



## VASP

# Manifestação contra demissões e pelo afastamento de Canhedo

Na última quarta-feira, 06/01, os aeronautas fizeram um ato de protesto contra as demissões na Vasp e pela substituição da atual diretoria da empresa. O ato reuniu vários aeronautas e aeroviários tanto em São Paulo como no Rio de Janeiro. Enquanto a passeata percorria o Aeroporto Santos Dumont, no Rio, os presidentes do Sindicato dos Aeronautas, Nelson Cirtoli, da Federação, José Caetano Lavorato Alves, mais os presidentes dos sindicatos de aeroviários, reuniam-se com o Diretor Geral do DAC, Brigadeiro Mauro Gandra, solicitando providências das autoridades e para registrar a posição das entidades sindicais.

Já na quinta, 07/01, a mesma comissão foi a Brasília conversar com o Ministro do Trabalho, Walter Barelli, e com o Ministro da Indústria e Comércio, em fase preparatória para agendar uma reunião com o Presidente da República. Segundo Nelson Cirtoli, presidente do SNA, o Ministro do Trabalho comprometeu-se em promover uma reunião entre o Ministério da Aeronáutica, entidades sindicais e o Sindicato Nacional das Empresas Aero-

viárias, Snea. Na pauta da reunião, ainda a ser agendada, será discutido com as empresas o reaproveitamento dos vaspianos demitidos em outras companhias.

### ASSEMBLÉIA

Vale também recordar que, na última segunda-feira, os tripulantes da Vasp realizaram assembléia onde foram apresentadas e aprovadas as seguintes propostas:

- Operação padrão a partir das 00:00h do dia 05/01/93;
- Criação de uma "Comissão de Demitidos";
- Assembléia permanente da categoria;

FOTO JORGE NUNES/AGÊNCIA PRISMA



Funcionários da Vasp protestam no Aeroporto Santos Dumont

- Confecção de adesivos com o lema: "Salvar a Vasp";
- Passeata simultânea nos Aeroportos Congonhas(SAO) e Santos Dumont (RIO), no dia 06/01, às 18 horas, seguida de uma reunião de avaliação com indicativo de uma outra passeata para o dia 13 de janeiro. Em São Paulo, além da passeata do dia 06/01, foi realizada uma manifestação em frente ao prédio da Vasp onde estava sendo ocorrendo um encontro entre as associações de pilotos e comissários e o Sr. Wagner Canhedo.

**Entrevista: Presidente do SNA fala sobre a atual conjuntura do setor de aviação. Páginas. 2 e 3**



# Presidente do SNA avalia o momento na aviação

Nelson Cirtoli iniciou carreira na aviação em 1961, na Varig, como aluno de Mecânico de manutenção. Saiu da companhia em 1967, e em 1970, retornou através de concurso, sendo lotado na base SAO, voando Electra II. Promovido para B-707 em 1973, foi transferido para o Rio, onde em 1985 passou a voar DC-10. Paralelamente cursou a Faculdade de Medicina de Teresópolis, formando-se em médico, profissão que abandonou em 1990.

Foi vice-presidente da Associação de Mecânicos de Vôo da Varig (AMVVAR) em 1986/7 e presidente da entidade em 1987/8. Em 1989 foi eleito suplente do SNA, responsável pela área de saúde, promovendo vários eventos como o Primeiro Seminário de Saúde da Mulher Aeronauta e o Seminário "AIDS - Evite a doença e não o doente".

**Dia-a-Dia:** Como você vê a crise na aviação comercial brasileira?

**Nelson Cirtoli:** É preciso analisá-la sob a ótica da conjuntura internacional em que toda a aviação do mundo está inserida e sofrendo os prejuízos de uma recessão mundial (por certo, reversível) e, também, sem deixar de analisar os agentes internos da desestruturação da nossa aviação, que é exclusivamente de responsabilidade de maus brasileiros. Essa, sim é mais grave, porque pode ser irreversível, a continuar a omissão do poder concedente, cuja atuação é obrigatória e deve ocorrer dentro de parâmetros que maximizem a segurança do usuário e garantam a continuidade dos serviços sob seu controle, por a nossa atividade de caráter eminentemente público.

