

## Trabalhadores querem saber:

# Varig e VEM, cadê a nossa grana?

Os funcionários da Varig e da VEM estão duplamente prejudicados com o não repasse dos reajustes do acordo coletivo anterior, de 5,8%, em 2004/2005; e agora, com o recente dissídio assinado na Convenção Coletiva de Trabalho, que decidiu 6% para 2005/2006.

Ou seja, com o não recebimento dos respectivos reajustes, as contribuições previdenciárias também ficarão no prejuízo. O déficit no INSS, para estes trabalhadores, se ampliará, através de contribuições de menor escala, principalmente para quem requereu aposentadoria nos últimos 12 meses.



PARA salvar a empresa, Varig e VEM pedem ajuda dos trabalhadores...

### Na VEM, o caso é ainda mais grave

A VEM não está e nem nunca esteve em recuperação judicial. Isso quer dizer que não há motivos para a sua direção continuar enrolando os trabalhadores - tendo em vista que a empresa tem novo controlador. Um exemplo do descaso é que, a VarigLog, diferentemente da VEM, já sentou-se com o Sindicato, a fim de acordar a incorporação dos 5,8% e 6%; e está, inclusive, negociando o pagamento dos atrasados (5,8% e 13º referentes ao

dissídio do mês dezembro de 2004; o índice de 6% relativo ao acordo 2005/2006, que será pagos em janeiro, com a diferença ainda não paga de dezembro e do 13º). E com um importante "detalhe": de acordo com informações da imprensa, a VarigLog também já tem um novo controlador.

### Mecânicos, abram seus olhos

No último dia 16 de janeiro, cobramos, através de ofício enviado a VEM, os reajustes de

5,8% e 6%. O SNA soube que pessoas ligadas à chefia da empresa vêm sondando a possibilidade de excluir os mecânicos da condição de profissionais aeroviários, colocando-os em uma outra categoria; estranha, claro, às suas especificidades. Bom, este fato merece a atenção redobrada de todos os mecânicos de manutenção, já que, apesar de a VEM não mais ser uma subsidiária da Varig, seus trabalhadores são, sim, regidos pela Regulamentação Profissional da categoria - Decreto 1232/62. A nova direção da VEM pode estar



... MAS, na hora de negociar, é só choradeira. (À esquerda, Evando Teixeira, presidente da VEM, e Celso Klafke, da FeNTAC - CUT)

"armando" para tirar o direito dos trabalhadores.

Portanto, fiquem atentos, companheiros: somente dêem importância às notícias divulgadas pelo *Aeroluta*, que - assim como temos a certeza de que os mecânicos são, de fato, aeroviários - é o único órgão de imprensa do SNA. A propósito, no fechamento dessa edição, dia 23, o Sindicato recebeu um documento da VEM, em que, mais da metade de seu conteúdo é só choradeira. Resumindo, ele não define nem diz quando irá pagar os atrasados.

**Em congresso, trabalhadores de Transporte decidem: em 2006, é Lula outra vez; aeroviários Silva (SNA) e Klafke (FeNTAC - CUT) são os novos membros da Direção Executiva da CNTT/CUT**

Pág.2

### Editorial:

## Precedentes perigosos

Pág.3

**Nova direção da SATA reúne-se com o Sindicato. Em pauta, antigos problemas**

Pág.3

**Na coluna *Decola!*, apenas boas notícias: Reintegração de trabalhadora grávida na BHS; Sindicato ganha ação de periculosidade da Air France; apesar da crise, novas sindicalizações em 2005**

Pág.4

## Trabalhadores da Argus elegem representantes da CIPA

Pág.2

## Supremo autoriza retorno da Transbrasil

Pág.4

**Como está a ação de cumprimento dos 5,8% da Varig**

**Destaque da coluna do Jurídico**

Pág.2



## Sindicalize-se on-line

A sindicalização pela Internet veio para facilitar, de maneira cômoda, rápida, eficiente e segura, a vida dos aeroviários. Para tal, basta acessar o site do SNA > [www.sna.com.br](http://www.sna.com.br) <, clicando, logo após, no link "sindicalize-se". Logo depois de recebida a informação pelo Sindicato, o trabalhador somente será considerado como sócio quando contatado por um diretor da entidade, para assinar sua ficha de sindicalização.

