



**CUT**

# AEROLUTA

Orgão do Sindicato Nacional dos Aeroviários

- Ano XII - Nº 01 - Janeiro de 2009



**Nacional**

Site: www.sna.org.br

E-mail: atendimento@sna.com.br



## Campanha Salarial

**A** luta por salários dignos ainda não terminou. O Sindicato Nacional das empresas de Táxi Aéreo (SNETA) insiste na proposta de apenas 1,5% de reajuste. Aeroviários de todo o Brasil estão revoltados e começam a se organizar para reivindicar uma reposição que esteja de acordo com o crescimento do mercado. Em Belo Horizonte, diretores sindicais foram ameaçados com revólver por um dos seguranças internos da empresa Líder, durante manifestação.

### Editorial

## O que os trabalhadores da SATA estão fazendo para mudar sua situação?

Página 2

## Entenda o processo de falência da Transbrasil

Página 2

## Azul diminui número de comissários de bordo por aeronave

Página 7

### Artigo

## A economia brasileira e a crise financeira internacional

Página 7

### Piso para operadores de equipamento

SNA vai reivindicar um piso para os operadores de equipamento de viatura. Apesar de exercerem atividades de alta periculosidade, recebem média de R\$ 600 mensais. Saiba mais sobre o abaixo assinado que o sindicato está distribuindo nas empresas.

Páginas 4 e 5

## VEM terá que pagar periculosidade aos funcionários

Página 3



## Gol demite mais de 1000 trabalhadores

Página 6



## Serviço dentário no SNA



### Troféu Abacaxi

VarigLog e Sea Aviation são as primeiras homenageadas do ano

Página 8



## Na Biblioteca do SNA Um dia de cão

## Editorial

# O que os trabalhadores da SATA estão fazendo para mudar sua situação?

**Sindicato pirata também é responsável pelas irregularidades cometidas pela empresa**

**O**s trabalhadores da SATA têm um histórico de luta. Porém, desde 2006, o quadro revelou mudanças. Quando a empresa começou a apresentar problemas e deixou de cumprir as cláusulas da Convenção Coletiva de Trabalho, muitos foram demitidos, outros preferiram seguir suas vidas em outras empresas.

Mas os que ficaram se acomodaram e criaram o mito de que o sindicato faz milagres, e é capaz de obrigar a companhia e os juízes a tomarem as medidas que desejarem. Essa é apenas uma maneira de transferir a responsabilidade para uma instituição que não tem valor algum sem a atuação da categoria.

Apesar dos esforços, as medidas adotadas não foram suficientes para acabar com a série de irregularidades cometidas pela empresa. O que o SNA podia ter feito para regulari-



zar a situação, ele fez. Mas e você, trabalhador, o que você fez? O que você está fazendo?

O sindicato insiste em convocar os trabalhadores a reagirem, e alertam sobre o perigo de instituições fantasmas, que teriam como obrigação defender e lutar pelos direitos do trabalhador, mas, na verdade, atuam a

favor das empresas. Esse órgão é o real responsável por um grande número de irregularidades cometidas.

Entre elas, assembleias dirigidas pela direção da empresa e problemas relacionados ao PDI. O que deveria ser um Plano de Demissão Incentivada se tornou um Plano de Demissão Imposta. Funcionários que

ainda não receberam suas homologações também foram prejudicados por essa organização. É dela que deve ser cobrado o pagamento, já que atua como aliada da direção da empresa.

Nesse contexto, criar um cenário diferente não depende apenas do SNA. É necessária também a participação da categoria, que deve ser ativa na luta pelos seus direitos. Muitos temeram lutar e acabaram demitidos da mesma forma. A questão é: vale a pena trabalhar sem dignidade? Você sabe qual será a próxima medida da empresa amanhã?

Se todos os trabalhadores da SATA tivessem se unido há mais tempo, talvez a situação não tivesse chegado a esse ponto. Mas nunca é tarde para começar. E o Sindicato Nacional dos Aeroviários deixa claro que está disposto a apoiar e tomar a frente desse começo. Basta você, trabalhador, querer.

