



Processo judicial: ENTRE NIVEIS, de 1992 (DIFERENÇAS)

Conforme publicamos na Linha Direta nº 18 e na nossa página digital www.simerj.org.br, essa ação transitou em julgado o que significa dizer que vamos re-

ceber os valores correspondentes, restando para tanto o Juiz liberar o alvará pois o valor está depositado em Juízo. De novidade temos uma reunião marcada pelo Juiz

competente, na Vara correspondente, no dia 08/12 com a presença das partes, sindicato e empresa, para definir a forma que será pago os valores a cada um dos beneficiários.

Dirigente sindical reintegrado

Foi reintegrado judicialmente o Conselheiro Fiscal do Simerj, Controlador de Operação, Sydnei Silvério, demitido em 2007, de forma arbitrária e ilegal e também por perseguição política pelo administrador de plantão da época. Esse admi-

nistrador hoje não está mais na empresa e os custos da ação serão pagos pelos contribuintes; mais um caso para aumentar o já enorme passivo da empresa, pena que os responsáveis pela demissão não sejam chamados pessoalmente à lide. Para nós do Sindicato trata-se

de um resgate, apesar da demora e do desgaste, de um companheiro que tem uma ficha profissional irrepreensível e que muito nos honra com a sua participação em nossa direção, sinalizando que lutar sempre vale a pena, mesmo que seja por vias judiciais.

O SIMERJ CONVIDA SEUS ASSOCIADOS E FAMILIARES PARA NOSSA CONFRATERNIZAÇÃO DE FINAL DE ANO. DIA 18 DE DEZEMBRO DE 2015 A PARTIR DAS 13:00H.

***SERVIREMOS UM DELICIOSO ALMOÇO, BEBIDAS E SALADA DE FRUTAS.**

***TRENZINHO COM PIPOCA, PIZZA E HAMBURGUER.**

***VOCÊ QUE TEM FILHOS(AS) COM IDADE ATÉ 10 ANOS É NECESSÁRIO QUE NOS FORNEÇA O NOME E IDADE DA CRIANÇA ATÉ DIA 15/12, POIS O PAPAÍ NOÉL VAI ESTAR NO SIMERJ AS 17:00h PARA CONFRATERNIZAR E DISTRIBUIR BRINDES. A SUA PRESENÇA É FUNDAMENTAL!**

FELIZ NATAL E FELIZ ANO NOVO!

RUA SANTA AMÉLIA, 41 / PRAÇA DA BANDEIRA-RJ

Companheiros Metroviários

Estamos chegando ao fim de mais um ano onde conseguimos acumular algumas realizações e também frustrações, como acontece em geral em todos os anos, isso não quer dizer que não devamos ter e manter as nossas esperanças de um mundo melhor; para isso lutamos toda a vida e só sairemos dessa rotina com bastante luta. Não desistimos até agora. Esse foi um ano em que, na nossa avaliação, prevaleceu a intolerância e o conservadorismo, mas nem sempre foi e nem sempre será assim. Podemos e devemos agir para mudar e melhorar essa situação, só depende de nós. A vida é feita de lutas: vitórias e derrotas; ela é boa, sem dúvida, mas é dura, só não podemos pensar que só é boa para os outros.

Continuemos em frente, apesar de às vezes parecer que não, pois um passo para trás pode ser uma estratégia em seguida conseguirmos dar vários à frente, só o futuro dirá.

Um grande abraço com saúde física e mental para todos os metroviários e famílias.

HEBER FERNANDES DA SILVA

Presidente do Simerj

LINHA DIRETA



Publicação Oficial do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transporte Metroviários, Veículos Leves sobre Trilhos e Monotrilhos do Rio de Janeiro - SIMERJ
Gestão 2015/2017 - Filiado à FENAMETRO

www.simerj.org.br - simerj@simerj.org.br - tel.: (21) 2532-0331 03/12/2015 Nº 20

Rua Santa Amélia, 41 - Praça da Bandeira - CEP. 20260-030 - Rio de Janeiro

O sistema metroviário carioca

A empresa Cia. do Metropolitan do RJ - METRÔ foi criada em 1968 e as obras iniciaram nos anos 70; a operação comercial em março de 1979. A partir de 1983 começou um esvaziamento econômico (Governos Brizola e Moreira), até o governo Marcelo Alencar, 1995-1998, quando foram investidos cerca de R\$ 800 milhões, totalizando R\$ 7 bilhões de investimentos do Estado no sistema, segundo levantamento feito pelo Jornal do Brasil, preparando a empresa para a concessão. O leilão aconteceu em 1997 ao preço mínimo de R\$ 25 milhões e arrematado pelo Consórcio OPORTRANS formado Banco Opportunity (sócio majoritário) e a COMETRANS da Argentina, com um lance R\$ 296 milhões sendo, 20% à vista e o restante em 240 meses, o maior ágio já praticado em um leilão desse porte em todo o país.

