

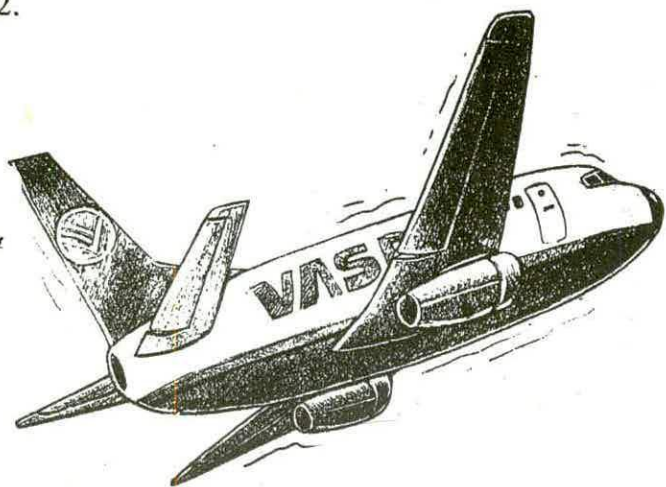


NEGOCIAÇÃO COM O SNEA

Empresas não querem repor inflação acumulada

Pela contraproposta apresentada pelas empresas aéreas na 4ª reunião de negociação para renovação da Convenção Coletiva, ocorrida em Recife na última quarta-feira, o reajuste salarial de aeronautas e aeroviários ficará entre 40% e 54%. A estimativa é do Dieese, que vem acompanhando as reuniões com o SNEA.

A contraproposta das empresas prevê INPC integral, acumulado entre dezembro/91 e dezembro/92 apenas para salários até Cr\$ 2.505.000,00 em novembro. Acima disto, as empresas propõem 70% do Inpc. Destes valores ainda seriam descontadas as antecipações concedidas ao longo do ano. A posição das empresas significa uma perda de até 34% da inflação acumulada em 92.



Infelizmente, devido a data de fechamento deste Dia a Dia, não foi possível publicarmos nesta edição uma matéria sobre os desdobramentos da crise na Vasp. Isto será feito em boletim especial, a partir da sexta-feira (13/11). No fechamento desta edição ocorria uma reunião entre o governador de São Paulo, Luiz Antônio Fleury Filho, a diretoria do Sindicato Nacional dos Aeronautas, Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos, FNTTA, Associação de Pilotos da Vasp, APVASP, Associação de Comissários da Vasp, ACV, e com os Sindicatos dos Aeroviários. Também estava previsto para a última quinta-feira (12/11), um encontro com o Diretor Geral do Departamento de Aviação Civil, DAC.

Além de não repor as perdas do Plano Collor, não conceder produtividade, não aceitar reajuste mensal nem o pagamento quinzenal de salários e desejarem repor apenas 80% da inflação mensal no pagamento das diárias as empresas não admitiram a discussão de novas cláusulas da proposta apresentada pelos Sindicatos de aeronautas e aeroviários, e querem modificar cláusulas antigas retirando das duas categorias diversas conquistas.

No dia seguinte ao fechamento desta edição, ou seja, quinta-feira, dia 12, aeronautas e aeroviários realizavam assembleias nacionais para discutir a contraproposta. Nos próximos dias o SNA produzirá um boletim específico sobre as negociações a ser distribuído para a categoria.

Boa notícia para os aeronautas

Lavorato foi candidato a Deputado Federal na eleição de 1990. É suplente com 10.500 votos. Caso a candidata Benedita da Silva seja eleita prefeita do Rio de Janeiro, a categoria poderá ter um representante para cuidar dos seus interesses no Congresso Nacional.

FOTO JORGE NUNES AGÊNCIA PRISMA



Lavorato saiu da presidência do SNA, porém, continua na diretoria do Sindicato e é presidente da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos. Em 1992 ele também será presidente do Departamento Intersindical de Estatísticas e Estudos Sócio-Econômicos, Dieese, do qual já faz parte da direção nacional.

