



# Unidade e luta incansável *barram* reforma da previdência em São Paulo



Após 20 dias de paralisação e manifestações que reuniram até 100 mil pessoas, os servidores paulistanos, entre os quais os engenheiros, derrotaram a proposta da Prefeitura de mudar as regras da aposentadoria do funcionalismo. Em 27 de março, projeto de lei que elevaria contribuição para até 19% foi retirado de pauta por 120 dias. **Página 4**



Fotos: Beatriz Arruda



# Vitória dos que travaram o bom combate

OS SERVIDORES DA CIDADE de São Paulo, entre eles os engenheiros, conquistaram uma magnífica vitória no dia 27 de março: foi retirado de pauta por 120 dias o Projeto de Lei 621/2016, que pretende instituir reforma da previdência municipal. Pela proposta original, os quase 230 mil servidores, na ativa e já aposentados, teriam aumento da alíquota de contribuição dos atuais 11% para até 19%. Depois, na tentativa de aprovar um substitutivo, o desconto havia sido limitado a 14%. O recuo não foi suficiente ante a disposição de luta do funcionalismo, que se manteve em greve e mobilizado até que a matéria saísse da pauta da Câmara Municipal.

Eng. Murilo Pinheiro  
Presidente

Com o desfecho, ao menos pelos próximos quatro meses, a Prefeitura de São Paulo amarga derrota semelhante ao governo federal, que também precisou recuar do propósito de aprovar a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 287, que pretende fazer a reforma da previdência em nível nacional. Tendo em vista o caráter injusto de ambas as proposições, não surpreende que tenham merecido destino afim. O PL paulistano havia sido aprovado apenas na Comissão de Constituição e Justiça da Câmara e precisaria ainda passar por mais duas e depois por dupla votação em plenário. Para denunciar a proposta descabida, os engenheiros e o conjunto dos servidores completaram 20 dias de greve e inúmeras manifestações que levaram 100 mil pessoas às ruas de São Paulo. Entre os objetivos da mobilização estava o esforço de demonstrar o engodo dos argumentos da Prefeitura, que afirma haver desequilíbrio nas contas públicas devido ao gasto com os servidores. Desde 2005, a despesa com o pagamento de pessoal, ativos e inativos, tem mantido a média de 34% da receita corrente líquida. Ainda, a administração projeta elevação desse custo para 65% em 2025. Para chegar a isso, calcula reajustes salariais de 6% ao ano, mais ganho de produtividade. Trata-se de pura fantasia, posto que os servidores, regidos



pela Lei 13.303/2002, têm recebido o ínfimo reajuste de 0,01% e acumulam perdas salariais de 42% nos últimos dez anos. Reforçando a posição dos servidores, relatório do Tribunal de Contas do Município (TCM) distribuído aos vereadores em 21 de março descarta a reforma como solução ao déficit apontado no Instituto de Previdência Municipal (Ipem) e aponta irregularidades que ferem a Constituição Federal. Isso porque possibilita desvio de sobra de recursos para outras áreas que não a seguridade social. Questão preocupante para o conjunto dos cidadãos paulistanos, e não apenas para os servidores, era a securitização prevista na primeira versão do projeto. Essa consistiria na transformação de 50% dos créditos vinculados à previdência em título passível de negociação para especulação no mercado financeiro. Tal prática compromete recursos públicos antes mesmo que eles

existam e, conforme avaliação de especialistas, poderia ser uma forma de fugir da Lei de Responsabilidade Fiscal. Por fim, além de pecar pela falta de transparência e diálogo com os principais interessados na questão, ao longo desse processo, o poder público municipal usou truculência e violência contra os seus servidores. No dia 14 de março, a Câmara Municipal foi transformada em praça de guerra. Balas de borracha, bombas e cassetetes foram a resposta dada à expressão de desacordo dos trabalhadores em relação ao projeto que ali se discutia. Para além do equívoco da proposição, é preciso ter clareza que os trabalhadores têm o direito democrático de se mobilizar contrariamente a medidas que julguem prejudicá-los. As forças de segurança pública estão a serviço dos cidadãos; não se destinam a agredir os servidores que garantem o funcionamento da cidade.

Reforma da previdência derrotada pela mobilização dos servidores paulistanos elevaria contribuição do funcionalismo para até 19% e se baseava em desequilíbrio inexistente.

