



DIÁRIO

República Federativa do Brasil DO CONGRESSO NACIONAL

SEÇÃO II

ANO XLIII — Nº 108

SÁBADO, 22 DE OUTUBRO DE 1988

BRASÍLIA — DF

SENADO FEDERAL

SUMÁRIO

1 — ATA DA 41ª REUNIÃO, EM 21 DE OUTUBRO DE 1988

1.1 — ABERTURA

1.1.1 — Comunicação da Presidência

— Inexistência de **quorum** para abertura da sessão e designação da Ordem do Dia da próxima sessão.

1.2 — ENCERRAMENTO

1.3 — EXPEDIENTE DESPACHADO

1.3.1 — Aviso do Ministro da Justiça

— Nº 1.609/88, solicitando prioridade e urgência para exame, pelo Congresso Nacional, dos pactos e convenções internacionais de proteção dos direitos humanos, que menciona.

1.3.2 — Proposta de fiscalização

Nº 2/88, do Senador Roberto Campos, solicitando ampla fiscalização das atividades e condições da indústria de transporte aéreo regular.

1.3.3 — Requerimento

— Nº 183/88, do Senador Ronaldo Aragão, solicitando informações ao Poder Executivo, sobre desapropriações de terras pelo Incra.

1.3.4 — Deferimento de requerimentos

— Nº 181/88, do Senador Mansueto de Lavoura, solicitando licença, sem remuneração, para tratar de assunto particular, pelo prazo de 125 dias.

— Nº 182/88, do Senador Iram Saraiva, solicitando prorrogação por mais 90 dias do prazo

concedido à Comissão Parlamentar de Inquérito destinada a investigar o acidente com o Césio-137, em Goiânia e a política de fiscalização governamental sobre experimentos nucleares e material radioativo.

2 — ATO DO PRESIDENTE DO SENADO FEDERAL

— Nº 133, de 1988 (republicação).

3 — MESA DIRETORA

4 — LÍDERES E VICE-LÍDERES DE PARTIDOS

5 — COMPOSIÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES

Ata da 41ª Reunião, em 21 de outubro de 1988

2ª Sessão Legislativa Ordinária, da 48ª Legislatura

Presidência do Sr. Wilson Martins

ÀS 14 HORAS E 30 MINUTOS, ACHAM-SE PRESENTES OS SRS. SENADORES:

Leopoldo Peres — Aureo Mello — Olavo Pires — Jarbas Passarinho — Alexandre Costa — Edison Lobão — Chagas Rodrigues — Cid Sabóia de Carvalho — Marcondes Gadelha — Humberto Lucena — Ney Maranhão — Lourival Baptista — João Calmon — Irapuan Costa Júnior — Wilson Martins.

O SR. PRESIDENTE (Wilson Martins) — A lista de presença acusa o comparecimento de 15 Srs. Senadores. Entretanto, não há em plenário o **quorum** regimental para abertura da sessão.

Nos termos do § 2º do art. 180 do Regimento Interno, o expediente que se encontra sobre a mesa será despachado pela Presidência, independentemente de leitura.

Nestas condições, vou encerrar a presente reunião, designando para a sessão ordinária de segunda-feira a seguinte

ORDEM DO DIA

1

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 40, de 1988 (nº 307/87, na Casa

EXPEDIENTE

CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

Impresso sob a responsabilidade da Mesa do Senado Federal

PASSOS, PÓRTO

Diretor-Geral do Senado Federal

AGACIEL DA SILVA MAIA

Diretor Executivo

LUIZ CARLOS DE BASTOS

Diretor Administrativo

JOSECLER GOMES MOREIRA

Diretor Industrial

LINDOMAR PEREIRA DA SILVA

Diretor Adjunto

ASSINATURAS

Semestral Cz\$ 2.600,00

Exemplar Avulso Cz\$ 16,00

Tiragem: 2.200-exemplares.

de origem), que "cria, no Quadro Permanente de Pessoal da Justiça Federal de Primeira Instância, os cargos que especifica e dá outras providências". (Dependendo de parecer.)

2

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 50, de 1988 (nº 547/88, na Casa de origem), de iniciativa do Senhor Presidente da República, que acrescenta o termo "Universitário" na denominação do Hospital Professor Edgard Santos, da Universidade Federal da Bahia. (Dependendo de parecer.)

3

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 53, de 1988 (nº 399/88, na Casa de origem), de iniciativa do Senhor Presidente da República, que "dispõe sobre a especialização de turmas dos Tribunais do Trabalho em processos coletivos e dá outras providências". (Dependendo de parecer.)

4

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 54, de 1988 (nº 545/88, na Casa de origem), de iniciativa do Senhor Presidente da República, que "autoriza o Poder Executivo a abrir ao Ministério do Trabalho o crédito especial até o limite de Cz\$ 1.703.004.000,00 (um bilhão, setecentos e três milhões e quatro mil cruzados), para o fim que especifica". (Dependendo de parecer.)

O SR. PRESIDENTE (Wilson Martins) — Está encerrada a reunião.

(Levanta-se a reunião às 15 horas)

EXPEDIENTE DESPACHADO NOS TERMOS DO § 2º DO ARTIGO 180 DO REGIMENTO INTERNO

AVISO

DO MINISTRO DA JUSTIÇA

AV/GM/CDDPH/1609

Em 13 de outubro de 1988

A Sua Excelência o Senhor

Senador Humberto Lucena

DD. Presidente do Senado Federal

Senhor Presidente,

Tenho a honra de solicitar a Vossa Excelência, cumprindo deliberação do Conselho de Defesa

dos Direitos da Pessoa Humana, a especial gentileza de conceder propriedade e urgência ao exame, pelo Congresso Nacional, dos seguintes pactos e convenções internacionais de proteção dos direitos humanos:

1. **Pacto Internacional sobre Direitos Civis e Políticos**, adotado pela Assembléia Geral das Nações Unidas em 1966, encontrando-se em vigor, no plano internacional, desde 1976, e contando atualmente com 86 ratificações ou adesões. Foi encaminhado ao Congresso Nacional pela Mensagem nº 620, de 28 de novembro de 1985;

2. **Pacto Internacional sobre Direitos Econômicos, Sociais e Culturais**, como o anterior, adotado em 1966 e em vigor desde 1976, com 114 ratificação ou adesão de 90 países. Também foi enviado ao Congresso Nacional pela Mensagem nº 620, de 28 de novembro de 1985;

3. **Convenção Americana sobre Direitos Humanos**, conhecida como "Pacto de São José", assinada na Conferência Especializada Interamericana sobre Direitos Humanos em 1969.