Contrato Coletivo de Trabalho

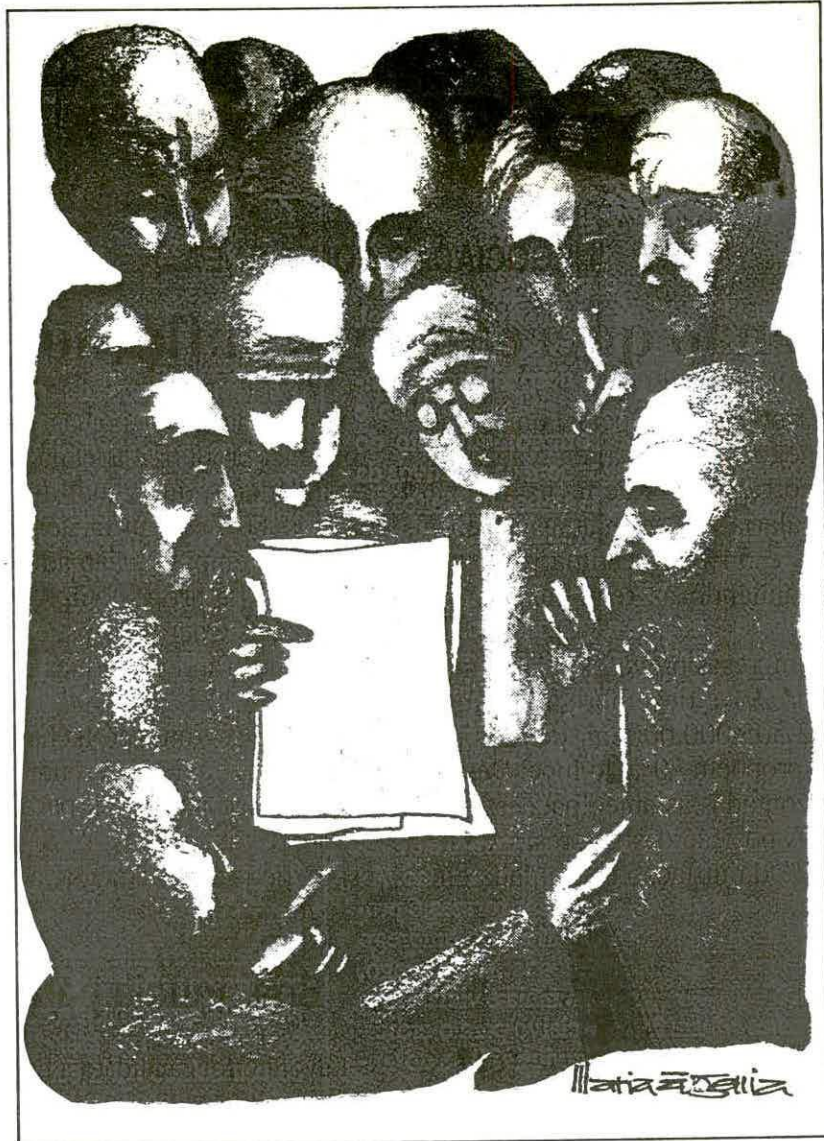
Edward J. Amadeo e
José Márcio Camargo

Uma cruzada pelo Contrato Coletivo de Trabalho (CCT) é o que move o novo ministro Walter Barelly nestes primeiros meses de governo. O ministro propõe sacudir a poeira das relações entre patrões e sindicatos, absolutamente caducas. Trata-se de um movimento ousado em uma área que não teve espaço durante o governo Collor.

Não existe um modelo de negociação coletiva no Brasil - petroleiros e bancários negociam no nível nacional, os metalúrgicos de São Paulo negociam no nível estadual -, mas ao mesmo tempo existem no país mais de 20 mil sindicatos, uma grande parte negociando isoladamente com suas contrapartes patronais.