**JORNAL DO ENGENHEIRO** — *Publicação do Sindicato dos Engenheiros no Estado de São Paulo*

Diretora responsável: Maria Célia Ribeiro Sapucahy. Conselho Editorial: Murilo Pinheiro, João Carlos Gonçalves Bibbo, Celso Atienza, Carlos Alberto Guimarães Garcez, Marcos Wanderley Ferreira, Newton Guenaga Filho, João Paulo Dutra, Fernando Palmezan Neto, Edilson Reis, Antonio Roberto Martins, Esdras Magalhães dos Santos Filho, Flavio José Albergaria de Oliveira Brízida, Henrique Monteiro Alves, Aristides Galvão, Carlos Hannickel, Celso Rodrigues, Cid Barbosa Lima Junior, Di Stefano Mariano, Fabiane B. Ferraz, Gil Chacur, Gley Rosa, João Guilherme Vargas Netto, Luiz Fernando Napoleone, Marcellie Dessimoni, Mário Luiz Donato, Meire Garcia, Nestor Tupinambá, Osvaldo Passadore Junior, Renato Becker e Sérgio Granato. Colaboração: Delegacias Sindicais. Editora: Rita Casaro. Editora assistente: Soraya Misleh. Repórteres e revisoras: Rita Casaro, Soraya Misleh, Lourdes Silva, Rosângela Ribeiro Gil, Deborah Moreira e Jéssica Silva. Projeto gráfico: Maringoni. Diagramadores: Eliel Almeida e Francisco Fábio de Souza. Apoio à redação: Pedro Henrique Santana. Sede: Rua Genebra, 25, Bela Vista – São Paulo – SP – CEP 01316-901 – Telefone: (11) 3113-2650 – Fax: (11) 3106-8829. E-mail: imprensa@seesp.org.br. Site: www.seesp.org.br. Delegacias sindicais: <http://goo.gl/yFwIR5>. Tiragem: 31.000 exemplares. Fotalito e impressão: Folha Gráfica. Edição: Abril de 2018. Artigos assinados são de responsabilidade dos autores, não refletindo a opinião do SEESP.



ELABORADO A  
**ANATEC**  
PUBLICAÇÕES ESPECIALIZADAS

# O caminho da mobilidade

Emiliano Stanislau Affonso Neto

**POUCO SE TEM FEITO** para a melhoria da mobilidade nas metrópoles do País, as quais apresentam congestionamentos crescentes que geram custos, poluição e comprometem a sua eficiência, a economia e a qualidade de vida da população.

Na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), o Governo Alckmin prometia, em 2014, fortes investimentos na malha metroferroviária, apresentando um plano consolidado de ampliação/construção de dez linhas de metrô e de trens que aumentariam em 130,6km a malha metroferroviária. Em 2018 verificamos que muito pouco do prometido foi feito; várias obras não saíram do papel ou foram paralisadas sem prazo para sua continuidade.

A cada US\$ 1 bilhão colocado em transporte público voltam US\$ 6 bilhões para a economia.

A proposta do governo paulista, de investimentos privados como solução para a diminuição do tempo à implantação de uma boa mobilidade, está fazendo água. As concessões das linhas 6, paralisada pela falta dos recursos privados, 5 e 17, sem nenhuma obrigação da concessionária com a construção, desfazem esse caminho.

Estamos jogando dinheiro fora. De acordo com o professor-doutor da Universidade de São Paulo (USP) Eduardo Haddad, o Brasil perde R\$ 156,2 bilhões/ano só com a diminuição da produtividade causada pela morosidade do trânsito em São Paulo. Se o excesso de tempo fosse eliminado, o PIB nacional cresceria 2,83% e a cidade absorveria 50% do benefício.

Estudo da professora-doutora da Universidade Federal de São Paulo (Unifesp) Simone Georges Miraglia mostrou que, com a pequena malha do metrô, a redução da poluição atmosférica e seus efeitos associados à saúde pública evitam custos da ordem de US\$ 18 bilhões/ano.

Como esses, não faltam estudos sobre recursos perdidos ou gerados. Precisamos ajustar as diretrizes e traçar o caminho correto. As metrópoles que possuem boa mobilidade são competitivas; priorizaram o transporte público estruturado em redes metroferroviárias.