**Trabalhadores unidos e participativos: sinônimo de Sindicato forte!**

## 6º Congresso da CNTT/CUT

# Trabalhadores debatem desafios em transporte; decisão é apoiar reeleição de Lula

Fotos: CNTT/CUT

O 6º Congresso Nacional dos Trabalhadores em Transportes da CUT reuniu cerca de 140 delegados e delegadas de 37 entidades e duas oposições representativas dos setores Rodoviário, Metro-Ferroviário, Aeroviários, Aeroportuários e Portuários de todo o Brasil.

Os Trabalhadores em Transporte da CUT, durante a realização de seu 6º Congresso Nacional, realizado entre os dias sete e 10 de dezembro, em Belo Horizonte, MG, decidiram declarar apoio à reeleição de Lula para a Presidência da República, e sugerir que as demais categorias e os congressos estaduais e nacionais da CUT, programados para o ano que vem, façam o mesmo.

Além do apoio à reeleição de Lula, os congressistas aprovaram a criação da Secretaria da Mulher e elegeram a nova diretoria para a gestão 2005/2008.

Entre as bandeiras de luta estão: redução da jornada de trabalho, aposentadoria especial, unificação dos ferroviários e metroviários e manutenção do segundo homem a bordo (cobrador) dos ônibus urbanos, entre outras.

A nova Direção Executiva da CNTT/CUT (que inclui os companheiros **aeroviários Fernando Galdino da Silva**, vice-presidente do SNA, e **Celso Klafke**, presidente do Sindicato dos Aeroviários de Porto Alegre e da Federação Nacional dos Trabalhadores da Aviação Civil), após o 6º Congresso Nacional dos Trabalhadores em Transportes da CUT, ficou assim:



Celso Klafke e Fernando Galdino da Silva (detalhe) fazem parte da nova direção da CNTT/CUT

**Presidente** – Paulo João Estausia (Rodoviários de Sorocaba);  
**Vice-Presidente** – Celso André Klafke (Aeroviários de Porto Alegre);  
**Secretário Geral** – Raimundo Lúcio da Silva (Rodoviários de Brasília);  
**Secretário de Finanças** – Dalaier Nunes de Alencar (Rodoviários de Salvador);  
**Primeiro Secretário de Finanças** – Erivan Vicente de Moura (Rodoviário do ABC);

**Secretário de Política Sindical** – Alberto Matos Nery (Rodoviários de Feira de Santana);  
**Secretário de Formação** – Eduardo Alves Pacheco (Metroviários de São Paulo);  
**Secretário de Comunicação e Imprensa** – Luiz Antônio Queiroz (Sindviários/SP);  
**Secretária de Relações Internacionais** – Solange Maria de Farias (Aeroportuários);

**Secretário de Políticas Sociais** – Fernando Galdino da Silva (Sindicato Nacional dos Aeroviários);  
**Secretário de Saúde** – Roberto Carlos C. Silva (Rodoviários de Salvador);  
**Secretaria da Mulher** – Ivânia Alves de Moura (Metroviários de São Paulo);  
**Conselho Diretor** – Jânio Siqueira (SNA);  
**Conselho Diretivo**: Elizabete Brum Faria (Sindicato dos Aeroviários de Porto Alegre).

Fonte: CNTT/CUT - Leia a íntegra da entrevista do companheiro Celso Klafke no portal da CUT na internet: <http://www.cut.org.br/>

