



Unidade nos Trilhos

INFORMATIVO DA FITF - FEDERAÇÃO INTERESTADUAL DOS TRABALHADORES FERROVIÁRIOS DA CUT FILIADO DA CNTTL/CUT ANO 2 Nº 03/DEZ/2015

CADA VEZ MAIS FORTE, FEDERAÇÃO DOS FERROVIÁRIOS DA CUT PROMOVE DEBATES EM SALVADOR-BA



Plenária Estatutária e Reunião do Conselho de Representantes

A Plenária Estatutária e Reunião do Conselho de Representantes da Federação dos Ferroviários da CUT (FITF) reservaram um espaço importante para discussão e planejamento da categoria. A atividade aconteceu no dia 14 de novembro, no Hotel Vila Velha, em Salvador (BA).

Esse foi mais um importante passo da FITF/CNTT/CUT, uma instituição legitimada há 2 anos, e que a cada dia se torna mais sólida e pujante. Realizada na parte da manhã, a Plenária Estatutária foi abrilhantada pelas presenças de Jacy Afonso (ex-dirigente da CUT e atual membro da Federação dos Bancários) e Leandro Horie (assessor técnico da subseção Dieese-SP). Completaram a mesa, o Presidente da FITF/CNTT/CUT, Jerônimo Miranda Netto e o Secretário Geral, Paulino Moura.

Jacy Afonso abriu o encontro fazendo uma análise das Conjunturas Nacional e Internacional. Um dos grandes expoentes na criação da Federação dos Bancários, Jacy pôde passar um pouco de sua experiência para os companheiros presentes: “A Federação é uma possibilidade de potencializar os Sindicatos. É importante caminharem juntos. Uma informação discutida na Bahia, não pode ter divisão. Terá que ser a mesma em Pernambuco, Santa Catarina, Maranhão, Rio de Janeiro, entre outros. É muito interessante gerar um sentimento de pertencimento aos trabalhadores das empresas. Eles têm que entender que são Ferroviários. Isso vai gerar o empoderamento da categoria”, disse.

Leandro Horie defendeu a filiação da FITF/CNTT/CUT com o DIEESE (Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos), no sentido de dar assistência técnica econômica: “Importante fazer um

levantamento de dados para ajudar nas campanhas. O órgão se sente interessado nessa relação, pois defendemos investimentos nos modais ferroviário e metroviário”.

Pela tarde, o Conselho de representantes se reuniu para discutir e votar diversos itens pertinentes à categoria. Entre os principais, a aprovação do Balanço Financeiro e Patrimonial da Diretoria, Previsão Orçamentária para o Exercício 2016, Filiação da FITF/CNTT/CUT com o DIEESE, Visita aos Metroviários de Recife, no intuito de fortalecer a eleição da Chapa Cutista e a realização do Seminário da FITF, na 1º quinzena de dezembro de 2015, em Brasília-DF.

Transnordestina Logística (TLSA)

Durante a Plenária Estatutária, os delegados decidiram pela elaboração de uma Carta Aberta ao presidente da TLSA, Ciro Gomes, no intuito de tratar do projeto de construção da Ferrovia Transnordestina, e real situação do transporte ferroviário de cargas na região nordeste, em geral. A Federação dos Ferroviários da CUT já havia remetido correspondência solicitando uma audiência, porém até o fechamento desta edição, não houve resposta.

As condições precárias que laboram os ferroviários (as) exigem providências imediatas dos gestores para a solução dos graves problemas apresentados.

Participaram do encontro os Sindicatos Ferroviários da Bahia e Sergipe, Tubarão-SC, Central do Brasil-RJ, Bauru-SP e Mato Grosso do Sul, Conselheiro Lafaiete-MG, Piauí, Rio Grande do Norte, Vitória-Minas, Nordeste-PE, Paraíba e Alagoas.



Plenária Estatutária e Reunião do Conselho de Representantes



EM DEFESA DE INVESTIMENTOS DE INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA

O sistema viário (estrutura de transportes) de um país deve ser entendido como estratégico para o desenvolvimento da sua economia e, portanto, do bem social de seu povo e de sua própria soberania.