Nos Estados Unidos e no Canadá as redes de metrô são públicas e, de acordo com relatório da American Public Transportation Association (Apta), o usuário paga em média 32,5% do custo de operação. Como constatou o governo dos EUA, investir em mobilidade é fundamental, pois a cada US\$ 1 bilhão colocado em transporte público voltam US\$ 6 bilhões para a economia.

As estações metroferroviárias que, em princípio, destinavam-se a receber passageiros, tornaram-se locais para integração com outros modos. Atualmente são utilizadas para melhorar a vida nas cidades, transformando-se em novas centralidades com pontos comerciais, escolas, postos de saúde, habitações, escritórios etc., gerando recursos para mitigar os custos de implantação e de operação.



A DB Alemã está revendo suas estações, sendo hoje uma das maiores operadoras de *shopping centers* da Alemanha. A RATP francesa estuda a implantação de novas estações associadas a espaços comerciais e de serviços com o objetivo de gerar receitas não operacionais. Essa também é a realidade em outras cidades do mundo.

Enquanto isso, em São Paulo, no plano de expansão da malha metroferroviária, não existe nenhuma proposta que transforme estações em novas centralidades.

Faz-se premente que seja implantando o “Contrato de Gestão” – entre o controlador, o governo estadual e sua administração, o Metrô e a CPTM, que especifica direitos, obrigações, compromissos e responsabilidades, fixando metas e indicadores de desempenho. Isso permite maior transparência, garantindo e deixando claro o nível do serviço prestado para a comunidade.

Sabemos como fazer. Os exemplos exitosos são muitos e estão em toda parte. Falta bom senso, vontade política e união de nossos governantes no objetivo de tornar nossas cidades mais eficientes e com melhor qualidade de vida.

Emiliano Stanislau Affonso Neto  
é diretor do SEESP

## FARSAS

ESTA É UMA BALA  
CALIBRE 9 MM.



ESTES SÃO DEDOS.



ESTE É O  
GATILHO DE  
UMA PISTOLA.



ESTE É  
UM TIRO.

QUATRO DESSES  
MATARAM MARIELLE.

APESAR DE NÃO PARECER,  
NENHUMA DAS ORAÇÕES  
ACIMA TEM SUJEITO.

ENQUANTO ESSE E SEUS  
CÚMPLICES NÃO FOREM  
PUNIDOS, A INTERVENÇÃO  
MILITAR E A DEMOCRACIA  
BRASILEIRA SERÃO FARSAS.

**Anuncie para os engenheiros do Estado de São Paulo**

Veja como em [www.seesp.org.br/publicidade/](http://www.seesp.org.br/publicidade/) ou pelos telefones: (11) 99173-0651 / (11) 3284-9880

Sua ART pode beneficiar o Sindicato dos Engenheiros



Apoio:

Ao preencher o formulário da ART, não esqueça de anotar o código 068 no campo “entidade de classe”. Com isso, você destina 16% do valor para o SEESP. Fique atento: o campo não pode estar previamente preenchido.



# Engenheiros em defesa da previdência municipal

Deborah Moreira

COMO RESULTADO DE gigantesca mobilização durante o mês de março, os servidores da Prefeitura de São Paulo (PMSP), entre os quais engenheiros, obtiveram vitória fundamental em defesa de suas aposentadorias. A forte luta, sintetizada em sete grandes atos e greve massiva das categorias, se deu contra o Projeto de Lei (PL) 621/2016. Inicialmente esse aumentava a contribuição dos funcionários públicos para até 19% – alíquota revista e depois limitada a 14% –, além de privatizar parte da previdência municipal, criando uma complementar chamada SampaPrev. A pressão surtiu efeito: no final da tarde do último dia 27, sob protesto com cerca de 100 mil servidores, a Câmara retirou o PL da pauta por 120 dias.

Apresentado originalmente pela gestão Fernando Haddad e reapresentado agora pelo Governo João Doria, o PL contém argumentos inconsistentes e inconstitucionalidades, como demonstrado pelo Tribunal de Contas do Município. Além disso, um parecer de 124 páginas de fevereiro deste ano, do escritório Farag Advogados Associados, aponta, em sua conclusão, 40 problemas. Entre eles, violar o direito constitucional de propriedade e impedir benefícios que foram conquistados mediante contribuições feitas durante uma vida inteira.

