



Dia a Dia

35

ANO I
19 DE SETEMBRO DE 1991

Sindicato Nacional dos Aeronautas - filiado a **CUT**

CONVENÇÃO COLETIVA

Aeronauta falou, "tá falado"

Começam a chegar as primeiras respostas da pesquisa que o sindicato está fazendo para levantar as reivindicações dos aeronautas para a pauta a ser negociada com as empresas na renovação da Convenção Coletiva. O tempo corre contra a gente. Responda o questionário e envie para o SNA. As assembleias para a elaboração da pauta serão nos dias 25 e 26 de setembro, 01 e 02 de outubro, na sede do SNA no Rio e em todas as Representações Regionais, sempre às 15 horas.

CATEGORIA SE MOBILIZA

Pilotos de Pernambuco se filiam ao SNA e querem Representação Regional

Os pilotos de Recife estão dando um exemplo de mobilização, justamente quando os aeronautas começam a se preparar para sua convenção coletiva. Um total de 42 pilotos comerciais das empresas regionais, do Governo de Estado e de particulares enviou um abaixo assinado ao Sindicato Nacional dos Aeronautas solicitando filiação do grupo.

A mobilização do grupo não fica apenas na filiação. No abaixo-assinado, enviado primeiramente para o Sindicato dos Aeroviários de Pernam-

buco, os pilotos reivindicam a criação de uma Representação do SNA no Recife e até sugerem endereço: na própria sede do Sindicato dos Aeroviários, situada em Boa Viagem.

O Sindicato já tomou providências. O comandante Collares, diretor do sindicato, já entrou em contato com o Sindicato dos Aeroviários de Pernambuco e marcou uma reunião com o grupo, no Recife, às 9hs do próximo dia 30. O objetivo é discutir com os pilotos a viabilidade de se criar uma nova Representação do SNA, em Pernambuco.

A 5ª Conferência Nacional de Aviação Civil, Conac, é o evento mais importante da aviação a ser realizado ainda este ano, de 04 a 07 de novembro próximo, no Sheraton de Janeiro) e promovida pelo Departamento de Aviação Civil, DAC. Convidada a participar do evento, a Federação Nacional de Trabalhadores em Transportes Aéreos, FNTTA, coordenará as representações sindicais com assento já garantido na Conferência e nos grupos de trabalho, com direito a voz e voto da mesma forma que o governo e as empresas, conforme foi acertado com o Brigadeiro-do-Ar Carlos Sérgio Sant'Anna César - Chefe do Sub-Departamento de Aviação Civil do DAC.

O programa de organização da Conac prevê quatro comitês de Transporte (Internacional; Nacional; Transporte Aéreo não Regular) e três conferências (Área Técnica; Recursos Humanos; Infra-Estrutura Ae-

DAC acerta na mosca

FOTO LUCIANA TANCREDO



SIGMAR MALVEZZI - Pós-graduado em Psicologia Organizacional, professor do Instituto de Psicologia da Universidade de São Paulo e da Fundação Getúlio Vargas, dedica-se a pesquisas em humanização do trabalho. Recentemente, desenvolveu uma pesquisa sobre o desempenho dos pilotos da Vasp, abrangendo aspectos sócio-comportamentais dos pilotos brasileiros. O prof^o Sigmar fará palestra sobre "Recursos Humanos na Aviação", no 5º Conac, por solicitação da FNTTA.

ronáutica). A qualificação dos aeronautas e aeroviários nestas instâncias será encaminhada pela Federação, da mesma

forma que os temas que a categoria pretende debater. Para definir a organização da participação, no dia 24 será realizada

uma reunião na Federação, às 14 horas.

Na Conferência "Recursos Humanos", o professor Sigmar Malvezzi, da Universidade de São Paulo, abordará o tema em nome dos aeronautas e aeroviários, por solicitação da Federação. Além disso, o SNA apresentará um conjunto de princípios a serem preservados na mudança da atual Regulamentação Profissional da categoria.

O Sindicato também solicitou ao Brigadeiro César livre acesso às bibliotecas do Instituto de Aviação Civil, IAC, e do Sub-Departamento Técnico, STE. O brigadeiro, que conversará sobre o assunto com o IAC a fim de mover resistências as consultas, pediu ao sindicato uma lista de nomes das pessoas que consultarão a biblioteca do STE do DAC. O Cmte. Fábio Goldenstein coordenará os trabalhos da Comissão Técnica, que serão apresentados pelo SNA durante a 5ª Conac.