## Por dentro do setor aéreo

# Processo de falência da Transbrasil

A Transbrasil teve sua primeira falência decretada em 2002. Em 2007, foi suspensa pelo Supremo Tribunal Federal (STF), que entendeu a decisão como irregular. Porém, em 2008, a Justiça Estadual de São Paulo decretou segunda falência, com os mesmos fundamentos da primeira. A medida é questionada e, até o momento,

a situação da empresa ainda não está definida.

No final do ano passado, a 19ª Vara Cível de São Paulo definiu um prazo para os ex-funcionários que quisessem habilitar seus créditos. Como a procura foi pouca, houve a prorrogação para mais 60 dias. Os interessados têm até 30 de janeiro.

Foto: Arquivo SNA



**AEROLUTA**  
AEROLUTA

- Órgão do Sindicato Nacional dos Aeroviários

Endereço: Av. Churchill, 97, 4º andar  
• Centro • Castelo • RJ

- Tels.: (021) 2220-2016/2220-2497 Fax: (021) 2262-3237

Secretaria  
de Imprensa e Cultura  
Cláudio Fonseca

Impressão:  
Grafmec

Tiragem: 3 mil exemplares

Redação e  
revisão:  
Cláudia Fonseca  
Programação  
Visual:  
Carlos Soares  
Reg. Prof. 16.993/RJ

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

# SNA ganha ação de periculosidade contra a VEM

## Varig coagiu trabalhadores a desistirem do processo

O processo que se arrastava desde 1996 chega ao fim, com resultados que beneficiam funcionários e ex-funcionários da VEM. O SNA ganhou ação de periculosidade contra a empresa, o que permite que mecânicos e profissionais da comissaria do Aeroporto Internacional recebam seus direitos. Ao todo, 51 pessoas foram contempladas. Quarenta e cinco já estão recebendo os valores acordados e outras seis estão no aguardo.

Mas nem todos conseguiram o desfecho dessa história. Os aeroviários do Aeroporto Santos Dumont não ganharam a ação e vão ter que esperar um pouco mais para a conclusão do caso. O sindicato recorreu e aguarda a tramitação do processo em Brasília.

Segundo o SNA, eles não são os únicos lesados. Os técnicos de segurança de trabalho atuam próximo aos mecânicos e deveriam receber o direito também. “Eles renunciaram a periculosidade quando foram pressionados pela chefia imediata. Acabaram sendo demitidos do mesmo jeito, sem receber sequer os direitos trabalhistas”, diz Selma Balbino, secretária geral do SNA.

### Varig ameaçou demitir

A ação, que era contra a Varig, foi assumida pela VEM por sucessão, quando a empresa entrou em crise. A companhia, que agora pertence ao grupo Gol, pressionou seus funcionários a fazerem cartas em que renun-



avam o direito da periculosidade. Com medo da demissão, muitos aceitaram a ameaça e contribuíram para que o processo demorasse a ser concluído.

Uma das provas de coação entregue ao perito pelo SNA foi a reprodução do áudio em que um ex-funcionário ameaçava os trabalhadores em nome do então presidente da Varig. A gravação foi levada ao Ministério Público do Trabalho (MPT) que obrigou a empresa a cancelar as cartas e assinar um Termo de Ajuste de Conduta, em que se comprometia em parar com as intimidações.

“Apesar do nosso empenho, alguns trabalhadores voltaram a fazer cartas. Chegaram a hostilizar o SNA, dizendo que preferiam garantir o emprego a ganhar a ação. Hoje estão desempregados”, conta Selma. Segundo a dirigente sindical, o trabalhador para o capital é apenas um número. “Quando interessa, serve. Quando não, é rua. Que isso sirva para outras pessoas que estão com ações em andamento”.

### Entrevista com Dr. Álvaro

## Coação da Varig foi responsável pela demora do processo

O advogado Álvaro Quintão presta assessoria jurídica para o Sindicato Nacional dos Aeroviários há 14 anos.

Em entrevista ao *jornal AeroLuta*, ele afirma que o principal motivo para a ação de periculosidade da VEM ter se alongado por tanto tempo, foi a coação feita pela Varig, quando ainda respondia pelo processo.