Após 10 anos a concessionária, a pedido do Governo Sergio Cabral, apresentou o projeto da chamada Linha 1A, com o trem da Linha 2 circulando também na Linha 1. Esta proposta já havia sido recusada outras três vezes e nela a con-

cessionária afirma que com a tal ligação, mais a compra de 19 novos trens, melhoria do fornecimento de energia e da sinalização; construção de duas novas estações: Cidade Nova e Uruguai conseguiria transportar 1,5 milhão de usuários/dia

O Governo disse que a Concessionária iria custear todo o projeto. Havia uma projeção de receitas futuras de 30 anos, sendo 10 anos que restavam do contrato e mais 20 anos de prorrogação.

O cálculo das receitas foi feito utilizando-se o valor da tarifa e multiplicando pelo número de usuários a serem transportados nos próximos 30 anos, encontrando o valor de um bilhão e cinquenta milhões de reais.

Um detalhe relevante: toda a projeção foi realizada com o número de 500 mil usuários/dia mesmo no projeto constando que transportariam 1,5 milhão de usuários/dia. Grande parte dos gastos neste projeto não são da Concessionária, mas do BNDES. Hoje transporta 850 mil usuários/dia. Logo após a prorrogação do contrato o controle da Concessionária foi vendido para o atual

Tudo isso sabendo-se que é um projeto provisório e mais caro que o original e definitivo, que é a ligação Estácio, Carioca e Praça XV.

Existe no projeto que ai está um

grande prejuízo para Estado, para o Município do RJ e para a própria Concessionária. Na época foi dito pelos técnicos do setor que o projeto iria limitar a capacidade de crescimento da oferta do sistema. Se não vejamos: Hoje o intervalo de partida nos terminais Uruguai, General Osório e Pavuna não podem ser inferiores a 4,5 minutos, quando poderia ser de 1,5 minutos ou seja, triplicaria a capacidade do sistema. Temos também na Linha 2 plataformas com extensão para trens com oito carros aumentando em mais de 30% a capacidade do sistema.

Está em fase de conclusão a Linha 4 que agravará ainda mais as dificuldades operacionais, devido a extensão e a dependência equivocada que uma linha tem da outra. A execução da obra começou em junho de 2010. Na época, o projeto previa 16 quilômetros de linhas ao custo de R\$ 5,6 bilhões, estimativa da Fundação Getúlio Vargas - FGV e, posteriormente, com o detalhamento o custo foi majorado para R\$ 8,8 bilhões e agora chega a R\$ 10,3 bilhões. Em abril de 2014, o governo do Rio conseguiu incluir

continua na página 2.



continuação da matéria de capa.

a Linha 4 na lista oficial de obras da Olimpíada. Com o custo por km a R\$ 643 milhões, tornando-se o mais caro do mundo, batendo o seu próprio recorde olímpico e ganhando a medalha de ouro na modalidade de majoração/custo. Lembramos que não foram construídos Centro de Manutenção e Centro de Controle, pois serão usados os mesmos já existentes no sistema atual.

Quanto a Linha 3 que não consegue nem sair do papel apesar das seguidas promessas em campanhas

dos candidatos a muitos anos. O mais racional seria, ao invés de fazer 20 kms isolados do outro lado da Baía de Guanabara e terminar com a linha nas barcas já saturadas hoje, seria dar continuidade a Linha 2 a partir da Praça XV mergulhando sob a baía e ligar a Linha 3. Resumindo é muito mais viável construir 3 kms sob a baía e mais 5 kms em Niterói do

que 20 kms somente em Niterói, em tese ligando nada a lugar nenhum. É incomparável a relação custo benefício

De repente descobriu-se que existe outra estação em Carioca e abandonada. Só podemos entender isso como uma chacota e um desrespeito à inteligência alheia. Em todo esse imbróglio o estado perdeu bilhões e ainda impôs a toda a sociedade poluição, desconforto e outros prejuízos incalculáveis.

A um passo para a chibatada

Esta matéria é mais uma das diversas escritas pelo sindicato, e mostra a continuidade das práticas de assédio moral de líderes de algumas áreas como Material Rodante. Uma empresa que se diz moderna e, que em pleno século 21 continua a ter uma postura pequenez. Onde os líderes se acham os donos da verdade ou de seu pedaço, acredite!