A nosso ver, tudo foi agravado com a crise da Vasp, onde um grupo de brasileiros inescrupulosos tentou reprimir mal comparando o triste acontecimento PANAIR. Assim como no primeiro, no segundo acontecimento a participação da autoridade pública concedente era essencial. Só que, no segundo caso, com o afastamento do Presidente da República, os planos foram abortados pela metade impedindo, também, esse objetivo estratégico da quadrilha que visava o controle, dentre outros, do transporte coletivo e da comunicação de massa. Na nossa opinião, porém, o máximo crime dessa aventura foi a falta de patriotismo na permissiva redivisão do mercado aéreo de

passageiros e carga, com as "mega carriers" tendo aumentado o número de assentos para um decrescente número de passageiros.

Temos esperanças de que o governo Itamar Franco, que assumiu de fato a Presidência da República unido em autoridade e dignidade, tome as iniciativas necessárias para que o governo saia da sua inércia e tome a iniciativa de tirar a aviação comercial brasileira desse grande imbróglio.

FOTO JORGE NUNES/AGÊNCIA PRISMA



No centro, Nelson Cirtoli na manifestação contra demissões na Vasp

A continuação desse processo, de um ou dois meses para cá, é responsabilidade, principalmente, da autoridade pública concedente, que vem se omitindo de suas responsabilidades. E, se continuar nessa postura de avestruz, estará permitindo o início do fim da aviação comercial como atividade econômica racional, submetendo-nos à vergonha de convivermos com a indignidade da indústria da aviação brasileira sendo exercida no território nacional por empresas estrangeiras, na mais incrível "desfiguração" do planeta.

**Dia-a-Dia:** Qual foi a sua impressão na primeira negociação de acordo coletivo de trabalho?

**Nelson Cirtoli:** A rigor, não é a minha primeira, pois eu fui da diretoria anterior e convivi com as convenções coletivas. Foi a primeira em que estive envolvido diretamente, fazendo parte da mesa.

Minha sensação é de frustração, porque não evoluímos nada nos itens sociais e regredimos mais ainda nos econômicos, que já vínhamos perdendo há três anos (Segundo Plano Bresser e Plano Collor, que várias categorias, inclusive, já receberam), embora tenhamos a cláusula seguro inflação que não deixa de ser uma proteção contra a corrosão do salário.

Os representantes das empresas demonstraram, desde o início, que pretendiam nos aplicar mais perdas, não nos devolvendo sequer a inflação do ano de 92 "in totum", dando como desculpa a crise na aviação, algumas empresas alegando não terem condições de repassar tal custo. Isso não é verdade, haja visto as despesas indevidas que vem fazendo com leasing e wet-leasing desnecessários. Mas, os aeronautas presentes em AGE, a-provaram a contra proposta patronal, que representará, em 1993, no mínimo a perda de meio salário para os comissários da ativa e de um salário para os comandantes da ativa (até junho de 93) escalonando-se esse percentual entre as demais funções.

Essa AGE entendeu que "valia o sacrifício" pelas empresas em crise. O curioso é que os trabalhadores serão muito mais sacrificados que imaginavam. Exemplifico: enquanto o Sr. Wagner Canhedo se enreda cada vez mais em negócios mal explicados, na malbaratadação do dinheiro da empresa, os trabalhadores, ao assinarem tal acordo coletivo, baratearam o custo de suas indenizações ou rebaixaram o salário de suas aposentadorias compulsórias.

O gasto das empresas para com os trabalhadores, nada mais é do que uma das despesas operacionais para mantê-las funcionando. Todos os itens deste custo tiveram seus preços majorados pela inflação (combustível, serviço de bordo, peças de reposição, gastos com propaganda, etc) e, obviamente, as empresas tiveram que pagar e os repassaram para os seus preços.