Foto: Cláudia Fonseca

### SNA – Quais foram as maiores dificuldades durante o processo?

O principal problema foi a coação que a Varig fez aos seus funcionários, ameaçando demitir quem não fizesse uma carta desistindo da ação. O SNA conseguiu comprovar que a empresa estava ameaçando os trabalhadores com gravações em áudio, mas todo esse trabalho fez com que o processo ficasse três anos parado. A empresa também passou um bom tempo discutindo os cálculos, questionando cada centavo que os empregados deveriam receber. Por isso a ação demorou tanto.



Álvaro Quintão, advogado do SNA

### SNA – Qual é a importância da conquista de uma ação como essa?

O processo de periculosidade da VEM abre brechas para que outras ações similares tenham as mesmas decisões judiciais, favorecendo os trabalhadores. A Air France, por exemplo, já pagou aos seus funcionários. Mas trabalhadores da America Airlines, SATA, GOL, TAM, SWISSPORT, entre outras, ainda aguardam o desfecho jurídico. O caso da VEM passa a ser uma referência nesses processos.

### SNA – Em que casos a periculosidade é um direito?

A NR 16 (Norma de Regulamentadora) estabelece que há o direito de receber a periculosidade em várias situações na aviação. Têm direito os aeroviários que trabalham próximo ao armazenamento de material inflamável, abastecimento ou destaqueamento de aeronaves; atuam com transporte de material radioativo ou realizem atividades que envolvam trabalho com eletricidade. Os casos são muitos, esses são apenas alguns exemplos.

# A luta c

# Campanh

## SNETA mantém proposta d

**S**indicatos dos trabalhadores recebem mais um banho de água fria. As instituições esperavam ouvir do Sindicato Nacional de Táxi Aéreo (SNETA) uma proposta de reajuste salarial melhor do que a apresentada na última rodada de negociações. Mas o valor oferecido durante a reunião do dia 7 de janeiro continuou o mesmo. Reposição de 1,5%. A novidade agora é que as companhias propõem um reajuste de 8% em todos os pisos.



Foto: Cláudia Fonseca

**Fernando Alberto, representante do sindicato patronal, insiste no discurso de que o setor está cada vez pior**

Além de pífia, a proposta é contraditória. O sindicato patronal alegava que não poderia oferecer mais de 1,5% porque as companhias menores seriam prejudicadas. Mas a proposta de reajuste de 8% nos pisos tem um impacto muito maior justamente nessas empresas.

### Justificativas não mudam

O discurso continua o mesmo. Fernando Alberto dos Santos, represen-

tante do SNETA, insistiu em dizer que a cada dia que passa a situação do setor é pior. “Eu vou pedir um lenço aos meus companheiros para secar suas lágrimas, porque nunca ouvi tanta lamurição aqui. Isso é um exagero”, afirmou Selma Balbino, secretária geral do SNA.

A diretora avisou que irá pedir à direção da ANAC uma radiografia do setor. Segundo ela, as empresas não atuam de forma transparente. “Vocês precisam começar a tratar o trabalhador com o respeito que ele merece. Vamos tomar uma atitude mais séria”, avisa às companhias.

Assembléias serão realizadas para definir junto aos trabalhadores quais medidas serão adotadas. Mas os dirigentes sindicais deixaram claro que a categoria não irá aceitar a proposta. O SNA afirma que, se necessário, manifestações serão realizadas para reverter esse quadro.

## Empresas vão lucrar em 2009

**Um das alegações de Fernando Alberto é que a estimativa de lucro do setor em 2009 é 32% menor do que o de 2008. A informação apenas aumentou a revolta dos presentes à mesa.**

**“Vocês vão diminuir o lucro? Isso significa que, ainda assim, vão continuar lucrando. Mas como fica o trabalhador que terá um prejuízo médio de 6%, se a proposta de vocês for mantida?”, questiona Cláudio Toledo, assessor econômico do sindicato nacional dos aeronautas.**

**Segundo ele, no ano passado foi a mesma “choradeira”. O economista recorda que foi acordado um reajuste com o INPC parcelado, pois as empresas afirmaram que não tinham condições de oferecer aumento. Mas até setembro de 2008 o setor teve um crescimento de 38%.**



## SNA negocia piso salarial de equipamentos

### Salários pagos pelas empresas não est

Operadores de equipamento de viatura querem que um piso salarial seja definido. Apesar de realizarem atividades de grande responsabilidade, que podem influenciar na segurança de voo, eles recebem um salário médio de R\$ 660. A cláusula que estabelecerá um ordenado digno para esses profissionais não foi acordada durante as últimas negociações de reajuste salarial com o Sindicato Nacional das Empresas Aéreas (SNEA).

