

CARTA DE INTENÇÕES DA CATEGORIA METROFERROVIÁRIA

07 DE MAIO DE 2025



SINDFER
SINDICATO DOS FERROVIÁRIOS DO ES E MG

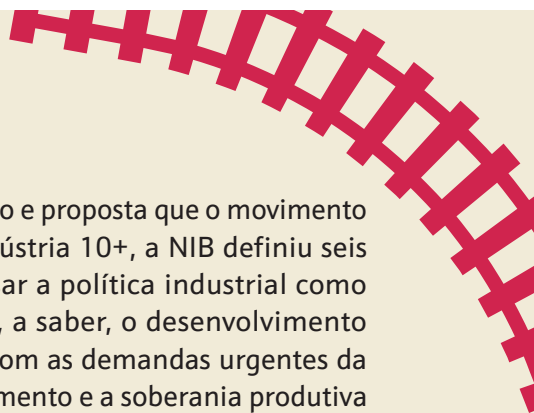




Nós, representantes dos trabalhadores e trabalhadoras da cadeia produtiva metroferroviária brasileira, após nos reunirmos em Seminário Nacional realizado no Auditório do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias dos Espírito Santo e Minas Gerais – SINDFER-ES/MG no dia 27/04/2024, vimos a público manifestar nossa preocupação com este setor econômico, cuja importância estratégica foi incluída na Nova Indústria Brasil (NIB).

O Seminário, de formato híbrido, contou com a participação de várias entidades sindicais vinculadas ao setor e abordou a configuração da cadeia produtiva metroferroviária no Brasil, discutindo os planos futuros do Governo Federal para a ampliação da malha ferroviária e identificou os principais desafios enfrentados pelos trabalhadores (as) e as possibilidades de atuação sindical.

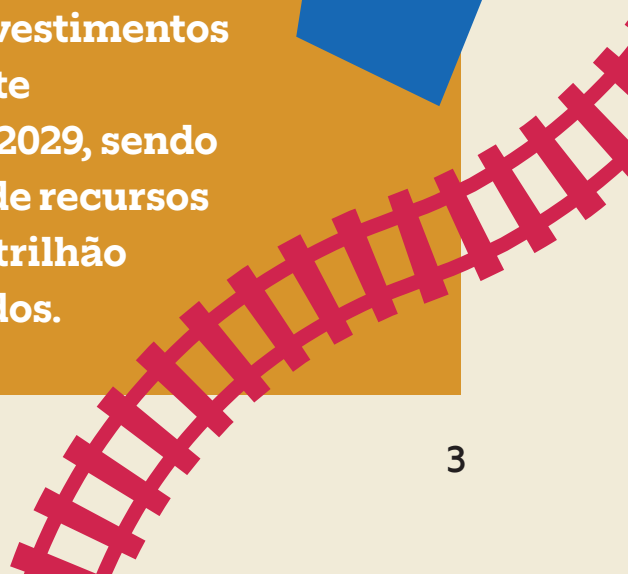
O Governo Federal definiu, em seu Plano de Ação, que a NIB é uma política sistêmica de longo prazo, interagindo com outras políticas e tem como um dos objetivos o estímulo do progresso técnico, da produtividade e competitividade nacionais, gerando empregos de qualidade.



Assim, em consonância ao diagnóstico e proposta que o movimento sindical elaborou, a partir do Plano Indústria 10+, a NIB definiu seis missões estratégicas, cujo mote é pensar a política industrial como meio para alcançar determinados fins, a saber, o desenvolvimento social amplo, dialogando diretamente com as demandas urgentes da população brasileira, garantindo o provimento e a soberania produtiva de bens e serviços necessários para elevação do padrão de vida.

Deste modo, a missão nº 3 da NIB foi definida como Infraestrutura, saneamento, moradia e mobilidade sustentáveis para a integração produtiva e o bem-estar nas cidades. Esta missão abrange a indústria metroferroviária. Recentemente, as metas aspiracionais para 2026 e 2033 foram revistas e **três cadeias produtivas definidas** para a missão 3, a saber:

- 1.** Cadeia produtiva dos sistemas de propulsão;
- 2.** Cadeia produtiva de baterias elétricas;
- 3.** Cadeia produtiva Metroferroviária.



Os anúncios de investimentos somam atualmente R\$ 1,66 trilhão até 2029, sendo R\$ 606,01 bilhões de recursos públicos e R\$ 1,06 trilhão de recursos privados.

Por sua vez, o seminário sindical realizado no Espírito Santo, destacou a importância da indústria metroferroviária para o Brasil, **ênfatizando a necessidade de renovação da frota, inclusão dos trabalhadores na formulação de políticas públicas e fortalecimento da indústria como um motor de desenvolvimento econômico e sustentável.** Foi ressaltado que a legislação deve acompanhar o ritmo dos projetos ferroviários para garantir sua continuidade e eficácia.

