



SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS
FILIADO À CUT

128

ANO III
2/JULHO/1993

PORTE PAGO
DR/RJ
ISR 52-237/89



Em 7 meses aeronautas trabalham 2,5 de graça

Veja nas páginas 2 e 3, porque o reajuste mensal é a única forma capaz de salvar o poder aquisitivo dos salários.

Resgatando a presença sindical

O Sindicato Nacional dos Aeronautas, por ser uma entidade de base nacional, e por ser o único sindicato da categoria no país, possui uma grande responsabilidade histórica na defesa dos interesses daqueles que representa. Partindo dessa premissa, a diretoria resolveu dar os primeiros passos na perspectiva de resgatar a presença sindical em pontos geográficos distantes da sede, priorizando no momento duas regiões, a norte e nordeste. Na região norte, onde já temos instalada a Representação Sindical Regional de Belém-PA, foi decidida a reestruturação da nossa regional, eleição do novo secretário da representação, solucionar as pendências administrativas e jurídicas, e renovar as relações com os companheiros da região, em particular, com o grupo de voo da TABA. Para tanto, um grupo de diretores irá para Belém para cumprir todas essas tarefas, inclusive realizando uma assembléia geral extraordinária no próximo dia 07/07, às 18h00 (em primeira convocação) e às 18h30 (em segunda convocação), na sede da regional, onde discutirá democraticamente com a categoria os seus problemas, bem como as medidas que poderão ser tomadas pelo sindicato. Naquela oportunidade, a diretoria dará posse ao novo Secretário da Representação Regional de Belém-PA, companheiro Arão

Cunha Gonçalves Jr, que substituirá o companheiro Luiz Carlos Lima da Cruz, que solicitou o seu afastamento daquela representação sindical. Já em relação a região nordeste, o sindicato resolveu reativar a Representação Sindical Regional de Recife-PE, que terá a sua frente como titular o companheiro Marcos José Teixeira Leite. O companheiro Teixeira já está providenciando a instalação da representação, comprando móveis e utensílios, alugando uma linha telefônica, e estabelecendo contatos com os companheiros residentes em Recife-PE. A nossa representação sindical funcionará em espaço gentilmente cedido pelos companheiros do Sindicato dos Aeroviários de Recife, localizada à Rua Cruzeiro do Forte, 640, Camboim, Boa Viagem-Recife.

Com essa iniciativa a direção espera contar desde já com os companheiros das referidas regiões, no sentido de respaldar a ação sindical, pois na verdade o sindicato é formado por **TODOS NÓS!**

A Diretoria

Assembléia em Belém dia 07/07

Débitos da Vasp prejudicam aeronautas

A Vasp ainda não normalizou o repasse dos valores referentes ao seguro nem das mensalidades do Sindicato. A empresa desconta no contracheque dos aeronautas mas não repassa ao sindicato. Além disso, a empresa deve a correção dos meses de novembro/92

a fevereiro/93, e também não efetuou os repasses de março, abril e maio últimos. O Sindicato lembra mais uma vez que os associados que desejarem manter o seguro devem procurar a entidade para efetuar o pagamento.

Secretaria de Segurança de Voo



Aeronave privada é território nacional?

Ao contrário do que vários colegas pensam, não! Somente a Anv pública o é (e não com uma atividade de caráter público). Anv pública é a militar ou aquela civil que pertencer ao Estado ou estiver a serviço deste. A única exceção é quando a aeronave privada estiver em alto mar ou em Região que não pertença a qualquer Estado. (Art. 3º da lei 7565, 19.12.86, Cód. Bras. Aeronáutico).

O Art. 18º do CBA, diz: o Cmte. de Anv que receber, de órgão controlador de voo, ordem para pousar, deverá dirigir-se, imediatamente, para o aerodromo que lhe for indicado e nele efetuar o pouso.

Art. 89º: Exceto para efeito de salvar vidas, nenhuma Anv acidentada, seus restos ou coisas que por ela eram transportadas, podem ser vasculhados ou removidos, a não ser em presença ou com autorização da autoridade aeronáutica;

Art. 166º: O comandante é responsável pela operação e **segurança** da aeronave. Parágrafo 1º: O comandante será também responsável pela guarda de valores, mercadorias, bagagens despachadas e mala

postal, desde que lhe sejam asseguradas pelo proprietário ou explorador condições de verificar a quantidade e estado das mesmas. Parágrafo 2º: Os demais membros da tripulação ficam **subordinados, técnica e disciplinarmente, ao comandante da aeronave**. Parágrafo 3º: Durante a viagem, o comandante é o responsável, no que se refere à tripulação, pelo cumprimento da regulamentação profissional no tocante a:

- I - limites da jornada de trabalho;
- II - limites de voo;
- III - intervalos de repouso;
- IV - fornecimento de alimentos.

Art. 167º O comandante exerce a autoridade inerente à função desde o momento em que se apresenta para o voo até o momento em que entrega a aeronave, conduzida a viagem. Parágrafo único: No caso de pouso forçado, a autoridade do comandante persiste até que as autoridades competentes assumam a responsabilidade pela aeronave, pessoas e coisas transportadas.

O culpado é o piloto!

