



Sobrevoando

Documento Oficial - Edição especial 72 anos do SNA - Agosto de 2014



SNA COMPLETA 72 ANOS DE LUTAS E CONQUISTAS

SNA passa por um processo de revitalização durante sua nova gestão, iniciada em julho de 2013. Novos delegados são eleitos e a direção investe em cursos de formação para os representantes da categoria. Confira as mudanças estruturais da entidade nessa edição especial de comemoração dos 72 anos do Sindicato.



Sobrevoando

Edição especial de comemoração dos 72 anos do SNA

72 anos de lutas e conquistas 3
 Um ano de mandato, mais de 1200 novas sindicalizações7
 Apresentação dos Coordenadores de Região do SNA8
 Conheça a assessoria jurídica do SNA13
 SNA realiza primeiro curso de formação para dirigentes sindicais14
 Ex-presidente da comissão da verdade fala sobre perseguições à sindicalistas16
 A mulher no movimento sindical18
 Periculosidade TAM e Gol 21
 Sindicatos Cutistas são contra o pagamento de imposto sindical 22
 Sindicatos de cartório tentam roubar bases do SNA 23
 Retrospectiva: Aviação Civil ontem e hoje -24
 Leitura para formação 25
 Convênios do SNA 26
 Venha conhecer a Colônia de Férias dos Aeroviários 27

Editorial

A revista Sobrevoando comemora mais uma vez o aniversário do SNA (Sindicato Nacional dos Aeroviários). São 72 anos de muitas vitórias, conquistas e também perdas, comuns em qualquer luta. Além de apresentar retrospectivas sobre o setor, essa edição foca no trabalho de base realizado pela atual direção da entidade e todo o processo de revitalização iniciado com sua posse, em julho do ano passado.

Também entrevistamos Wadih Damus, ex-presidente da Comissão Estadual da Verdade do Rio de Janeiro, para falar sobre as perseguições sofridas pelos dirigentes sindicais durante a ditadura militar; fizemos um levantamento sobre a crescente participação da mulher no movimento sindical; esclarecemos dúvidas sobre o pagamento do retroativo de periculosidade na TAM e na Gol; apresentamos o posicionamento dos Sindicatos Cutistas em relação ao pagamento do imposto sindical. Esperamos que todos os aeroviários e aeroviárias apreciem a leitura. E aproveitem para buscar mais informações sobre nossas indicações de livros, na página 25. Ler é uma das principais formas de aumentar o capital cultural e ampliar a consciência crítica. Afinal, o conhecimento é fator imprescindível na luta entre capital x trabalho. Boa leitura!

Fotos: arquivo SNA



José Trajano, presidente do SNA de 1978 até 1985



Roberto Dantas Araújo, presidente do SNA de 1985 até 1995

Expediente

Sindicato Nacional dos Aeroviários
 Av. Churchill, 97, 4º andar, Castelo
 Telefone: (21) 3916-2200
 www.sna.org.br - atendimento@sna.org.br

Jornalista e Programadora Visual
 Cláudia Fonseca - DRT 31016 RJ
 imprensa@sna.org.br

Diretora de Imprensa
 Sônia Lindo

Presidente
 Luiz da Rocha Cardoso Pará

Tiragem
 10000 exemplares



Gráfica
 Rotaplan

Essa é uma publicação do Sindicato Nacional dos Aeroviários. A entidade é total responsável por todo conteúdo divulgado nesse impresso.



Otto Canedo Lopes (lado direito), presidente do SNA entre 1951 e 1962



Fotos: arquivo SNA

Em 1962, o então Ministro do Trabalho, João Goulart, popularmente conhecido como Jango, assina a Regulamentação Profissional do aeroviário na sede do SNA

72 anos de lutas e conquistas

Para que o histórico de vitórias do Sindicato seja mantido, é urgente a participação da categoria

O SNA (Sindicato Nacional dos Aeroviários), entidade filiada à CUT (Central Única dos Trabalhadores) e à FENTAC (Federação Nacional dos Trabalhadores em Aviação Civil), completa 72 anos no dia 25 de agosto. Em seu histórico de luta, vitórias inesquecíveis como a assinatura da Regulamentação Profissional da categoria, em 1962. O então Ministro do Trabalho, João Goulart, popularmente

conhecido como Jango, assinou pessoalmente a regulamentação na sede dessa entidade. Logo depois ele entraria para a história do Brasil por ser o primeiro presidente da república a sugerir pautas como a reforma agrária. Já a greve realizada na Varig em 1988, com duração de seis dias, resultou em uma série de novas cláusulas da CCT (Convenção Coletiva de Trabalho), como direito

à creche, pagamentos dobrados nos domingos e feriados, estabilidade para delegados sindicais e redução de jornada de trabalho para 40 horas semanais. Em 1995, uma nova greve garantiu o direito à cesta básica, mas resultou na demissão de vários trabalhadores. Não há luta sem perdas. Os aeroviários e aeroviárias de hoje devem a obrigatoriedade desse

“Aeroviários de hoje devem a obrigatoriedade do pagamento da cesta básica aos profissionais que conseguiram garantir esse direito por meio de muita luta e resistência”



SNA realiza assembleia na EAPAC (Escola de Aperfeiçoamento e Preparação da Aeronáutica Civil) para definir greve histórica de 1995



Aeroviários fazem passeata com indicativo de greve no Aeroporto Santos Dumont, durante Campanha Salarial de 1988



Trabalhadores da TAM de todo o Brasil aprovam proposta de pagamento do retroativo de periculosidade, após acordo firmado pelo SNA com a empresa

“
 Sindicatos
 pelegos,
 pautados pelos
 interesses
 particulares dos
 membros de sua
 direção, atuam
 mais em função
 das necessidades
 dos empresários
 do que as da
 categoria”

benefício aos profissionais que conseguiram garantir esse direito por meio de muita luta e resistência.

Em 2013, a direção do SNA consegue extensão da licença maternidade para seis meses, e em 2014, garante pagamento do adicional de periculosidade, mais retroativo, para trabalhadores das empresas TAM e Gol. Esses são apenas alguns exemplos do que foi conquistado para a categoria nesses 72 anos de luta. Ao longo desse período as batalhas enfrentadas pelos trabalhadores e Sindicato foram muitas.

Mas, infelizmente, hoje entidades sindicais sérias enfrentam um problema que vai além da desequilibrada relação de poder entre capital x trabalho. Sindicatos pelegos, pautados pelos interesses particulares dos membros de sua direção,

atuam mais em função das necessidades dos empresários do que as da categoria. E é função do SNA lutar também para que suas conquistas históricas sejam mantidas.

Um exemplo foi o da Campanha Salarial 2013/2014, em que Sindicatos dos Aeroviários ligados à Força Sindical assinaram acordo em que aceitavam flexibilizar a jornada de trabalho de seis para oito horas diárias. Isso é jogar no lixo toda a luta travada pelos companheiros ao longo das últimas décadas. Mais do que nunca, aeroviários e aeroviárias do setor precisam se unir para fazer do SNA uma entidade cada vez mais forte e combativa, capaz de defender os interesses da categoria.

O SETOR NOS DIAS DE HOJE

Segundo dados fornecidos pelo DIEESE (Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Sócio-Econômicos), enquanto nos últimos anos a demanda do setor triplicou, o número de contratações caiu pela metade, o que resulta na comum política de excesso de carga horária nas empresas aéreas. Crescem os números de denúncias do Sindicato ao MPT (Ministério Público do Trabalho) sobre assédio moral, descumprimento da CCT (Convenção Coletiva de

Trabalho) e Regulamentação Profissional da categoria, além das cotidianas queixas dos passageiros sobre o péssimo atendimento nos aeroportos.

A única solução possível para conter a política irresponsável adotada pelas empresas aéreas em relação aos seus trabalhadores é um movimento iniciado pelos próprios profissionais da aviação. Mas, infelizmente, a categoria encontra resistência, em primeiro lugar, do público usuário, que sempre questiona as tentativas de greve, mas em momento algum reflete sobre as razões que levaram trabalhadores a organizarem esse tipo de movimento. Enxergam a classe dominada como a culpada por uma situação criada em função da prática exploratória da classe dominante. Prática essa que prejudica, inclusive, a segurança de voo e coloca as vidas dos passageiros em risco.

Apesar das inúmeras denúncias contra as companhias aéreas apresentadas pelas entidades sindicais, o Estado, que deveria servir como intermediador no diálogo entre empresas e sindicatos, demonstra de forma clara seu favorecimento às necessidades burguesas em detrimento das reivindicações trabalhistas. A justiça se revela



Assembleia realizada pelo SNA com os aeroviários para definir greve na TASA, em 1990



Direção do SNA comemora aniversário de 20 anos da entidade, em 1972

Fotos: arquivo SNA

“Funcionários da aviação que antes desejavam seguir carreira no setor, hoje se encontram apenas de passagem na profissão, pois as garantias oferecidas pelas empresas, assim como suas condições de trabalho, não asseguram mais as necessidades básicas de sustento para boa parte das funções exercidas pelos aeroviários.”

cada vez mais lenta para julgar casos de assédio moral, excesso de horas extras e desvio de função, que são comuns no setor, mas toma medidas extremamente rápidas para reprimir manifestações trabalhistas, como foi o caso das Campanhas Salariais de 2010, 2011 e 2012. Nesses anos, a TST (Tribunal Superior do Trabalho) determinou liminares inconstitucionais e proibiu os aeroviários de realizarem greves legítimas, que estavam de acordo com o estabelecido pela lei.

