



Aviação busca em Brasília saída para a crise

Vários deputados, o Diretor Geral do DAC (Sérgio Luis Bürger), os presidentes das companhias aéreas e Representantes dos Ministérios da Economia e Relações Exteriores, compareceram a reunião da Comissão de Transportes da Câmara realizada na última quinta-feira (9 de abril) para avaliar a crise na aviação.

O encontro foi proposto pela Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos, CUT, Sindicato dos Aeronautas e pelas entidades dos aeroviários, como parte de um plano de trabalho para buscar saídas para a crise que enfrenta o setor. Os deputados reconheceram que a ação dos sindicalistas está ensinando tanto ao Governo como as empresas a forma correta para achar soluções.

Durante a reunião, o Departamento de Aviação Civil foi duramente criticado pela inércia em coordenar ações que evitassem a atual crise. Além disso, os presidentes das companhias aéreas trocaram farpas manifestando divergências quanto a administração do setor.

Segundo Lavorato, a reunião foi muito positiva porque demonstrou que a via correta para definição de uma política de transportes aéreos é o Congresso Nacional, como vêm apontando os Sindicatos. Na próxima semana (dia 15), em São Paulo, será realizado o primeiro encontro da Câmara Setorial da aviação coordenada pelo Ministério da Economia, com a presença do DAC, empresas, sindicalistas e representantes do Ministério de Relações Exteriores. Lavorato informa que este Ministério criou uma Subcomissão para discutir os acordos de transporte aéreo internacional e também estará no encontro.



Lavorato é presidente do SNA e da Federação

Acorda Aeronauta - Agenda

Não vale acomodação. Ou a categoria se mexe ou muitos trabalhadores perderão o emprego e direitos conquistados na Convenção Coletiva. Por isso o Sindicato dividiu o plano de trabalho contra as demissões e para garantir a Convenção em duas etapas: primeiro, ampliar a unidade dos aeronautas e mobilizá-los para as assembleias para permanentes avaliações do quadro. Segundo: pressionar o Congresso Nacional para elaborar, em caráter de urgência, um conjunto de medidas para enfrentar a crise e ao mesmo tempo definir uma política global para o transporte aéreo do Brasil. A assembleia do Sindicato pode ser reunida a qualquer hora porque seu caráter é permanente. Veja a seguir, os passos já dados e a agenda dessa primeira quinzena de abril.

15 de abril - O Sindicato dos Aeronautas e os Sindicatos de Aeroviários, Federação, empresários, governo e Dac vão participar da primeira reunião da Câmara Setorial de Aviação em busca de soluções para a crise do setor. A reunião será em São Paulo.

9 de abril - No fechamento deste boletim, os empresários reuniam-se com os deputados na Comissão de Transportes da Câmara. Os sindicalistas participam do encontro como observadores. (Matéria Acima)

8 de abril - Categoria em assembleia decide que assim que a Convenção Coletiva seja homologada, o Sindicato deve entrar na Justiça. Também define que o jurídico do SNA deve ser consultado para entrar com medida cautelar para prevenir-se contra novas infrações da Convenção Coletiva.

3 de abril - Sindicato dos Aeronautas faz reunião com o Diretor Geral do Dac, Sérgio Luis Bürger. O diretor do órgão diz que o Dac não tem nada de oficial sobre uma possível fusão da Vasp e Transbrasil e confirma participação na reunião da Câmara setorial. Sindicato avisa que não pode esperar que os fatos sejam consumados e pede reunião urgente com as empresas.

2 de abril - Lavorato e os presidentes dos Sindicatos de Aeroviários participaram de reunião na Comissão de Transporte da Câmara. No encontro, os sindicalistas deixam claro aos deputados que o Congresso Nacional é quem deve elaborar uma política para o transporte aéreo e protestam contra o baixo número de presentes na reunião.