Em recente acidente aeronáutico, envolvendo uma grande empresa aérea nacional, prima facie já se podia constatar pelo menos uma deficiência, que provavelmente evitaria o acidente: os três pilotos desconheciam o conceito de Vss (Velocity of Stick Shaker). Corroborou-se nos a deficiência de supervisão de operações na empresa pelo fato de seu ASV (Agente de Segurança de Voo), o elemento SIPAER que acompanhou a investigação preliminar, ter declarado desconhecer este conceito.

Antes de se verem publicados os resultados da investigação, o comandante do voo foi demitido pela empresa.

Resta perguntar: e as demais ações corretivas (se é que foi justa a demissão), foram tomadas pela administração da companhia? Todos seus pilotos já sabem o conceito de Vss, agora, já decorridos vários meses da demissão do **responsável final** quantos (meses) levaram após o acidente para demiti-lo? Se a resposta for negativa, não nos parece que outro acidente, por causas semelhantes (ou não, porque este conceito pode por si só impedir acidentes em outras condições), já **com certeza** ser evitado. E, nem sequer, que o mesmo piloto esteja agora isento

Projeto Conversações

Os procedimentos da tripulação durante o sequestro de aeronaves e a importância do treinamento para estas situações (como no CRM) e de didática para os instrutores, foram os principais tópicos na reunião do **Projeto Conversações**, na terça-feira, dia 29, às 15h, SNA/RIO.

Também foi discutido no encontro a diferença entre SAFETY E SECURITY e, dentre os tópicos levantados, problemas

de, contratado de por outra empresa, cometer falha semelhante.

Se a resposta for negativa, pedimos aos pilotos, que nela trabalham transitória e em cargos de chefia administrativa, que corrijam esta distorção, até porque eles serão também beneficiados. Caso queiram, a SSV (Secretaria de Segurança de Voo) do SNA tem uma publicação específica sobre o assunto a disposição de **todo aquele** preocupado com a Segurança de Voo.

Se a resposta for negativa e assim o permanecer, ou seja, a administração da empresa (incluindo os aeronautas que nela trabalham em cargos de chefia) não se preocupar em difundir o conceito de VSS entre seus pilotos com a mesma presteza que cuidou em demitir, com certeza esta instituição irá solicitar ao Estado, através de seu agente fiscalizador, o cumprimento deste dever do Departamento de Instrução do Operador. Mas, a mais absoluta certeza, mais uma vez ficaremos com aquela sensação de que, na realidade mesmo, **o piloto é apenas instrumento ("bode expiatório") de um sistema empresarial que se preocupa apenas com o aspecto econômico, relegando o técnico e o social.**

com radar enfrentados em várias aerovias brasileiras e a deficiência do esquema de busca e salvamento. Lembrou-se o acidente do Boeing VMK, no Mato Grosso, frisando-se que o problema da cominação dos acidentes não é o tempo necessário para execução das medidas corretivas cabíveis. A próxima reunião será na terça, 06/07, às 15 h, no SNA/RIO.

Uma das contas mais importantes da Contabilidade Social de um país é seu Produto Interno Bruto, conhecido como PIB. O PIB nada mais é que a soma dos valores de tudo aquilo que foi produzido por uma determinada economia no período de 1 ano. A maneira pela qual se distribui esse valor global entre as classes sociais, na forma de renda, é um indicador do grau de equidade existente naquele país.

Nos países mais desenvolvidos, ou menos injustos socialmente, a chamada distribuição funcional da renda guarda, aproximadamente, a seguinte proporção: os trabalhadores, através de seus salários, apropriam-se de 2/3 da renda nacional, e os capitalistas, através de seus lucros, apropriam-se do 1/3 restante.

Segundo a publicação Dieese, "Anuário dos Trabalhadores" no Brasil, um dos países de renda mais concentrada do mundo, a relação é praticamente a inversa: apenas 1/3 vai para os trabalhadores e o restante é apropriado pelos detentores de capital.

Em que pesem todos problemas que afligem a nossa economia, pode-se atribuir ao processo inflacionário crônico do país senão a causa, certamente o principal meio pelo qual se deu essa perversa redistribuição da renda.

A grosso modo, o processo pode ser descrito da seguinte maneira: os salários (a renda dos trabalhadores), baseados em acordos de periodicidade anual e/ou aprisionados por Legislações Salariais de arrocho, perdem diariamente seu valor real face à alta contínua dos preços das mercadorias. Além disso, os trabalhadores ao receberem suas remunerações, seja por desinformação, seja por falta de acesso ao sistema financeiro, retém as parcas sobras de seus orçamentos em dinheiro, dinheiro este que perde valor todos os dias.

Por sua vez, os empresários que têm como fonte de sua renda (os lucros) a venda de suas mercadorias, detém o controle dos preços e conseguem com isso garantir o valor real de seus rendimentos. Na verdade há um aumento desse valor, o que explica a transferência de renda dos

Encarte Especial
Dia a Dia 128 - 02/07/93



FAD

Receita do Sucesso

Uma administração correta supera limites. Diante de uma crise sem precedentes na aviação e no país, a Administração do Fundo Auxílio Desemprego (FAD) garantiu a execução dos princípios da entidade, criou novos benefícios para a categoria, reformulou sua sede (inclusive informatizando), gerou novas fontes de receitas, organizou a mudança dos estatutos e ainda construiu um prédio de 12 apartamentos com a criação da Carteira Imobiliária. Leia, nas páginas a seguir, como tudo isso foi realizado e conheça os planos do FAD para o futuro.