A atual administração argumentou a necessidade de sanar a dívida do Instituto de Previdência Municipal (Ipem). Segundo a Prefeitura, o déficit em 2017 foi de 4,7 bilhões e poderá alcançar R\$ 20,8 bi em 2025.

Sob essa mesma alegação, em 2005, no Governo José Serra, foi realizada reforma alterando a contribuição dos servidores de 5% para 11%, afirmando que em dez anos a dívida seria sanada. Até hoje, os 133.377 servidores da ativa e os 95.221 aposentados e pensionistas contribuem com esse percentual, e a Prefeitura com 22%. Mesmo assim, essa última alegou ter de injetar novos recursos para quitar as aposentadorias. As entidades sindicais, entre elas o SEESP, contestaram esse argumento, uma vez que, desde 2005, quando inativos migraram para o Ipem, o investimento com pessoal têm sido de 34% da receita corrente líquida, em média, e os dados apresentados tiveram como base de cálculo valores irreais, como os reajustes. “Os salários ti-

*Forte mobilização, que chegou a contar com 100 mil pessoas nas ruas da Capital, culminou em vitória fundamental.*

veram na realidade perdas que chegam a 42%, devido à Lei Salarial 13.303, de 2002, que impõe reposição anual de 0,01% a boa parte dos servidores. Nesse período, começou-se a contratar funcionários por cargos comissionados, que não contribuem com o Ipem. Além disso, há mais aposentadorias do que entrada de novos servidores, aquém do necessário pela falta de concurso público”, destaca o diretor adjunto do SEESP, Frederico Okabayashi. Estima-se que hoje o número de comissionados chegue a 8 mil. E a última leva de concursos ocorreu entre 2000 e 2006.

Fausto Augusto Júnior, coordenador de educação e comunicação do Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (Dieese), explica que outro cálculo da PMSP que fundamentava a proposta, o atuarial – que mede o equilíbrio da entrada e saída de recursos das contas públicas –, está errado: “O governo selecionou os últimos três anos como base,

um período de crise, com PIB em queda, para justificar que o sistema está desequilibrado. Do mesmo jeito não é possível usar só anos positivos. Um cálculo sério deveria incluir no mínimo dez anos.”

## Exemplo de resistência

Além de se apoiar em relatórios jurídicos e dados técnicos, o movimento utilizou táticas que se mostraram acertadas na luta para derrotar a reforma da Previdência proposta pelo Governo Temer – expressa na Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 287-A. Entre elas, o corpo a corpo com parlamentares para pressão e convencimento e a divulgação pública de suas intenções de voto, sobretudo em suas bases eleitorais. Assim como ocorreu em âmbito nacional, isso dificultou ao governo municipal reunir quórum favorável necessário à aprovação do PL e o levou a suspender a apreciação em Plenário da Câmara de Vereadores diversas vezes. Além de mudar alguns pontos – o que não surtiu efeito –, a administração municipal veiculou publicidade na TV, em defesa da reforma. O SEESP enviou, em 26 de março, representação ao Ministério Público Estadual, aos cuidados da Promotoria de Justiça do Consumidor da capital paulista para instaurar inquérito civil em face de propaganda enganosa.

O Governo Doria tentou antes intimidar os servidores. O primeiro grande ato, no dia 14 do mesmo mês, enfrentou repressão brutal por parte da Guarda Civil Metropolitana (GCM) (*confira nota de repúdio do SEESP em <https://goo.gl/QpkZPT>*). Não obstante, o movimento não arrefeceu; pelo contrário, expandiu-se. Nas ruas, os protestos que ocorriam duas a três vezes por semana chegaram a reunir 60 a 100 mil pessoas, segundo organizadores. “É o maior movimento em curso no País”, frisou Murilo Pinheiro, presidente do sindicato, em manifestação no dia 20 de março em frente à Câmara Municipal de São Paulo. Para ele, a maior cidade da América Latina tinha que dar o exemplo, e não apresentar um projeto como esse. Ao fim, prevaleceu a resistência, um modelo a ser seguido Brasil afora.



Beatriz Armada

Murilo Pinheiro, presidente do SEESP, em ato no dia 20 de março último, em frente à Câmara Municipal de São Paulo: maior movimento em curso no País.