Encontra-se em vigor com a adesão de 19 países. Foi enviada ao Congresso Nacional pela Mensagem nº 621, de 28 de novembro de 1985;

4. **Convenção contra a Tortura e Outros Tratamentos ou Penas Cruéis, Desumanos ou Degradantes**, adotada pela Assembléia Geral das Nações Unidas em 1984, já ratificada por 23 países e em vigor desde de junho de 1987. Foi assinada pelo Exmo. Sr. Presidente da República em 23 de setembro de 1985, quando de seu comparecimento à XL Sessão da Assembléia Geral, e posteriormente submetida ao Congresso Nacional pela Mensagem nº 195, de 3 de junho de 1986;

5. **Convenção Interamericana para Prevenir e Punir a Tortura**, concluída por ocasião da XL Assembléia Geral Ordinária da Organização dos Estados Americanos, em 1985, encontrando-se já em vigor, com a ratificação por três países. Foi assinada pelo Brasil em 24 de janeiro de 1986 e submetida ao Congresso Nacional pela Mensagem nº 235, de 13 de junho de 1986.

Esses cinco pactos e convenções figuram entre as realizações de maior peso no Direito internacional contemporâneo e constituem, no âmbito universal e no plano interamericano, elementos de inapreciável importância no aprimoramento das relações internacionais.

A ratificação ou adesão do País a esses instrumentos em 1986, quando se comemora o 40º Aniversário da Declaração Universal dos Direitos do Homem, constituiria gesto particularmente significativo, que daria contornos definitivos, traduzidos em obrigações de direito internacional, ao comprometimento do Governo brasileiro com a promoção e a proteção dos direitos e liberdades fundamentais. Tal gesto representaria, no plano internacional, a medida apropriada para expressar a importância atribuída pelo Brasil à comemoração dos 40 anos.

Sua aprovação, em caráter de urgência, pelo Congresso Nacional, ensejaria ao país realizar o depósito dos instrumentos de adesão ou ratificação em 10 de dezembro próximo, data da comemoração do 40º aniversário da Declaração Universal dos Direitos do Homem, que terá lugar na Assembléia Geral das Nações Unidas.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência protestos de alta estima e consideração. —

Paulo Brossard de Souza Pinto, Ministro da Justiça e Presidente do Conselho de Defesa dos Direitos da Pessoa Humana,
(A publicação.)

PROPOSTA DE FISCALIZAÇÃO

Nº 2, de 1988

Brasília, 19 de outubro de 1988

Excelentíssimo Senhor

Senador Humberto Lucena

DD. Presidente do Senado Federal

Senhor Presidente,

I — Da Exposição

As três grandes empresas aéreas brasileiras — Varig/Cruzeiro, Vasp e Transbrasil — que transportam 98% do tráfego de passageiros, cargos e correio, doméstico e internacional, caminha para o quarto semestre consecutivo de prejuízo.

Conforme pode-se depreender do Relatório incluso como anexo 1 (denominado "Crise no Setor do Transporte Aéreo Regular") o prejuízo do setor foi da seguinte ordem:

1º semestre de 1987 — US\$ 575,8 milhões;

2º semestre de 1987 — US\$ 260,0 milhões;

1º semestre de 1988 — US\$ 253,7 milhões.

Observamos que a falta de uma política para o setor, que assegure a liberdade de mercado

pela livre competição para implantação de linhas e sistemas tarifários diferenciados, é a maior responsável pelos problemas que se acumulam, agravados pelo Plano Cruzado. Como primeira vítima desse processo está a Transbrasil S.A. linhas aéreas, para a qual urge buscar uma solução que evite maior engajamento de recursos públicos e indesejável estatização.

A Transbrasil, com 33 anos de existência, é uma empresa de capital genuinamente privado, controlado pela Fundação Transbrasil — administrada pelos funcionários da empresa (Anexo 2) —, pelo Comandante Omar Fontana, que detém, respectivamente, 44% e 31% do capital votante.

A empresa sempre se defrontou com uma singular inferioridade perante suas concorrentes. Contudo, mesmo sem contar com receita em moeda forte, como a Varig/Cruzeiro, nem com recursos a fundo perdido ao Erário Público do Estado de São Paulo, como a Vasp, a Transbrasil vinha crescendo a um ritmo constante, que lhe permitiu nos últimos 15 anos evoluir, no setor doméstico, de uma participação de 11% para 28% do mercado, por volta de fevereiro de 1987.

Porém, o prolongado congelamento das tarifas aéreas, ocorrido durante o ano de 1986 até meados de 1987, levou a empresa a acumular um grande endividamento. Se o prejuízo foi grande para todo o transporte aéreo, incidiu com mais impacto sobre a única das empresas aéreas que nem tinha acesso a receitas externas nem a subvenções estaduais.

No final de 1987, o Poder Concedente, instado pela Administração da Transbrasil a rever a sua política de tarifas, que se qualificava como incosteiramente ilegal, porque importava em rompimento do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, optou por fazer, através do Banco do Brasil, como agente do Tesouro Nacional, injeção de novos recursos na empresa, sob a forma de um empréstimo de US\$ 40 milhões. Em abril de 1988, os acionistas majoritários elegeram nova administração, atendendo a indicações do Poder

Concedente, cujos administradores se incumbiram de aplicar os recursos mutuados pela União e gerenciar a empresa como um todo.

Nada obstante, até setembro de 1988 a participação da Transbrasil no mercado doméstico caiu de 25,9% para 18,8%. Essa perda de mercado foi acelerada nos últimos cinco meses, quando a empresa perdeu três pontos percentuais, durante a gestão dos interventores indicados pelo Ministério da Aeronáutica.

Quando os acionistas majoritários, já então fora da administração da empresa, viram que a situação se deteriorava a cada passo, sem qualquer reação dos administradores do Poder Concedente, resolveram tomar algumas medidas, sem, porém, destituir qualquer conselheiro ou diretor, e, o que é mais importante, dispendo-se a correr os riscos do mercado, inclusive eventual liquidação.

Em Assembléia Geral Extraordinária, os acionistas majoritários deliberaram:

- a) aprovar um plano de recapitalização da empresa;
- b) nomear mais um conselheiro, incumbido de desenvolver esse plano;
- c) autorizar providências judiciais para pleitear do Poder Concedente indenização pela quebra da equação financeira do contrato de concessão, decorrente da defasagem tarifária.