*"Poucas categorias no Brasil conseguiram criar um Fundo Auxílio Desemprego como fizeram os aeronautas. Isso é prova de organização.
Parabéns a categoria"*

Walter Barelli - Ministro do Trabalho - Durante a 48ª Conferência da Ifalpa



Uma nova fonte de recursos

A tão propalada crise na aviação, atinge o FAD. O momento permite uma reflexão sobre os verdadeiros fatos. Quando, em fevereiro de 1992, ao iniciarmos esta nova fase do FAD, não avaliamos os chamados "acidentes de percursos" por total falta de elementos para eventuais processos alternativos.

Na ocasião, o FAD, pela primeira vez desde a sua fundação em 1985, passou por análise atuarial, com os dados até então disponíveis. Daí surgiu esboço do nosso atual Estatuto. Podemos, com certeza, afirmar que os dados hoje são bem diferentes daquela ocasião. Todos os participantes foram os avalistas deste novo conceito. Deu certo.

Apesar da atual crise, cujo reflexo nos atinge através da **redução do número de participantes ocasionado pelas demissões no setor, perda do poder aquisitivo da categoria, inflação constante e elevada e a atual política salarial danoso em todos os sentidos**, o FAD fez cumprir a sua finalidade.

Hoje, buscamos novas soluções. O atual momento requer novos posicionamentos. A atual administração do FAD, com seu suporte administrativo informatizado, tem condições, com serenidade, de buscar novas soluções; certamente passaremos por uma imediata reavaliação atuarial, pois o atual quadro é totalmente diferente. As poucas críticas recebidas, contrariam o nosso progresso, já confirmado. Em apenas 16

meses, obtivemos um grande salto de qualidade. Somos hoje reconhecidos. A Carteira Imobiliária implantada **por sugestão da análise atuarial elaborada**, confirmou todas as previsões e avaliações. Hoje, podemos dizer, com toda a certeza e segurança, que foi a melhor opção. Queiram ou não nossos críticos, a Carteira Imobiliária possibilitará, já a partir do mês de setembro, provisão superior a prevista na arrecadação dos participantes empregados na empresa VASP e outras menores juntas, passando a ser o segundo maior ítem em arrecadação para o FAD, ao longo de 102 meses. Tal fonte alternativa de recursos (hoje prevista para Cr\$ 38.000.000.000,00 corrigidos monetariamente) estará livre de qualquer confisco monetário, planos econômicos ou mudança na Economia Nacional, independente do humor dos nossos repassadores. Tais valores ainda estarão acrescidos de 7,5% correspondente a taxa de administração, juros de 12% a.a. e o adicional de receita aplicado sobre as unidades repassadas e ainda proporcionando o lucro social ao participante adquirente.

É uma **importante fonte alternativa** de recursos, que certamente trará ao FAD, maior **segurança**, tranquilidade e a certeza do cumprimento e aten-

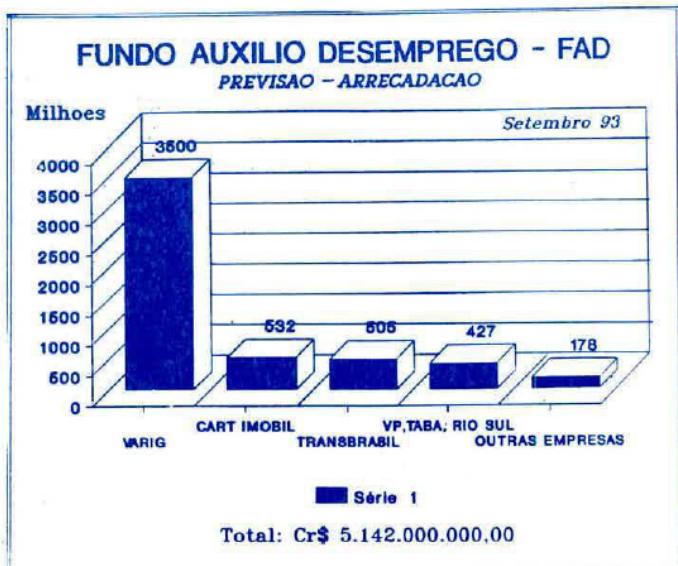
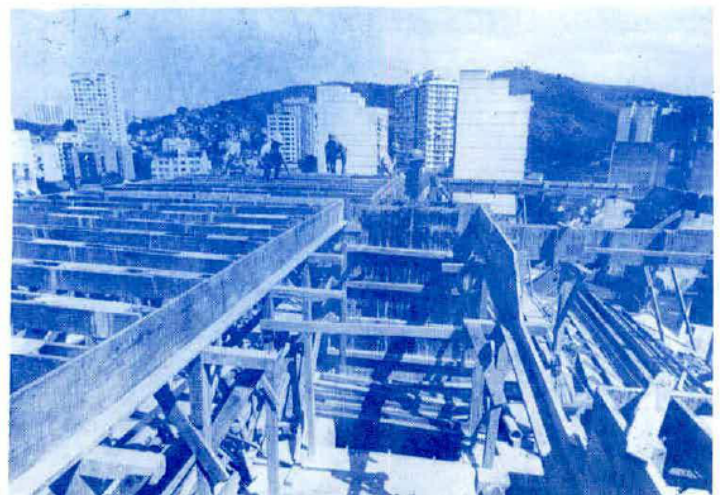
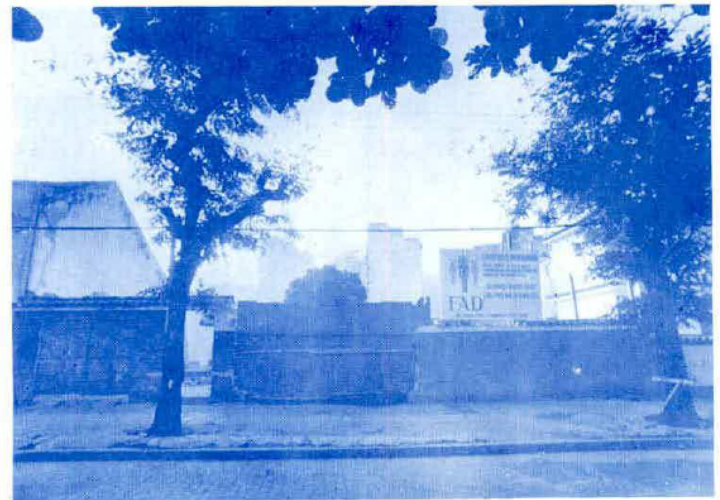
dimento dos nossos compromissos estatutários. Tais condições foram exaustivamente analisadas e discutidas no âmbito do Conselho Curador e com assessorias, confirmando que a alternativa empregada, concluída com sucesso, foi a mais segura e mais rentável.