Vasp não negocia com comissários

FOTO FERNANDO MICELI

* por Herbert de Souza

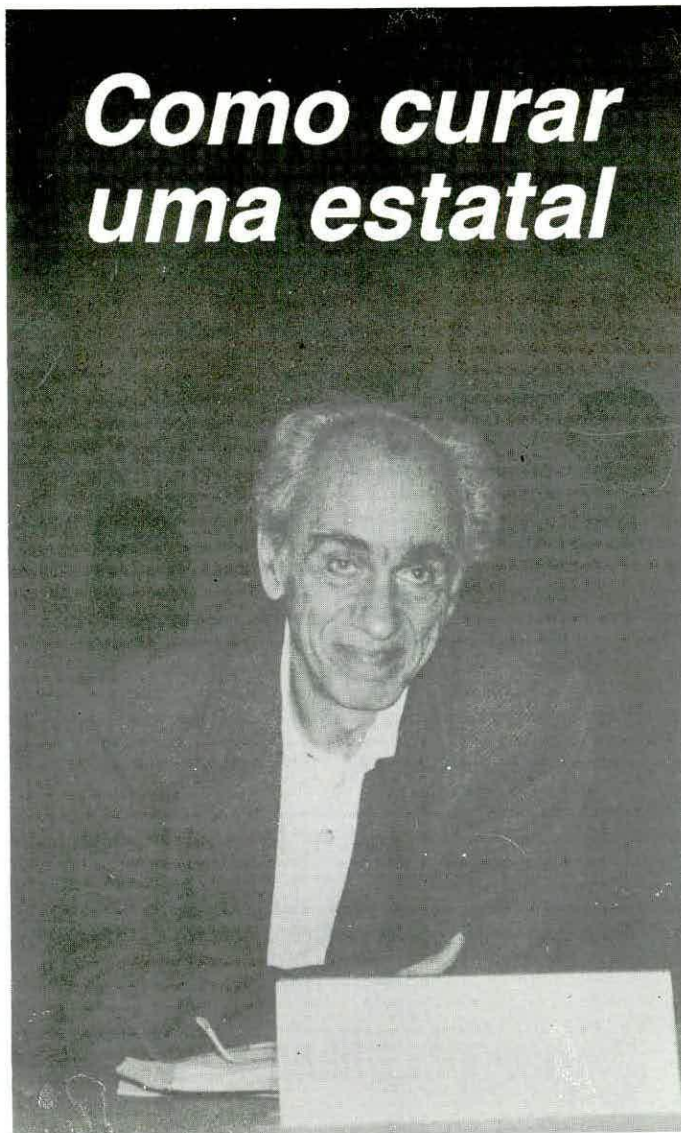
Há muitos meses, escrevi um artigo sobre como matar uma estatal, receita que estava sendo colocada em prática pelos últimos governos da República de forma sistemática e insana.

De lá para cá, a situação das estatais e do serviço público em geral se deteriorou, configurando uma crise que pode levar a economia e o País ao caos. Nenhuma sociedade resiste à paralisação ou à destruição dos setores do petróleo, mineração, telefonia, eletrecidade e transportes, onde se concentram exatamente as empresas estatais, sem falar da situação caótica da saúde e da educação para completar o quadro.

O drama das estatais reside basicamente no fato de que o Estado as imobilizou: deixaram de ser empresas para serem somente Estado. Elas têm direção mas quem manda em todas elas é o presidente da República. A direção não pode decidir sobre os preços de seus produtos e serviços, nem sobre os salários de seus funcionários e trabalhadores. A direção das estatais não dirige, sofre e se desmoraliza. Não foi por acaso que a Petrobrás teve em um ano cinco presidentes. Na verdade, não temos empresas estatais, temos empresas presidenciais. O Brasil pode ser um desses raros casos onde o presidente da República é dono das empresas do Estado e tem nelas um instrumento direto de sua política.