É verdade que em todos os países do mundo convivem formas variadas de negociação. Mas há, em geral, um modelo dominante. Nos EUA, negocia-se empresa a empresa. No Japão, as negociações no nível das empresas se dão todas em um mesmo mês do ano - chamado "spring offensive" - e são precedidas de negociações setoriais. Na Europa, as negociações são em geral setoriais com desdobramentos nas empresas. Nos países nórdicos e na Áustria, a negociação é centralizada em nível nacional, também com desdobramentos locais. Em todos esses casos, menos nos EUA, existem níveis de negociação superiores à firma em que decidem patamares mínimos e metas a serem seguidas nas negociações locais.

No Brasil não temos um modelo dominante. Mais que isso. Primeiro, a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) impõe sérias restrições às negociações coletivas, reduzindo



drasticamente sua soberania. Segundo, a Justiça do Trabalho é antes de mais nada um escoadouro de negociações mal resolvidas. Terceiro, os fiscais do trabalho multam as empresas que, mesmo em acordo com os sindicatos, desrespeitam a CLT ou, o que é pior, fazem vista grossa, mas cobram o deles. É claro que nesse clima ou a lei é cumprida, mas empresas e sindicatos estão amarrados para negociar, ou a lei não é cumprida, mas há sempre o risco de autuação da empresa ou suborno da fiscalização.

É devido a essa institucionalidade confusa e

amorfa que o ministro vem demandar das associações patronais e sindicatos propostas para o CCT. A CUT há tempos vem propondo um "contrato articulado" entre vários níveis de negociação - nacional, setorial e empresa a empresa. As críticas a esta proposta são na maior parte das vezes oriundas da falta de informações e preconceito ou têm fundo essencialmente político-ideológico.

Ouve-se em alguns círculos que o CCT, principalmente ao preconizar negociações em níveis nacional e setorial - e não apenas no nível da empresa -, vai contra a corrente. De fato, há uma tendência na Europa à descentralização das ne-

gociações, com peso maior para as negociações locais. Entretanto, não há nem sequer vestígios de desaparecimento das instâncias mais elevadas de negociação. Portanto, ir contra a corrente seria centralizar no lugar de descentralizar. Como não estão nas cartas negociações centralizadas apenas, ou predominantemente centralizadas, não há qualquer risco de navegar contra a corrente. O que se pode adiantar sobre as atribuições das instâncias superiores de negociação? Em primeiro lugar, quais os atores numa negociação nacional? Esta negociação envolveria organizações abrangentes ("encompassing organizations", como diriam os politólogos), como federações e confederações da indústria e comércio, associações de agricultores, de ban-

queiros e do setor de serviços, associações de pequenas e médias empresas e centrais sindicais. Em segundo lugar, quais os temas da negociação? Poderiam ser estabelecidos os princípios que hoje compõem a Constituição e a CLT. A título de exemplo, poderiam ser fixados limites para a flexibilização das jornadas de trabalho, critérios para a participação nos lucros, participação das empresas no financiamento de seguro-desemprego, contribuição sindical e unicidade sindical. Os limites não devem ser interpretados como patamares mínimos apenas, mas sim "bandas" com limites mínimos e máximos dentro das

quais se fixariam os acordos setoriais e no nível das empresas.

Os temas mencionados são parte de uma agenda implícita de negociação entre patrões e empregados. Implícita porque há anos faz parte de negociações fragmentadas e debates nos mais variados contextos. O ideal seria que se transformasse em uma agenda formal com um fórum institucional legítimo para a negociação. Trata-se de uma empreitada ambiciosa, incluindo até a revisão constitucional, e por isso leve-se a estabelecer um cronograma com prioridades para não sobrecarregar a agenda.

As negociações setoriais fixam os patamares mínimos e máximos correspondentes ao setor, de acordo com suas peculiaridades. Dados esses limites, as empresas e sindicatos têm liberdade para fixar seus próprios acordos. A empresa e seus empregados sabem, melhor que ninguém, quais os caminhos que levam à competitividade. Aos trabalhadores cabe negociar diretamente com a empresa recorrendo a instâncias superiores do movimento sindical para assessorá-los, mas não para agirem em seu nome.

