a vacância, o cargo, salvo disposição estatutária em sentido contrário, será ocupado por um dos suplentes, mantendo sempre que aritmeticamente possível, a quota de gênero.

Parágrafo Primeiro. A composição proporcional emanada do respectivo congresso deve ser respeitada desde que atendido o requisito de gênero.

Parágrafo Segundo. Proceder-se-á a eleição do cargo em substituição, podendo ser efetuados todos os remanejamentos convenientes e necessários, nos termos do presente estatuto.

Artigo 80º - Os membros da Diretoria Executiva, a qualquer tempo, poderão ser remanejados do cargo pelo Conselho Diretivo, de ofício ou por solicitação formal do próprio dirigente, observando-se os seguintes procedimentos:

- a) o remanejamento somente poderá ser deliberado quando constar na pauta da respectiva reunião;
- b) deverão estar presentes, no mínimo, 2/3 (dois terços) dos membros do Conselho Diretivo;
- c) o remanejamento do cargo de Presidente somente poderá ser deliberado pela maioria absoluta (metade mais um) do Conselho Diretivo;
- d) o remanejamento dos demais cargos dependerá de aprovação da maioria absoluta dos presentes;
- e) o remanejamento do Presidente poderá acarretar o remanejamento de outros diretores desde que o novo Presidente solicite à reunião do Conselho Diretivo;
- f) o membro do Conselho poderá ser remanejado para outro cargo na Diretoria Executiva ou permanecer com o mandato de conselheiro, sem atribuição na Executiva.

CAPÍTULO X

DA REPRESENTAÇÃO

Artigo 81º - O dirigente que for membro de mais de uma instância de direção da CUT terá direito a um único voto sempre que houver coincidência de representação em qualquer instância deliberativa da CUT, e esse dirigente não poderá indicar nenhum substituto para qualquer dos cargos acumulados no período em que seu voto for solicitado.

CAPÍTULO XI

DO PATRIMÔNIO

Artigo 82º - Constitui patrimônio da Confederação:

- a) - as contribuições das entidades filiadas;
- b) - as doações;
- c) - outras rendas eventuais;

d) - os bens e valores adquiridos e as rendas pelos mesmos produzidas;

e) - quaisquer contribuições destinadas a CNTT/CUT aprovadas em Assembléias das entidades filiadas.

Parágrafo primeiro. Os bens móveis que constituírem o patrimônio da Confederação, serão individualizados e identificados através de meio próprio para possibilitar o controle do uso e da conservação dos mesmos;

Parágrafo segundo. Os bens patrimoniais da Confederação e das entidades filiadas não respondem por qualquer tipo de penalidade decorrente de ações ou contratos da categoria dos trabalhadores em transportes, especialmente, de greves.

Parágrafo Terceiro - As entidades sindicais filiadas à Confederação não respondem por quaisquer obrigações contraídas pela CNTT-CUT, nem mesmo subsidiariamente.

Artigo 83° - Os títulos de renda ou bens imóveis só poderão ser alienados, permutados ou vendidos, mediante permissão expressa da Plenária Nacional.

CAPÍTULO XII

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E DA VIGÊNCIA

Artigo 84° - A dissolução da entidade bem como a destinação de seu patrimônio, somente poderá ser decidida no Congresso Nacional, especialmente convocado para esse fim, cuja instalação dependerá do *quorum* de três quartos dos delegados a que se tem direito cada entidade filiada e desde que a proposta de dissolução seja aprovada, por 50% (cinquenta por cento) mais um dos presentes.

Parágrafo único. Uma vez dissolvida a Confederação e resolvido o seu passivo, o patrimônio restante será destinado à Central Única dos Trabalhadores.

Artigo 85°- É permitida a filiação de sindicatos não filiados a CUT, à Confederação, em caráter transitório, sem representação na estrutura horizontal.

Artigo 86° - Os casos omissos neste estatuto serão resolvidos pela Plenária Nacional, com direito a recurso ao Congresso pela parte que se sentir lesada.

Artigo 87° - O presente estatuto somente poderá ser alterado, no todo ou em parte, pelo Congresso Nacional da CNTT-CUT.

Artigo 88° – Todos regimentos internos da CNTT-CUT serão adaptados ao presente estatuto pelos respectivos órgãos.

Artigo 89° - O presente estatuto entrou em vigor no dia 01/12/2002, data de sua aprovação pelo V Congresso da CNTT-CUT, devendo ser registrado no Cartório de Registro Civil das Pessoas Jurídicas, bem como no Ministério do Trabalho.

(local, data)

(a) (presidente)

Visto: (advogado)