Em apenas 12 meses de investimento nesta Carteira Imobiliária, cujo conceito, mudou o perfil econômico do FAD, a atual Administração, contou com o apoio da maioria dos participantes para implementar tais mudanças.

Não poderemos elaborar comparações com aplicações de riscos (Bolsa, Ações e B.M.F.). Esta é uma resposta, aos poucos que hoje nos criticam, por termos assumido com responsabilidade, lisura e clareza este novo conceito: foi mais um dogma derrubado.

Por outro lado, iniciamos a busca de uma **alternativa definitiva de recursos para a instituição**. Não podemos esquecer que o FAD também tem o seu papel político, reivindicatório, em apoio aos

Fotos Jorge Nunes



O Atual Estatuto

aeronautas, nossos participantes. Os nossos empregadores sabem perfeitamente o que isto representa.

O atual momento, na visão do Conselho de Administração, é transitório. Saberemos administrar, com a certeza de que nos próximos 60 dias os resultados estarão bem definidos.

Temos a certeza de que com o nosso posicionamento, a confiança e a nossa credibilidade, não serão abalados.

Certamente, a experiência passada nos conduzirá aos novos caminhos, que exigirão de nós um pouco de sabedoria e a conquista de novos desafios.

O atual momento, que exige sacrifícios de todos nós, se reverterá, com certeza, em breve, na constatação de uma nova realidade totalmente segura e consolidada.

Assim, esperamos que todos participem deste novo processo e conceito. O FAD estará sempre aberto a críticas construtivas, sugestões e soluções. Afinal, a nossa categoria de participantes já demonstrou ser bastante criativa. A busca de soluções e a continuidade da instituição dependem unicamente de nós.



Em menos de um ano, o Plano Piloto da Carteira Imobiliária do FAD está em fase final. O prédio tem 12 apartamentos, 2 por andar e fica em Niterói/RJ. O Fundo estuda projetos para outros Estados.

Em 1990, a então diretoria do FAD, sentiu a necessidade de renovar e dar maior dinâmica a Entidade.

Após consultar, sugestões e pesquisa realizada entre os associados surgiu, em 1991, o esboço inicial do atual Estatuto, que deu início a nova fase do FAD.

A assembléia geral dos participantes, em 1992, aprovou as modificações então propostas, onde 77,51% votaram a favor das novas propostas e 13,25% contra qualquer modificação. Ainda apuramos 7,18% com inúmeras sugestões que foram aproveitadas no decorrer da revisão estatutária, que a partir de 02/FEV/92, passou a vigorar e reger a Entidade. Então, o FAD passou a exercer um novo

papel no contexto dos aeronautas. Todo este processo de renovação foi amplamente divulgado e, em nossos arquivos, mantemos todo o material e documentos para eventuais consultas, registrando assim a memória do FAD.

Com o novo Estatuto em vigor a partir de 02/FEV/92, iniciou-se uma nova fase do FAD. A então diretoria passou-se a chamar Conselho de Administração, composto de três membros, e Conselho Curador, composto de nove membros associados, perfazendo um total de doze participantes no Conselho Curador, que passou a administrar, fiscalizar e propôr as novas modificações ora aprovadas.

Benefícios

A reserva de poupança estabelece o maior índice de atualização monetária. O AGSE (Auxílio Garantia Salarial Especial), junto com o CSD (Complementação Salarial por Doença), acrescentou-se um benefício sem custo adicional. O AGS (Auxílio Garantia Salarial) dá ao participante maior segurança para o desempenho da nossa função.

O Conselho de Administração passou a contar com assessorias atuarial, contábil, informática e jurídica. Tais assessorias foram indispensáveis à ocasião, para iniciar essa nova fase.

Iniciou-se o trabalho de levantamento atuarial. A diversificação dos investimentos do FAD (sobra das receitas, após quitação dos compromissos da Entidade), foi direcionada ao investimento a longo prazo, para respaldar novos planos de benefícios, ora implantados, como exemplo, o AGS (Auxílio Garantia Salarial). A análise atuarial, comprovou tal necessidade; obtivemos com resultado, o regulamento da Carteira Imobiliária, aprovado pelo Conselho Curador em 02/FEV/92, anexado ao Estatuto.