A mídia também cumpre o seu papel como propagadora de uma ideologia burguesa. Em uma análise sobre as matérias veiculadas nos meios de comunicação de massa durante o período de Campanha Salarial dos aeroviários, o que se percebe na maioria dos casos é uma abordagem superficial, em que o foco é expor a possível situação de caos nos aeroportos em caso de paralisação. Essa mesma mídia não retrata as condições degradantes de trabalho que levou o Sindicato a convocar trabalhadores à greve.

A repressão também se faz forte. Em grande parte dos atos pacíficos realizados pelos trabalhadores, a polícia (em alguns casos o batalhão de choque) esteve presente para reprimir os movimentos. Há registros de agressão



Fotos: Cláudia Fonseca

Repressão policial é grande durante movimentos organizados pelo SNA na Campanha Salarial 2010/2011

policial não justificada a dirigentes sindicais durante a realização de um dos movimentos realizado em 2010. O discurso é sempre a “manutenção da ordem”. Manutenção essa que está de acordo com os interesses de um Estado repressor, que não deseja ver o levante das massas inconformadas com o status quo.

QUESTÕES INTERNAS

Em relação ao setor aéreo, a drástica mudança das relações de trabalho nos últimos 20 anos apresenta como consequência um novo perfil de trabalhador. Funcionários da aviação que antes desejavam seguir carreira no setor, hoje se encontram apenas de passagem na profissão, pois as garantias oferecidas pelas empresas, assim como suas condições de trabalho, não asseguram mais as necessidades básicas

de sustento para boa parte das funções exercidas pelos aeroviários. O salário da categoria caiu drasticamente, segundo dados fornecidos pelo DIEESE.

O proletariado, como definiu o economista e teórico político alemão Karl Marx, hoje não necessariamente é visto como as categorias empregadas nas grandes fábricas de produção, já que as condições trabalhistas oferecidas por muitas dessas empresas possibilitam a ascensão econômica desses empregados. Hoje, é possível classificar como um exemplo de proletariado a categoria aeroviária, que tem salário médio de R\$ 1000 e é submetida em muitos casos a condições degradantes de trabalho, colocando em risco até mesmo a segurança de voo.

O alto índice de demissões e a instabilidade de emprego é algo que também preocupa.



SNA cria o Bloco dos Aeroviários insatisfeitos na Campanha Salarial 2013/2014 e garante a extensão da licença maternidade



Determinações inconstitucionais do TST impedem aeroviários de realizarem greve entre as Campanhas Salariais de 2010 e 2012

Foto: arquivo SNA



Greve histórica da Varig realizada na área industrial, em 1995, que garantiu aos aeroviários o direito à cesta básica

“Repetidas reduções representam lucros mais baixos e declínio da produtividade dos trabalhadores”

Segundo o sociólogo e historiador norte americano Richard Sennett, as condições emocionais no ambiente de trabalho se resumem a “incertezas da flexibilidade; ausência de confiança e compromisso com raízes fundas; superficialidade do trabalho de equipe; acima de tudo, o espectro de não fazermos nada de nós mesmos no mundo, de não ser arranjarmos um galho no nosso trabalho”. (SENNETT, 1999).

Uma das passagens que mais chama a atenção em seu livro “A corrosão do caráter - As consequências do trabalho no novo capitalismo” aborda justamente a política de demissões em massa, que tem se tornado prática cada vez mais comum no setor aéreo. “No início dos anos 90, a Associação Americana de Administração e empresas Wyatt fez um estudo de

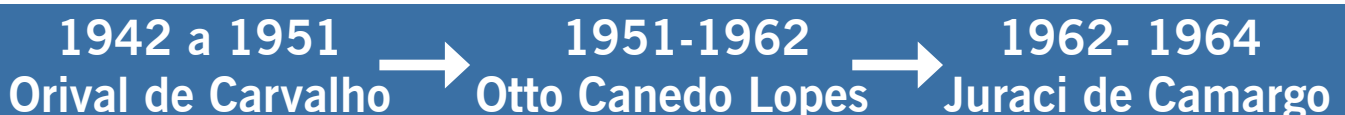
empresas que empenham sérias reduções. A entidade constatou que repetidas reduções representam lucros mais baixos e declínio da produtividade dos trabalhadores (...) Os motivos do fracasso são em parte evidentes por si mesmo: a moral e motivação

dos trabalhadores caíram acentuadamente nos vários arrochos de redução. Os trabalhadores sobreviventes ficaram mais à espera do próximo golpe de machado do que exultantes com a vitória competitiva sobre os demitidos”. (SENNETT, 1999)

Campanha de revitalização do SNA atinge recorde de sindicalizações

Diante desse quadro, fortalecer a luta é preciso. Desde o começo de sua nova gestão, iniciada em julho de 2013, o SNA passa por um processo de revitalização que tem como principal objetivo recuperar suas bases espalhadas pelo Brasil, investir na formação de dirigentes sindicais e integrar a categoria cada vez mais à entidade. Mas esse é um trabalho que deve ser realizado em conjunto. Um Sindicato não é apenas o prédio e sua direção, mas sim a força dos trabalhadores. Apenas nesse primeiro ano, já foram realizadas exatas 1283 novas sindicalizações. Mas para que o histórico de vitórias de SNA seja mantido, é necessário que esses profissionais integrem cada vez mais esse movimento e lutem pelos seus ganhos. O Sindicato só é forte quando tem a participação do trabalhador. E o SNA conta com você.

Presidentes do SNA





No dia da posse da nova direção do SNA, Luiz da Rocha Cardoso Pará, atual presidente da entidade, discursa sobre a importância da revitalização das bases

Fotos: Cláudia Fonseca

Um ano de mandato, mais de 1200 novas sindicalizações

No dia 19 de julho de 2013, a nova direção do SNA (Sindicato Nacional dos Aeroviários) tomava posse com um objetivo principal em mente: a revitalização das bases espalhadas pelo Brasil. Aeroviários de diferentes regiões reclamavam da ausência do Sindicato, o que tornava urgente o aumento da representatividade de dirigentes sindicais locais. Assim que assumiu o cargo de presidente, Luiz da Rocha Cardoso, mais conhecido pelos companheiros como Pará, iniciou um projeto que envolvia viagens para diferentes estados com o intuito de promover eleições para delegados. No início foi complicado. Muitos trabalhadores estavam desacreditados na direção do Sindicato. “Reconhecemos

o problema, reforçamos a nossa atuação e o resultado disso foi a conquista de 1283 sindicalizações nesse primeiro ano de mandato”, conta Pará. Mas o processo é demorado e não pode ser resumido apenas às recentes filiações. Novas representações jurídicas foram contratadas para atenderem os trabalhadores e trabalhadoras de acordo com suas respectivas regiões. Convênios são buscados para melhorar a qualidade de vida não são no âmbito profissional, mas também nas áreas de saúde, educação e entretenimento. E o mais importante: investimento nos delegados sindicais de todo o país, que precisam de elevado capital cultural para poderem orientar corretamente a categoria. Foi com esse intuito

que o diretor eleito para a pasta de Formação, Nilton Motta, organizou o curso “Concepção, estrutura e prática sindical”, entre os dias 2 e 5 de agosto, na Colônia de Férias dos Aeroviários, em Miguel Pereira. “Esse será apenas o primeiro curso entre muitos”, garante Nilton. Conhea, nas páginas a seguir, os coordenadores do SNA responsáveis por cada uma das regiões do Brasil. Em suas entrevistas elas falam sobre o aumento não apenas das sindicalizações como também do número de representantes sindicais nas bases, apontam os principais problemas enfrentados nas regiões e apresentam seus projetos para intensificar o processo de revitalização do Sindicato.

Presidentes do SNA

→ **DITADURA**

→ **1964-1974**
intervenso militar

→ **1974-1978**
Jonas de Oliveira
nomeado pelo interventor



Reinaldo de Almeida Barbosa
Coordenador do SNA/Região Sudeste

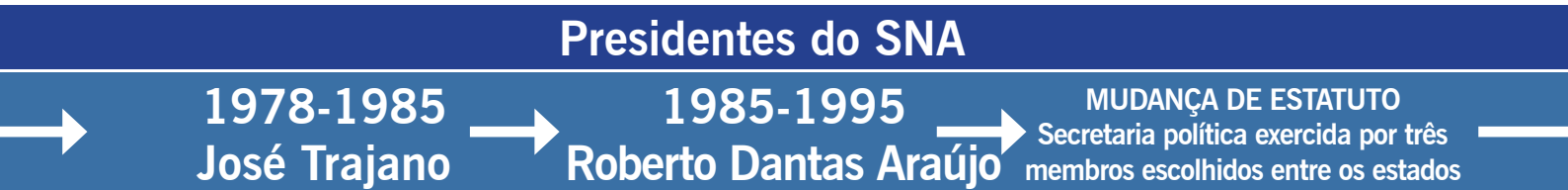
Reinaldo de Almeida Barbosa está há nada mais nada menos do que 40 anos na aviação e 36 anos no movimento sindical. Mecânico de manutenção de aeronaves na TAM no Aeroporto Santos Dumont, ele assumiu a responsabilidade de coordenador da região sudeste do SNA (Sindicato Nacional dos Aeroviários) no último ano.