Imobilizadas pelo Estado, as empresas estatais, no entanto, atuam no mercado mas não podem responder aos seus estímulos, nem se defender como o fazem todas as demais. Sendo Estado, deixaram de ser empresas e estão morrendo na asfixia financeira (as dívidas e a ausência de investimentos), administrativa e fundamentalmente nas suas relações trabalhistas (a degradação total dos salários dos trabalhadores). Nesse quadro, as estatais estão destinadas à morte e, na ausência das estatais, o Brasil tem diante de si um quadro imprevisível de deterioração social e político.

Amarradas a uma União que se afunda, as estatais constituem hoje um grande *bateau mouche* na baía do Brasil. Estão morrendo como Estado e



Como curar uma estatal

como empresas, pela mão do presidente da República e longe do mercado.

Dentro dessa lógica não há saída, nem solução. Para se salvarem, essas empresas devem se desatrelar da União, devem deixar de ser estatais para serem públicas. Devem sair da linha direta da presidência para a autonomia de entidade pública, ter gestão própria, co-gestão que implique a participação ativa de seus trabalhadores, fiscalização e controle do poder público via Congresso, governos estaduais e municipais e associações da sociedade civil. Devem voltar a ser empresas e poder determinar os preços de seus serviços e produtos de acordo com o mercado e não com a vontade do funcionário ou

presidente de turno. Devem ter liberdade de determinar os salários de seus trabalhadores de acordo com a situação financeira da empresa, como o fazem todas as empresas. Podem e devem também constituir um fundo de solidariedade entre empresas públicas em condições de socorrer aquelas que atravessarem períodos de crise ou que tenham que subsidiar uma parte do custo de seus serviços e produtos.

Como todos sabemos, as estatais estão afogadas em dívidas, algumas reais e outras impostas artificialmente a elas. Até que se estabeleça o novo estatuto da empresa pública, é necessário uma ampla negociação que congele essas dívidas por um tempo até que elas voltem a funcionar

como empresas e não como armadilhas financeiras.

A cura das estatais está na inovação de seu estatuto político e administrativo: devem ser empresas públicas e não empresas estatais, voltadas e administradas pelo interesse público. Como empresas públicas estarão controladas por formas inovadoras de participação da sociedade e do próprio Estado. Deverão ter autonomia, direção própria, planejamento de longo prazo, estratégias de desenvolvimento, capacidade de inovação tecnológica e o mercado como critério de seu próprio desempenho. Uma empresa pública tem o interesse geral da sociedade como seu objetivo, existe para produzir em função do bem-estar do conjunto da sociedade e não para produzir lucro para uma minoria de acionistas ou proprietários.

Essa mudança pode se dar através de uma ampla articulação nacional que tenha o Congresso como centro e como eixo da mudança. Podemos dar um passo à frente e sair do estatismo autoritário para a recuperação do caráter público das instituições estatais, democratizando o Estado ao invés de destruí-lo. Nessa mudança, os trabalhadores podem participar como cidadãos e como membros ativos de suas empresas, apropriando-se de suas empresas como instituições voltadas para o bem de todos e superando o espírito corporativo que tem ajudado a matar as estatais distanciando-as dos interesses gerais da sociedade.

As empresas estatais nessa nova modalidade serão públicas, autônomas, auto-gestionárias, solidárias com o desenvolvimento do País. Fiscalizadas pelo Estado e pela sociedade, estarão atuando segundo as condições dadas pelo mercado na determinação de seus preços, salários, desenvolvimento tecnológico e investimentos.

Assim como devemos continuar a tarefa de democratização do Estado e da sociedade, chegou a hora de salvar as estatais pelo caminho da democratização. Chegou a hora da empresa pública. Chega ao fim a empresa presidencial, que morre asfixiada longe da proteção do Estado e do dinamismo do mercado.

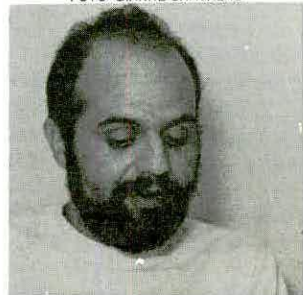
* Sociólogo, é Secretário do Instituto Brasileiro de Análises Sociais e Econômicas - IBASE

SNA recebe formulário para carteira da IFALPA

A diretoria de Relações Internacionais do SNA está recebendo os formulários de associados filiados à *International Federation of Airline Pilots Associations* (IFALPA) interessados em sua carteira internacional de identidade. O formulário foi encartado na última edição do **Informativo para Pilotos**, já enviado pelo correio para a categoria, mas caso seja necessário basta entrar em contato com o sindicato e um novo formulário será enviado.