Mercosul: reflexos sociais precisam ser discutidos

A integração de mercados nacionais é uma das principais características da economia mundial hoje. Os blocos mais importantes nascidos desta tendência estão sendo constituídos na Europa (Mercado Comum Europeu), na América do Norte (reunindo EUA, Canadá e México), e na Ásia, formado pelo Japão e países vizinhos. A América Latina e a África até o momento estão sendo excluídas deste redesenho da economia mundial.

Face a isto os países latino-americanos buscam soluções. Um mercado comum entre Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai, está sendo formado com o nome de Mercosul. As negociações começaram por volta de 1985. Desde então, vários acordos foram assinados nas áreas de agro-indústria, bens de capital, automobilística, siderúrgica, energia entre outros.

Em janeiro de 1995 as tarifas de importação cairão a zero entre os países do Mercosul. Ao produzir para maiores mercados, e tendo eliminado vários tributos, as grandes empresas sairão ganhando. Contudo, são enormes as conseqüências sociais desta integração. Nos setores e empresas onde houver baixo grau de competitividade é possível antever desemprego. Além disso, poderá ocorrer o que se chama de "dumping social", isto é, uma equiparação por baixo das condições de salário e dos direitos trabalhistas. Na Argentina, por exemplo, vários encargos sociais foram recentemente suprimidos nos novos contratos de admissão e demissão. Os empresários brasileiros poderão ser levados a copiar a idéia, para não perder competitividade.

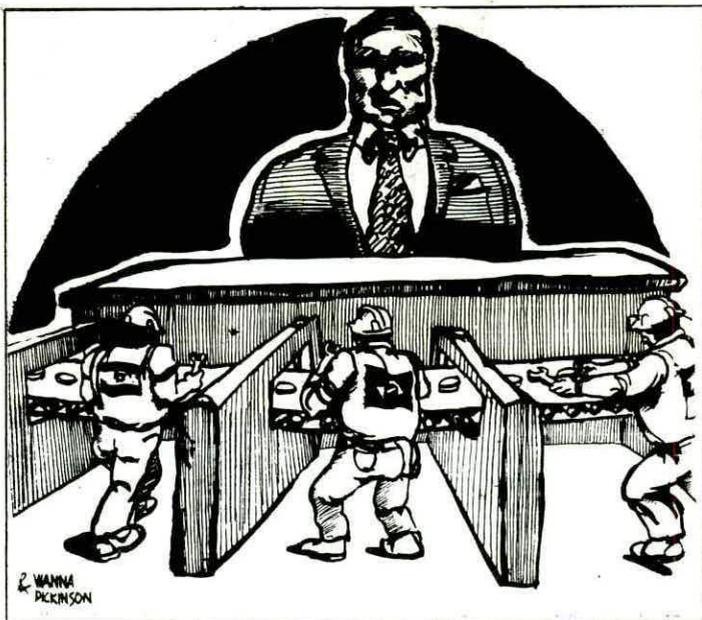
Até mesmo a organização sindical poderá ser afetada. Operando num único mercado, as empresas terão como manipular muito mais facilmente os conflitos com os trabalhadores. Di-

ante de uma nova greve, por exemplo, ficará fácil transferir a produção momentaneamente para um outro país, promovendo a concorrência entre os trabalhadores de nacionalidade diferentes.

Também pode ocorrer problemas nas relações entre representações sindicais e consumidores. Um exemplo: dada a maior produtividade da agroindústria argentina, seus produtos alimentícios chegam aos supermercados brasileiros com preços bem inferiores aos nacionais. Isto pode reduzir o custo de vida aqui, mas, em conseqüência, muitos trabalhadores rurais do sul do Brasil estão hoje vivendo sob ameaça do desemprego.

O mais grave de tudo, no entanto, é que o projeto de integração do Cone Sul não aponta para a retomada do crescimento econômico. Pelo contrário: é executado em meio a uma das mais violentas recessões de nossa história. O Brasil, que deveria ser a locomotiva do processo de integração, por possuir um PIB quatro vezes superior ao da Argentina, e muitas vezes maior que o do Uruguai e do Paraguai, tem sido vítima da feroz política econômica do governo Collor.