Suas críticas em relação aos aeroportos são muitas, mas ele acredita que o Aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim é o caso mais sério entre todos. Os problemas estão relacionados à Infraero e sua falta de infraestrutura aeroportuária, além da má administração da ANAC (Agência Nacional dos Trabalhadores em Aviação Civil).

Mas a maior preocupação de Reinaldo é sua previsão para a deficiência do quadro técnico no setor nos próximos 10 anos. “O governo não incentiva o ensino gratuito e a formação profissional do aeroviário requer um alto custo de investimento. O problema é que os salários da categoria estão muito baixos, o que impossibilita que o trabalhador arque com esse valor”, explica.

Segundo Reinaldo, as empresas dão apenas especializações internas, mas não forma técnicos para o mercado. O que se vê é o reaproveitamento dos profissionais antigos, que em breve vão deixar de trabalhar. Para o dirigente sindical, a melhor forma de combater as questionáveis políticas adotadas pelas empresas da aviação civil e o descaso do Estado em relação ao setor é conquistar representatividade forte na Câmara e no Senado. “É urgente que o governo dê maior atenção para o setor aéreo”, garante.

Em relação ao primeiro ano de mandato da nova direção do SNA, Reinaldo acredita ser ainda muito cedo para avaliar os resultados positivos da gestão, em função do que considera ser “uma velocidade enorme de demandas”. Mas não deixa de observar o aumento vertiginoso de sócios, o crescimento da interação com outras bases do Sindicato e vitórias como a negociação de acordos de pagamento do adicional de periculosidade, além da extensão da licença maternidade, conquistada na última Campanha Salarial.





Wadilson Maia **Coordenador do SNA/Região Norte**

O agente de rampa Wadilson Maia entrou no movimento sindical em 2009, com o objetivo de combater as irregularidades praticadas pelas empresas do setor aéreo. Há dez anos na aviação, o coordenador do SNA (Sindicato Nacional dos Aeroviários) da região norte atualmente trabalha na TAM. Ao ser questionado sobre as principais dificuldades enfrentadas, ele admite que o principal problema é a participação pouco efetiva dos dirigentes sindicais locais. “É uma pena dizer isso, mas os aeroviários não colaboram porque o Sindicato não se fazia presente”, lamenta.

Mas com o processo de revitalização das bases, a tendência é que esse quadro mude.

Um exemplo são as frequentes visitas realizadas no aeroporto de Marabá. A intenção é conseguir um trabalhador disposto a se tornar representante sindical no local, como também nos aeroportos de Macapá e Santarém. Mas a mudança mais importante foi a retirada de Geraldo Lima dos Prazeres da direção do SNA, que na última gestão foi o coordenador da região norte.

Para Wadilson, a figura dele como um representante da categoria foi altamente prejudicial ao SNA. “Essa entidade teve sua imagem prejudicada em função da péssima atuação dele. Além de pelego, Geraldo vendeu nosso patrimônio, não temos um prédio como sede em função disso”, conta. Após assumir a coordenação do norte, sua primeira medida foi entrar na justiça para recuperar tanto o prédio do SNA como a sede campestre. Enquanto isso, as reuniões são realizadas no saguão do aeroporto.

Mas tudo isso ainda é pouco. Apesar de ter quase dez representantes na região, o próprio Wadilson admite que o desempenho deles é fraco. “Vamos cobrar maior representatividade. Todas as nossas bases no norte estão sindicalizadas, nosso próximo passo é resgatar a confiança do aeroviário. Vamos continuar promovendo filiações, já contratamos dois advogados que oferecem assessoria jurídica gratuita aos sócios e estamos com um projeto para a promoção de atividades sociais e de lazer”, conta. A iniciativa já colhe seus frutos. Desde o início da nova gestão, já foram realizadas em torno de 250 novas sindicalizações.

Secretaria Política

1995-1998

Francisco Carlos Teixeira/Joel do Nascimento/Selma Balbino



Luiz Carlos Pereira **Coordenador do SNA/Região Centro-Oeste**

É triste pensar que o maior dos problemas de um Sindicato não está diretamente relacionado às irregularidades trabalhistas cometidas pelas empresas, mas sim, à membros da categoria que se dizem oposição e orquestram uma verdadeira campanha de difamação contra a entidade a qual fizeram parte, mas foram expulsos por falta de prestação de contas durante sua gestão. É o que acontece na subsede do SNA (Sindicato Nacional dos Aeroviários) de Brasília, principal referência da região centro-oeste.

Luiz Carlos Pereira, coordenador da região, conta que até mesmo ameaças por telefone os delegados sindicais receberam. Apesar de já estar há 32 anos na aviação e sete no movimento sindical, ele afirma que nunca esse tipo de assédio foi tão intenso. Ainda assim, nesse último ano muita coisa melhorou. As dívidas contraídas pela antiga gestão, que além de não prestar contas deixou a subsede no vermelho, foram sanadas. O SNA chegou a ser acionado pela justiça na penhora de uma de suas salas, mas o problema já está resolvido. O número de aeroviários sindicalizados está sendo recuperado. De 50, já passou para 400.

“Tínhamos 1000 sócios. Mas toda essa briga interna e boatos espalhados por pessoas que se dizem representantes da categoria prejudicaram a imagem do Sindicato e muitos pediram o fim da filiação”, lamenta Luiz Carlos. Para fortalecer cada vez mais o Sindicato, o coordenador da região centro-oeste acredita em muita luta e engajamento. “Tenho certeza de que vamos conseguir melhorar em muito a organização”, garante.

A região tem fechado uma série de novos convênios para garantir melhor qualidade de vida aos trabalhadores e aproveita o processo de revitalização da subsede do SNA para solidificar o diálogo dentro da diretoria. A partir de agora, é lutar contra as empresas locais, que têm por prática perseguição aos dirigentes sindicais, descumprimento da CCT (Convenção Coletiva de Trabalho) e da Regulamentação Profissional.

Secretaria Política

1998-2001

Carlos Alberto da Conceição/Norival da Costa de Sousa/ Selma Balbino



Humberto Martins dos Santos Jr Coordenador do SNA/Região Nordeste

Humberto Martins dos Santos Jr tem o privilégio que poucos dirigentes sindicais desfrutam: uma boa relação com a chefia da empresa onde trabalha. Supervisor AVSEC na Aires Brasil, passou a fazer parte do setor aéreo em 1995 e, dez anos depois, iniciou sua participação no movimento sindical. E a luta tem sido árdua. Apesar de não sofrer nenhum tipo de perseguição por seu trabalho como coordenador da região nordeste do SNA (Sindicato Nacional dos Aeroviários), ele enfrenta muitos problemas de deslocamento entre as bases.

“Como trabalho em um cargo de supervisão em uma empresa terceira, fica difícil encontrar um substituto. Acabo enfrentando dificuldades de deslocamento, apesar do gerente ser bem aberto em relação a isso”, conta. Mas o obstáculo não impede a realização de seu trabalho de base. Trabalho esse, que ele já viu muitos delegados sindicais omitirem, o que precisa ser combatido. “Já vi antigos delegados pedirem convocação para não fazerem nada. Isso não pode acontecer. Os trabalhadores nos observam e precisamos ser exemplo”, afirma. Para ele, lugar de representante da categoria é na base, dialogando com os profissionais do setor.

Mas a maior dificuldade enfrentada na região nesse último ano foi a perda de contrato da empresa Trevo nos Aeroportos. A prestadora de serviços não pagou seus funcionários e o jurídico do SNA teve problemas para resolver a questão. “Não pudemos fazer nada porque o juiz responsável pelo processo não liberou o fundo de garantia. Mas o trabalhador não entende que o Sindicato não tem o poder de legislar, e acabei sendo responsabilizado por isso. Essa situação me abalou muito, fui massacrado por muitos aeroviários que acabaram por optar em entrar com uma ação particular contra a Trevo”, lembra.

Humberto revela que chegou a pensar em abandonar o trabalho como representante sindical, mas divagou muito sobre o assunto e optou por mudar de ideia. “Dificuldades todos vamos ter. Não podemos desistir por causa disso”, avalia. Para ele, os acordos de pagamento do retroativo de periculosidade foram grandes avanços que servem para dar ânimo ao trabalho sindical.

“As mudanças estão ocorrendo e precisamos estar cada vez mais informados para garantirmos a conquista de direitos, como acontece com os processos de periculosidade. Vejo no curso de formação promovido pelo SNA para seus delegados no mês de agosto um grande pontapé. Espero que esse seja o primeiro de muitos. Os empresários se reúnem, precisamos fazer o mesmo. A aviação está em constante transformação, por isso, precisamos renovar e ampliar nossos conhecimentos”.