Até o momento, 35 pilotos já solicitaram a carteira. É bom lembrar que se o número de pedidos for maior, menor será o custo de produção. A diretoria de Relações Internacionais está sugerindo que o documento seja confeccionado com material de primeira qualidade, como cartão de PVC inquebrável, já que é uma carteira internacional. Além do formulário, o piloto deve enviar duas fotos 3 X 4, em cores, com nome e matrícula sindical legível no verso.

FOTO GIANNE CARVALHO



Énio Borges é diretor de Relações Internacionais do SNA

Você é do Aerus?

Há muito tem crescido de importância a necessidade de uma rediscussão sobre um sistema de previdência para aeronautas e aeroviários. O Governo tem caminhado no sentido de privilegiar a previdência privada e recuar nos benefícios da previdência oficial. Através da FNTTA e sua participação no Conselho de Curadores do AERUS estamos ampliando a discussão mas pretendemos fazer não só uma avaliação sobre o AEROS-VASP, mas abrir debate sobre como achar solução para o grande número de aeronautas que não tem acesso a nenhum destes institutos, mas que se preveem com o poder aquisitivo da aposentadoria.

A Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos é um órgão que congrega a representação sindical dos trabalhadores em aviação, tendo como objetivo principal a defesa dos interesses dos ativos e inativos em todos os campos de sua atuação.

Dirigimo-nos a você para informá-lo, embora correndo o risco de sermos repetitivos, que esta entidade participa do Instituto AERUS de segurança social com representação no Conselho de Curadores do Órgão.

Atualmente, é membro efetivo daquele conselho JOSÉ CAETANO LAVORATO ALVES, atual presidente da FNTTA e do Sindicato Nacional dos Aeronautas, sendo suplente Roberto Dantas, tesoureiro da FNTTA e atual presidente do Sindicato Nacional dos Aeroviários.

Sendo a finalidade da representação dos trabalhadores no Conselho do Instituto, zelar pelo interesse dos profissionais já afastados da atividade e também dos atualmente ativos, colocamo-nos desde já à disposição para sermos os portadores das ações de aperfeiçoamento do Instituto assim como para encaminhar soluções às dúvidas, questionamentos e distorções que preocupem o companheiro(a).

Informamos também que de agora em diante, antes das reuniões regulares do Conselho de Curadores do AERUS, faremos na FNTTA encontro com os interessados para que possamos discutir a pauta e as posições a serem levadas para o Instituto e também, logo após a reunião faremos outra de prestação de contas e publicaremos as decisões que forem tomadas pelo Conselho do Instituto. Para isto, procuraremos divulgar com antecedência a data, a fim de que você possa comparecer. Caso tenha alguma questão que queira encaminhar, ou mesmo enviar correspondência defendendo seu ponto de vista.

Esperamos desta maneira garantir um vínculo onde de forma ágil, aberta e democrática, possamos de fato ter uma representação autêntica e reconhecida dos nossos interesses.

- Reunião Preparatória - FNTTA
dia 14 de outubro - 14h
- Reunião Conselho Curadores -
AERUS - dia 15 de outubro - 9h
Endereço da FNTTA: Av. Franklin
Roosevelt, 84 - 4º andar - Tel.:
(021) 220-8143 e 220-8461, RJ.

Vasp se recusa a negociar com os comissários

Desde a última quinta-feira (19), os comissários da Vasp iniciaram operação-padrão nas aeronaves, recusando-se a atender pedidos extras dos passageiros. No final da semana - ou no máximo terça-feira, 24 - o grupo começa a distribuir um manifesto aos usuários da empresa, explicando o porquê do movimento. E isso não é tudo: dando continuidade à operação-padrão decidida em assembleias passadas, 20% dos chefes-de-equipe já entregaram seus cargos de instrutores eventuais, decisão esta que foi seguida até por alguns instrutores fixos.