Já no item salário dos trabalhadores, os empresários nos impuseram suas vontades e conseguiram aumentar o seu lucro, apesar da sua incompetência, achatando os salários. A "mais valia" foi aumentada barateando a mão de obra e isso é cruel, quanto mais porque enquanto parece que as autoridades não estão querendo ver que as companhias estrangeiras estão engolindo as companhias nacionais, alguns podem estar aproveitando a desculpa para "laranjar" suas empresas. Esse termo é usado no jargão policial para a operação que consiste em fazer muitas dívidas, desviar o dinheiro e, depois, deixar "quebrar" a empresa, imputando a culpa a outrem.

**Dia-a-Dia:** Como você vê a relação do SNA com as empresas?



**Nelson Cirtoli:** Para ser pragmático, será triste a resposta à essa pergunta. É uma relação, na maioria das vezes, sorridente, porém, cruel. É uma relação que visa tão somente manter as aparências, sem acrescentar nada no sentido da evolução.

O SNA pode apresentar as melhores idéias possíveis e imagináveis, que, inclusive, aumentem a lucratividade, e eles preferem não entender.

A tática dos empresários da aviação brasileira tem sido a de manter os trabalhadores acudados, com permanente medo subjetivo. É uma tática conservadora, retrógrada, obtusa, goebeliana, que visa manter uma relação onde os trabalhadores são os fantoches de uma peça em um teatro de marionetes, títeres totalmente controlados pelos patrões, tolindo as iniciativas e afastando as possibilidades de as pessoas terem auto confiança para poderem exercer suas potencialidades.

Este tipo nefasto de inter-relacionamento (empresa/trabalhadores) cria um clima de desconfiança entre os trabalhadores e os administradores, os quais, também por sua vez, se desacreditam mutuamente e se tornam desacreditados.

É preciso mudarmos este quadro para que a resposta à pergunta possa ser mais positiva.

Uma empresa só é grande, se seus dirigentes pensarem grande.

Pensar grande é crescer com clareza, com planejamento, arejamento e com valorização dos recursos humanos da companhia. Não basta exigir, dominar, manter sob medo subjetivo (infelizmente, o tipo de administração ainda predominante em nosso país ao invés da gestão avançada, ou administração participativa). É preciso se fazer acreditar e receber colaboração dos quadros de funcionários. Isto só se consegue com honestidade de propósitos e sem quaisquer resquícios de má fé na relação dos patrões com seus empregados.

É esse tipo de comportamento, associado à falta de medidas concretas de proteção da indústria aeronáutica brasileira contra a ameaça externa pela autoridade pública concedente, que colocou a aviação comercial brasileira numa crise, resultado da situação reproduzida nacionalmente, somada à conjuntura internacional.

Depois da destruição da guerra, a reconstrução passa, obrigatoriamente, pelo reconhecimento de todos da existência dessa destruição, e seu conseqüente sofrimento.

Só consegue mudar quem tem a coragem de mudar a si mesmo, de se desarmar.

O aeronauta não é um guerreiro, o aeronauta é um "poeta", um "sonhador", apaixonado pela profissão, o observador crítico do que acontece na aviação. Só que não fala, não denuncia, mas desencantado,

também não colabora, cruza os braços. E, assim, sem a colaboração dos seus empregados, nenhuma companhia aérea irá enfrentar eficientemente a crise.

**Dia-a-Dia:** Como você acha que devia ser a participação dos aeronautas nas lutas gerais dos trabalhadores?

**Nelson Cirtoli:** Cada categoria profissional é um compartimento que não é estanque; eles se interligam, normalmente, através da sociedade. As conquistas e derrotas individualizadas, das mais diversas categorias, fluem e refluem entre todos os sindicatos. Por exemplo, a APVAR está fazendo uma campanha do "dois é sempre melhor do que um", o SNA não participou dessa discussão, porém ela refluíu entre nós e entre outras associações, porque ela interfere na vida de todos os aeronautas e na sociedade como um todo. Porque a discussão do CP4 não é só do interesse da APVAR, é do interesse de todos nós. Também no caso dos demitidos da nossa greve de 1988, a APVAR dá um belo exemplo, através de um grupo de pilotos daquela associação num gesto superior, solidário, como poucas vezes se há visto no mundo, deu exemplo semelhante àquele nobre gesto do povo brasileiro no evento do impeachment, qual seja uniram-se para garantir a sobrevivência dos líderes, injusta e arbitrariamente demitidos pelos empresários, num gesto de retaliação. É hora de nos espelharmos neste exemplo e retomarmos solidários, o processo de re-integração desses companheiros. Do mesmo modo deve acontecer com todos os sindicatos que têm, como o nosso caso, o elo da Central Única dos Trabalhadores nos mantendo interligados com os que comungam dos mesmos ideais sócio-político-humanitários, visando um desenvolvimento do trabalhador enquanto um ser (humano) social. Ser humano este que deve ser superior neste nosso mundo, buscando harmonia.