Mas a luta continua. Um abaixo assinado com a reivindicação da categoria será apresentado ao sindicato patronal em março, na primeira reunião bimestral do ano.

O SNA lembra a importância da participação de todos os trabalhadores, que devem manifestar sua indignação por não terem reconhecimento em uma atividade de grande relevância para a aviação brasileira. “Companheiros, busquem os seus direitos”, reforça a direção.

continua

# a Salarial

## e reajuste de apenas 1,5%



## Salarial para operadores de voo e reajuste de apenas 1,5%

Acordo de acordo com a atividade profissional

### Melhores salários em outras funções

Entre as funções dos operadores consta o manuseio de equipamentos nos aeroportos e de aeronaves que custam milhões de dólares. Por motivos como esse, eles são obrigados a ter carteira E. Com essa habilitação, uma pessoa está apta a trabalhar como motorista de ônibus e receber um salário médio de R\$1500.

Há casos de funcionários que abandonam o setor aéreo para buscar maior remuneração em outros segmentos.

A sugestão inicial de piso para essa categoria é de R\$1.100.

O valor ainda não é compatível com a atividade, mas é uma forma de começar as negociações. A baixa remuneração desses profissionais compromete a qualidade dos serviços prestados.

## Reunião no Ministério Público

O sindicato de Guarulhos e o SAESP se reuniram com o SNETA no Ministério Público do Trabalho, nos dias 21 e 27 de janeiro. A procuradoria tentou um acordo, mas não foi possível, já que os dirigentes sindicais afirmaram que a categoria não irá aceitar nada abaixo de 8% de reajuste.

### Diretores sindicais são ameaçados em Belo Horizonte

O SNA não é o único a afirmar que a proposta de 1,5% de reajuste é um absurdo. Diretores sindicais de Belo Horizonte mobilizaram os trabalhadores e realizaram manifestações em frente às empresas. Como resposta, foram ameaçados de levar um tiro por um dos seguranças internos da Líder Táxi Aéreo. Os dirigentes prestaram queixa na delegacia, e aguardam o andamento do processo.

Segundo Selma Balbino, secretária

geral do SNA, é um absurdo que em um país onde o atual presidente da república é um ex-sindicalista, os empresários ainda tentem calar um sindicato com intimidações como essa. Em boletim distribuído pelo sindicato de Belo Horizonte, há trechos como “Mais cedo ou mais tarde vão querer usar a chibata como incentivo ao trabalho” e “Precisamos exercitar a nossa capacidade de nos indignarmos perante afrontas e humilhações”.

## Pisos estabelecidos na CCT para o setor aéreo comercial

### Pisos da categoria

Auxiliar de serviços gerais:

R\$ 664,52

Auxiliar de manutenção:

R\$ 730,30

Agente de proteção: R\$ 757,51

Mecânico de manutenção de aeronaves: R\$ 1062,56

### Vale refeição

Seis horas diárias: R\$ 9,96

Oito horas diárias: R\$ 13,58

### Diária de hospedagem por refeição

R\$ 31,32

### Seguro

R\$ 8640,00

### Multa por descumprimento do acordo coletivo

R\$73,45

# Rapidinhas

## Tirando onda com conquista alheia

O que é ouvido nos corredores é que certos sindicatos piratas andam se aproveitando das vitórias do SNA para tirar mérito de uma conquista que não teve participação alguma. Não contentes, ainda tentam convencer os diretores a mudarem de instituição. Que coisa feia, hein?



## Reivindicação dos mecânicos da VEM não é atendida

Os mecânicos de manutenção da VEM têm bons motivos para estarem revoltados. Para compensar os baixos salários da empresa, eles reivindicaram um aumento no ticket alimentação. Após cobranças do

SNA e da FENTAC a resposta foi dada: a companhia não vai mudar o valor do benefício. O sindicato vai definir com esses trabalhadores quais atitudes serão tomadas. É esperar para ver.