Além disso, **o sistema de trilhos tem papel fundamental na mobilidade diária de 9 milhões de passageiros no Brasil.** Porém, das 27 capitais, apenas 12 têm sistemas de metrô. O sistema metroferroviário foi responsável pelo emprego formal de 38,2 mil pessoas, sendo 29,7 mil contratados diretos e 8,5 mil terceirizados.

Entre 2013 e 2022 houve crescimento de 5,4% neste segmento, partindo de 64.531 trabalhadores em 2013 e atingindo 68.024 em 2022. Se consideramos os trabalhadores metalúrgicos, que produzem vagões, locomotivas, peças e acessórios ferroviários, temos o total de 73.691 trabalhadores.



Visando contribuir para a diminuição do efeito estufa e a emissão de CO², foi realizado um levantamento pelos trabalhadores sobre o transporte de minério no Porto de Tubarão/ES, abordando diversos aspectos da operação: tipo de transporte utilizado, distância percorrida (em quilômetros), consumo de diesel, tempo gasto, trajeto realizado e a quantidade de minério transportada (em toneladas), conforme está abaixo:

1

Para realizar o trajeto de Minas Gerais ao Porto de Tubarão/ES, utilizando um trem com duas locomotivas e 258 (duzentos e cinquenta e oito) vagões, cada vagão em média, transporta entre 70 e 80 toneladas, o consumo estimado de diesel seria de 14.000 (quatorze mil) litros, em um percurso de aproximadamente 664 (seiscentos e sessenta e quatro) quilômetros, com aproximadamente 11 horas de viagem.

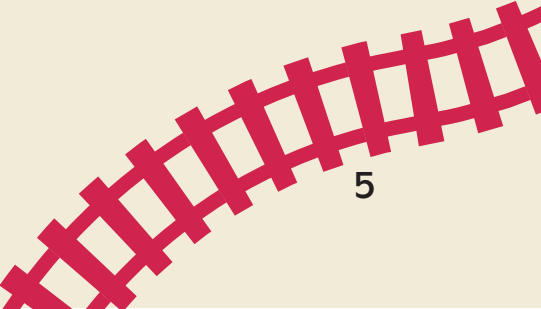
Fazendo um comparativo entre o transporte de minério por caminhão e por trem, para transportar 27.000 (vinte e sete mil) toneladas, seriam necessários 675 (seiscentos e setenta e cinco) caminhões.

2

Já em relação ao consumo de diesel, seria preciso utilizar 3,5 (três vírgula cinco) vezes mais do que o consumo total de um trem, ou seja, aproximadamente 87.750 (oitenta e sete mil, setecentos e cinquenta) litros de diesel para realizar o transporte das mesmas 27.000 toneladas de Minas Gerais ao Espírito Santo por meio de caminhões.

Obs.1: Tanto o Caminhão como o Trem, esses cálculos são somente em um trecho, ou seja, de Minas Gerais a Vitória/ES!!!

5



3

Já em relação a liberação de CO² na atmosfera, segue abaixo os cálculos:

TRANSPORTE DE MINÉRIO COM CAMINHÃO	TRANSPORTE DE MINÉRIO COM O TREM
LITROS DE DIESEL X KILOS DE CO ² EMITIDOS POR LITROS DE DIESEL	LITROS DE DIESEL X KILOS DE CO ² EMITIDOS POR LITROS DE DIESEL
$87.750 \times 2.6 = 228,150 \text{ CO}^2$	$14.000 \times 2.6 = 36.400 \text{ CO}^2$
$87.750 \times 3.2 = 280.800 \text{ CO}^2$	$14.000 \times 3.2 = 44.800 \text{ CO}^2$

Obs.2: no cálculo de 3,2 CO² foi adiciona 0.6 kg de CO² inerente a emissão indireta (extração de petróleo, refino e logística com o transporte/distribuição).

Nesse sentido, considerando a necessidade dos trabalhadores e de suas entidades sindicais participarem do processo de retomada do sistema metroferroviário no Brasil, apresentamos nesse documento propostas e reivindicações, considerando a necessidade de mudanças para milhares de trabalhadores:

1. Máquinas Autônomas:

Visando a proteção e a empregabilidade dos Maquinistas e também a segurança das cidades próximos a linha férrea, garantir que, em eventual máquinas autônomos, que seja garantida a presença do maquinista.



2. Manutenção e Operação pela Concessionária:

A manutenção e operação da malha ferroviária, devem ser feita pela própria concessionária, assegurando padrões adequados de segurança e qualidade.

3. Trens de Passageiros:

Estabelecer uma porcentagem mínima de operação de trens de passageiros diários interestaduais atendidos, concessionárias em parcerias com Estados e Municípios.