Há alguns dias esses senhores veem exigindo que os companheiros dessas áreas façam o registro de cada saída da área, até aí tudo bem.

O que é estranho é efetuar registro no momento em que eles vão ao banheiro ou até mesmo quando vão beber água.

Daqui a pouco essas figurinhas vão querer saber se o PEÃO fez o número 1 ou número 2!

Não se admira pessoas que usam dessas atitudes, queiram mais aparecer por um projeto inteiramente pessoal, não acreditamos que as gerências da empresa tenham conhecimento dessas práticas assediosas de suas lideranças.

Segurança Operacional: marcada reunião com o MetrôRio

Diretores do sindicato representantes do setor de Segurança Operacional informam que está marcada reunião com a empresa ,dia 09/12 às 15hs no CA para tratar dos seguintes assuntos: básico da segurança, ocorrências com músicos, escala de final de ano, descumprimento de acordo coletivo na área de segurança e outros. Estaremos trazendo as informações dessa reunião através do Linha Direta ou por meio de outra forma impressa antes do término deste ano, pois

sabemos das dificuldades operacionais em que os AS's se encontram atualmente, além da ciência de que ha uma demanda de problemas substâncias, porém deslumbramos um comprometimento maior por parte da empresa na resolução dos mesmos. Em virtude, desta vez do rápido agendamento para esta reunião, estaremos já no dia 9, solicitando uma novo pré-agendando de reunião, para comunicação da

solução dos problemas mais graves, e por entendemos que hoje a segurança metroviária passa por um período muito crítico e por conta disso infelizmente não será possível solucionar todos os problemas expostos em uma única reunião. Solicitamos os companheiros do setor de segurança que façam contato com o sindicato ou com um dos seus representantes, antes do dia 9, caso queiram colocar mais alguma demanda ou sugestão a serem encaminhadas.

1º de Dezembro: Dia Mundial de Luta contra a AIDS
3 de Dezembro: Dia Mundial do Portador de Deficiência



A canibalização e o sucateamento dos trens Mafersa e Alston já são uma realidade! Agora é a vez dos trens chineses.

O Simerj vem constantemente denunciando no seu comunicado oficial, Linha Direta, a prática usada pela Concessionária MetrôRio, pelo que se vem fazendo com alguns dos trens de fabricação Mafersa e Alston.

Primeiro como vem sendo realizado a manutenção preventivas em alguns carros de trens antigos, com a constante falta de material para os trens. Já que existe uma clara vontade dos seus gestores de sucatear os trens antigos entregues pelo Estado à Concessionária em abril de 1998.

Recentemente estacionaram

um trem nas proximidades da Preventiva, com isso fazem desses trens um almoxarifado para a retirada de equipamentos, sucateando a canibalização em pleno vapor. Essa prática usada na gerência de Material Rodante, não vai garantir uma excelência na manutenção dos trens e, mais uma vez acontece o desrespeito com os trabalhadores.

Será que a agência certificadora que concede o ISO 9001 tem conhecimento desses fatos?

E referente aos desconhecimentos dessa turma sobre as reais condições dos equipamentos de testes elétricos, eletrônicos e mecânicos?

Primeiro, um péssimo cenário, há três anos surgiu outro cenário, aparentemente de modernidade, rapidez e confiabilidade. Isso não passou de uma grande ilusão, para isso vamos relacionar alguns itens, começando pelos parabrisas dos trens chineses, hoje, tem algum em estoque? É claro que NÃO! E para o caso de troca quando tiver?, Quando houve algum tipo de treinamento para a equipe, juntamente com fabricante? NUNCA! Existem reserva de equipamento de ar condicionado no estoque para o trem chinês? NÃO! E os carros com problemas de caixa ou truque, o que se faz? Manda o truque completo para China, se espera a conclusão da montagem da prensa que já dura mais de dois anos, ou deixa o trem chinês parado no CM?

Voltando aos vidros de parabrisas dos trens chineses, verificamos que existem vários parabrisas embaçados ou trincados, com isso dificultam a visibilidade dos condutores de trem. Isso está sendo noticiado já algum tempo pelo sindicato.



FORA DE SERVIÇO: trens estacionados no pátio do MetrôRio.

Conselho dos Aposentados

Eleição da Amap para o biênio 2016-2017, dia 09/12/2015,

na sede do Simerj, a partir de 9h30. A apuração acontecerá ao término da eleição.

A Confraternização de Fim de Ano dos Aposentados e Pensionistas acontecerá no mesmo dia e local após a divulgação do resultado da eleição.