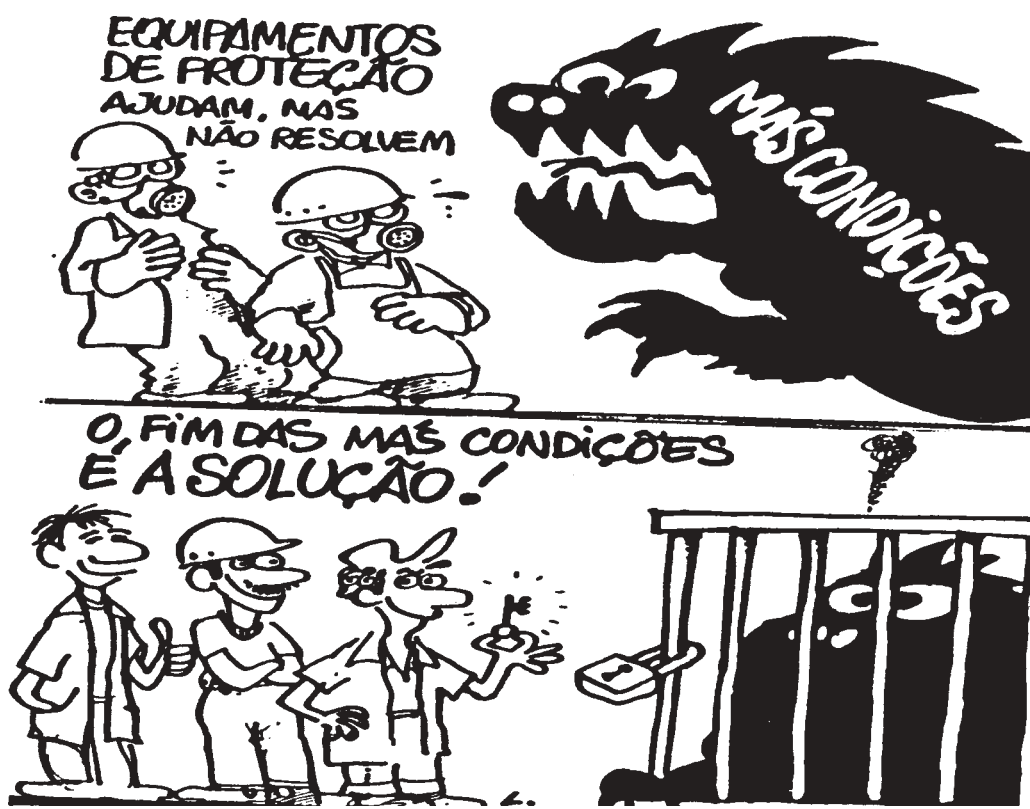
## Saúde e segurança do trabalho Trabalhadores da Argus elegem cipeiros

É bom começar o ano com segurança. Que o digam os companheiros da Argus, que, no último dia cinco, elegeram os seus representantes na CIPA – Comissão Interna de Prevenção de Acidentes de Trabalho.

O delegado sindical Maurício Miranda Bonfin representou o SNA na fiscalização da eleição, que ocorreu na sala da empresa e contou com a participação de 92 trabalhadores. Transparente e democrática, a eleição da CIPA foi um passo a mais rumo à garantia de segurança aos funcionários da Argus.

Mais uma vitória da democracia participativa. Estão de parabéns os companheiros da Argus, por suas atuações neste importante momento – eleição para a CIPA.

E fica, portanto, o registro de que, somente com a participação de todos, dá pra chegar lá!



## INFORME DO SETOR JURÍDICO

### Varig: ação de cumprimento do dissídio anterior

O reajuste de 5,8%, conquistado no ano passado, permanece na ordem do dia.

No dia 17 último, o SNA esteve em audiência na 6ª Vara do Trabalho, no Rio.

A empresa requereu que o processo fosse encaminhado à Brasília, em primeira instância. Segundo a Varig, pelo fato de as ações da empresa serem de cunho

nacional, a competência seria na capital federal. A juíza deu um prazo de 10 dias para o SNA manifestar-se, e depois dará a sentença.

Até o fechamento dessa edição, a VEM não nos informou acerca do reajuste de 5,8%. O mesmo vale para o dissídio atual de 6%.

### Ação do FGTS contra a CEF

Em 2000, o SNA indicou a advogada Denise Batista (foto), aos aeroviários interessados em ajuizar a ação do FGTS, contra a Caixa Econômica Federal.

Pelo fato de ser uma ação federal, o Sindicato não presta este tipo de assessoria. Portanto, os serviços serão prestados da seguinte forma:

Aos sócios, serão cobrados 15%, referentes ao valor da ação; aos não sócios, 20%.