A principal crítica à idéia do CCT é de que o contrato enrijece ao invés de flexibilizar a relação trabalhista. Supostamente, as negociações nacional e setorial limitam o espaço de negociação na empresa. De fato limitam, mas certamente limitam muito menos que a CLT. A negociação nacional tem o mérito de flexibilizar a relação entre capital e trabalho, ao substituir a rigidez do aparato legal. A continuidade das negociações ao longo do tempo garante a agilidade e amoldamento das regras à medida que surjam demandas por mudanças.

Quanto à flexibilidade no nível da empresa, o que se entende exatamente por flexibilidade? A rigor, flexibilidade do trabalho significa capacidade de acomodar o fluxo de trabalho à sua demanda, em resposta a

flutuações do nível de atividades, ou de acomodar o nível de emprego a variações na demanda. Não é desse tipo de flexibilidade que carece a economia brasileira. Desse tipo já temos flexibilidade até demais. No Brasil, o trabalhador médio fica desempregado 2,5 vezes ao ano - um recorde internacional. A rotatividade da força de trabalho gera desperdícios de investimentos em treinamento e falta de comprometimento do trabalhador com os objetivos da empresa. E ambos os efeitos reduzem a produtividade do trabalho.

Liberdade para demitir não é a saída e qualquer bom empregador sabe disso. Outra forma de acomodar o fluxo de trabalho à demanda é através da flexibilização das horas trabalhadas, da própria remuneração do trabalho através de um sistema de bônus e do treinamento e qualificação da força de trabalho. As vantagens dessas formas é preservação do nível de emprego ou a estabilidade no-emprego, que cada dia mais é vista como um fator decisivo para o crescimento da produtividade do trabalho.

A flexibilização do trabalho não é incompatível com o CCT. Ao contrário, devido à flexibilização das regras gerais e à possibilidade de negociação no nível da empresa de formas alternativas de adaptação do ritmo de trabalho às variações na demanda, o contrato coletivo enseja flexibilidade.

EDWARD J. AMADEO, -36, é doutor em economia pela Universidade de Harvard (EUA) e professor do departamento de economia da PUC-RJ.

JOSÉ MÁRCIO CAMARGO, 46, é doutor em economia pelo Instituto de Tecnologia de Massachusetts (EUA), professor do departamento de economia da PUC-RJ e presidente do Instituto de Economistas do Estado do Rio de Janeiro.

Entrevista: Carlos de Lima

Carlos de Lima (foto) é presidente da Associação de Comissários da Transbrasil e diretor do Sindicato Nacional dos Aeronautas.

FOTO JORGE NUNES/AGÊNCIA PRISMA



Dia a Dia: A Associação de Comissários da Transbrasil, ACT, realiza eleições em janeiro próximo. Como está o processo?

Carlos de Lima: Eu não me candidatarei novamente, porém existe um grupo de companheiros interessado em dar continuidade ao trabalho iniciado na nossa gestão, cuja principal característica é a unidade e afinidade com a luta sindical. As inscrições de chapas já estão abertas e podem ser feitas com Douglas, na ACT Brasília que funciona na sala ao lado do SNA, na ACT São Paulo, com Alexandre ou no SNA Rio, comigo. Para se candidatar basta ser associado da ACT anteriormente a agosto de 92.

Dia a Dia: Cite pontos que você considera mais importantes para a nova Diretoria.

Carlos de Lima: O principal ponto é fazer com que a empresa consulte as associações antes de tomar medidas de retaliação aos tripulantes para não permitir que alguns administradores em seus devaneios tomem atitudes que prejudiquem os profissionais de forma aleatória, como vem ocorrendo na empresa. O desprestígio com que os tripulantes são tratados quando não ouvidos, afeta o bom humor e o desejo de ajudar a empresa.

Dia a Dia: Você foi suspenso no dia 31 de outubro. Como isso ocorreu?