No Brasil, o sistema de transportes de cargas e de passageiros se estruturou de forma centralizada do modal rodoviário. Enquanto que nos países desenvolvidos maior parte do transporte de cargas é por ferrovias, com 40% do total, e de apenas 30% por rodovias, no Brasil mais da metade, 55,6% do total de cargas, são transportadas por rodovias, ficando as ferrovias com apenas 22,4% do total. No transporte de passageiros essa diferença é ainda maior. Nos países desenvolvidos o modal ferroviário/metroviário é responsável por 60% do transporte de pessoas, enquanto que no Brasil a concentração é de 97% no rodoviário, ficando o ferroviário/metroviário com apenas 3%.

Entre as causas da tamanha distorção em nossa matriz de transporte estão às pressões da indústria automobilística para a valorização do transporte rodoviário e a falta crônica de

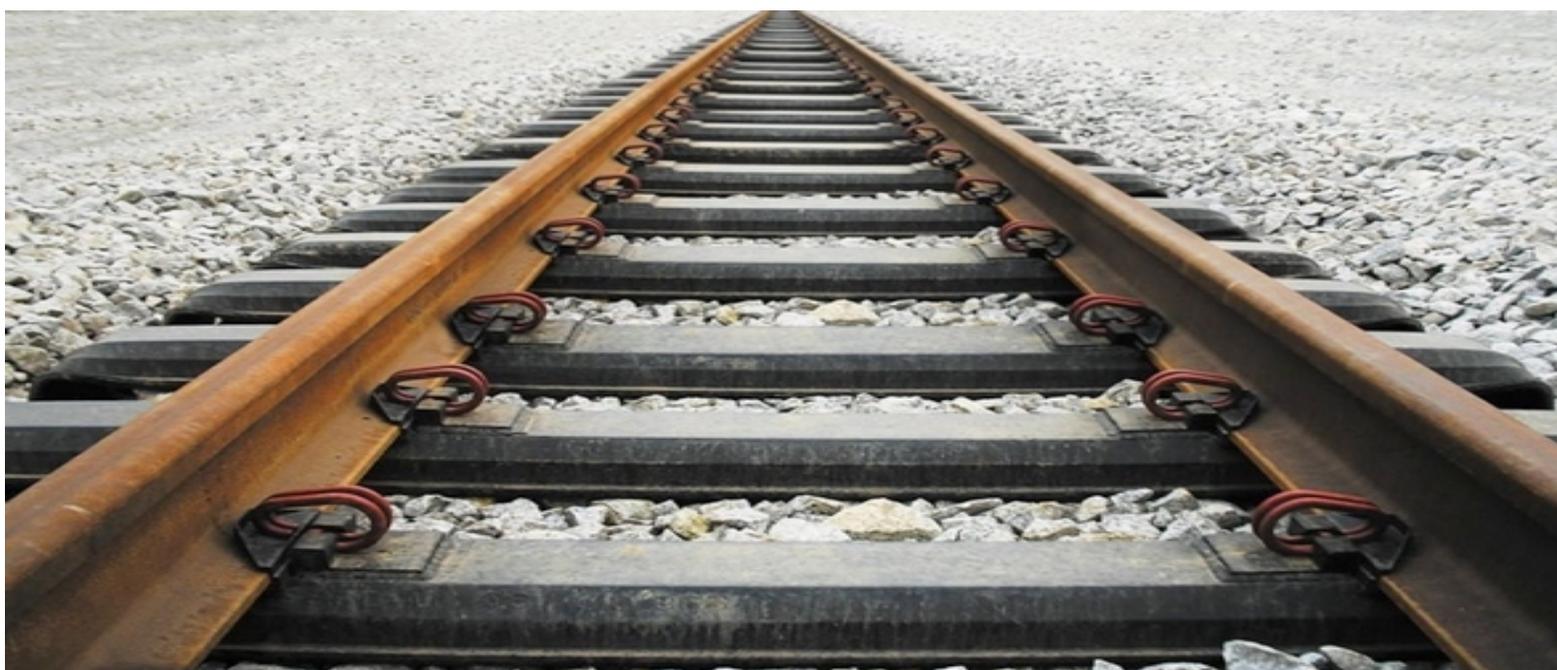
capital, que favorece investimentos em rodovia que, apesar de menor custo para implantação, tem um custo social econômico extremamente maior. Com 1,8 milhão de veículos de cargas, 377 mil transportadores autônomos e cerca de 10.500 empresas de transportes disputando um mercado onde impera a livre competição, as consequências são rodovias sobrecarregadas e precárias. Sem conseguir atingir índices positivos de eficiência no transporte de cargas, gera um desperdício avaliado em US\$ 150 milhões de dólares anuais e onera de forma significativa os custos dos produtos brasileiros, reduzindo a competitividade do país.