A maioria dos aeroviários obteve êxito nessa ação judicial. Portanto, estamos reeditando o assunto àqueles que estiverem interessados:



- Documentos necessários: Identidade, CPF, CTPS, comprovante de residência, termo de rescisão contratual e carta de aposentadoria (se for este o caso).

- Contato da advogada: a drª Denise Batista atende no período da tarde, pelo telefone (21) 2240-9114.

#### Expediente



**Aeroluta**  
- Órgão do Sindicato Nacional dos Aeroviários

Endereço: Avenida Presidente Wilson, 210, 5º andar • Centro • Castelo • RJ  
- CEP:20000-000 - Tel.:(021) 2220-2016 Fax.(021)2262-3237

A responsabilidade pela publicação de fotografias, charges e ilustrações é exclusiva da diretoria do Sindicato.

Diretora de imprensa:  
Célia Regina Werneck Gonçalves

Tiragem:  
5 mil exemplares  
Impressão:  
Monitor mercantil

Edição:  
Saulo Andrade  
- Reg. Prof.26.730/MTE-RJ

Redação:  
Saulo Andrade  
saulo16dez@gmail.com ou  
flurocker@ig.com.br

Programação Visual:  
Carlos Soares-Reg.Prof.16.993/RJ  
Email: carsomeida@ig.com.br



## Empresas de táxi-aéreo

# Sindicato e empresas acordam novo reajuste

Mudou sensivelmente a situação salarial dos trabalhadores de táxi-aéreo.

Oficialmente – e obedecendo aos critérios estabelecidos por nossa Convenção Coletiva -, quem recebe o piso terá um reajuste de

6,5%. Aqueles que têm ordenado de até R\$ 4.000,00, receberão um reajuste compatível à inflação do período (INPC): 5,53%. A partir de R\$ 4.000,01, o reajuste é de 3%.

Em resumo, todos receberão,

de primeiro de dezembro de 2005, a 30 de novembro de 2006, um reajuste equivalente ao INPC; de modo que, a diferença do valor do salário mínimo (mesmo reajustado), para o menor piso da categoria, seja mantido.

## Empresas comerciais

# Sindiamazon e Saesp insistem em fazer o jogo patronal

Enquanto os sindicatos de aeroviários e aeronautas cutistas brigam para obter um reajuste compatível, que contemple inflação aumento real, o Sindiamazon e o Saesp insistem em vender a categoria, “brigando” por reajustes menores. Ou seja, foi preciso

que continuássemos lutando na mesa de negociações, para aumentar o percentual obtido aos trabalhadores – 6% -, que a propósito é superior ao acatado pelas entidades pelegas da Força Sindical. Eles concordaram com o índice inflacionário de 5,3%,

mas, de fato, os trabalhadores irão receber os 6% conquistados pelos sindicatos da CUT. Fato é que, por conta do acordo assinado por nós, as empresas desconsideraram os 5,3% concordados pelos sindicatos cartoriais. Francamente.

## Esperteza para cobrar assistencial quase igual ao reajuste

O Saesp e o Sindiamazon cobraram, na Convenção Coletiva, 5%, dos trabalhadores, só de assistencial. Ou seja, trata-se de

um valor exorbitante, que não condiz com a atual situação dos trabalhadores do setor.

E cabe a pergunta: se o Sindi-

cato conseguiu um reajuste melhor, para que servem os “outros”? Certamente, para prejudicar os trabalhadores.

# Sindicato reúne-se com presidente da SATA

Quatro problemas ainda insistem em atormentar a vida dos trabalhadores da SATA. Foi para solucioná-los que, no dia 13 de janeiro último, a direção do Sindicato reuniu-se com o novo presidente da empresa, Alemander de Jesus Pereira, e os demais diretores da empresa de serviços auxiliares. Em pauta, pendências de gestões anteriores, que em muito prejudicaram os funcionários – além de ela própria, a SATA, ter sido também a prejudicada. Enumeramos os problemas. Vamos a eles:

1 - O laudo de aposentadoria (PPP), que já poderia ter aposentado dezenas de trabalhadores.

2 - Salários dos Partimes, que estão sendo pagos baseando-se no menor percentual.