Presidentes do SNA

NOVA MUDANÇA NO ESTATUTO
Volta à figura do presidente

2001-2007
Selma Balbino

2007-2010
Fernando Galdino da Silva



Leonides de França **Coordenador do SNA/Região Sul**

Dezoito anos após atuar no setor aéreo, Leonides de França decidiu fazer parte do Sindicato. Mas apesar de estar apenas há dois na luta, os frutos colhidos já são bem positivos. Se antes a região sul não tinha sócios, hoje o número está próximo a 400 filiados. O interesse em representar o SNA (Sindicato Nacional dos Aeroviários) também aumentou. Atualmente, o Sindicato tem dois delegados em Foz do Iguaçu, um em Londrina e outros dois em Curitiba, além de Leonides.

“No primeiro ano foi difícil conseguir dirigentes sindicais, as pessoas tinham medo. Mas a atuação do SNA durante a realização das assembleias relacionadas aos processos de periculosidade trouxe oxigênio novo para os aeroviários da região. Muitos começaram a me procurar”, conta o coordenador do sul. Ele próprio buscou o Sindicato para se informar sobre o recebimento do adicional. Foi então que percebeu a necessidade de um trabalhador que representasse a entidade nessa luta. Mecânico na TAM, ele lembra que não havia nenhum delegado sindical na base. Seu interesse coincidiu com o projeto de revitalização do Sindicato proposto pela nova direção, eleita em julho do ano passado.

O pagamento do adicional de periculosidade em sua empresa já foi efetuado, mas os problemas vão muito além. Segundo ele, a maior dificuldade enfrentada no sul é a FENASCON (Federação Nacional de Trabalhadores em Serviços, Asseio e Conservação, Limpeza, Urbana, Ambiental e Áreas Verdes), entidade que com o apoio das empresas quer à força representar a categoria aeroviária.

“Essa é uma manobra para descaracterizar o profissional que atua no aeroporto e necessita de um alto nível de especialização. Não estou desqualificando nenhum trabalhador, mas a formação específica exigida do aeroviário não pode ser comparada com as atividades realizadas por um carregador de cargas comum ou um jardineiro. Sem contar que os trabalhadores deixam, nesse processo, de serem amparados pela CCT (Convenção Coletiva de Trabalho) de sua categoria, que é uma das melhores do Brasil”, alerta Leonides.

O dirigente sindical reconhece existir um longo caminho a ser trilhado. Muitas pessoas são demitidas sem haver novas contratações, o que aumenta a demanda de trabalho e resulta em excesso de horas extras. Os salários são baixos. Assédio moral é prática comum. Mas segundo o coordenador da região sul, apenas a consciência de classe tem o potencial de melhorar as condições de trabalho dos aeroviários e aeroviárias. “Meu sonho é conseguir levar informação correta para a categoria, para que todos se conscientizem da importância da nossa profissão para a aviação. A partir dessa consciência, com certeza as coisas vão melhorar”, acredita.

Mas ele faz um alerta: “Por mais que a direção do Sindicato se esforce, o trabalhador precisa entender que essa entidade não funciona sozinha. Os dois se completam, força do sindicato e do aeroviário. O único que defende o trabalhador é o Sindicato. E nossa maior briga é a garantia de que a legislação trabalhista seja respeitada. Não estamos contra as empresas, queremos mais é que fiquem ricas, para usufruirmos desse reflexo. Mas o que temos recebido em contrapartida tem sido apenas péssimas condições de trabalho”.

Presidentes do SNA

→ **2010-2013**
Selma Balbino

→ **2013-2016**
Luiz da Rocha Cardoso (Pará)

Assessor jurídico do SNA fala sobre trabalho desempenhado no Sindicato

Álvaro Quintão é o responsável pela assessoria jurídica do SNA (Sindicato Nacional dos Aeroviários). Na entidade desde 1994, ele iniciou como estagiário e passou a acumular a função de assessor jurídico em 1999. Desde então o advogado tem cuidado dos processos trabalhistas da categoria e participado de reuniões e negociações com as empresas, como por exemplo, as rodadas das Campanhas Salariais. Em entrevista para a Sobrevoando, ele fala sobre a importância de uma entidade ter sua própria assessoria jurídica e explica um pouco sobre o funcionamento desse trabalho.

Sobrevoando - Dr. Álvaro, qual é a importância de uma entidade sindical ter sua própria assessoria jurídica?

Álvaro Quintão - É preciso separar o papel de um departamento jurídico do papel do assessor jurídico da entidade. Nos casos é fundamental que existam pessoas que se comprometam com a entidade e com a defesa da categoria. As maiores vitórias de um sindicato são resultado de uma política elaborada pela diretoria e pela mobilização da categoria, mas para que isso aconteça é fundamental que tanto trabalhadores como a direção estejam amparados por uma assessoria jurídica que possa dar resposta às demandas que surgirem na atividade sindical.

Sobrevoando - Pode dar um exemplo?

Álvaro Quintão - O exemplo maior é o que estamos vivenciando hoje. A diretoria decidiu que buscaríamos o pagamento do adicional de periculosidade para os aeroviários e aeroviárias em todo país. O jurídico atuou e hoje vários trabalhadores estão recebendo o adicional.

Sobrevoando - O senhor falou que é necessário separar o papel do departamento jurídico do papel do assessor jurídico da entidade. Qual é o trabalho desempenhado pela assessoria jurídica do Sindicato?

Álvaro Quintão - A assessoria desempenha um papel de orientação e um papel de defesa dos interesses dos trabalhadores e da entidade em si. Quando chega, por exemplo, o período de Campanha Salarial, o jurídico participa da elaboração da pauta de reivindicação apresentando sugestões de cláusulas, orientando naquilo que dependa do judiciário, etc.



Foto: Cláudia Fonseca

O jurídico atua também no judiciário quando isto se faz necessário. Além disso, tem por papel prestar assistência aos trabalhadores sempre que estes necessitarem.

Sobrevoando - Por que o SNA viu a necessidade de que outras bases tivessem suas próprias assessorias jurídicas?

Álvaro Quintão - Na verdade, não existem outras assessorias jurídicas em outras bases. A assessoria jurídica é uma só, o que existe é a divisão de responsabilidades. O Brasil é um país continental, seria impossível que um advogado lotado em um estado pudesse atender a demanda no país inteiro. Diante dessa necessidade, o Sindicato optou pelo atendimento jurídico em algumas bases, e lá estabeleceu um advogado para que ele atenda o trabalhador com a urgência que cada caso necessite.

Sobrevoando - Os resultados têm sido positivos?

Álvaro Quintão - Esta política tem se mostrado correta, pois tem servido para organizarmos um banco de dados com as situações que acontecem em cada base.



Fotos: Cláudia Fonseca

SNA realiza 1º Curso de Formação

Direção tem como meta realizar novos en

“ Não devemos ter a visão tacanha de achar que somos os sabedores de tudo. Todo o dia é dia de aprendizado, todo o dia é dia de luta ”

“O conhecimento nos faz responsáveis. E queremos nossos dirigentes sindicais cada mais responsáveis com seu trabalho de base”. Com essa frase o diretor da pasta de formação do SNA (Sindicato Nacional dos Aeroviários), Nilton Motta, abriu o 1º Curso de Formação Sindical da entidade, realizado entre os dias 2 e 5 de agosto, na Colônia de Férias dos Aeroviários, em Miguel Pereira. O evento contou com a participação de delegados sindicais de todo o Brasil. O curso foi ministrado pelo professor Emanuel Sobrinho, da Escola CUT (Central Única dos Trabalhadores) Nordeste, e teve como tema “Concepção, estrutura e prática sindical”. As pautas abordadas variaram de Marx à contextualização histórica da organização da classe trabalhadora no Brasil. Segundo Nilton, responsável pelo projeto, esse é apenas o primeiro entre muitos que estão por vir. A proposta está diretamente relacionada ao trabalho de revitalização do SNA e reintegração das bases, iniciada na nova gestão, em julho do ano passado. Para o atual presidente da entidade, Luiz da Rocha Cardoso Pará, é necessário que a relação desigual entre capital e

trabalho seja questionada. E para que a direção do Sindicato esteja preparada, o processo de formação é essencial. Mas é preciso não perder a humildade durante a realização do trabalho de base. O aviso é dado por Selma Balbino, diretora executiva do SNA.

“Não devemos ter a visão tacanha de achar que somos os sabedores de tudo. Todo o dia é dia de aprendizado, todo o dia é dia de luta. Ser cidadão é ter fé de que temos que avançar. E nosso papel não apenas como dirigentes sindicais, mas como cidadãos, é ter solidariedade e tolerância com nosso companheiro que não tem consciência política”, alerta.

“Todo dirigente sindical deve ter a capacidade de se indignar”

A frase acima foi repetida não apenas pelo diretor executivo André Silva, de Salvador, como também pelo palestrante Jacy Afonso, Secretário Nacional de Organização da CUT e responsável pela palestra de abertura do curso. Ele faz uma dura crítica aos atuais movimentos sindicais, afirma que as categorias precisam ser mais solidárias umas às outras e garante que a união é fundamental. “Temos que ter



ção para dirigentes sindicais

contros para fortalecer o trabalho de base

consciência de que somos explorados para mantermos a unidade da classe trabalhadora. Se não tivermos isso, não teremos sucesso”.