Sem levar em linha de conta ao plano de recapitalização da empresa, o qual previa a liquidação imediata de todos os débitos para com o Tesouro Nacional, e num ato de aparente represália em face da propositura da ação de indenização contra a União Federal, o Poder Concedente decretou a intervenção na Transbrasil, em setembro de 1988 (Anexo 3: Ata da Assembléia Geral de 18-8-88; Correspondências aos Ministros da Aeronáutica e da Fazenda propondo a liquidação do passivo; Balanço Patrimonial em 31-7-88).

O decreto de intervenção, sobre representar uma incompreensível repulsa da autoridade administrativa diante do mero exercício do direito

de submeter uma lesão de direito ao Poder Judiciário, também não acatou o **due process of law** previsto no Código Brasileiro de Aeronáutica, já que não foi concedido à Transbrasil o amplo direito de defesa e de recurso assegurado na lei.

II — Da Proposta

À vista de todo o exposto, que parece autorizar um diagnóstico de que a crise do setor do transporte aéreo regular está recebendo um tratamento por parte do Governo que tende a torná-lo monopolista ou estatizado, propomos, nos termos do art. 1º da Resolução nº 79/85, com base nos artigos 21, XII, c e 175 da Constituição Federal, que se aplique o que determina o art. 108-A do Regimento Interno do Senado Federal, instaurando-se ampla fiscalização, pela Comissão de Fiscalização e Controle, das atividades e condições da indústria de transporte aéreo regular, objetivando a propositura de medidas definitivas para sanear essa indústria no Brasil e evitar novas e dispendiosas experiências de estatização.

Sala das Sessões, 21 de outubro de 1988. — Senador **Roberto Campos**.

Anexos:

- 1 — Crise no Setor de Transporte Aéreo;
- 2 — Fundação Transbrasil; e,
- 3 — Exposição de Motivos aos Srs. Acionistas da Transbrasil.

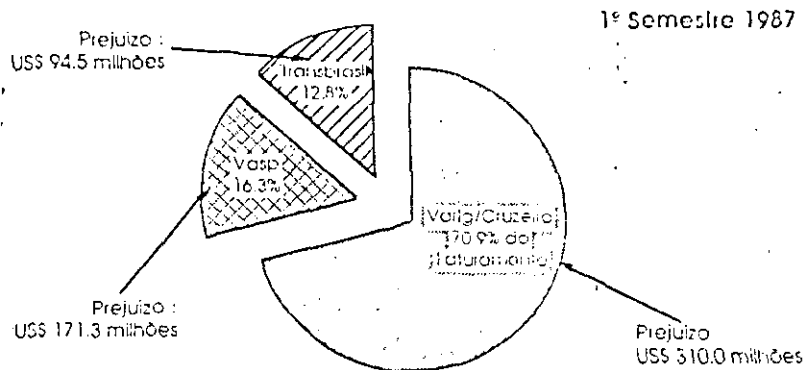
ANEXO 1

CRISE NO SETOR DO TRANSPORTE AÉREO REGULAR

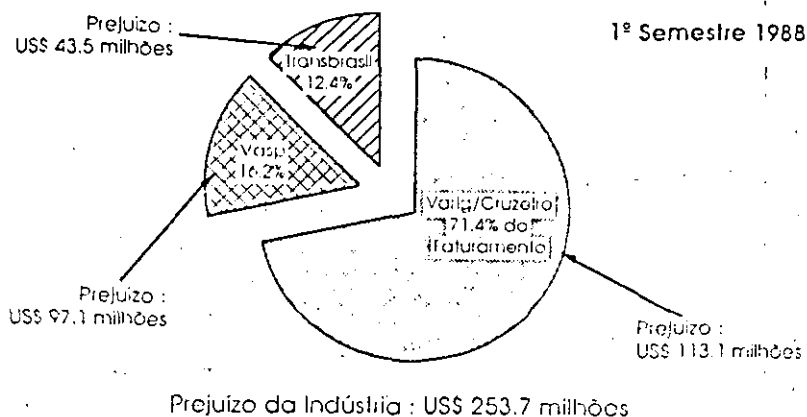
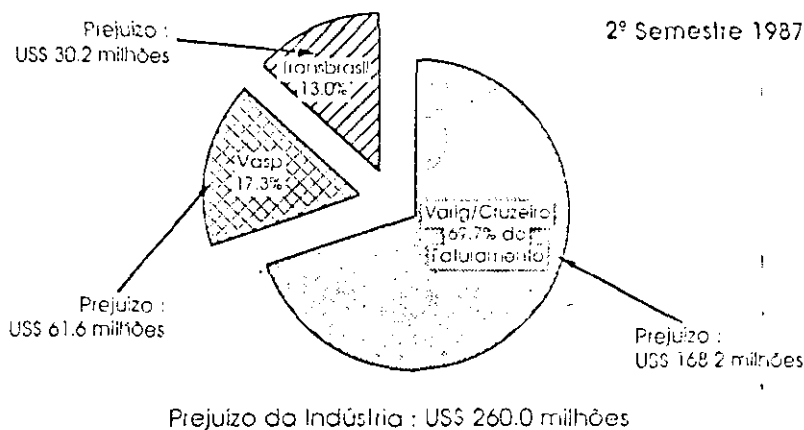
OUTUBRO/1988

As três grandes empresas aéreas brasileiras, Varig/Cruzeiro, Vasp e Transbrasil (denominadas de Âmbito Nacional), que transportam 98% do tráfego de passageiros, cargas e correio, doméstico e internacional, caminham para o 4º semestre consecutivo de prejuízos.

PREJUÍZOS FINANCEIROS NOS 3 ÚLTIMOS SEMESTRES, em US\$ Milhões (1) e PARTICIPAÇÃO NO FATURAMENTO (2)



Prejuízo da Indústria : US\$ 575.8 milhões



Obs.: (1) Taxa Cambial Média do Período
 (2) Participação na Receita Operacional — passageiros, carga e correio, tráfego doméstico e internacional

A Varig/Cruzeiro tem 61 anos de idade, e 72% do faturamento da indústria, dos quais 50% são gerados no setor internacional. Participação atual no mercado doméstico: 52,6%. No mercado internacional, possui 97%. Empresa de capital privado. Acionista majoritário: Fundação Rubem Berta. Seu porte decorre de várias compras, incorporações e fusões nos últimos 30 anos: Real Aerovias em 61, Panair do Brasil em 65, e Cruzeiro do Sul em 75.