Com o ingresso na atividade de transporte de cargas totalmente liberado, isto é, não depende de qualquer concessão ou autorização prévia, o resultado tem sido a pulverização de muitas transportadoras e de profissionais autônomos e, ao mesmo tempo, uma grande concentração de menos de dez empresas com faturamento acima de R\$100 milhões ano. Como consequência, atualmente há um

superdimensionamento da frota em relação às reais demandas, resultando na desvalorização do frete, com preço muito próximo do custo, o que dificulta a competitividade de outros modais, em particular o ferroviário, e, a integração dos transportes, mesmo a longa distância.

Essa situação leva as grandes operadoras a adotarem uma logística de atuação, com o foco centrado no transporte de curta e média distância, objetivando otimizar custos, o que impõe ao rodoviário autônomo a disputa pelos percursos de longa distância, composto em sua grande maioria de cargas de baixo valor agregado, com fretes que minimamente cobrem os custos, precarizando ainda mais as condições de via e trabalho. Reflexo desse cenário pode ser constatado no início de 2014, com as paralisações dos caminhoneiros na região Sul e Sudeste.

Esta concentração do modal rodoviário em detrimento do ferroviário ampliou-se depois de 1996, com o processo de privatização/concessão da malha ferroviária do País para a





iniciativa privada. Nestes 19 anos de operação privada nas ferrovias a participação do modal ferroviário na matriz de transportes caiu de 20 para 18%. Se retirarmos o transporte de minério, a participação do modal gira em torno de apenas 7%. Isto quer dizer que na movimentação de cargas gerais no mercado interno, representado pelo transporte de produtos e insumos industrializados, a participação das ferrovias é de 7% (ainda assim, para atender corredores de exportação), contra 91% da modalidade rodoviária.

Do processo de privatização não resultou somente a redução da participação ferroviária no sistema de transportes do país, mas também o sucateamento de infraestruturas ferroviárias até então instaladas, furtos de patrimônio da RFFSA – trilhos, vagões, peças de locomotivas - e a demissão em massa de ferroviários, atualmente em torno de 14 mil, sendo que em 1996 o número chegava a 47 mil trabalhadores(as).

Aos ferroviários(as) atualmente na atividade, as condições são de excessivas jornadas de trabalho, principalmente de maquinistas, chegando a 16 horas diárias, além da precarização das condições de trabalho pela introdução da monocondução – operação de comboios ferroviários somente por um maquinista - por algumas operadoras privadas, como a FERROBAN, ALL, FCA/VLI, MRS-Logística e VALE. O estarrecedor é que o

financiamento dessas ações nas operadoras privadas é feito com o dinheiro público, via empréstimos do BNDES e FIFGTS, ou então, porque os principais acionistas são fundos de pensão como a PREVI e a FUNCEF, que recebem aporte de recursos públicos, além de terem seus presidentes indicados pelo governo federal.

Além do desrespeito às Normas de proteção, Acordos e Convenções Coletivas de Trabalho, vem se intensificando cada vez mais a introdução da terceirização em atividades tipicamente ferroviárias, constituindo o que denominamos de “crime organizado no setor ferroviário”, pois, a maioria das empresas terceirizadas não registram os empregados, não cumprem as normas de proteção à saúde do trabalhador, além de lesarem a Previdência e o FGTS.

Registra-se, também, o assédio moral a que são submetidos os trabalhadores, com o único objetivo de intimidar o constranger a livre organização dos trabalhadores, cipeiros(as) e diretores(as) sindicais e os mais combativos(as) são penalizados(as) com suspensões de contratos, transferências e até demissões.

A realidade do transporte e cargas não é diferente no setor de passageiros. A CBTU – Companhia Brasileira de Trens Urbanos está estagnada desde o processo de estadualização. O governo federal trabalha para

conceder o restante de sua malha urbana para a iniciativa privada via PPP – Parceria Público-Privada. A questão é que o sistema de gestão privatizada das ferrovias atende única e exclusivamente os interesses dos grandes grupos que dirigem as empresas, sustentados por dinheiro do BNDES, FGTS e FAT.