Um exemplo dessa unidade é a FENTAC (Federação Nacional dos Trabalhadores em Aviação Civil), entidade filiada à CUT que agrega os Sindicatos dos aeroviários, aeroportuários e aeronautas. E por isso mesmo, Sérgio Dias, presidente da organização, não poderia deixar de participar do evento. “A Federação tem o papel de fazer cada experiência ser combativa. Precisamos não só manter a unidade, como estar cada vez mais contextualizados com a nossa organização”.

Durante o encontro também foram abordados os problemas particulares que cada base apresenta, de acordo com sua região. Foi uma oportunidade não apenas de acúmulo de conhecimento, mas de integração e troca de ideias entre os dirigentes, já que por serem de estados diferentes, muitos não se conheciam. O final do curso deixou a sensação de dever cumprido e de renovação de forças para a árdua luta que é defender os interesses da classe trabalhadora

e orientar a categoria. Apesar das constantes ameaças, assédio moral e até mesmo demissões irregulares, esses guerreiros estão cada vez mais confiantes. Afinal, como disse Jacy Afonso: “Teremos perdas? Teremos. Mas queremos ser como os empresários, que não querem ter perda alguma?”. O êxito é possível. Mas a luta não pode parar.

Veja as fotos na galeria de imagens do site www.sna.org.br



Nilton Motta, Selma Balbino, Luiz da Rocha Cardoso Pará, Emanuel Sobrinho e Sérgio Dias, durante o curso de formação do SNA



Ex-presidente da Comissão da Verdade fala sobre perseguição sofrida pelos dirigentes sindicais

Wadih Damous é advogado trabalhista e foi presidente da OAB (Ordem dos Advogados do Brasil) do Rio de Janeiro entre 2007 e 2012. No último ano, presidiu a Comissão Estadual da Verdade do Rio de Janeiro e a Comissão Nacional de Direitos Humanos do Conselho Federal da OAB. Em 2010, foi protagonista da Campanha pela Memória e pela Verdade, com foco na abertura dos arquivos da repressão. Ainda em sua gestão, criou a Comissão da Verdade da OAB, que reuniu elementos sobre o papel da Justiça Militar na ditadura. Em entrevista para a revista Sobrevoando, ele fala sobre o tempo em que presidiu a Comissão Estadual da Verdade, a perseguição sofrida pelos dirigentes sindicais durante a ditadura militar, sua candidatura a deputado federal e as pautas diretamente ligadas aos movimentos trabalhistas.

Sobrevoando - Durante quanto tempo o senhor presidiu a Comissão Estadual da Verdade do Rio de Janeiro?

Wadih Damous - Presidi a Comissão da Verdade do Rio, criada por uma lei estadual, de abril de 2013 a julho de 2014. Licenciei-me de sua presidência quando foi registrada a minha candidatura a deputado federal pelo PT.

Sobrevoando - Quais foram as principais pautas abordadas pelo senhor durante esse mandato?

Wadih Damous - Grosso modo, elas poderiam ser divididas em duas partes: a investigação sobre aspectos ainda obscuros dos chamados “anos de chumbo” da ditadura, como assassinato e desaparecimento de presos políticos, e a informação para a sociedade sobre o trabalho realizado.

Sobrevoando - O senhor já consegue perceber os reflexos desse trabalho?

Wadih Damous - Apesar das dificuldades, já obtivemos resultados importantes, conseguindo inclusive a confissão de militares que estiveram envolvidos naqueles crimes. Em alguns casos, versões oficiais mentirosas, mas que o Exército tenta manter até hoje, foram por terra devido ao nosso trabalho. Trabalhamos, também, para fazer dos antigos centros de tortura e assassinato de presos locais de preservação da memória, com o objetivo de criar na sociedade brasileira anticorpos que impeçam a repetição daquela barbárie.

Sobrevoando - Um dos ex-presidentes do SNA (Sindicato Nacional dos Aeroviários) e também vice-presidente da CGT (Comando Geral dos Trabalhadores), Otto Canedo Lopes, foi preso durante o período da ditadura militar. Qual foi o nível de perseguição aos representantes dos trabalhadores?

Wadih Damous - Os trabalhadores foram as maiores vítimas da ditadura, o segmento social que mais sofreu com a repressão política. Para que se tenha uma ideia, até hoje, por exemplo, não se conseguiu ter um levantamento

completo dos assassinatos de líderes no campo. Eles foram a parcela da sociedade mais prejudicada pelas políticas de arrocho salarial e perseguição aos sindicatos desenvolvidas pelo regime militar.

Sobrevoando - Como candidato a deputado federal, o senhor tem alguma pauta diretamente relacionada aos sindicatos?

Wadih Damous - Claro. É imperioso que continue melhorando a distribuição de renda e seja ampliada a democracia nas relações de trabalho. A luta por maior liberdade e autonomia sindical, como forma de ampliar e garantir direitos já consagrados, mas muitas vezes desrespeitados, também é essencial. Há, ainda, a PEC 231, que está prestes a ser votada e trata da redução da jornada de trabalho para 40 horas semanais, sem redução salarial. Essa reivindicação histórica, se conquistada, trará aumento na oferta de empregos e melhoria significativa na qualidade de vida dos trabalhadores, que passarão a ter mais tempo para a família. Também apontamos como prioridade a luta pela extinção do fator previdenciário, fórmula criada no período FHC, que leva em conta para o cálculo da aposentadoria a idade, o tempo de contribuição e a

expectativa de vida do brasileiro, e tem como consequência o achatamento dos vencimentos dos aposentados em 30%, na média.

Os trabalhadores foram as maiores vítimas da ditadura. Até hoje não se conseguiu ter um levantamento completo dos assassinatos de líderes no campo.

Sobrevoando - E quais outras pautas o senhor pretende trabalhar, caso eleito?

Wadih Damous - Vou lutar pela realização urgente de reformas estruturais no sistema político e judicial e a democratização da mídia e dos meios de comunicações. Além disso, precisamos aperfeiçoar os mecanismos já existentes para a defesa de todos os direitos humanos, aí incluído o combate a quaisquer formas de opressão, em especial, as praticadas contra mulheres, negros e jovens que ousam protestar.



Foto: Cláudia Fonseca

Apesar de ainda representarem um número pequeno, a participação de mulheres como dirigentes sindicais no SNA tem sido cada vez maior

Elas também reivindicam

Cresce a cada dia o número de mulheres no movimento sindical

Foto: Divulgação/Assessoria



Segundo Virginia Berriel, secretária da pasta Mulher Trabalhadora da CUT/RJ, as mulheres vão escrever uma nova história, a história da igualdade através da paridade

“Fico feliz em chegar aqui e ver uma representatividade feminina como nunca vista antes em um evento realizado por esse Sindicato”. A frase foi proferida por Selma Balbino, ex-presidente do SNA (Sindicato Nacional dos Aeroviários) e atual diretora executiva, durante o 1º Curso de Formação realizado para os dirigentes sindicais da entidade, entre os dias 2 e 5 de agosto. Mas apesar de maior, o número ainda é baixo. Em um meio formado por aproximadamente 70 representantes sindicais, apenas sete eram do sexo feminino.

Mulheres representam a maioria da população, mas ainda assim, apenas 56,6% delas estão inclusas no mercado de trabalho, média distante dos 80,1% dos homens. E apesar de o oposto acontecer no ensino universitário, onde elas têm 58,1% de participação, contra 41,8% dos homens, ainda assim as profissionais de sexo feminino continuam ganhando menos. Os dados são da PNUD (Programa de Nações Unidas para o Desenvolvimento) e do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). No movimento sindical

não poderia ser diferente. De acordo com estudo realizado pelo DIEESE (Departamento Intersindical de Estudos Estatísticos e Socioeconômicos) mulheres representam 37,8% dos dirigentes, enquanto homens somam 62,2%.

Para diminuir essa disparidade, a CUT (Central Única dos Trabalhadores) implementou uma cota de gênero de 30% em 1993. Mas o projeto para inclusão das mulheres no movimento sindical vai além. Em 2015, durante o Congresso da Central, será aprovada a paridade. Tanto as CUTs estaduais como a nacional deverão implementar em sua direção a participação efetiva de 50% de mulheres. Em uma sociedade onde elas sofrem constantes práticas discriminatórias e excludentes, a política de cotas não só é bem-vinda, como se faz urgente.

Segundo a socióloga Renata Feital, o sistema de cotas é necessário em um contexto o qual a mulher está fora dos processos decisórios do mundo de trabalho. “Isso abre caminhos para que elas possam adentrar nesse mundo até então dominado por homens. Ainda que tarde, a abertura para a participação feminina nos sindicatos só vem a somar nesse processo decisório que interessa a todo mundo”, declara.

Apesar da medida tardia, segundo apontamento de Renata, esse debate já vem de longa data. A discussão de gênero dentro da CUT teve início em 1986, com a criação da Secretaria Sobre a Mulher Trabalhadora. Para Virginia Berriel, secretária dessa pasta

pela CUT/RJ, a medida foi um grande avanço em um ambiente onde as mulheres sindicalistas sofrem muito por conta de um universo extremamente machista, como é o movimento sindical. “Muitas mulheres entraram por meio da cota de gênero, mas mostraram o seu valor e estão mudando a cara do movimento”, afirma.