## Vip Cargo pode sofrer ação

Vip Cargo descumpre a regulamentação profissional da categoria quando obriga funcionários de pista a trabalharem oito horas diárias. Eles não podem exceder a carga de seis horas, já que sua atividade é cansativa e tem influência direta na segurança de voo. Se a empresa não regularizar essa situação, o sindicato vai entrar com uma ação e responsabilizar a Gol como co-autora.

## SATA tenta Recuperação Judicial

No dia 16 de janeiro, a SATA entrou com um processo solicitando a Recuperação Judicial da empresa, no Tribunal da Justiça do Rio de

Janeiro. O juiz ainda não despachou o pedido. Companhia e trabalhadores aguardam as novidades ansiosos.

## Gol não dá a CAT

Funcionária da Gol desenvolve tendinite, gerada pela repetição de movimentos realizados durante as atividades de trabalho. Apesar de ser uma doença ocupacional, a empresa se recusou em liberar a CAT para a trabalhadora.

## Falta ar condicionado

Salas alugadas pela Infraero para empresas aéreas não têm ar condicionado por falta de serpentina. As companhias aguardam licitação há

mais de dois anos para que os reparos sejam feitos. Enquanto isso devem suportar o calor, apesar dos aluguéis serem pagos em dia.



## Fusão da Gol com VRG resulta em 1256 demissões

Demissões em massa geradas pela fusão da Gol com a VRG provocam atrasos de voo nos aeroportos do país. No total, foram dispensados 700 aeroviários e 556 aeronautas em todo o Brasil. Ainda assim, esses números não representam os funcionários que atuavam na companhia há menos de um ano, já que eles homologaram nas empresas e, não, nos sindicatos.

## Lanche no lixo da Argus

A Argus comete sério caso de assédio moral. Se um funcionário entrar na companhia com um sanduíche ou um pacote de biscoito na bolsa, ele é obrigado a jogar o lanche fora, no momento da saída. A empresa de serviços auxiliares alega que o alimento pode ter sido retirado do prédio da empresa. Sonia Lindo, dirigente sindical do SNA, acredita que deve



haver bom senso no momento da fiscalização, para que o trabalhador não seja desrespeitado.

## Motoristas da ProAir desrespeitados

ProAir não reconhece a importância e a periculosidade das atividades de seus trabalhadores. Os motoristas de van, que precisam ter carteira E, além de receberem o salário de agente de proteção, trabalham oito horas por dia, quando sua jornada deveria ser de apenas seis.

## Fim da hora-extra obrigatória na Proair

Proair teve que abolir a prática de horas extras sem conhecimento prévio do aeroviário, no contrato com a Continental. A dirigente sindical Sonia Lindo não gostou nada de saber que os funcionários tinham que trabalhar até depois do horário, de acordo com

as exigências da empresa. Ela fez a reivindicação e, a partir de agora, a hora-extra só será feita se o trabalhador puder. Sonia não perdoa. "A maior culpada é a categoria, que permite esse tipo de abuso".

## Azul Linhas Aéreas preocupa categoria e passageiros

**Empresa consegue brecha para diminuir número de comissários à bordo**

O Sindicato Nacional dos Aeroaviários tem dúvidas se a Azul Linhas Aéreas irá cumprir a legislação trabalhista em sua integridade. Em pouco tempo de atuação, a empresa teve autorização da ANAC para modificar o número de comissários à bordo.

A brecha foi conseguida através de uma prática comum na Europa e nos Estados Unidos. Nessas localidades, a quantidade de comissários varia de acordo com o número de passageiros. No Brasil, varia de acordo com o número de portas à nível de piso. Ou seja, aeronaves que obrigatoriamente deveriam ter quatro profissionais, passam a ter apenas três.

### Medidas adotadas

O Sindicato Nacional dos Aeronautas protocolou ofício na ANAC pedindo a suspensão da nova prática, mas não teve retorno positivo. Para a Agência, a mudança não prejudica a segurança de voo.

O sindicato decidiu entrar com um mandato de segurança coletivo questionando a decisão e solicitando audiência pública. O juiz responsável pela ação notificou a ANAC e aguarda o pronunciamento da instituição antes de analisar o pedido.