Sua posição privilegiada advém da exclusividade na exploração de mercados internacionais. Essa exclusividade, ou monopólio de bandeira, cessou com o Decreto nº 95.910, de 11 de abril de 1988, quando o limite de sua participação doméstica aumentou de 40 para 50%, já ultrapassado.

Opera também serviços regionais ou de 3º nível, através de sua controlada Rio-Sul, bem como serviços auxiliares de aeroportos através da Sata, da qual é acionista majoritário (95% do capital).

A Vasp, 55 anos, empresa pública estadual. Acionista majoritário: Governo do Estado de São Paulo. Participação no mercado internacional: 1,5%, limitada a vôos "charters" ou de fretamento. No mercado doméstico vem perdendo posição

em favor da Varig/Cruzeiro, de 33,6% em janeiro/87 para 28,6% em setembro/88. A Vasp, como empresa do Estado de São Paulo, tem comportamento singular: turnos de administração a cada 4 anos, que desencoraja a sua diretoria a planejar num horizonte maior que sua gestão. Por outro lado, o Governo do Estado cobre, através do Tesouro paulista, seu crônico déficit.

A Transbrasil, 33 anos de idade. Empresa de capital privado. Acionistas majoritários: Fundação Transbrasil e Omar Fontana — fundador da Empresa. Ambos detêm 75% do capital votante.

A empresa padecia sempre de uma singular inferioridade de forças frente a seus concorrentes. Contudo, mesmo sem contar com o suporte de uma receita em moeda forte, nem socorros do Erário, a Transbrasil vinha crescendo a um ritmo constante, que lhe permitiu nos últimos 15 anos evoluir no setor doméstico, de 11 para 28%, ao término do Plano Cruzado (fevereiro/87).

Nesta época, a Transbrasil obteve do Ministério da Aeronáutica sua designação para explorar serviços regulares de transporte de passageiros, carga e mala postal, na rota Brasil-EUA, como segunda empresa brasileira de bandeira. Sua partici-

pação atual no mercado internacional é de 2%, limitada a vôos "charters", ou de fretamento.

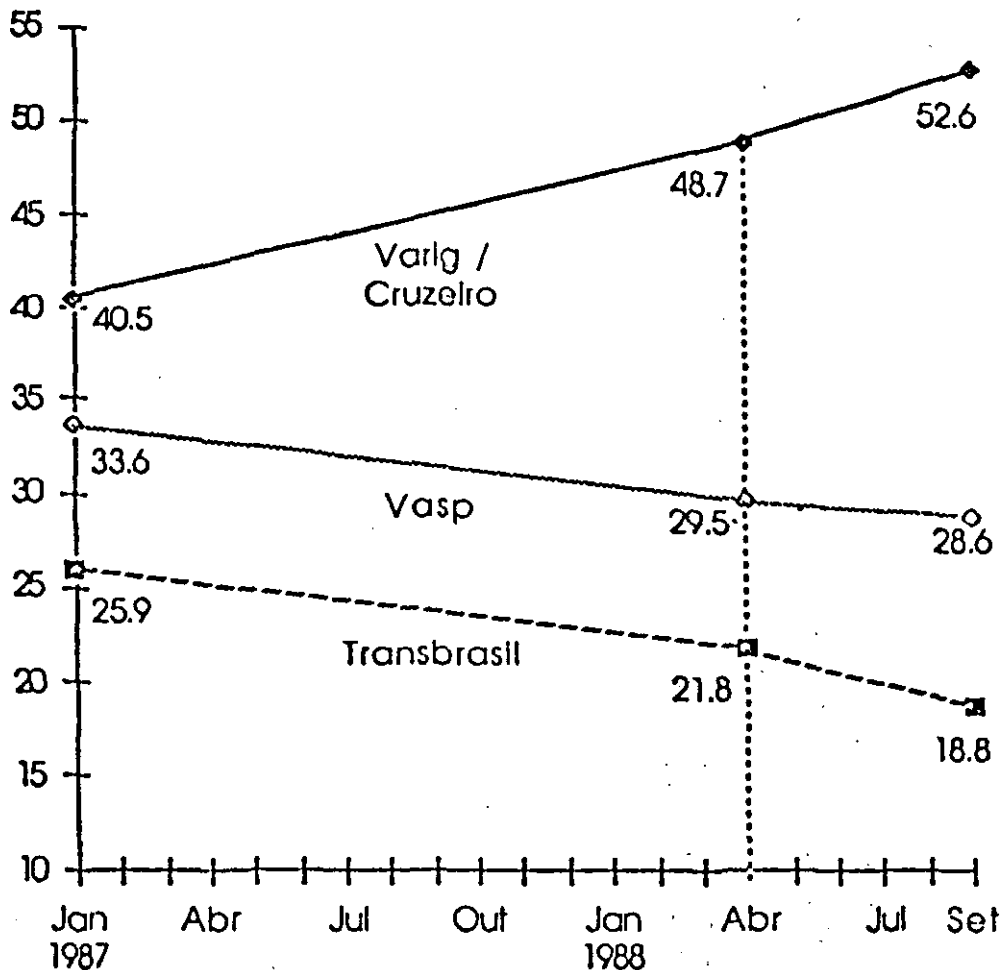
A continuidade administrativa da empresa, dirigida por seu fundador, conseguiu, nos seus 33 anos de existência, compensar a disparidade de forças de seus concorrentes, pela sua maior eficiência, com a integração societária de seus funcionários (individualmente ou através da fundação), e por meio de um permanente programa de renovação e modernização de sua frota de aeronaves.

Esta continuidade administrativa foi interrompida em abril/88, quando os acionistas majoritários elegeram a administração indicada pelo Poder Concedente, para gerenciar o enorme endividamento da empresa provocado pelo prolongado período de congelamento das tarifas aéreas.

De janeiro/87 a setembro/88, a participação da Transbrasil no mercado doméstico caiu de 25,9% para 18,8%. Essa perda de mercado foi acelerada nos últimos 5 meses, quando a empresa perdeu 3 pontos percentuais durante a gestão da administração indicada pelo Ministério da Aeronáutica.

A perda da participação de mercado da Transbrasil, e também da Vasp, foi absorvida pela Varig/Cruzeiro.

Participação (%) no Mercado Doméstico



POLÍTICA AERONÁUTICA

A concessão de serviços regulares de transporte aéreo, domésticos e internacionais, é de competência exclusiva da União, que a outorga a empresas qualificadas por períodos de 15 anos, renováveis.

