

PROPOSTAS DOS(AS) TRABALHADORES(AS) DO SETOR DE TRANSPORTE AÉREO PARA O CANDIDATO A PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA EM 2022

Luiz Inácio Lula da Silva

*Recibido
20/09/2022
Luiz Inácio Lula da Silva
ALOÍZIO MERCA DANTÊ
COORDENADOR DO
PROGRAMA DE GOVERNO*



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Senhor Luiz Inácio Lula da Silva

Reunidos em 13 de setembro, na sede nacional do Sindicato dos Trabalhadores Aeroviários, em Guarulhos, São Paulo, nós, dirigentes sindicais das entidades infra-assinadas, decidimos apresentar aos candidatos e candidatas ao cargo de presidente da República neste ano de 2022, este documento contendo algumas propostas e considerações sobre o momento enfrentado por trabalhadores(as) do setor aéreo do Brasil, as quais desejamos que sejam incorporadas aos seus Planos de Governo.

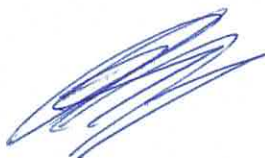
Nossa luta é por uma política para o setor aéreo brasileiro que contemple a maioria da sociedade e os(as) trabalhadores(as) deste segmento.

I - Em defesa da Infraero

Pensar uma política de desenvolvimento econômico e social sustentável para o nosso País e, recuperar o papel do Estado para enfrentar os desafios de construir uma economia forte, tecnologicamente moderna e integrada ao contexto de redefinição geopolítica, principalmente com parceiros do Mercosul e países da América Latina, além de recriar as bases macroeconômicas para desenvolver uma indústria avançada em áreas fundamentais, como: energia, alimentos, saúde, defesa e infraestrutura, exigirá, entre outras medidas, repensar o papel dos aeroportos brasileiros, que necessitam de requalificação, não só para atender a demanda nacional, mas também, discutindo as dinâmicas urbanas nas regiões em que estão inseridos, buscando formas de melhorar a vida das comunidades instaladas no entorno destes grandes terminais de passageiros e de cargas.

Cabe lembrar que os aeroportos de Recife, Manaus e Curitiba, quando ainda eram administrados pela Infraero, assim como Congonhas e Santos Dumont, recebiam altos índices de avaliação em pesquisas feitas com usuários e passageiros pela Secretária de Aviação Civil (SAC) e pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) – responsável por regular o setor aéreo –, havendo, inclusive, entrevistados que apontavam em suas respostas acreditar estes aeroportos como privatizados.

Com o passar do tempo, ficou claro que a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) detém grande conhecimento em construir, operar e administrar aeroportos pelo país, sejam eles pequenos ou grandes aeródromos.



Durante os governos do presidente Lula e da presidenta Dilma, o Sindicato Nacional dos Aeroportuários (SINA) sempre alertou sobre a necessidade de um melhor entendimento governamental sobre a excelência da Infraero na gestão destes equipamentos. Porém, ao indicar cargos de direção dentro da Infraero, houve falha na comunicação entre os diretores da empresa, seus trabalhadores e representantes.

Com a oferta da sétima rodada de leilão de aeroportos, vimos a infeliz decisão do governo atual ao leiloar o aeroporto de São Paulo – Congonhas –, num pacote com outros nove aeroportos, sem qualquer discussão técnica com o sindicato e, muito menos, com os moradores do entorno do aeroporto. Classificado pela mídia como “JÓIA DA COROA”, foi vendido de maneira estranha, com a participação de apenas uma empresa no certame licitatório – a estatal espanhola AENA, que administra os aeroportos de Recife, Maceió, Aracaju, Juazeiro do Norte, Campina Grande e João Pessoa.

Entendemos ser de extrema urgência que o(a) novo(a) presidente eleito(a) intervenha neste processo, criando um amplo debate sobre tal negociação, abrindo mais opções de audiências públicas com um teor inteiramente técnico, visto que tal aeroporto está dentro da cidade de São Paulo, gerando imensos problemas ao município e sua população. Sugerimos vistas dos contratos de concessão antes da assinatura de entrega destes aeroportos.