Ora, isto significa que os efeitos negativos, gerados em qualquer processo de integração não serão compensados pois, não haverá um crescimento da economia de uma forma geral. O exemplo da transferência da Ford Tra-



tores, situada em São Bernardo, para a Fiat de Curitiba demonstra bem isso. A expansão do emprego nesta cidade, beneficiada por sua aproximação com o mercado argentino - para onde se pensa aumentar a exportação de equipamentos agrícolas -, está muito longe de compensar os 1000 empregos perdidos aqui em nossa base e muito menos compensará o desemprego em todo o país, em virtude da retração da produção agrícola.

De resto, dos acordos assinados até o momento não constam uma linha sequer falando da criação de um fundo de Assistência aos desempregados pelo Mercosul, nada que visasse o retreinamento, a qualificação e a realocação da mão-de-obra atingida. Esta ausência de preocupação com os efeitos sociais não é ao acaso. Ela combina com o neoliberalismo dos atuais governos sul-americanos. Neste ponto, esquecem de reproduzir a experiência do Primeiro Mundo, como o Mercado Comum Europeu, onde estes fundos fazem parte do orçamento comunitário.

O movimento sindical apenas iniciou este debate. Mas em dezembro passado, trabalhadores metalúrgicos do Brasil, Argentina e Uruguai, reunidos em um semicírculo internacional, decidiram realizar pressões no sentido de se conquistar a participação de seus repre-

sentantes nos fóruns de decisão do Mercosul. Além disso, propuseram a discussão pública de uma Carta Social a ser elaborada por suas Centrais Sindicais e Paramentos, e a ser aceita política e juridicamente pelos governos e entidades patronais. Ela seria, respaldada na mobilização dos trabalhadores, a garantidora das conquistas sindicais e sociais já alcançadas e apontando para seu avanço.

Neste encontro também foi consensual a necessidade de buscar novas formas de organização sindical capazes de responder ao processo de integração dos mercados e internacionalização das empresas. A negociações supranacionais coletivas, por ramo de produção ou empresa, conduzidas futuramente por comitês de empresa subsidiárias de uma multinacional, são exemplos destas novas formas.

Neste ponto a experiência dos trabalhadores europeus da Volkswagen, alemães, belgas e espanhóis, não pode ser esquecida: em 1988, eles negociaram com a empresa a formação de um comitê VW na Europa, cujo objetivo é impedir uma eventual estratégia da empresa de estimular a concorrência entre os trabalhadores das diferentes plantas européias.

Artigo da Subseção do Dieese dos Metalúrgicos de São Bernardo do Campo - São Paulo - Revista Ligação - do Sindicato dos Metalúrgicos.

Imposto sindical em março

Ao receber seu contracheque, no início deste mês, você certamente deve ter notado o desconto de um dia de salário, a título de imposto sindical. E, muito provavelmente, já procurou ou irá procurar o Sindicato para reclamar da cobrança. Por isto, leia com bastante atenção este texto.

O imposto sindical é cobrado anualmente de todos os trabalhadores. Este recolhimento é regulado por

Lei e independe da vontade do SNA e de todas as outras entidades sindicais. Vale ressaltar que o imposto só é repassado ao Sindicato pelo Governo, através da Caixa Econômica Federal, no mês de julho. Além disso, o repasse não é integral: o Sindicato fica com 60%, a Federação com 15%, a Confederação com 5% e o Governo segura 20% a título de aplicação no fundo desemprego gerido pelo Ministério do

Trabalho.