# Em debate, licitação dos ônibus de São Paulo

Rosângela Ribeiro Gil

EM 7 DE ABRIL, São Paulo pode conhecer os termos da megalicitação de transporte de ônibus da Capital, que envolve um negócio de R\$ 8 bilhões por ano. A previsão foi feita pelo secretário municipal de Mobilidade e Transporte, Sérgio Avelleda, em audiência pública realizada no dia 28 de março último, na Câmara Municipal, convocada pela Comissão Permanente de Trânsito, Transportes, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia da Casa.

Em entrevista ao **Jornal do Engenheiro**, José Carlos Martinelli, presidente da São Paulo Transporte S.A. (SPTrans) até 21 de março, data em que foi nomeado assessor especial e coordenador das Concessões e Parcerias Público-Privadas (PPPs) da Secretaria de Mobilidade e Transportes (SMT), falou sobre o processo de consulta pública do certame iniciado em 21 de dezembro de 2017 e finalizado em 5 de março.

Na sua concepção, os quase 60 dias de consulta pública foram suficientes para as discussões e críticas à minuta do edital da Prefeitura, que trata da “delegação, por concessão, da prestação e exploração do serviço de transporte coletivo público de passageiros”. “Recebemos mais de 8 mil contribuições, entre sugestões e críticas.”

O integrante do Movimento Passe Livre, Francisco Bueno, discorda e diz que o procedimento não chegou à grande maioria da população, “se muito a mil pessoas, e estamos falando de uma atividade que envolve milhões de passageiros”. Além disso, lamenta, o processo está voltado não para reestruturar o sistema de acordo com o interesse da população, principalmente a mais pobre, “mas para manter o transporte como uma forma de gerar lucro para alguns empresários”. Outro ponto criticado por Bueno é a falta de regras claras para a regulação dos preços das tarifas.

Já o presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo (SPUrbanuss), Francisco Christovam, destaca a complexidade do processo, cuja documentação tem 39 mil páginas. Só a entidade encaminhou 150 sugestões. Um dos pontos questionados pelo empresariado é a mudança da atual remuneração por passageiro transportado para pagamento a partir dos serviços efetivamente prestados e sua qualidade. Christovam questiona: “Levar em conta o grau de satisfação do usuário? Nada contra, desde que nos seja oferecida uma boa infraestrutura pelo poder concedente.”

## Oligopólio

O engenheiro civil Lúcio Gregori, ex-secretário municipal dos Transportes entre 1990 e 1992, no governo de Luiza Erundina, por sua vez, avalia como positiva a mudança da remuneração dos contratos. Ele enfatiza, contudo, outras prioridades. Entre elas, a redução do tempo dos contratos – “é absolutamente escandaloso o período de 20 anos” – e da emissão de poluentes por meio da utilização de veículos híbridos, elétricos e de biodiesel.

Na ótica do pesquisador em mobilidade urbana do Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor (Idec), Rafael Calabria, a grande preocupação é que o sistema de ônibus, em todo o País, é bastante complexo e oligopolizado. Gregori afirma que, na Capital, tem empresas no sistema há quase 100 anos. “Elas começaram a operar logo após a motorização, e aí foram se estabelecendo na cidade com pouca regulamentação; hoje têm terreno, garagem e um domínio grande do mercado”, ratifica Calabria. A minuta, avalia, não cria condições para mudar esse cenário. “Sugerimos à Prefeitura um modelo semelhante ao que está sendo feito com os terminais – desapropriando o terreno e concedendo-o à exploração comercial. Ao final da concessão, o terreno fica público.”

Outra questão sem pacificação, e que mereceu mais de 90% de questionamento durante a consulta pública, segundo artigo de Adamo Bazani, no *Diário do Transporte*, é a extinção e mudanças de linhas – das



Dez dias antes da publicação do edital, Câmara Municipal de São Paulo realiza audiência pública sobre a licitação dos ônibus da Capital.

1.335 atuais cairia, em três anos, para 1.187. Nesse ponto, Martinelli e Christovam convergem. “Serão canceladas linhas sobrepostas”, afirma o presidente do SPUrbanuss. E Martinelli argumenta que os itinerários dos ônibus já “são modificados semanalmente”. Gregori defende uma discussão mais ampla com a população, reivindicação reforçada por Bueno, que salienta a importância de “manter as linhas que circulam nos bairros, para que as pessoas tenham acesso à cidade”.