É fato que a segurança deste e de outros aeroportos ficam comprometidas em nome do lucro, quando precariza-se as condições operacionais por conta do trabalho de empresas terceirizadas que fazem uso da alta rotatividade de mão de obra e completa ausência de treinamento.

Enquanto outros países reestatizam seus ativos, revisando as ações de cunho liberal do passado que não deram certo, o Brasil, infelizmente, segue em direção contrária.

Os aeroportos são a porta de entrada de um país e um ativo estratégico, seja em termos de segurança nacional, transporte de passageiros ou para fins logísticos, além da responsabilidade na contenção de evasão de divisas econômicas e ambientais, juntamente com a responsabilidade no equilíbrio diplomático. Dito isso, precisamos entender a importância de termos uma empresa pública do porte e do *know-how* da Infraero, atuando diretamente nas atividades operacionais e de segurança, ficando a exploração comercial para parcerias público-privadas.

O setor de administração de infraestrutura aeroportuária hoje está dividido entre empresas públicas e privadas. Com o advento de grandes concessões, a concorrência, principalmente entre as concessionárias privadas, acirrou a animosidade e provocou desequilíbrios operacionais que nem sempre a ANAC é

capaz de administrar. Por isso, ter uma empresa pública como a Infraero no setor trará harmonia, podendo o Estado também utilizá-la como indutora do crescimento aeroportuário em ações de curto, médio e longo prazos, e promovendo assim a estabilidade necessária ao setor.

Algumas das atuais concessionárias passam por dificuldades financeiras solicitando a devolução dos equipamentos aeroportuários à União, pois acumularam passivos como multas de ordem técnica aplicadas pela ANAC, processos trabalhistas e dívidas com fornecedores, também com atraso no pagamento das outorgas.

Uma empresa como a Infraero traz justamente a segurança necessária para colocar o equipamento aeroportuário em ordem, dando tempo à União para decidir qual o melhor caminho a ser tomado.

A expertise acumulada de quase cinco décadas pode, inclusive, fomentar o setor de maneira vigorosa, levando desenvolvimento e crescimento para diversas regiões e setores indiretos, por meio do turismo, agronegócio, indústria e comércio, gerando assim emprego e renda.

Somente uma empresa pública de administração aeroportuária pode contribuir com o governo para proporcionar a integração nacional, chegando nas mais distantes regiões do país onde aeródromos administrados pela iniciativa privada são abandonados por não gerar lucro suficiente ao seu próprio sustento. Já a Infraero pratica o subsídio cruzado, onde os aeroportos mais lucrativos sustentam os aeroportos menos lucrativos. Por tudo isso, o setor de infraestrutura aeroportuária não pode se isentar de ter uma empresa da qualidade e da grandeza da Infraero.

II – AEROPORTUÁRIOS

O Sindicato Nacional dos Aeroportuários (SINA) foi fundado em 17 de novembro de 1988, poucos dias depois da promulgação da nossa Constituição Federal, já que antes éramos impedidos até de nos organizar, o que dirá fundar uma entidade sindical de trabalhadores(as) da Infraero – empresa, à época, vinculada ao Ministério da Aeronáutica.

Em 2022, o SINA é um dos poucos sindicatos com atuação nacional e tem como maior desafio organizar os(as) trabalhadores(as) das empresas administradoras de aeroportos, conduzindo anualmente os processos de 35 acordos coletivos. Nossa maior dificuldade na atual conjuntura é construir junto ao governo Federal e Congresso Nacional um caminho para concluir a regulamentação da nossa profissão.

Propostas e reivindicações dos(as) trabalhadores(as) aeroportuários(as)

1. Segurança operacional para a administradora aeroportuária

- Desenvolver e aplicar um Plano de Cargos, carreiras e salários (PCCS), comum à atividade exercida pelas administradoras dos aeroportos. Tal Plano teria como finalidade unificar os salários bem como a carreira dos aeroportuários em nível nacional, eliminando as discrepâncias regionais;
- Homologação e certificação do sindicato pela ANAC, para desenvolver e aplicar cursos de formação, atualização, reciclagem das atividades e homologação dos trabalhadores(as) aeroportuários(as).

2. Formação, capacitação e qualificação profissional

Por ser uma das funções do Sindicato, contribuir para a qualificação da categoria sendo uma de suas prerrogativas estatutárias promover e ministrar a capacitação e qualificação profissional.

