

20/11/2019

SINDICATO DE TRABALHADORES EM EMPRESAS FERROVIÁRIAS DE BAURU, MATO GROSSO DO SUL E MATO GROSSO FILIADO A CUT-FITF-CNTTL

Rua Cussy Junior, 3-40 - 17015020- Bauru/SP –(14)32236642

COMEÇAMOS A CAMPANHA SALARIAL 2020

Começamos nossa Campana Salarial com a primeira reunião realizada em 12/11/2019 na cidade Bauru. Nesta reunião, a empresa concordou com 33 cláusulas apresentadas em nossa pauta.

Em relação às cláusulas novas apresentadas a empresa não concorda em incluir a implantação do plano de cargos e salários, décimo quarto salário, adicional por tempo de serviço, pernoites, bonificação compra de medicamentos, incentivo educação, multa por atraso na homologação de rescisão contratual, descontos indevidos, abono dia pagamento, homologação de dispensa, serviços de terceiros, intervalo inter-jornada e trabalho a céu aberto. Estas cláusulas são importantes porque visam combater a desregulamentação que a empresa vem praticando, aumentando as formas de precarização das condições de trabalho.

TRABALHO DE TERCEIRO: A empresa vem contratando de forma indiscriminada os serviços de várias empresas terceirizadas. Estas empresas terceirizadas que atuam pagam salários menores, e não aplicam nenhum benefício a seus empregados. Todos estes companheiros que trabalham nestas empresas por lei, são considerados ferroviários.

Temos feito um esforço, para convencer as empresas terceirizadas, a assinarem acordo coletivo de trabalho com nosso Sindicato, que tem a representação legal na base, de Bauru a Corumbá, Campo Grande a Ponta Porã, mas, a maioria se nega a fazê-lo trazendo prejuízos para estes companheiros.



As empreiteiras alegam que não conseguem cumprir o Acordo Coletivo aplicado aos ferroviários da RUMO, porque assinam contratos com a mesma cujos valores são muito baixos. Oras bolas, que então negociem melhores condições com a RUMO, para evitar que descumpram a lei e deixem de escravizar seus empregados. Por outro lado, a RUMO sabe as obrigações que tem que cumprir em relação às empresas terceirizadas, só não o faz para ter mão de obra mais barata.

A empresa se comprometeu a responder oficialmente ao Sindicato sobre o reenquadramento dos operadores de produção para manobreadores, e também de enviar a lista de quem recebeu as diárias de novembro e dezembro de 2018. Isso permitirá que os ferroviários que não receberam estas diárias possam reivindicar o pagamento a empresa.

Em relação às cláusulas econômicas, a empresa sinalizou com a possibilidade de corrigir os salários corrigir pelo índice do IPCA, que mede a inflação geral. Já em relação ao tíquete refeição a empresa não quer reajustar. Ou seja, zero no tíquete.

Estamos realizando esta Campanha Salarial em um cenário onde o governo e os patrões estão aplicando um conjunto de ataques aos nossos direitos e conquistas. Isso ficou evidente na postura da RUMO já nesta primeira reunião. A próxima reunião com a empresa ocorrerá no dia 5 de dezembro.

AUDIÊNCIA PÚBLICA DISCUTE FERROVIAS

Foi realizada Audiência Pública sexta-feira (08/11), na Câmara Municipal de Bauru, para discutir a prorrogação antecipada da concessão da Malha Paulista que finda em dezembro de 2028. A Rumo Logística vem reivindicando a prorrogação antecipada por mais 30 anos.

A Malha Paulista é composta pelas ferrovias que deram origem a FEPASA (Ferrovia Paulista S.A) instituída pelo decreto nº 10.410, de 28 de outubro de 1971. Em 1998 a FEPASA foi incorporada pela União, num acordo com o então governador de São Paulo, Mario Covas (PSDB) que se livrava da ferrovia, mas, seria obrigado a privatizar o BANESPA, dando origem a Ferrobán.

A Rumo é a maior operadora logística com base ferroviária independente do Brasil e América Latina. A Companhia tem mais de 12 mil quilômetros de trilhos formados por quatro concessões em seis estados: São Paulo, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Paraná, Rio Grande do Sul e Santa Catarina.

No Estado de São Paulo que possuía em torno de cinco mil quilômetros de malha ferroviária, hoje a Rumo opera da Malha Paulista pouco mais de 1600 quilômetros, sendo o maior percentual no corredor Rondonópolis (MT) a Santos (SP), sendo que todos os investimentos que constam como contrapartida para a prorrogação estão concentrados neste corredor. O resto da malha ferroviária nos estados de São Paulo e Mato Grosso do sul ficam relegadas ao último plano.

O Sindicato manifestou posição contrária a prorrogação antecipada da concessão da Malha Paulista pelas razões apresentadas



na audiência, e também porque após 23 anos de operação privada das ferrovias é possível fazer o balanço do que este processo significou: a destruição da malha ferroviária nacional. Basta ver o que aconteceu com a Ferrovia Novoeste privatizada em março de 1996.

Como medidas imediatas para iniciar a recuperação de nossas ferrovias, temos defendido a implantação de uma Rede Ferroviária Nacional de caráter público e estatal, cuja finalidade será de planejar, regular, operar e manter o sistema nacional ferroviário que atue no setor de cargas, passageiros e passageiros urbanos, que deve estar integrado a um novo Plano Nacional de Transportes e Mobilidade Multimodal, que priorize como matriz o modal ferroviário, o que implica na reestatização da ferrovias, e cobrança das concessionárias pelos danos causados aos cofres públicos.

Estes são os desafios e as tarefas que acreditamos que se implantados podem contribuir para que o país saia da armadilha na qual entrou com toda desregulamentação do setor de transporte, o que fragiliza o poder de Estado frente aos interesses privados monopolizados.