A maior preocupação da categoria é que essa prática seja adotada por outras empresas. “Essas medidas não prejudicam apenas os funcionários, mas a segurança de voo”, afirma Sérgio Dias, diretor do Sindicato Nacional dos Aeronautas. Segundo ele, a empresa também busca brechas na Convenção Coletiva de Trabalho (CCT) para modificar o salário dos trabalhadores.

# A economia brasileira e a crise financeira internacional

Por Jardel Leal

Apesar de a economia brasileira fazer parte da ordem financeira internacional globalizada, as condições em que se encontra são bem mais favoráveis para o enfrentamento da crise. Tal situação fica evidente pelo bom desempenho alcançado pelo país ao longo dos últimos dois anos. A eclosão da crise internacional ocorreu em um momento em que a economia brasileira atingia o ponto mais alto de um processo de expansão, iniciado no segundo trimestre de 2006, cujo melhor desempenho se deu entre julho e setembro de 2008.

Nos últimos três anos, o desempenho econômico do país se apoia, cada vez mais, nos componentes da demanda interna, que vem exercendo forte influência no crescimento do rendimento das famílias. Isso graças à recuperação do poder de compra do salário mínimo, das políticas de renda mínima e da ampliação do acesso ao crédito, além da melhora do ambiente para as negociações coletivas e do aumento do emprego formal no mercado de trabalho. Os dois últimos pontos citados vêm permitindo que um crescente número de categorias profissionais conquiste reajustes salariais acima da inflação.

### Apesar da crise mundial, país continua em expansão

A partir dos últimos três meses de 2008, também a economia brasileira passou a sentir os efeitos da propagação da crise financeira americana. Entre os fatores que mais contribuíram para isto podem ser apontados a queda no volume e nos preços de determinados produtos exportados, a restrição do crédito e o aumento das incertezas quanto ao futuro, o que produziu como efeito o adiamento das decisões de investimento e de produção. Mas mesmo considerando resultados negativos para o mês de dezembro, o crescimento do PIB (Produto Interno Bruto – conjunto dos bens e serviços produzidos em determinado período) para o ano de 2008 deverá alcançar

Foto: Cláudia Fonseca



uma taxa de aproximadamente 5,7%. Neste caso, o crescimento médio anual entre 2003 e 2008 alcançará uma taxa de 4,8%, contra 2,3% observados no período de 2000 a 2003. A economia brasileira continua crescendo.

O mercado de trabalho brasileiro, de certa forma, sempre esteve “em crise”, ou seja, sempre teve que administrar problemas que se revelam estruturais, como a baixa taxa de participação da população em idade ativa no mercado de trabalho, o alto índice de informalidade, os altos índices de desemprego, os baixos níveis de remuneração, a alta concentração de renda, as altas taxas de rotatividade da mão-de-obra, etc.

Diante do elevado grau de incerteza provocado pela deterioração do cenário de crise da economia internacional, era de se esperar uma alteração significativa nas decisões de investir e de produzir em alguns setores de atividade econômica. Os efeitos desta retração sobre o nível de produção em geral, dependerá do nível de encadeamento das empresas mais afetadas pela crise com o restante da economia.

No que se refere ao comércio externo, em 2008, tanto as exportações quanto as importações brasileiras atingiram proporções de aproximadamente 13,5% do PIB. As relações comerciais brasileiras têm se diversificado e se expandindo fortemente, na última década, para países em desenvolvimento da Ásia e América Latina. Com isso, é de se esperar que os reflexos provocados pela depressão econômica nos países mais

ricos, sobre a atividade produtiva nacional, sejam menos pesados.

Cabe alertar para o risco de que as medidas de suspensão das atividades em diferentes setores, através da concessão de férias coletivas, corte de contrato com empresas terceiras e demissões de trabalhadores temporários e de empregados efetivos, podem gerar, como consequência, o apro-fundamento e a generalização da crise que se busca enfrentar.

### Grande mídia distorce o quadro econômico

Ao contrário do que vem sendo alardeado pela grande mídia nacional, o governo dispõe de recursos capazes de assegurar um desempenho positivo da economia do Brasil em 2009 e evitar que sejam maiores os efeitos da crise financeira internacional sobre o país. As medidas adotadas serão satisfatórias à medida que assegurem a sustentação dos níveis de emprego e de renda da população, a restauração do acesso ao crédito às empresas e às famílias e a ampliação dos investimentos públicos e privados. Para tanto, é condição necessária a mudança de rumo na política monetária praticada pelo Banco Central, no sentido de adotar o crescimento como objetivo prioritário e passar a promover contínuas reduções nas taxas de juros, em linha com as demais nações.