Todas essas iniciativas foram decididas na assembleia realizada na quarta-feira, 18, simultaneamente no Rio e em São Paulo, pela ACV e SNA, quando mais de cem comissários foram discutir o malogro da Vasp: a direção promete negociar, marca reuniões e adia respostas infinitamente. Uma primeira reunião foi realizada no último dia 11, quando a empresa prometeu uma resposta às reivindicações do grupo para o dia 13.



O pronunciamento patronal foi adiado para o dia 16, depois 17 e finalmente para o dia da assembleia, quarta-feira. Até o fechamento deste boletim, a empresa não mais se pronunciou, nem mesmo para remarcar o dia para dar uma resposta que parece não existir.

Os comissários da Vasp decidiram intensificar sua mobilização. Na assembleia de quarta passada, ratificou-se a decisão de continuidade da operação-padrão. Com um porém: o manifesto ao usuário começará a ser distribuído assim que sair da gráfica; os comissários farão apenas o serviço de bordo padrão, sem direito a tarefas extras; os comissários-auxiliares se recusarão a voar como chefes-de-cabine; será publicado e distribuído uma espécie de "dez mandamentos" da operação-padrão; e será produzido um "documento", assinado pelos sindicatos e associações que englobam todos os trabalhadores do grupo Canhedo, relatando a situação dos trabalhadores nas empresas.

Uma nova assembleia foi marcada para o próximo dia 27, em caráter permanente, simultaneamente no Rio (ACV) e em São Paulo (SNA), às 15hs. A Associação dos Comissários da

Vasp e o Sindicato Nacional dos Aeronautas vão tentar, conjuntamente, uma reunião com o presidente da empresa, sr. Wagner Canhedo, para negociar os baixos salários pagos (os piores do mercado, apesar da promessa expressa da direção, ao assumir a Vasp, em pagar 10% acima do mercado). A ACV ainda vai enviar um ofício à Apvasp informando sobre a situação - principalmente a postura da Vasp em não negociar, marcar reuniões e empurrar com a barriga respostas que não existem.

Além de se negar a negociar, a Vasp também começou a retaliar o movimento do grupo. Em represália à operação-padrão - principalmente a entrega de cargos de instrutores eventuais - a empresa está tirando alguns comissários da escala, como por exemplo o presidente da ACV, Pedro Azambuja. A Vasp alega, incorretamente, que está dando 20% de antecipação para todo seu pessoal e isso representaria "aumento salarial". A ACV discorda: a antecipação sequer repõe as perdas acumuladas e a inflação oficial. Além do que, poderá ser descontada na Convenção Coletiva, em dezembro e está longe de equiparar os salários ao mercado.

TRANSBRASIL

Comissários são demitidos apesar de dispensa médica

O bom senso parece não fazer parte do dia-a-dia da direção da Transbrasil. A empresa está alegando que as recentes demissões efetuadas (até agora seis confirmadas), aconteceram porque os comissários "estão sem vontade de trabalhar".

Segundo a direção da Transbrasil, os tripulantes demitidos apresentaram dispensas médicas em excesso e isso caracterizaria falta de vontade de trabalhar e não falta de saúde.

Uma comissária trabalhou três meses e faltou sete, mas comprovou que estava com grave problema de saúde, inclusive com passagens e internações em hospitais. Para a empresa ela estava agindo como uma criança que inventa dor de estômago para não ir à aula. Para o médico dela era mesmo falta de saúde

e, para isso, seria necessário faltar ao trabalho.

Ser demitido por falta de saúde, convenha-se, é mesmo uma falta de respeito. Aliás, o SNA apurou, até agora, estas seis demissões mas há informações que dão conta de mais casos como estes. Não é só. A direção da empresa continua perseguindo os funcionários que tem ação na Justiça. Como o comissário Carlos de Lima, diretor do SNA. "Fui reintegrado por ordem judicial e mais uma vez estão cortando meu passe de caráter particular sob a alegação de que entrei na Justiça. Isso está acontecendo com outros tripulantes que têm passagens de férias negadas sob a mesma alegação: entrar na Justiça contra a Transbrasil", denuncia ele. Mais uma falta de descência da empresa.