Todos os procedimentos e exigências contidos no regulamento da Carteira Imobiliária foram cumpridos, executados sob a vigilância do Conselho de Administração e do Conselho Curador.

O projeto piloto, que ora passamos a chamar, refere-se ao primeiro Empreendimento Imobiliário. A idéia inicial era observar no seu conteúdo, o cumprimento fiel do que foi determinado no Estatuto, com a realização deste primeiro Empreendimento, que entregaremos aos participantes compradores antecipadamente.

Todo o processo de aprovação, durou exatamente 08(oito) meses. O Conselho de Administração e Conselho Curador, reuniu-se neste período, inúmeras vezes, extraordinariamente.

A seleção das Construtoras, foi

exaustivamente questionada e averiguada.

Ao finalizar, obtivemos o credenciamento de três construtoras. Uma foi escolhida pelo Conselho Curador, reunido em 05/05/92

Firmou-se então, entre as partes, um contrato de **Incorporação com preço pré-estabelecido**, sem previsão de reajustes monetários.

O preço final da incorporação do empreendimento, foi repassado integralmente ao participante comprador, perfazendo um total de 9.500 UPF's, assim distribuídos:

8.000 UPF'S preço unidade
800 UPF'S cota terreno
700 UPF'S receita da Entidade

9.500 UPF'S

O cálculo da receita da Entidade por unidade, foi estabelecido, a razão atuarial à época, para provisionar os novos planos, ora implementados, ao longo dos 114 meses (prazo para quitação da unidade pelo participante comprador).

O cronograma de obras e de desembolso dos encargos financeiros, foi fielmente cumprido.

Ocorreram alguns desvios com o percentual atuarial estabelecido, em decorrência da inadimplência de algumas empresas aéreas, que retiveram as contribuições recolhidas. Tal fase foi superada pelo Conselho de Administração. Tais desvios também proporcionaram redução substancial de participantes na Entidade, provocadas pelo grande número de demissões, na crise de empregos, que o setor atravessa. Houve substancial mudança atuarial que atualmente requer da Entidade nova análise e acompanhamento, zelando assim, pela saúde financeira e atuarial do FAD. Assim, o Conselho de Administração entende que a Carteira Imobiliária ora implantada, foi um

Continuação página 3

absoluto sucesso, pois cumprimos a finalidade, executamos fielmente o que determina o regulamento contido no Estatuto, plantamos a semente do FAD para os próximos dez anos, esperamos ver os frutos nascerem e, finalizando, estaremos aptos a determinar a Entidade em novos rumos, totalmente consolidada.

As críticas que ora recebemos, contrariam a maioria que nos elogia, pela capacidade, coragem e principalmente honestidade de princípios e lisura em nossos atos. Abaixo, transcrevemos as cláusulas sobre o preço pré-fixado em unidade padrão de financiamento (UPF) fechado com a construtora escolhida e condições de materiais empregados, onde a mesma afirma cumprir todo o memorial descritivo, elaborado pela assessoria técnica contratada pelo FAD à época da implantação da Carteira Imobiliária:

CLÁUSULAS DO CONTRATO

Cláusula 11 - Inobstante o disposto na cláusula 8(oito) deste contrato, a CONSTRUTORA se obriga a contratar como profissionais técnicos responsáveis pela obra, o engenheiro e arquiteto autor do projeto arquitetônico do edifício, indicados pela CONTRATANTE, ficando certo que tudo correrá às expensas e riscos da CONSTRUTORA que livremente pactuará com os respectivos profissionais as condições da prestação dos serviços, bem como ficarão sob a sua exclusiva supervisão.

Cláusula 19 - Todo material e mão-de-obra e encargos sociais ficam exclusivamente a cargo da CONSTRUTORA, não respondendo a CONTRATANTE perante aos fornecedores nem perante terceiros, nem assumindo a mesma qualquer responsabilidade por multas, salários ou acidentes decorrentes das construções mencionadas ou por ocasião delas, salvo as hipóteses previstas neste contrato.

Parágrafo Único: A CONTRATANTE se obriga a realizar as suas expensas, exclusivamente, os contratos de seguro para cobertura dos riscos referentes a acidentes oriundos de fatos

supervenientes que venham causar prejuízos ao empreendimento, sem culpa ou dolo da CONSTRUTORA, tais como aqueles previstos no parágrafo primeiro da cláusula 23 (vinte e três).

Cláusula 27 - Para execução da obra, ora ajustada pelo regime de empreitada com reajustamento do preço, a CONTRATANTE pagará a CONSTRUTORA o correspondente a 96.000 (noventa e seis mil) UPF - UNIDADE PADRÃO DE FINANCIAMENTO (divulgada pela Caixa Econômica Federal), em moeda corrente nacional, mediante a conversão do valor unitário da UPF vigente na data do efetivo pagamento, da seguinte forma:

A) 19.200 (dezenove mil e duzentas) UPF - UNIDADE PADRÃO DE FINANCIAMENTO, no ato da assinatura deste contrato, representativas nesta data no valor de Cr\$ 396.075.456,00 (trezentos e noventa e seis milhões, setenta e cinco mil, quatrocentos e cinquenta e seis cruzeiros), quitados na data da assinatura deste contrato, através dos cheques de nº respectivos, 001155 e 001154, da Caixa Econômica Federal, nos valores de Cr\$ 300.000.000,00 (trezentos milhões de cruzeiros) e Cr\$ 96.075.456,00 (noventa e seis milhões, setenta e cinco mil, quatrocentos e cinquenta e seis cruzeiros).