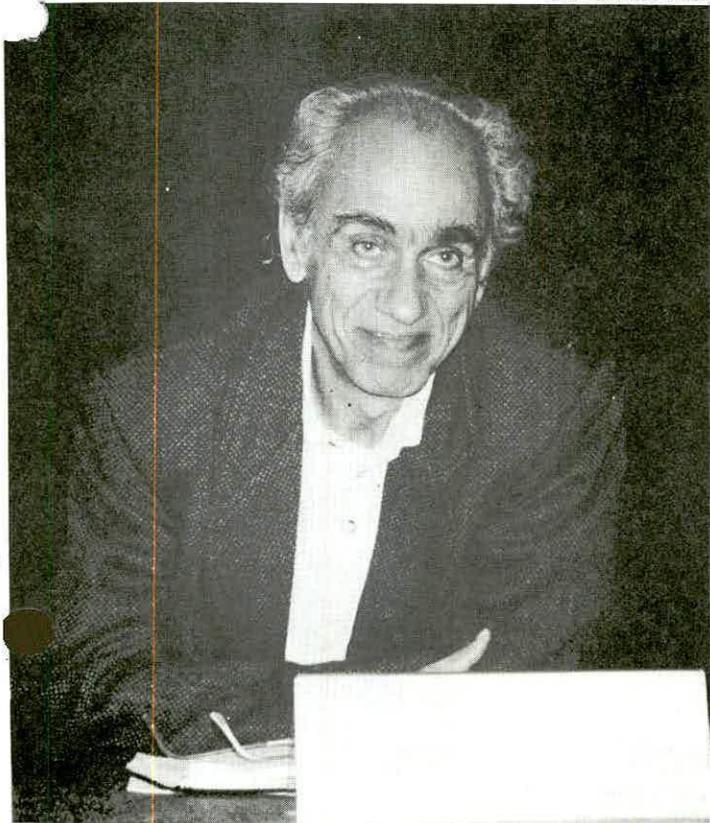
O SNA é totalmente contra o recolhimento compulsório do imposto e tem defendido junto à Central Única dos Trabalhadores (CUT) que ele seja eliminado dentro de um prazo máximo de três anos. A visão da atual diretoria do Sindicato é que os trabalhadores devem manter suas entidades através de mecanismos definidos em assembleias da categoria.

Vale lembrar também que

até hoje o Sindicato não recebeu a parcela do imposto sindical descontado dos aeronautas em março de 1991. Este dinheiro está retido na Justiça, por conta da questão levantada pelo extinto Sinpac com relação a representatividade da categoria. Esta retenção travou, inclusive, os estudos que estavam em fase de elaboração visando uma eventual devolução do imposto sindical do ano passado.

Betinho está confirmado no Seminário de AIDS

FOTO FERNANDO MICELI



Betinho participou ativamente da campanha Sangue não é mercadoria

O seminário **AIDS Evite a Doença, Não o Doente**, que acontecerá nos dias 13 e 14 de maio, na Rua México, 128, 10º andar, Rio, já tem a presença confirmada do sociólogo Herbert de Souza (Betinho) que fará a palestra de abertura sobre o mesmo título do seminário.

O seminário está sob a coordenação do diretor do Sindicato Nacional dos Aeronautas, Nelson Cirtoli, médico e aeronauta, que pode ser consultado para obtenção de mais informações pelo telefone 532-1163 ou diretamente na sede do SNA, Av. Marechal Câmara 160, 16º andar, sala 1617.

CONGRESSO DOS AERONAUTAS Adiado o prazo para a entrega das teses

Os aeronautas que tiveram idéias a respeito da organização sindical da categoria podem escrever suas teses, individualmente ou em conjunto, e enviá-la a Comissão Organizadora do Congresso até o dia 30 de abril. A Comissão está sediada na Av. Marechal Câmara 160, 16º andar.

O Primeiro Congresso Nacional dos Aeronautas acontece nos dias 27, 28 e 29 de maio, na Academia Sagrado Coração de Jesus, no Alto da Boa Vista, Rio de Janeiro. Os delegados serão liberados da escala de voo e aqueles que moram fora do Rio têm transporte assegurado, de acordo com a Convenção Coletiva.

Departamento Jurídico

Para melhor servir aos associados o Departamento Jurídico do SNA muda a partir desta semana o horário de atendimento que passa a ser feito das 10h às 19h.