O Idec, a Rede Nossa São Paulo, o Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP) e o Greenpeace, em carta enviada ao prefeito João Doria Jr., pedem a aprovação de substitutivo ao Projeto de Lei 853/2017, de autoria do Executivo e relatado pelo vereador Caio Miranda (PSB), antes da publicação do edital de licitação. Entre os itens mais relevantes da matéria estão: prazo do contrato entre cinco e 25 anos; divulgação de índices de qualidade do transporte mensalmente; e concessão dos serviços separadamente, como propriedade de garagens.

O atual sistema de transporte por ônibus de São Paulo tem uma frota de quase 15 mil veículos, que circula em mais de 1,3 mil linhas e, diariamente, roda cerca de 3,5 milhões de quilômetros, transportando em torno de 6 milhões de pessoas, que realizam 10 milhões de viagens. O certame atual está finalizando uma concessão de 15 anos.

*Prazo de contrato,*  
*mudança das linhas,*  
*qualidade do serviço*  
*e forma de remuneração*  
*são os itens mais*  
*polêmicos do certame.*



# Contribuir com desenvolvimento do Direito do Trabalho

Jéssica Silva

O MINISTRO JOÃO BATISTA BRITO PEREIRA, novo presidente do Tribunal Superior do Trabalho (TST), inicia seu mandato abrindo espaço para o movimento sindical, como ocorreu em encontro em fevereiro último – logo após sua posse, no dia 26 do mesmo mês. “Todos têm muito a contribuir com o desenvolvimento do Direito do Trabalho”, afirma ele em entrevista ao **Jornal do Engenheiro**. A liderança da mais alta Corte do Trabalho no País expõe sua visão sobre os próximos passos da Justiça em resposta à Lei nº 13.467/2017, que instituiu a reforma trabalhista. O presidente deixa em aberto o

debate sobre as súmulas e orientações jurisprudenciais a respeito da nova lei, que na gestão de seu antecessor, ministro Ives Gandra Martins Filho, sofreu uma tentativa de aprovação de forma apressada, sem ampla discussão com trabalhadores e entidades representativas. “O Tribunal tem um colegiado pleno que pode instituir critérios diversos desses verbetes”, argumenta ele. Segundo Pereira, todavia, as alterações introduzidas pela reforma alcançam grande número de dispositivos, mas nenhuma delas pode ameaçar ou enfraquecer a autoridade da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT).

*A Lei 13.467/2017 tem sido criticada por retirar direitos dos trabalhadores e por dificultar seu acesso à Justiça do Trabalho. Essa também teria sido enfraquecida com as alterações na CLT. Qual a sua opinião sobre isso?*  
A nova lei não enfraqueceu a Justiça do Trabalho, segmento do Poder Judiciário que está em todos os municípios brasileiros. A CLT está vigorando desde 1943. De lá para cá, já recebeu inúmeras modificações, ora com a exclusão de artigos, ora com a inclusão de novos artigos, ora com a emenda. Esse movimento legislativo vem aprimorando e atualizando esse código, por isso ele é tão atual. Outras alterações virão, porque cabe ao Poder Legislativo promover a atualização das leis e dos códigos. É certo que as alterações introduzidas pela reforma alcançam grande número de dispositivos, mas nenhuma dessas alterações ameaça ou enfraquece a autoridade da lei trabalhista.

*Há diversos questionamentos sobre a constitucionalidade da Lei 13.467/2017, que devem ser apreciados pelo Supremo Tribunal Federal. Como será a aplicação da lei pela Justiça do Trabalho?*

A Justiça do Trabalho aplicará as disposições da CLT sempre observando a interpretação do Supremo Tribunal Federal nas Ações Diretas de Inconstitucionalidade, porque é ele quem define a interpretação da Constituição da República, e o juiz deve obediência a essas decisões da Suprema Corte e deve velar pelo respeito a elas.

*Como será feita a revisão das súmulas e orientações jurisprudenciais em função da reforma trabalhista?*  
Em regra, as súmulas e as orientações jurisprudenciais do TST devem ser alteradas quando a lei preceituar em sentido contrário questão específica nelas prevista. E quando o Tribunal, ao proceder ao exame de caso concreto (em que se organiza um modo de interpretar um determinado assunto que possui várias vertentes), sinalizar decisão diferente da estabeleci-



Ministro João Batista Brito Pereira: dinamizar processo e fortalecer Justiça do Trabalho.

da nas súmulas e nas orientações jurisprudenciais, também é aberto procedimento específico visando alteração ou cancelamento de tais verbetes. Mas o Tribunal tem um colegiado pleno que poderá instituir critérios diversos desses.