**Dia-a-Dia:** O que acha da militância partidária?

**Nelson Cirtoli:** Nada mais é do que estar engajado, organizadamente, na discussão de formação de opiniões, para os políticos (que representam os partidos) defenderem no Congresso, contribuído, assim, para a transformação ensejada pela sociedade.

O alienado político, aquele que não participa, não acompanha os acontecimentos políticos (sequer do seu sindicato de classe), que não ajuda a construir com suas idéias, terá contribuído para a sociedade humana durante sua vida da mesma forma que os cogumelos.

A classe política desenvolve uma

atividade de ponta na transformação da sociedade. Isso exige organização para indicar o rumo a ser seguido. Quanto mais e melhor nos engajarmos, mais rápido o rumo será ajustado.

Por extensão, quando nos organizamos na discussão de idéias em nosso sindicato, embora entidade sem vinculação político-partidária, também estamos contribuindo para formarmos um consciente-coletivo que, por sua vez é elemento positivo para modificar a sociedade, em verdadeira militância sindical política-apartidária.

## DIREITO DE RESPOSTA

Publicamos a seguir, a íntegra da carta enviada à diretoria do Sindicato pelo Comandante Transbrasil, Ricardo H. Macedo Ribeiro, referente a matéria "Pouso de emergência voo 462 da Transbrasil", publicada na pág. 3 do Dia a Dia nº 97 (27.11.92).

À Presidência do Sindicato dos Aeronautas

Com relação à matéria da coluna "Registro" do Jornal Dia a Dia de 27 de novembro p.p. sob o título de Pouso de emergência voo 462 da Transbrasil, informo que no dia 13 de novembro o voo a que se refere a notícia foi o de número 397 e não o de 462 conforme publicado.

Na qualidade de comandante do voo, esclareço que foi necessário um pouso de emergência na escala de Recife devido a um pneu estourado na decolagem em Brasília. Não houve pânico a bordo, pelo contrário, e a prova disso é que recebemos, eu e a minha tripulação, várias cartas de elogio de passageiros pelo nosso profissionalismo e tranquilidade com que foram conduzidos os procedimentos de emergência.

Após a parada da aeronave às 08:20 UTC em Recife, solicitei à companhia condução e acomodação para a tripulação em hotel, conforme registro de Bordo Nº 71.418 ACFT TEM.

Recebi, naquele dia, às 21:00 UTC, um comunicado da Escala de voo sobre a mudança de nossa programação para apresentação às 01:30 UTC em Recife, viajamos de EXTRA até Fortaleza, onde assumimos o FLT 500 com destino a Manaus onde pousamos, no Aeroporto Eduardo Gomes, às 10:25 UTC, conforme livros de bordo Nº 101.264 e 101.265 da AFCT TED.

Quanto às normas de regulamentação esclareço que as mesmas foram totalmente cumpridas à risca, sem qualquer intervenção da Transbrasil, sendo por isso elogiado pela Diretoria de Operações pela conduta tomada. Quanto a segurança de voo informo que foram cumpridas todas as normas do DAC e as do Fabricante da Aeronave.

Em face do exposto, estão sendo encaminhados à Diretoria do Sindicato cópias de todos os livros de Bordo das Aeronaves acompanhados do manifesto de peso e balanceamento e outros documentos a fim de corroborar o relato acima e, nesta oportunidade, solicito que não sejam publicadas notícias que possam macular a carreira de qualquer profissional sem que antes seja apurada a veracidade dos fatos, pois isto poderá acarretar medidas judiciais da parte da pessoa atingida.