Fad cria novos benefícios

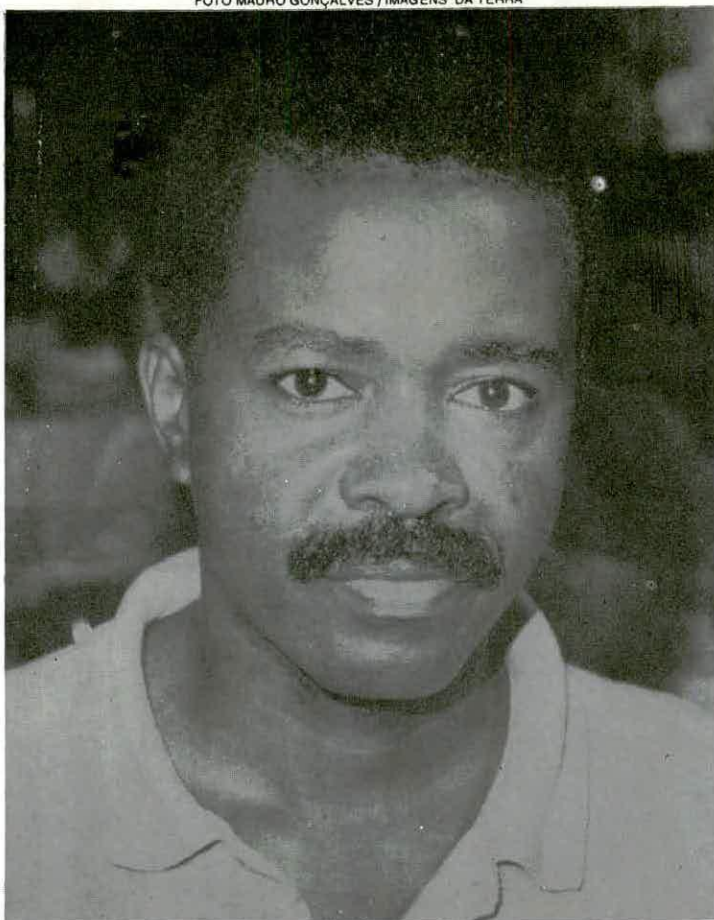
O Fundo Auxílio Desemprego, Fad, está encaminhando algumas mudanças em sua estrutura básica e nos serviços a disposição dos associados. Além da carteira de Empréstimos, já em vigor, dentro dos próximos 30 dias deverão estar em pleno funcionamento os auxílios de complementação de aposentadoria temporária, desemprego por tempo determinado e auxílio saúde por incapacitação temporária.

As inovações que estão sendo encaminhadas no Fad mostram que a entidade está se antecipando em relação a algumas das mudanças que o governo quer implementar com o Pacote Previdenciário que deverá seguir para apreciação no Congresso Nacional até o final deste mês.

Aproveitando o lado positivo do Pacote, o Fad pretende tornar-se um fundo de pensão administrado pelos próprios trabalhadores atuando no mercado da previdência complementar, proporcionando a todos os associados maior tranquilidade para enfrentar situações adversas.

Entrevista / JORGE BOTELHO

FOTO MAURO GONÇALVES / IMAGENS DA TERRA



Jorge Botelho, presidente do Sindicato Nacional dos Trabalhadores na Proteção ao Voo

Os controladores de tráfego aéreo civis estão discutindo a filiação de seu Sindicato à FNTTA. Há um consenso sobre a filiação, que deverá ser decidida em assembleia. "Ainda não nos decidimos formalmente porque no momento estamos discutindo a questão salarial, nossa maior problema", diz o presidente do Sindicato Nacional dos Trabalhadores na Proteção ao Voo, Jorge Carlos Botelho. Há, inclusive, uma discussão em pauta: a criação de um Sindicato único na aviação, proposta esta que Botelho defende para mais adiante.

Dia-a-Dia: Como foi o processo para transformar a Associação em Sindicato de Trabalhadores na Proteção ao Voo?

Botelho: Éramos uma associação com tradição de luta, conhecida do pessoal da aviação. Inclusive, sempre trabalhamos em conjunto, como na Constituinte, quando tocamos a campanha do "Pássaro Civil". Trabalhamos algumas propostas em relação aos servidores federais e depois que conseguimos sindicalização e direito de greve, entre outros pontos, nos transformamos em Sindicato.