B) 76.800 (setenta e seis mil e oitocentos) UPF - UNIDADE PADRÃO DE FINANCIAMENTO, em 17 (dezessete) parcelas mensais e sucessivas da uma, no equivalente a 4.517,65 UPF - UNIDADE PADRÃO DE FINANCIAMENTO, sendo a primeira prestação com vencimento para 05/07/92 e as demais no dia 05 (cinco) de cada mês.

Cláusula 31 - Fica certo que o preço total contratado para a execução da obra por empreitada foi livremente pactuado pelas partes, tendo por base valores atuais sem se incluir, a qualquer título, no preço, qualquer expectativa inflacionária. Desta forma, fica estabelecido que os valores das prestações não poderão ser deflacionados ou reduzidos seja a que for, sob pena de enriquecimento ilícito da

outra parte, punido na forma da lei.

Com cláusulas de responsabilidades para as partes envolvidas.

Neste contrato com o preço fixado previamente, levou-se em conta, o memorial descritivo (materiais) elaborado pela assessoria técnica do FAD.

Os compradores abaixo relacionados, poderão dar o testemunho do êxito da nossa carteira habitacional:

401 - Sandra M.C. Galvão (VARIG)
402 - Hildo Jorge V. Pinheiro (VARIG)
501 - José C. Lavorato Alves (VARIG)
502 - Eliana R. Baars (VARIG)
601 - Francisco C.S. Borges (VARIG)
602 - Ricardo N.A. Farias (VARIG)
701 - Antônio Pierre L.P. Filho (TRANSBRASIL)
702 - Luiz de P. Miranda (VASP)
801 - Jair R. Santos (VARIG)
802 - Gustavo Tamara (VARIG)
901 - Luiz Sérgio Dias (VARIG)
902 - Márcio Vilas Boas (VARIG)

No plano AGSE (Auxílio Garantia Salarial Especial), o FAD, no mês de maio, finalizou o desembolso total no valor de Cr\$ 22.908.000.000,00 distribuídos entre os participantes empregados na empresa TRANSBRASIL, no período de MAIO/90 até MAIO/93, cuja arrecadação neste grupo de participantes proporcionou a quantidade Cr\$ 8.870.000.000,00.

No mês de maio/93, o FAD desembolsou para o Plano AGSE, o total de Cr\$ 526.945.785,85 distribuídos como se segue:

Cr\$ 243.800.860,49 VASP
Cr\$ 283.144.925,36 TRANSBRASIL

Na devolução de Reserva de Poupança, desde o início de 1993, desembolsamos os valores de:

Janeiro	Cr\$ 345.420.489,45
Fevereiro	Cr\$ 338.399.236,36
Março	Cr\$ 254.683.641,74
Abril	Cr\$ 106.828.555,23
Maio	-
Junho	Cr\$ 323.814.072,84

RESERVA DE POUPANÇA

Aos nossos participantes que resgataram neste mês (junho) suas reservas de poupança, temos um esclarecimento público a prestar:

Ocorreram neste período, compreendido desde out/92 a maio/93, várias situações, tais como: importâncias elevadas não repassadas pela empregadores, em algumas empresas, iminuições do nosso quadro participativo de associados e

decorrência de demissões no nosso grupo profissional e, por último, a atual situação econômica dos nossos salários, altamente danosa, provocou um posicionamento do Conselho Administração. Devido a levantamento atuarial, retardamos para junho os pagamentos da reserva de poupança, programados maio. Tais pagamentos, hoje, estão sendo concluídos com as devidas correções, gradativamente, por

ordem de solicitação, não acarretando prejuízo aos participantes.

Pedimos publicamente desculpas pelo atraso ocorrido e transtornos causados involuntariamente.

Lembramos também, que para resgatar a reserva de poupança é necessário apresentar rescisão de contrato de trabalho, com baixa na Carteira Profissional, conforme prevê o Estatuto.

Artigos escritos pelo Conselho de Administração do FAD

Em 7 meses aeronautas trabalham 2,5 de graça

Por Paulo Jager*

trabalhadores aos empresários.

E, no que diz respeito às sobras de caixa das empresas, invariavelmente são aplicadas no mercado financeiro, o que também as preserva e até as aumenta.

Esse processo é tão mais intenso quanto maior e mais rápida é a elevação das taxas de inflação. Com uma inflação de 30% ao mês, a cada dois meses e meio o preço médio das mercadorias duplica. A cada ano esses preços são multiplicados por 23! Se os salários não acompanham este ritmo, de fato, eles estão sendo reduzidos em termos reais.

Não é à toa que diversas categorias já conquistaram o reajuste mensal dos salários. Como metalúrgicos, trabalhadores na construção civil, metroviários, entre outras.

Vamos considerar o caso do setor de transportes aéreos. Numa análise comparativa da evolução dos salários e das tarifas aéreas (que são fonte de receitas e lucros das empresas) veremos que as observações feitas anteriormente encaixam-se "como uma luva".

No período dezembro/92 a maio/93, as tarifas cresceram em média 253,05%. Em igual período os salários variaram no máximo 153,06%. O gráfico I demonstra mais claramente como a receita das empresas aéreas esteve mais protegida que o salário de seus trabalhadores frente à alta dos preços. Certamente o preço dos outros insumos do setor (câmbio, combustível, etc) também evoluíram de acordo com a inflação. De modo que o ajuste ou a "conta" está sendo paga pelos trabalhadores.