A criação da pasta foi um grande avanço, considerado que na 1ª CONCLAT (Conferência Nacional da Classe Trabalhadora), evento realizado em 1981 que representa um marco histórico na luta classista brasileira, a criação de uma pasta voltada para as questões referentes às mulheres foi negada durante assembleia. Durante essa conferência foi definida a primeira direção da CUT, mas apenas cinco anos depois as mulheres teriam um espaço reservado de voz na organização.

FAMÍLIA

Apesar de as mulheres buscarem cada vez mais sua independência financeira, o preconceito de seus parceiros tem um forte peso em relação às suas decisões. Durante entrevista realizada com as dirigentes sindicais que fazem parte do SNA, problemas relacionados aos ciúmes de seus maridos ou namorados foram quase unânimes. A maioria delas está solteira ou divorciada.

“É difícil você se envolver em um movimento com a predominância de homens sem que seu companheiro tenha ciúmes. Imagine eu, casada e com filhos, ter que viajar para um congresso cheio de homens durante um final de semana inteiro?”, questiona Marcia Rodrigues, dirigente sindical de Vitória. A observação reflete as etapas que a mulher

“A política de cotas abre caminhos para que as mulheres possam adentrar nesse mundo do movimento sindical, até então dominado por homens”

tem que enfrentar para se incluir no movimento sindical, que vão além da vontade de participação da luta pelos direitos trabalhistas.

Mas é importante que cada vez mais as dirigentes sindicais lutem não apenas contra a desigualdade capital X trabalho, como contra discursos machistas que as impeçam de fazer parte dessa luta. Ana Cristina Souza, diretora do SNA do setor de táxi aéreo, alocada em Macaé, é um exemplo disso. Representante da categoria há oito anos, ela conta que no início seu marido se incomodava, mas ela fazia o trabalho de base mesmo assim. “Tudo depende de como a gente acostuma o homem”, garante.

Porém, diante dos filhos, o marido pode ser o menor dos problemas, em uma sociedade em que o papel de “dona casa” ainda é predominantemente destinado às mulheres. Se a tripla jornada, em que elas trabalham, cuidam do lar e das crianças, pode ser apontado como uma barreira para sua inclusão no mercado de trabalho, no movimento sindical a dificuldade é ainda maior. O que, ainda assim, não as impede de fortalecer seus sindicatos. Para Sônia Lindo, por exemplo, fazer parte das atividades do

Sindicato é uma necessidade constante. Diretora da pasta de Imprensa e Cultura do SNA, ela sonha com uma interação maior das profissionais da aviação civil na luta aeroviária, para que formem juntas o que chama de uma “corrente avassaladora”. “Dizer do desdobramento da mulher em sua tripla jornada é redundância, porém, provamos que somos capazes de liderar quando temos nas veias o incontrolável desejo de mudanças. Nada é fácil nem cai do céu”, afirma.

Mulheres cada vez mais presentes

O anuário “Mulheres Brasileiras”, publicado pelo DIEESE em 2011, apresenta alguns estudos antigos, porém de extrema relevância, que já apontam esse crescimento das mulheres no movimento sindical desde o início da década passada. Segundo os dados demonstrados, em 1992, apenas seis sindicatos eram presididos por mulheres. Em 2001, esse número passou para dez. O crescimento pode parecer pouco, mas é uma conquista significativa para aquelas que lutam por questões classistas dentro de um universo predominado por homens. Mulheres estão capacitadas para exercer qualquer tipo de cargo político. Apesar de na



Foto: Felipe Aveiro

Sônia Lindo, diretora de Imprensa e Cultura do SNA, sonha com uma maior interação das mulheres no movimento sindical, para que formem uma “corrente avassaladora”

Câmara Nacional apenas 10% delas ocuparem algum posto. Mas essa é uma conquista gradual que deve galgar espaço nas bases da sociedade, como está acontecendo nos movimentos sindicais. Mesmo com todas as dificuldades, elas estão capacitadas para assumir direções e secretarias de grande peso. Esse é o desejo da CUT, segundo Virginia Berriel, secretária da pasta Mulher Trabalhadora da Central no Rio de Janeiro. “A CUT foi a primeira Central Sindical a implementar a cota de gênero de 30%. E mesmo com o machismo, as mulheres chegaram e mostraram o seu trabalho, sua militância e o seu valor. Agora essas mesmas mulheres vão escrever uma nova história, a história da igualdade através da paridade”.

“Mesmo com o machismo no universo do movimento sindical, as mulheres chegaram e mostraram o seu trabalho, sua militância e o seu valor”



Foto: Arquivo SNA

Selma Balbino, primeira presidente mulher do SNA, durante a greve histórica de 1995 no Aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim, quando discursou em meio a centenas de homens



Foto: Divulgação

Periculosidade TAM e Gol

Trabalhadores de todas as bases do SNA no Brasil já começaram a receber o adicional

O ano de 2013 pode ser considerado um marco tanto para os trabalhadores da TAM, como para a direção do SNA (Sindicato Nacional dos Aeroviários). Profissionais de todo o Brasil que atuam em locais que apresentam risco de morte, segundo a determinação de peritos apontados pela justiça, não só começaram a receber o adicional de periculosidade como também o valor correspondente ao retroativo, já que o Sindicato tem ações conta a empresa que datam desde o início da década passada.

O pagamento dos meses retroativos foi resultado de uma longa negociação realizada com a TAM. O SNA apenas levou as propostas para trabalhadores em assembleia após garantir que a categoria não teria perdas com o acordo. Entre maio e junho, a direção do Sindicato realizou votações em todas suas bases, na presença de representantes da assessoria jurídica da entidade. A aprovação foi geral.

A diretoria do SNA já esperava esse resultado. O acordo fechado com a TAM, além de ter sido o melhor firmado entre todos os Sindicatos do Brasil, também contemplou líderes e supervisores de rampa. O pagamento retroage de acordo com cada base, respeitando o tempo de entrada do processo, podendo variar entre 40 e 120 meses.

O pagamento é realizado em parcela única, ficando pendente apenas a homologação do juiz para que os trabalhadores recebam. A expectativa da direção do SNA é a de que todos os valores sejam pagos até o final de outubro. Após anos de luta, finalmente a categoria vai receber o benefício o qual tem direito. Essa é apenas mais uma conquista do SNA em benefício à classe trabalhadora.

Nas bases da TAM, as funções já listadas nos processos até o momento são as de agente de bagagem e rampa, auxiliar de despacho de bagagem e pista, auxiliar técnico de aeronaves, despachante líder/pista/técnico, líder de rampa e de manutenção de aeronaves, mecânico de manutenção de aeronaves JR/PL/SR, operador de equipamentos, supervisor operacional e supervisor de manutenção de aeronaves.

ACORDO COM A GOL

Após presenciar a vitória alcançada pelos aeroviários da TAM, trabalhadores da Gol estão cada vez mais ansiosos. Inicialmente a empresa solicitou que a data de início das reuniões de negociação, antes agendadas para junho, fosse adiada para agosto em função da Copa Mundo. Mas agora a Gol começa a

voltar atrás. A companhia aérea contratou um segundo perito para confirmar o direito dos trabalhadores ao adicional de periculosidade, desafiando a justiça trabalhista e o laudo já entregue pelos peritos indicados judicialmente.

Parte dos funcionários da Gol já recebem adicional de periculosidade, que corresponde a aumento de 30% no valor do salário para funções que apresentem risco de morte, como, por exemplo, atuar na pista durante o abastecimento de aeronaves.

ESPECIFICIDADES DE CADA BASE

O SNA tem 54 ações diferentes de periculosidade contra diferentes bases da Gol pelo Brasil. Isso faz com que o processo para definição de acordo não só seja mais difícil, como resulte em especificidades em cada local. As funções contempladas e o tempo que a ação vai retroagir variam de base para base e serão divulgados durante as assembleias convocadas pela direção do Sindicato. É importante lembrar que nenhum acordo vai ser fechado com a empresa sem a aprovação da categoria, portanto, aeroviárias e aeroviários devem ficar atentos para as chamadas de assembleias.

Aeroviários não incluídos no processo de periculosidade

Muitos aeroviários se queixam por não terem suas funções incluídas nos processos de periculosidade, apesar de atuarem na pista e terem acesso ao local de abastecimento de aeronaves. Os APACs (Agente de Proteção da Aviação Civil) são um exemplo. Há casos de profissionais que entraram com ação particular e conseguiram garantir o direito ao pagamento. Segundo a direção do SNA, todos aqueles que acreditam exercer funções em locais que ofereçam risco de morte devem procurar o setor jurídico dessa entidade para obter maiores informações sobre a possibilidade de entrada com uma nova ação. É importante lembrar que quem define quais são as funções perigosas são os peritos indicados pela justiça, não o SNA.

Sindicatos Cutistas são contra o pagamento do imposto sindical



Fotos: Cláudia Fonseca

“Ou o movimento dos trabalhadores acaba com o imposto sindical, ou o imposto sindical acaba com o movimento dos trabalhadores”, afirma Darby Igayara, presidente da CUT/RJ

“Não sei se sou associado”. Essa é uma resposta muito comum dada pelos trabalhadores, quando questionados se são filiados ou não ao seu Sindicato. Muitos acreditam que por pagarem o imposto sindical, valor correspondente a um dia de trabalho descontado anualmente no contracheque, estão filiados à entidade que representa sua categoria.