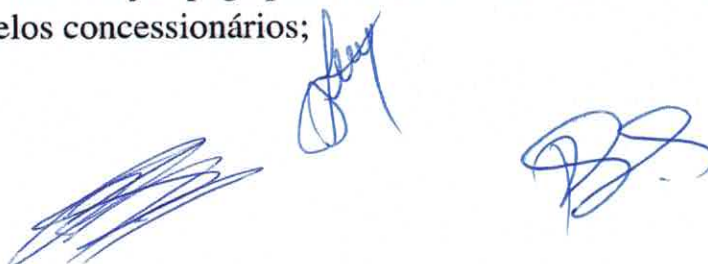
O sindicato tem a prioridade de abastecer as empresas administradoras de aeroportos com o seu cadastro de profissionais habilitados, com mão de obra especializada para compor os quadros de trabalhadores (as) destas empresas.

3. Avanço nas relações entre capital e trabalho, fornecendo mão de obra qualificada

Caberá ao SINA suprir à demanda das administradoras pelos Certificados de Habilitação Técnica – CHT, obrigatórios nas renovações periódicas exigidas pela lei, por meio de treinamentos e reciclagens profissionais

4. Propostas para o desenvolvimento da administração aeroportuária

- Rediscutir os processos de concessão dos aeroportos da Infraero, apresentando seus êxitos e falhas, tais como:
 - Pagamentos distorcidos das outorgas;
 - Prejuízos de massa falida absorvidos pela União;
 - Indenização paga pela União no caso de devolução de aeroportos pelos concessionários;



- Cobrar os dividendos pertinentes à Infraero que tem 49% das ações nos processos de concessão dos aeroportos de Brasília, Campinas/Viracopos, São Paulo/Guarulhos, BH/Confins e Rio de Janeiro/Galeão;
- Rever a política de aplicação do Fundo Nacional da Aviação Civil (FNAC) para canalizar verba orçamentária, investindo no desenvolvimento da aviação regional, com o objetivo de integrar as diferentes regiões do Brasil.

5. Reinvidicações laborais e sindicais

- Elaborar documento específico detalhando as atribuições de cada cargo/função e facilitar o acesso deste documento tanto ao(à) trabalhador(a) quanto ao sindicato, sendo este último um fiscalizador, para evitar possíveis desvios como os que acontecem atualmente.

III - AEROVIÁRIOS(AS)

Trabalhadores(as) aeroviários(as) tiveram sua profissão regulamentada pelo Decreto 1.232/1962 assinado pelo então presidente da República João Goulart, 20 anos após a criação do Sindicato dos Aeroviários. Fundado inicialmente como um sindicato municipal, em 1942, o Sindicato dos Aeroviários teve sua representatividade expandida para todo o Brasil em 1944.

Passados 60 anos a regulamentação da profissão de aeroviário(a) precisa ser atualizada frente aos novos modelos de gestão das empresas, para enfrentar as terceirizações no setor e a consequente precarização, lutar por melhores condições de trabalho e salários dignos.

Desta forma, as entidades que representam os(as) trabalhadores(as) aeroviários(as) apresentam as seguintes propostas:

1. Questões que afetam a segurança operacional de voo

A precarização dos serviços auxiliares do transporte aéreo se deve à terceirização, sendo certo que a falta de qualificação e a rotatividade da

mão de obra afetam a execução do trabalho e a vida social de trabalhadores(as) e passageiros.

Esta prática tem como objetivo a fragmentação de atividades complexas, para justificar a redução de custos para empresas e a isenção de responsabilidades laborais, que colocam as operações em alto risco para os funcionários e usuários do transporte aéreo.

Ausência de efetiva fiscalização com critérios claros a todos envolvidos -- empregados, empregadores e governo --, o que interfere de forma extraordinária na segurança do voo pela falta de gestão direta.

O impacto negativo de tais práticas tem gerado uma série de doenças ocupacionais, seja por acidentes e incidentes nas operações, aumento dos casos de burnout e outras doenças psicológicas, devido à falta de qualificação e treinamento aos profissionais para lidar com adversidades e suportar as pressões no exercício de suas atividades.