3 - Atrasos nos pagamentos de benefícios (direitos, melhor dizendo), como vale-refeição e cesta-básica.

4 - Demissão de trabalhadores com doenças ocupacionais.

5 - Os critérios de promoção não vêm sendo respeitados pela empresa, já que os trabalhadores aprovados no quadro interno da SATA ainda aguardam vaga. Alguns funcionários novos vêm sen-



do privilegiados, em detrimento de concursos anteriores. Na opinião do Sindicato, a SATA adota os procedimentos mais equivocados para a escolha dos aprovados: existe discriminação religiosa na seleção. O SNA deixa claro que isto não deveria existir, em substituição a pré-requisitos básicos, como o que presume a capacidade e a competência profissional de cada trabalhador.

6 - Desvio de função.

O Sindicato fez uma longa e detalhada explanação das enormes dificuldades de relacionamento e cumprimento dos problemas detectados e denunciados pelos trabalhadores, ao longo da penúltima administração da empresa - que chegou até mesmo a coagir os

seus funcionários do Santos Dumont a abrirem mão da ação de periculosidade.

Alertamos ao presidente que, em inúmeras vezes, procuramos a empresa, não só para colocar em pauta os direitos dos trabalhadores, mas também para fornecer contribuições, no sentido de a SATA evitar novos passivos – que a propósito nunca foram levados a sério.

Alemander afirma que a empresa está revendo vários contratos, e que talvez precise diminuir o seu quadro funcional.

Para nós, do SNA, a SATA terá, sim, de cumprir a cláusula 49; e caso haja mudanças nos laudos de aposentadoria, inúmeras pes-

## Editorial

# Precedentes perigosos

A Gol descumpra a regulamentação profissional da categoria. Os mecânicos da empresa duplicam suas jornadas. Em alguns casos, chegam a cumprir 12 horas de trabalho, com a obrigação de bater os cartões de ponto após a primeira jornada, de seis horas, concluída. As folgas de compensação vêm sendo malandramente substituídas pelas folgas regulamentares, principalmente para os DOV's; logo, a Gol não remunera os domingos e feriados de seus trabalhadores.



É por isso que ela hoje se apresenta à sociedade e ao público usuário como uma empresa que vende as passagens mais baratas. Ou seja, é a líder do mercado, mas às custas do sacrifício de seus funcionários.

Alguns contratos da GOL com empresas terceirizadas que não cumprem a Convenção Coletiva de Trabalho (CCT): em Campina Grande (PB), na VIP SOLO e na RN Service os trabalhadores ganham salário mínimo, ao invés do cumprimento da CCT, já que estas empresas são de serviços auxiliares, autorizadas pelo Departamento de Aviação Civil (DAC), a operarem no aeroporto da cidade paraibana. O resultado óbvio é a exploração dos trabalhadores das empresas terceirizadas, que executam jornadas acima do que determina a Regulamentação Profissional dos Aeroviários. Além, claro, da mistura explosiva: acidentes de trabalho-baixos salários.

Por sua vez, o DAC e a Infraero não fiscalizam o descumprimento da nossa Regulamentação Profissional. Somente no dia em que houver acidentes aéreos, cujo resultado sejam decorrentes de falha de empresas terceiras - caso dos Estados Unidos - talvez, as nossas autoridades aeronáuticas tomarão alguma providência. Enquanto tais acidentes atingirem “apenas” trabalhadores, como já ocorreu, e não dando em nada para nenhuma autoridade e/ou empresa, as coisas continuarão como estão.

Nosso Sindicato já denunciou as irregularidades ao DAC, Ministério Público e à Secretaria de Relações de Trabalho, DIPAA e CENIPA.

Destaca-se a denúncia do DAC, que tem como objetivo obrigar a fiscalização na Gol. O excesso de jornada do mecânico e do despachante operacional de vôo poderá gerar acidentes e incidentes sem precedentes, levando-se em consideração que ambas as funções são excessivamente estressantes.

Definitivamente, o Sindicato não se privará de ser o fiel da balança na hora de negociar, sempre a favor dos trabalhadores, nas diversas empresas que atuam no setor. Doa a quem doer.