4. Transparência nas Alterações Contratuais:

Qualquer aditivo ou alteração no contrato de concessão que impacte os trabalhadores, as Entidades Sindicais devem ser previamente comunicadas. Pois essas entidades sindicais deverão criar comissão para discutir essas mudanças e garantir que os interesses dos trabalhadores sejam respeitados.

5. Os Riscos Ferroviários:

podem ser de natureza climática, biológica, física, ergonômica ou relacionados a acidentes.

6. Garantia de inclusão do piso salarial nas negociações dos ferroviários, como contrapartida para a renovação do marco das ferrovias.

7. Que a produção metalúrgica de locomotivas, vagões peças e acessórios sejam realizados nacionalmente , com garantia de conteúdo local.

8. Implantação de uma Rede Ferroviária Nacional de caráter público e estatal, cuja finalidade se ja planejar, regular, operar e manter o sistema nacional ferroviário que atue no setor de cargas, e passageiros urbanos, integrado a um novo Plano Nacional de Viação, Transportes e Mobilidade, que priorize como matriz o modal ferroviário

9. A construção de Contrato Coletivo de Trabalho Articulado, de caráter nacional, unificando as condições de trabalho e salariais.

10. Que seja decretada a caducidade dos contratos de concessão das ferrovias que não cumpriram as metas estipuladas pelos contratos de arrendamentos, colocando-as sob administração especial do Estado, que deverá assumir suas responsabilidades de controle, planejamento, financiamento, gestão e operação

11. Que seja realizada uma rigorosa auditoria no sistema ferroviário, para que a União seja ressarcida dos eventuais prejuízos provocados pelos operadores privados.

12. Que seja criado, no âmbito do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), o conselho de monitoramento da produção metroferroviária brasileira, com o objetivo de controlar os índices de produção nacional, assim como o financiamento produtivo. O conselho terá na sua composição a representação do governo, trabalhadores e empresários do setor.

13. Que o Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) realize o mo-

onitoramento do trabalho decente, através do acompanhamento do cumprimento dos acordos e convenções coletivas, a partir das informações dos sindicatos dos trabalhadores do setor metroferroviário.

14. Que haja incentivos para a ampliação do investimento em pesquisa, tecnologia e para a produção de semicondutores voltados ao setor ferroviário de modo a que nos tornemos eficientes e menos dependentes das importações, principalmente dos países asiáticos.

15. Que as normas da OIT sejam cumpridas durante as licitações de transporte de cargas ou pessoas, assim como nas relações de trabalho que envolvem a fabricação de conteúdo local.

16. Que os acordos e convenções coletivas sejam cumpridos e que práticas antissindicaís, que ferem o direito à organização dos (as) trabalhadores (as) sejam coibidas.

17. Tempo de vida útil:

Art 1º - A Lei n.º 14.273, de 23 de dezembro de 2021, passa a vigorar com a seguinte redação no § 3º e § 4º do Artigo 37:

Art. 37 – § 3º Os vagões de cargas, tais como, hoppers, gondolas, plataformas e todos aqueles que não transportem produtos perigosos, utilizados em operações ferroviárias deverão ser obrigatoriamente retirados de serviço e substituídos ao atingirem o prazo máximo, conforme os itens a, b, c e d abaixo, contados da data de fabricação:

a. Vagão GDE com chapa semi inox: 30 anos - Justificativa: devido ao desgaste de carregamento e descarregamento, avaria com movimentação com equipamentos de grande porte (escavadeira e pá carregadeira).

b. Vagões hopper (HFD, HFE): 15 anos - Justificativa: carrega grãos, chaparia de aço carbono que tem desgaste muito maior que uma semi inoxidável, a empresa que detém o controle de manutenção não executa uma manutenção de excelência o que ajuda a diminuir o tempo de vida útil.

c. Vagões gondolas carga geral (GFD e GFE): 15 anos - Justificativa: carregam gusa, carvão, coque, matérias diversos que são carregados na maioria das vezes por par carregadeira que gera muito impacto no carregamento, possui chaparia de aço carbono.

d. Vagões plataforma (PMD, PME e PEE): 15 anos - Justificativa: possui piso de madeira e viga central de aço carbono, madeira dura pouquíssimo tempo devido a exposição ao tempo.

18. Adequação à NR 12:

Além das normas técnicas, os vagões deverão estar adequados à Norma Regulamentadora nº12 (NR 12), afim de evitar possíveis acidentes.

19. Conteúdo nacional:

Na fabricação de vagões citados nesta lei, deverá ser priorizado o conteúdo nacional da indústria de vagões e componentes. Vedado a importação de vagões que tenham produção na indústria nacional.