Essa atividade empresarial se caracteriza por vultosos investimentos em aeronaves e sobressalentes, variando entre 30 a 150 milhões de dólares por avião, e uma complexa e dispendiosa infraestrutura de apoio, sujeitos a ciclos de renovação, visando a eficiência econômico-industrial e competitividade. A operação deste sistema requer força de trabalho altamente especializada, mantida por programas permanentes de formação e treinamento.

Os preços de transporte (tarifas), bem como as condições de sua aplicação, e a distribuição das concessões, são prerrogativas exclusivas da União, tornando essa indústria extremamente sensível e dependente da política econômica do Governo e da conjuntura sócio-político-econômica do País. Aí entra o fator de proporção dos negócios de cada concessionária, em que o elenco de oportunidades e alternativas de uma empresa pode ajudá-la a superar uma crise cíclica, ou sazonal, de um determinado segmento, socorrendo-se de uma conjuntura mais favorável em outros.

Para tanto, o Código Brasileiro de Aeronáutica atribui responsabilidades específicas ao Poder Concedente:

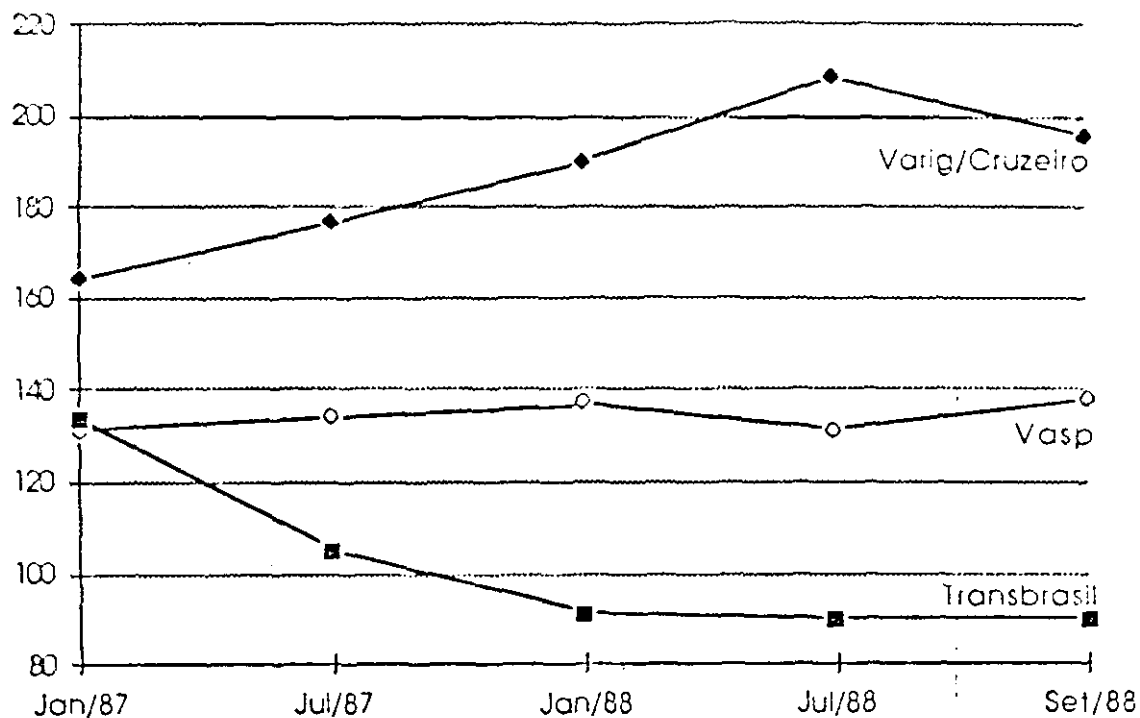
Artigo 193: "Os serviços aéreos de transporte regular ficarão sujeitos às normas que o Governo estabelecer para impedir a competição ruinosa e assegurar o seu melhor rendimento econômico podendo para esse fim, a autoridade aeronáutica, a qualquer tempo, modificar frequência, rota horários e tarifas de serviços e outras quaisquer condições da concessão ou autorização".

A evolução da conjuntura do Transporte Aéreo Regular vem se afastando, cada vez mais, desses objetivos:

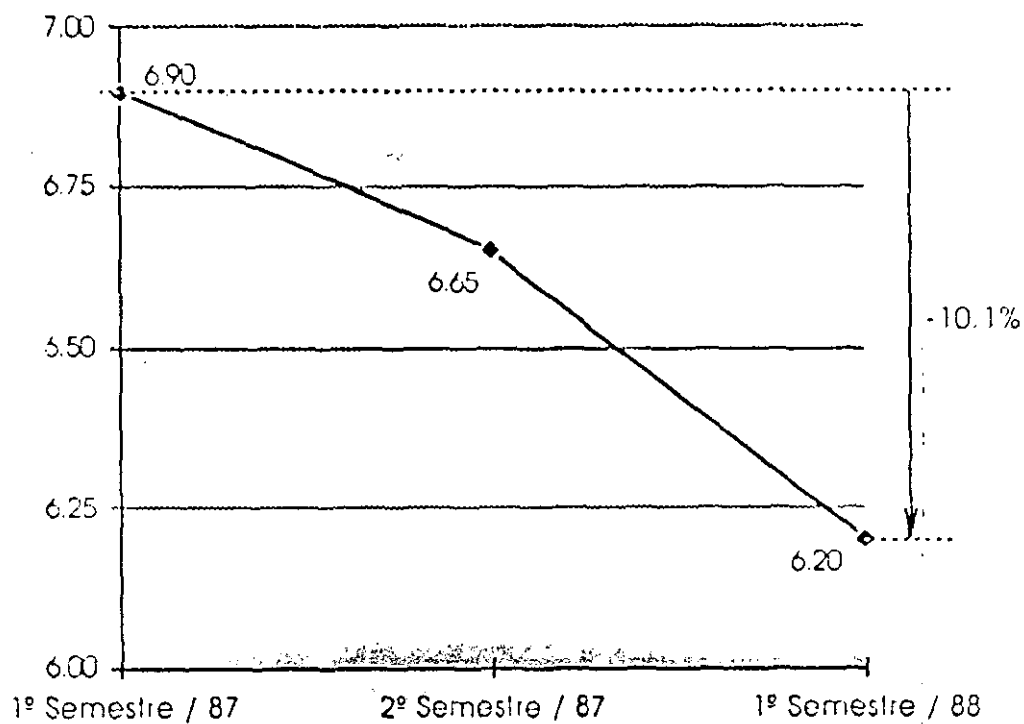
1) Impedir a Competição Ruinosa.