**Selma Balbino,**  
presidente do SNA

E-mail: selmabalbi@ig.com.br

soas irão aposentar-se, mas sem a necessidade de demissão; ou a empresa deverá permitir que quem queira há muito tempo sair de seu quadro funcional possa ser dispensado **com todos os direitos garantidos**. Tal prerrogativa evitaria que muitos pais de família – que não têm tempo suficiente para se aposentarem – mantenham seus empregos.

O presidente da SATA disse ainda que pretende melhorar a comunicação interna com os funcionários. Prometeu que, assim que possível, implantará o uniforme de verão para os trabalhadores de pista. Afirmou que está colocando a empresa na rota do crescimento. Cobrará empenho dos pro-

fissionais para que a SATA se mantenha como a **líder** no setor de serviços auxiliares. Para isto, a direção da empresa estabelecerá metas a serem cumpridas, que resultarão em **participações nos lucros**, já em 2007. Alemander comprometeu-se em, a cada dois meses, no máximo, a sentar-se para o diálogo com o SNA, a fim de resolver todas as pendências, ou que poderão surgir. Ele deixou claro que estará visitando os locais de trabalho, sempre que possível, para conhecer, de perto, os problemas dos trabalhadores; além de avaliar como anda o desempenho da SATA nos aeroportos.

## O GEFUSA é nosso!

O SNA cobrou do presidente o retorno, às mãos dos trabalhadores, do Grêmio Recreativo dos Funcionários da SATA, o GEFUSA – que foi construído com o suado dinheirinho dos funcionários da empresa, através de descontos mensais em seus contracheques.

O presidente da SATA ficou **estarcido** quando o nosso Sindicato contou-lhe que, segundo a categoria, o GEFUSA foi literalmente doado, de mãos beijadas, ao **sindicato pirata, SIMARJ**, que por sua vez repassou-o à federação pirata (que o abarca).

Ele ficou ainda mais perplexo quando lhe relatamos que foi justamente o antigo presidente da SATA quem incentivou e alimentou o SIMARJ contra o SNA.

# Supremo autoriza retorno da Transbrasil

**E**nfim, justiça foi feita ao clamor dos trabalhadores e dos sindicatos cutistas que lutam pelo retorno da Transbrasil. A empresa - que deixou de operar em dezembro de 2001, com débitos de R\$ 910 milhões - pode agora retornar aos céus brasileiros, como concessionária de transporte aéreo. A decisão do dia 12, concedida via liminar pelo presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), ministro Nelson Jobim, garante ainda que a Transbrasil retome as áreas aeroportuárias concedidas pela Infraero.

O impedimento de a empresa operar foi confirmado pelo ministro da Defesa e vice-presidente, José Alencar. A companhia aérea sentiu-se lesada por não ter sido devidamente informada acerca da decisão do governo. Ou seja, Jobim garantiu a retomada das operações da Transbrasil, através de argumentos jurídicos básicos da Constituição: direito de defesa e do contraditório, em processos judiciais e administrativos.

Em declaração ao Jornal do Brasil (13/01/2006), a empresa afirmou que a decisão do Planalto não faria sentido, já



**NOSSAS famílias não podem esperar: a TRANSBRASIL tem que voltar!**

que a Transbrasil tem “50 anos de serviços prestados ao país”:

- Verifico presente os requisitos, eis que os efeitos da não-concessão da liminar parecem-me, em um primeiro momento, mais desastrosos que a sua concessão - afirmou Jobim ao JB.

Vale lembrar que, antes da atual, e em menos de dois anos, já havia três decisões do STF a favor da Transbrasil. Aeroviários e aeronautas participaram ativamente de atos e manifestações – fato político preponderante para que as decisões institucionais surtiram algum resultado efetivo.

De acordo com a reportagem do JB, em 2004 o



Tribunal de Justiça de São Paulo decretou a falência da companhia aérea, através de um requerimento da General Eletric, uma das credoras da Transbrasil. Em dezembro daquele ano, o ministro Eros Grau suspendeu a ação da GE, mantendo-a em fevereiro de 2005. Com a suspensão da falência assegurada, a



**PELO emprego e pela vida, Sindicatos cutistas do setor marcam presença a favor dos trabalhadores**

companhia aérea, sempre segundo o jornal, apresentou em outubro do ano passado, “pedido de recuperação judicial na 2ª Vara de Falências e Recuperação Judicial de São Paulo”. Uma nova parceria, com a Ocean Air, seria um feixe de esperança para a Transbrasil, que operaria como cargueira. A empresa, contudo, desistiu do empreendimento dias depois.