“Céu aberto” compromete a segurança

Ao longo da década de 40 e parte da década de 50, houve uma expansão acelerada e ao mesmo tempo desordenada do transporte aéreo brasileiro. Nessa época, havia pouca ou quase nenhuma regulamentação do Estado na atividade do transporte aéreo. Esse período é registrado na história da aviação comercial como “política de céus abertos”.

Com o excedente de aviões da guerra, a preços reduzidos, mais a precariedade dos outros meios de transportes no país, os empresários enxergaram um mercado poten-

cialmente lucrativo, fundaram várias empresas, criaram um ambiente bastante competitivo mas com empresas desorganizadas, sem suporte econômico e de capacitação técnica, que acabou resultando na concentração do mercado. Qualquer semelhança, resguardadas as diferenças de situações históricas, no que diz respeito a concorrência e seus malefícios para segurança de voo não é mera coincidência.

O próprio Direto Geral do DAC, Sérgio Luiz Bürger, em documento que sintetiza a nova política para os

serviços de transporte aéreo comercial do Brasil adverte que o acirramento da concorrência torna necessário uma atenção maior quanto a segurança das operações de voo.

Eis o que diz o documento que entrou em vigor a partir de primeiro de março este ano: “... a segurança de voo necessitará de uma atenção maior, tendo em vista que o acirramento da concorrência, em um contexto bem definido, em que os preços dos insumos são os mesmos para todos os transportadores, poderá conduzir à busca da

produtividade máxima do material e do pessoal. Isso estimula a assumir riscos, a exigir esforços cada vez maiores do pessoal técnico, a promover a formação acelerada de pessoal, a reduzir estoques de suprimento e realizar outras medidas que provoquem quedas dos padrões de segurança. Tais fatos determinarão uma intensificação na atividade fiscalizadora e regulamentadora da autoridade aeronáutica, a nível técnico, visando promover o desenvolvimento da segurança da aviação civil - conclui o documento.

Crise na Transbrasil

A crise econômica que o país atravessa já chegou a aviação. E ela vem acompanhada de uma série de, por enquanto, suposições sobre o que fazer para que as empresas não quebrem. Fala-se desde de empréstimo do Governo até um pool de operações para reduzir os custos, passando inclusive por não cumprimento da Convenção Coletiva e demissões em massa. Neste Dia-a-Dia, falando sobre a situação da Transbrasil, entrevistamos o comissário Carlos de Lima, chefe-de-equipe 737-300/400 e 767-200, atual presidente da Associação de Comissários (ACT) e diretor do SNA, e o presidente da Associação de Pilotos (APT), Francisco José Tomaz, cmte. 767, com 20 anos de empresa. Os dois responderam a três perguntas e, o mesmo esquema será utilizado para o próximo dia-a-dia, no qual pretendemos ouvir os presidentes das Associações de Comissários e Pilotos da Vasp.

Entrevista:

Francisco J. Tomaz / Carlos de Lima



Presidente da Associação de Pilotos

Dia-a-Dia: Qual o papel do Sindicato e das Associações diante da crise na Transbrasil?

Tomaz: O papel do Sindicato e das Associações neste exato momento, com relação a crise, é fundamental, principalmente o SNA e a Federação. A força política destas duas entidades, junto ao Congresso Nacional, aos Ministérios e outras áreas governamentais é muito grande e neste momento não será somente a organização dos funcionários que irá resolver a questão. Por isto é necessário que o Sindicato e a Federação levem esta discussão para a sociedade fazendo com que o próprio Governo resolva a questão.

Dia-a-Dia: O que pode ser feito para preservar o emprego, a Convenção e a Companhia?