Frente a esta situação, os(as) delegados(as) do 12º CONCURTO deliberaram:

a) pela defesa da reimplantação de uma Rede Ferroviária Nacional, de caráter público e estatal, com atribuição de planejar, regular, operar e manter o sistema nacional ferroviário, tanto no setor de cargas quanto no de passageiros. Para isso, defende, também, a criação de um novo Plano Nacional de Viação, Transportes e Mobilidade, que tenha como matriz de transporte o modal ferroviário;

b) pela defesa da integração imediata dos diversos entes do Estado (ANTT, EPL, CBTU, VALEC) como política governamental, com o objetivo de garantir uma malha ferroviária, sob controle estatal, no rumo da implantação de uma empresa ferroviária nacional, de caráter público e estatal, com a atribuição de planejar, regular, e manter o sistema nacional ferroviário, tanto no setor de cargas quanto no de passageiros.



Quantidade de acidente no trabalho preocupa os metroferroviários



Acidente entre metrô e trem na Zona Sul de Teresina (Foto: Magno Bonfim/TV Clube)

Diante de grandes desafios enfrentados pelos trabalhadores ferroviários, um vem chamando grande atenção nos últimos tempos: o descaso das companhias com os trechos metroferroviários. Medida que vem causando inúmeros acidentes, inclusive, com vítimas fatais.

Como foi o caso do desastre ocorrido no dia 11 de novembro de 2015, entre o trem de carga da Transnordestina e o Metrô de Teresina, que levou a óbito dois companheiros - o maquinista do metrô Gilvan Soares de Brito e o auxiliar de maquinista da Ferrovia Transnordestina Logística (FTL), Gilvan Camelo da Silva. Ambos dirigentes sindicais. Outro funcionário do metrô, Aderson Luiz do Nascimento, que pulou do trem, foi hospitalizado e passa bem. Ainda não foi confirmado o que motivou o acidente, mas os indícios apontam uma falha na comunicação entre a Companhia Metropolitana de Transportes Públicos (CMTP) e a Transnordestina Logística.

Pessoas próximas do maquinista revelaram que o mesmo havia falado do medo de ocorrer alguma tragédia por causa da falta de segurança e estrutura no sistema ferroviário de Teresina.

Este não foi o único acidente envolvendo o sistema em 2015 na cidade. No dia 2 de outubro, o metrô de Teresina e um ônibus se chocaram no cruzamento de duas avenidas. Em abril, um motociclista teve o braço esquerdo esmagado ao ser atropelado pelo metrô quando trafegava por uma rua.

Bahia, Sergipe e Rio de Janeiro

Nos estados da Bahia, Sergipe e Rio de Janeiro também sobram ingredientes para o abandono. Os trechos são administrados pela concessionária FCAVLI. Centenas de vagões vivem estacionados, entregues ao relento. Faltam investimentos em manutenção, onde se necessita, urgentemente, da substituição dos trilhos e dormentes podres na via permanente, ultrapassados há anos. Não é à toa que, apenas neste ano na Bahia, aconteceram mais de 10 descarrilamentos de trens com vagões a trabalho da empresa.

Todo esse absurdo acontece graças à medida intempestiva da ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres, quando editou a Resolução nº 4.131/13, que autoriza a empresa a proceder à desativação e devolução dos trechos ferroviários da Bahia, Sergipe e Rio de Janeiro.

Não bastasse a falta de segurança dos trabalhadores, essa portaria está provocando demissão em massa de trabalhadores. Apenas em 2015, cerca de 200 foram demitidos.

É lamentável a postura displicente de um órgão que tem como primícia fiscalizar os contratos de concessão e arrendamento firmados pela FCA e o Governo Federal.

Expediente: Federação Interestadual dos Trabalhadores Ferroviários da CUT - FITF/CNTT/CUT. CNPJ: 12.675.296/0001-20.

Endereço: Rua Pedro Gomes de Carvalho, nº 270 – Oficinas – Tubarão/SC - CEP 88.702-060

E-mail: sindferr@bol.com.br Fone/Fax: (48) 3622-0436, 3622-1835

Todas as matérias publicadas são de inteira responsabilidade da Diretoria Executiva. **Jornalista Responsável:** Rodolfo Ribeiro - DRT/BA - 3452

Diagramação: Rodolfo Ribeiro. **Sindicatos Filiados:** Sindicato dos Ferroviários de Tubarão-SC, Bahia e Sergipe, Alagoas, Zona Central do Brasil, Bauru, Mato Grosso do Sul, Conselheiro Lafaiete-MG, Paraíba, Nordeste, Espírito Santo/Minas Gerais, Piauí e Maranhão, Pará e Tocantins.

Tiragem: 8.000