Por sua vez, cabe chamar a atenção das organizações sociais de representação popular e dos trabalhadores. Discutir medidas para “resolver” a crise impõe como necessidade a construção de um projeto de desenvolvimento nacional que incorpore todo o povo brasileiro na distribuição de seus benefícios. Cabe, ainda, alertar que tal processo envolve uma forte disputa de interesses entre os atores sociais envolvidos, o que exige muita sabedoria e criatividade, a fim de contornar a desigualdade de recursos de poder.

\* **Jadel Leal**  
é economista do DIEESE

## Um dia de cão



Joe, ex-combatente do Vietnã, vive desempregado e chega a suar frio quando pensa em um emprego burocrático. Casado com uma italiana gorda, com quem teve seus filhos, ele decide assaltar um banco para ajudar nas despesas da casa e pagar a operação de mudança de sexo de sua amante, uma bela travesti.

Quando chega à agência descobre que lá se encontra apenas um depósito de cinco mil dólares. Joe resolve esperar até o dia seguinte, quando uma grande importância para pagamento em folha será depositada. Enquanto isso, mantém clientes e funcionários como reféns. A estória ganha fôlego com a chegada da polícia ao banco, a atuação dos assaltantes e a cobertura da TV, que expõe os motivos que levaram Joe a uma medida desesperada como essa.

*Um dia de cão* é um Best-Seller mundial, de linguagem fácil, leitura envolvente e está disponível para empréstimo na *Biblioteca do SNA*. O título já foi adaptado para o cinema, com Al Pacino do papel principal. Foi sucesso de bilheteria e ganhou o Oscar como melhor roteiro do ano. O desfecho emocionante deve ter contribuído para tamanha popularidade.

## Troféu Abacaxi



## VarigLog faz novas demissões em massa



**A**s demissões em massa na VarigLog parecem não ter fim. Nesse mês, a empresa deve dispensar aproximadamente

200 trabalhadores. O processo teve início no dia 8 de janeiro. Nem mesmo os dirigentes sindicais escapam. Apesar da estabilidade,

Cláudio Fonseca, diretor responsável pela pasta de Imprensa e Cultura do SNA, foi mandado embora no dia 12 de janeiro.



## Sea Aviation não paga, mas promove festa



A SEA vem desrespeitando uma série de cláusulas da Convenção Coletiva, como alojamento fora da área de trabalho, não pagamento de domingos e feriados, horas-extras

e adicionais noturnos. Porém, na confraternização de fim de ano a empresa fez uma grande ceia com direito a sorteio de televisões e computadores. Alguns funcioná-

rios questionam se os gastos empregados na festa não são uma fatia dos valores não pagos ao longo do ano, e uma forma de amenizar a revolta dos trabalhadores.



## Departamento dentário do SNA

Foto: Arquivo SNA

Não há nada melhor do que dar aquele sorriso sem medo! O cuidado com a boca não é só uma questão de higiene, mas também de auto-estima. Por isso, cuide bem de seus dentes.

Conheça o consultório dentário do Sindicato Nacional dos Aeroaviários, que oferece uma série de serviços com um preço acessível para os sócios, com desconto em folha.

O departamento dentário volta de recesso no mês de fevereiro. Além dos associados e dependentes, também atendemos pessoas que não têm vínculo com o SNA.

### Serviços oferecidos

#### Tratamentos realizados

Obturações, extrações, raio-x, tartarotomia, profilaxia, fluor, etc.

#### Próteses

(preços com super desconto)

Dentadura, roach, prótese parcial, blocos, pivot, coroa, ponte-fixada, entre outros.



**Lembramos que nossa dentista, Dra. Cláudia Athayde, se mudou junto com a sede do SNA. Ela agora atende na Av. Churchill, 97, 4º andar, Castelo. Para marcar atendimento, basta entrar em contato com a secretaria do sindicato.**

**O telefone é (21) 2220-2016.**