Encerrando, solicito que seja publicado na íntegra este relatório sendo que o mesmo é um direito de resposta, além de uma retratação deste órgão ao qual sou associado. Atenciosamente, Ricardo H. Macedo Ribeiro Comandante Transbrasil.

## ESCLARECIMENTO DO SNA

A diretoria gostaria de deixar registrado que as informações obtidas foram fornecidas ao diretor Carlos de Lima por tripulantes do próprio voo.



# Vasp Sindicato protesta contra editorial da Folha de São Paulo

O presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas, Nelson Cirtoli, encaminhou à direção da Folha de São Paulo, em nome da diretoria do Sindicato, uma carta questionando o editorial publicado no último dia 24 de dezembro pelo diário paulista. Além de criticar a posição do jornal, Cirtoli registra a posição do SNA em relação a crise que a Vasp enfrenta, e deixa claro qual é a proposta do Sindicato. Abaixo, o texto enviado à Folha.

Sr. Editor,

Infelizmente parece que o prestigioso e prestigiado periódico **Folha de São Paulo**, ao escrever sobre a questão VASP, faltou com seu dever ético-moral de bem esclarecer seus leitores quanto às relevantes questões tratadas em seu editorial **Vasp Falida**, datado de 24/12/92; deixando o assunto em mãos de um redator que deve entender muito da questão das Estatais, mas bem pouco sobre a indústria da aviação, sua específica problemática e, sobretudo, a segurança de voo. Por tais razões, em nome de todos os aeronautas, estamos pedindo o direito ético-moral de reposta.

Em primeiro lugar, a privatização da VASP não é um caso empresarial, mas de Polícia e assim vem sendo tratado pelo M.P.Federal e pela Polícia Federal.

Em segundo lugar, a melhor doutrina do Direito Administrativo capitaneada por Hely Lopes Meirelles, considera nula a privatização nos moldes em que foi feita, e neste sentido interpusemos uma Ação Popular, recebida pelo juízo da 28ª Vara Federal do Rio de Janeiro, cujo fim é a declaração da nulidade da privatização da Vasp, cabendo a um Procurador da República providenciar as provas das ilegalidades - fartamente noticiadas pela Folha de São Paulo - para que todos os atos praticados por Wagner Canhedo sejam declarados inexistentes.

Ora, por tal imperativo legal, vinculado à moralidade pública, não pode o governador Fleury permanecer impassível sobre pena de ser acusado pela opinião pública de prevaricação e assim é, em todos aspectos, louvável seu pedido de intervenção na Vasp pelo DAC.

Achamos apenas, tímidas suas atitudes visando afastar com base na lei das S.A., o Sr. Wagner Canhedo, pois deveria ao nosso entender, já ter pedido - como qualquer acionista minoritário, cujo o dinheiro está no "fogo" - uma medida judicial cautelar, para que fosse nomeado um administrador judicial para a empresa, de forma que o tesouro de São Paulo (e os contribuintes paulistas) não sofram prejuízos do modo como foi feita esta privatização.

Afora isso, lembramos que a razão principal da intervenção federal solicitada agora pelo governo Fleury e que nós já vínhamos reclamando anteriormente, visa, além de resgatar um patrimônio que é do Estado e que passou para as mãos do Sr. Wagner Canhedo de modo fraudulento (como tem noticiado amplamente este jornal), conforme o Código Brasileiro de Aeronáutica, assegurar a intervenção pela Autoridade Pública Concedente a qual, deve ser feita sempre que a segurança de voo estiver afetada, esta sim, nossa principal preocupação.

A Folha errou, portanto, ao afirmar que a intervenção solicitada visa socorrer empresa privada para beneficiar seus funcionários.

Ao nosso ver, a Folha se equivocou ao elogiar o Ministro da Economia da Argentina Sr. Domingo Cavallo, comparando a situação da Vasp à da Aerolineas Argentinas, dizendo que esta deva sobreviver ou falir qualquer empresa privada. Sob nosso ponto de vista o processo de intervenção do poder concedente é obrigatório e deve ser efetuado dentro de parâmetros de defendam a segurança do usuário enquanto perdure esta condição nebulosa entre sobreviver ou falir. Sendo a convicção do SNA que corretamente administrada a Vasp tem todas as condições de prosseguir servindo ao povo brasileiro.