O gigantismo de uma das concessionárias, em detrimento das demais, conduz ao colapso do regime de competição equilibrada.

*Concessões: Oferta Doméstica Autorizada
(em milhões de assentos x Km semanais)*

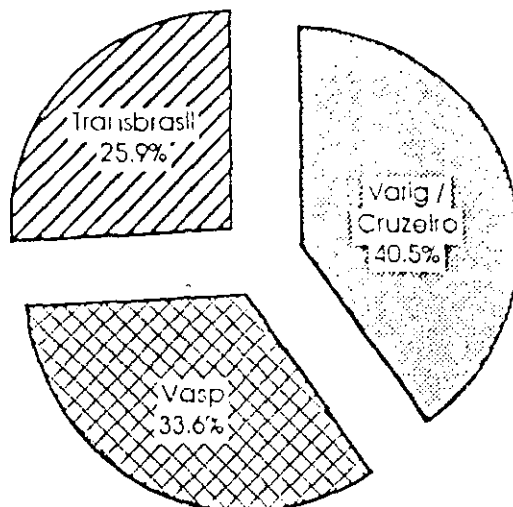


*Retração do Mercado Doméstico:
(Demanda em Bilhões de Passageiros x Km)*



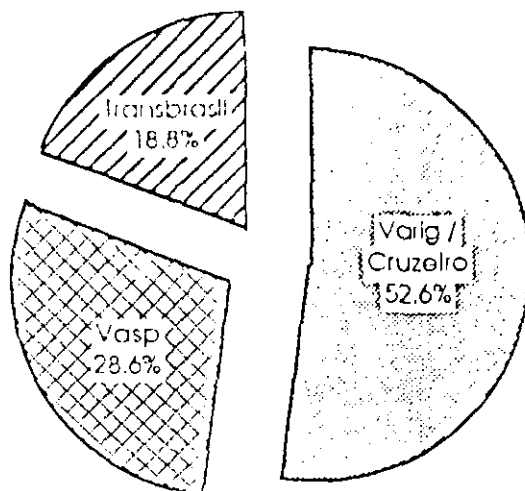
Participação no Mercado Doméstico

Janeiro de 1987



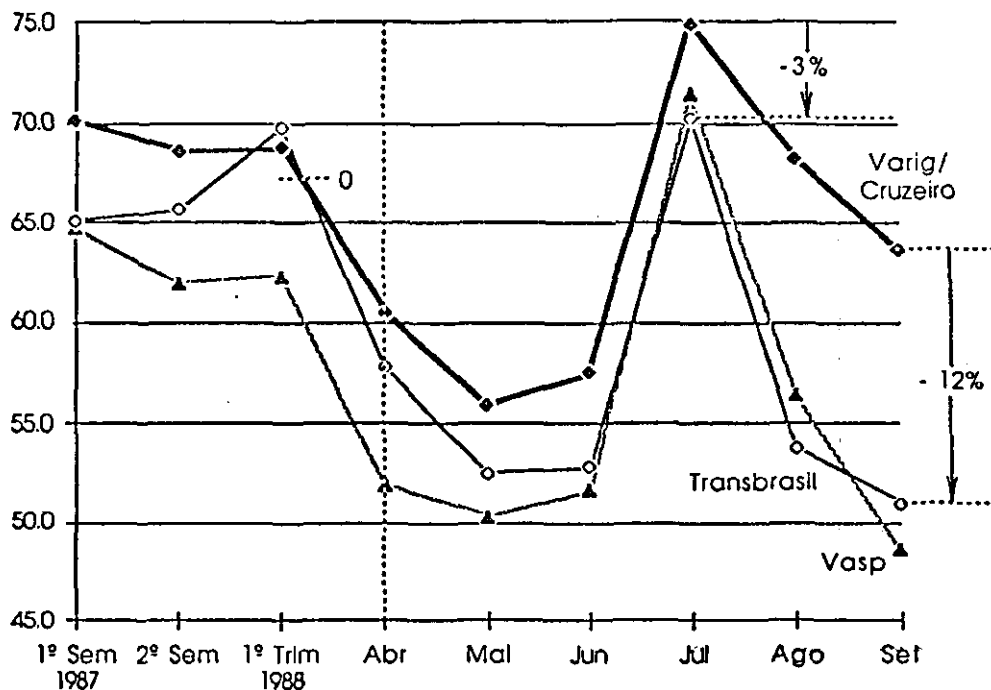
Limite de Participação da Varig/Cruzetlo: 40%
 (Portarias do Minair: 88/GM5 de 21/8/75 e 1188/GM5 de 7/10/80)

Setembro de 1988



Limite de Participação da Varig/Cruzetlo: 50%
 (Decreto da Presidência da República 95910 de 11/4/88)

Conseqüências do desequilíbrio competitivo e da retração de mercado no desempenho comercial das empresas:

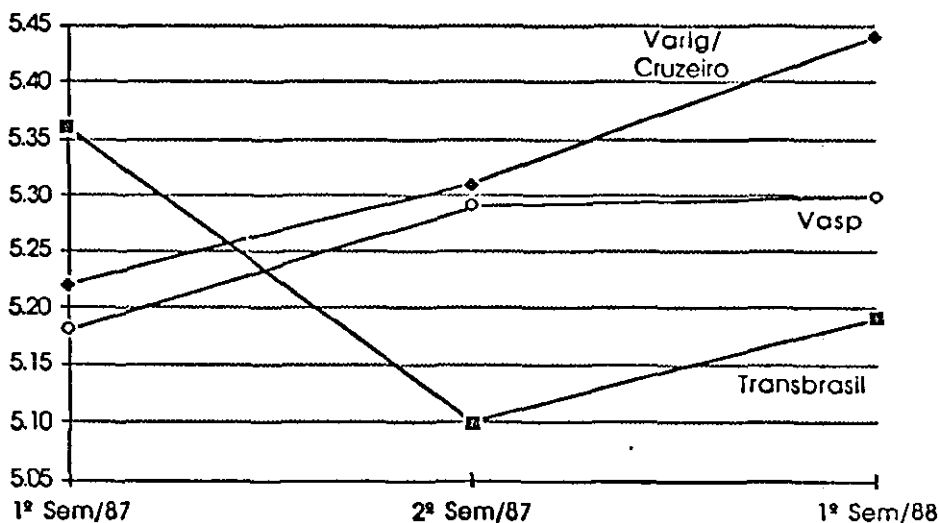


Índice de Aproveitamento (Percentual de assentos ocupados, pagos)