Mas não é isso que acontece. O imposto sindical é um desconto obrigatório criado pelo ex-presidente da república Getúlio Vargas, em 1939. A determinação foi desde seu início combatida pela CUT (Central Única do Trabalhador), já que a entidade acredita que é o trabalhador quem deve decidir se vai contribuir ou não para o Sindicato que o representa. Segundo Darby Igayara, presidente da CUT no Rio de Janeiro, o imposto sindical resulta na criação dos chamados sindicatos de cartórios. Entidades que são criadas, cada vez mais, com o único intuito de arrecadar o dinheiro da categoria, sem fazer nada pelos profissionais do setor. Para ele, a questão é uma só: “Ou o movimento dos trabalhadores acaba com o imposto sindical, ou o imposto sindical acaba com

o movimento dos trabalhadores”, afirma. “O imposto obrigatório compromete a luta diária de Sindicatos comprometidos com a categoria, como tem sido o caso do próprio SNA (Sindicato Nacional dos Aeroviários). Grupos pelegos tentam invadir as bases do Nacional para fundar entidades regionais, o que enfraquece a luta”, lamenta.

MENSALIDADE SINDICAL

Já a mensalidade sindical é o desconto de 1,5% no salário, autorizado pelo trabalhador, após sua filiação ao Sindicato. Sérgio Dias, presidente da FENTAC/CUT (Federação Nacional dos Trabalhadores em Aviação Civil), conta que já há Sindicatos Cutistas da aviação que fazem a devolução do imposto e sobrevivem apenas com a mensalidade sindical.

“Um Sindicato combativo de verdade deve ser sustentado pela vontade do trabalhador. Nós defendemos que é a categoria quem deve contribuir com a entidade que a representa, se achar que ela é digna dessa contribuição”, declara Sérgio.



“Nós defendemos que é a categoria quem deve contribuir com a entidade que a representa, se achar que ela é digna dessa contribuição”, declara Sérgio Dias, presidente da FENTAC/CUT

SNA luta para defender suas bases

Pessoas que se dizem representantes da categoria tentam fundar sindicatos de cartório

Para quem não conhece o termo, Sindicatos de Cartório são entidades que têm como único interesse arrecadar o imposto sindical, sem fazer nada pela categoria. Há também aqueles que desejam criar sindicatos com o objetivo de atenderem interesses particulares, não do coletivo. E casos de empresas que apoiam a fundação dessas entidades, para ter a possibilidade de intromissão direta em suas decisões e tirar vantagem em cima do trabalhador.

Todas essas vertentes não somente enfraquecem a luta sindical, como prejudicam a credibilidade do movimento. Profissionais se dão conta de que determinada entidade não é representativa e acabam por crer que todos os sindicatos são iguais. Esse é um dos principais problemas enfrentados pelo SNA (Sindicato Nacional dos Aeroviários) atualmente.

Em primeiro lugar, há o conflito de interesses com os sindicatos regionais dos aeroviários que são ligados à Força Sindical. Essas entidades são conhecidas pelo seu histórico de lesão à categoria. Um dos exemplos mais recentes foi a última Campanha Salarial. Enquanto os Sindicatos dos aeroviários filiados à CUT (Central Única dos Trabalhadores) e à FENTAC (Federação Nacional dos Trabalhadores em Aviação Civil) conquistaram o direito à extensão da licença maternidade de quatro para seis meses, as entidades ligadas à Força Sindical remaram no sentido oposto.

Simarj (Sindicato Municipal dos Aeroviários do Rio de Janeiro), Sindamazon (Sindicato dos Aeroviários de Manaus), SAEP (Sindicato dos Aeroviários do Estado de São Paulo) e o Sindicato dos Aeroviários de Minas Gerais não só não conquistaram essa cláusula como jogaram no lixo a luta travada por centenas de companheiros em greves históricas para garantir a jornada de seis horas diárias. Eles aceitaram a flexibilização da carga horária de seis para oito horas.

INVASÃO DE BASES

Vale lembrar que alguns dos integrantes desses sindicatos já fizeram parte da direção do SNA e foram expulsos por suas questionáveis posturas administrativas, como por exemplo a não prestação de contas da entidade. Os passos seguidos por essas pessoas pareceram inspirar outras. Tem sido comum a tentativa de invasão de sindicatos de cartório nas sedes do SNA, todas elas lideradas por Marcelo Schmidt. Ele é ex-secretário geral da entidade, expulso da direção por seu comportamento impulsivo, irresponsável, baseado na maioria das vezes em sua ambição descontrolada pelo poder.

Em muitas bases ele conta com o apoio de ex-dirigentes do SNA também expulsos por práticas reprováveis, que envolvem desde uso do dinheiro do Sindicato com gastos pessoais à não prestação de contas do dinheiro utilizado na subseção. O histórico de irregularidades torna compreensível, mas não justificado, a tentativa desesperada de criação desses novos sindicatos: os casos envolvem desde assembleias forjadas a ameaças aos dirigentes do Nacional.

Apesar das campanhas de difamação promovidas por essas pessoas que se dizem representantes da categoria contra a atual direção do SNA, a luta continua. A prova disso é o histórico desse Sindicato, que sempre foi combativo e defende de fato os interesses dos aeroviários e aeroviárias desde a sua fundação. Para acompanhar todo o histórico de luta e o trabalho diário realizado por essa entidade, profissionais do setor não só podem, como devem acessar o site e a página do Facebook do SNA diariamente. É obrigação de todos os trabalhadores e trabalhadoras se manterem informados sobre as atividades realizadas pelo sindicato que o representa, além de cobrar e questionar a direção da atual gestão. O SNA quer fazer dessa uma entidade cada vez mais forte e para isso conta com a participação de toda a categoria nessa luta.



www.sna.org.br

Sindicato Nacional dos Aeroviários/Facebook



SNA acata a decisão da categoria

Alguns trabalhadores desinformados questionaram o fato de o SNA impedir a invasão de suas bases, não permitindo a criação de novos Sindicatos. Eles caracterizaram essa como uma postura tirânica, o que não é verdade. Quando o pedido de desligamento vem da própria categoria, liderada por uma direção séria, o SNA não só aceita, como o caso já ocorreu em três diferentes locais: Porto Alegre, Pernambuco e Guarulhos. Essas bases têm seus Sindicatos regionais, mas todos filiados à FENTAC/CUT e parceiros do SNA de luta. O Nacional sonha com um Sindicato único da categoria, mas respeita a vontade do trabalhador.

Aviação Civil ontem e hoje

A aviação civil vem passando por um grande processo de reestruturação nas últimas décadas. A primeira delas está relacionada à falência das gigantes nacionais como Vasp, Transbrasil e Varig. Essa última, considerada uma das melhores empresas para se trabalhar no Brasil, após fechar suas portas deu espaço ao duopólio TAM e Gol, que adotou uma política totalmente diferenciada no que diz respeito às relações trabalhistas. Tanto para aeroviários e aeroviárias, como para o público usuário em geral, a mudança foi notável. Infelizmente, não para melhor.

O SNA (Sindicato Nacional dos Aeroviários) também enfrentou muitos problemas. Além da perda de centenas de sócios após a falência das grandes empresas, tem que lidar cada vez mais com pessoas que se dizem representantes da categoria e tentam invadir suas bases com a criação de sindicatos regionais. Para piorar, a flexibilização do trabalho faz com que

a categoria demonstre cada vez menos interesse nos movimentos sindicais e tenha medo do envolvimento na luta por reivindicação de melhores condições de emprego.

De acordo com o sociólogo polonês Zygmunt Bauman, “O enfraquecimento de cenários e rotinas anteriormente estáveis e a fragilidade recém-revelada até mesmo por empresas grandes e aparentemente sólidas não favorecem uma postura de união e solidariedade, além de evitar que problemas e ansiedades individuais se intensifiquem no conflito de classes (...) as estruturas das empresas capitalistas e as rotinas de mão-de-obra empregada, cada vez mais fragmentadas e voláteis, não parecem mais oferecer uma estrutura comum dentro da qual uma variedade de privações e injustiças sociais possa (muito menos tenda a) fundir-se, consolidar-se e solidificar-se num projeto de mudança”. O trecho retirado do livro *Identidade*

traduz bem o atual contexto do setor. Se antes trabalhar na aviação civil era motivo de orgulho, hoje os baixos salários e descumprimentos da legislação trabalhista faz com que muitos profissionais estejam apenas de passagem.

Para fazer uma comparação do setor ontem e hoje, a revista *Sobrevoando* entrevistou dois militantes dos interesses da categoria. Felipe Silva é agente de bagagem e rampa na TAM, tem 32 anos, trabalha na empresa há três e foi eleito delegado sindical há seis meses. Já Álvaro Botelho de Oliveira tem 90 anos e trabalhou no setor entre 1950 e 1983. Sua última atividade foi como inspetor de manutenção na Varig. Atualmente, ele cumpre seu quarto mandato na diretoria da AAAPERJ (Associação dos Aeroviários Aposentados e Pensionistas do Rio de Janeiro). Seus depoimentos revelam, do ponto de vista dos trabalhadores, as mudanças ocorridas nas últimas décadas.