Carlos de Lima: No dia 31 de outubro, às 5:55 minutos fui comunicado pelo controlador de escala Comitra, por telefone que não precisava tirar reserva porque estava suspenso por 10 (dez) dias. Em seguida, também por telefone, outro funcionário informou que o chefe de comissários havia esquecido de passar a suspensão no dia anterior. Não consegui localizar nenhum dos chefes apesar de ter deixado recado na secretária eletrônica do chefe de serviço de bordo, Sr. Morandi. Como isto ocorreu num feriado prolongado, somente na terça-feira, dia 3 de novembro em contato com o chefe de comissários da base-Rio, Sérgio, soube que havia sido suspenso por ordem do Departamento Jurídico. Porém os Doutores Berdardino e Luiz Rodrigues não confirmaram esta informação e disseram que iriam descobrir o motivo da suspensão, fato que não ocorreu até hoje. O Sindicato entrará com uma ação pedindo a suspensão da demissão e que seja paga a média de horas não voadas que me cabem de direito.

Dia a Dia: E as demissões que vêm ocorrendo nas últimas semanas, quantas são?

Carlos de Lima: Nas últimas duas semanas, segundo o Departamento de Pessoal da Transbrasil, foram demitidos em torno de 25 comissários, fato por nós denunciado na posse da nova Diretoria da APT no último dia 6, em São Paulo e que causou certo constrangimento entre os presentes, pois as palavras por mim proferidas não agradaram ao Dr. Omar Fontana. Como não vemos motivos justos para estas demissões enviamos correspondência a Presidência da empresa solicitando reunião para reavaliar o critério de demissões dos últimos dois anos. A Transbrasil atravessa uma fase crítica, como toda a aviação comercial, atrasando ou não pagando diárias, sem sala de repouso na base-Rio e, em contrapartida lançou a campanha "se não fosse você" com doação de brindes e gravação de vídeos com fundo musical, além de uma festa de conagração no Scala-Rio, ocorrida dia 10/11/92, que no nosso entender não se justifica.

Advogado pede suspensão de sobrevôo da Vasp no Rio

O presidente do SNA, Nelson Cirtoli, enviou ofício à Justiça Federal, Seção Judiciária do Rio de Janeiro, colocando-se a disposição do Juiz para auxiliar tecnicamente na avaliação da proposta do advogado Jorge Beja, que entrou com ação popular pleiteando liminarmente a suspensão dos vôos da Vasp sobre o espaço aéreo do Rio, sob alegação de que a condição falimentar da empresa compromete a manutenção dos aviões, aumentando o risco de acidentes.

No ofício, o Sindicato esclarece que os comandantes Luiz Tito Walker de Medeiros e Élnio Borges Malheiros, secretários de Segurança de Vôo e Relações Internacionais do SNA, respectivamente, são especialistas em segurança

de vôo, habilitados pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos do Ministério da Aeronáutica e, portanto, plenamente habilitados para, através de perícia especializada, verificar as atuais condições de segurança de vôo na Vasp.

O Sindicato esclarece ainda, por intermédio do ofício, que em princípio não vislumbra comprometimento que afete a segurança de vôo pelo fato de algumas aeronaves da empresa terem sido arrestadas por falta de pagamento e pede que o juízo, antes de decidir sobre a concessão da liminar, promova perícia com a participação dos diretores do Sindicato, e caso já a tenha concedido que reestude a questão.