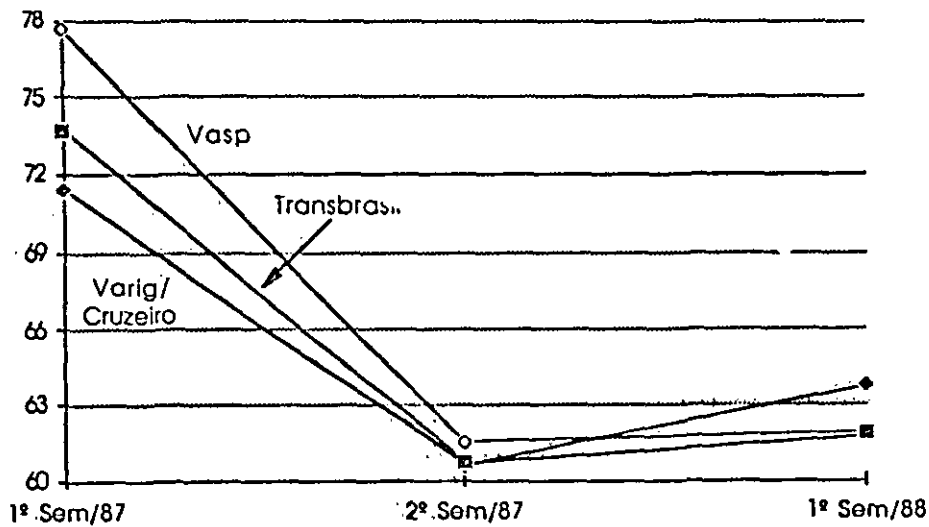
2) Assegurar o seu melhor rendimento econômico

A Indústria do transporte aéreo regular, sem exceção de qualquer empresa, caminha para o 2º ano consecutivo "no vermelho", acumulando, nos últimos 18 meses, prejuízos de US\$ 1.1 bilhão.

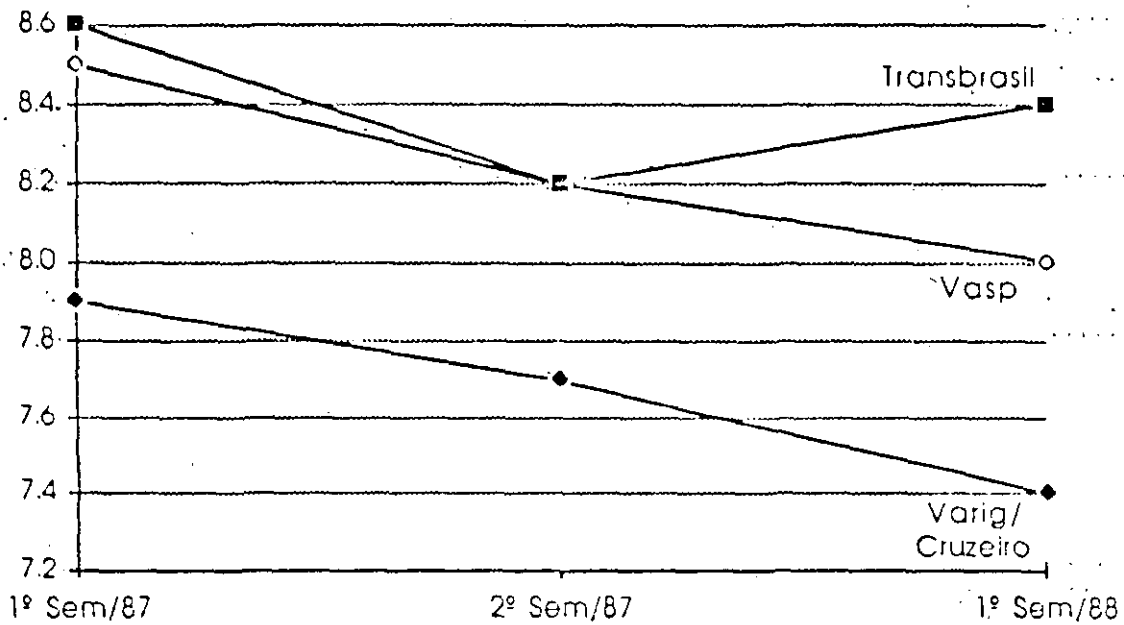
Custos em centavos de US\$ por assento x Km



Ponto de Equilíbrio Receita/Despesa. (%)
(Break-Even Point)



Utilização da Frota em Horas de Vôo/Aeronave/Dia



Embora as empresas apresentem desempenhos econômicos operacionais semelhantes, a Transbrasil, tradicionalmente, tem obtido os me-

lhores índices.

Apesar de ter tido a sua economia prejudicada, nos últimos 18 meses, pela redução de capaci-

dade, o programa de renovação de sua frota, hoje a mais moderna do setor, assegura-lhe ainda a liderança em eficiência industrial.

ANEXO 2

FUNDAÇÃO TRANSBRASIL

PORQUE NÃO SE FAZ
UMA GRANDE EMPRESA AÉREA
SEM A DEDICAÇÃO
DOS FUNCIONÁRIOS

ATRAVÉS DA FUNDAÇÃO TRANSBRASIL TODO FUNCIONÁRIO SE TORNA DONO DA TRANSBRASIL

DEMOCRATIZAÇÃO
DO CAPITAL:
A IDÉIA QUE DEU ORIGEM
À FUNDAÇÃO TRANSBRASIL

A empresa tem uma função social. E a criação da Fundação Transbrasil é uma maneira clara e objetiva de expressar esse ponto de vista. Ao ser admitido na Transbrasil, o funcionário pode se tornar, espontaneamente, participante da Fundação Transbrasil, que detém isoladamente o maior número de ações com direito a voto. Assim, ele passa a contribuir diretamente para a preservação da empresa, sentindo-se responsável pelos seus resultados e em condições de beneficiar-se deles de forma tripla: como acionista individual, como membro da Fundação e como funcionário, participante dos lucros.

Instituída pela Transbrasil S.A. Linhas Aéreas, em 10 de outubro de 1975, a Fundação Transbrasil nasceu em um momento crítico da história da empresa, desempenhando um papel fundamental na sua continuidade, e diminuindo a vulnerabilidade da empresa à transferência do controle acionário. Portanto, através da democratização do capital, a Transbrasil deverá ingressar no terceiro milênio já dentro do modelo de relacionamento capital-trabalho, que provavelmente será o único duradouro numa nova sociedade, que se pretenda justa e equilibrada.