2. Representação dos trabalhadores nos órgãos de controle

Para que tenhamos equilíbrio nas condições funcionais e de desenvolvimento, os(as) trabalhadores(as) devem estar incluídos(as) nos processos e organismos de controle, para que haja uma condução justa, segura e socialmente viável para o transporte aéreo.

Nossas reivindicações laborais e sindicais ao Governo

- **Fim da terceirização irrestrita;**
- **Garantir representação de atividade preponderante;**
- **Defesa e atualização do decreto 1.232/62 – Regulamentação profissional dos aeroviários.**

A aviação é uma atividade complexa que deve cumprir regras e normas nacionais e internacionais, com atualizações devido a fatores que alteram os planejamentos, necessitando de decisões ágeis e precisas, que na falta de gestão direta compromete a condução das atividades de forma segura para o transporte aéreo, seja de cargas ou de passageiros, sendo certo que a

terceirização altera este fluxo, impedindo o cumprimento das obrigações que cercam a segurança de operadores e passageiros.

As empresas aéreas não podem transferir suas responsabilidades, sejam elas sobre o direito laboral ou do consumidor, e beneficiar-se apenas do lucro.

A terceirização é aceitável, mas não em sua totalidade.

Por estes motivos, solicitamos uma norma regulamentadora que impeça a terceirização integral, considerando a atividade preponderante. Sob o controle do estado e das organizações sindicais será possível equilibrar a relação capital-trabalho, permitindo o desenvolvimento sustentável do setor com governo, sindicato e empresas.

- **Participação de representantes sindicais do setor nos conselhos consultivos de ministérios, secretarias e agências reguladoras**

Na busca do equilíbrio, todos precisam estar incluídos no processo de regulação e fiscalização.

Hoje, as empresas aéreas, como em outros setores, querem decidir unilateralmente e atacam as condições mínimas de dignidade na relação capital-trabalho. É imprescindível a busca da sustentabilidade do setor, por meio de decisões tripartite, como forma de buscar o cumprimento de responsabilidades, desenvolvimento humano, econômico e de serviços que atendam aos trabalhadores do setor e ao povo brasileiro com segurança. É preciso evitar a centralização e importância excessiva das grandes empresas privadas nacionais ou estrangeiras.

- **Implementar aposentadoria especial por manipulação de agentes nocivos e tempo de serviço**

As atividades profissionais sofreram alterações e atualizações ao longo do crescimento do setor e, neste sentido, é necessário acrescentar outros agentes nocivos que atingem com frequência os(as) trabalhadores(as) nas operações, principalmente os que são expostos a produtos químicos e de combustão durante o abastecimento das aeronaves. As empresas omitem o risco dos nocivos para reduzir custo e responsabilidades.

- **Contribuição mínima dos trabalhadores ao sindicato**

Os sindicatos devem ter autonomia para decidir junto à categoria o custeio sindical obrigatório. Trata-se de uma necessidade básica considerando a falta de novas filiações causadas pela política antissindical exercida pelas empresas que dificultam a ação das entidades representantes dos trabalhadores.

- **Criação de fundo sindical de estruturação do setor aéreo, para qualificação e desenvolvimento profissional da categoria**

Para que haja o desenvolvimento sustentável do setor, são necessários critérios sobre as regras tarifárias das passagens aéreas. Solicitamos que seja destinado um percentual das tarifas para o FUNDO DE ESTRUTURAÇÃO DO SETOR AÉREO, onde este recurso deverá ser destinado ao sindicato da categoria profissional para garantir qualificação e formação dos(as) trabalhadores(as), manutenção da estrutura sindical e a construção de políticas para geração de emprego.

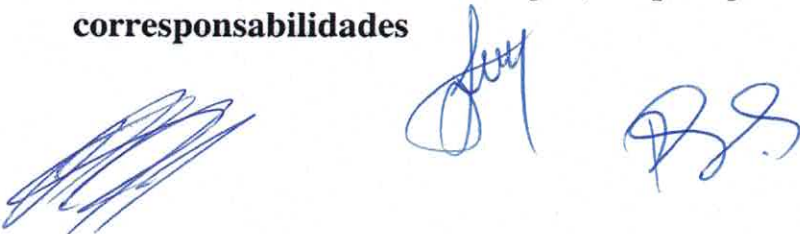
Propostas para o desenvolvimento da indústria de aviação civil