*O senhor se reuniu com representantes das centrais sindicais logo após sua posse. Qual deve ser o padrão de relacionamento entre o Tribunal e o movimento sindical durante sua gestão?*

Recebi, em reunião no Tribunal, representantes de federações de trabalhadores e de centrais sindicais e depois, os presidentes dessas últimas. Posteriormente me reuni com presidentes e membros das diretorias de federações de empresas. Pretendo continuar dialogando com essas entidades, com a OAB (*Ordem dos Advogados do Brasil*) e com as demais entidades representativas dos advogados, da AGU (*Advocacia-Geral da União*) e de outros segmentos. Todos têm muito a contribuir com o desenvolvimento do Direito do Trabalho e, conseqüentemente, com o fortalecimento da Justiça do Trabalho.

*Quais são as principais propostas para sua gestão à frente do TST?*

Pretendo aumentar a nossa produtividade, melhorando nosso Processo Judicial Eletrônico (*PJe*), adotar medidas de pesquisa patrimonial dos devedores para concluir as inúmeras execuções trabalhistas que estão em curso, prestigiar os nossos núcleos permanentes de conciliação hoje instalados em todos os Tribunais Regionais do Trabalho para fomentar cada vez mais a conciliação entre as partes desde a chegada do processo às mãos do juiz. Pretendo, também, dinamizar o processamento e o julgamento dos denominados Incidentes de Recursos Repetitivos (*que versam sobre teses idênticas*), a fim de definir as teses que se repetem para serem aplicadas imediatamente pelo juiz de primeiro grau, pelos tribunais regionais e por nós, no TST. É a mais benéfica uniformização da jurisprudência, que é papel do TST.

*Recém-empossado presidente do TST, João Batista Brito Pereira garante estar aberto ao diálogo com entidades.*

# VLI aposta na qualificação do engenheiro

## Qual o perfil da engenharia na VLI?

Está em várias áreas da empresa, incluindo cargos de liderança. Temos graduados em diversas modalidades – ambiental, civil, elétrica, produção, química, sistemas, mecânica etc..

## Como é o trabalho desses profissionais na empresa?

Eles podem atuar no dia a dia da ferrovia, de um terminal ou ainda em uma operação portuária, planejando ou executando obras, ou acompanhando nas áreas de segurança, operação, manutenção etc.. Dentro da empresa, há setores que demandam e promovem a busca por conhecimentos teóricos e práticos para compreender, a fundo, por exemplo, as interações entre materiais rodantes (vagões e locomotivas) e a infraestrutura da linha férrea. A VLI estimula o desenvolvimento profissional e aposta em qualificação como uma das maneiras de contribuir à transformação da logística do País.

## Como é o ingresso do engenheiro na VLI?

Via programa de estágio ou *trainee*. Os profissionais recrutados como *trainee* passam por curso de especialização em engenharia ferroviária ou de portos e terminais, ofertado pela empresa. Depois, fazem o “Mochilão VLI” para conhecer as principais operações da companhia nos portos, ferrovias e terminais pelo Brasil. Durante o programa, além de desenvolverem um projeto técnico de melhoria para as áreas

AS ATIVIDADES DO profissional na empresa de logística, os programas de aperfeiçoamento e oportunidades são o tema desta entrevista com João Silva Júnior, gerente geral de Engenharia Ferroviária da VLI. A empresa – que engloba as ferrovias Norte Sul (FNS) e Centro-Atlântica (FCA) – tem uma rede intermodal que une o carregamento e o descarregamento de produtos ao transporte ferroviário, além de terminais portuários situados em eixos estratégicos da costa brasileira, como em Santos (SP), São Luís (MA) e Vitória (ES). Segundo Silva, a engenharia está totalmente associada à área de logística.



Terminal integrado da VLI, em Uberaba (MG), distribui cargas do agronegócio para portos nacionais.

em que serão alocados, os jovens recebem treinamentos em temas variados relacionados à carreira, com o objetivo de desenvolver competências alinhadas ao seu perfil e aos valores da companhia. Já o programa de estágio tem o intuito de desenvolver jovens talentos, que realizarão projetos de acordo com sua área, com acompanhamento de um gestor.