Assim, é com perplexidade mesmo que vimos a Folha na contramão da legalidade e da moral, defender que Wagner Canhedo permaneça à frente da Vasp, no editorial citado, desaconselhando uma intervenção na Vasp pelo DAC, ou seja, tentando induzir o Diretor Geral do DAC ao crime de prevaricação, pois é obrigação dele de ofício, por força do Código Brasileiro de Aeronáutica, promover a intervenção pedida pelo governador Fleury.

Finalmente, queremos reafirmar a confiança, de que as palavras do Exmo. Sr. Diretor Geral do DAC foram mal compreendidas e que, assim que os setores técnicos daquele órgão apurarem as denúncias oferecidas pelo Sindicato Nacional dos Aeronautas e pelo Governo do Estado de São Paulo, o Brigadeiro Gandra irá cumprir o seu dever, militar digno e correto que é.

Confiantes de que esta será publicada na íntegra, por ser uma defesa tão somente da legalidade e probidade no trato na coisa pública, não entrando no mérito da discussão entre estatistas e privatistas, pois a questão é tão somente de aplicação da lei.

Atenciosamente,

Nelson Cirtoli  
Presidente do SNA

## Empresa já demitiu 1398 aeroviários

A crise da Vasp provocou a demissão de 1.398 aeroviários em todo o país entre a segunda quinzena de dezembro passado e o início de janeiro de 1993. Somente em São Paulo foram demitidos 866 aeroviários; no Rio de Janeiro, 250.

O Sindicato Nacional dos Aeroviários está programando novas manifestações para a semana entre 11 e 16 de janeiro. Nos dias 23 e 28 de dezembro, foram realizadas assembleias na sede do Sindicato para exigir o pagamento do 13º salário e reforçar o pedido de intervenção apresentado ao DAC pela nossa Federação.

Tanto quanto os aeronautas, os aeroviários querem evitar a falência da Vasp. E para isso consideram de fundamental importância uma atuação coordenada com as demais entidades envolvidas: sindicatos, associações e Federação.

## BELO HORIZONTE

Na capital mineira, a Vasp admitiu 120 funcionários da ex-prestadora de serviços Translux, pagando-lhes salários inferiores aos dos seus funcionários no resto do país. Essa empresa representava a Vasp em BH, mas, recentemente, rompeu o contrato com a companhia aérea, demitindo 250 empregados.

## Sindicato informa falpa sobre as irregularidades

A Secretaria de Relações Internacionais do SNA, coordenada pelo cmt. Élnio Borges, também enviou um documento a Ifalpa com um diagnóstico da crise na empresa, sobre a posição do Sindicato e denunciando o processo de demissões dos trabalhadores. O texto, entre outras questões, alerta os dirigentes da Ifalpa que o Sindicato tem procurado as autoridades brasileiras exigindo que sejam protegidas as condições de segurança de voo, porque, no Brasil, isto é de responsabilidade do Ministério da Aeronáutica e esta previsto no Código Brasileiro de Aeronáutica.

**DIA-A-DIA**

É uma publicação semanal do **Sindicato Nacional dos Aeronautas**; Sede: Av. Marechal Câmara, 160-Ed. Orly, Grs. 1611/26, CEP 20020-080, Rio de Janeiro, RJ. Tel: (021) 532-1163, Fax: (021) 220-6693; **Presidente**: Nelson Cirtoli; **Diretor Responsável**: Rodrigo Della Pasqua Marocco; **Editor**: Fernando Pereira; **Redação**: Regina Quintanilha, Fernando Pereira e Luciana Casemiro; **Secretaria**: Cristina Azevedo; **Diagramação Eletrônica**: Roberto Siqueira; **Impressão**: Gráfica do SNA; **Tiragem**: 10.000 exemplares. Os artigos assinados neste boletim são de responsabilidade dos autores.

BR.SNA.GRA.com.COS.JOS.324