O gráfico com a evolução real dos salários nos permite visualizar a dimensão desta "conta". Supondo que o valor real do salário na data-base é o valor que remunera os 30 dias de trabalho no mês, vemos que, mensalmente, recebemos menos que o suficiente para pagar pelos 30 dias. Isto porque a inflação corrói o valor real dos salários. No gráfico, a parte superior das barras corresponde à parte do salário corroída pela inflação. Ou, de outro modo, ao número de dias que teriam sido trabalhados sem remuneração. Assim, para os sete meses entre dezembro/92 e junho/93, estima-se que apenas cinco e meio serão efetivamente pagos. Os outros dois meses e meio

terão sido trabalhados de GRAÇA!

Outra forma, talvez mais evidente, de percebermos o quão perversa é a elevação dos preços sem que os salários a acompanhe, está na observação do comportamento das diárias.

Como se sabe, as diárias para refeição têm reajuste mensal de acordo com a inflação. Este direito está garantido pela CLT.

Pois bem, vamos comparar a evolução das diárias com a evolução dos salários. Façamos o seguinte exercício (como uma pequena provocação): divida o seu salário de dezembro/92 pelo valor da diária naquele mês (que era de Cr\$ 110.000,00). Faça o mesmo com os valores de junho/93 (a diária em junho está fixada em Cr\$ 468.968,00). É líquido e certo que hoje o trabalhador na aviação consegue "comprar" menos diárias que em dezembro/92. O gráfico com a evolução das diárias e salários elimina qualquer dúvida a esse respeito.

Por estes e outros motivos é que se faz inadiável a conquista do reajuste mensal de salários.

*Paulo Jager é economista do Departamento Intersindical de Estatísticas e Estudos Sôcio Econômicos. Presta assessoria aos aeronautas e aeroviários, na subseção do Dieese, instalada na sede da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos, FNTTA.

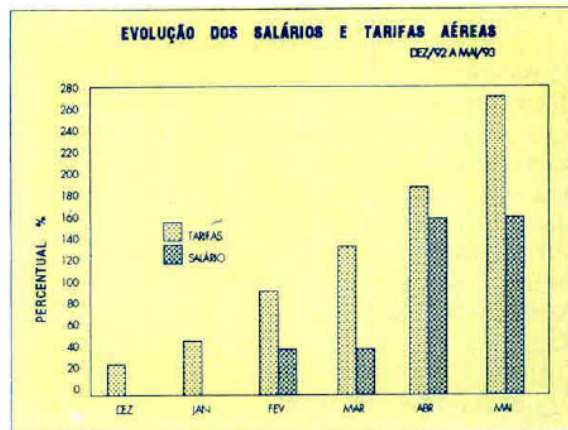


GRÁFICO I

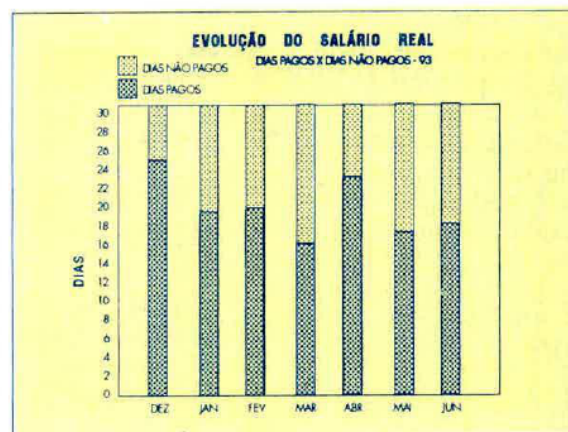


GRÁFICO II

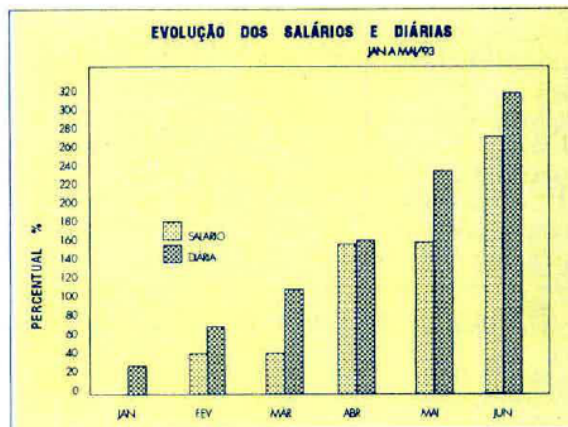


GRÁFICO III

Negociação com as empresas dia 07/07

Conforme já noticiamos, no próximo dia 07, na sede do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias (SNEA) as companhias aéreas responderão à reivindicação dos aeronautas, aeroviários e Federação sobre a adoção imediata do reajuste mensal dos salários. Mantenha-se informado e discuta o assunto no conjunto da categoria. Vamos pressionar. O reajuste mensal é a salvação do poder aquisitivo dos salários.

Conferência sobre Globalização do Transporte Aéreo

O SNA está promovendo em conjunto com a Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos (FNTTA) uma Conferência/Debate a respeito da Globalização do Transporte Aéreo, no próximo dia 15 de julho, em local e horário a serem definidos. A Conferência é um evento preparatório para o Congresso promovido pela Federação Internacional de Trabalho (ITF) que será realizado, em Buenos Aires, sob o mesmo tema, nos dias 20, 21 e 22 de julho.