Tomaz: Isso depende da consciência de todos nós. O próprio trabalhador tem que ter consciência da crise e estar disposto a ponderar. A Convenção Coletiva é muito importante, porém mais importante ainda é a manutenção do emprego. Por isto, a ponderação tem que existir e se for preciso sacrificar um pouco alguns itens sociais da atual Convenção Coletiva em prol da manutenção do emprego, isto é superior. É preciso no entanto ouvir o trabalhador para qualquer tipo de mudança; um caldo de

galinha, uma conversa e um bom papo não fazem mal a ninguém e temos que levar em consideração que estamos atravessando um problema conjuntural e não estrutural. Temos que ter muito cuidado para não confundir as coisas.

Dia-a-Dia: A Transbrasil propõe que os trabalhadores participem de um projeto para salvá-la. Existe clima para isso, como deve ser feito?

Tomaz: Gostaria de frisar que a Transbrasil não propôs nada, foram os funcionários que apresentaram essa proposta, justamente para não perdermos o controle acionário para uma congênera. Primeiramente, temos que encarar a questão do mercado: quanto mais concorrência e opções para o usuário, melhor. E, levando em conta que a Transbrasil é a companhia que oferece melhor nível de pontualidade, o mais baixo ponto de equilíbrio da indústria (48%) e a frota mais moderna, além de ser a companhia mais enxuta em termos de funcionário por avião, acho que ela deve e tem que subsistir a essa crise conjuntural passageira. Se tivermos que dar um pouco de nós para salvar a empresa, com toda a certeza, os funcionários irão fazer isto, ou seja, um aporte de capital, com o próprio funcionário comprando com parte do seu salário mensal, ações da empresa.

Dia-a-Dia: Qual o papel do Sindicato e das Associações diante da crise na Transbrasil?

FOTOS JORGE NUNES / AGENCIA PRISMA



Presidente da Associação de Comissários

Carlos de Lima: São dois papéis diferentes, porém com o mesmo ideal, afinando num só sentido. O papel do SNA é garantir a manutenção do cumprimento da Convenção Coletiva e dos níveis de emprego, alertando as autoridades para o problema social que causaria a demissão em massa na Transbrasil. Já as Associações, por enquanto, cabe suprir a falta de aproximação entre o Sindicato e determinar dos segmentos da categoria. As direções das Associações não podem e não devem, em nenhum momento se afastarem da direção traçada pelo SNA.

Dia-a-Dia: O que pode ser feito para preservar o emprego, a Convenção e a Companhia?

Carlos de Lima: Alguns ajustes podem ser feitos desde que não se reduza salários e o nível de emprego seja garantido visto que já estamos emprestando dinheiro a Transbrasil há três meses, isto é, com os salários parcelados em duas vezes, sem correção monetária e sem o reajuste garantido pela Convenção Coletiva. Uma medida que a ACT irá sugerir a empresa é que os funcionários que têm cargos de confiança, com salários bem acima da média, abram mão da gratificação de chefia. Este seria um bom exemplo para iniciar conversação com a empresa. Outra forma seria as Associações participarem das renegociações das dívidas e terem acesso às contas da empresa, numa administração clara e transparente.

Dia-a-Dia: A Transbrasil propõe que os trabalhadores participem de um projeto para salvá-la. Existe clima para isso, como deve ser feito?

Carlos de Lima: Entre os comissários pode ser que haja clima no pessoal que voa internacional, mesmo assim com algumas restrições. No grupo da nacional é mais difícil, pois desde 28 de fevereiro último, os tripulantes não recebem a diária, que para o comissário da nacional representa 50% do salário. Portanto, o clima é difícil, porém com sugestões dos próprios tripulantes, como o exemplo da licença não remunerada por um ano e estabilidade no retorno de pelo menos um ano, é provável que junto com alguns outros ajustes consigamos encontrar uma solução. Para tanto, a ACT está convocando assembleia geral para os próximos dias 14 na Delegacia Regional de Brasília, dia 15 na sede da ACV no Rio e dia 22 na ACT em São Paulo, para tomar uma posição e encaminhá-la à presidência da Transbrasil. As assembleias do Rio e Brasília serão às 15:00h e em São Paulo às 10:00h.