## Qual a importância da área na logística?

A atividade do engenheiro na logística é fundamental para manter a integridade

física e estratégica do negócio. Esses profissionais monitoram, planejam e executam uma série de atividades para manter a infraestrutura do sistema – ferrovias, terminais e portos – integrada.

## As habilidades exigidas?

Além da competência técnica, o profissional deve ser proativo, ter motivação e interesse por inovar, saber trabalhar em equipe e ter flexibilidade para mudanças.



**ISITEC**  
INOVAÇÃO E TECNOLOGIA

EXCELÊNCIA EM  
EDUCAÇÃO

Conheça os nossos cursos



[www.isitec.edu.br](http://www.isitec.edu.br)

R. Martiniano de Carvalho, 170  
São Paulo/SP  
Tels.: (11) 3254-6850 e 3294-9697

## Canteiro

## Inovação nos processos de inspeção e manutenção veicular

O Instituto Superior de Inovação e Tecnologia (Isitec), mantido pelo SEESP, está com inscrições abertas para o curso de extensão sobre inspeção veicular. As aulas serão ministradas pelo professor Hélio da Fonseca Cardoso, engenheiro mecânico pela Universidade Brás Cubas e membro da Comissão Técnica de Segurança Veicular da Associação Brasileira de Engenharia Automotiva (AEA). O curso será realizado nos dias 22, 23 e 24 de maio próximo, das 18h às 22h, na Rua Martiniano de Carvalho, 170, Bela Vista, na capital paulista. Mais informações e inscrições em <https://goo.gl/Mghypm>. Associados ao SEESP têm desconto e pagam R\$ 90,00.

## Ministério confirma autorização em assembleia à Contribuição Sindical

Na Nota Técnica 02/2018 (*disponível em <https://goo.gl/jxxiWF>*), publicada em 16 de março último, a Secretaria de Relações do Trabalho do Ministério do Trabalho confirma entendimento adotado pelo SEESP para a autorização dos engenheiros à cobrança da Contribuição Sindical. Fica assim pacificada a validade da Assembleia Geral Extraordinária (AGE) de 21 de dezembro de 2017, na qual os engenheiros aprovaram o pagamento da Contribuição Sindical em favor do SEESP. Com essa decisão, a contribuição passou a ser obrigatória para toda a categoria. Mais informações em <https://goo.gl/1Zk3UE>.

## Segurança do trabalho em debate

O diretor 1º tesoureiro da Delegacia Sindical do SEESP na Baixada Santista, Walter Berrettari Filho, participou no dia 21 de março de reunião do Conselho Sindical da região. Em pauta a organização do IV Seminário Unificado sobre Saúde e Segurança no Trabalho (SST), da Fundação Jorge Duprat e Figueiredo (Fundacentro). A atividade ocorrerá em 27 de abril, das 8h às 17h15, na sede do Sindicato dos Petroleiros de Santos (Avenida Conselheiro Nébias, nº 248). As inscrições devem ser feitas em <https://goo.gl/1bQnPg>. Mais informações pelo telefone (13) 3224-5156.

# PÓS-GRADUAÇÃO

## Engenharia



**Estácio**

PÓS-GRADUAÇÃO | MBA

1º semestre 2018



## CURSOS

- Engenharia Civil - Sistemas Construtivos de Edificações
- Engenharia de Controle e Automação
- Engenharia Ferroviária
- Instalações Elétricas em B.T. e M.T.

Digite o código promocional **SEESP2018** na inscrição para garantir  
**25% DE DESCONTO\*** em todas as mensalidades

\*Desconto válido para inscrições efetivadas até **30/04/2018**, somente para os cursos de pós-graduação com (\*) nos sites [www.posestacio.com.br](http://www.posestacio.com.br), [pos.estacio.br](http://pos.estacio.br) e pagamento até 1 (um) dia antes da data de vencimento.

## Informações

☎ 4020-2471 | ☎ 0800 378 2246  
E-mail: [pos@posestacio.com.br](mailto:pos@posestacio.com.br)

Visite nosso site:

**[www.posestacio.com.br](http://www.posestacio.com.br)**