



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

Rua Cussy Junior 3-40 Centro - Bauru/SP – Fone (14) 32236642 – email: sinferrobru@uol.com.br

TRILL



No mês de abril os trabalhadores da empresa Tril, tiveram uma perda significativa em seus salários e os prepostos da empresa, vieram atribuir ao sindicato a responsabilidade, o que não é correto, se tivéssemos esse poder, a TRILL estaria cumprindo o acordo assinado no todo.

Estamos cobrando solução urgente, inclusive aguardando uma reunião com os gestores para discutir folha de ponto, diárias, horas e tíquete extras que compõem o ACT assinado.

Os trabalhadores tem que ter claro que patrão não da nada de graça, e as conquistas vem através da organização e muitas lutas. Os patrões sempre implantarão no meio da categoria discórdia e desinformação, para quebrar a unidade.

O sindicato existe para defender os interesses dos trabalhadores e seus filiados, ressaltamos que na empresa Trill, embora tenhamos muitas fichas de filiação ainda não encaminhamos pois, queremos resolver primeiramente o cumprimento do Acordo Coletivo de Trabalho.

A empresa nos disse que esta aguardando informações de campo do Sr Lary para serem levantadas as questões acima citadas e marcar a reunião para soluções dos problemas, manteremos todos informados.

Aposentados complementados Rede

Foi assinado acordo 22/23 com a Valec, e os trabalhadores da ativa já estão recebendo. O mesmo é repassado aos aposentados e pensionistas que tem a complementação e o reajuste de 5%, está na folha de maio, que será pago em junho. Os atrasados de maio de 22 até abril de 23 deverá ser pago em folha suplementar, mas, não esta confirmado até a data. Assim que for definido, divulgaremos.

O acordo deste ano (2023) esta sendo negociado e estamos aguardando retorno dos órgãos responsáveis da nossa pauta



A Malha Oeste, antiga Noroeste do Brasil, foi a primeira a passar para a iniciativa privada em maio de 1996, esta em processo de relicitação. Como o assunto é de interesse de todos, no verso deste boletim, tem a nossa carta aberta, falando desse processo.

O Brasil TREM JEITO!!!!

CARTA ABERTA:

UM PAÍS FORA DOS TRILHOS

O Sindicato dos Ferroviários de Bauru e Mato Grosso do Sul (Nordeste do Brasil) com Base territorial a partir de Bauru Estado de São Paulo até Corumbá e Ponta Porã no Estado do Mato Grosso do Sul, se fez presente nas audiências públicas convocada pela ANTT para discutir, ouvir e apresentar as propostas de interesse dos trabalhadores e do povo, em defesa da ferrovia, patrimônio público, hoje arrendado para a RUMO.

O estudo apresentado resumidamente pelos técnicos da ANTT sugere uma renovação da concessão por 60 (sessenta) anos com investimento de mais de 18 bilhões de reais, com renovação da frota, tração e vagões, recuperar oficinas e instalação de um novo CCO (centro de controle operacional) também aponta para mudança de bitola de 1m para 1.60m e erradicação do ramal de Campo Grande a Ponta Porã, em relação à contrapartida, está em fase de estudos e não compõem o projeto ainda e vai ser coletada as solicitações.

Essas duas audiências também contaram com a presença em peso de representantes do Estado do MS, Governo estadual, representantes da assembleia legislativa, prefeituras e empresários do MS, e bem como com representantes da cidade de Bauru. As principais falas convergiram para manutenção da bitola métrica que colocaria de forma mais rápida a ferrovia para operar. A demanda de carga é muito grande e a ferrovia é essencial, pois, as rodovias estão saturadas no MS, o desativamento do Ramal de Ponta Porã também não agradou ninguém.

Pelo Sindicato foi dito que falta no Brasil uma política Nacional de transporte para planejamento a longo prazo. Dissemos que Ferrovia não concorre com a Rodovia, elas se completam. Essa ferrovia tem enorme potencial de carga, porém o projeto só aponta para o porto de Santos, não levando em consideração os Países vizinhos do Mercosul que operam com bitola métrica.

Com a privatização das Ferrovias em 1996, mais de sessenta por cento delas estão abandonadas ou sub utilizadas, as que operam de forma satisfatória são corredores de exportação. O transporte de cargas gerais, com maior valor agregado, foi abandonado pelas ferrovias com a privatização, interferindo diretamente nos custos dos alimentos da mesa do povo. É também essencial a retomada dos trens de passageiros de longo percurso como forma de prestar um serviço a sociedade, além de aproximar a ferrovia e moradores das cidades, o que obrigaria as operadoras a manter uma via permanente segura, evitando abandono. Dissemos também que a troca de bitola paralisaria a ferrovia, criando um custo maior, pois teria que mudar os raios de muitas curvas, extrapolando a faixa de domínio, podendo ser mais uma obra que começa e fica paralisada por anos. Questionamos também a relação do contrato de concessão assinado em 96, e o novo marco regulatório das ferrovias (Lei 14273 de 21), também do direito de passagem que deve ser regulado pelo governo e não pela concessionária, que detém o controle (isso afastaria possíveis interessados) e principalmente como ficará a indenização prevista no contrato de concessão pelo desmonte, sucateamento, dilapidação da nossa ferrovia. Lembrando que o estudo aponta reposição de locomotivas, vagões, oficinas e CCO.

Quando privatizada em 1996, tínhamos em operação 65 locomotivas com uma frota de mais de dois mil vagões, oficinas em plena operação espalhadas ao longo da linha e também um CCO, que comandava a nossa circulação, uma via que circulava com uma média de velocidade de carga de 55km hora de Bauru a Arapuá, e 45 até Corumbá com 1900 ferroviários, hoje, somos um pouco mais de 300 trabalhadores diretos e terceirizados.

QUEM PAGARA POR ESSE CRIME CONTRA O PATRIMONIO PUBLICO?

**Departamento de Comunicação. Coordenador: Roberval Duarte Placce. Jornalista responsável e
Edição eletrônica: Tatiana Calmon MPT 0078045/SP E-mail: sinferrobru@uol.com.br –
Fone (14) 3223-6642 - <http://www.sindferroviariosbauru.com.br>**