- **Critério de regras tarifárias para geração de acesso a todos os brasileiros ao transporte aéreo**

O Estado deve efetivar o controle tarifário, tipificando condições e limites por meio de políticas econômicas e regulatórias desenvolvidas para o setor sobre preços e cobranças mínimas. Dessa forma, impede que as grandes empresas exterminem as pequenas empresas ou prejudiquem aquelas que estejam entrando no mercado, com a prática de tarifas abaixo do valor comercial, o que além de uma concorrência desleal, leva a falências, compras das pequenas pelas maiores e, o que é pior: o fechamento de postos de trabalho e, em seguida, tarifas mais altas para o usuário.

- **Crítérios de concessões e investimento do Estado no setor, econômicas e regulatórias**

- **Crítérios em licitação, operações - SLOTS, fiscalizações e corresponsabilidades**



O governo deverá, em todas as suas políticas de fortalecimento e preservação do setor, das empresas aéreas ou prestadoras de serviço aéreo, impor na efetivação dos contratos, o cumprimento de obrigações trabalhistas e de corresponsabilidade laboral. Dessa forma, as empresas terão que garantir o cumprimento das convenções e regulamentações profissionais para obter recursos destinados a aportes econômicos e ou regulatórios oriundos do governo.

Estabelecer critérios nas relações para cada ator do processo, seja em licitações, na obtenção de financiamentos, refinanciamento de dívidas, nos leilões de SLOTS, para ampliação de malha aérea das companhias, e em permissões para operar em aeródromos das prestadoras de serviços auxiliares do transporte aéreo.

(SLOTS = rota aérea para exploração do transporte concedida pelo estado).

- **Formação e Qualificações técnicas e de nível superior**

Queremos que seja criado um PROGRAMA DE FORMAÇÃO PROFISSIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL - FPAC nas escolas técnicas, faculdades e universidades públicas, com cursos de formação e qualificação profissional para o setor aéreo, dando condições e acesso para todo(a) cidadão(ã), retirando esse domínio privado existente ainda hoje no Brasil, que restringe e elitiza o acesso ao conhecimento e aperfeiçoamento profissional.

Acessibilidade profissional independente de condições financeiras, para fortalecer a preparação de mão de obra qualificada, por meio de uma educação profissional inclusiva, acessível, pública e de boa qualidade.

- **Crítérios de operações para políticas de céus abertos.**

Somos contra as políticas de céu aberto por ser contrária ao desenvolvimento e crescimento dos postos de trabalho no Brasil. Trata-se de exploração de mão de obra por outras nacionalidades, onde os empresários encontrem mais facilidades para não respeitar direitos trabalhistas, transformando o direito do trabalho sem fronteira e sem regulação, afetando a dignidade humana e a segurança de todos.

Revogar todo e qualquer cumprimento dos artigos 5º, 6º, 7º, 8º e 9º da Convenção de Chicago de 1944, pois afetam diretamente a soberania nacional impossibilitando avanços e proteção da indústria de transporte aéreo.

IV - AERONAUTAS

O Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA) é a única entidade representativa da categoria aeronauta em todo o território nacional e tem sua sede localizada na cidade de São Paulo. O aeronauta é o(a) profissional que compõe a tripulação de uma aeronave e que pode exercer funções de comandante, copiloto(a) ou comissário(a) de bordo.

A história do Sindicato Nacional dos Aeronautas começou quando um grupo de aeronautas decidiu formar uma Associação que os representasse.

Em 14 de janeiro de 1942 uma comissão, composta pelos comandantes Durval Pinheiro Barros, Auderico Silvério dos Santos e Licínio Corrêa Dias, reuniu-se com o objetivo de providenciar a fundação da Associação, a partir da elaboração de um estatuto.

No dia 26 de janeiro de 1942 foi fundada a Associação dos Aeronautas do Distrito Federal e sua primeira diretoria empossada, presidida pelo comandante Eduardo Henrique Martins de Oliveira. Em 9 de dezembro de 1946, o Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio reconheceu a associação como Sindicato dos Aeronautas do Rio de Janeiro. Meses depois, em 31 de março de 1947, o Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio atendendo à solicitação de estender a base territorial do sindicato, transformou-o em Sindicato Nacional dos Aeronautas.