PROMOVENDO O ENVOLVIMENTO DOS FUNCIONÁRIOS A FUNDAÇÃO TRANSBRASIL DESEMPEÑA UM PAPEL IMPORTANTE NA MELHORIA FINAL DOS SERVIÇOS PRESTADOS PELA EMPRESA

Co-participar significa também estabelecer a solidariedade e a união de todos os membros da Fundação.

Estreitam-se os vínculos entre funcionários e empresa, levando cada um a desempenhar sua função como se estivesse trabalhando para si mesmo.

Trabalhando praticamente no que é seu, cada funcionário tende a ser mais eficiente, mais dedicado, mais rigoroso, mais prestativo, exercendo melhor sua tarefa.

É o cumprimento, na prática, da filosofia da empresa, composta pelo trinômio segurança, eficiência e bem-servir.

Para o consumidor final, essa preocupação do funcionário com a empresa se traduz em melhores serviços, tratamento mais simpático, uma imagem da companhia muito mais positiva.

Tudo se concretiza na conquista da preferência do usuário. Um fator decisivo na busca de melhores resultados, dentro de um mercado que se torna cada vez mais competitivo.

ASSISTÊNCIA AOS FUNCIONÁRIOS: FUNÇÃO BÁSICA DA FUNDAÇÃO TRANSBRASIL

BEFECÍCIOS PRESTADOS

Assistência Médico-Hospitalar

É o benefício de maior amplitude da Fundação, abrangendo aproximadamente 80% dos serviços oferecidos. É um dos poucos convênios que cobrem 90% dos custos de qualquer internação.

O sistema adotado é o de credenciar diretamente médicos, clínicas e hospitais: Nas maiores bases (São Paulo, Rio de Janeiro, Guarulhos, Salvador e Brasília), são mantidos ambulatórios para clínica geral.

Exames laboratoriais e radiológicos

Realizados através de credenciamento direto com laboratórios de patologia clínica, clínicas radiológicas, inclusive as de tomografias computadorizadas, e clínicas cardiológicas. Enfim, todos os exames necessários para o bom atendimento aos usuários do convênio.

Serviço odontológico

São oferecidos tratamento na parte básica — obturação, limpeza e extração — e na especializada — canal e prótese.

Auxílio medicamentos

Através do convênio com farmácia, o funcionário da Transbrasil pode adquirir medicamentos com receita médica a ser descontado em folha, com 20% de abatimento.

Nas compras em farmácias não credenciadas, a Fundação concede reembolso de 10% sobre as despesas efetuadas, mediante apresentação da receita e da nota fiscal.

Assistência a viúvas e dependentes

Quando do falecimento, a Fundação acompanha a família e orienta sobre providências a serem adotadas.

A Fundação mantém atendimento médico-hospitalar e odontológico, para os familiares dependentes, por 2 anos, após o falecimento do titular.

Assistência aos aposentados e dependentes

Os aposentados, com no mínimo 10 anos de contribuição à Fundação, desfrutam dos mesmos benefícios prestados aos funcionários em atividades. Foram estabelecidos dois planos de benefícios ao aposentado: o primeiro permite o recebimento de assistência médico-hospitalar e odontológica; o segundo concede ao aposentado, mediante a doação de 4% dos proventos, a condição de "Membro Efetivo" da Fundação, usufruindo de todos os seus benefícios.

Nos dois planos, a assistência médico-hospitalar e odontológica é extensiva aos dependentes legais e comprovados do titular.

Serviço de Assistência Social

A proposta da assistência social é encaminhar soluções para os problemas nas relações de trabalho dentro da empresa. São acompanhados casos problemáticos, visando a promoção do ser humano e sua reeducação com respeito ao seu relacionamento e atitudes dentro da empresa e da comunidade. Casos de saúde, família, situação sócio-econômica, desajuste profissional e aciden-

tes de trabalho são acompanhados e resolvidos constantemente pelo Serviço de Assistência Social.

Creche

A creche é administrada pela Fundação, sem nenhuma despesa para as mães-funcionárias da Transbrasil.

São atendidas crianças de 0 a 5 anos, cada uma das faixas contando com atividades específicas para a sua idade.

As crianças recebem alimentação saudável, de acordo com uma orientação que recomenda um cuidado especial para este aspecto do serviço.

É uma das poucas creches que mantêm um pediatra 4 horas por dia, para acompanhar a saúde e o desenvolvimento da criança.

Empréstimos

O "empréstimo assistencial" é concedido aos membros e beneficiários para complemento de despesas médicas.

O "empréstimo simples" é para cobertura de necessidades extraordinárias e imprevistas, obedecendo a normas que disciplinam a concessão. O prazo de pagamento é de até 24 meses, limitando-se a um valor equivalente a três vezes o salário dos funcionários.

Seguro de Vida

O "seguro obrigatório", em grupo, cobre o equivalente a 30 salários mínimos. O custo da apólice é pago integralmente pela Fundação.

O "seguro facultativo", individual, tem como cobertura básica 30 vezes o salário nominal do funcionário. O custo é parcialmente coberto pela Fundação.

Seguro Automobilístico

Preço bem abaixo do mercado, sendo facilitado ao funcionário o pagamento em 10 parcelas, sem juros.

Fiança para aluguel residencial

A Fundação fornece fiança ao funcionário, enquanto ele estiver na empresa.

Integração dos Funcionários

Em 7 de setembro, no final do ano e em outras datas marcantes, a Fundação promove reuniões de conagração dos funcionários, desenvolvendo o espírito de união e fraternidade e até seu próprio sentimento cívico como cidadãos.

OS MEMBROS DO CONSELHO DIRETOR SÃO ESCOLHIDOS PELO VOTO DE QUALIDADE DE SEUS PRÓPRIOS COMPANHEIROS

Os membros da Fundação têm o direito de escolher democraticamente seu Conselho Diretor.

O sistema de eleições é absolutamente livre, isento de artifícios que possam induzir os eleitores a votar neste ou naquele candidato, contrariando a sua preferência ou vontade.

Inicialmente são escolhidos 110 candidatos, depois reduzidos a 55, dentro do critério de antiguidade e merecimento (desempenho e conduta).

Desta lista saem, por voto direto, os membros da diretoria do Conselho, com mandato de três anos, com direito a reeleição.