FAZENDO ARTE

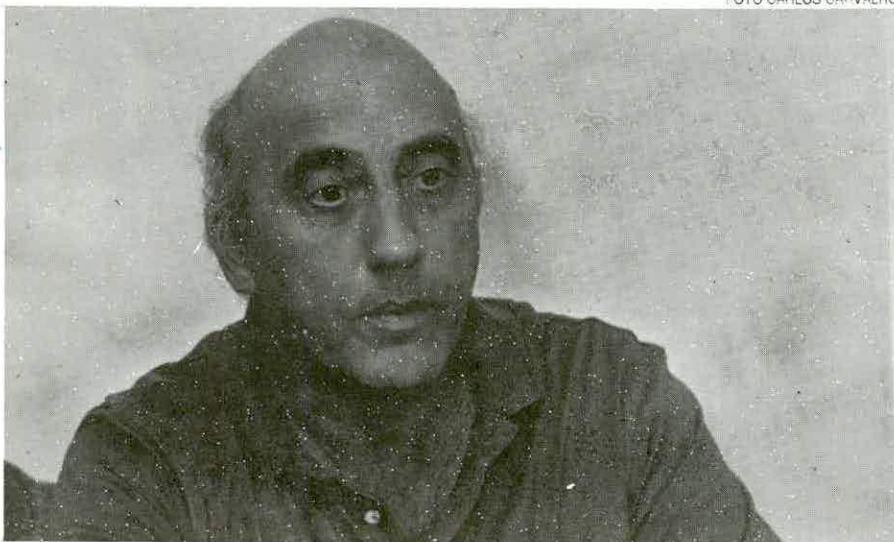
Cmte. Alencar expõe suas aquarelas na APVAR

Em prosseguimento a carreira de pintor, o comandante Alencar (aposentado Varig), que inaugurou seu ateliê em agosto passado, na Ilha do Governador, fará exposição individual de 25 aquarelas, na Associação de Pilotos da Varig - APVAR/Rio. O tema da exposição é livre e entre os trabalhos apresentados estão três quadros premiados este ano. A abertura da exposição será no próximo dia 19, quinta-feira, às 18 horas, na APVAR e prosseguirá até o dia 20 de

dezembro, de segunda a sexta-feira, das 9 às 18 horas.

Quem desejar conhecer o trabalho do comte. Alencar, que assina J. Alencar em suas obras, também pode visitar a Coletiva de Pintura - aquarelas, óleos e técnicas mistas - que está ocorrendo às terças e quintas, das 14 às 17 horas e às sextas e sábados, das 9 às 18 horas, até o dia 29 de novembro, no Atelier Flutuante, na Praça da Bandeira em frente ao nº 231 - Ilha do Governador.

FOTO CARLOS CARVALHO



Cmte. Marocco Conheça os novos dirigentes do SNA

O processo de eleição dos dirigentes do SNA, através de candidaturas individuais e das chapas integradas, trouxe para a Executiva do Sindicato, além da permanência de alguns diretores de gestões anteriores, novos companheiros. Por isto, a partir deste número do DIA A DIA, publicaremos, resumidamente, quem são as novas lideranças da categoria, e suas funções à frente da entidade.

Começamos pela Secretaria de Divulgação e Cultura, que passou a ser coordenada pelo comandante Rodrigo Della Pasqua Marocco. Sindicalizado desde 1984, o comandante Marocco está iniciando suas atividades sindicais, tendo participado anteriormente, como delegado, no Primeiro Congresso Nacional dos Aeronautas, ocorrido em maio deste ano.

Além de coordenar os trabalhos da Secretaria, ele integra a comissão da Secretaria de Segurança de Vôo do SNA. Com 12 anos de aviação o comandante Marocco, está na Varig a sete anos, já tendo voado DC-10, Eletra e 727. Atualmente ele faz a Ground School 733. Entre os projetos que tem para a Secretaria de Divulgação e Cultura, estão a reedição da Revista Bússola, a implementação dos Boletins Técnicos e da Secretaria de Segurança de Vôo e a ampliação da participação da categoria no DIA A DIA, através de artigos escritos pelos próprios aeronautas.

Assembléia Orçamentária do SNA dia 27/11

A diretoria do Sindicato convoca os associados a participarem da Assembléia Geral Ordinária que será realizada na sede da entidade no Rio de Janeiro, no dia 27 de novembro, às 16 horas, para discutir e votar a retificação e suplementação da previsão orçamentária de 1992 e a previsão orçamentária para 1993, ambas com parecer do Conselho Fiscal do SNA.