Com a recente decisão, a Transbrasil consegue “manter áreas em grandes aeroportos, como Congonhas, onde possui hangar arrendado à OceanAir. Recentemente, esses terrenos

foram objeto de disputa entre a empresa de German Efromovich e a Gol. A OceanAir alegava que a

**Aeroviários e aeronautas participaram ativamente de atos e manifestações**

Infraero pretendia passar as áreas diretamente à Gol, sem realizar licitação”.

– informou o JB. No entanto, a decisão do STF não garante que a Transbrasil

retome, de imediato, suas operações. Antes disso, o DAC também precisa dar o seu referendo. De acordo com a revista *Istoé* (16/01/2005), “especula-se que a Transbrasil poderia se associar à Sinergy – de German Efromovich, dono da OceanAir”.



## Sindicato ganha ação de periculosidade da Air France

Uma disputa judicial de nove anos foi finalmente ganha pelo Sindicato Nacional dos Aeroviários. Trata-se do processo sobre periculosidade da Air France. A empresa

agora negocia com o Sindicato para começar de imediato a realizar os pagamentos a seus trabalhadores.

A Air France também não vinha respeitando algumas

cláusulas da Convenção Coletiva de Trabalho (CCT), como o pagamento irregular dos domingos e feriados trabalhados, bem como de outros itens da CCT.

## SNA suspende demissão de grávida

O Sindicato reverteu a demissão da funcionária do setor de despacho da BHS.

Grávida, ela, na verdade – e segundo as normas da nossa Convenção Coletiva -, deveria

obter, ao contrário da demissão, a justa estabilidade. **Francamente, quanta ruculência...**

## Em 2005, novas sindicalizações

Apesar da crise, com as demissões, principalmente de trabalhadores da Varig, no ano passado, o Sindicato fez uma ampla campanha de sindicalização.

Ou seja, a despeito das demissões, novos companheiros compreenderam o valor das lutas do setor, sindicalizando-se.

Em seu período total, o ano de 2004 contabilizou 847 novos sindicalizados.

De janeiro a dezembro de 2005, 985 pessoas se sindicalizaram ao SNA.

Faça, portanto, como eles: vamos manter firme a luta por uma aviação melhor!

**FIQUE POR DENTRO**

## Grupos Aero-LB e TAP compram VEM

Foi dada a largada para que a VEM - adquirida da Varig, pela TAP, por US\$ 24 milhões – torne-se, de vez, um braço da estatal portuguesa. Notícias da imprensa dão conta que Jorge Sobral, que coordena o setor de Manutenção e Engenharia da TAP, fará parte do conselho de administração da VEM. A sociedade de propósito específico Aero-LB - criada pela TAP no Brasil em parceria com executivos brasileiros – terá direito a sugerir dois nomes para o conselho.

**Estatal portuguesa amplia integração com subsidiária**

No fechamento desta edição, dia 17 de janeiro, estiveram reunidos com o presidente da VEM, Evando Teixeira, quatro técnicos de manutenção da TAP, no Rio - cidade-sede da subsidiária brasileira. A intenção do encontro era ampliar a integração bi-empresarial entre a TAP e a VEM. Os levantamentos técnicos - sempre de acordo com notícias da imprensa – durarão seis meses.

## Compra da VarigLog só depende de aval do DAC

Assim como a VEM, a VarigLog está com tudo pronto para pertencer a um outro grupo no mercado, o fundo de investimentos norte-americano Matlin Patterson. Segundo informações da imprensa, o fundo americano já está a postos para começar a

tocar seus planos de negócios, com a conseqüente escolha dos executivos para a subsidiária. No dia 11 de janeiro, o fundo comprou a VarigLog por US\$ 48,2 milhões; no entanto, o depósito ainda está passível de aprovação do DAC.