Oito décadas depois de sua fundação, novos desafios se apresentam aos(as) trabalhadores(as) aeronautas. Abaixo, elencamos algumas das principais demandas que afetam a jornada de trabalho, a segurança do voo e, portanto, o transporte de passageiros.

- 1- **É necessário reforçar o instrumento do Acordo Coletivo de Trabalho, Convenção Coletiva, impondo cláusulas adequadas e exclusivas para evitar toda e qualquer flexibilização de jornada**

Esclarecer a redação do parágrafo 3º do art.19 da lei 13.475/2017, que trata da implantação e a atualização do Sistema de Gerenciamento de Risco. Não basta o “acompanhamento do sindicato”, é necessária a obrigatoriedade da discussão no Acordo Coletivo para que os trabalhadores e trabalhadoras sejam ouvidos(as), possam participar do debate e da deliberação sobre qualquer proposta de modificação ou flexibilização de jornadas.

2- Manutenção da proibição de terceirização e do contrato intermitente para a categoria

No atual regimento que regula a profissão existe a obrigatoriedade de o(a) Aeronauta ter vínculo por contrato de trabalho, porém esse ponto já foi tema de três medidas provisórias, que ameaçam flexibilizar a cláusula garantidora do vínculo empregatício. Neste aspecto, queremos o compromisso do Governo e do Congresso pela manutenção da proibição da terceirização e do contrato intermitente.

Da mesma forma, sabedores da intenção das empresas aéreas no sentido de precarizar as condições de trabalho, salários e direitos laborais faz-se necessário o compromisso pela manutenção do art. 6º e seus parágrafos da mesma lei que garantem:

“Art. 6º O exercício das profissões de piloto de aeronave, mecânico de voo e comissário de voo, previstas nesta Lei, é privativo de brasileiros natos ou naturalizados.

§ 1º As empresas brasileiras, quando estiverem prestando serviço aéreo internacional, poderão utilizar comissários de voo estrangeiros, desde que o número destes não exceda a 1/3 (um terço) dos comissários de voo a bordo da mesma aeronave.

§ 2º Todas as empresas de transporte aéreo público, salvo empresas estrangeiras de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo, quando estiverem operando voos domésticos em território brasileiro, terão obrigatoriamente seu quadro de tripulantes composto por brasileiros natos ou naturalizados, com contrato de trabalho regido pela legislação brasileira.”

A garantia destes termos evita a composição de uma tripulação com contratos, jornadas e remuneração diferenciados a bordo de uma aeronave.

3 - Importante também é o pleito da categoria que luta pela possibilidade de aposentadoria especial pela via administrativa

Hoje, o sindicato pede aos deputados federais assinarem a indicação para que os(as) Aeronautas tenham acesso à aposentadoria especial, quando o ideal é que seja um direito garantido na lei.

Destacamos que o SNA (Sindicato Nacional dos Aeronautas) tem a função legal e institucional de promover ações que visam a manutenção e a melhoria das condições laborais e sociais dos aeronautas, motivos pelos quais protocolamos, em 14 de julho de 2022, uma petição com mais de 10 mil assinaturas em favor da alteração no regulamento previdenciário.

Atualmente os(as) aeronautas têm seu processo de aposentadoria negado pelo INSS, de forma administrativa, ao atingir 25 anos de atividade, porém, judicialmente temos obtido inúmeros êxitos, a ponto de o STJ determinar um entendimento majoritário em favor dos aeronautas sobre o tema. Em razão das constantes perdas judiciais, o governo vem acarretando um importante prejuízo pelas indenizações que tem sido obrigado a pagar aos aeronautas, com juros judiciais e honorários advocatícios.

- Proposta para o desenvolvimento da Indústria da Aviação Civil

O Brasil é um país de dimensões continentais, verificamos que a aviação regional está pouco explorada, um modelo de fomento a esse segmento geraria uma forte movimentação na economia criando milhares de empregos.

Certos de que este documento será apreciado por vossa senhoria e equipe de plano de governo, reiteramos os mais sinceros votos de elevada estima e consideração.

São Paulo, 20 de setembro de 2022.



Francisco Lemos
Presidente SINA

Paulo Alexandre
Presidente FENTAC

Rodrigo Maciel Silva
Presidente SINDIGRU