Dia-a-Dia: A categoria participou deste processo de discussão?

Botelho: Sim. Discutimos três propostas: participar do Sindicato dos Aeroviários, do Sindicato dos Servidores Públicos e criar nosso próprio Sindicato. Pensamos em nos filiar aos Aeroviários, mas como temos características extremamente próprias propomos a criação de uma Secretaria de Proteção de Voo. Isso não foi adiante e resolvemos criar o nosso Sindicato.

Dia-a-Dia: E quanto a um Sindicato único da aviação?

Botelho: Quando discutimos o fim da Associação não tínhamos

Sindicato de proteção ao vôo quer crescer e se filiar a FNTTA

ainda a idéia de um Sindicato único da aviação. Agora, que já estamos organizados, achamos importante avançar nessa discussão. Estamos conversando sobre essa possibilidade.

Dia-a-Dia: Vocês são filiados a alguma Central Sindical?

Botelho: Ainda não. Sempre estivemos no campo da CUT, próximos à sua luta. Vamos discutir isso e

decidir em assembleia, mas agora estamos discutindo a nossa filiação à FNTTA. Já fizemos duas grandes reuniões e vamos finalizar as discussões para a filiação.

Dia-a-Dia: Qual é o perfil da categoria?

Botelho: Temos no máximo 650 trabalhadores de proteção ao vôo (fora o pessoal da Tasa). Desses, 300 são sindicalizados e vamos

iniciar uma grande campanha de sindicalização.

Dia-a-Dia: Quais são as principais reivindicações da categoria?

Botelho: O principal é a questão salarial. Nossa perda é altíssima. Em dezembro do ano passado nossas perdas eram na ordem de 441%. Além disso, o Governo sempre se negou a negociar conosco. Recebermos em janeiro 81%, em março 9%, em maio 22% e agora 20%. Não chega a metade do índice que precisaríamos para repor as perdas. Na época do Samey era melhor. Nosso salário médio, hoje, é o mesmo que ganha um motorista de ônibus: Cr\$160 mil.

Dia-a-Dia: Como vocês estão encaminhando a questão?

Botelho: Nos próximos dias enviaremos ao vice-presidente da República a proposta de reenquadramento na tabela de especialistas da administração pública e aumento do percentual de gratificação Dacta (Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo). Queremos colocar nossos salários no mesmo nível dos militares que trabalham com a gente.

Dia-a-Dia: Quais são os principais problemas na área de segurança de vôo no Brasil?

Botelho: Os equipamentos, tanto em relação a manutenção quanto a qualidade. Temos equipamentos que precisam ser substituídos e o governo não está aplicando nesta área. No entanto, acreditamos que estes investimentos devem ser mais discutidos assim como a desmilitarização do setor. Por que não deixar as empresas como responsáveis pelos equipamentos de segurança de vôo? Os aviões não são das empresas? O Estado manteria o controle e as regras e os investimentos seriam da iniciativa privada. É uma questão que o Sindicato quer levar adiante. E depois definir propostas.

Dia-a-Dia

É uma publicação semanal do Sindicato Nacional dos Aeronautas; Sede, na Av. Marechal Câmara, 160-Ed. Orly, Grs. 1611/26, CEP 20020, Rio de Janeiro, RJ. Tel: (021) 532-1163, Fax: (021) 220-6693; Presidente: José Caetano Lavorato Alves; Diretores Responsáveis: José Alencar de Castro e João Gentina; Editor: Fernando Pereira; Redação: Regina Quintanilha, Fernando Pereira, Ilan Wettreich; Projeto Gráfico: Dionísio Bezerra; Secretaria: Cristina Azevedo; Diagramação Eletrônica: Rita Diirr e Simone Pereira; Produção Gráfica: Aód José de Barros; Impressão (Celso Monteiro e Eustáquio F. da Silva) e Fotolitos (Luiz Francisco de Araújo); Gráfica do SNA; Tiragem: 12.000 exemplares.



SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

Av. Marechal Câmara, 190 gr. 1611/26 - Rio de Janeiro - RJ - CEP 20020 - Tel.: (021) 220-9721

PORTE PAGO
DR/RIO
ISR - 52.237/89

IMPRESSO