Álvaro Botelho

Foto: Cláudia Fonseca

Comecei a trabalhar na Panair como mecânico de estrutura em 1950. Assim que entrei na empresa eu procurei o Sindicato, tanto que minha matrícula é uma das mais antigas, número 645. Entrei animado, naquela época éramos todos muito entusiasmados com o movimento sindical.

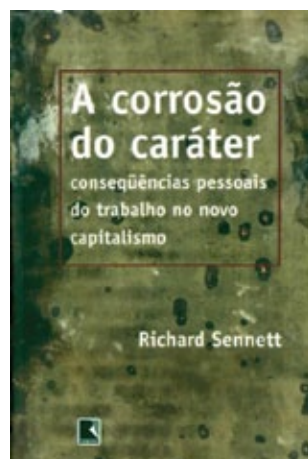
Particpei de várias greves e manifestações. Mas percebi o enfraquecimento do movimento depois do golpe militar. Naquela época o Sindicato tinha mais força. Hoje o que a gente vê é a desconfiança do trabalhador em todas as organizações, não importa quais sejam, públicas, privadas ou do terceiro setor. Isso fez com que a participação da categoria nas atividades do Sindicato diminuísse, o que enfraquece a luta. Na minha época o pessoal tinha mais confiança, não havia tanto maquinismo do governo para atrapalhar a reivindicação dos trabalhadores. Antes, trabalhar na aviação civil era motivo de orgulho. A gente sentia prazer em sair com o uniforme do trabalho pela rua. Isso desapareceu. À proporção que as companhias foram se dissolvendo os Sindicatos ficaram enfraquecidos. Está na hora dos trabalhadores mudarem esse quadro.

Felipe Silva

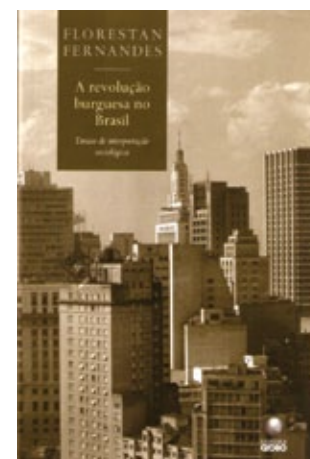
Resolvi fazer parte do Sindicato porque passamos por muitas injustiças nas empresas. Além de sofrermos com o constante descumprimento da CCT (Convenção Coletiva de Trabalho) e da Regulamentação Profissional, precisamos de melhores salários e benefícios, o que recebemos hoje é muito pouco. Temos que lutar pelos nossos direitos. Minhas expectativas como delegado do SNA são muito grandes. Com a interferência cada vez mais ativa do Sindicato estamos conseguindo melhorar esse quadro. Agora que faço parte de uma entidade forte percebo até mesmo um tratamento diferente por parte da chefia, acho que sou mais respeitado. Antes, se eu questionasse algo de errado, ficaria sujeito a represálias, o que não acontece mais. Nesses seis meses já conseguimos alguns avanços, como a troca de equipamentos. Mas muita coisa ainda precisa ser feita. Muitos trabalhadores estão desinteressados e desacreditados no trabalho sindical, principalmente em função das arbitrariedades cometidas pelo Simarj (Sindicato Municipal dos Aeroviários do Rio de Janeiro). Mas meu trabalho é explicar que esse Sindicato não tem nenhum tipo de relação com o SNA e orientar os companheiros no que for necessário, para criar a expectativa de um futuro melhor.



A mosca azul – Reflexão sobre o poder, do Frei Betto, é leitura obrigatória para quem deseja entender o maquinismo da política brasileira. A partir de sua experiência enquanto assessor especial do então presidente da república, Luiz Inácio Lula da Silva, ele questiona o sistema político em que a troca de favores entre candidatos à cargos políticos e grandes empresários se faça necessária para a captação de verbas nas campanhas eleitorais. O título do livro faz referência ao poema de Machado de Assis, que narra a história de um rei que, depois de ser picado pelo inseto, é contaminado pela ânsia do poder. Algumas frases do livro que sintetizam as reflexões são: “Estar no governo não significa exercer o poder”, “A estrutura do Estado é feita de maneira a manter o povo fora dela”, “A gradual cooptação abre porta à corrupção”, “Quem se sente mais próximo de Deus corre o risco de confundir-se com ele”, “O poder atrai prestígio e dinheiro e opera nas pessoas mudanças de lugar social e cultural”.



De acordo com o sociólogo e historiador norte americano Richard Sennett, em *A corrosão do caráter - As consequências do trabalho no novo capitalismo*, as condições emocionais no ambiente de trabalho contemporâneo se resumem a “incertezas da flexibilidade; ausência de confiança e compromisso com raízes fundas; superficialidade do trabalho de equipe; acima de tudo, o espectro de não fazermos nada de nós mesmos no mundo, a não ser arranjarmos um galho no nosso trabalho”. A partir dessa análise, Sennet apresenta uma visão pessimista em relação as organizações coletivas e o movimento sindical. Segundo ele, a precarização no ambiente de trabalho tem como resultado a flexibilização nas relações humanas e a consequente corrosão do caráter da massa trabalhadora. Uma das passagens aborda a política de demissões em massa, prática cada vez mais comum no setor aéreo. “A moral e motivação dos trabalhadores caíram acentuadamente nos vários arcos de redução. Os trabalhadores sobreviventes ficam mais à espera do próximo golpe de machado do que exultantes com a vitória competitiva sobre os demitidos”.



O estudo feito pelo sociólogo brasileiro Florestan Fernandes, em *A revolução Burguesa no Brasil - Ensaio de interpretação sociológica*, apresenta uma análise das condições históricas, sociais, políticas e econômicas da formação burguesa no país. O autor tem uma visão otimista sobre o movimento sindical que, segundo ele, tende a fortalecer. Fernandes avalia que os novos rumos da industrialização possibilitam condições favoráveis aos movimentos operários, já que incentiva maior participação econômica dessa classe, assegurada por níveis salariais que tendem a aumentar. Segundo essa lógica, ele afirma que “Isso fortalecerá o sindicalismo, obrigando-o a tomar posições nitidamente políticas, e, muito provavelmente, terá repercussões mais fundas, despertando maior interesse, entre assalariados, pela significação das organizações operárias, da solidariedade de classes e da luta de classes. E, presumivelmente, com consequências que terão outras implicações em um contexto histórico-social no qual classes operárias contam com um peso econômico e político expressivo, tanto para a preservação quanto para a alteração da ordem”.



Um das narrativas mais brilhantes do último século, *A revolução dos bichos*, de George Orwell, conta a história dos animais de uma fazenda que, cansados da exploração imposta pelo seu dono, fazem uma rebelião, expulsam o fazendeiro e ocupam o poder. O problema é que, depois de estabelecido o sistema igualitário entre eles, os animais mais inteligentes começam a usufruir de privilégios e transformam o sistema em um círculo vicioso, em que o mais forte sempre exerce o poder de dominação sobre o mais fraco e o tiraniza. George Orwell, genial por outros títulos como *Na pior em Paris e Londres* e *1984*, apresenta uma visão pessimista da política nessa sátira sobre as esferas do poder. A fábula foi escrita durante a guerra fria, como uma forma de crítica à concretização da utopia comunista, que na prática dos governos, fugia de toda a sua lógica ideológica.

Convênios do SNA

O SNA (Sindicato Nacional dos Aeroviários) luta para melhorar a qualidade de vida da categoria, mas não apenas no ambiente de trabalho. A direção dessa entidade busca fechar parcerias que garantam descontos especiais para seus sócios com empresas ligadas à saúde, educação, lazer, além de oferecer assessoria jurídica gratuita aos sindicalizados. Cada subsele tem seus respectivos convênios, portanto, não deixe de procurar o delegado sindical local para saber quais são os benefícios que você tem direito.



Estácio



**Os convênios acima não correspondem a todas as subsele do SNA. Esses são apenas alguns exemplos entre muitas outras possibilidades de descontos regionais. Entre em contato com um representante sindical local para saber quais são as parcerias estabelecidas com a sua base.*



Fotos: Cláudia Fonseca

Venha conhecer a Colônia de Férias dos Aeroviários

A Colônia de Férias dos Aeroviários é mais um benefício oferecido aos sócios do SNA, que têm direito a descontos especiais nas diárias. O paraíso localizado em Miguel Pereira – que tem o terceiro melhor clima do mundo – é uma ótima opção de repouso para o trabalhador e sua família. Além de duas piscinas, o local também disponibiliza salão de jogos, churrasqueira e campo de futebol. Após apenas vinte minutos de caminhada é possível se refrescar em uma agradável cachoeira. Ar puro, boa comida e

repouso tranquilo são as garantias oferecidas àqueles que decidem desfrutar desse paraíso escondido na região serrana do Rio de Janeiro.

**Garanta já
a sua reserva
(21) 3916-2200**





Sindicato Nacional os Aeroviários

Av. Churchill, 97, 4º andar, Castelo

Telefone: (21) 3916-2200

www.sna.org.br - atendimento@sna.org.br

SINDICATO NACIONAL DOS AEROVIÁRIOS CUT

MATERIAIS DE 6 MESES JÁ!!!
SINDICATO NACIONAL DOS AEROVIÁRIOS CUT