20. Fiscalização da manutenção dos vagões:

A fiscalização dos vagões, além das autoridades técnicas, deverá ser acompanhada e fiscalizada pela representação dos trabalhadores que fazem a operação deste transporte ferroviário.











CALENDÁRIO 2025

JANEIRO							
sem	Seg	Ter	Qua	Qui	Sex	Sáb	Dom
01			1	2	3	4	5
02	6	7	8	9	10	11	12
03	13	14	15	16	17	18	19
04	20	21	22	23	24	25	26
05	27	28	29	30	31		

FEVEREIRO							
sem	Seg	Ter	Qua	Qui	Sex	Sáb	Dom
05						1	2
06	3	4	5	6	7	8	9
07	10	11	12	13	14	15	16
08	17	18	19	20	21	22	23
09	24	25	26	27	28		

MARÇO							
sem	Seg	Ter	Qua	Qui	Sex	Sáb	Dom
09						1	2
10	3	4	5	6	7	8	9
11	10	11	12	13	14	15	16
12	17	18	19	20	21	22	23
13	24	25	26	27	28	29	30
14	31						

ABRIL							
sem	Seg	Ter	Qua	Qui	Sex	Sáb	Dom
14		1	2	3	4	5	6
15	7	8	9	10	11	12	13
16	14	15	16	17	18	19	20
17	21	22	23	24	25	26	27
18	28	29	30				

MAIO							
sem	Seg	Ter	Qua	Qui	Sex	Sáb	Dom
18				1	2	3	4
19	5	6	7	8	9	10	11
20	12	13	14	15	16	17	18
21	19	20	21	22	23	24	25
22	26	27	28	29	30	31	

JUNHO							
sem	Seg	Ter	Qua	Qui	Sex	Sáb	Dom
22							1
23	2	3	4	5	6	7	8
24	9	10	11	12	13	14	15
25	16	17	18	19	20	21	22
26	23	24	25	26	27	28	29
27	30						

JULHO							
sem	Seg	Ter	Qua	Qui	Sex	Sáb	Dom
27		1	2	3	4	5	6
28	7	8	9	10	11	12	13
29	14	15	16	17	18	19	20
30	21	22	23	24	25	26	27
31	28	29	30	31			

AGOSTO							
sem	Seg	Ter	Qua	Qui	Sex	Sáb	Dom
31					1	2	3
32	4	5	6	7	8	9	10
33	11	12	13	14	15	16	17
34	18	19	20	21	22	23	24
35	25	26	27	28	29	30	31

SETEMBRO							
sem	Seg	Ter	Qua	Qui	Sex	Sáb	Dom
36	1	2	3	4	5	6	7
37	8	9	10	11	12	13	14
38	15	16	17	18	19	20	21
39	22	23	24	25	26	27	28
40	29	30					

OUTUBRO							
sem	Seg	Ter	Qua	Qui	Sex	Sáb	Dom
40			1	2	3	4	5
41	6	7	8	9	10	11	12
42	13	14	15	16	17	18	19
43	20	21	22	23	24	25	26
44	27	28	29	30	31		

NOVEMBRO							
sem	Seg	Ter	Qua	Qui	Sex	Sáb	Dom
44						1	2
45	3	4	5	6	7	8	9
46	10	11	12	13	14	15	16
47	17	18	19	20	21	22	23
48	24	25	26	27	28	29	30

DEZEMBRO							
sem	Seg	Ter	Qua	Qui	Sex	Sáb	Dom
49	1	2	3	4	5	6	7
50	8	9	10	11	12	13	14
51	15	16	17	18	19	20	21
52	22	23	24	25	26	27	28
01	29	30	31				

FERIADOS - nacionais e estaduais

01.01	Confraternização Universal	12.10	Padroeira do Brasil
04.03	Carnaval (facultativo)	02.11	Finafos
16.04	Sexta-feira Santa	15.11	Proclamação da República
21.04	Tiradentes	20.11	Dia Nacional da Consciência Negra
01.05	Dia do Trabalhador	25.12	Natal
07.09	Independência do Brasil		

DATAS COMEMORATIVAS

08.03	Dia da Mulher	12.06	Dia dos Namorados
19.04	Dia do Índio	19.06	Corpus Christi
20.04	Páscoa	24.06	Dia de São João
21.04	Aniversário de Brasília	29.06	Dia de São Pedro
22.04	Descobrimento do Brasil	20.07	Dia do Amigo e Internacional da Amizade
11.05	Dia das Mães	10.08	Dia dos Pais
13.05	Dia da Abolição da Escravatura	12.10	Dia das Crianças
05.06	Dia Mundial do Meio Ambiente	15.10	Dia do Professor

Apesar de exaustiva verificação, não nós responsabilizamos por eventuais erros. Para maiores informações visite: [Calendário 2025](#)