A Conferência será dividida em dois painéis, o primeiro, "Globalização da Economia", terá exposição da economista Maria da Conceição Tavares, o segundo, "Globalização da Aviação", dividido em três subtemas: Posição da América Latina; Posição do Brasil e Reflexo no mercado de trabalho.

O segundo painel conta com a participação da Dra Marina Donatto, Secretária Geral da Coordenação Latino Americana de Aviação Civil (CLAC) e um representante do Ministério da Aeronáutica/DAC a ser indicado. Após cada painel serão realizados debates junto aos participantes. No próximo boletim serão divulgados o local e o horário da Conferência. E também reproduziremos um texto publicado no jornal Estado de São Paulo "Vem aí a era das megaempresas", com alguns comentários do Sindicato. Na edição 129 também publicaremos outro texto: "Estado quer controlar aviação nos EUA".

Ronda nas Associações

APVAR

Em assembléia realizada nos últimos dias 15, 16 e 17, em POA, SAO e Rio, pela Associação de Pilotos da Varig, APVAR, ficou decidido o fim do Compromisso de Máxima Produtividade assumido há cerca de 16 meses entre os pilotos e administração da empresa. O grupo ressalta que não acredita ser possível uma máxima produtividade quando não há reciprocidade por parte da empresa, que tem descumprido não só a Convenção Coletiva, como a Regulamentação Profissional e a própria CLT.

ACT

A Associação de Comissários da Transbrasil, ACT, se reuniu, no último dia 21 de junho, com a Diretoria da Empresa, para discutir dentre outros tópicos, escala de voo e demissões. Durante o encontro a Associação obteve uma vitória, conquistando um lugar no Conselho Interno de Disciplina da Empresa (CID), tendo direito a voz e a voto. A Associação está encaminhando para reverter as demissões ocorridas nos últimos dois meses.

ELEIÇÕES ACVAR

Teve início nesta quinta-feira, dia 01 de julho, e vai até o dia 06, as eleições da nova Diretoria da Associação de Comissários da Varig, ACVAR. São seis os postos de votação: sede/Rio, sede/SAO, Despachos Operacionais dos Aeroportos Santos Dumont, Guarulhos e Congonhas, das 9h às 18h, e a subsele AIRJ, das 6h às 24h.

Três chapas estão inscritas: **Chapa 1:** Bruno Paganela (presidente), Sérgio Dias (vice-pres.); **Chapa 2:** Jim Pereira (presidente), Fadel (vice-pres.); **Chapa 3:** Caetano Santos (presidente), Dayse (vice-pres.).

Estão aptos a votar todos os associados que estiverem contribuindo no mínimo há seis meses, até a data de votação. A apuração será realizada no dia 07/07, a partir das 10 horas, na sede da Associação no Rio, à Av. Presidente Franklin Roosevelt, 39 Grupo 610/612, Castelo. A posse está marcada para o dia 06 de agosto, em local a ser estabelecido.

AIDS. Por que não?

Por Carlos de Lima*

No primeiro instante esta pergunta deve chocar aos menos avisados. Mas, me pergunto porque não conviver pacificamente como estigma da doença.

Tenho ouvido, alarmado, e até chocado, companheiros que por desinformação soltam verdadeiras pérolas sobre a doença e, principalmente, sobre as formas de contágios.

Mais alarmante ainda é saber que o Sr. Ministro da Saúde descredenciou o Hospital Gafrée e Guinlle como Centro de referência para Tratamento da Aids.

Caso os companheiros não saibam, no Gafrée, vários companheiros aeronautas têm recebido tratamento decente, apoio psicológico e moral para enfrentar a discriminação e a

falta de sensibilidade por parte, inclusive, de alguns médicos das empresas aéreas que não têm tido a menor ética para com os companheiros HIV.

Recebi vários telefonemas de companheiros perguntando o que o SNA poderá fazer para ajudar ao Gafrée. Eu respondo não é o SNA, mas todos nós juntos podemos ajudar a salvar o Gafrée e a todos que dele dependem para sobreviver com dignidade.

Estamos lançando a campanha: **UMA DIÁRIA PARA O GAFRÉE.** Será distribuído nos DO's no DIA A DIA (ao lado) um formulário para ser preenchido e devolvido através das caixas do SNA nos DO's autorizando o desconto de uma diária por mês, durante dois meses, a serem doadas à Direção do Hospital Gafrée e Guinlle para serem usadas no tratamento e na pesquisa de combate à AIDS.

É uma questão de honra e dignidade de nossa categoria reagir a esse letargismo em que nos encontramos com as questões sociais, principalmente se lembrarmos que o número de companheiros necessitando de ajuda, amor e solidariedade é enorme. Não podemos fingir que não temos nada a haver com isso.

Lute, compareça com a sua solidariedade!

O mundo só será transformado se participarmos e quisermos colaborar para isto!

* É diretor do Sindicato Nacional dos Aeronautas

SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

Nome _____

Matrícula Sindical _____

Empresa _____

Matrícula Funcional _____

Autorizo descontar sobre meu salário, em folha de pagamento, uma diária por mês, durante dois meses, a favor da Campanha **UMA DIÁRIA PARA O GAFRÉE**

Data ____/____/____ Assinatura _____